

HRVATSKI VOJNIK

PRINTED IN CROATIA

0 5 0 0 9

ISSN 1330 - 500X



9 17713301500003

EUR 2,10 / CAD 3,00 / AUD 3,30 / USA 2,00 / CHF 3,50 / SLO EUR 1,80 / SEK 17,00 / NOK 17,00 / DKK 15,50 / GBP 1,30



NAJVEĆI IZAZOV - *Antonovom 32B do Afganistana*

RAZGOVOR

ŠKOLSKI AVIONI ILI NEŠTO VIŠE?

general-bojnik
Vlado Bagarić



BILATERALNI POSJET CRNOJ GORI
ZANIMANJE ZA
HRVATSKA ISKUSTVA U
PRIBLIŽAVANJU NATO-U

VIJETNAMSKA
RATNA MORNARICA

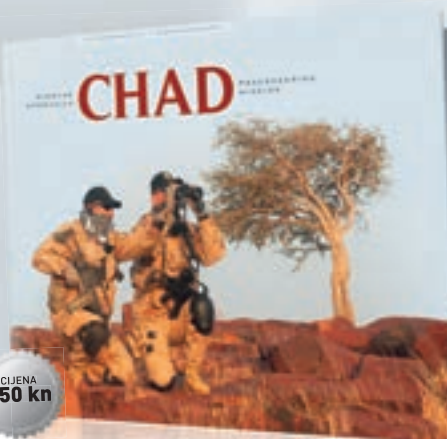
HRVATSKI VOJNIK

Na najvišoj
svjetskoj razini
po školovanju
vojnih pilota

PRODAJNI KATALOG

HRVATSKIH VOJNIH GLASILA

Fotomonografija "Mirovna misija Chad" izdavački je projekt kojim je trajno zabilježena uloga OSRH u Čadu i Srednjoafričkoj Republici. Uz osnovne podatke koje treba znati o Čadu i Srednjoafričkoj Republici, uspostavi misije te hrvatskom sudjelovanju u njoj, knjiga je bogato ilustrirana reprezentativnim fotografijama.



CIJENA
150 kn

HRV/ENG



HRV/ENG

CIJENA
100 kn

Autor je po povratku iz misije ISAF svoje zapise ujedinió u knjigu u kojoj je riječima sažet njegov višemesečni boravak u Afganistanu. Osim što "otkriva" Afganistan i ono što ondje rade naši vojnici, knjiga je puna korisnih podataka koji mogu poslužiti onima koji će se tek uputiti u misiju...

Fotomonografija je nastala nakon posjeta hrvatskih novinara našim vojnicima u misiji u listopadu 2008. godine. Fotografije prati i prigodan tekst o uspostavi misije, kronologiji hrvatskog sudjelovanja te svim postrojbama OSRH koje sudjeluju u misiji s opisom zadaća na terenu.



HRV/ENG

CIJENA
150 kn

U rujnu 2009. godine Hrvatska je obilježila desetu godišnjicu prvog upućivanja hrvatskih vojnika u neku od mirovnih misija, a tijekom ovih deset godina sudjelovali smo u ukupno dvadeset mirovnih misija. U knjizi je dan kratki presjek uspostave misije i hrvatskog sudjelovanja u svakoj od njih, ilustriran prigodnim fotografijama nastalim tijekom boravka naših vojnika u misiji.

CIJENA
100 kn

HRV/ENG

NAVEDENA IZDANJA MOGU SE KUPITI U VEĆIM KANTINAMA, "PLETER-USLUGE d.o.o.", U MORH-u I OSRH-u
INFORMACIJE NA TEL.: 01 37 86 348 WWW.HRVATSKI-VOJNIK.HR



8

Zanimanje za hrvatska iskustva u približavanju NATO-u

Iskustva Republike Hrvatske i MORH-a, koja smo stjecali na putu do punopravnog članstva u NATO savezu, bila su jedna od najvažnijih tema ovog susreta...



10

NAJVEĆI IZAZOV - ANTONOVOM 32B DO AFGANISTANA



4

RAZGOVOR
General-bojnik Vlado Bagarić,
zapovjednik Hrvatskog ratnog
zrakoplovstva i protuzračne obrane

Na najvišoj svjetskoj razini po školovanju vojnih pilota

Prvi smo u svijetu čiji piloti nakon obuke na Pilatusima odmah prelaze na borbene zrakoplove, bez obuke na nekom prijelaznom tipu zrakoplova. I to je potvrda našeg iskustva i znanja, a o takvom obliku školovanja razmišljaju i neke druge zemlje. Sustav školovanja razvili smo do te mjere da ga možemo ponuditi svim partnerskim zemljama, prije svega NATO članicama i PzM zemljama

Naslovnica: fotoarhiva HRZ i PZO

MORH I OSRH

- 7 **NOVOSTI IZ OSRH-a**
Pilotu Milatoviću nagrada "Ponos Hrvatske"
- 13 **SEMINAR U RACVIAC-u**
Nastavak politike *otvorenih vrata*
- 14 **RAZGOVOR - BRIGADNI GENERAL WINFRIED MERTENS**
Nove inicijative i proširenje suradnje
- 16 **NOVOSTI IZ OSRH-a**
Ravnatelj HVU na međunarodnom skupu
- 17 **DOČASNIČKI ZBOR ZOD "F.K.F."**
Godišnja konferencija i tradicionalna hodnja u Vukovar

VOJNA TEHNIKA

- 18 **NOVOSTI IZ VOJNE TEHNIKE**
- 22 **POVIJEST RATOVANJA**
Krilato pješništvo - ratne kušnje
- 27 **ZRAKOPLOVSTVO**
Školski avioni ili nešto više?
- 26 **MORNARICA**
Vijetnamska ratna mornarica

MAGAZIN

- 30 **PODLISTAK**
Bitka kod Salamine (II. dio)
- 32 **DOMOVINSKI RAT**
Proglašenje "Statuta SAO Krajine" i stvarne namjere vodstva pobunjenih Srba u Hrvatskoj (I. dio)
- 33 **DUHOVNOST**
Što nam je činiti?
- 35 **IZ ZBIRKI VOJNOG MUZEJA**
Plaketa Hrvatskog ratnog zrakoplovstva

Leida PARLOV, snimio Tomislav BRANDT



General-bojnik Vlado Bagarić,
zapovjednik Hrvatskog ratnog zrakoplovstva i protuzračne obrane

Prvi smo u svijetu čiji piloti nakon obuke na Pilatusima odmah prelaze na borbeno zrakoplove, bez obuke na nekom prijelaznom tipu zrakoplova. I to je potvrda našeg iskustva i znanja, a o takvom obliku školovanja razmišljaju i neke druge zemlje. Sustav školovanja razvili smo do te mjere da ga možemo ponuditi svim partnerskim zemljama, prije svega NATO članicama i PzM zemljama

Na najvišoj svjetskoj ra

Osamnaestu obljetnicu HRZ i PZO obilježava u godini u kojoj je Republika Hrvatska postala punopravnom članicom NATO-a.

Što to znači za HRZ i PZO te na što će se staviti težište u daljnjem radu ove grane Oružanih snaga, razgovarali smo sa zapovjednikom HRZ-a i PZO-a, general-bojnikom Vladom Bagarićem.

Kako se ulazak u NATO odrazio na HRZ i PZO?

Ulaskom u NATO naše je zrakoplovstvo posebno dobilo na važnosti, a aktivnosti su nam se znatno povećale. Jedna od ključnih zadaća zemalja NATO-a jest sustav jedinstvene zračne obrane članica Saveza. U tom smislu Republika Hrvatska je deklarirala snage i svoju sposobnost da sama provodi Air policing iznad svoga teritorija. Kroz sustav NATINADS ušli smo u taj jedinstveni projekt, jednu od najvažnijih zadaća NATO-a u miru. Hrvatska ima deklarirane tri sastavnice koje čine zračnu obranu,

i to naš radarski sustav, trenutačno jedan od najkvalitetnijih na svijetu, komunikacijski sustav i Eskadrilu lovačkih aviona. U taj sustav nismo deklarirali zemaljsku PZO, koju OS u skladu s DPR-om neće razvijati. Nakon ulaska u NATO, na tom području ima doista mnogo aktivnosti. Naglašavam, nakon ulaska u NATO, jer tada su nam postali dostupni dokumenti kojima se koriste samo članice Saveza. Kad je riječ o jedinstvenom sustavu zračne obrane, naše snage su izravno pod zapovijedanjem CC Air Izmira. Posebno bih izdvojio dobru suradnju s Republikom Mađarskom, koja nam mnogo pomaže svojim iskustvima.

Znatno smo se intenzivirali, sudjelujući u NATO odborima, i u aktivnostima vezanima uz transport i zadaće transporta unutar područja operacija. Jedan od naših partnerskih ciljeva, koji je ulaskom u NATO prerastao u cilj snaga, upravo je i bio sudjelovanje u mirovnim misijama s našim transportnim helikopterima.

Kako surađujete sa Zapovjedništvom zračnih snaga u Izmiru?

Kako imamo mnogo zadataka vezanih za uvježbavanje procedura u provedbi Air policinga u smislu komunikacija, to su nam gotovo dnevne aktivnosti. Česti su i posjeti naših radnih timova CC Air Izmiru. Istaknuo bih i zadovoljstvo Zapovjedništva u Izmiru napretkom što ga postižemo u području Air policinga. Naravno, osim tehnike, koja je izuzetno bitna, za provedbu te zadaće ključni su ljudi. Pripremajući se za članstvo u Savezu, mnogo smo pozornosti posvetili edukaciji osoblja proučavanjem dokumenata, uvježbavanjem procedura, i mogu reći da smo u velikoj mjeri, a govoreći u postocima, u 90 posto procedura već prije radili po NATO standardima. Početkom sljedeće godine, u CC Izmir uputit ćemo i našeg časnika i dočasnika.

Kakvim biste ocijenili iskustva iz misije KFOR na Kosovu i može li se očekivati povećanje snaga HRZ-a u toj misiji?

U misiji KFOR imamo dva helikoptera i 20 djelatnika, od kojih je dio iz Zapovjedništva za potporu. To je za nas novo, vrijedno iskustvo i to je prvi put da naše zrakoplovstvo samostalno daje dio svojih snaga u nekoj

smo u Kabulu i Mazar-e-Sharifu. Cilj je bio uvježbati procedure i postupke, način odlaska u područje operacija te provjeriti može li Antonov odraditi tu zadaću. Taj cilj smo ostvarili. Već sada našim transportnim zrakoplovima prevozimo ljude i materijalna sredstva za međunarodne misije do Litve, a letjeli smo i u Rumunjsku i Njemačku. Posade su uvježbane, u trenaži su i, ako bude potrebe, u bilo kojem trenutku može-mo Antonovom 32B letjeti u Afganistan.

Iskustva s prvim stranim pilotom više su nego dobra

U Eskadrili helikoptera 93. ZB Zemunik prvi se put školovao i pripadnik OS-a neke strane zemlje. Hoće li HRZ i dalje svojim kapacitetima i stručnošću u ovakvom obliku surađivati s oružanim snagama drugih zemalja?

Jedna od ključnih sposobnosti HRZ-a, koju ima mali broj zemalja u svijetu, jest da samostalno školujemo svoje vojne pilote. Važnost školovanja pilota prepoznali smo već tijekom Domovinskog rata. Sustavu školovanja pilota posvetilo se mnogo pozornosti i danas slobodno mogu reći da smo na najvišoj svjetskoj razini. Vjerujem da neću pretjerati ako kažem da smo po školovanju vojnih pilota među prvih deset zemalja u svijetu.

Ulaskom u NATO naše je zrakoplovstvo posebno dobilo na važnosti, a aktivnosti su nam se znatno povećale. Jedna od ključnih zadataka zemalja NATO-a jest sustav jedinstvene zračne obrane članica Saveza. U tom smislu Republika Hrvatska je deklarirala snage i svoju sposobnost da sama obavlja Air policing iznad svoga teritorija

zini po školovanju vojnih pilota

mirovnoj operaciji. Snage rotiramo svaka tri mjeseca, a trenutačno se na Kosovu nalazi druga rotacija. Naše snage podređene su izravno Zapovjedništvu KFOR-a na Kosovu, a za sudjelovanje u toj misiji dobili smo sve pohvale, i to kako za profesionalnost naših ljudi tako i za opremljenost, tehniku, poznavanje procedura. Nadam se da će tako biti i ubuduće. Ako bi se tražilo povećanje snaga u misiji KFOR, mi imamo spremne i ljude i tehniku.

Nedavno ste Antonovom 32B prvi put letjeli u Afganistan. S kojim ciljem? I pruža li transportna komponenta HRZ-a potporu našim snagama u međunarodnim misijama?

Hrvatsko ratno zrakoplovstvo ima dva transportna zrakoplova Antonov 32B. Riječ je o transportnom zrakoplovu srednje kategorije, namijenjenom za taktički transport snaga u području operacija. Tijekom ove godine izvršili smo let Antonovom 32B do Afganistana. Bili

školujemo pilote i zrakoplova i helikoptera te nastavljamo i s njihovim stručnim usavršavanjem do razine specijalizacije za nastavnike letenja. Iskustva s prvim stranim pilotom iz OS Makedonije više su nego dobra. Prvi smo u svijetu čiji piloti nakon obuke na Pilatusima odmah prelaze na borbene zrakoplove, bez obuke na nekom prijelaznom tipu zrakoplova. I to je potvrda našeg iskustva i znanja, a o takvom obliku školovanja razmišljaju i neke druge zemlje. U dosadašnjim kontaktima na bilateralnoj razini s članicama NATO-a svi su pohvalili naš sustav školovanja vojnih pilota. Sustav školovanja razvili smo do te mjere da ga možemo ponuditi svim partnerskim zemljama, prije svega NATO članicama i PzM zemljama.

Naš sustav školovanja vojnih pilota na brojnim međunarodnim mitinzima predstavlja i akro-grupa "Krila Oluje".



Trenutačno se na Kosovu nalazi druga rotacija. Naše snage podređene su izravno Zapovjedništvu KFOR-a na Kosovu, a za sudjelovanje u toj misiji dobili smo sve pohvale



Jedna od ključnih sposobnosti HRZ-a, koju ima mali broj zemalja u svijetu, jest da samostalno školujemo svoje vojne pilote.

Važnost školovanja pilota prepoznali smo već tijekom Domovinskog rata. Sustavu školovanja pilota posvetilo se mnogo pozornosti i danas slobodno mogu reći da smo na najvišoj svjetskoj razini. Vjerujem da neću pretjerati ako kažem da smo među prvih deset zemalja u svijetu...



Da, upravo oni predstavljaju vrhunac osposobljenosti i stručnosti u pilotskom pozivu. Imati svoju akro-skupinu znači imati kategoriju pilota koji su vrhunski po svim letačkim odlikama. Ako imate takve pilote, i to školovane kod vas, onda budite uvjereni da svi koji gledaju i sudjeluju na aeromitinzima znaju kakvu pilotsku školu imate.

Održavanju zrakoplovne tehnike pridaje se doista velika pozornost

Prati li porast tehničkih kapaciteta HRZ-a i PZO-a i njegov personalni ustroj?

Cjelokupne Oružane snage su u zadnjih desetak godina prošle procese reorganizacije i smanjenja brojčane veličine, pa tako i HRZ i PZO. Često ističemo da je ključan čimbenik čovjek, i to je ono na što smo mi u zrakoplovstvu posebno ponosni. Dio starijih i iskusnijih kolega je otišao, a tehnika zahtijeva ljude koji će njome upravljati i održavati je, dakle i pilote i tehnički sastav. Trenutačno, osobito s ulaskom novih pilota u sustav nismo potpuno zadovoljni. Zadnjih nekoliko godina, zanimanje za poziv vojnog pilota je smanjeno. Mi u HRZ-u učinit ćemo sve da predstavimo častan i stručan poziv vojnog pilota i približimo ga mladim ljudima, da promijenimo ono što smo vidjeli da nije dobro te zaustavimo negativni trend.

Kad se govori o zrakoplovstvu, prva je asocijacija pilot, no za kvalitetno obavljanje zadaća nužni su i zrakoplovni tehničari.

Tako je. Bez zrakoplovnih tehničara nema ni letenja. U sklopu preustroja, sustav je napustio i dio zrakoplovnih tehničara. Oni koji su ostali uložili su dodatni napor da uza svoje redovite zadaće, održavanje letjelica u prvom i drugom stupnju, obuču nove tehničare. Prenijeli su im na najbolji način svoje znanje i iskustvo, a posljednjih godina održavanje i ispravnost zrakoplovne tehnike podignuti su na mnogo višu razinu. Održavanju zrakoplovne tehnike pridaje se doista velika pozornost, a s obzirom na povećani broj letjelica bit će nužno i primanje mladog zrakoplovno-tehničkog kadra. Na tržištu radne snage u Hrvatskoj ima školovanih mladih ljudi koje bismo rado primili u naš sustav i vjerujem da će se to uskoro i dogoditi.

Uredili smo i dio prostora i radionica u prvom i drugom stupnju tehničkog održavanja. To su doista vrhunski prostori, koji će osigurati dodatne sposobnosti u sustavu održavanja.

Posljednjih godina nabavljeno je dosta nove tehnike, no i dalje je aktualno pitanje borbenog zrakoplova kojim će se zamijeniti sadašnji MiG-21....

Kad je o tehnicu riječ, ono što nam još predstoji jest zamjena sadašnjeg lovačkog zrakoplova MiG-21 drugim višenamjenskim zrakoplovom. Sve ostalo što je bilo predviđeno u skladu sa studijom razvoja ratnog zrakoplovstva, koju smo izradili, već je nabavljeno. Zbog sadašnje gospodarske situacije odgođena je odluka o nabavci drugog zrakoplova, no proces nije zaustavljen. I dalje sudjelujemo u izradi svih dokumenata i raščlambi ponuda koje su dostavile zainteresirane zemlje, surađujemo s MO i GS, dajemo stručne sugestije i mišljenja.

Što biste povodom obljetnice HRZ-a i PZO-a poručili vašim djelatnicima?

Želim i ovom prilikom svim bivšim i sadašnjim djelatnicima HRZ-a i PZO-a čestitati njihovu obljetnicu, a djelatnom sastavu da nastavi raditi na podizanju i razvoju borbene spremnosti našeg zrakoplovstva u dostizanju punih operativnih sposobnosti u provedbi svih naših zadaća. Pozivam i mlade ljude da se ohrabre i odazovu natječaju, da se kandidiraju i postanu vojni piloti HRZ-a. Riječ je o dinamičnom i odgovornom poslu, koji mladim ljudima omogućava profesionalnu afirmaciju, ali i pruža mogućnost da provjere sebe u poslu punom izazova, koji od ljudi traži maskimalnu spremnost i odlučnost. ■

Pilotu Milatoviću nagrada "Ponos Hrvatske"

Satnik Zvonimir Milatović, pilot HRZ-a, jedan je od 24 dobitnika ovogodišnje nagrade "Ponos Hrvatske", koju već petu godinu dodjeljuje udruga Ponos Hrvatske iznimnim pojedincima i skupinama, koji su u teškim situacijama pokazali hrabrost, humanost i poštenje. Priznanje za njihova djela dodijeljeno im je na svečanosti predaje nagrada 6. prosinca, u Hrvatskom narodnom kazalištu u Zagrebu.

Nagrada "Ponos Hrvatske" dodijeljena je satniku Milatoviću zbog hrabrosti i profesionalnosti koju je pokazao tijekom leta na generalnoj probi za Dan Oružanih snaga 2008., kada je došlo do kvara na zrakoplovu, a on je uspio sigurno prizemljiti borbeni zrakoplov MiG-21. Za iznimni i hrabri čin odlikovao ga je i predsjednik RH, Stjepan Mesić, Medaljom za iznimne pothvate. Budući da se satnik Milatović nalazi na školovanju u SAD-u, nagradu su u njegovo ime primili roditelji Zvonko i Dragica Milatović.

Svim ovogodišnjim dobitnicima zahvalili su visoki pokrovitelj nagrade predsjednik Republike Stjepan Mesić i predsjednica Vlade



RH Jadranka Kosor. "To je i poruka svima nama da moramo učiniti sve da budemo hrabri, poštenu i dobri, i budite sigurni, svladat ćemo sve izazove koji su danas pred našom zemljom i domovinom", rekao je predsjednik Mesić. Premijerka Kosor je dobitnicima priznanja rekla da njihova djela obvezuju. "Vi ste uistinu naš ponos, ponos Hrvatske. Želimo da vaša hrabrost, humanost, poštenje, ljubav, budu putokaz za sve tri vlasti u Hrvatskoj."



Potpisan Protokol o donaciji

Na temelju bilateralnog sporazuma s Taktičkim zapovjedništvom Oružanih snaga Kraljevine Danske, u zrakoplovnoj bazi Pleso potpisan je 7. prosinca Protokol o donaciji novčanih sredstava za opremu Operativnog

središta Zadar. Protokol je potpisao danski vojni izaslanik pukovnik Soren Knudsen, a u ime Republike Hrvatske zapovjednik Hrvatskog ratnog zrakoplovstva i protuzračne obrane general-bojnik Vlado Bagarić. OJI

Proslava blagdana sv. Nikole, zaštitnika HRM-a

U pomorskoj bazi Lora, u petak 4. prosinca proslavljen je blagdan sv. Nikole, zaštitnika Hrvatske ratne mornarice, i Dan vojne kapelanije sv. Nikole Biskupa. Na proslavi su bili pripadnici HRM-a na čelu sa zapovjednikom, kontraadmiralom Antom Urličem, bivši zapovjednik HRM-a admiral Vid Stipetić, predstavnici braniteljskih udruga Splitsko-dalmatinske županije, grada Splita, Pomorske policije i pomorskog fakulteta u Splitu.

Proslava je započela procesijom. Kip sv. Nikole nošen je pokraj svih ratnih brodova u luci Lora do samostana sv. Ante na Poljudu, gdje je biskup Jezerinac predvodio misu.

U propovijedi, biskup je iznio život sv. Nikole, istaknuvši da je to jedan od najštovanijih svetaca i u zapadnoj i u istočnoj Crkvi. "Sveti Nikola se isticao velikom svetošću i samodisciplinom, kao i vojnicima", rekao je biskup Jezerinac. Istaknuo je zatim važnost obitelji u društvu kao i sve opasnosti koje danas na nju vrebaju. Na kraju, biskup je svima zaželio "što manje stresa i što više bonaca među nama". OJI



Zanimanje za hrvatska iskustva U PRIBLIŽAVANJU NATO-u

Iskustva Republike Hrvatske i MORH-a, koja smo stjecali na putu do punopravnog članstva u NATO savezu, bila su jedna od najvažnijih tema ovog susreta. Ono što su posebno istaknuli svi sugovornici jesu pohvale web-stranice MORH-a, znajući koliku vrijednost brza protočnost informacija preko weba ima za pravodobno obavješćivanje javnosti o svim važnijim događajima u sustavu oružanih snaga. Ne manje važnom ocijenili su i vrijednost i važnost svih publikacija, knjiga, video i audio-izdanja na kojima za potrebe MORH-a rade djelatnici Odjela hrvatskih vojnih glasila te su izrazili zanimanje i za preuzimanje nekih naših sadržaja



Susret s načelnikom Službe za odnose s javnošću Ministarstva obrane Crne Gore, Vidakom Latkovićem i njegovim suradnicima

Samo nekoliko dana nakon što je Republika Crna Gora službeno primljena u članstvo MAP-a (Membership Action Plan), predstavnici Službe za odnose s javnošću i informiranje MORH-a, predvođeni načelnikom Službe Goranom Grošinićem, posjetili su istovjetnu službu u Crnoj Gori. Bila je to i jedinstvena prilika da crnogorskim domaćinima s kojima smo se susreli čestitamo na tom velikom uspjehu na putu u punopravno članstvo u NATO savezu. Upravo su iskustva Republike Hrvatske i Ministarstva obrane RH, koja smo stjecali na putu do punopravnog članstva u NATO savezu, i bila jedna od najvažnijih tema ovog susreta. Naime, svaka država mora prilagoditi svoje oružane snage NATO standardima, što je trajna i kompleksna zadaća, ali senzibiliziranje javnosti i moć uvjeravanja u sve prednosti koje članstvo donosi ponekad se čine znatno složenijom zadaćom, u čije je ostvarenje potrebno uložiti beskrajno mnogo znanja i truda.

Impresivno je ono što su dužnosnici institucija Vlade Crne Gore zaduženih za proces pristupanja u NATO savez već učinili. Stoga smo sigurni da će njihov proces pristupanja savezu biti uistinu brz i djelotvoran, što im je i hrvatsko izaslanstvo tijekom posjeta iskreno zaželjelo.

Komunikacija s javnošću najvažnija zadaća

Susretom s načelnikom Službe za odnose s javnošću Ministarstva obrane Crne Gore, Vidakom Latkovićem i njegovim suradnicima – Latković je na početku svog obraćanja zahvalio Republici Hrvatskoj na potpori pri njihovom primanju u MAP - započeo je službeni posjet Ministarstvu obrane Crne Gore. Predstavivši aktivnosti svoje Službe, koja je dio ministarova kabineta, Vidak Latković posebno je istaknuo kako je jedan od najvažnijih prioriteta, i to ne samo Ministarstva obrane nego i cijele Vlade, dobra komu-



O aktivnostima na podizanju potpore društva za ulazak u Sjevernoatlantski savez hrvatsko izaslanstvo upoznao je Dragan Pejanović



Posjet Crnoj Gori završen je obilaskom vojarne u Danilovgradu i brifingom o aktivnostima koje u njoj provode pripadnici vojske Crne Gore

nikacija s građanstvom, posebno na području pristupanja NATO savezu, te koncept interne komunikacije i plan dugoročne obuke.

Kako podići razinu potpore građanstva za članstvo u NATO savezu bila je jedna od glavnih tema tijekom susreta hrvatskog izaslanstva s načelnikom Ureda za odnose s javnošću Vlade Crne Gore, Oliverom Đukanović. O tome što su Hrvatska i njezino Ministarstvo obrane poduzeli na tom području tijekom pristupanja NATO-u govorio je načelnik Službe za odnose s javnošću i informiranje MORH-a, Goran Grošinić, upoznavši domaćine s velikim naporima što su ih na tom području poduzela brojna hrvatska ministarstva, a posebno Ministarstvo obrane RH.

S radom Koordinacijskog tima za implementaciju komunikacijske strategije o euroatlantskim integracijama Crne Gore upoznao nas je koordinator tog tima, Dragan Pejanović. "Kroz koordinacijske odbore želimo se pripremiti, priopćiti javnosti zašto nam vojska odlazi izvan domovine u mirovne misije, ali i kako podići potporu svih slojeva društva za ulazak u Sjevernoatlantski savez", rekao je Pejanović te nas upoznao sa svim onim što su poduzeli na tom području.

Ono što su posebno istaknuli svi sugovornici s kojima smo se sastali jesu pohvale web-stranice MORH-a, znajući koliko vrijednost brza protočnost informacija preko weba ima za pravodobno obavješćivanje javnosti o svim važnijim događajima u sustavu oružanih snaga. Ne manje važnom ocijenili su i vrijednost

i važnost svih publikacija, knjiga, video i audioizdanja na kojima za potrebe MORH-a rade djelatnici Odjela hrvatskih vojnih glasila te su izrazili zanimanje i za preuzimanje nekih naših sadržaja.

Posjetom vojarni u Danilovgradu završio je posjet Službi za odnose s javnošću Crne Gore. Uvjereni smo da će iskustva razmijenjena tijekom ovog susreta pomoći i jednoj i drugoj strani da nastavi, jednakim ili možda i većim intenzitetom, raditi na pozitivnoj promidžbi svojih oružanih snaga, kako u zemlji tako i u inozemstvu. Taj rad vrlo često nije prepoznat i vrednovan na pravi način, kako u sustavu oružanih snaga tako i izvan njega. Unatoč tome, važnost ove zadaće ne dopušta opuštanje. Štoviše, poticaj je da se čini još više na tom području. ■

VOJNI ČASOPIS PARTNER

Naravno da je nas koji radimo u Hrvatskom vojniku posebno zanimalo sve što je vezano uz časopis Partner, koji je službeno vojno glasilo Ministarstva obrane Crne Gore. Redakciju čine, kao što je i u Hrvatskoj slučaj, djelatnici Službe za odnose s javnošću. Časopis izlazi jednom mjesečno u pet tisuća primjeraka i namijenjen je prije svega unutarnjem informiranju pripadnika. Velik broj primjeraka za sve one koje



zanimava vojni sadržaj moguće je pronaći na kioscima po cijeloj Crnoj Gori, gdje se časopis može dobiti besplatno. Na pitanje koje je značenje naziva časopisa, dobili smo odgovor da naziv izražava jasan stav Ministarstva obrane Crne Gore da ponajprije žele biti partner svojim građanima, ali i cijeloj međunarodnoj zajednici. Na 28 stranica može se naći gotovo sve što jedan vojni časopis ovakve namjene mora imati: od međunarodnih tema zanimljivih domaćoj javnosti, tema bitnih za unutarnje informiranje pripadnika, preko tema vezanih za opremanje i naoružavanje pa do povijesnih tema ili tema iz mirovne misije UN-a u kojoj sudjeluju pripadnici vojske Crne Gore.



NAJVEĆI IZAZOV – Anton

An-32B udovoljava našim svakodnevnim potrebama i izvrstan je za trenažu i obuku pilota. Iznimno je pouzdan i idealan za potporu našim vojnicima koji putuju izvan Hrvatske, na destinacijama u Europi. U njegovu "utrobu" može se smjestiti više od četrdeset vojnika pod punom ratnom opremom. Prije dvije godine, dva zrakoplova su opremljena NATO-ovim sustavima leta i potpuno odgovaraju visokim kriterijima Saveza...

Posljednjih godina mnogo smo puta slušali priču o našim Oružanim snagama, koje će biti "manje i lako mobilne", te tako odgovarati modernim vojnim doktrinama. Čini se da je upravo s afirmacijom pojma "mobilnost" na značenju dobila Eskadrila transportnih aviona 91. zrakoplovne baze, koja u svom sastavu ima dvije letjelice An-32B, dvomotorne srednje transportne zrakoplove. Riječ je o letjelicama čiji su transportni kapaciteti najbolji u HRZ-u i PZO-u, a koje su u sastavu još od 1995. i s kojima su pripadnici Eskadrile već odradili niz zadaća, u Hrvatskoj i izvan nje. Eskadrila je ipak u svojevrsnoj sjeni u odnosu na svoje eksponiranije kolege koji upravljaju lovačkim zrakoplovima ili pak kanaderima. I ovdje je riječ o odgovornim i sposobnim ljudima koji se bave poslovima za koje su u cijeloj Hrvatskoj kvalificirani tek malobrojni. Oni upravljaju i održavaju letjelice bez mogućnosti za opuštanje, površnost ili nemar. Pa neka im ova reportaža bude bar malo priznanje za sve što čine!

Prošloga tjedna zaputili smo se u 91. zrakoplovnu bazu u Velikoj Gorici i, kao što je i red, prvo se javili njezinu zapovjedniku, brigadiru Zdenku Sokiću. To javljanje nije

bilo samo formalno, jer i sam brigadir je pilot čija je omiljena letjelica An-32B. Bez obzira na visoku zapovjednu dužnost i odgovornost za sve postrojbe u velikoj bazi, brigadir Sokić i danas koristi svaku priliku da se prihvati upravljanja teretnom "pticom", te svojim 30-godišnjim iskustvom aktivno pridonosi uspješnom obavljanju niza zadaća Eskadrile. Dakle, uoči posjeta postrojbi, došli smo na mali brifing. "An-32B udovoljava našim svakodnevnim potrebama i izvrstan je za trenažu i obuku pilota", rekao je brigadir. Iznimno je pouzdan i idealan za potporu našim vojnicima koji putuju izvan Hrvatske, na destinacije u Europi. U njegovu "utrobu" može se smjestiti više od četrdeset vojnika pod punom ratnom opremom, a za njih se brinu četiri člana posade: kapetan, kopilot, navigator i mehaničar. Prije dvije godine, dva zrakoplova su opremljena NATO-ovim sustavima leta i potpuno odgovaraju visokim kriterijima Saveza.

Ipak, mogućnosti zrakoplova An-32B za potporu međunarodnim misijama jesu ograničene. Naime, dolet mu je relativno malen i, da bi došao primjerice do Afganistana, treba nekoliko slijetanja. Pripadnici Eskadrile u to su



ovom 32B do Afganistana

se osobno uvjerali kad su u travnju ove godine odletjeli u posjet našim vojnicima u ISAF-u. S obzirom na sve intenzivnije sudjelovanje pripadnika OSRH u mirovnim misijama, Eskadrili bi trebala i dopuna novim zrakoplovima većeg dometa, dakako, u skladu s financijskim mogućnostima.

Pomoć civilnoj zajednici

Upravljanje zrakoplovom 32B izvanredno je za razvoj pilotskih vještina! "Većinom se u njemu mora letjeti *na ruke*. Tako se usavršava tehnika i stječe se hrabrost za letenje." Te riječi zapovjednika baze potvrdili su nam i u Eskadrili transportnih aviona, koja je i bila pravi cilj naše "šetnje" po maglovitoj zračnoj luci. "Iz ove Eskadrile piloti su prešli i na MiG-ove i na helikoptere i u civilno zrakoplovstvo", ističe zapovjednik Eskadrile pukovnik Mladen Žagar i potvrđuje njihovu svestranost. Njegov zamjenik i kolega pukovnik Samir Ćorić podsjetio je na to da se Antonovom leti po normama civilnoga zrakoplovstva i tu se bruse "klasične" tehnike, dok se u tipično vojnim vježbama padobranstva i izbacivanja tereta stječu sasvim posebne vještine, na višoj razini. Taj spoj Ćorić bez lažne skromnosti naziva

savršenim zahvaljujući njemu pilotima, ali i ostalim pripadnicima Eskadrile, prelazak na neki drugi, moderniji tip zrakoplova ne bi bio nikakav problem. Žagar je govorio i konkretno. Smatra da bi im bilo potrebno najviše šest mjeseci za prilagodbu. Taj optimizam je sigurno potkrijepljen i zadovoljstvom zbog ulaska mladih snaga u Eskadrilu. Početkom godine, ona je imala "jednu i pol" posadu, a sada ih ima kompletne tri, što je velika stvar za te mladiće, ali i one koji su ih obučavali.

Ulazak u NATO i potrebna mobilnost, koju smo već spominjali, znače i novu situaciju za Eskadrilu. "Čini se da je transportna komponenta prepoznata i ove godine smo napravili izvanredno mnogo". Najkraće rečeno, let s Eskadrilom je točan, učinkovit i siguran, ali i ekonomičan. Svakako, najjeftinije je kad se let za potrebe OSRH obavlja "unutar kuće". Uz redovite zadaće u Hrvatskoj, Antonovi su imali 103 sata u čak 42 inozemna leta, a provedene su zadaće vezane uz HRZ i PZO, ISAF, KFOR, Glavni stožer... Veći broj letova dobrodošla je informacija i za saveznike iz NATO-a, jer je cjelokupna slika vojnog transportnog zrakoplovstva u regiji s našim djelićem - potpunija! Poseban je ipak ostao

Poseban je ipak ostao jedanaestosatni let u Afganistan, kojim su, zahvaljujući stručnosti svih koji su u njemu sudjelovali, uspješno prevladani limiti zrakoplova. Osobiti komplimenti zapovjednika upućeni su tehničarima, jer "tada niti jedna žaruljica nije pregorjela"... Ukratko, svi su let shvatili kao profesionalni izazov i pokazali da mu mogu primjereno odgovoriti

Kratka povijest

Eskadrila je odnedavno punoljetna.

Osnovana je 26. studenoga 1991. kao *Samostalno zrakoplovno odjeljenje Bjelovar*, sa zapovjednicima pukovnikom Josipom Hrgovićem i brigadirom Zvonkom Zrnom. U svom je sastavu imala zrakoplov An-2, a malo poslije došao je Air tractor 402. Današnji zapovjednik, pukovnik Žagar, priključio se toj postrojbi nedugo po osnivanju, dakle ima impresivan staž. Tijekom rata, unatoč obavljanju brojnih, pa i borbenih zadaća, postrojba se često selila: nakon Bjelovara bila je smještena u Hlebinama, Koprivnici, a u Lučkom bila je dio Mješovite transportne eskadrile, koja je uključivala i helikoptere. U jesen 1992. tadašnja 27. eskadrila transportnih aviona odvojila se od kolega u helikopterima i preselila na Pleso, gdje je i sada. Prijelomnica je stigla u prosincu 1995., kad joj je priključen prvi Antonov An-32B. Ubrzo je stigao i drugi...



Riječ je o letjelicama čiji su transportni kapaciteti najbolji u HRZ-u i PZO-u

jedanaestosatni let u Afganistan, kojim su, zahvaljujući stručnosti svih koji su u njemu sudjelovali, uspješno prevladani limiti zrakoplova. Osobiti komplimenti zapovjednika upućeni su tehničarima, jer "tada niti jedna žaruljica nije pregorjela"... Ukratko, svi su let shvatili kao profesionalni izazov i pokazali da mu mogu primjereno odgovoriti.

Na kraju, ne smijemo zaboraviti da Eskadrila svojim djelovanjem uvelike nadilazi vojne okvire, jer pomaže i civilnoj zajednici.

Kad je potrebno, oni su uvijek tu za medicinske letove i prijevoz vatrogasaca na krizna područja, ili kad je brz i siguran prijevoz pitanje života ili smrti. "Letim od 1982., ali osobito sam ponosan na te letove. Oni su nešto opipljivo. Svijest da ste nekome spasili život donosi pravo ushićenje", zaključio je pukovnik Ćorić. ■



Pripadnici eskadrile transportnih aviona 91. ZB

Snimio: Domagoj VLAHOVIĆ

Prošlotjedni seminar u RACVIAC-u iznova se potvrdio kao ugledni međunarodni forum za ekspertnu razmjenu informacija, ideja, političkih motrišta i stečenih iskustava. Uz to, bio je i prilika za upućivanje poruke da NATO nastavlja s politikom *otvorenih vrata* u jugoistočnoj Europi...

Nastavak politike *otvorenih vrata*

“NATO integracije – predstojeće proširenje i implikacije za jugoistočnu Europu” naziv je međunarodnog seminara koji je 2. prosinca 2009. održan u RACVIAC-u, Središtu za sigurnosnu suradnju. Seminar koji je u vojarni “Vitez Damiir Martić” u Rakitju okupio visoke dužnosnike NATO-a, predstavnike ministarstava vanjskih poslova i obrane Albanije, Bosne i Hercegovine, Crne Gore, Hrvatske, Makedonije, Moldavije i Srbije te Fakulteta političkih znanosti Sveučilišta u Zagrebu i Europskog centra za sigurnosne studije George C. Marshall otvorio je svojim pozdravnim govorom brigadir Željko Cepanec, zamjenik direktora RACVIAC-a. Cjelodnevni program seminara sastojao se od dva tematska panela, s naslovima “Uloga NATO-a i prioriteta jugoistočne Europe” i “Jugoistočna Europa na putu k euroatlantskim integracijama”, unutar kojih je održano više predavanja.

Prvi govornik i moderator prve panel-diskusije brigadir Nicolas Cotchine, zamjenik Uprave za vojnu suradnju u NATO-ovu zapovjedništvu u Napulju, uz predstavljanje NATO-ove strukture osvrnuo se i na trenutačne NATO-ove misije u jugoistočnoj Europi, na vojno-političko značenje što ga imaju u tim zemljama, na perspektivu daljnje nazočnosti NATO-a u regiji, koja ima kontinuirani trend smanjenja, s ishodišnim ciljem koji je puno integriranje regije jugoistočne Europe u euroatlantsku obitelj zemalja.

Tijekom drugog tematskog panela, čiji je moderator i uvodni govornik bio Sabri Ergen iz Uprave za obrambenu politiku i planiranje NATO-ova zapovjedništva u Bruxellesu, raspravlja-

lo se o političko-vojno-sigurnosnom utjecaju na jugoistočnu Europu što ga donosi nazočnost NATO-a u regiji. Raspravljalo se i o važnosti inicijativa u smjeru potpore integracijskih procesa i regionalne sigurnosti, koje je proteklih godina pokrenula Europska unija, poput Lisabonskog sporazuma koji je nedavno stupio na snagu te ESDP-a (European Security and Defence Policy), vrlo važnog elementa zajedničke sigurnosne i obrambene politike u Europi. Završno predavanje održao je dr. Dragan Lozančić, hrvatski predstavnik u Europskom centru za sigurnosne studije George C. Marshall, koji je govorio o procesima što ih moraju proći zemlje kandidati za prijam u NATO, ali i o izazovima i obvezama članstva posebice novoprimaljenih zemalja.

Prošlotjedni seminar u RACVIAC-u iznova se potvrdio kao ugledni međunarodni forum za ekspertnu razmjenu informacija, ideja, političkih motrišta i stečenih iskustava. Uz to, bio je i prilika za upućivanje poruke da NATO nastavlja s politikom *otvorenih vrata* (Open Door Policy) u jugoistočnoj Europi, što se tiče integriranja preostalih zemalja koje su iskazale namjeru za ulazak u NATO-ovu zajednicu zemalja, odnosno da će NATO i nadalje primjenjivati načelo “Intuitus Personae Accession”, poštujući posebnosti svake zemlje kandidata. S druge pak strane, predstavnici zemalja jugoistočne Europe koje su kandidati za pristupanje NATO-u potvrdili su svoju predanost reformama što ih provode u obrambenom sektoru kao i sudjelovanju u raznim pretpripravnim programima, želeći tako zadovoljiti sve postavljene kriterije za prijam u NATO. ■

Završno predavanje o perspektivama predstojećeg NATO-ova proširenja u jugoistočnoj Europi održao je dr. Dragan Lozančić, hrvatski predstavnik u Europskom centru za sigurnosne studije George C. Marshall



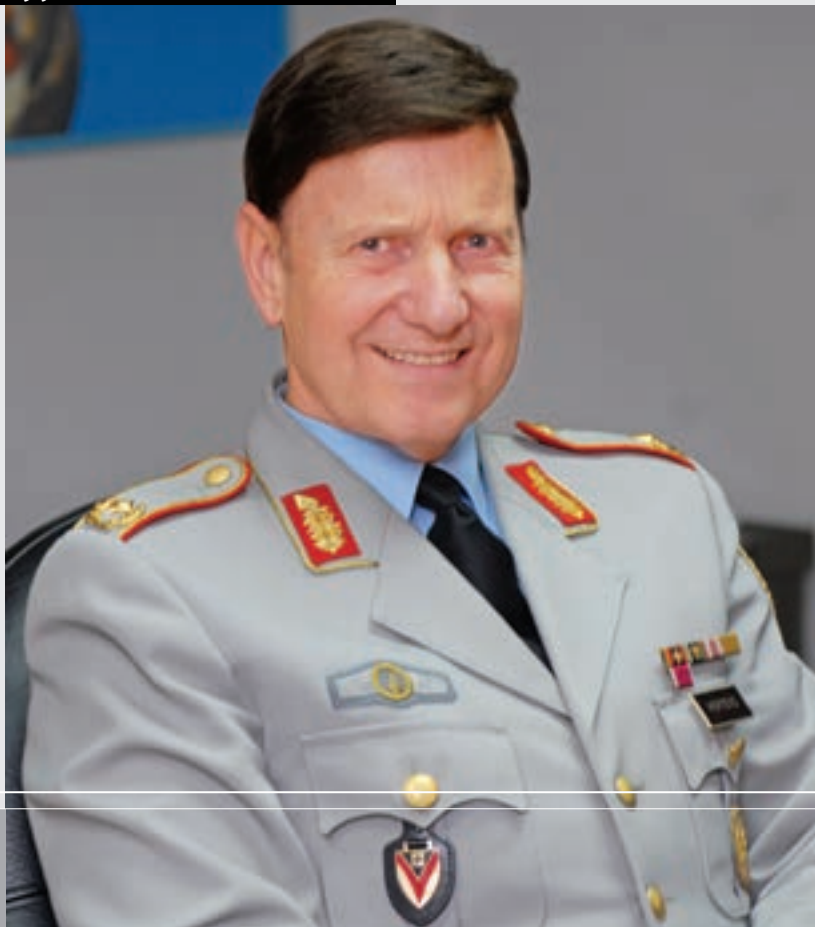
Predavači i moderatori tijekom seminara bili su brigadir Nicolas Cotchine i Sabri Ergen, visoki dužnosnici u NATO-ovim zapovjedništvima u Napulju i Bruxellesu



Domagoj VLAHOVIĆ, snimio Tomislav BRANDT

“

Hrvatska Služba za nadzor naoružanja nevelika je, ali vrlo učinkovita i prilagodljiva organizacija. Gdje god možemo dajemo joj potporu, ali mislim da je ne trebaju toliko mnogo jer su vrlo dobro pozicionirani i cijenjeni je u MORH-u i Glavnom stožeru...



brigadni general Winfried Mertens,
načelnik Verifikacijskog središta Bundeswehra

NOVE INICIJATIVE i proširenj

Načelnik Verifikacijskog središta Bundeswehra vrlo je iskusan časnik, koji je svoje obrazovanje i stručna iskustva stjecao ne samo u Njemačkoj nego i u SAD-u, te na visokim funkcijama u Bruxellesu. Cjelina kojoj je sada na čelu jedan je od najboljih partnera hrvatske Službe za nadzor naoružanja, koju je posjetio prošloga tjedna. Između sastanaka na kojima je bio zajedno sa svojim hrvatskim kolegom brigadnim generalom Zdravkom Jakopom, našlo se vremena i za polusatni razgovor za Hrvatski vojnik.

Točke iz Bilateralnog sporazuma dvaju središta, potpisanog prošle godine, sigurno su drukčije od onih koje će karakterizirati suradnju za 2010.

Kad je Sporazum za 2009. potpisan, političko je okruženje bilo drukčije jer Hrvatska još nije bila članica NATO-a. Aktivnosti su se odnosile ponajprije na Bečki dokument i Open Skies sporazum. Situacija je sada takva da temelji za takav bilateralni sporazum više ne postoje, što ne znači da mi više ne surađujemo. Nastavljamo dok za to postoji želja.

Što će se promijeniti u njemačko-hrvatskoj suradnji u 2010. godini?

Izdvajam činjenicu da priređujemo vježbovne misije povezane s CFE, Sporazumom o konvencionalnim oružanim snagama u Europi, u čemu je prošle godine sudjelovao jedan hrvatski časnik. Kao što znate, Rusija

trenutačno blokira CFE, ali radi se na njegovu obnavljanju, što bi moglo završiti sljedeće godine. Pripremat ćemo obuku inspektora i obučavatelja za taj moderniji i aktualniji Sporazum. Hrvati su pozvani da pošalju što više polaznika. Što se tiče Bečkog dokumenta, suradnja će biti slična kao i dosad, a za Open Skies pripremamo nove inicijative i proširenje suradnje, jer smo sada u istoj skupini država.

Vidjeli ste prezentaciju o hrvatskoj Službi za nadzor naoružanja. Kakvi su vaši dojmovi?

Imaju 15 djelatnika, ali rade dobar posao. Upošljavaju odgovarajuće vanjske stručne suradnike i uspješno ispunja-

vaju sve hrvatske obveze. Riječ je o vrlo učinkovitoj manjoj i prilagodljivoj organizaciji. Gdje god možemo dajemo joj potporu, ali mislim da je ne trebaju toliko mnogo jer su vrlo dobro pozicionirani i cijenjeni i u MORH-u i Glavnom stožeru.

Možete li opisati i njemačko Verifikacijsko središte?

Riječ je o potpuno drukčijoj organizaciji. Provodimo sve aktivnosti vezane uz nadzor naoružanja, a ustrojem pripadamo njemačkom Ministarstvu obrane i Ministarstvu vanjskih poslova. Pokrivamo 19 različitih sporazuma, od oružja za masovno uništenje pa do pješačkog naoružanja i streljiva. Imamo 250 djelatnika, uglavnom stožernih časnika, i svi djeluju isključivo u sklopu Središta. Pružaju stručne usluge svima u Njemačkoj koji ih trebaju: od Vlade do postrojbi koje u Njemačkoj dočekuju strane inspekcije. Kao što znate, u Njemačkoj su stacionirane i američke, britanske i francuske postrojbe, tako da imamo velik broj aktivnih i pasivnih nadzora s obje strane.

Jesu li svi poslovi vezani uz nadzor naoružanja, koji su posljedica ujedinjenja dviju njemačkih vojski, završeni?

Ti poslovi odnosili su se isključivo na uništenje oružja i zaključeni su prije dosta vremena. Naša količina naoružanja je da-

Obnovljeni CFE sporazum (Sporazum o konvencionalnim oružanim snagama u Europi) zahtijevat će vrlo detaljan i složen sustav izvješćivanja. Podaci će pokrivati sve više područja i bit će više razina nadzora i povjerljivosti. To će dovesti do kompleksnijeg sustava nadzora naoružanja i inspekcija u Europi, od Atlantika do Urala

rutu i fotografiraju što god žele jest najveći signal povjerenja koji možete poslati. Mnogi zrakoplovi kojima se zapadne države koriste za provedbu Open Skies certificirani su za taj posao u Njemačkoj, pa i ruski i ukrajinski zrakoplovi. Rado bismo to učinili i kad bi Hrvatska nabavila zrakoplov.

Postaje li nadzor naoružanja s vremenom sve složenija djelatnost?

Ne, mislim da postaje rutinska djelatnost, jer u sporazumima nema velikih promjena. No, obnovljeni CFE sporazum zahtijevat će vrlo iscrpan i složen sustav izvješćivanja.

Podaci će pokrivati sve više područja i bit će više razina nadzora i povjerljivosti. To će dovesti do složenijeg sustava nadzora naoružanja i inspekcija u Europi, od Atlantika do Ura-

la. Što se tiče sporazuma koji su inicijativa UN-a, poput onih o kasetnim bombama ili protupješačkim minama, te "tradicionalnom" oružju za masovno uništenje, oni su se tijekom godina razvili, ali režimi nadzora nisu toliko česti kao kod spomenutih sporazuma. Nekoliko eksperata lako može pokriti ta područja. Novost su stručni timovi koji pomažu pri uništavanju oružja. Naše eksperte svojedobno je, nakon eksplozije u jednom spremištu, angažirala Kambodža kako bi se riješila opasnog streljiva. Imali su oružne stručnjake i pirotehničare, ali im je trebala organizacija i obučavatelji. Mi smo dali naše stručnjake, ali smo i uzeli neke iz naših oružanih snaga.

Kao visoki časnik djelovali ste i u NATO-ovim zapovjedništvima. Kakvo je to iskustvo?

Bio sam na dvije različite funkcije, kao član NATO-ova međunarodnog stožera i kao član njemačkog predstavništva. Mislim da na visokim funkcijama trebaju biti stožerni časnici koji su prije radili na dužnostima u Ministarstvu ili Glavnom stožeru, koji dobro razumiju što je NATO i što su nacionalne pozicije unutar njega. Mogu samo preporučiti ljudima da se dobro pripreme kako se ne bi izgubili ili

postali frustrirani, nego da budu učinkoviti i korisni i za svoju zemlju. ■

e suradnje

leko ispod one koja je bila propisana za obje tadašnje države zajedno. Štoviše, ukupno je manja od one u nekadašnjoj Zapadnoj Njemačkoj.

Službi za nadzor naoružanja donirali ste sustav za fotografiranje i razvijanje snimaka Versamat. Očito ste vrlo zainteresirani za učinkovito provođenje sporazuma Open Skies?

Taj sporazum je najbolji znak transparentnosti i otvorenosti, jer složiti se da partneri lete iznad vaše zemlje, odaberu bilo koju



General Mertens s kolegom brigadnim generalom Zdravkom Jakopom

Ravnatelj HVU na međunarodnom skupu

Na poziv Vojne akademije Vojske Srbije, ravnatelj HVU "Petar Zrinski" general-bojnik Mirko Šundov sudjelovao je na međunarodnom znanstveno-stručnom skupu pod nazivom "Potrebna znanja oficira Vojske Srbije 2010–2020." Znanstveni skup održan je od 3. do 4. prosinca u Beogradu u organizaciji Vojne akademije i Instituta za strateška istraživanja MO Republike Srbije. Na skupu je sudjelovalo četrdesetak izlagača iz Republike Srbije i s vojnih akademija,

učilišta i instituta iz Slovačke, Mađarske, Češke, Belgije, Francuske i Velike Britanije. Program skupa obuhvatio je rezultate istraživanja i iskustva na području definiranja akademskog i stručnog profila vojnog osoblja, vrednovanje i usavršavanje sustava stjecanja znanja i načine uspješnog obavljanja vojne djelatnosti.

General Šundov aktivno se uključio u raspravu na skupu i iznio hrvatska iskustva s područja vojne izobrazbe. Z. LOVAŠEN



Komemoracija u Otoku

U gradu Otoku, ispred spomenika na Trgu kralja Tomislava, održana je 2. prosinca komemoracija u prigodi osamnaeste godišnjice pogibije hrvatskih zrakoplovaca Marka Živkovića, Mirka Vukušića, Ante Plazibata i Rade Grive.

Na komemoraciji je bio izaslanik ministra obrane i zamjenik zapovjednika Hrvatskog ratnog zrakoplovstva i protuzračne obrane, brigadni general Dražen Šćuri, s izaslanstvom HRZ-a i PZO-a.

Događaju su nazočili obitelj, rodbina i prijatelji poginulih zrakoplovaca, pripadnici Prvog samostalnog zrakoplovnog voda Osijek, te kulturni i politički djelatnici grada Otoka. OJI

4. HRVCON upućen u misiju UNDOF

U mirovnu misiju Ujedinjenih naroda (UNDOF) na Golansku visoravan 1. prosinca upućen je 4. kontingent, koji čine pripadnici Gardijske motorizirane brigade HKoV-a, Hrvatske ratne mornarice te Hrvatskog ratnog zrakoplovstva i protuzračne obrane na razdoblje od šest mjeseci. Rotacija između 3. i 4. kontingenta izvršena je od 25. studenoga do 1. prosinca. Na Golanskoj visoravni, u

mirovnoj misiji UNDOF, koja traje od 1974. godine, 95 pripadnika Oružanih snaga RH nastavit će nadzirati područje razdvajanja između Izraela i Sirije. Prva dvojica hrvatskih časnika upućena su na područje misije u svibnju 2008. Zapovjednik 4. HRVCON-a UNDOF jest bojnik Marijan Mađerčić iz sastava Gardijske motorizirane brigade HKoV-a. OJI

Malonogometna utakmica

U vojarni "Pukovnik Milivoj Halar" u Dugom Selu 30. studenog odigrana je malonogometna utakmica između pripadnika Iračkih snaga sigurnosti, koji se trenutačno nalaze na obuci za vodiče pasa za detekciju eksploziva u Obučnom centru vodiča i službenih pasa "Satnik Krešimir Ivošević" i djelatnika Bojne NBKO, koji su na selekcijskoj obuci za MVO UNDOF. Sportski događaj priređen je za svrhom podiza-



Snimio Mario MIHALIĆ

nja psihofizičke spremnosti i razvoja multikulturalnosti pripadnika Bojne NBKO koji se pripremaju za mirovne misije. Na samom terenu obje su ekipe

pokazale borbenost i želju za pobjedom. Tehničku nadmoć i bolju fizičku spremnost pokazala je ekipa domaćina te uz potporu gledatelja pobijedila visokim rezultatom od 7:0. Utakmica je završila prijateljskim stiskom ruke i zajedničkim fotografiranjem obje momčadi. Jozo BREKALO

Konferencija je bila koncipirana kao radno-informativno-edukativna, te u tri dana obuhvatila čitav niz aktivnosti. Prvog dana konferencije, u vojarni "Dračice" u Đakovu održane su multimedijalne prezentacije, drugog dana održana je tradicionalna hodnja u Vukovar, a trećeg se išlo u posjet Dočasničkoj školi

GODIŠNJA KONFERENCIJA i tradicionalna hodnja u Vukovar

Godišnja konferencija Dočasničkog zbora Zapovjedništva za obuku i doktrinu "Fran Krsto Frankopan"

(ZOD "F.K.F.") održana je od 2. do 4. prosinca. Konferenciji je osim prvog dočasnika ZOD "F.K.F." časničkog namjesnika Roberta Budrovića, i prvih dočasnika postrojbi i središta ZOD "F.K.F.", te stožernih dočasnika iz Zapovjedništva ZOD "F.K.F.", nazočio i dio instruktorskog kadra.

Konferencija je bila koncipirana kao radno-informativno-edukativna, te obuhvatila niz aktivnosti podijeljenih u tri dana. Prvog dana konferencije, u vojarni "Dračice" u Đakovu održan je briefing, u kojemu su se sudionicima konferencije obratili zapovjednik vojarne pukovnik Zlatko Radočaj i prvi dočasnik ZOD "F.K.F.", a potom je održan niz multimedijalnih prezentacija, kao što su: Tečajevi u Pješačkoj pukovniji, TRTSV, Sustav JCATS, EOD, Obučne instalacije na vojnom poligonu "Eugen Kvaternik" u Slunju, Simulator SIMIG 2000, Sudjelovanje OSRH u mirovnim misijama, te prezentacija jurišnih pušaka H&K G36 i VHS. Posebno su bile atraktivne posljednje dvije, jer je za većinu sudionika konferencije to bio prvi susret s hrvatskom jurišnom puškom VHS. Sudionici su imali mogućnost držati, rastavljati i sastavljati puške uz nadzor i stručnu pomoć instruktora iz Pješačke pukovnije, nadnarednika Roberta Pejaka i desetnika Tomice Borića.

Drugi dan konferencije bio je predviđen za tradicionalnu hodnju Dočasničkog zbora ZOD "F.K.F." pod nazivom "Sjećanje na žrtvu Vukovara". Krenulo se iz Nuštra a cilj je bio Memorijalno groblje žrtava Domovinskog rata u Vukovaru. Ove godine održana je 5. hodnja. Tu aktivnost započeo je 2004. godine prvi dočasnik 3. korpusa HKoV, a sada prvi dočasnik OSRH časnički namjesnik Željko Bilić.

Tijekom hodnje, predstavnici Dočasničkog zbora iskazali su počast poginulim braniteljima paljenjem svijeća na spomen-obilježjima u Nuštru, Marincima, Bogdanovcima, na početku "Kukuruznog puta", spomen-obilježju "Groblje tenkova", Memorijalnom groblju žrtava Domovinskog rata i stratištu "Ovčara". U crkvi sv. Filipa i Jakova u Vukovaru, služena je misa koju je predvodio vojni kapelan vlč. Ante Mihaljević, a propovijedao je vojni kapelan GOMBR-a vlč. Alojz Kovaček.



Počast poginulima u Vukovaru

Sudionici su imali prilike razgledati obnovljenu crkvu i vidjeti "vukovarskog ranjenog Isusa", kojega je Papa Ivan Pavao II. blagoslovio 2003. kao znak patnje Vukovara i stradanja cijeloga našeg naroda u Domovinskom ratu, te oltar Žalosne Gospe, posvećen žrtvama I. svjetskoga rata, koji je bio miniran za vrijeme okupacije Vukovara. Sudionike je pozdravio i gvardijan fra Gordan Propadalo te ih upoznao s poviješću župe, a u prostorijama Pastoralnog centra sv. Bone prikazan im je dokumentarac "Pad Vukovara". Dočasnički zbor obišao je i franjevački samostan sv. Ivana Kapistrana u Iloku, gdje ih je pozdravio gvardijan fra Oktavijan Nekić.

Aktivnosti trećeg dana konferencije odvijale su se ponovno u vojarni "Dračice" u Đakovu, a bile su usmjerene na suradnju s Dočasničkom školom. Gost konferencije bio je prvi dočasnik Dočasničke škole, časnički namjesnik Roman Karl, koji je sudionike upoznao sa zadaćama, uvjetima i kapacitetima škole, te planom izobrazbe za školsku godinu 2009/10. Sudionici konferencije imali su na kraju prilike posjetiti Dočasničku školu te vidjeti sve edukativne, rekreacijske i smještajne sadržaje. ■

DVIJE NOVE PODMORNICE ZA IRANSKU MORNARICU

Prema najavama iranskih visokih dužnosnika, na Dan iranske mornarice očekuje se svečani ulazak u operativnu službu mornarice dodatnih dviju malih podmornica klase Yono/Ghadir, poznate pod oznakom IS 20. Navedene podmornice su duljine oko 20 m, širine odnosno najvećeg promjera 2,75 m a maksimalna podvodna istisnina im je 120 t. S instaliranim dizel-električnim propulzijskim sustavom postižu podvodnu brzinu od 11 čv dok im najveća površinska brzina iznosi 8 čv. U trupu su smještene dvije torpedne cijevi kalibra 533 mm koje imaju mogućnost ispaljivanja odnosno polaganja mina, što i čini osnovno naoružanje podmornica. Posadu čine 18 članova.

Do lipnja ove godine, u aktivnoj službi iranske mornarice nalazi se sedam ovakvih podmornica a prema posljednjim najavama, taj bi se broj trebao povećati za još dvije podmornice. Podmornica klase Yono/Ghadir je druga klasa podmornica koje su izgrađene u Iranu i domaćim brodogradilištima a temelje se na isključivom znanju domaćih stručnjaka, inženjera i tehničara.

M. PTIĆ GRŽELJ



Foto: Business Wire

ENERGIJA S CESTE

Američka tvrtka New Energy Technologies koja radi na razvoju alternativnih i obnovljivih izvora energije nove generacije predstavila je novu tehnologiju stvaranja energije MotionPower. Riječ je o pločastom uređaju koji se postavi na prometnice, a generira električnu energiju svaki put kad preko nje prođe neko vozilo. Razvoj traje neko vrijeme i sadašnji model ima 25 puta veću energetske iskoristivost, a istraživači se nadaju da će ubrzo dosegnuti razinu koja omogućava komercijalizaciju. Tada bi najveći

problem svih suvremenih gradova - gust promet - omogućio proizvodnju električne energije za potrebe tih istih gradova preplavljenih vozilima. Tehnologija je zamišljena tako da se postavlja na dijelove ceste gdje vozila usporavaju te se kinetička energija pretvara u električnu. Tako se sprečava "krađa" energije kojom se vozila koriste za kretanje i ubrzavanje na otvorenoj cesti. Uzima se ona energija koju vozila ionako neproaktivno gube na usporavanje i kočenje.

M. PETROVIĆ



NOVI GPS

Američka tvrtka Rockwell Collins predstavila je novi ručni GPS uređaj osmišljen posebno za vojnike. Uređaj se zove MicroDAGR, odnosno Defense Advanced GPS Receiver. Nastao je kao odgovor tvrtke na zahtjev vojnika s terena koji su tražili napredan GPS uređaj s dodatnim funkcijama. Konstruktori su u klasični vojni uređaj nastojali ugraditi što više suvremenih komercijalnih tehnologija. Uređaj ima klasično vojno kućište namijenjeno terenskom radu te može

izdržati i grublje rukovanje. Dimenzije uređaja su kompromis između želje za što većim zaslonom, odnosno preglednijim prikazom grafike te potrebe da uređaj bude priručan i praktičan. Od novih mogućnosti spomenimo ugrađenu digitalnu kameru i mp3 svirač te nove tehnologije protiv ometanja prijama signala. Zaslone je osjetljiv na dodir, a uređaj ima i vibracijski alarm koji olakšava planiranje puta.

M. PETROVIĆ



SIDEWINDER ZA KOPNE NE CILJEVE

Početak prosinca objavljeno je da je proizvođač zrakoplovne tehnike i naoružanja američka tvrtka Raytheon napravila pravu malu senzaciju s preinakom jednog od svojih najboljih navođenih projektila zrak - zrak kratkog dometa, Sidewindera AIM-9X. Naime, uz mogućnost napada na ciljeve Raytheon je proizveo prototip Sidewindera koji je uz softversku preinaku sposoban napadati ciljeve na kopnu i na moru. Uspješnost razvoja nove inačice Sidewindera, Raytheon je dokazao tijekom rujna ove godine kada su borbeni zrakoplovi F-15C i F-16C iz sastava USAF-a (United States Air Force) u Meksičkom zaljevu uspješno pogodili motorni čamac u pokretu. Borbeni

zrakoplov F-15C dosad je nosio isključivo projektele zrak-zrak, a s ovom preinakom Sidewindera ubrzo će dobiti i mogućnost napada na ciljeve na kopnu i na moru.

Ova zadnja Raytheonova prilagodba Sidewindera samo je jedna u nizu dosad ostvarenih odnosno planiranih. Dosad je Raytheon napravio Sidewinder AIM-9X koji je moguće lansirati s motornih vozila HMMWV (high-mobility multipurpose wheeled vehicle), odnosno s površinskih plovila za napade na ciljeve u zraku, a jedan od budućih projekata jest razvoj Sidewindera koji će biti moguće lansirati podvodno s podmornice.

I. SKENDEROVIĆ



ION TIGER

Tijekom listopada i studenoga postavljajući vremenske rekorde, u duljini boravka u zraku, Mornarički istraživački laboratorij (NRL - Naval Research Laboratory) američke ratne mornarice prikazao je visoku razinu tehnološke zrelosti bespilotnog sustava na kojem radi proteklih godina. Riječ je o mini bespilotnom sustavu koji nosi naziv Ion Tiger, a njegova posebnost u odnosu na mnoge druge srodne projekte u svijetu jest da NRL u razvoju Ion Tigera sjedinjuje dva razvojna programa - razvoj mini bespilotnog sustava i razvoj vodikovih gorivih ćelija. NRL zastupa razvoj i budućnost vodikovih gorivih ćelija u odnosu na



baterije, što u konačnici donosi znatno dulju autonomiju boravka letjelice u zraku. To je potvrdio s letovima tijekom ove jeseni kada su dva puta postavljeni rekordi u trajanju leta za letjelice pogonjene vodikovim gorivnim ćelijama. U listopadu je Ion Tiger u zraku ostao 23 i 17 minuta, dok je u studenome let trajao 26 sati.

Sam Ion Tiger teži svega 16 kg, od čega na nošenje korisnog tereta otpada 2,25 kg. Vodikove gorive ćelije ovoga trenutka daju snagu od 550 vata (0,75 kS), a želja je da Ion Tiger u sljedećem razdoblju ima ćelije koje će davati snagu od 1,5 kilovata što bi trebalo omogućiti boravak u zraku do tri dana. Glavni motiv razvoja Ion Tigera jest stvaranje zrakoplovne platforme namijenjene za izviđanje iz zraka te dodatnog komunikacijskog linka za postrojbe na terenu, koja će biti cijenom iznimno prihvatljiva, lako prenosiva i upravljiva, te teško zamjetljiva u zraku.

I. SKENDEROVIĆ

PORINUĆA ŠPANJOLSKOG I VENEZUELANSKOG PATROLCA

U brodogradilištu San Fernando-Puerto Real španjolske brodograđevne kompanije Navantia, 26. listopada ove godine svečano je porinut drugi od četiri patrolna broda namijenjena nadzoru ekskluzivne ekonomske zone (Patrullero Oceanico para la Vigilancia de la Zona Economica Exclusiva - POVZEE) za potrebe venezuelske ratne mornarice te mu je na svečanosti dodi-

jeljeno ime Warao. Radovi na drugom brodu u seriji započeli su u rujnu 2008, dok je kobilica položena sredinom svibnja 2009. U skladu s predviđenim rokovima, dostava brodova će započeti u studenom 2009., a posljednji brod trebao bi biti primopredan u srpnju 2011.

Malo prije, točnije 16. listopada porinut je prvi višenamjenski odobalni patrolni brod Buque de Accion Maritima (BAM) od

četiri ugovorena u srpnju 2006., namijenjenih španjolskoj Kraljevskoj ratnoj mornarici. Nazvan je Meteoro te nosi oznaku P-41 a osnovne zadaće bit će mu zaštita i eskort drugih brodova, nadzor pomorskog prometa, nadzor i neutralizacija terorističkih aktivnosti i piratstva, operacije usmjerene protiv krijumčara drogom i ljudima, operacije potrage i spašavanja, potpora kriznim situacijama i



humanitarnim operacijama te nadzor ribarske legislative. Dostava prvog BAM patrolnog broda španjolskoj mornarici očekuje se potkraj 2010.

M. PTIĆ GRŽELJ



PRECIZNIJI MINOBACAČ

Američka kopnena vojska (US Army) provodi žuran proces nabave preciznih minobacačkih projektila kalibra 120 mm. Tri se tvrtke natječu sa svojim rješenjima: to su Alliant Technosystem (ATK), Raytheon i General Dynamics. Tvrtke su prva testiranja svojih rješenja obavile u proljeće 2009., a završna su testiranja planirana za

siječanj 2010., nakon čega bi vojska trebala izabrati pobjednika. Način na koji su svi takmaci odlučili povećati preciznost jest ugradnja GPS sustava navođenja u projekte. Tako je tvrtka ATK na temelju kompleta za povećanje preciznosti projektila kalibra 155 mm PGK razvila sličan komplet za minobacački projektil i nazvala ga MGK

(Mortar Guidance Kit). MGK se postavlja na standardni minobacački projektil kalibra 120 mm, i to umjesto klasičnog upaljača. Zahtjevi koje je vojska postavila pred nove projekte su domet od 7 km i preciznost od 4,5 metara. Cijeli komplet također mora biti kompatibilan s postojećim topničkim računalima.

M. PETROVIĆ

NOVI PATROLNI BRODOVI ZA INDIJSKU MORNARICU I OBALNU STRAŽU

Sredinom studenog u indijskom brodogradilištu Goa Shipyard Limited (GSL) porinut je drugi od četiri patrolna broda (Naval Offshore Patrol Vessels (NOPV)) klase Saryu, koji nosi ime Sunayana a bit će namijenjen potrebama indijske ratne mornarice. Osnovne značajke trupa ove klase patrolaca očituju se u duljini od 105 m, širini 12,9 i gazu 3,6 m. Propulzijski sustav sastoji se od dvaju dizelskih motora, svaki snage 7790 kW čime se postiže maksimalna brzina od 25 čv. Osnovna namjena bit će nadzor i promatranje pomorskih putova u području oceana ili kako bi osigurale sigurnost na udaljenim pomorskim objektima poput naftnih ili plinskih platformi. Tijekom flotnih operacija moguća uporaba ovih brodova je pratnja drugim plovilima.

Gotovo istodobno, u brodogradilištu Naval Ship Repair Yard porinut je drugi od tri planirana odobalna patrolna broda duljine 94 m klase Vishwast za potrebe indijske obalne straže. Prema planovima dostava obaju patrolnih brodova očekuje se tijekom 2010.

M. PTIĆ GRŽELJ



USPJEŠNO TESTIRAN GATR

Na poligonu u sklopu zrakoplovne baze Eglin, u američkoj saveznoj državi Floridi, tvrtke Alliant Techsystems i Elbit Systems u suradnji s američkom vojskom potkraj studenoga uspješno su obavili testiranje oružnog sustava GATR (Guided Advanced Tactical Rocket). Riječ je o programu preinake nevođenih raketnih zrna Hydra 70 kalibra 70 mm u navođene projektele s poluaktivnim laserskim navođenjem. GATR program iza kojega stoje Alliant Techsystems i Elbit Systems jedan je u nizu srodnih programa pokrenutih u svijetu, poput: LOGIR (Low-Cost Guided Imaging Rocket) koji zajednički razvijaju BAE Systems, General Dynamics i Northrop Grumman; Lockheed Martin radi na projektu DAGR (Direct Attack Guided Rocket); te APKWS (Advanced Precision Kill Weapon System) programa na kojem samostalno radi BAE Systems.

Razlika među tim projektima je u integraciji različitih sustava za navođenje u prednjem dijelu Hydre, bilo da je riječ o inercijalno - infracrvenom senzorskom ili poluaktivnom senzorskom kompletu za navođenje. No, svi oni imaju isti



razvojni cilj, a taj je povećanje mogućnosti preciznog napada na statične i posebice pokretne ciljeve, odnosno razvoj *low cost* projektila, koji bi mogao bez velikih preinaka biti rabljen s postojećih helikopterskih platformi poput AH-1W Cobra, AH-64D Apache i OH-58D Kiowa Warrior. Kod zadnjih testiranja GATR-a rabljen je helikopter OH-58D Kiowa Warrior iz flote američke kopnene vojske.

I. SKENDEROVIĆ

Marinko OGOREC

Za razliku od Njemačke, koja je vrlo dobro procijenila vrijednosti zračno-desantnih snaga i njihovu učinkovitost u strategiji "munjevitog rata", ostale velike vojne sile nisu im posvećivale veću pozornost, s iznimkom SSSR-a i Japana (npr. u Francuskoj su tek potkraj listopada 1936. godine ustrojene dvije skupine zračnog pješništva kao probne formacije, dok u Velikoj Britaniji i SAD-u prije izbijanja rata zračno-desantne snage praktično nisu niti postojale)



KRILATO PJEŠAŠTVO RATNE KUŠNJE

Svojedobno prva zemlja u razvoju teorije i prakse zračnog desantiranja, SSSR je prije izbijanja rata raspolagao s prilično respektabilnim zračno-desantnim snagama, koje su se sastojale od 15 brigada (brigade su imale po četiri padobranske bojne) ustrojenih u korpuse. No, Staljinove čistke učinile su svoje, pa je i iz ovih postrojbi uklonjen najkvalitetniji zapovjedni kadar, što je najviše došlo do izražaja u Finsko-sovjetskom ratu 1939. - 1940. tijekom kojeg je Crvena armija izvela tek nekoliko manjih taktičkih desanata (na Mannerheimovu liniju i kod Petsamo), ali s vrlo slabim rezultatima. Njemač-

ku agresiju SSSR je dočekaio potpuno nespremno, pa je već u prvim danima rata većina sovjetskog ratnog zrakoplovstva uništena na tlu (naravno, uključujući i transportne zrakoplove), zbog čega su i njihove zračnodesantne snage izgubile svoju "vertikalnu dimenziju". Zračnodesantni korpusi rasformirani su ili preformirani u streljačke divizije, te uporabljeni uglavnom za zaustavljanje njemačkog prodora k Staljingradu kao obično pješništvo. Tek početkom 1943. godine ponovno se počinju ustrojavati sovjetske zračnodesantne snage, ali do kraja rata nisu postigli snagu i kvalitetu koji su imali prije njegova izbijanja.

Crvena armija do kraja rata nije mogla realizirati veće zračnodesantne operacije, tako da se aktivnost njihovih zračnodesantnih snaga svela uglavnom na malobrojne specijalne desante diverzantskih skupina i taktičke desante radi pomoći partizanskim snagama u protivničkoj pozadini.

Militaristički Japan je pod velikim njemačkim utjecajem razvio prilično snažne zračnodesantne snage koje su bile ustrojbeno podređene ratnoj mornarici ili kopненоj vojsci (svaka od te dvije grane oružanih snaga ustrojavala je vlastite zračnodesantne postrojbe). Unatoč tomu, u početnom razdoblju rata

uglavnom su dobivale zadaće taktičkog karaktera uz iznimno tijesnu suradnju s pomorskim snagama (najčešće su desantirane da bi ovladale dominantnim zemljišnim objektima i angažirale dio snaga protivnika, te olakšale izvođenje pomorskih desanata). Najveći zračni desant koji su Japanci izveli bio je kod Padanga na Sumatri 15. veljače 1942. sa svrhom zauzimanja rafinerije nafte (izbačeno je oko 700 padobranaca). U drugom razdoblju rata, izvodeći pretežno obrambene borbene aktivnosti, Japanci nisu bili u prilici rabiti zračne desante niti u taktičke svrhe.

Daljnji razvoj zračnodesantnih operacija

Velika Britanija i SAD svoje zračnodesantne snage intenzivnije počinju ustrojiti i uvježbavati tek nakon izbijanja rata i nakon spektakularnih zračnodesantnih uspjeha njemačkih oružanih snaga, međutim one su postale operativne tek u drugoj polovici rata i nakon što su saveznici ostvarili apsolutnu premoć u zračnom prostoru. Konkretnije, u Velikoj Britaniji su prve padobranske i zračnotransportne (jedrilicaške) bojne ustrojene 1941. godine, tek nakon pobjedničke zračne Bitke za Britaniju. Tijekom te i sljedeće godine od tih bojni ustrojene su padobranske i zračno-transportne brigade, od kojih su u 1942. godini ustrojene dvije zračnodesantne divizije (1. zdd i 6. zdd), kao najviše formacije osposobljene za taktičke i operativno-taktičke desante. Osim njih, Britanci su ustrojili i 1. zračnodesantnu brigadu za specijalne zadaće, koju su činile dvije britanske i dvije francuske padobranske pukovnije te belgijska padobranska satnija. Ta brigada bila je namijenjena isključivo za razne specijalne desante manjih skupina, pojedinaca i materijala s ciljem potpore pokreta otpora, ponajprije u Francuskoj. Potrebno je istaknuti kako je u sastavu britanskih zračnodesantnih snaga bila i poljska 1. samostalna padobranska brigada.

Razvoj zračnodesantnih postrojbi u oružanim snagama SAD-a intenziviran je tek nakon japanskog napada na Pearl

Harbour, pa su tijekom 1942. godine ustrojene 4 padobranske bojne, ujedinjene pod Zapovjedništvom zračnodesantnih snaga. Od njih su te godine ustrojene (danas već legendarne) 82. zračnodesantna divizija, a ubrzo nakon toga i 101. zračnodesantna divizija, te 17. zdd. Poslije, kada se pripremala operacija iskrcavanja u Normandiji, sve britanske i američke zračno-desantne postrojbe ujedinjene su pod zajedničkim zapovjedništvom i ustrojena je 1. saveznička zračnodesantna armija.

Zbog nedovoljnog iskustva u planiranju i organizaciji tako zahtjevnih

se 12 spustilo na predviđene pozicije, a 65 ih je palo u more jer su bile prerano otkaçene od transportnih zrakoplova). Slično su prošle i padobranske postrojbe, pa je 505. taktička padobranska skupina (oko 3405) padobranaca zbog nedovoljne vidljivosti i potpuna neiskusstva letačkog osoblja "rasijana" na prostoru od čak 170 km², zbog čega je trebala nekoliko dana samo za prikupljanje (naravno, njihova učinkovitost u tom vremenu bila je gotovo ravna nuli), a kod St. Croce Camerina padobranici su spuštteni doslovno pred cijevi protivničkih bunkera i dobro utvrđenih položaja.



Umjetnički prikaz japanskog padobranskog desanta kod Padanga u veljači 1942.

borbenih radnji kao što je zračnodesantna operacija, počeci uporabe tih postrojbi bili su i više nego diletantski i naravno s odgovarajućim posljedicama. Prva opsežnija zračno-desantna operacija saveznika izvedena je u sklopu pomorsko-desantne operacije na Siciliji 9. - 14. srpnja 1943. i to pretežito noću, da bi se smanjili gubici od protivničkih lovaca i PZO topništva, međutim, upravo noćne aktivnosti pokazale su se iznimno problematičnim. Naime, nedovoljna uvježbanost posada za let u skupini noću, uz pojačan vjetar koji nitko nije očekivao, uzrokovali su veliko razilaženje desantnih jedrilica na široki prostor (od 133 desantne jedrilice samo

Ipak, daleko najgore prošla je zlosretna 504. padobranska taktička skupina (oko 2000 padobranaca) kao drugi val koji je trebao ojačati početne snage desantiranjem sljedeće noći. Zbog loše koordinacije u savezničkim stožerima, izostala je informacija postrojbama o preletu navedene skupine, zbog čega su na nju paljbu otvorile vlastite snage, srušivši 23 zrakoplova, pri čemu je poginulo 410 padobranaca i članova posade transportnih zrakoplova.

Te slabosti djelomično su otklonjene tijekom zračno-desantne operacije Neptune, koja je izvedena u sklopu savezničke invazije na Normandiju u lipnju 1944. Ovu zračnodesantnu operaciju

izvele su tri divizije (američke 82. zdd i 101. zdd, te britanska 6. zdd) na vrlo širokom bojištu i sa slabim mogućnostima angažiranja njemačkih pričuva. Unatoč znatno boljoj i temeljitijoj pripremi ovog



Američki padobranci tijekom prevoženja prije desantiranja na Siciliju u sklopu operacije Husky

desanta, obje američke zračno-desantne divizije, zbog nedovoljne izobrazbe u noćnom desantiranju, nepovoljna vremena i jake njemačke protuzračne obrane, spustile su se na znatno veću površinu nego je bilo predviđeno, što je uzrokovalo njihove velike gubitke (osobito u postrojbama koje su spuštene u naseljena mjesta s njemačkim garnizonima). Britanska zračno-desantna divizija spuštena je u skladu s planovima i uspješno je mogla započeti realizaciju svoje zadaće. No bez obzira na te poteškoće i propuste, zračnodesantne snage su bez sumnje u velikoj mjeri pridonijele uspjehu cjelokupnog savezničkog iskrcavanja u Normandiji.

Operacija Market-Garden

Zadnja velika saveznička zračnodesantna operacija u II. svjetskom ratu, koja je imala operativno-taktički karakter bio je desant kod Arnhema, poznatiji pod kodnim nazivom operacija Market-Garden, s osnovnim ciljem zaobilaznja Siegfriedove linije sa sjevera iznenadnim i brzim prodorom kroz Nizozemsku, te formiranje mostobrana na Rheini i stvaranje uvjeta za nastavak napadnih operacija u smjeru Ruhra. Saveznička

ofenziva započela je 17. rujna 1944. spuštanjem prvih desantnih valova u planiranim sektorima, međutim desantirane snage naišle su na nepredviđene poteškoće, jer poneseni dotadašnjim uspjesima, saveznici nisu dovoljno pozornosti poklonili operativnom izviđanju terena i odgovarajućoj procjeni protivnika, zbog čega nisu imali informacije o jakoj 9. SS oklopnoj diviziji koja je na prostor Arnhema raspoređena gotovo neposredno uoči desanta. Britanska 1. zračno-desantna divizija doslovno je bačena na jake njemačke snage i pretrpjela je teške gubitke, a vrlo brzo su i ostale desantirane postrojbe došle u kritičnu situaciju, koja je riješena tek prodorom britanske 2. armije i njezinim spajanjem s desantima, ali uz iznimno

ta operacija nije stvorila potrebne uvjete za opću ofenzivu savezničkih snaga u Njemačku. Do neuspjeha je došlo u ponajprije zbog presporog napredovanja britanske 2. armije (koja je samo jedan korpus rabila za prodor, a s preostala dva osiguravala svoje bokove) i dugog razdoblja do njezina spajanja sa zračnim desantima. Izgubljeno vrijeme Nijemci su iskoristili za prikupljanje snaga i udare na desantirane snage, čija je borbeno vrijednost dodatno bila smanjena zbog otežane i nedovoljne opskrbe (najveći dio materijala koji je dostavljan zračnim putem, pao je u ruke Nijemcima). Nakon operacije u Arnhemu u II. svjetskom ratu niti jedna strana više nije izvodila veće zračnodesantne operacije - savezničke snage su ionako imale punu



Njemački padobranac iz specijalne pukovnije Brandenburg na planini Grand Sasso. U pozadini je već provjerena jedrilica DFS-230, a padobranac je naoružan za ono vrijeme novom automatskom puškom FG 42

velike gubitke. U svakom slučaju, iako je u Arnhemskoj operaciji izveden najveći saveznički zračni desant u II. svjetskom ratu zbog čega su Saveznici postigli izvjesne operativne i taktičke uspjehe,

stratešku inicijativu i dobar tempo nastupanja, a njemačka i japanska vojska više nisu imale niti snaga niti sredstava za njih, a niti operativno-strateških mogućnosti. Tijekom rata, uz padobranske

postrojbe veliku ulogu odigrale su snage ukrucane na desantne jedrilice, koje su nerijetko bile učinkovitije i operativnije od padobranskih, pa je tijekom rata ta vrsta zračno-desantnih snaga doživjela osobito intenzivan razvoj.

Jedriličarske postrojbe

Jedan od osnovnih problema padobranskog desanta (koji praktično nije riješen niti do današnjeg dana), jest nepredvidivo "rasijavanje" padobranaca na veliki prostor zbog raznih objektivnih (vjetar, snažna PZO protivnika, uvjeti slabije vidljivosti i sl.) i subjektivnih (nedovoljna uvježbanost posada zrakoplova i padobranaca, sporiji tempo iskakanja, rastresitiji poredak zrakoplova, veća visina iskakanja i sl.) razloga. Tako je stvoren ozbiljni problem nedovoljne

nih razloga, od kojih su među najvažnijima sljedeći:

- cjelokupni desant u zrakoplovu je odmah nakon prizemljenja na okupu čime je postignuta odgovarajuća koncentracija snaga, pa nije potrebno trošiti dodatno vrijeme na prikupljanje ljudstva;

- zrakoplovima se može prevoziti i desantirati teška ratna tehnika bez posebnih priprema i prilagodbi;

- obuka desanta je znatno jednostavnija nego padobranska i svodi se na obuku u ukrucavanju u zrakoplov i njegovo brzo napuštanje nakon prizemljenja, zbog čega se za njega mogu pripremiti i standardne postrojbe kopnene vojske u relativno kratkom vremenu.

S druge strane, najveći nedostatak desanta slijetanjem jest potreba za uređenim uzletno-sletnim stazama, te velika osjet-

drugi zrakoplov, nakon što se podigne u visinu vučom zrakoplova, motornim vitlom ili na neki drugi način. S obzirom na to da nema vlastiti pogon, jedrilica u mirnoj atmosferi samostalno ne može letjeti vodoravno, već polako ponire (klizi ili planira) prema zemlji, koristeći se svojom potencijalnom energijom za svladavanje relativno malog otpora koji pruža u letu. Iako se problematikom zračnih jedrilica intenzivno bavio još Otto Lilienthal potkraj XIX. stoljeća, njihova vojna primjena operacionalizirana je tek u II. svjetskom ratu. Za razliku od standardnih zrakoplova tog doba, desantne jedrilice su mogle slijetati i na potpuno neuređene terene (naravno, ako su bili ravni ili barem pod vrlo blagim nagibom), prevozeći pritom zadovoljavajući broj vojnika (oko jedne

Najmasovnije rabljena američka desantna jedrilica Waco CG-4A. Posadu su činila dva člana, osim kojih je mogla prevoziti još 13 ljudi u desantu s punom opremom ili odgovarajuću težinu drugog tereta. Dužina 14,80 m, raspon krila 25,50 m, najveća masa u polijetanju 3400 kg. Maksimalna brzina vučenja bila je 240 km/h, a u slobodnom jedrenju 79 km/h, s brzinom silaženja (propadanja) 122 m/min



koncentracije snaga i sredstava upravo u najkritičnijem razdoblju desanta - nakon njegova prizemljenja. Osim toga, padobranski desant zahtijeva prilično veliku desantnu prostoriju i nije pogodan za precizno iskrcavanje na relativno male površine (naravno, u današnje vrijeme ta tvrdnja više ne stoji jer su padobrani toliko razvijeni da se njima iznimno precizno može upravljati, ali za to je potrebna odgovarajuća obuka koja nije isplativa u velikim zračnodesantnim snagama, kod kojih je padobran samo sredstvo kojim vojnik može sigurno prizemljiti nakon napuštanja zrakoplova).

Daleko preciznijim i učinkovitijim oblicima desantiranja pokazalo se slijetanje zrakoplovima iz nekoliko temelj-

ljivost na PZO protivnika, zbog čega se praktično ne može realizirati samostalno - tek kada padobranici osvoje aerodrom (ili izgrade improvizirani) i osiguraju ga od PZO protivnika, može se pristupiti desantiranju slijetanjem. Kako bi se otklonile (ili barem ublažile) slabosti i padobranskog i desanta slijetanjem, bilo je potrebno pronaći sredstvo koje može relativno precizno i relativno sigurno prizemljiti na neuređenu površinu, prevozeći pritom određeni broj vojnika ili odgovarajuću ratnu tehniku. Rješenje je pronađeno u transportnim (desantnim) jedrilicama.

Jedrilica je zrakoplov fiksiranih krila bez vlastitog mehaničkog pogona (drugim riječima bez motora), koja se u zraku održava uzgonom krila kao i svaki

desetine do voda vojnika) s punom opremom i naoružanjem, a za razliku od zrakoplova, njihova proizvodnja nije bila toliko zahtjevana, niti skupa. Isto tako, obuka vojnika za desantiranje jedrilicama bila je znatno jednostavnije i brža od padobranske obuke.

Nakon iznimnog uspjeha njemačkog jedriličarskog desanta na utvrdu Eben-Emael (*detaljnije u prvom dijelu teksta "Krilato pješništvo"*), većina zemalja u sukobu započela je produkciju vlastitih desantnih jedrilica, a Njemačka je nastavila razvoj novih, međutim one u većoj mjeri nikada nisu ušle u operativnu uporabu, jer niti njemačke oružane snage više nisu bile u prilici za izvođenjem većih zračnih desanata. Još jednom se

potvrdila učinkovitost preciznog jedriličarskog desanta prilikom oslobađanja Benita Mussolinija (nakon što su otkrili da je Mussolini u zatočeništvu na planini Grand Sasso, Nijemci su ga iznenadnom akcijom specijalne bojne Brandenburg oslobodili i zrakoplovom prebacili u sjevernu Italiju, pri čemu su uporabljene već uvelike provjerene desantne jedrilice DFS-230), te u prvim savezničkim desantnim operacijama.

Velika Britanija je u operativnu uporabu uvela dva tipa desantnih jedrilica, iako je eksperimentirala s nekoliko modela - višenamjensku Airspeed Horsa namijenjenu za prijevoz ljudi i tereta, koja je proizvedena u gotovo 3800 primjeraka i veliku jedrilicu za prijevoz teških tereta General Aircraft "Hamilcar" kojom je bilo moguće desantirati između ostalog i lake tenkove. SAD je isto tako eksperimentirao s nekoliko tipova jedrilica, međutim u širu operativnu uporabu ušla je samo Waco CG-4A (slika br. 8) koja je proizvedena u više od 13 000 primjeraka. Te jedrilice su masovno rabljene u svim savezničkim desantima do kraja rata, nakon čega njezinu ulogu u potpunosti preuzima helikopter kao novo transportno sredstvo "krilatog pješništva".

"Krilato pješništvo" nakon II. svjetskog rata

Po završetku rata, pod utjecajem naglog razvoja ratne tehnike (ponajprije nuklearnog i raketnog oružja), počinje se mijenjati ustrojbeni i organizacijska struktura zračno-desantnih snaga i stavovi o njihovoj uporabi. Taktika, organizacija i oprema prilagođavaju se uvjetima mogućeg nuklearnog rata, pri čemu se povećava pokretljivost i udarna moć zračnodesantnih snaga, a veliki radijus borbenog djelovanja i povećani kapaciteti nosivosti transportnog zrakoplovstva znatno su povećali njihovu operativno-strategijsku pokretljivost. U svakom slučaju, nakon II. svjetskog rata o zračno-desantnim snagama više se ne može govoriti kao o "krilatom pješništvu" već sve više o specifičnom, samostalnom rodu oružanih snaga koji predstavlja

najtjesniju poveznicu između kopnene vojske i ratnog zrakoplovstva.

Njihova prva provjera nakon II. svjetskog rata uslijedila je već u Korejskom ratu 1950. - 1953. kada su savezničke snage izvele dva zračna desanta taktičke razine (prvi je izveden u listopadu 1950. kod Sunchona i Sukchona, a drugi pod nazivom operacija Tomahawk u ožujku 1951. u okolini Munsana). Bez obzira na taktičke ciljeve i borbene zadaće ovih desanata, s obzirom na to da je u njima padobranima desantirana i teška ratna tehnika (motorna vozila, kamioni, haubice 105 mm, velika količina strelji-

prostoriji i pružio nužnu medicinsku pomoć za više od 400 ranjenih padobranaca, uključujući i prilično zahtjevne zahvate ratne kirurgije). Potrebno je napomenuti da su oba ova desanta realizirana isključivo kao padobranski, bez primjene desantnih jedrilica, jer u Korejskom ratu se pojavilo novo transportno sredstvo gotovo idealno za prijevoz "krilatog pješništva" - helikopter. Izvanredne taktičko-tehničke odlike tih letjelica, praktično odmah po njihovoj operativnoj uporabi, učinile su desantne jedrilice zastarjelim i arhaičnim borbennim sredstvom, zbog čega su u relativno



Ukrcavanje američkih marinaca u helikoptere Sikorsky S-55 tijekom Operacije Summit, veljača 1951.

va i druge opreme) može se zaključiti da su poslužili kao svojevrсна provjera mogućnosti desantiranja krupnih zračnodesantnih formacija s cjelokupnom teškom ratnom tehnikom u slučaju potrebe velikih zračnodesantnih operacija strateških razmjera, koje se moglo očekivati u eventualnom novom svjetskom sukobu (u tom kontekstu može se tumačiti i angažman indijske Padobranske poljske bolnice, odnosno 12-članog vojnog liječničkog padobranskog tima koji se desantirao zajedno s cjelokupnom opremom potrebnom za razvoj poljske bolnice. Taj liječnički tim je učinkovito razvio poljsku bolnicu na desantnoj

kratkom razdoblju potpuno potisnute iz gotovo svih suvremenih oružanih snaga. Helikopteri su prvi put uporabljani za prijevoz postrojbi u desantnoj operaciji američkih marinaca pod nazivom Summit 18. veljače 1951. Tom je prilikom helikopterima Sikorsky S-55 prebačeno 228 vojnika i oko osam tona ratnog materijala na 900-metarsku uzvisinu, koju su zaposjeli i držali kao taktički važni zemljišni objekt. Poslije ove, u potpunosti uspjele operacije, helikopteri su još nekoliko puta uporabljani za slične zadaće u Korejskom ratu, čime je započelo stvaranje nove vrste "krilatog pješništva" - zračnopokretnih snaga. ■

ŠKOLSKI AVIONI ILI NEŠTO VIŠE?



Nova generacija školskih aviona konačno postiže zadovoljavajuće prodajne rezultate koji opravdavaju uložena sredstva u njihov razvoj. Na krilima prodajnih uspjeha, ali i novih zahtjeva za borbenim avionima koji će biti sporiji od "mlažnjaka", pa i po cijenu manje nosivosti, razvija se nova ponuda školsko-borbenih aviona povećanih letnih mogućnosti, ali i povećane cijene

Prema najnovijoj analizi globalnog tržišta Forecast Internationala, isporuka vojnih školskih aviona od 2009. do 2018. dosegnut će gotovo 150 primjeka godišnje, vrijednih oko 1,6 milijardi dolara. Vrhunac bi trebao biti već 2010. s isporukom 212 aviona. Do 2017. isporuka će se postupno smanjiti na 88 aviona godišnje. Procjena smanjenja temelji se na smanjenju proračunskih sredstava zbog svjetske gospodarske krize te zbog toga što se američki program Jpats (Beechcraft T-6) bliži kraju. No, taj se broj može znatno povećati ako američko ratno zrakoplovstvo pokrene zamjenu za svoje ostarjele školske avione Northrop T-38.

Osnovna ponuda s klipnim motorima

Od 1. siječnja 2009. tvrtka Grob Aircraft (u sastavu H3 Aerospace) započela je isporuku 23 školska aviona Grob 115E naručitelju VT Aerospace. VT Aerospace već rabi 97 aviona tvrtke Grob, te na njima izvodi osnovnu letačku obuku za britansku vojsku i University Air Squadrons. Grob 115 ima klipni motor snage 134 kW i najveću masu od 990 kg.

Proizvodnja i prodaja Siai-Marchetti SF-260, mase 1200 kg i s motorom od

195 kW, o nedavno je u ovlasti tvrtke Alenia Aermacchi (u sastavu Finmeccanice). Uz uspješnu civilnu prodaju (više od 100 primjeraka), više od 700 SF-260 prodano je u 27 ratnih zrakoplovstava. Jedna od odlika ovog aviona jest i uvlačivi stajni trap. Talijansko ratno zrakoplovstvo nedavno je dobilo zadnji avion iz četvrte serije od 30 SF-260EA. No, proizvodnja se nastavlja zahvaljujući 13,8 milijuna dolara vrijednoj narudžbi 18 SF-260E za filipinsko ratno zrakoplovstvo.

U Srbiji tvrtka Utva pokušava ostvariti prvu prodaju svog školskog aviona Lasta.

cijena aviona je oko 100 000 dolara, ili upola manja od Cessne 172.

Dobar primjerak školskog aviona s klipnim motorom je Cessna 162 Sky Catcher vrijedne oko 111 500 dolara. Avion je opremljen motorom od 75 kW i ima masu od samo 599 kg. Kako bi smanjili troškove Sky Catchera, Cessna će ga proizvoditi u kineskoj tvrtki Shenyang Aircraft. Dostava prvim kupcima je planirana za drugu polovicu 2009. Prvi prototip je prvi let obavio 28. ožujka 2008.

Još jedan, uvjetno kazano američki proizvod je Cirrus SRS. Ovaj je avion

Evetkor Sportstar, Fantasy Air Allegro i Czech Aircraft Works Sportcruiser. Talijanski P92 može se dobiti u rasponu od 97 900 do 119 900 dolara.

Selekcijsku obuku za zainteresirane partnere izvodi Doss Aviation iz Puebla (Colorado), koji za tu namjenu rabi avione Diamond Aircraft DA20. Avion mase 750 kg rabi motor Teledyne Continental snage 93 kW. Ova kombinacija ima cijenu oko 250 000 dolara. Seleksijska obuka uključuje 19 letova u trajanju od 25 sati. Očekuje se da će ovaj program svake godine proći 1900 studenata.

Dizel

Iako bi donedavno ovakav pogon u avionima bio, najblaže rečeno, neobičan, ubrzani razvoj dizelskih motora omogućio je njihovu ugradnju i u letjelice. Dizelski motori s turbopunjačem mogu rabiti gorivo koje se rabi u turbomlaznim motorima.

Lycoming i Teledyne Continental Motors rade na razvoju dizelskih motora namijenjenih ugradnji na avione. Pionir na tom području jest tvrtka Thielert Aircraft Engines sa svojim motorom Centurion 2.0 snage 100 kW. No, Thielert je bankrotirao u travnju 2008., te



Grob 115E

Prvi je prototip prvi put poletio 2. rujna 1985., ali je izgubljen u nesreći dva tjedna poslije. Pogoni tvornice uništeni su tijekom NATO-ova bombardiranja 1999., što je dodatno usporilo razvoj. Poboljšana Lasta 3 prvi je put poletjela 5. veljače 2009., a Utva se nada da će ubrzo dobiti narudžbu tamošnjeg ratnog zrakoplovstva za 15 aviona. Lasta 3 ima masu od 1150 kg i motor snage 225 kW. Učenik i instruktor sjede jedan iza drugog.

Za selekcijsku i osnovnu letačku obuku neka ratna zrakoplovstva bi mogla kupiti bi neki od aviona koji će biti razvijeni unutar Light Sport Aircraft (LSA) kategorije. Regulacija za LSA kategoriju je donesena 2004. te traži avion s dva sjedala, maksimalne mase 600 kg, najveće brzine 200 km/h te gubitak uzgona pri brzinama od 83 km/h. Avion mora imati fiksni stajni trap i klipni motor. LSA je do sada donio 100 novih projekata, a



Beechcraft T-6 Texana II

zapravo derivat njemačkog B&F Technik FK-14 Polaris mase 520 kg. Dostava Cirrusa SRS planirana je potkraj 2009.

Trenutačni lideri u segmentu LSA aviona dolaze iz Europe. Jedan od njih je njemački Flight Desing, tj. njegova CT serija. Iako je sjedište tvrtke u Stuttgartu, avioni se (zbog niže cijene radne snage) proizvode u Ukrajini. U Češkoj se proizvode najmanje tri LSA aviona.

je na njegovim ostacima stvorena tvrtka Centurion Aircraft Engines. Ona u svojoj ponudi ima motore Centurion 2.0S (115 kW) i Centurion 4.0 (260 kW). Diamond Aircraft, u suradnji s MBtech i drugima, razvija svoj Austro Engine AE300 (125 kW). Kao osnova uzet je dizelski motor iz automobila Mercedes A klase. ■
(Tekst u cijelosti pročitajte na: www.hrvatski-vojniki.hr)

Vijetnamska ratna mornarica suočava se s vrlo brzim i ozbiljnim promjenama u svom pomorskom okruženju, koje se ne zrcale samo u teritorijalnim sporovima u Južnom kineskom moru. Unatoč prijeporima sa svojim susjedima u svezi otočnih teritorija i nadzora nad prirodnim izvorima, vlasti u Hanoju tek u posljednje vrijeme pokušavaju nadoknaditi više od desetljeće i pol propuštenog vremena u razvoju svoje mornarice i domaće vojno-brodograđevne industrije

VIJETNAMSKA RATNA MORNARICA

U posljednje tri godine vijetnamska vlada je investirala znatna financijska sredstva u nabavu suvremenih zapadnih alatnih strojeva i ostale industrijske opreme kojom bi bilo moguće održavati već dobrano ostarjelu površinsku flotu. Ako nacionalna ekonomija i nadalje bude imala trend rasta, to bi mogao biti prijeko potrebni stimulans za ponovno jačanje i rast vijetnamskih pomorskih snaga.

Ukupna površina SR Vijetnam iznosi 329 560 km², od čega je kopnenih 325 360 km², odnosno na more otpada 4200 km². Duljina kopnenih granica iznosi ukupno 4639 km (s Kambodžom 1228 km, s NR Kinom 1281 km te s Laosom 2130 km. Obalna linija proteže se uzduž 3444 km (uključujući i otoke). Pomorski teritorij sastoji se od teritorijalnog mora (12 NM), vanjske zone do 24 NM, ekskluzivne ekonomske zone od 200 NM.

Današnja Socijalistička Republika Vijetnam država je s relativno mladim stanovništvom, ukupan broj stanovnika je veći od 80 milijuna. Najveći dio vijetnamske populacije živi uglavnom u ruralnim sredinama. Teritorijalno, Vijetnam je podijeljen na 57 provincija i četiri velika grada: Hanoj, Ho Chi Min (bivši Sajgon), Da Nang i Hai Phong. Vijetnam je jednopartijska zemlja s apsolutnom dominacijom komunističke partije. Posljednjih desetak-petnaest

godina moglo bi se okarakterizirati kao "razdoblje obnove" koje je dovelo do vidljivog napretka nacionalne ekonomije i znatnog poboljšanja kvalitete življenja stanovništva. GDP je još uvijek nizak i kreće se oko 400 dolara po stanovniku ali je ekonomski rast u proteklih nekoliko godina iznosio u prosjeku više od 7% godišnje te je bio jedan od najvećih u jugoistočnoj Aziji. ■
(Tekst u cijelosti pročitajte na: www.hrvatski-vojniki.hr)



Perzijanci su pretrpjeli mnogo više gubitaka nego Grci jer većina njihovih ljudi nije znala plivati. Kserkso je svjedočio pokolju perzijskih mornara sjedeći cijelo vrijeme na svojem prijestolju na planini Egalej...

BITKA KOD SALAMINE (II. dio)

Grčke trireme su se pokazale mnogo boljim brodovima od perzijskih



Foto: Hellenicnavy

vari te tako prvobitni raspored brodova u smjeru istok-zapad (blokiranje izlaza) preorijentali u smjeru sjever-jug. Prema pisanju poznatog grčkog dramatičara Eshila, perzijska je flota razvila formaciju u tri reda, s Feničanima na desnom boku nedaleko od planine Egalej, dok su se jonski brodovi rasporedili na lijevom boku. Ostali perzijski kontingenti raspoređuju se u središtu.

Vrijeme za grčku pripremu

Diodor Sicilski kazuje da je egipatsko brodovlje poslano radi opkoljavanja Salamine i blokiranja sjevernog izlaza koji je vodio iz tjesnaca. Taj je manevar imao smisla ako je Kserkso kanio uhvatiti grčke brodove u stupicu ne očekujući njihov otpor. No, Herodot ne spominje opisani manevar egipatskih brodova i vjerojatno aludira na nazočnost Egipćana u glavnoj bitki. To je potaknulo neke moderne povjesničare da manevar Egipćana odbace kao moguć, iako ga drugi prihvaćaju kao vjerojatnost.

Bez obzira na to kada su prošli pomorska vrata, Perzijanci nisu odlučili napasti grčko brodovlje sve do svanuća. A Grci, budući da nisu planirali evakuaciju, imali su vremena posvetiti se te noći pripremanju za bitku. Nakon Temistoklova govora uslijedilo je ukrcavanje marinaca, a na brodovima su obavljene zadnje pripreme za isplovljavanje. Prema Herodotu, u zoru, kada su Grci isplovili na more, *barbari* su istog trenutka napali. Čini se da su Grci imali vremena u miru izvršiti raspored jer su perzijski brodovi najvjerojatnije tek u zoru ušli dublje u područje tjesnaca.

Na temelju atenske verzije priče, Herodot kazuje da su Korinćani s

Drevni izvori malo govore o samom tijeku bitke i čini se da nijedna od strana uključenih u okršaj nije imala jasnu sliku o tome što se uistinu događa u tjesnacu. Prema grčkom rasporedu, atenski brodovi su bili smješteni na lijevom boku, a na desnom su stajali Spartanci. U središtu rasporeda našli su se preostali kontingenti. Grčka se flota rasporedila u dva reda jer je tjesnac bio vrlo uzak. Prema Herodotu, flota je uspostavila crtu sjever-jug, tako da je, najvjerojatnije, sjeverno krilo plovilo uz današnje mjesto Ajios Georgis, a južno krilo uz obalu kod rta Vavari (dio otočića Salamina).

Čini se vrlo vjerojatnim da je perzijska flota noć prije bitke isplovila kako bi blokirala pomorska vrata. Prema

Herodotu, s padanjem mraka perzijska flota ulazi kroz pomorska vrata radi hvatanja nespornih saveznika u njihovu tobožnjem bijegu. No, dio modernih povjesničara žestoko raspravlja o spomenutom trenutku razvoja događaja, naglašavajući teškoće manevriranja u tome ograničenom prostoru tijekom noći. Drugi povjesničari pak prihvaćaju Herodotovu verziju. Nude se, dakle, dvije mogućnosti. Prema prvoj, perzijska je flota noću jednostavno blokirala izlaz iz tjesnaca i idućeg dana ušla dublje u tjesnac. Prema drugoj, ona je zašla dublje u područje tjesnaca i rasporedila svoje snage za bitku tijekom noći. Bez obzira na to kada su pokušali izvesti opisani manevar, čini se da su Perzijanci usmjerili svoju flotu prema vrhu rta Va-

početkom bitke podigli jedra i zaplovili prema sjeveru. Isto tako dodaje da su ostali Grci nijekali tu epizodu. Moguće je da su spomenuti brodovi zapravo poslani kako bi izvidjeli sjeverni izlaz. Druga mogućnost, koja ne isključuje prethodnu, jest da je odlazak Korinćana privukao konačni dolazak perzijske flote, kojoj se činilo kao da je grčka flota u rasulu. U svakom slučaju, ako su uistinu ikad i otišli, Korinćani su se ubrzo vratili u bitku.

Izgleda da su Perzijanci svoj raspored reorganizirali i suzili u tjesnacu kako se njihova flota primicala grčkoj floti. S druge strane, grčki raspored zadržava čvrstu crtu i njihovi brodovi spremno čekaju napad. No, radije nego da napadnu istog trena, Grci su povukli svoje brodove kao da su tobože u strahu. Prema grčkom povjesničaru i filozofu Plutarhu, oni su to učinili kako bi zauzeli bolje položaje svojim brodovima i kako bi pričekali ranojutarnji vjetar. Kao prekretnicu Herodot spominje grčki brod koji se okomio na najbliži perzijski brod u trenutku grčkog povlačenja. Cijela je grčka linija tada učinila isto, krenuvši ravno prema perzijskim brodovima, koji su bili u neredu.

Pogibija Kserksova brata

Nitko od uključenih u započetu bitku nije imao točan uvid u ono što se zbiva na bojišnici, a pojedinci vezane uz daljnji tijek bitke više nalikuju na nedovršenu skicu. Kao glavno naoružanje, trireme su na pramcu uglavnom imale veliki ovan, s pomoću kojega su mogle potopiti neprijateljski brod ili ga barem



Kserkso je s planine Egalej svjedočio pokolju svojih mornara. Mnogi su, tipično za to vrijeme, bili neplivači

onesposobiti. U slučaju da pokušaj probijanja ovnom ne uspije, došlo bi do nečega što bi nalikovalo na kopnenu bitku. Za spomenutu mogućnost obje su strane imale na brodovima marince. Grci su na svojim brodovima imali teško naoružane pješake, *hoplite*, a Perzijanci na svojim brodovima lako naoružane pješake.

Kada je prva crta perzijskih brodova bila potisnuta grčkim napadom, došlo je do dodatnog nereda u perzijskom rasporedu, što ga uzrokuje brodovi u povlačenju. U toj fazi bitke pogiba perzijski admiral Ariabignes, Kserksov brat. Ostavljeni bez vodstva i dezorganizirani, Fenićani su potisnuti prema obali, gdje se mnogi od njihovih brodova nasukavaju. Klin grčkog napada probijao se kroz

perzijske redove dijeleći flotu na dva dijela.

Perzijska flota se počela povlačiti prema Falerumu, ali prema Herodotovu svjedočanstvu Eginci ih dočekuju u zasjedi kad ovi pokušaju napustiti pomorska vrata. Preostali perzijski brodovi povukli su se u luku Falerum, pod zaštitu perzijske vojske. Herodot tvrdi da je sljedeće godine perzijska flota brojila 300 trirema, ali ne spominje točne perzijske gubitke kod Salamine. Stoga se broj gubitaka procjenjuje prema ukupnom broju brodova s kojima su Perzijanci započeli bitku. Smatra se da broj perzijskih gubitaka iznosi od 200 do 300 brodova. Kao što navodi Herodot, Perzijanci su pretrpjeli mnogo više gubitaka nego Grci jer većina njihovih ljudi nije znala plivati. Kserkso je svjedočio pokolju perzijskih mornara sjedeći cijelo vrijeme na svojem prijestolju na planini Egalej.

Legendarni status

Salaminska bitka označava prekretnicu u grčko-perzijskim ratovima. Nakon Salamine, Peloponez ostaje obranjen i Grci se nastavljaju razvijati kao *neovisni* entitet. Perzijanci su pretrpjeli težak poraz, velike materijalne i ljudske gubitke, i njihov je moral sada pao. U sljedećim bitkama, kod Plateje i Mikale, otklonjena je opasnost od invazije i Grci su mogli poduzeti protuofenzivu.

Poput bitaka kod Maratona ili Termopila, i Salamina je dobila pomalo legendarni status (nasuprot, primjerice, još odlučnijoj bitki kod Plateje). Možda je to bilo zbog očajnih i neizvjesnih okolnosti u kojima su se tada nalazili Grci. Velik broj povjesničara tvrdio je da je Bitka kod Salamine jedna od najvažnijih bitaka u povijesti, iako se to često kaže i za Bitku kod Maratona. Štoviše, neki povjesničari tvrde da u slučaju grčkog neuspjeha kod Salamine i perzijskog osvajanja Grčke zapadna civilizacija ne bi bila onakva kakvu je danas poznajemo. Tvrdnja se temelji na pretpostavci da se moderno zapadno društvo, filozofija, znanost, stečevine osobne slobode i demokracije temelje na baštini drevne Grčke. ■



Pogled na Salaminu danas. Umjesto trirema prolazom plove skupocjene jahte

HRVATSKI MEMORIJALNO-DOKUMENTACIJSKI CENTAR DOMOVINSKOG RATA U SURADNJI S HRVATSKIM VOJNIKOM OBJAVLJUJE AUTENTIČNE DOKUMENTE I MEMOARSKO GRADIVO VEZANO UZ DOMOVINSKI RAT

Proglašenje "Statuta SAO Krajine" i stvarne namjere vodstva pobunjenih Srba u Hrvatskoj (I. dio)

Na području Hrvatske zahvaćenom pobunom Srba, "privremeno predsjedništvo Zajednice opština sjeverne Dalmacije i Like" 21. prosinca 1990., dakle dan prije nego što je Sabor RH donio odluku o proglašenju novog Ustava RH, donijelo je "Statut Srpske autonomne oblasti Krajina". Teoretski, prema sadržaju spomenutog "Statuta", predviđeno je da ta autonomija ostane u sastavu Republike Hrvatske, no neki drugi dokumenti, datirani ubrzo nakon njegova donošenja, pokazuju da su namjere vodstva pobunjenih Srba u Hrvatskoj bile radikalnije od onoga što se u njemu navodi, te da jest zapravo njihov krajnji cilj bio pripajanje dijela Hrvatske jedinstvenoj srpskoj državi. Jedan od takvih dokumenata je poziv na sjednicu Glavnog odbora SDS-a, sazvanu za 2. veljače 1991. Poziv je potpisao dr. Jovan Rašković kao predsjednik SDS-a. U ovom broju citirat će se "Osnovne odredbe" spomenutoga "Statuta", a potom će se navesti sadržaj poziva na sjednicu Glavnog odbora SDS-a, sazvanu za 2. veljače 1991.

OSNOVNE ODREDBE

Član 1.

Srpska Autonomna Oblast Krajina oblik je teritorijalne autonomije u sastavu Republike Hrvatske, u okviru kojeg svi nastanjeni građani samostalno ostvaruju prava i ispunjavaju dužnosti utvrđene Ustavom Republike Hrvatske, državnim zakonima i Statutom Srpske Autonomne Oblasti Krajine.

Srpska Autonomna Oblast Krajina uspostavlja se radi ostvarivanja nacionalne ravnopravnosti, kao i kulturnih

i istorijskih osobnosti srpskog naroda nastanjenog na području istorijskih teritorija Dalmatinske i Vojne Krajine, koje se nalaze u sastavu Republike Hrvatske, u okviru Federativne Jugoslavije.

Prema sadržaju spomenutog "Statuta", predviđeno je da ta autonomija ostane u sastavu Republike Hrvatske, no neki drugi dokumenti, datirani ubrzo nakon njegova donošenja, pokazuju da su namjere vodstva pobunjenih Srba u Hrvatskoj bile radikalnije od onoga što se u njemu navodi, te da jest zapravo njihov krajnji cilj bio pripajanje dijela Hrvatske jedinstvenoj srpskoj državi

Član 2.

Prava i dužnosti u Srpskoj Autonomnoj Oblasti Krajini vrše građani neposredno, narodnom inicijativom i referendumom, te preko svojih slobodno izabranih predstavnika koje biraju u Skupštini Srpske Autonomne Oblasti Krajine.

Član 3.

U vršenju prava i dužnosti Srpske Autonomne Oblasti Krajine svi građani u njoj jednaki su bez obzira na rasu, pol, rođenje, jezik, nacionalnu pripadnost,

vjeroispovijest, političko ili drugo uvjerenje, obrazovanje, socijalno porijeklo, imovno stanje ili koje lično svojstvo.

Član 4.

Srpska Autonomna Oblast Krajina ima teritoriju koju sačinjavaju teritorije sadašnje Zajednice opština Sjeverne Dalmacije i Like, teritorije opština s većinskim srpskim stanovništvom koje donesu odluku o pristupanju Srpskoj Autonomnoj Oblasti Krajini, kao i naselja u kojima većinu stanovništva čine pripadnici srpskog naroda, a koje se referendumom izjasne za priključenje jednoj od postojećih ili novouspostavljenih opština s većinskim srpskim stanovništvom.

Član 5.

Sjedište najviših organa Srpske Autonomne Oblasti Krajine i njen je glavni grad Knin.

(...)

Član 26.

Ovaj Statut stupa na snagu danom proglašenja od strane Privremenog Predsjedništva Zajednice opština Sjeverne Dalmacije i Like, a nakon što ga usvoji većina skupština opština udruženih u Zajednicu.

Statut su usvojile 20.12. Skupštine opštine: Knin, Donji Lapac, Gračac, Obrovac, Benkovac, Titova Korenica, Vojnić, a 21. 12. 1990. godine Skupština opštine Dvor na Uni.

Statut je proglašen i stupio na snagu 21. 12. 1990. godine (HR-HMDCDR, 2, kut. 236). ■

* U sljedećem broju: Poziv na sjednicu Glavnog odbora SDS-a za 2. veljače 1991.

Djeca Vukovara

Suza u oku.

Tuga u srcu.

Krik u grlu.

Zašto gromovi ovako pucaju?

Zašto se zemlja tresе?

Zašto nema svjetla?

Zašto je tako mračan ovaj podrum?

Zašto su svi tako tihi?

Mama, gdje je tata?

Buka, tko su ovi ljudi

i kuda nas vode?

Gdje su ptice?

Gdje je moj medo?

Gdje si tata?!

I opet hodam istim ulicama.

Tisuće ljudi u koloni.

Tisuće svijeća u rukama im gore.

I hodamo čvrsto i ponosno i tužno.

Križevi, križevi, bijeli križevi.

I stavljam kod jednog

upaljenu svijeću.

Hvala ti, tata, što više nema rata!

Hvala ti što više nema straha.

Hvala ti što ptice ponovno lete.

Teodora SEVER, 12 godina

Poziv na suradnju

Pozivamo čitatelje zainteresirane za objavljivanje kratkih priča i pjesama domoljubne tematike u Hrvatskom vojniku da nam ih pošalju na adresu:

Ministarstvo obrane, Služba za odnose s javnošću i informiranje, Odjel hrvatskih vojnih glasila (za rubriku Pozdrav domovini), Stančićeva 6, 10 000 Zagreb ili na e-mail: hrvojinik@morh.hr

Što nam je činiti?

Sef 3,14-18a; Iz 12,2-3.4b-6; Fil 4,4-7; Lk 3,10-18

Kako se bliži dan Kristova rođenja - dan susreta - sve je više onih koje zanima i konkretna priprema za taj susret. Ima i oni od kojih se nitko ne bi nadao da su uopće zainteresirani za osobu Isusa Krista, koji očekuju određene formule što će im pomoći da budu spremniji za dan susreta.

Čitajući odlomak iz današnjeg Evanđelja i razmišljajući nad njim, osjećam da je ovo prvi katekizam. Kratka pouka za sve radoznale. Temelji se na pitanjima i odgovorima. Postoji učitelj koji mnogo zna i spreman je dio svoga znanja ponuditi drugima (je li baš samo znanje u pitanju?) i učenici koji žele da učitelj dio toga znanja prenese i na one koji k njemu dolaze da bi od njega nešto naučili. Zanimljivo, učenici prvih stoljeća nisu djeca već odrasle osobe i osobe u zreloj dobi života. Zar i oni nešto traže? Zar odrasli nisu u dječjoj i mladenačkoj dobi naučili ono što su trebali? Kakvi su to uopće odrasli ljudi koji s toliko godina još uvijek moraju pitati druge što im je činiti?! Očito, slabi neki daci. Ali, varam se. Oni su mnogo toga naučili. U svojoj struci znali su sve. Bili su to carinici, koji su i predobro znali što im je činiti. Nikada se rimska vlast nije na njih žalila. Krajnje savjesno i profesionalno obavljali su svoj posao. A tek vojnici! Pa, zar je postojao neki imperij o kojem se do današnjih dana više govori od rimskoga? A tko ga je stvorio? Kao i svaku drugu državu - vojnici. A oni sada dolaze pitati drugoga što im je činiti. Oni pomalo shvaćaju da nije vlastita struka i vlastiti profesionalizam sve što se u životu može postići. Postoji još nešto. O tome nečemu oni ne znaju baš mnogo te se zbog toga obraćaju učitelju. Veličina tih ljudi očituje se ne u svemu onome što su već znali ili znaju, već u tome što su shvatili da postoje neka važna životna područja u kojima nisu poučeni. Budući da su ta područja važna, njih se ne može ignorirati, o njima se treba informirati.

Kako je lijepo vidjeti kad odrasle osobe priznaju da nisu sveznajuće, a još je ljepše vidjeti odrasle osobe kako dječjom radoznalošću pokušavaju saznati ono što nisu kao djeca čuli, naučili ili nisu o tome čuli govoriti.

Ivane Krstitelju, velika ti hvala. Ti za sve njih imaš vremena. Nisi tim odraslim ljudima rekao da su zakasnili. Nisi ih čak ni prekoračio zbog toga što to nisu naučili dok su bili djeca. Nisi se zanimao čime se bave i kakav im je društveni položaj. Znao si da oni ne znaju ono što bi trebalo znati, vidio si da se žele o tome poučiti te si im zbog toga ponudio svoje vrijeme i znanje.

Odlomak iz današnjega Evanđelja, kako god bio interpretiran i egzegetiran, govori o potrebi pripreme za susret s Kristom. Govori i o potrebi da se sve kategorije ljudi, svi slojevi društva, svi naraštaji, trebaju primjereno pripremati za taj susret. To me posebno veseli istaknuti, jer smo mi, u našem mentalitetu, skloni razmišljati da je to za djecu, starije, neuke i pobožne. Ivan Krstitelj govori upravo suprotno: Krist svojim dolaskom ne dolazi samo radi djece, starijih, neukih ili pobožnih, već su mu na srcu i svi ostali. "Javni grešnici" i odrasli na osobit način.

Carinici i vojnici shvatili su što im je činiti te su od Ivana Krstitelja tražili da ih uputi kako do toga doći. Došašće - vrijeme nade - ostavlja me u iščekivanju da će čitatelji ovoga teksta slijediti dobre primjere, pa čak i pod cijenu da ih u tome pouče kategorije ljudi od kojih se to najmanje može očekivati.

Žarko RELOTA



BIBLIOTEKA



Andelko Kačunko
Moji topnički dnevnici
Treći dan, Zagreb, rujan 2009.

“Moji topnički dnevnici” naziv je najnovije knjige don Andelka Kačunka, našega dugogodišnjeg suradnika i kolumnista. Knjiga je i nastala na temelju njegovih tekstova koje smo tijekom 2001. i 2002. godine objavljivali u našem listu u rubrici Duhovnost, a sadrži i neke njegove propovijedi izrečene na misama službenim povodom raznih vojno-redarstvenih događanja od 2002. do 2004. te razgovor s njim koji smo objavili u srpnju 2004. u Obrani, kako se tada zvao tjednik MORH-a.

Nakon Ogulina, Kačunkovi *Topnički dnevnici* predstavljeni su i u Zagrebu, a naziv knjige i odabir naslovnice s vlastitom karikaturom (čiji je autor vjeroučitelj Tihomir Lovrić) najbolje govore o autorovu umijeću i hrabrosti da se na specifično provokativan i iznimno inteligentan način poigra riječima, ali i s ljudima pa i sa samim sobom. Dakako, on se ne igra s ljudskim sudbinama, nego upravo na to (između ostaloga) upozorava. “Uvijek, kad govorim ili pišem, želim ‘isprovocirati’ najprije samoga sebe. Jer ako sam sebi dosadan, ne mogu nikome biti zanimljiv. Potom nastojim da moja riječ bude ‘provokacija’ slušatelju i čitatelju tako da ga potakne na dobro i na razmišljanje. Borim se protiv suvremene slikovne manipulacije i tretiranja ljudi kao ‘zbunjenog stada pasivnih promatrača’ koje će misliti, govoriti i činiti samo ono što mu ‘lakoprobavljivo serviraju’ vlasnici najjačih i najnakladnijih medija”, rekao je Kačunko u tom razgovoru za naš list te istaknuo prednosti knjige u odnosu na druge medije, a potom se i sam odlučio dati svoj doprinos očuvanju pisane riječi u knjižskom formatu.

Ovo mu je treća samostalna knjiga. Nakon “Pogleda sa Sljemena” (2005.) i “Hrvanja sa svijetom” (2007/08.), ponudio je trenutačno u Hrvatskoj najtraženiju “robu” – *Topničke dnevnik*. Poigrao se riječima i u podnaslovu - *Prekomjerno garantiranje istine, uz napomenu da knjiga sadrži (para)vojne kolumne i propovijedi*. Ova je knjiga još jedan Kačunkov pokušaj obračuna sa svim negativnostima suvremenog doba, a kako je jedan od predstavljača knjige zaključio - to je ujedno idealan dar za predstojeće blagdane.

Marija ALVIR

FILMOTEKA

Sumrak saga – mladi mjesec

- američki film za mlade
- trajanje: 130 minuta
- redatelj: Chris Weitz
- distributer: Blitz film & video
- glume: Kristen Stewart (Bella Swan), Robert Pattinson (Edward Cullen), Taylor Lautner (Jacob Black)



Bella Swan poslije uzbudljivih druženja s obitelji Cullen više nije ista osoba. Od svog mladića Edwarda traži da je ugrize kako bi i sama postala vampiricom, ali on to odbija i napušta je. Kako nema Edwarda, Bella se zbližava s Jacobom, za kojega će se ispostaviti da je vukodlak, ljuti protivnik vampira...

Naravno, riječ je o drugom od tko zna koliko nastavaka trenutačno najpopularnije tinejdžerske atrakcije, *Sumrak*. Ukratko, američki napad na roditeljski džep tinejdžera cijeloga svijeta. Rekord zarade pljušte, glazba vlada radiopostajama, a i u Hrvatskoj film je već debelo premašio sto tisuća gledatelja u kinima. Sve skupa podsjetilo me na vrijeme kad sam bio u tim, tada bismo rekli, omladinskim godinama. Hollywood nas je “zavodio” *Top Gunom*. Odjednom smo svi igrali odbojku, maštali o Cruiseovu Kawasaki i Kelly McGillis te, naravno, htjeli postati piloti. Nažalost, ne znam čime bi se današnji klinac trebao oduševiti u sagi o sumraku. Vozni park je stariji od glumaca, a trčanje vampirskom brzinom po vrhovima stabala teško da koga ozbiljno privlači. Glavna glumica izgleda ispotprosječno obično, ali zato, ako niste upućeni, Brad Pitt i George Clooney omdnevna su bivši seks-simboli. Cijeli svijet je poludio za mladim Englezom Pattinsonom, najprisutnijim likom na zidovima tinejdžerskih soba. Dakako, prilično neopravdano. Iako mu se mora priznati stanovita fotogeničnost, glumački je toliko neuvjerljiv da meni, kada usporeno i “senzualno” prolazi kadrom, izgleda kao da će svakog trenutka prasnuti u smijeh. Znam da zvučim kao čangrizavac kojega je pregazilo vrijeme, ali zbilja ne vidim što bi tu moglo biti zanimljivo nekom tko je prevalio dvadesetpetu.

Leon RIZMAUL

VREMEPLOV



11. prosinca 1811.
Prva hrvatska moderna prometnica

Danas kad Hrvatska užurbano gradi cestovnu mrežu vrijedi se podsjetiti Lujzinske ceste, prve moderne ceste u našim krajevima, koju su 1811. svečano otvorile francuske okupacijske vlasti. Popularna Lujzijana je svojom dužinom od 132 km povezala Karlovac s Hrvatskim primorjem kroz Gorski kotar. Njezina trasa zadivila je Napoleona stručnjaka Gaudina: “To je najljepša cesta u Europi!” Iako je ime dobila po imperatorovoj supruzi Mariji Lujzi, Francuzi nisu najzaslužniji za njezinu izgradnju. Potkraj XVIII. st. pokazalo se da stare i uske ceste, Karolina i Jozefina, ne zadovoljavaju povećani promet i samo “muče i marvu i ljude”. Zato je 1804. pokrenuta gradnja nove ceste, glavne veze Podunavlja s Jadranom. Teškog posla u ratno doba prihvatio se iskusni graditelj, uz to i veliki ratnik, general Filip Vukasović, koji je “s novci i Primorci” obavio glavne radove na najkraćem pravcu prema moru. Čak su se i buduća naraštaja divili njegovu vrsnom tehničkom djelu sa zidanim ogradama, miljokazima i kanalima za gorske bujice, te zaštitnim zidovima protiv bure i lijepim drvoredima. U jednom putopisu tvrdi se da su iskorištene “u izvedbi najteže a u porabi najudobnije staze”. Igrum sudbine, Vukasović nije dočekao završetak gradnje. Smrtno je ranjen 1809. kod Asperna, u bitki baš protiv Francuza, koji su se na kraju okitili njegovim perjem i otvorili Lujzinsku cestu.

Leon RIZMAUL

INFOKUTAK

Izložba radova umirovljenih djelatnika MORH-a i OSRH-a

U MORH-ovoj Galeriji “Zvonimir”, Baueva 33, **18. prosinca u 12 sati** bit će otvorenje izložbe likovnih radova umirovljenih djelatnika MORH-a i OSRH-a. Izložba se može razgledati **do 8. siječnja** radnim danom od 11 do 18 i subotom od 10 do 12 sati.

Ulaz slobodan.

Plaketa Hrvatskog ratnog zrakoplovstva

Plaketa Hrvatskog ratnog zrakoplovstva ima promjer 69 mm, debljinu 3 mm i širinu na vrhu krila 98 mm.

Sastoji se od dva spojena dijela. Donji dio je krug u čijem je posrebnom obrubu natpis s ispoliranim slovima: HRVATSKO RATNO ZRAKOPLOVSTVO. Unutar toga posebno izdvojenog obruba jest središnji emajlirani dio plakete, u kojemu se na nebeskoplavoj podlozi lijepo ističe grb Republike Hrvatske izveden u punim bojama. Na gornji dio kruga plakete postavljen je znak hrvatskih zračnih snaga. Autor znaka je Božo Kokan, a prva izvedba izrađena je 1995. u Zagrebu.

Ovaj znak stiliziranih sokolovih krila, raširenih u letu čija se četiri reda pera u sredini isprepleću u kvadrat, korišten je

i za druge potrebe Hrvatskog ratnog zrakoplovstva.

Donji dio kvadrata znaka hrvatskih zračnih snaga simbolično prelazi preko rubnog kružnog dijela plakete s natpisom i preko plavog dijela plakete završava iznad grba Republike Hrvatske, čime potpuno završava simboliku poruke sadržaja plakete.

Poledina plakete je glatka i bez natpisa.

Pločice za natpis i kutije nema.



HRVATSKI VOJNIK

Nakladnik: MINISTARSTVO OBRANE RH
SLUŽBA ZA ODNOS E S JAVNOŠĆU I INFORMIRANJE
Odjel hrvatskih vojnih glasila

Glavni urednik: Željko Stipanović (zeljko.stipanovic@morh.hr)

Zamjenica glavnog urednika: Vesna Pintarić (vpintar@morh.hr)

Zamjenik glavnog urednika za internet: Toma Vlašić (toma.vlasic@morh.hr)

Izvršni urednik: Mario Galić (mario.galic@morh.hr)

Urednici i novinari: Marija Alvir (marija.alvir@morh.hr), Leida Parlov (leida.parlov@morh.hr), Domagoj Vlahović (domagoj_vlahovic@yahoo.com)

Lektorice: Gordana Jelavić, Boženka Bagarić, Milenka Pervan Stipić

Urednik fotografije: Tomislav Brandt

Fotograf: Davor Kirin

Grafička redakcija: Zvonimir Frank (urednik), (zvonimir.frank@zg.htnet.hr), Ante Perković, Damir Bebek, Predrag Belušić

Webmaster: Drago Kelemen (dragok@morh.hr)

Prijevod: Jasmina Pešek

Tajnica redakcije: Mila Badrić-Gelo, tel: 3784-937

Marketing i financije: Igor Vitanović, tel: 3786-348; fax: 3784-322

Tisak: Vjesnik d.d., Slavonska avenija 4, Zagreb

Naslov uredništva: MORH, Služba za odnose s javnošću i informiranje, p.p. 252, 10002 Zagreb, Republika Hrvatska

http://www.hrvatski-vojniki.hr, e-mail: hrvojniki@morh.hr

Naklada: 5400 primjeraka



U članstvu Europskog udruženja vojnih novinara (EMPA)

Rukopise, fotografije i ostali materijal ne vraćamo. Copyright HRVATSKI VOJNIK, 2009. Novinarski prilozi objavljeni u Hrvatskom vojniku nisu službeni stav Ministarstva obrane RH.



www.louvre.fr



Najpoznatiji muzej na svijetu svoju reputaciju opravdava i izvrsnom web-stranicom. Stoga bez ustručavanja upišite www.louvre.fr i uživajte! I nemojte misliti da je Mona Lisa jedino što se isplati vidjeti, jer Louvre nudi niz zanimljivih sadržaja. Većina nas nikad neće imati priliku obići Louvre, ali Francuzi su na webu pripremili niz virtualnih obilazaka, tako da ćete muzej moći razgledati iz vlastite kuće. Potrebni su vam tek malo bolji *plug-inovi*, koje nije nikakav problem besplatno *skinuti* s interneta. I nemojte misliti da Louvre počinje i završava s Mona Lisom, ima tu izložaka koji neće zanimati samo ljubitelje umjetnosti nego i povijesti. U virtualnom razgledavanju i uvidu u druge sadržaje stranice neće vas spriječiti niti neznanje francuskog jezika. Engleska verzija je istovjetna. Louvre ipak nije samo francuski fenomen. Francuzi ga dijele s cijelim svijetom!

D. VLAHOVIĆ

HRVATSKI NATO VOJNIK

Vrhunski opremljen, odlično obučeni hrvatski vojnici spremni su za sve izazove modernog doba. U procesu opremanja koriste se isključivo proizvodi vrhunske kvalitete s izrazitom dominacijom hrvatskih proizvođača.



KROKO

Naočale s balističkom zaštitom ESS

KROKO

Naprtnjača Kroko M115 sa spremnikom za vodu 3 lit Camelbak

Marama pustinjska Shemag

Kaciga s balističkom zaštitom Šestan Busch, Hrvatska

Radioveza s Laringofonom „U“



KROKO

Prsluk zaštitni borbeni s balističkim pločama Kroko M120 **KROKO** ThermoTex i Outlast unutarnje strane: bolja prozračnost i regulacija topline Protukluzne gume za kundak Džepovi za spremnike streljiva, masku, ručne bombe, bacač granata i opremu mogu se modularno prilagoditi za svaku zadaću. Balistička zaštita tijela, sa svih strana

Odora s digitalnim uzorkom Hrvatske u pustinjskoj boji. Izvrsna maskirna prikrivnost, moderni materijali, tretirano za nevidljivost u infracrvenom okruženju.

OSRH - vodeni žig na digitalnoj šari za zaštitu hrvatske odore

Rukavice taktičke ljetne i negorive Kroko RES29 **KROKO**

Jurišna puška G36

Set za prvu pomoć

Zaštitna maska za lice

Zeleni laser s lampom za naoružanje Beamshot **KROKO**

Opasač s produžetkom futrole na nogu i futrolom za samokres Kroko M116 **KROKO**

Samokres HS 2000, HS Produkt, Hrvatska **HSProdukt**



Donje rublje: Galeb, za tople uvjete: Underarmour, osigurava transport vlage od površine kože i kompresijom i zaštitom od UV zračenja. **KROKO**

Donje rublje za hladne uvjete: Outlast, regulacija topline ovisno o temperaturi okoliša, hladi odnosno grije tijelo korisnika

Štitnici za koljena Kroko **KROKO**

Nož borbeni Extrema Ratio **KROKO**



Set za preživljavanje Kroko: **KROKO** Ručni alat Leatherman; Lampa baterijska SureFire, limerika sa sitnom opremom za preživljavanje BCB; Uređaj protiv komaraca TK1 Hrvatska; Spremnik za vodu 1,5 lit Camelbak; Kemijske svjetiljke-štipci; Prva pomoć mali komplet Lola Ribar

Čizme vojničke: Inkop, Sloga, Borovo, Jelen, Geox, Hrvatska **GEOX** Čarape: Jadran, Hrvatska **GEOX**

Ostala oprema: Potkapa negoriva; Karabiner Petzl, Šator za jednu osobu Kroko, Hrvatska; Signalno Ogledalo, GPS Uređaj; Uređaj za noćno izviđanje i u razvoju „Future Soldier Program Hrvatska“

Nadjakna, podjakna i hlače u maskirnoj šari od trošnog laminata s parapropusnom i vodoodbojnom membranom **KROKO**



Lider u razvoju, proizvodnji i distribuciji vojno policijske opreme:

KROKO INTERNATIONAL d.o.o.

Posl. Centar Vukovarska 269D, Zagreb, Hrvatska, Tel: 01/ 3772 777, www.kroko.hr