

УЛОГАТА НА ЛОГИСТИКАТА
ВО НАТО

ЕТНИЧКИ
КОНФЛИКТИ

ХЕЛИКОПТЕР
„BELL 412“

„HAWKEI PMV-L
THALES“

ШТИТ



Број 130
Август 2020

ISSN 1857-6710



МАГАЗИН НА МИНИСТЕРСТВОТО ЗА ОДБРАНА НА РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА



Претседателот
Стево Пендаровски во посета
на Армискиот полигон „Криволак“

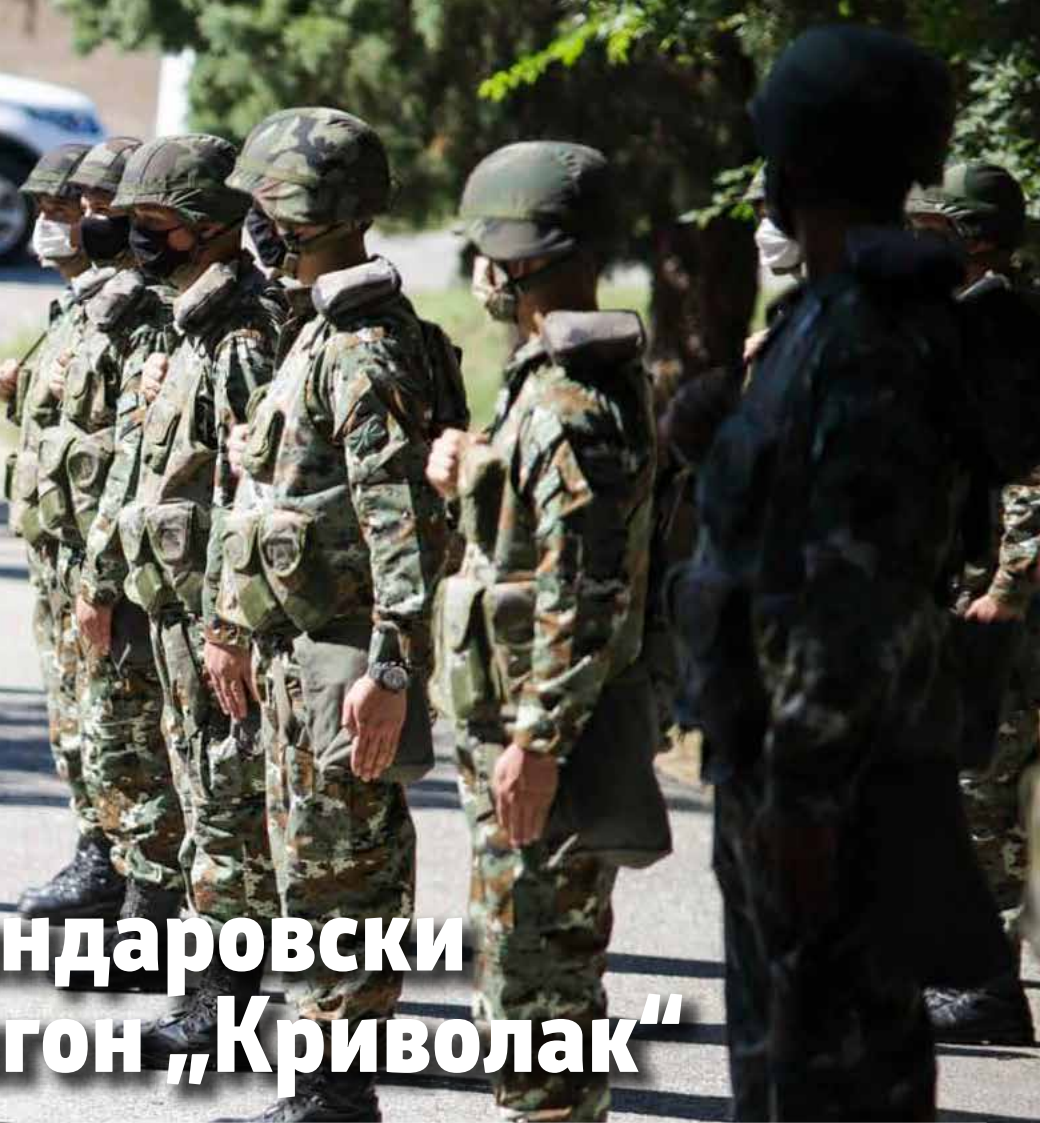


Претседателот Стево Пендаровски во посета на Армискиот полигон



Претседателот на Република Северна Македонија и врховен командант на Армијата, Стево Пендаровски, придружуван од НГШ, генерал-потполковник Васко Ѓурчиновски, извршија обиколка на АП „Криволак“ и согледување на инженериските активности кои се изведуваат во рамки на проектот за подобрување на патната инфраструктура на полигонот. Од страна на генералот Ѓурчиновски и командантите на Командата за операции и Инженерискиот баталјон, врховниот командант беше запознаен со досегашните

активности и придобивките кои се очекуваат, особено при извршување на вежбовните активности на единиците на Армијата на Република Северна Македонија, како и на заедничките со НАТО сојузниците. При посетата на АП „Криволак“ претседателот Пендаровски беше информиран и за претстојната вежба „Одлучен удар 21“, како и за интензивната соработка на нашата армија со Канцеларијата за одбранбена соработка при Амбасадата на САД. Во рамките на таа соработка е и донацијата на материјали



Пендаровски гон „Криволак“



за изградба и поправка на патната инфраструктура на полигонот „Криволак“. Ова, како што истакна претседателот Пендаровски, е директна придобивка од членството на Република Северна Македонија во НАТО и соработката со САД, како еден од нашите најголеми стратешки партнери. По извршената обиколка и запознавање со активностите, претседателот Пендаровски истакна дека како 30-та земја членка на НАТО, имаме што да им понудиме на своите сојузници во Алијансата. „Полигонот за вежби ‘Криволак’, во кој изминатиов период се вложува многу, со цел да се модернизира армискиот полигон, е еден од нашите ресурси коишто можеме да ѝ ги понудиме на НАТО алијансата“, додаде претседателот Пендаровски.



содржина

ШТИТ ■ година XII ■ број 130 ■ август 2020

Инфо	5
НАТО активности Улогата на логистиката во НАТО	6
ПзМ армии Армиите на земјите на „Партнерство за мир“ Малта	8
На прва линија Договорот од Доха и полекувањето на НАТО од Авганистан	11
Глобал Справување со глобалната миграција во услови на Covid-19	14
Историја на македонското воздухопловство Димитрија Џидровски – легендарен македонски пилот	18
Едукација Етнички војни	20
Вооружување Пловило VICTA, класа за пренос на диверзанти- нуркачи	32
Вооружување Хеликоптер „Bell 412“	34
Вооружување „HAWKEI PMV-L THALES “	36
Вооружување и опрема Титан – тенк носач на мост	42
Воени музеи Воени музеи во Кралството Холандија	49
Незадолжително „Герника“ на Пикасо Трајно сведоштво за ужасите на војната	54
Филм „Татко, војник, син“	56

Интензивирање на соработката со НАТО

Армијата на Република Македонија продолжува со реформите и како рамноправна членка на Алијансата целосно е подготвена да придонесува во активностите на НАТО. Во изминатиот период интензивно се работеше на сите неопходни приспособувања и побарувања на нашето официјално зачленување во Алијансата. Соработката со земјите членки на Алијансата и со органите и високите претставници на институциите и телата во рамките на НАТО во овој период уште повеќе се интензивира и се продлабочува на сите полиња. Во оваа насока беше и работната планирана посета на командантот на Командата на специјалните сили на НАТО, генерал-потполковник Ерик Вент, на Армијата на Република Северна Македонија. Генералот Вент, во рамките на посетата, оствари работни средби со началникот на Генералштабот на Армијата генерал-потполковник Васко Ѓурчиновски и со министерката за одбрана Радмила Шекеринска. На средбата меѓу началникот на Генералштабот на Армијата, генерал-потполковник Васко Ѓурчиновски и генералот Вент, се разговараше за мисијата и за задачите на специјалните сили во Армијата, за зајакнување и проширување на способностите во рамките на НАТО, за сеопфатната одбрана, како и за унапредување на соработката. Генералот Ерик Вент оствари работна средба и со министерката за одбрана, Радмила Шекеринска, при што министерката Шекеринска му се заблагодари на генералот Вент за поддршката што нашата земја ја имаше на патот кон зачленувањето во НАТО и изрази подготвеност за натамошно продлабочување на партнерството кон остварување на заедничките цели – мир и стабилност во

регионот и во светот. За време на посетата, генералот Вент го посети и Баталјонот за специјални намени, каде се презентираа капацитетите и способностите на единицата. Во однос на планираните активности, Армијата веќе се подготвува за учество и на мултинационалната вежба „Defender Europe 21“, најголема вежба за 2021 година. Во Домот на Армијата во Скопје, преку видеотелеконференциска врска се реализираше главната планирачка конференција за вежбата „Defender Europe 21“, во чии рамки е и вежбата „Одлучен удар 21“ (OY21). На конференцијата учествуваше персонал од тимот за планирање на вежбата, претставник од ГШ на Армијата, како и од Канцеларијата за соработка во одбраната при Амбасадата на САД во Република Северна Македонија. „Defender Europe 21“ е серијал на вежби предводена од Армија на САД во Европа. Нашата армија активно ќе учествува на две вежби од DE21, и тоа на „Immediate Response 21“ и на „Saber Guardian 21“. Целта на конференцијата беше да се продолжи со планирање и со координација на активностите во поддршка на подготовка и реализација на вежбата „Defender Europe 21“ и синхронизација на сите учесници на Вежбата вклучени во планирањето и обезбедувањето ресурси за непречена реализација на вежбата „Defender Europe 21“. Со реализацијата на овие активности ќе се дефинираат сите неопходни документи за непречено реализирање на најголемата вежба за 2021 година во Република Северна Македонија. Обврските и активностите во колективното членство се големи, но нашата армија има капацитети и е подготвена да одговори на секој предизвик.

д-р Жанет Ристоска



ШТИТ
е магазин на
Министерството
за одбрана
на Република Северна
Македонија

Излегува од печат
еднаш во месецот

Издавач
Министерство за одбрана
на Република Северна Македонија



Претседател на Издавачкиот совет
Радмила Шекеринска

Главен и одговорен уредник
д-р Жанет Ристоска

Редакција:

Умит Реџеџи
(ликовно-графички и технички уредник)
Ксенија Митева
(лектор)
Кристина Илиевска
(новинар, фотографии)

„Орце Николов“ 116
1000 Скопје

Телефони: 02 3128 276
www.mod.gov.mk;

Ставовите содржани во написите на надворешните соработници не ја презентираат официјалната политика или ставовите на Министерството за одбрана.



ПРИЈАВИ КОРУПЦИЈА
0800 50030

Во жените вреди да се инвестира

Министерката за одбрана, Радмила Шекеринска, ја посети кичевската касарна „Чедо Филиповски-Даме“. Таа, при посетата, се обрати пред припадниците со зборовите: „Изминатиот период инвестиравме во два фронта во Армијата – едниот е членството во НАТО, а вториот беше подобрувањето на условите за работа и живот во Армијата“. Во рамките на посетата на касарната, таа беше брифирана за една тема, која, рече, е важна за неа и за Владата – еднаквите права помеѓу мажите и жените во Армијата. „Нашата Армија е армија на сите граѓани и граѓанки на државата, и затоа и државата треба да ја земе предвид еднаквоста помеѓу мажите и жените. Задоволство ми е што

во изминативе години сериозно го зголемивме бројот на жени-офицери. Три пати порасна бројот на полковници, односно полковнички во Армијата, а го зголемивме и бројот на девојки коишто се запишуваат на Воената академија“, рече министерката. Шекеринска, која



порача дека тоа значи создавање на подмладок којшто ќе биде навистина НАТО подмладок, и додаде дека, како резултат на таа инвестиција, една наша девојка-питомец беше наградена како најдобар странски питомец на Воената академија во Австрија. „Во жените вреди да се инвестира, во жените вреди да се инвестира и во Армијата. На денешната средба потврдивме дека како држава членка на НАТО имаме многу да понудиме. За прв пат го правиме дополнителниот план за оваа родова перспектива и во Армијата и во одбраната, и ќе имаме со што да се пофалиме и пред нашите припадници и пред нашите граѓани и граѓанки, но и пред НАТО“, заклучи министерката.

Донации од пријателски и сојузнички земји

Народна Република Кина донираше заштитна медицинска опрема составена од 62.000 заштитни маски, 4.200 заштитни очила, 3.000 визири, 6.000 заштитни одела и комплети, ракавици, инфузиски пумпи, електрични термометри и 2 сета термални шлемови во вкупна вредност од околу 250.000 евра. На примопредавањето на

на подготвеност во справувањето со предизвиците предизвикани од вирусот Ковид-19. Амбасадорот на НР Кина во нашата земја, Џанг Суо, истакна дека станува збор за искрена поддршка од кинескиот народ во борбата против вирусот и дека донацијата практично ја покажува соработката помеѓу двете армии. Кинескиот амбасадор изрази надеж дека со заедничка борба

поддршката која сојузниците ја даваат во ова исклучително сложено време поради пандемијата со вирусот. Државниот секретар во Министерството за одбрана, Драган Николиќ, по примопредавањето на донацијата, изрази благодарност за донацијата и истакна дека со овој гест и Норвешка и Алијансата докажаа дека постои високо ниво на солидарност и соработка



донацијата, државниот секретар во Министерството, Драган Николиќ, ѝ се заблагодари на НР Кина и на кинескиот народ за, како што рече, овој хуманитарен гест. „Само преку активностите на солидарност, заедничките споделувања на искуствата, научените лекции, можеме сите заеднички и во регионот и глобално, во светски размери, да ја победиме оваа пандемија“, порача државниот секретар Николиќ и потсети дека припадниците на Армијата за кои е наменета оваа донација, уште од самиот почеток на пандемијата покажаа највисоко ниво

можеме колку што е можно поскоро да го победиме вирусот. Исто така, пристигна и првата фаза од норвешката донација од илјада килограми заштитни маски, термометри, заштитни очила и друга медицинска опрема во вкупна вредност од околу 200.000 евра. Норвешката донација е наменета за полската болница РОЛ-2 на Военомедицинскиот центар која, исто така, е донирана од Кралството Норвешка, а се спроведува преку НАТО Агенцијата за поддршка и набавки. Тоа е уште еден пример за придобивките од членството на нашата земја во Алијансата и за

помеѓу земјите членки на НАТО. Норвешкиот министер за одбрана, Франк Баке Јенсен, преку видеопорака посочи дека оваа донација е еден симбол на благодарност до нашата земја која ја сметаат за сојузник и многу добар пријател, и дека истата ќе ги обезбеди основните алатки во борбата против COVID-19. Шефот на Канцеларијата за врски со НАТО во Скопје, полковник Зоран Јанковиќ, рече дека станува збор за здружена активност во која, покрај Република Северна Македонија и Норвешка, во процесот учествуваше и НАТО Агенцијата за поддршка и набавки.



УЛОГАТА НА ЛОГИСТИКАТА ВО НАТО

Малку поинакво значење би се дало на логистиката во рамките на НАТО со едноставна дефиниција која НАТО ја карактеризира како „наука за планирање и изведување на движењето, како и за одржување на силите“. Во своето најшироко значење терминот се однесува на аспектите од воените операции кои ги покриваат следните области: набавка, транспорт, дистрибуција, складирање, прераспoredување на материјалните средства; набавка, конструкција, одржување, функционирање и дислоцирање на објекти; евакуација на персонал, дизајнирање и развој; набавка или обезбедување на услуги, медицинска и здравствена поддршка. Еден од аспектите на кој се дава значење во Алијансата е производство и логистика и истите вклучуваат: планирање, развој на дизајн, производство и набавка на воената опрема со

Во рамките на НАТО постои соработка и координација во низа сфери, особено под покровителство на Конференцијата на национални директори за вооружување (Conference of National Armaments Directors – CNAD) и нивните подредени тела. Создадена во 1966 година, Конференцијата служи да обезбеди флексибилна и отворена рамка за соработка и вооружување во рамките на Алијансата. Конференцијата е висок комитет на НАТО, одговорна за унапредување на соработката помеѓу земјите во областа на вооружувањето

нејзина дистрибуција. Тие пред се претставуваат обврска на земјата и се организираат на национално ниво. Сепак во рамките на НАТО постои соработка и координација во низа сфери, особено под покровителство на Конференцијата на национални директори за вооружување (Conference of National Armaments Directors – CNAD) и нивните подредени тела. Создадена во 1966 година, конференцијата служи да обезбеди флексибилна и отворена рамка за соработка и вооружување во рамките на Алијансата. Конференцијата е висок комитет на НАТО, одговорна за унапредување на соработката помеѓу земјите во областа на вооружувањето. Ги здружува највисоките национални одбранбени претставници, одговорни за набавка во земјите членки и партнерите на НАТО. Главната задача е да идентификува можности за соработка преку истражување, развој и производство

на воена опрема и на системите за вооружување, а исто така ги следи можностите за соработка со промовирање на трансатлантската одбранбена индустриска соработка. Ова тело на директори за вооружување известува директно до Северноатлантскиот совет, главното политичко тело за одлучување. Дел од тековните проекти вклучуваат заедничко разузнавање, надзор и извидување (JISR), како и балистичка ракетна одбрана. Се состанува два пати годишно, на ниво на национални директори за вооружување, под претседателство на помошникот на генералниот секретар на НАТО за одбранбени инвестиции. Копнената војска, воздухопловните сили и поморските главни групи за вооружување со нивните соодветни подгрупи ја поддржуваат работата на конференцијата и се одговорни за тоа. Помошта за индустриски прашања е дадена од индустриската советодавна група на НАТО.

Клучни принципи

Земјите членки и властите на НАТО имаат колективна обврска за логистичка поддршка на мултинационалните операции на НАТО. Секој воен командант на НАТО ги поставува логистичките потреби и го координира логистичкото планирање и поддршка во рамките на областа за која тој одговара. Земјите мора да обезбедат, индивидуално или преку колективни аранжмани, логистички ресурси за поддршка на силите кои им се ставени на располагање на НАТО во мирновремени услови, кризи или конфликти. Исто така, воените команданти на НАТО на соодветно ниво мора да имаат соодветна надлежност над логистичките средства потребни за примена и одржување на нивните сили на најефикасен начин. Ова важи и за командантите на мултинационалните сили кои не се од НАТО, а кои учествуваат во операции предводени од НАТО.

Понатаму, соработката и координацијата помеѓу земјите членки и властите на НАТО е од суштествено значење. Таа логистичка соработка помеѓу цивилните и воените сектори во и меѓу земјите мора да овозможи најдобро искористување на ограничените ресурси. Со поставување на нивните барања од логистички аспект, клиентите имаат дополнителна предност да се обраќаат до еден субјект, наместо да се занимаваат



со повеќе понудувачи и даватели на услуги. Меѓународното наддавање на понудите гарантира дека нашите клиенти ќе добијат најдобар квалитет по најниски цени. Околу 750 логистичари, инженери и техничари „де факто“ се во улога на проширување на националните и мултинационалните логистички способности кои постојано се стремат да обезбедат средина каде што нивните клиенти ќе добијат поддршка којашто им е потребна за да ја одржат подготвеноста на своите сили. Потребата за координација на полето на логистичката поддршка се јавува на бројни нивоа и може да не биде ограничена само на НАТО. За операции кои „не се според членот 5“ може да биде потребно соработката да се прошири и на земји кои не се членки на НАТО и таму каде што е возможно, односно на: Обединетите нации, Европската унија, Организацијата за безбедност и соработка во Европа, Меѓународниот комитет на Црвениот крст и други релевантни организации.

Агенцијата за поддршка и набавка на НАТО

Агенцијата за поддршка и набавка на НАТО (NATO Support and Procurement Agency – NSPA) е главната агенција за логистика и набавки на НАТО и воедно е извршна гранка на организацијата на НАТО за поддршка и набавки (NATO Support and Procurement Organisation - NSPO). Тоа е поранешната агенција на НАТО за одржување и снабдување (NATO Maintenance and Supply Agency - NAMSА) основана во 1958 година, со седиште во Луксембург. Има околу 1200 вработени во Луксембург, Франција, Италија и Унгарија. Оваа агенција вклучува услуги, како што се: менаџмент на снабдувачки синџири, одржување на опрема, набавка, складирање и транспорт, инженерски и технички услуги за поддршка, инфраструктурни работи и многу други. Вредноста на услугите се проценуваат на неколку милијарди евра. Поголемиот дел од услугите се испорачуваат на индустријата преку меѓународно наддавање, а бројот на договори во текот на една година надминува неколку десетици илјади.

Драган Павловски



Армиите на земјите на „Партнерство за мир“ **Малта**

Малта е островска земја со површина од околу 315 км², во централното подрачје на Средоземното Море, и во неа живеат нешто помалку од 480.000 жители. Се состои од група од пет острови, на околу 93км јужно од Сицилија, 290км северно од Либија и 290 km источно од Тунис. Станала независна од Велика Британија и се приклучила на Комонвелтот во 1964 година. Таа е унитарна демократска република од 1974г. Парламентот го назначува претседателот на државата, кој е шеф на државата. Претседателот работи на остварување на политиките на премиерот и владата. Членка на Европската унија е од 2004 година.. Со Законот за вооружените сили (ВС) на Малта од 1970г. се овластува претседателот на државата за употреба на

Малта се декларира како неутрална држава, активно залагајќи се за мир и безбедност и без намера да учествува во воени сојузи. Ваквиот став е застапен и во заемните релации со НАТО. Не дозволува присуство на сопствена територија на странска воена база и пристап до сопствени воени капацитети од страна на странски сили





Соработката со НАТО Малта ја започнала во 1995 г. со приклучувањето кон програмата Партнерство за мир (ПЗМ). Веќе следната година го суспендирала своето учество во активностите, за да го реактивира своето членство во Програмата во 2008 година

ВС, како и нивно одржување и опремување. Претседателот го овластува министерот за одбрана за спроведување на обврските во врска со одбраната на земјата, а обајцата се одговорни за тоа пред парламентот. За командување со ВС задолжен е командантот на малтешките ВС. Примарни мисии на ВС на Малта се: одбрана на територијалниот суверенитет и интегритет на државата, надзор на воздушниот простор, придонес кон меѓународниот мир и стабилност преку учество во мировни операции во странство, операции за барање и спасување и отстранување на неексплодирани електронски направи. Покрај ова, мисии на малтешките ВС се и: поддршка за цивилните структури во случај на кризи и кризни ситуации, соработка и помош на полицијата и обезбедување државни почести и церемонии.

ВС на Малта се состојат од: команда, три баталјони, воздухопловен винг, поморска ескадрила и резервни сили. Командата е здружена и одговорна за планирање и спроведување на операции на стратешко, оперативно и тактичко ниво. Во тоа му помага и Оперативниот центар.

1. Лесниот пешадиски баталјон, покрај одржувањето на борбената готовност и учество во операции во рамките на кризниот менаџмент, задолжен е и за помош на цивилните власти во случај на кризни ситуации. Се состои од:

- команда,
- командна чета,
- 1.пешадиска чета (со 4 вода и наменета за обезбедување на националниот аеродром),
- 2.пешадиска чета (со 5 вода и наменета за обезбедување на објекти од посебно значење за одбраната и критичната инфраструктура и владини објекти),
- 3.пешадиска чета (се три вода и наменета за брзо распоредување на своја територија и во мисии за поддршка на мирот), и
- чета за поддршка (со минофрлачки, митралески, противовојни и елементи за противвоздушна одбрана).

2. Баталјонот за борбено-сервисна поддршка се состои од: команда, командна чета и 3 чети. Составен дел на единицата се и капацитети за инженериска поддршка на борбените дејства.

3. Баталјонот се состои од: команда, командна чета, чета за врски, воен оркестар, чета за обезбедување (ескортирање транспорт на пари и обезбедување клучни точки околу владини објекти), и центар за обука. Од пешадиско вооружување користат: пиштол 9mm - Beretta 92FS и HK MP5; автоматска пушка 7,62mm M-70; снајперска пушка 7,62mm AW .308 Win и SM .300 Win Mag; митралез 7,62mm FN Mag GPMG и 12,7mm Browning. За транспорт на луѓе и МТС користат: Land Rover-Defender, Iveco Multirole и Troop Carrier.

Воздухопловниот винг обезбедува набљудување на крајбрежјето и националните води, барање и спасување, медицинска евакуација (MEDEVAC), превезување и ескортирање на ВИП личности, извидување (и аеро-снимање) и воен транспорт. Единицата е со целосна борбена готовност. Составен е од:

- команда (со оперативен центар и координативен центар за спасување);
- командна чета;
- оперативен сквадрон;
- сквадрон за воздухопловна поддршка.

Оперативниот сквадрон е составен од авиофлајт (наменет за крајбрежно патролирање и набљудување на воздушниот простор), хеликоптерски флајт (наменет за крајбрежно патролирање, спроведување на закони и операции за забрана на незаконски поморски транспорт, медицинска евакуација, барање и спасување и воен транспорт), оддел за спасување (на копно и море) и оддел за воздухопловни операции. Во состав на вингот поседуваат: авиони – извидувачки King air B200, BN-2T Islander; хеликоптери – повеќенаменски Alouette III, Agusta Bell 212 и Westland AW139.

Поморската ескадрила е одговорна за поморскиот надзор, спроведување на поморските закони, операции за барање и спасување на море, медицински евакуации (MEDEVAC) и евакуации на жртви од несреќи (CASEVAC). Покрај ова, ескадрилата извршува извиднички операции, ВИП-ескортирање на море.

Составена е од: команда, командна чета, поморска команда, крајбрежна команда, G-команда и команда за поддршка. Поморската команда е составена од 4 патролни бродови.

Крајбрежната команда е составена од 4 патролни бродови од средна класа, 3 тима за барање и спасување со патролни чамци и специјална единица со 3 патролни чамци задолжени за спроведување на поморските закони. „G“ командата се состои од копнена компонента, наменета за пружање помош на полицијата и други владини институции, и поморска компонента, составена од 3 патролни чамци (за барање и спасување и патролирање). Командата за поддршка обезбедува техничка поддршка и одржување на ескадрилата.

Малта и НАТО

Соработката со НАТО Малта ја започнала во 1995г. со приклучувањето кон програмата Партнерство за мир (ПЗМ). Веќе следната година го суспендирала своето учество во активностите, за да го реактивира своето членство во Програмата во 2008 година. Причина за враќањето кон ПЗМ бил фактот дека Малта може да помогне во решавањето на новите безбедносни предизвици и да придонесе кон меѓународниот мир, безбедност и стабилност. Областите на соработка и активностите во рамките на ПЗМ се конкретизирани во Индивидуалната програма за партнерство и соработка (IPCP). Малта е членка на Евроатлантскиот партнерски совет (ЕАРС), форум кој дава можност за дијалог и поврзување на земјите-сојузнички и земјите-партнери на НАТО. Во рамките на областа за соработка Градење способности и интероперабилност, Малта сè уште го разгледува своето идно учество во Процесот на планирање и ревизија (PARP). Овој процес би претставувал основа за идентификување и оценување на одредени национални елементи на ВС кои би биле ангажирани за мултинационални обуки, вежби и операции за поддршка на мирот. Во тек е соработка со сојузниците и со другите земји-партнери во областа на безбедноста на границите во Медитеранот, подобрување на капацитетите и способностите за поморско барање и спасување, како и спроведување на поморските закони и контрола на воздушниот простор. Заеднички проекти се и: експертиза во меѓународниот поморски закон, барање и спасување, како и изучување на арапската култура и јазична обука. Заедничко учество имаат и во НАТО програмата за наука за мирот и безбедноста.

План за развој 2026

Со програмите за развој, ВС на Малта би требало да исполни неколку стратески цели:



Во тек е соработка со сојузниците и со другите земји партнери во областа на безбедноста на границите во Медитеранот, подобрување на капацитетите и способностите за поморско барање и спасување, како и спроведување на поморските закони и контрола на воздушниот простор

- понатамошно градење на способностите и капацитетите за одбрана на државата од вооружен и терористички напад;
- обезбедување соодветен одговор на секаков вид закани по безбедноста на државата на целата нејзина територија;
- подобрување на координацијата со полицијата и другите државни агенции

во обезбедувањето на критичната инфраструктура и на објектите од посебна важност за одбраната;

- подобрување на системот за прибирање разузнавачки информации, со цел полесна анализа на безбедносните ризици по државата и поедноставна процедура за донесување одлуки за употреба на ВС од страна на воениот и политичкиот врв;
- понатамошно формирање капацитети за разместување во меѓународни операции за поддршка на мирот;
- одржување на борбената готовност и на нивото на обученост и мотивираност на единиците оспособени за ефикасна и ефективна употреба за одговор на секаков вид закани по безбедноста на Малта. Според соопштение на Владата, при одобрувањето на овие планови, пред неколку години, Владата соопштила дека во првите четири години биле инвестирани вкупно 75 милиони евра, со цел модернизација на ВС, средства обезбедени од ЕУ, и еден дел којшто е обезбеден од буџетот на Малта.

M.C.





Договорот од Доха и повлекувањето на НАТО од Авганистан

Соединетите Американски Држави како воено и политички најсилна земја во Алијансата, со потпишувањето на Договорот во Доха во 29 февруари 2020 година, на одреден начин помогна во забрзувањето на процесот на повлекувањето на силите на НАТО од Авганистан. Овој договор беше потпишан од страна на специјалниот претставник на САД, Залмај Калилзад и главниот талибански политичар Мулах Абдул Гани Бардар за страната на Авганистан, односно талибанскиот естаблишмент, со државниот секретар на САД Мајк Помпео како сведок на овој свечен чин. Зошто овој договор поттикна толку дискусии кај експертската фела, говори неговата содржина чиешто значење може да се препознае како контраверзно, и тоа од повеќе аспекти. Договорот е составен од преамбула во која е пропишана општата рамка и контекст во кој ќе се спроведува договорот и три меѓусебно

Повлекувањето на силите на НАТО и САД по безмалку дваесет години војување на авганистанското тло е тема која станува сè поатрактивна. Евидентно беше дека во одреден момент НАТО и САД ќе мораа да донесат одлука за напуштање на Авганистан, но не беше до крај јасно кога ќе отпочне тој процес и кога истиот би завршил





поврзани делови кои прецизно ги пропишуваат договорените ставови помеѓу потписниците. Објективно, договорот истакнува три значајни поенти кои сами по себе ја даваат неговата тежина и удел во меѓународните односи. Прво, комплетното повлекување на трупите на САД (а дополнително и на НАТО) од Авганистан; второ, размена на затвореници помеѓу страните на договорот; и трето прекинување на секаква соработка и поврзаност на талибанците со терористичката организација Ал-Каеда. Во врска со редуцирањето на силите на контингентот на САД во Авганистан, Вашингтон се обврзува во рок од 135 дена од потпишувањето на договорот да ги намали своите сили до бројка од 8,600 мировници и тоа од пет воени бази во Авганистан. Редуцирањето

на силите на САД во Авганистан не е новост, туку повеќе тенденција која продолжува. Намалувањето на американски трупи отпочна со ликвидирањето на Осам бин Ладен во мај 2011 година и во годините што следеа забележа значителен пад до почетокот на 2015 година, кога кривата на редуција на трупи се исправи, па дури и се насочи во нагорна линија со доаѓањето на администрацијата на Трамп на власт во 2017 година. Потполното повлекување на трупите на САД и коалицијата од Авганистан се очекува да биде до крајот на 2020 година. Од аспект на размената на затвореници, страните на договорот се обврзуваат да ослободат воени и политички затвореници и тоа САД до 5000, а Талибанците до 1000 лица, кои по 2001 г. влегле во заробеништво. Во врска со оваа размена, треба да се

Договорот од Доха Москва го гледа како чекор напред во зголемувањето на безбедноста на Русија, прво поради фактот што војната во Авганистан ќе заврши и ќе се формира инклузивна влада, а со тоа ќе се стабилизира безбедноста во регионот преку насочување на фокусот во решавање на предизвиците поставени од ИСИС и Ал Каеда во регионот, и тоа во соработка со новата авганистанска влада

има предвид дека дел од талибанските воени или политички заробеници кои ќе бидат ослободени благодарение на Договорот, имаат големи шанси да станат дел од идната авганистанска владејачка елита. Дополнителна поволност за Талибанците е фактот што САД се обврза за подигнување на санкциите против нив, дотолку повеќе што во наредниот период ќе се заложи и во рамките на Обединетите Нации да се отворат нивните патишта за соработка.

Последниот, а можеби и најважниот столб на Договорот од Доха претставува раскинување на сите врски на талибанците со Ал Каеда. Ова претставува услов кој мора да биде исполнет од страна на талибанците, со цел да се обезбеди потполна имплементација на Договорот. Конкретно раскинувањето на врските со Ал-Каеда, според Договорот, опфаќа забрана за користење на територијата на Авганистан на индивидуи или групи поврзани со терористичката организација, забрана за соработка, помагање, издавање на какви било документи или азил на лица поврзани со организацијата, како и забрана за делување од аспект на пропаганда, регрутација, обука или финансирање на Ал-Каеда во границите на Авганистан. Во рамките на договорот овој услов, во поширок контекст, се толкува како закана за САД и нивните сојузници и би го загрозил спроведувањето на договорот, доколку се докаже дека некој негов аспект не е испочитуван.

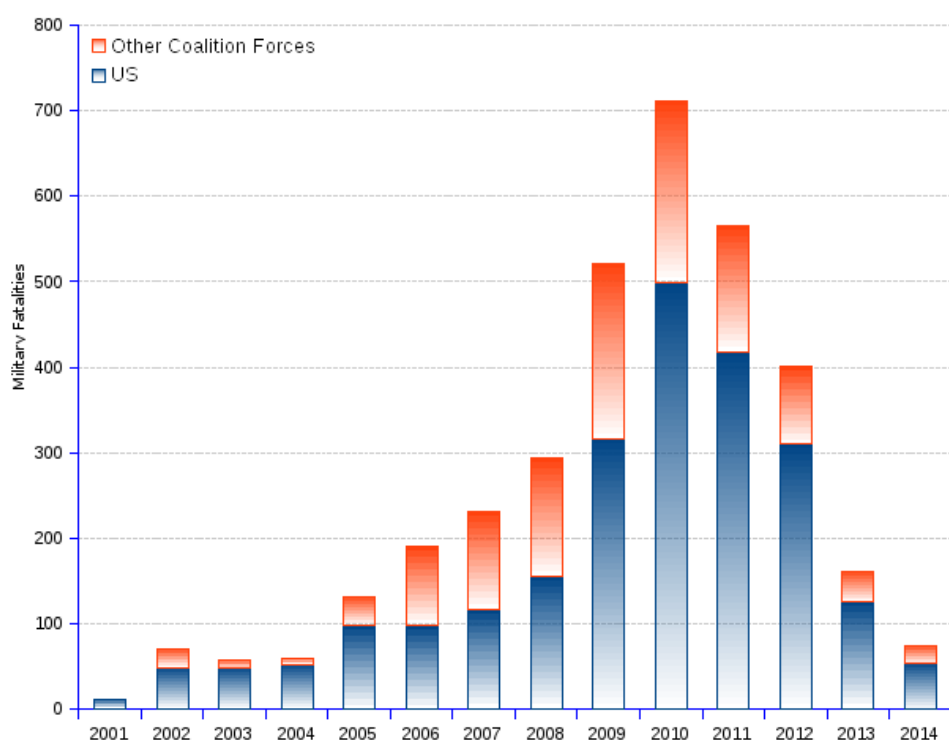
Најавата за повторно воспоставување на талибанската власт во Авганистан е дочекана со дијаметрално различни мислења на експертската фела и подвоени емоции на



народот. Генерално, примирувањето на тензиите и обединувањето на авганистанскиот народ под авганистанска власт претставува значително задвижување на состојбата во овој регион и тоа во насока која што беше цел и на авганистанците за да бидат свои на своето, и на САД и НАТО како поширок концепт во борбата против тероризмот во регионот, но и на Русија за која Авганистан беше и ќе биде важна безбедносна променлива во регионот. Талибанците имаа можност за владеење со околу 90 проценти од територијата на Авганистан кон крајот на деведесеттите од минатиот век, предводени од Мула Мухамед Омар во чие време Авганистан беше прогласен за исламска држава. Талибанците како организација се

Имплементацијата на договорот од Доха има потенцијал да стави крај на конфликтот во Авганистан кој ќе биде запаметен како еден од најдолготрајните во помодерната светска историја, оставајќи зад себе близу 2,400 жртви, и тоа само од страна на силите на САД

дочекана како олеснување и почеток на нов и просперитетен живот без присуство на странски сили. За тежината на договорот говори и покажаниот интерес и позитивен став на Москва, во однос на договорот



формираа кон крајот на осумдесеттите и почетокот на деведесеттите години, од герилски и исламистички групи кои го претставуваа авганистанскиот отпор против режимот на тогашниот Советски Сојуз, обединети под каузата на светата војна – џихадот. Сепак, конзерватизмот како принцип на животот според шеријатот, за кој имаше можност да се посведочи од талибанската власт до 2001 година, значително ги намали слободите и правата на авганистанската жена во општеството. Токму поради ова, значителен број на активисти го оценија враќањето на талибанците на власт како непожелно. Од друга страна, можноста за повторно владеење на Талибанците со Авганистан и воспоставување на исламистички режим, од други е

помеѓу Талибаните и САД. Москва, по 2014 година, со завршувањето на мисијата ИСАФ, а во исто време отпочнувањето на мисијата Одлучна поддршка, неколкупати побара од НАТО (и САД) датум за повлекување од нејзиното соседство Авганистан и разумна причина за дополнителното задржување на централноазиското тло. Во оваа насока треба да се забележи дека очекувањата на Русија по 2014 година беа дека НАТО ќе ги повлече своите сили (ваквиот став започна уште со ликвидацијата на Осама Бин Ладен), дури дипломатската фела на Русија истапи со ставот дека колку подоцна САД се повлече од Авганистан, толку повеќе ќе чини обновата на авганистанската економија и стабилизацијата во земјата. Договорот од Доха Москва го гледа

како чекор напред во зголемувањето на безбедноста на Русија, прво поради фактот што војната во Авганистан ќе заврши и ќе се формира инклузивна влада, а со тоа ќе се стабилизира безбедноста во регионот преку насочување на фокусот во решавање на предизвиците поставени од ИСИС и Ал Каеда во регионот и тоа во соработка со новата авганистанска влада. Уште еден аспект кој дополнително го објаснува позитивниот став на Москва спрема договорот е поради фактот што силите на САД се обврзаа дека ќе се повлечат од нејзиното соседство, што во изминатите години претставуваше важен интерес во политиката на Москва.

Ставот на НАТО е дека конечно авганистанците проактивно ќе почнат да го решаваат ова прашање по пат на преговори. Брисел цени дека авганистанците треба да изнајдат решение за политичката криза во Кабул, кое ќе резултира со формирање на нова силна авганистанска влада. Ваквиот исход треба да го дадат интраавганистанските преговори, притоа земајќи ја предвид ситуацијата во моментот, многу веројатно е дека во новиот состав на авганистанската влада ќе бидат вклучени и талибанците.

Она што е значителен чекор напред за решавање на конфликтот во Авганистан е тоа што Талибанците пристапија на преговарачката маса, притоа се обврзаа да ги прекинат врските со Ал Каеда и да се посветат на пронаоѓање на најдоброто решение за Авганистан. Во оваа насока треба да се забележи дека главната причина за влегувањето на НАТО силите во Авганистан во 2001 година, беше токму соработката на талибанците со Ал-Каеда, односно со прикривањето на локацијата на тогашниот лидер на терористичката организација Осама бин Ладен.

Генерално, договорот од Доха поттикнува позитивни реакции од аспект на наоѓање на прифатливо решение, издејствувано преку интраавганистанските договори, но во секој случај постојат и негативни реакции во начинот на функционирање на новата авганистанска власт. Извесно е дека НАТО ќе остане присутен во Авганистан и ќе ја дава својата финансиска и воено-политичка поддршка во финалната фаза од решавањето на политичката криза и конфликтот во Авганистан, но во исто време ќе го прифати и ќе го следи трендот на намалување на бројот на трупите кој е пропишан во договорот.



Справување со глобалната миграција во услови на Covid-19

Пандемијата со Covid-19 го блокираше поголемиот дел од светот и нè воведе во едно ново човечко искуство коешто фундаментално ја смени глобалната мобилност на човекот. Актуелниот прекин на движењето претставува преседан на модерното време, а Covid-19 најверојатно ќе предизвика сериозни последици врз миграцијата на еден долг период, период кога луѓето, здравствените системи и економијата ќе се вратат во нормала. Човечката мобилност, историски гледано, претрпе многу промени. Глобалната економија од многу аспекти зависи од миграцијата. Глобалната миграција се покажа како интегрален и неопходен дел од светската глобализирана економија. Пандемијата со COVID-19, сето тоа го

Пандемијата со Covid-19 ја промени човечката мобилност, социјалните контакти, го наруши секојдневниот живот и фундаментално го смени справувањето со глобалната миграција. Домовите на луѓето се претворија во импровизирани канцеларии, а преку пристапот до интернет се отвори можност за работа од далечина. Училиштата, рестораните, аеродромите и меѓуградските автобуски линии се затворија.





Во јуни оваа година ОН објавија извештај со кој се регулираат „политиките на луѓето кои се движат и Covid-19“. Во овој извештај јасно се признава дека правата и заштитата на мигрантите не биле доволно земени предвид во глобалниот одговор на тековната пандемија. Во извештајот се повикуваат државите на мултиратерална соработка, бидејќи ниту една земја сама не може да се бори против пандемијата или да управува со миграцијата

запре. До април оваа година, 174 земји издадоа нови изменети ограничувања за патувања поврзани со Covid-19. Овие ограничувања го запреа моторот на глобалната економија, а тоа се работниците-мигранти. И покрај исклучоците кои што се направија за одредени професии како научници, лекари, новинари, државници, за онаа категорија на луѓе кои се дел од работната сила, патувањето беше забрането. Мигрантите, коишто во тој момент беа во странство, не можеа да се вратат дома, а тоа предизвика импликации врз нивните семејства, економската безбедност и потенцијално, егзистенција за храна. Ако работниците-мигранти не се во можност да патуваат на земјоделски полиња и овие ограничувања се комбинираат со пошироки нарушувања на глобалниот синџир на снабдување со храна, треба да се размисли и за долгорочните влијанија врз глобалното снабдување со храна. Во повеќето индустриски гранки, неизбежните отпуштања поврзани со Covid-19 се насочени кон работниците-мигранти, од кои многумина се со привремени визи. На пример, Нов Зеланд има околу 190.000 луѓе кои престојуваат со привремени визи, а многумина по отпуштањето од работа ќе бидат соочени со обидот да најдат друга работа пред да бидат депортирани. Доколку успеат да се вратат во матичните земји, најверојатно ќе се справат со уште поголеми економски потешкотии. Во моментот кога работните места повторно ќе станат достапни, државите несомнено ќе ги охрабрат бизнисите да ги ангажираат сопствените граѓани наместо мигрантите. Ваквите одлуки ќе имаат трајни ефекти врз работниците-мигранти, нивните семејства и заедници. Без разлика за која држава се работи, мигрантите се двигател на глобалната економија уште од минатиот век. Неможноста на ефикасно искористување на трудот ќе влијае на идното глобално производство, а семејствата на мигрантите ќе бидат под големо финансиско оптоварување. Ова, пак, ќе ја зголеми глобалната нееднаквост. Глобалната нееднаквост беше на

највисоко ниво во историјата, во моментот кога се појави Covid-19. На долг рок, глобалната нееднаквост најверојатно ќе се зголеми, делумно заради долгорочното влијание на пандемијата врз миграцијата. Многу држави зависат од приходите на нивните граѓани кои доаѓаат од странство. Доколку работната сила со мигрантите е значително нарушена, од прекилот на изворите на приход ширум светот ќе се создаде брановиден ефект кој, пак, дополнително ќе го прошири јазот помеѓу богатите и сиромашните држави. Многу работници-мигранти, особено ниско квалификуваните, немаат можност да работат од дома. Како и многу други луѓе со понизок приход, тие мора физички да присуствуваат на работното место, изложувајќи се на ризик од заболување и од ширење на вирусот, а со тоа и нивно ставање во опасност, затоа што многумина немаат финансиски можности за соодветна здравствена заштита. Според Обединетите нации, мигрантите и нивните семејства честопати се дел од маргинализираните и ранливите групи кои веќе доживуваат економски потешкотии како резултат на мерките за ограничување поради Covid-19. На пример, во Иран, болниците одбиваат да ги лекуваат авганистанските мигранти, што резултира многумина од нив да се вратат дома во земја со уништена здравствена инфраструктура поради децениските конфликти. Согледувајќи ги овие зголемени ксенофобични реакции кон мигрантите, Мрежата на Обединетите нации за миграција, повика на недискриминаторски пристап во согласност со меѓународното право. Во нивните соопштенија се вели дека мигрантите се соочуваат со исти закани по здравјето од Covid-19 како и локалните жители, но се соочуваат со посебни потешкотии заради околностите на нивното патување и лошите услови за живот и работа во кои можат да бидат затекнати. Со појавата на пандемијата, светот влезе во една нова ера на ограничување во патувањата со задолжителни медицински тестирања на мигрантите. Секако дека повеќето од овие



регулативи се привремени, но ова од одредени влади се користи како оправдување за трајно затворање на границите за мигрантите. Стравот од втор или трет бран на вирусот, појавата на последователни болести, кризи со потекло од субсахарска Африка или од Блискиот Исток, коишто принудуваат милиони луѓе да бараат засолниште во Европа, произведена криза поради страв и недостаток на доверба во институциите – сето ова претставува причина за продолжување на вонредните состојби кои не се нереални во периодот на пандемијата, но и по неа. Со воведување на привремените мерки за забрана и ограничување, кај владите се создава навика за сè почесто воведување на вонредна или кризна состојба. Со исчезнување на заканата од вирусот, многу миграциски патеки

повторно ќе бидат обновени, меѓутоа одредени политички лидери низ светот, сегашните ограничувања насочени кон миграцијата ќе ги засилат со поширока долгорочна агенда која ќе се темели на ксенофобија кон мигрантите. Бидејќи е евидентно дека смртните случаи поради пандемијата се зголемуваат, ова ќе биде причина за зголемена јавна поддршка за воведување на уште построги ограничувања за мигрантите. Во периодот кој доаѓа по пандемијата нема да биде лесно да се врати нормалниот проток на миграцијата. Присилно раселените лица – бегалците, барателите на азил и внатрешно раселените лица кои, исто така се изложени на пандемијата, се соочуваат со намален институционален капацитет за нивна поддршка. Во Италија, на пример, барателите на азил се соочуваат со

Бројот на мигранти низ целиот свет минатата година надмина 271 милион, вклучувајќи 28 милиони бегалци. Мигрантите се важен дел од заедницата во западните демократски општества. Глобалната рецесија може привремено да ја намали побарувачката за мигрантска работна сила. Но, другите двигатели на миграцијата – економската дислокација, климатските промени и потребата од повторно обединување со семејството, ќе се зголемат по пандемијата

задолжителен двонеделен карантини и помали можности за интеграција, дури и по овие 14 дена, како резултат на задолжителните рестрикции низ целата земја. Со сондажа на јавното мислење во европските држави, се смета дека бегалците-мигранти го носат вирусот на европско тло. Овој цврст став и мислење нема брзо да се промени. Одредени мигрантски патеки ќе бидат набрзо отворени, но и покрај големите потреби од мигранти, голем дел од патеките ќе останат затворени со долгорочни последици. Поради загриженост за ширење на вирусот, агенциите за миграција и бегалци на Обединетите нации, на глобално ниво го запреа раселувањето на бегалците. Сепак, овие неопходни краткорочни ограничувања значат дека ранливите категории на присилни мигранти кои честопати живеат во пренатрупани кампови и во густо урбани средини со слаб пристап до квалитетна здравствена заштита, ќе бидат изложени на зголемен ризик. Следи тежок период во многу поопасен амбиент за ширење на болеста. Областите каде што се сместени мигрантите се преполни, со многу неповолни санитарни услови, слаб надзор над болеста и многу лоша здравствена услуга. Сето ова е исклучително опасно. Голем дел од оваа ризична категорија е концентриран во државите во развој, каде што живеат 84 проценти од бегалците и 99 проценти од внатрешно раселените лица. Од овие ризици не се имуни ни САД. Барателите на азил од Мексико не се согласуваат да бидат сместени во импровизирани, пренатрупани кампови со незадоволителни санитарни услови, гледајќи како вирусот се шири



помеѓу нивното ранливо население. Кај раселените заедници има малку случаи на заболени од вирусот, но најверојатно ова е резултат на недостаток на тестирања и свесност, отколку отсуство на вирусот. Со оглед на ризиците и природата на ширењето на COVID-19, прашање на време е масовната појава на заболени лица кај раселените заедници.

Глобалната миграција сè повеќе се одвива надвор од законите. Постојат сè поголеми докази дека ограничувањата за безбедна и редовна миграција, повеќе од 100 милиони луѓе на глобално ниво ги принудува на посегнување по илегални начини во остварување на своите потреби. Ограничувањата, коишто се воведоа со Covid-19, уште повеќе ги намалија регуларните начини за миграција. Луѓето коишто мора да се движат, во очај тоа ќе го сторат тоа, користејќи шверцарски канали и други

се анализира и не се предвиди сето тоа, може да дојде до голем економски стрес, до продлабочување на глобалната економска нееднаквост, до поголема ранливост на присилната и до зголемување на нерегуларната миграција.

Голем дел од светското население во последниве неколку месеци животот го помина во нивните домови. Сепак, според одредени истражувања, кога ќе заврши пандемијата, можни се големи промени. Се претпоставува дека Covid-19 може да биде последната глобална појава којашто може да предизвика милиони луѓе да се преселат низ целиот свет. Според овој модел, масовната миграција обично е предизвикана од епидемии, граѓански немири и војни.

Најголемата миграција во историјата на Европа се случила кон крајот на Втората светска војна. Милиони луѓе се

размери, како што е миграцијата, можат да бидат резултат на многу мали промени за донесувањето одлуки. Луѓето знаат да ја преиспитаат личната безбедност, финансиската благосостојба или сопственото здравје, а сето тоа може да доведе до пресврт во однос на одлуката за миграција на некое друго место.

Не треба да се поставува прашањето дали сакаме да ги отвориме нашите општества кон мигрантите, туку како да обезбедиме одговор за човечката мобилност која е во согласност со принципите на човекови права. Меѓутоа, на глобално ниво, владите веќе долго време не успеваат да соработуваат во однос на прашањето за миграцијата и да ги овозможат правата на мигрантите во практика. Ова е затоа што не постои обврзувачки, широко ратификуван миграциски договор преку кој ќе се координира човечката мобилност.



недозволените методи. Миграцијата ќе се зголемува во и помеѓу земјите во развој со послаби здравствени системи и владеење на правото. Нерегуларните мигранти ќе се обидат да патуваат и да се движат во близина на луѓето кои навистина имаат потреба од миграција. Тие ќе ги преминат меѓународните граници без документација или здравствени проверки. Исто така, во време на пандемија со Covid-19, тие ќе се стават себеси, но и секој што ќе се најде на нивниот пат, под сериозен ризик. Горенаведените предизвици коишто имаат долгорочни влијанија врз миграцијата не се сеопфатни, ниту, пак, можат лесно да се решат. Сепак, важно е да се земат предвид долгорочните последици при воспоставување на ограничувања на човечката мобилност, односно да се направат напори за луѓето коишто не можат да работат во моментот, трајно да не ги изгубат своите работни места. Доколку не

преселиле и се населиле во Австралија во 1945 година, по завршувањето на Војната. Војните и болестите може да бидат најдраматичните драјвери за потрага по ново место за живеење. Епидемиите се пример на поширок феномен на зараза кои, исто така, вклучуваат социјална сегрегација, бранови на дезинформации и социјални немири. Кога луѓето се соочуваат со одредена закана, имаат тенденција да избегнуваат ризици и да бараат начин за да ги остварат своите интереси. Неодамнешните кризи, како на пример Сириската граѓанска војна и избувнувањето на вирусот ебола во 2015 и 2016 година, предизвикале слични миграциски настани. За разлика од еболата, којашто зафати мал дел од светот, експертите тврдат дека глобалното достигнување на Covid-19 ќе предизвика бран на слични одлуки кај жителите на многу држави низ светот. Колективните однесувања со големи

Изминативе години владите преговараат за две необврзувачки спогодби за координација на миграцијата и заштитата на бегалците. Меѓународната организација за миграција е дел од системот на ОН и отвори мрежа за миграција за поддршка на владите кои соработуваат и ги исполнуваат своите обврски и права. Нема да се постигне успех сè додека владите не вложат поголеми напори за мултилатерална соработка и промовирање на човековата мобилност на начин што ја рефлектира една од основните цели на ОН: заштитата на човековите права. Современите демократски општества мора да потврдат дека правата на сите мигранти, заедно со олеснувањето на човековата мобилност, се клучна компонента на секоја дискусија за нашиот меѓусебно поврзан свет.

д-р Ненад Танески

Димитрија Џидровски – легендарен македонски пилот



Димитрија Димитар Џидровски се родил веднаш по загинавањето на неговиот татко Симеон, а мајка му Василика починала кога имал 11 години. Останал сирак, а оттаму тргнало и неговото талкање низ животот и борба за преживување и самообразување. Поголемиот дел од својата младост ја минал низ училишни домови и интернати, обезбедувајќи си парче леб, покрив над главата, но и лична училишна надградба. Во такви услови, вниманието му го привлекувал статусот на воените лица во тогашната кралска војска. Донел одлука и побрзал да се запише во Подофицерска школа. Џидро успеал да се запише на оваа школа, но за Џидро, среќата не доаѓала така лесно. Виорот на Втората светска војна го затекнала во оваа школа, кога најголемиот дел од учениците (воени питомци) биле заробени од непријателската војска и транспортирани кон германските логори. По пат, за време на транспортот кон Германија, биле направени и дополнителни проверки на нивните лични документи. Притоа, поради неговото презиме и штипскиот говор,

Димитрија Димитар Џидровски е роден 1923 г. во Штип, а починал 2010 г. во Скопје. Популарниот Џидро, како го именуваа сите поблиски пријатели, влегува во плејадата легендарни македонски пилоти, кои цел живот го посветиле на оваа професија

бил истоварен во Унгарија со третман на Бугарин. Оттаму Џидров се вратил во Македонија. По враќањето често се сретнувал и со членовите од тогашниот аероклуб во Штип. Немајќи сопствен дом и средства за егзистенција, тој наоѓа вработување во поштата во Крушево, но набргу потоа заминал во редовите на партизанската војска. Војната завршила, а неа ја заменило светлото на слободата. Таа со себе носела слободен живот, слобода на движење и слобода на трасирање на сопствените патишта. А, патот на Џидро секогаш водел кон небеските височини. Како поранешен питомец

на Подофицерската школа, човек кој не бил соработник со кралската власт, учесник во НОВ и со чисто досие, бргу бил примен на објавениот конкурс за воени пилоти во новоформираната Демократска Федеративна Република Југославија, подоцна, Социјалистичка Федеративна Република Југославија (СФРЈ). Веднаш по приемот, бил испратен на школување во пилотските школи на СССР. Школувањето му траело во периодот од 1946 – 1948 г., а престојувал во повеќе воздухопловни центри. Најдолго бил на пилотска обука во Киев, каде престојувал повеќе од една година. Се школувал на авионите од типот „Јаковљев – Јак 1, 2 и 3“. Покрај тоа, според тогашните, би рекол меѓународни практики, Џидровски ги направил и првите скокови со падобран. Тоа била втора група избрани југословенски воени пилоти кои биле испратени на дообуки во СССР, главна за ловечки авиони. Пред неговото заминување во СССР, на југословенските простори се случувале и завршните борби на пробивањето на Сремскиот фронт. Во нив учествувале домашни пилоти, но и првите пилоти-ловци дојдени од

Русија. Така, според некои историски документи, воздухопловната команда и југословенските пилоти имале можност да ја споредуваат техниката на пилотирање според рускиот систем на обука во однос на предвоената обука на нашите пилоти, како и нивната надградба во Франција и во Британија. Во анализата било заклучено дека подобра техника на пилотирање и побрз развој имале југословенските пилоти кои во текот на војната биле приклучени кон британските сојузнички воздухопловни сили. Од тие причини, непосредно пред прогласувањето на резолуцијата, Информбирото во 1948 г., била донесена одлука да не се испраќаат повеќе пилоти на обука во Русија. Токму од тие причини, иако Џидровски се вратил како стручен пилот, тој бил повторно воведен во новиот систем на воена воздухопловна обука, во периодот од 1949 до 1951 г. Со новата стручна воздухопловна надградба тој се стекнува со наставнички звања за обука на пилоти на авион и на падобранци. Како наставник и падобранец во падобранскиот баталјон, тој направил над 500 падобрански скокови. Најголемиот број скокови ги направил во Нови Сад – Србија. Дел од нив поединечно, а поголемиот дел во вежбовни падобрански десанти. Целосното воено пилотско образование Џидровски го заокружува во југословенската Воена воздухопловна академија (ВВА) во периодот од 1954 до 1956 година. Тој бил единствениот кој за време на школувањето веќе имал чин поручник. После завршувањето на Академијата бил испратен на служба во Мостар, каде што како воен пилот и наставник работел до 1963 г. Таа година Џидровски е прекомандуван на работа на воениот аеродром „Петровец“ во Скопје, каде е активен воен пилот до 1968 година. Во тој период остварил

налет од над 3700 часови во воздух. Го напуштил военото воздухопловство и со чин мајор, во резерва, преминува во цивилното воздухопловство. Значаен е и податокот што во годините на повоената СФР Југославија, военото воздухопловство било главна потпора на Воздухопловниот сојуз на Југославија, а со тоа и на сојузите на републиките, во смисла на материјално, техничко и кадровско помагање. Причината била едноставна, но значајна. Воздухопловните сојузи на републиките, заедно со аероклубовите, биле главни расадници за регрутирање на нови пилоти за военото воздухопловство. Така и Димитар Џидровски, како тогашен поручник, од 1951 г. па некаде до 1956 г., во улога на искусен наставник за летање на авиони бил распоредуван и во Воздухопловниот сојуз на Македонија. Неговата улога била да помогне во обуката на нови македонски пилоти на авиони. Својата улога на вешт и искусен воен пилот Џидро ја потврдувал со големиот број типови на авиони на кои летал, како на пример : „Јак – 1, 3, и 9“; „УТ – 2“; „Тајгер“; „Бикер“; „Тројка“; „Утва 212“; „Курир“; „Аеро 2“; „Аеро 3“ и други.

По демобилизацијата, тој веднаш се префрла на работа во Стопанската авијација за хемизација во земјоделството „Агрохемизација“ – Скопје, каде останува до 1981 година. Летал како пилот и инструктор на авионите од типот „Антонов АН-2“, а потоа заминал во пензија. Но, ни тогаш не мирува. Заминува во Алжир, а потоа и во Тунис, каде што работи како искусен пилот и инструктор во земјоделска авијација. Таму, во својата летачката книшка ги запишал и авионите од типот: „Дромадер, ЦС – 2“, „Пајпер ТС“, „Г – 164“ и други, со што вкупнот летање во својата кариера го крева на над 7.000 часови минати во воздух.



За својата воздухопловна активност, Димитар Џидровски има добиено низа дипломи, признанија и пофалби од Воздухопловниот сојуз на Македонија. Како пилот на Военото воздухопловство на СФР Југославија, има добиено Орден на тогашна ЈНА со сребрен венец и Медал за заслуги за народот.

Ѓорѓи Чачкиров



Авион „Утва 212“

Авионот „Утва 212“ спаѓа во категоријата на военошколски едномоторни авиони, произведени во првите години на создавањето на СФР Југославија. Тој бил едномоторен клипно-елисен авион, со ниско поставени крила, изработен од дрвена конструкција со вовлекувачки подвоз (тркала) и целосно затворена пилотска кабина. Авионот имал современи аеродинамични линии кои одговарале на намената, односно за напредна обука и тренажа на воени пилоти. Прототипот на овој авион, како и на сродниот „213“ биле произведени во југословенската фабрика „Икарус“ во Земун – Србија. И на двата авиони биле

вградени мотори од типот „Ренџер СВГ-770С-Б1“ со моќност од 330 kW, односно 450 КС. Првите летови на прототиповите на овие авиони биле направени во текот на 1948 година. После успешните пробни летови започнало сериско производство на истите, но во фабриката „Утва“ – Панчево (Србија). Вкупно биле направени 60 авиони од типот „212“ во периодот од 1950 до 1955 година. Основни карактеристики на авионот: Должината на авионот е 9,32 м; растојанието на крилата била 11,00 м, површината на крилата 21,90 м², височината на авионот 3,58 м, максималната брзина при летање 242 км/час, а максимална височина на летање 7.000 метри.



Етнички војни



Во овој момент во светот се актуелни најмалку 45 вооружени конфликти. Според интензитетот на жртвите во 2019 година, може да се поделат на четири категории: три големи војни (над 10 000 жртви), шест војни (1000 - 10 000 жртви), 17 мали војни (100 - 1000 жртви) и 19 судири (помалку од 100 жртви). Поводот за овие конфликти се различни, но 80% од нив имаат етнички или етно-религиски карактер. Заклучокот е дека во Светот денес доминираат етнички војни, а секаде каде постои нестабилен мир најчесто тоа е поради несогласување на луѓето по етничка или етно-религиска основа. Прастарата племенска поделба и одржување на племенски менталитет кај луѓето е се уште главен извор на војни во современото општество. Водени од теоријата дека демократиите не одат во војни едни против други, многу западни аналитичари мислеа дека со падот на Берлинскиот ѕид во 1989 година ќе започне долг период на траен мир во Светот. Меѓутоа, по завршување на Студената војна, во мултиетничките општества започнаа

Најопшта дефиниција за етнички конфликт е недоразбирање за важни политички, економски, социјални, културни или територијални прашања помеѓу две или повеќе етнички заедници. Понекогаш како причина за тоа е постоењето на етничка група која во една држава е мнозинство, а во друга малцинство. Секогаш кога ќе се појави страв за иднината, етничкиот идентитет кој со години бил во сенка повторно добива на сила со будење на старите сеќавања и митови

бројни етнички војни. Со навлегување на демократските процеси во Источна Европа и Азија дојде до фрагментација на држави, национално будење на народи и желба за расчистување на историските неправди. Овие појави предизвикаа домино ефект бидејќи државите се комплексни системи во кои секоја промена има бројни последици. Слабењето на финансиските и политичките капацитети на државите доведе до социјални кризи и менување на односите во етнички хетерогените општества кои претходно биле релативно стабилни. Проблемот настанува кога овие пореметувања на општествената моќ се

доживуваат како етничка или религиска дискриминација што доведува до насилени конфликти за идентитет и права на групите. Хантингтон многу порано предупредил на наивното очекување за политичкиот развој на поранешниот СССР и земјите од Третиот свет. При расправата за судирот на цивилизации, тој нагласил дека етно-религиските конфликти не само што нема да исчезнат, туку допрва ќе станат главна тема на светската политичка сцена. Секоја војна е уништувачка за човекот, но етничките војни се посебно опасни. Тие се карактеризираат со огромно насилство врз цивилното население, редовно прекршување на човековите



Најопшта дефиниција за етнички конфликт е недоразбирање за важни политички, економски, социјални, културни или територијални прашања, помеѓу две или повеќе етнички заедници. Понекогаш како причина за тоа е постоењето на етничка група која во една држава е мнозинство, а во друга малцинство. Секогаш кога ќе се појави страв за иднината, етничкиот идентитет кој со години бил во сенка повторно добива на сила со буђење на старите секавања и митови. Според тоа, етничката војна е резултат на страв за иднината кој е преживеан низ минатото. Поради страв од идна експлоатација, потчинување или маргинализирање, групата која се чувствува загрозувана избира дека е подобро да се

Во Светот не постојат два исти случаи на етнички војни и не може да се формулира една уникатна теорија. Сите се приказна сама за себе и како такви треба одвоено да се гледаат. Многу домашни или внатрешни војни не се етнички по карактер, туку можат да бидат идеолошки и политички каде мотивот е борба за власт и моќ. Давање акцент на етничност во тој случај е само метод кој идеолошките и политичките лидери го злоупотребуваат за мобилизирање на масите заради остварување на крајните цели околу освојувањето или задржувањето на власта. Некои етнички војни почнуваат како домашни, внатрешни војни, а потоа прераснуваат во меѓудржавни доколку се инволвираат соседните земји или други надворешни сили. Во тој случај, дури и да постои етничка димензија, откако би се прелеал во некоја од соседните земји тој станува меѓудржавна војна.

Етничкиот конфликт ги подразбира сите форми на мали и големи акти на насилство помеѓу различни етнички групи во кои етничноста има главна улога. Како посебна категорија на насилство се етничките немири каде иако постојат елементи на политичко организирање, за разлика од етничките војни за кои е потребно време за да добијат на интензитет, најчесто се спонтани и можат лесно да излезат вон контрола на етничките лидери. Притоа, жртвите селективно се избираат исклучиво според припадноста, а насилството ги преминува нормалните граници на однесување, при што доаѓа до спонтано прекршување на човековите права.

Гледиште на реализмот е дека нациите и етничките групи низ целиот свет се осудени да војуваат помеѓу себе само поради тоа што се различни. Етничките војни се должат на племенски менталитет и се производ на стари сметки, а иднината на луѓето

права, воени злосторства, геноцид, етничко чистење, егзодус на цивили и менување на етнографската слика. Но, најлоша последица е фактот што предизвикува долгорочна поделеност помеѓу групите која создава културна, религиозна и етничка нетолеранција што трае со генерации. Ова долгорочно предизвикува нестабилни односи и со тоа го загрозува регионалниот мир. Ниедна од големите катастрофи кои настанаа во дваесеттиот век не настанаа потполно ненадејно. Врз основа на досегашните искуства очигледно е дека етничките војни не настануваат одеднаш и спонтано. Сите етнички војни поминуваат низ ист или сличен процес. Ако се интерпретираат идеологиите на етничките групи возможно е да се земат во предвид националните митови заради предвидување на агресивни вооружени непријателства. Причините поради кои етничките војни не се спречуваат на време со примена на политички средства лежи во нефлексибилноста на државите и занемарување на индикаторите кои укажуваат на можна ескалација на проблемот.

Водени од теоријата дека демократиите не одат во војни едни против други, многу западни аналитичари мислеа дека со падот на Берлинскиот ѕид во 1989 година ќе започне долг период на траен мир во светот. Меѓутоа, по завршување на Студената војна, во мултиетничките општества започнаа бројни етнички војни

спротивстави порано, отколку подоцна. Конфронтацијата во тој случај помеѓу спротивставените групи станува логички оправдана бидејќи етничките групи се чувствуваат несигурни едни од други. Својствено за етничкиот конфликт е тоа што од мирен развод на групите како во поранешна Чехословачка, може да прерасне во невидено дивјаштво како во поранешна СФРЈ.



е запечатена за можноста луѓето да коегзистираат, бидејќи светот се повеќе се фрагментира на мали групи. Главни претпоставки на кои се базираат етничките војни е дека етничките идентитети се прастари, антички и непроменливи, ги мотивираат луѓето да тргнат да се убиваат помеѓу себе, а етничките разлики неминовно водат кон насилство помеѓу групите. Идеалистите сметаат дека сите три претпоставки се погрешни и различноста сама по себе не е причина за етнички војни, туку борбата за власт, моќ, земја и други ресурси. Етничноста е продукт на модерната политика. Иако луѓето отсекогаш имале свој идентитет, религија, јазик и култура, тие почнале да стануваат свесни за припадноста во рамките на поголема група во спротивност од останатите групи, тек за време на модерниот период на колонизација и градењето на модерните држави. Освен тоа, постојат

случаи каде што одредени групи долго време живеат на иста територија, делат ист јазик, слична култура и религија, а сепак како резултат на создавањето на модерната држава дошло до меѓусебна

Етничките војни имаат влијание кое се протега и надвор од државните граници во кои избувнуваат и поради тоа се латентна опасност за стабилноста во регионот. Многу етнички војни почнуваат како внатрешни, со можност да прераснат во меѓудржавни, доколку се инволвираат соседните земји или други надворешни сили

конфронтација поради поделбата на територија, ресурси и моќ. Самиот национализам е модерен сет на идеи и не е стар. Етничноста станува национализам кога ќе бидат вклучени аспирации за монополизирање на земјата, ресурсите и моќта. Според тоа, етничкото размислување во политичкиот живот е продукт на модерниот конфликт за борба за моќ и ресурси и не е антички и прастар.

Етничките војни најчесто се судир помеѓу доминантната и малцинска група. Кога етничките групи не се согласуваат, постојат три можни сценарија: мирољубиво помирување, мирољубива разделба или војна. Мнозинските етнички групи тежнеат кон наметнување на етнокултурен национализам и поистоветување на нацијата со својата група, додека малцинските етнички групи тежнеат кон мултикултурен национализам преку кој би ги оствариле своите права како дистинктивна група во рамки на нацијата. Доколку дојде до војна, мотивот на двете групи секогаш е силен: мнозинската група се бори за да ја одржи или зацврсти својата позиција во државата, а малцинската се бори за поголемо учество во власта, самоконтрола и подобар статус во државата во однос на претходниот. Бидејќи овие конфликти е познато дека се со низок интензитет, како и многу други внатрешни (граѓански војни), може да траат многу подолго отколку вообичаените меѓудржавни војни. Етничките војни според целта на завојуваните страни може да бидат сецесионистички, иредентистички и војни за поделба на моќ и ресурси во државата. Трите цели не мора да бидат крајни и обично меѓу себе се надополнуваат. Додека првите два



се закана за интегритетот на државите и менување на меѓународните граници, војните на борба за моќ и ресурси се водат за доминација на групите внатре во државата. Меѓутоа, дури и првичната борба за моќ и ресурси, откако една етничка група ќе се зацврсти на одредна територија и стекне можност за самостојно располагање на ресурсите, може да прерасне во барање за самоопределување, поширока автономија и сецесија. Оттука, секое несогласување помеѓу етничките групи е реална опасност за стабилност и одржливост на државата. Етничките војни имаат влијание кое се протега и надвор од државните граници во кои избувнуваат и поради тоа се латентна опасност за стабилноста во регионот. Многу етнички војни почнуваат како внатрешни, со можност да прераснат во меѓудржавни доколку се инволвираат соседните земји или други надворешни сили. Етничките војни можат да бидат превенирани и разрешени, што се потврди во пракса со инволвирањето на меѓународната заедница во етничките војни кон крајот на изминатиот век. До сега, меѓународната заедница во многу случаи реагираше селективно. Постои критика дека оваа инертност е всушност одговорна за избувнување на некои етнички војни. Бидејќи патот до војна се одликува со свои фази, обично може да се предвиди и да се очекува дека ќе избие. Главен проблем на задоцнетото интервенирање на меѓународната заедница е



Главен проблем на задоцнетото интервенирање на меѓународната заедница е недостатокот на правни механизми за интервенција на странски сили, така што интервенцијата во некои етнички војни следува откако војната ќе добие таков размер што штетата е веќе голема

недостатокот на правни механизми за интервенција на странски сили, така што интервенцијата во некои етнички војни следува откако војната ќе добие таков размер што штетата е веќе голема.

За време на Студената војна, меѓународната заедница се воздржуваше од интервенции и мешање во внатрешните работи на други држави. Меѓутоа, со појавата на етничките војни и воскреснување на геноцидот, масакрите и етничкото чистење во 90-тите години, се постави прашањето дали меѓународната заедница треба да остане настрана заради почитување на суверенитетот на државите. Некои хуманитарни катастрофи се случиле бидејќи меѓународната

заедница чекаше до последен момент државите да ги исцрпат сите методи, што е погрешно бидејќи, доколку штетата е преголема и односот на етничките групи се влоши премногу, тоа само ќе ја отежне постконфликтната интеграција, помирувањето и градењето мир. Затоа, повредувањето на суверенитетот на државата се смета за оправдано и легитимно доколку има појава на сериозно кршење на човековите права или војната има тенденција да влијае врз односите во опкружувањето и регионалниот мир. Доколку државите не можат сами да постигнат мирољубиво решение, интервенцијата како метод да се заштитат човековите права се смета за етички оправдана и меѓународната заедница има обврска да го стори тоа.

Ѓорѓи Вељовски





Урбана безбедност

Урбанизација, миграции и економски развој

Урбанизацијата на просторот е стара колку и самото човештво. Во текот на својот развој човекот почнал да го урбанизира просторот и да ги користи благодетите коишто ги нуди истиот. Со урбанизацијата се појавува и миграцијата од руралните средини во урбаните средини. Самата урбанизација и миграција заемно се поврзани и обусловени од развојот на градовите кои се главниот двигател на севкупниот политички, демократски, економски, технолошки, социјален, образовен, културен и друг развој на државата. Во минатото, градовите се ширеле во одредени рамки, најчесто по хоризонтала. Меѓутоа, со развојот на градежништвото и материјалите за градба, градовите почнуваат да се „издигнуваат“ и по вертикала преку зголемување на катноста на објектите. На тој начин се врши ограничување

Урбаната безбедност е тесно поврзана со миграцијата на населението која се одвива во рамките на една држава т.н. внатрешна миграција, односно миграција од село во град. Исто така, многу актуелна е и онаа миграција свртена кон надвор, кога луѓето во потрага за подобар живот ја напуштаат својата родна држава и заминуваат во друга држава

на ширењето на градовите врз обработливото земјиште, се заштитува околината и природата, меѓутоа се „смалува потребниот животен простор“ на населението. Ваквиот предизвик е

посебно значаен за градовите на тлото на Европа кои со текот на времето постепено се развивале. Во текот на нивниот развој тие ги достигнале нивните максимални граници на ширење и одржливост. Нивната наследена и зачувана инфраструктура и архитектура најчесто е заштитена и прогласена за културно и историско наследство. Тоа значи дека се ограничени сите градежни потфати кои би ја видоизмениле таа архитектура. Тоа, пак, од друга страна го наметнува предизвикот со надградба и потреба од прием на ново население. Практиката покажа дека „старите градови“ на европско тло, а посебно на Балканот, имаат сериозен предизвик со нивната апсорпциска моќ на ново население поради лимитираниот простор и старата архитектура и инфраструктура. Добро ни е познато дека градовите на Балканот и низ Европа се мошне

Со урбанизацијата се врши брза транзиција на населението од природните рурални области во вештачки изградената градска инфраструктура. Самата градска средина бара и изградба на придружна инфраструктура која ќе го поддржува животот во градовите



стари градови кои не биле проектирани за брз раст на населението. Нивната инфраструктура е проектирана за одреден број на население на одреден простор. Самото „растење“ на градовите со ново население исфрла на виделина и нови предизвици поврзани со урбанизацијата, миграцијата и урбаната безбедност. Меѓутоа, можат да се издвојата неколку фази во развојот на овие градови кои биле поттикнати од миграцијата и урбанизацијата, а се проследени и со примена на механизмите на урбаната безбедност. Генерално, овие градови доживеаја неколку бранови на миграција во поновата историја кои силно влијааа на нивната урбана безбедност, но и на квалитетот на живеење. Првиот бран на урбанизација е поврзан со забрзаната индустријализација во средината на минатиот век, кога голем дел од индустриските објекти се градеа во непосредна близина на големите градови. Самата индустријализација бараше и ново население кое ќе работи во тие индустриски постројки. Приливот на население побарува и потреба од изградба на нови станбени објекти за домување, нова патна, комунална и друга инфраструктура, зголемена потреба на енергија и ресурси и слично. Тоа, неминовно, предизвика и ширење на градовите кон надвор, при што најголема штета претрпела природната околина и биодиверзитетот околу самите градови. Следниот посериозен бран на ширење и урбанизација на градовите и зголемување на нивната популација е поврзан со глобализацијата и појавата на интернетот. Овој бран на ширење на градовите се одвива „кон внатре“, при што се узурпира и градското зеленило или во вертикала кон „горе“, при што се зголемува катноста на постојните објекти за неколку пати. Притоа, не се почитуваат градежните и животни стандарди, односно не се води доволна сметка за проширување на останатата придружна комунална

инфраструктура, како и за потребното зеленило за секој објект. На тој начин урбанизацијата може сериозно да ја наруши безбедноста на граѓаните и потребниот животен простор. Овој проблем е предизвикувачки, посебно во ситуации на природни непогоди и други катастрофи, при што се јавува опасност населението да не може да се засолни на сигурно место додека трае опасноста. Генерално, со урбанизацијата се врши брза транзиција на населението од природните рурални области во вештачки изградената градска инфраструктура. Самата градска средина бара и изградба на придружна инфраструктура која ќе го поддржува животот во градовите. Бара поголема количина на вода, енергија, храна, патна инфраструктура, комунална инфраструктура, предизвикува загадување на воздухот, на земјата, на водата и слично. Со урбанизацијата се уништува и зеленилото кое, пак, се заменува со бетонски и други градби, при што доаѓа до микроскопски и мезомасни зголемувања на температурите во урбаните средини во

споредба со рурални региони. Ваквите промени резултираат со потенцијални негативни последици за локалните и глобалните заедници кои се поврзани со одржливоста и традиционалниот начин на живеење. Главно прашање кое се наметнува е како да се балансира и да се поддржи растот на урбаните заедници, без притоа да се наруши постојниот природен баланс на одржлив начин. Односно, потребно е да се балансира меѓузависноста на инфраструктурата што се користи за поддршка на растот на урбаните региони и нејзините еколошки, социјални и економски последици врз околината на големите градови. Овие предизвици со урбанизацијата се највпечатливи во земјите во развој каде што се депопулизира внатрешноста на државата на сметка на ширењето на градовите. Најдобар пример за тоа е забрзаната урбанизација на Кина каде што интензивно се урбанизира просторот и голема маса на луѓе мигрира од руралните области во новите градски урбани средини. Самата урбанизација има свои предности и поддржувачи, но и свои предизвици



и противници. Отпорот и презирот кон урбанизацијата е од населението кое не сака да се откаже од својот традиционален начин на живеење. Дел од предностите и предизвиците на урбанизацијата и миграцијата поврзани со урбаната безбедност на градовите ќе ги елаборираме подолу во текстот. Големите градови го држат приматот на концентрираниот економски развој, динамизам, предвидливиот пристап до услугите и можностите за развој на демократско општество. Тие се промотори на економската, политичката, културната, образовната, технолошката, политичката, финансиската и друга моќ, но овозможуваат и побрз пристап до потребните услуги и поквалитетен живот на населението. Квалитетот на живот што го нудат урбаните средини е дополнителен стимул за интензивирање на миграцијата од малите во големите урбани средини. Брзината на економскиот развој и урбанизацијата варираат од земја

Економскиот развој и урбанизацијата на големите градови продуцираат и низа предизвици поврзани со урбаната безбедност, екологијата и животната средина како што е слабиот квалитет на домовите за живеење, криминалот, загадувањето и преоптовареноста со сообраќај

до земја и од регион до регион, а зависат и од големината на државата. Економскиот развој и урбанизацијата на големите градови продуцираат и низа предизвици поврзани со урбаната безбедност, екологијата и животната средина, како што е слабиот квалитет на домовите за живеење, криминалот, загадувањето и преоптовареноста со

сообраќај. Светската банка потенцира дека не постои земја која се развива без индустријализација и модернизација, посебно на големите градови. Големите градови ја имаат моќта на иновациите, да создаваат богатство, да го унапредуваат квалитетот на живот и да вдомат голем број луѓе на мал простор, но во исто време користат и многу ресурси по глава на жител отколку руралните средини.

Урбанизацијата на големите градови влијае на повеќе начини врз економскиот развој на државата. Прво, градовите играат важна улога во структурата на економијата и на општеството во развиените држави и во земјите во развој, преку давањето можност луѓето да уживаат во благодетите на образованието преку развојот на нови технологии, на вработувањето преку креирањето на нови работни места и преку поквалитетната здравствена заштита. Концентрацијата на луѓе на толку мал простор ја прави урбанизацијата многу важен фактор на бизнисот и силно влијае врз намалувањето на трошоците за производство на одреден производ и на услугите. Концентрацијата на населението во урбаните средини овозможува полесен пристап до финансиите, до промовирањето на бизнис идеите и овозможува поголемо ниво на услуги и пазар за почнување на бизнис. Тоа, пак, побарува способност за привлекување на работници во производствениот сектор, алоцирање на соодветни работни места за работниците, како и можности за развој на нивните вештини и способности. На тој начин урбанизацијата ја поттикнува миграцијата на високо квалификуваните и талентирани луѓе во големите градови, не само од руралните области, туку и од другите држави. Преку миграцијата значително се унапредува трансферот на информации, технологии и финансии на областите каде мигрантите се населиле.

Урбаната безбедност е тесно поврзана со миграцијата на населението која се одвива во рамките на една држава т.н. внатрешна миграција, односно миграција од село во град. Исто така, многу актуелна е и онаа миграција свртена кон надвор, кога луѓето во потрага за подобар живот ја напуштаат својата родна држава и заминуваат во друга држава. Овој процес е особено изразен во Западниот Балкан, каде најголеми мигранти се младата високо едуцирана и најработоспособна популација. Овој процес на масовна миграција доби на интензитет во последните децении, а свој придонес во тоа има засиленото влијание на социјалните медиуми, интернетот и глобализацијата од една страна, но и



нестабилните политички и економски состојби во матичните држави. Најголеми носители на ваквата забрзана миграција се младите луѓе, посебно оние кои својата едукација ја остваруваат во градските образовни установи. Вообичаено во големите градови се концентрирани и престижните универзитети кои нудат и поквалитени и попросперитетни можности и престиж. Генерално, младата популација континуирано е во движење во рамките на нивниот образовен, животен и работен процес. Приливот на ново население во градовите побарува нова урбанизација на просторот, нова инфраструктура, место каде што ќе живее тоа население, нови услуги, нови културни настани, спортски активности и слично. Урбанизацијата е трансформативен процес кој е синоним на модернизацијата и развојот. Во најголем број случаи, земјите се урбанизираат, тие стануваат понапредни, поразвиени и попросперитетни. Во текот на педесеттите години од минатиот век, околу 30% од светското население живеело во урбаните средини. Се проценува дека до 2030 година, околу 60% од светското население ќе живее во градовите. Предизвикот добива на тежина затоа што податоците покажуваат дека 1,3 милиони луѓе неделно мигрираат во големите градови или, на годишно ниво, тоа е околу 67 милиони луѓе. Се проценува дека миграцијата на населението во градовите во земјите во развој ќе се одвива со просечна годишна стапка од 2,4% за разлика од 1,2% во развиените држави. Тоа значи дека до крајот на 2030 година, околу 5 милијарди луѓе од светската популација ќе живеат во големите градови (Golden, 2004, According to the World Bank, 2015, the expected number of people living in cities will rise to six billion by 2045, an increase of two billion urban inhabitants. With over 80 percent of global GDP will be generated in cities, urbanization will contribute to the sustainable growth if the increasing productivity will be well managed, thus enabling innovation and implementation of new ideas, Nguyen and Nguyen, 2018:316). Се проценува дека популацијата во градовите ќе се зголемува со побрзо темпо отколку вкупната популација на државите и тие ќе останат поурбанизирани за разлика од земјите во развој. Тоа ќе претставува сериозен предизвик за останатите 40% од светската популација за да обезбедат доволно храна, вода и енергија за сите. Урбаните области зафаќаат само 2% од површината на



Се проценува дека до 2030 година, околу 60% од светското население ќе живее во градовите. Се проценува дека миграцијата на населението во градовите во земјите во развој ќе се одвива со просечна годишна стапка од 2,4% за разлика од 1,2% во развиените држави. Тоа значи дека до крајот на 2030 година околу 5 милијарди луѓе од светската популација ќе живеат во големите градови

Земјата, но користат многу голема количина на ресурси. Приливот на ново население во градовите предизвикува и континуирано зголемување на квалитетот на животот. Квалитетот на живеење зависи пропорционално со зголемувањето на бројот на население на урбаното место. Имено, ако популацијата на едно урбано место се зголемува за 20%, тогаш за исто толку се зголемува и квалитетот на живеење во тоа урбано место. Тоа значи дека во тоа урбано место за 20% се зголемил бројот на културни објекти, трговски центри, производствените капацитети, услужните дејности, образовните објекти и друга инфраструктура и услуги.

д-р Игор Ѓорески





Мисија на Голанската Висорамнина (1974 - ?)

Голанската Висорамнина лежи на разграничувањето на Сирија, Израел, Јордан и Либан, а под израелска окупација е од после војната во 1967 година. Површината на оваа висорамнина е околу 1800 квадратни километри, а нејзината стратегиска важност е од големо значење и за Сирија и за Израел. Во тој регион, од 1948 година била активна мировната мисија UNTSO, на која после војната во 1973 година ѝ се придружила и мисијата UNDOF. Во Арапско-израелската војна во 1967 година, израелско-сириската граница првите 2-3 дена била мирна. Тоа во потполност му одговарало на Израел кој тежиштето на нападот го насочил кон Египет. Израелско-сириската граница е активирана подоцна, откако Израел ја стабилизирал ситуацијата на другите два фронта. Израелците, на 8 јуни започнале масовен напад врз сириските позиции на Голанската

Ненадејниот напад на арапските земји врз Израел во октомври 1973 година, во почетната фаза имал некаков успех, но после израелскиот противудар, арапските земји биле поразени. Мисијата UNDOF е основана во мај 1974 година, со задача за раздвојување на израелската и сириската војска на Голанската Висорамнина

Висорамнина, пробивајќи ја сириската одбрана од три страни и создавајќи услови за продор кон внатрешноста на Сирија. Следниот ден израелската армија со хеликоптерски десанти, источно од Тиберијското Езеро, го зазеле градот Kuneitru, а со заземањето на местото Bontonin ја

запоседнале целата висорамнина. Во февруари 1970 година, со државен удар на власт во Сирија дошол Hafez al-Assad. И во Египет дошло до промена на власта, имено после смртта на Naser, на чело на земјата дошол дотогашниот потпретседател Anwar al Sadat. Со материјална поддршка на Советскиот Сојуз и финансиска од Саудијска Арабија и Кувајт, Египет и Сирија ги обновиле своите воени ефективи кои настрадале во шест-дневната војна во 1967 година, односно во текот на т.н. војна на исцрпување од 1969/1970 година. Летото 1972 година Садат побарал напуштање на Египет од советските воени советници, оставајќи си себеси поголем маневарски простор за понатамошните потези. Во октомври истата година, од Главниот штаб на египетската армија побарал создавање на План за ограничен напад на Израел. Обидот на египетскиот министер за одбрана

Sadeqa, да ја спречи војната со образложение дека Египет сеуште не е способен воено да му се спротивстави на Израел, резултирал со негова смена. Во Израел пак, во март 1969 година, на чело на владата дошла бескомпромисната Golda Meir. Но после војната во 1973 година, Meir и нејзината влада биле присилени на оставка, после што таканаречената Агрантова комисија од израелскиот парламент, забележала низа пропусти во одбранбените подготовки на земјата.

До пролетта 1973 година, во генералштабовите на Египет и Сирија бил разработен план за напад на Израел, наречен BADR. Со цел да ги збуди израелските разузнавачи, Египет за трупане на своите воени сили во регионот на Суецкиот Канал, ја искористил однапред најавената годишна воена вежба. Израелското раководство проценило дека нема да има војна, и покрај регистрираните раздвигувања на египетската и сиријската армија во летото 1973 година и низа други индикации. Тоа било како последица на лажните и погрешно интерпретираните разузнавачки податоци кои говореле дека никаква војна не доаѓа во предвид, особено не во текот на месецот за Рамазан, и дека евентуален напад сигурно ќе биде успешно одбиен во почетната фаза.

Нападот на арапските армии на Израел започнал во попладневните часови на 6-ти октомври 1973 година. Војната започнала на најголемиот еврејски празник Yom Kippur, заради што го добила и името Jomkipurska војна. Во исламскиот свет е позната како Рамазанска војна, додека во западните медиуми најчесто се споменува како Четврта израелско-арапска војна. Нападот започнал во необична доба од денот, бидејќи арапските воени планери сметале дека Израел после падот на мракот, нема да биде способен да изведе сериозен противнапад со своите воени авиони.

Двете арапски армии, потпомогнати со помали единици од Мароко, Тунис и Судан, успешно го преминуваат Суецкиот Канал. На северот, сиријската армија засилена со една ирачка дивизија и две бригади од Саудијска Арабија, нападнале во реонот на Голанската Висорамнина и речиси ја достигнале линијата на разграничување од пред војната во 1967 година. И покрај бројната и техничка надмоќ, Сиријците не успеваат да ги ликвидираат израелските џебови на отпор и да ја стават под свој надзор целата висорамнина, што после ќе се покаже како многу кобно за сириските



единици. Освен борбите на копно, на 7 октомври се случила и мала поморска битка помеѓу израелските и сириските бродови кај местото Latike, во која сириските бродови се поразени.

За текот на операцијата била од големо значење и американската дипломатска иницијатива, која се огледала во интензивната комуникација помеѓу Садат и американскиот државен секретар Кисинџер. Случувањата на боиштето, освен египетската неодлучност, ги одредила и лошата координација помеѓу сирискиот и египетскиот врховен штаб, што на израелската армија ѝ овозможила доволен простор за консолидација. Четириесет и осум часа од почетокот на борбите биле мобилизирани половина од израелските ефективи, а за пет дена била извршена потполна мобилизација, со што биле создадени услови за почеток на противнапад. Израелскиот главен штаб бил свесен дека ограничените воени ефективи не дозволувале водење на офанзивни операции против Египет и против Сирија, затоа одлучил прво да се посвети на помалку опасниот противник, односно на Сирија. За израелската

офанзива против Сирија помогнало и египетското мирување во регионот на синајското боиште, што на Израел му овозможувало непречена воена концентрација на Голанската Висорамнина. Во тешки борби до 14 октомври израелските единици ги вратиле под своја контрола подрачјата изгубени претходниот ден. Ја преминале сириската граница и навлегле десетина километри длабоко на сириска територија. После победата на северното боиште, израелската воена команда ги прегрупира своите сили, префрлајќи ги на јужносинајското боиште каде тешко биле поразени и Египќаните. Американскиот државен секретар Кисинџер, кој во текот на кризата имал одлучувачка улога во водењето на дневна дипломатија, извршил притисок врз Израел за да ја поштеди опколената египетска армија од потполно уништување. Таа дипломатска активност на Кисинџер подоцна довела и до приближување на Египет и на Израел, односно до потпишување на Кемпдејвидскиот договор.

(Продолжува во наредниот број)

м-р Симеон Митрев

Посета на Центарот за обука на вода

Министерката за одбрана Радмила Шекеринска ги посети припадниците на Армијата во Центарот за обука на вода во Охрид. Таа, во своето обраќање истакна дека, членството во НАТО и зголемените буџети даваат шанса многу повеќе да се инвестира во сите единици и во различни специфични делови од Армијата. „Покажавме три години по ред дека одбранбените буџети можат да растат, а тоа значи дека можеме да обезбедиме и подобри услови, подобри методи за работа“,

истакна министерката Шекеринска. Со зголемувањето на буџетите и зголемувањето на приходите, расте и интересот да се биде дел од Армијата. Министерката информираше дека на последниот Конкурс за професионални војници за 70 места, пријавени беа над 700 кандидати, што овозможува да се изберат најдобрите и најквалитетните. Во Центарот за обука на вода, министерката се осврна и на набавката на основна опрема за припадниците на Армијата, униформа и чизми, за што, рече, целта е да

се реализираат редовни набавки и обновување на оваа основна опрема. Дополни дека во моментот се реконструираат три објекти, и дека вакви реконструкции ќе продолжат, имајќи предвид дека Армијата поседува објекти кои се стари и по 50 до 60 години. Министерката Шекеринска на припадниците на Армијата им се заблагодари за учеството во активностите поврзани со вонредната состојба и им порача дека како НАТО војници и офицери, од нив се очекува многу, но и со право ќе добијат и повеќе и подобро.





Пловило VICTA, класа за пренос на диверзанти - нуркачи

Во септември 2019 година, компанијата „SubSea Craft“ од Обединетото Кралство, за првпат на јавноста го прикажа пловилото VICTA класа за пренос на диверзанти-нуркачи, кое е наменето исклучиво за одбранбени и безбедносни организации. При проектирање на пловилото VICTA се водело сметка да поседува стелт-карактеристики, голема пловна брзина, голема маневралност при површинска и подводна пловидба, голема автономија на пловидба и универзални можности како пловило за инфилтрирање, односно транспорт на диверзанти- нуркачи. Исто така, димензиите и тежината на пловилото се проектирани да одговараат на ISO стандардот на бродските транспортни контејнери, со цел лесно и дискретно превезување на пловилото, можноста да се превезе со транспортниот авион C-130 и надворешно да се превезува со тешкиот транспортен хеликоптер „CH-47 Chinook“. Дизајнот на пловилото VICTA е изведено со помош на UK Navel Architects BAR Technologies, а за изработка на истото се користат најсовремени композитни материјали кои поседуваат голема цврстина и можност да издржат големи притисоци и оптеретувања на конструкцијата при површинска и при подводна пловидба. На прамецот од пловилото се планира вградување на сонарниот систем Vigilant FLS, кој поседува можност за режим на работа од 2D и 3D пребарување и визуелна презентација со прикажувачко поле од 90°, кои ќе се презентираат на двата дисплеи од командната табла во кабината. При 2D режимот на работа сонарот има дострел од 1,5 km, додека при 3D има дострел од 600 m. Во предниот дел пловилото поседува транспортен простор за сместување на потребна опрема, а на неговиот горен дел има вграден отвор за пристапување. Транспортната кабина поседува 4 реда, секој со по 2 седишта за сместување на екипажот и диверзантите- нуркачи. Пристапот во внатрешност на патничката кабина се изведува преку вкупно 4 врати вградени по 2 од бочните страни на пловилото. Но, со цел полесно напуштање на пловилото кога е под вода, над секој од диверзантите- нуркачи има отвор на кровот, а за екипажот има еден поголем едноделен отвор. Инаку, седиштата се производ на компанијата „Ulman Dynamics“ и се анатомски лиени со вграден напреден систем за амортизација, со цел обезбедување удобна пловидба при големи брзини на површинска пловидба. Седиштата се поставени на шини, со цел овозможување брза и едноставна реконфигурација на внатрешноста според потребите на

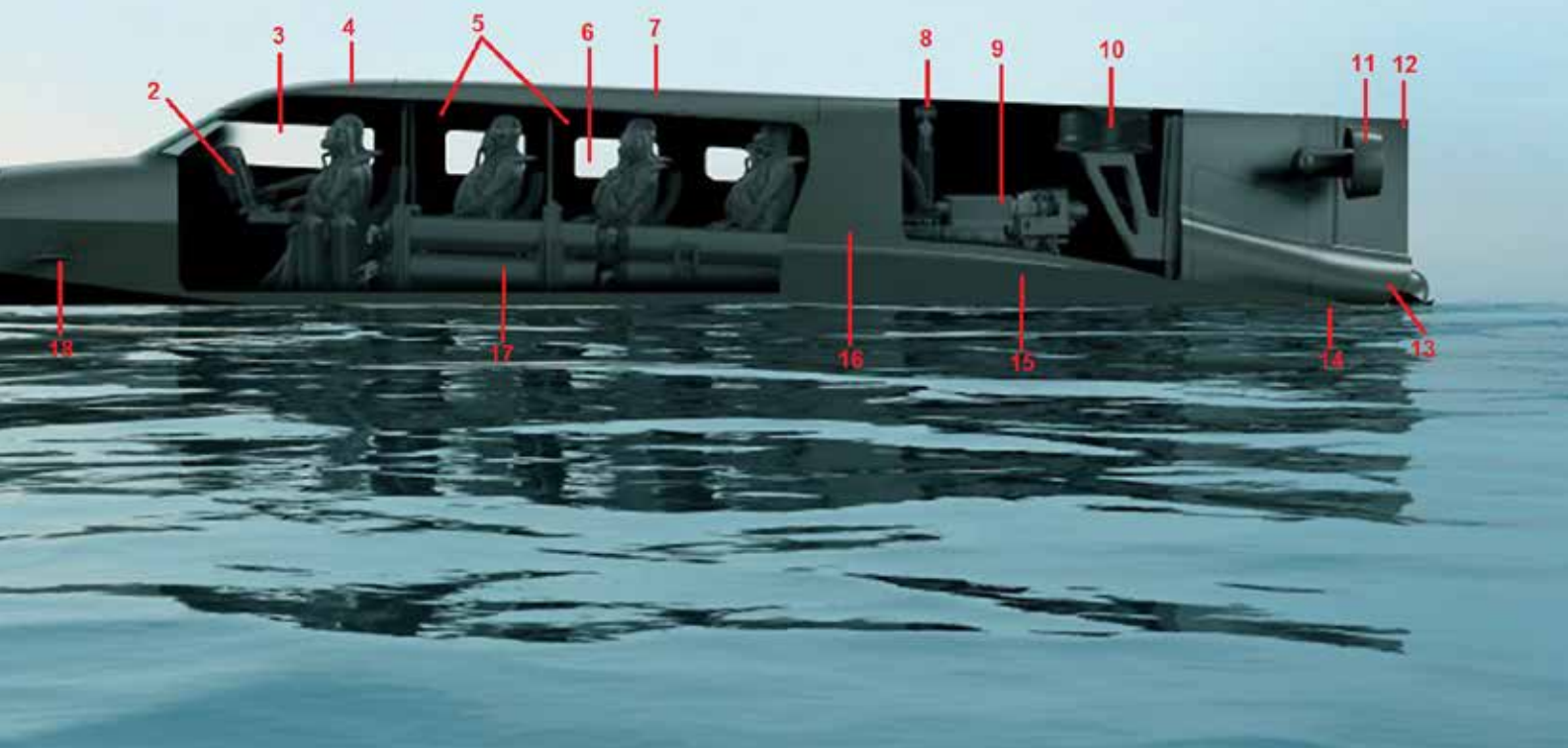
мисијата. За потребите на двочлениот екипаж на водоотпорната контролната табла се вградени дупли команди за управување и 2 повеќенамески колор дисплеи на кои се прикажуваат виталните перформанси, дијагностиката и информации за статусот на екипажот, додека управувањето на пловилото се изведува преку современ повеќефункционален команден систем и електрични команди кои вообичаено се користат кај леталата, односно Fly-By-Wire, развиен од „BAR Technologies“. Внатрешно, во кабината е вграден и систем од боци за подводно дишење, што практично овозможува 4 часа дишење на екипажот и на диверзантите- нуркачи (со 20% резерва), кога VICTA е во подводно пловење. Благодарение на големиот број прозорци, овозможена е одлична прегледност од внатрешноста.

Во задниот дел како главен погон во пловилото VICTA, е вграден еден дизел мотор Seatek 725 Plus, со моќност од 533 kW (во комбинација со трансмисијата ZF 220), кој го погонува waterjet погонот Rolls-Royce Kamewa FF37. За подводна пловидба се користат два електрично погонувани пропелери со моќност од 20 kW, а за прецизна подводна контрола (нивелација и маневрирање при подводно пловење) при мала брзина се користат 4 хоризонтално поставени пропелери од моделот Copenhagen (по еден вграден на предните и на задните хидроплани. При подводната пловидба за да можат ефикасно и сигурно да функционираат електрично придвижувачките пропелери и електронските уреди во пловилото, во посебно многу издржливо титаниумско куќиште се вградени Li-ion акумулатори, со моќност од 140 kW и електронските контролно управувачки системи. Инаку моќните Li-ion акумулатори овозможуваат 4 часовна работа при подводна пловидба и автономија на подводно движење од 25 наутички милји. Транзицијата на VICTA од површинска во подводна пловидба се остварува за 2 минути, а притоа целата кабина се исполнува со вода. Потоа, уште 2 минути се потребни за да се достигне максимална длабочина на пловење од 30 m. Во опремата на пловилото би требало да биде вграден електронскооптички перископ, радар, современ сателитски навигациски систем, современ дигитален data link-комуникациски систем и друго. Но, не е објавено дали пловилото ќе поседува можност од заштита при негово детектирање од непријателот, односно систем со мамки или оружје за одбрана.

Ивица Дамески



1. Товарен простор со отвор на горниот дел
2. Водоотпорен команден пулт со 2 повеќенамески колор дисплеи и дупли команди за управување
3. Управувачки оддел за пилотот-кормилар и навигаторот
4. Отвор на кровот
5. Две бочни врати од секоја страна на транспортниот простор за диверзантите-нуркачи
6. Транспортен простор за диверзантите-нуркачи
7. Отвори на кровот од транспортниот простор за диверзантите-нуркачи



8. Електронски оптички перископ
9. Главен погон дизел-мотор „Seatek 725 Plus“, со моќност од 533 kW
10. Радар
11. Главни потиснувачи- пропелери кои работат на струја, наменети за подводна пловидба
12. Вертикален хидроплан
13. Waterjet-погон „Rolls-Royce Kamewa FF37“
14. Хоризонтални хидроплани
15. Резервоари за гориво
16. Специјални композитни материјали
17. Боци за дишење за екипажот и на диверзантите-нуркачи
18. Предни хидроплани за управување, опремени со помошни потиснувачи-пропелери

ТАКТИЧКО-ТЕХНИЧКИ КАРАКТЕРИСТИКИ НА ПЛОВИЛОТО VISTA	
ЕКИПАЖ	2 членови + 6 гњурци
ДОЛЖИНА	11.95 m
ШИРОЧИНА	2.3 m
ВИСОЧИНА	2 m
ПОТОНАТОСТ ПРИ ПОВРШИНСКА ПЛОВИДБА	60 sm (со 2 члена 64 sm)
ТЕЖИНА	6.919 тони
МАКСИМАЛНА ТЕЖИНА	9.315 тони
ГЛАВЕН ПОГОН	еден дизел мотор Seatek 725 Plus, со моќност од 533 kW, со трансмисија ZF 220
WATERJET-ПОГОН	Rolls-Royce Kamewa FF37
РЕЗЕРВОАРИ ЗА ГОРИВО	900 литри (2 x 450 литри)
АВТОНОМИЈА ПРИ ПОВРШИНСКО ПЛОВЕЊЕ	250 наутички милји
АВТОНОМИЈА ПРИ ПОДВОДНА ПЛОВИДБА СО ЕЛЕКТРИЧНИОТ ПОГОН	25 наутички милји
МАКСИМАЛНА ПОВРШИНСКА ПЛОВНА БРЗИНА	од 30 до 40 јазли (во зависност од условите и товарот)
МАКСИМАЛНА ПОДВОДНА БРЗИНА	8 јазли
КРСТОСУВАЧКА ПОДВОДНА БРЗИНА	6 јазли
ДЛАБОЧИНА НА ПЛОВЕЊЕ	30 m
БАТЕРИИ ЗА ПОДВОДНО ПЛОВЕЊЕ	„Li-ion“, со моќност од 140 kWh
МОЌНОСТ НА ГЛАВНИ ПОТИСНИЦИ-ПРОПЕЛЕРИ И НА 4 -ТЕ ХИДРОПЛАНИ	2 од по 20kW и 2x3.5 kW 2x2 kW
ТРАНЗИЦИЈА ОД ПОВРШИНСКО ВО ПОДВОДНО ПЛОВЕЊЕ	2 минути



Хеликоптер „Bell 412“

Развојот на хеликоптерот „Bell 412“ започнал во доцните 1970-ти, со тоа што два модели на „Bell 212“ биле модифицирани во 412 прототипи. Првиот од двата прототипи полетал во август 1979 година. Првичниот модел („Agusta Bell AB 412“) е сертифициран во јануари 1981 година, а испораките започнале веќе во текот на истиот месец. Во долгогодишното производство, направени се над 869 модели Bell 412 (вклучувајќи 260 модели произведени во AgustaWestland). Неколку воени, цивилни и повеќенаменски варијанти на хеликоптерот се во функција, вклучително и за противпожарна заштита, во службите за итни случаи, во полицијата, за пребарување и спасување, за потребите на крајбрежна стража, како воздушна амбуланта, како и за надзор од воздух. Постојани надградби се вршат на „Bell 412“, почнувајќи од модернизирање и испитување на конструкцијата, авиониката, моторите и сите динамични компоненти на хеликоптерот. Моделот 412 бил дополнително модифициран во други понапредни

варијанти. Верзијата 412SP (Special Performance) имала поголем капацитет на гориво, поголема тежина на полетување со одредени модификации на местата за седење. Во 1991 година, варијантата 412HP (High Performance) со подобрен пренос ја заменил оваа верзија. И поновата верзија 412EP (Enhanced Performance), била опремена со двоен дигитален автоматски систем за контрола на летот и IFR можност (систем за летање

во инструментални услови). Една од поновите варијанти е претставена во 2013 година, а тоа е моделот 412EP1 кој вклучува електронска, дигитална контрола на моторот, подобра изведба на лебдењето, како и модерен систем за прикажување на елементи од системите (Glass Cockpit Display System) сличен на моделот Bell 429. Првично, доставените верзии од овој тип во Кина во текот на 2015 година, биле опремени со противпожарен



систем, дигалка, карго кука, светло за пребарување, за потребите на итната медицинска помош, вклучително и опрема и системи за заштитата на шумите, спасување во итни случаи и реализација на мисиите за спроведување на законот. Интересно е дека современите текови бараат варијанти од хеликоптер за потребите на туризмот како и чартер летови за ВИП или бизнис потребите.

Од друга страна, одредени воени воздухопловства го тргаат од употреба овој тип на хеликоптери. Така од 1 јануари 2015 година, холандското министерство за одбрана се обиде да ги стави вон употреба хеликоптерите за пребарување и спасување, поради воведувањето на новиот поморски хеликоптер NHIndustries NH90.

Хеликоптерот е на големо во употреба во полициските единици. Служи за реализација на различни мисии кои се движат од пребарување и спасување на копно и на море, откривање на зрачење во обид да се заштитат населените места од закани со нуклеарна бомба, собирање разузнавачки информации, контра тероризам и други мисии за спроведување на законот, со цел заштита на граѓаните во големите населени места.

Варијанти на хеликоптерот

Повеќе познати варијанти се произведени од овој тип. Палетата е широка и разновидна, а дел се однесува на следните модели: „Bell 412“ (Standard Model), „Bell 412SP“ (Special Performance), „Bell 412HP“ (High Performance), „Bell 412CF / CH-146 Griffon“ (за потребите на канадските воздухопловни сили), „Bell 412EP“ (Enhanced Performance), „Bell 412EPI / Glass Cockpit Version“ (со електронски контролирани мотори), „Bell Griffin HT1“ (за потребите на кралските воздухопловни сили на Велика Британија), „Bell Griffin HAR2“ (за потребите на барање и спасување на кралските воздухопловни сили на Велика Британија), „Agusta-Bell AB 412“ (цивилна варијанта произведена од компанијата „Agusta“ во Италија), „Agusta-Bell AB 412EP“ (италијанска верзија на Bell 412EP), „Agusta-Bell AB 412 Griffone“ (воена повеќенаменска варијанта произведена од компанијата „Agusta“ во Италија), „NBell 412“ (индонезиска варијанта на „Bell 412“) и многу други.

Карактеристики на хеликоптерот

Структурата на хеликоптерот „Bell 412“ вклучува повеќе безбедносни карактеристики, и тоа: цврста конструкција, уред за заштита од жици, двојни електрични, хидраулични



Хеликоптерот „Bell 412“ е воздухоплов од минатиот век, широко експлоатиран повеќенаменски хеликоптер кој потекнува од семејството „Huey“, произведен од компанијата „Bell Helicopter“. Тој е развиен од неговиот претходник „Bell 212“, а најголемата разлика помеѓу нив се композитните четири лопатки со помал дијаметар на главниот ротор.

системи и системи за гориво, двојна дигитална контрола на летот и два мотори со висока сигурност. Тој е исто така опремен со системи за контрола, системи за комуникација и навигација. За операции со максимален долет, хеликоптерот може да биде опремен со помошни резервоари за гориво кои обезбедуваат вкупен капацитет на гориво за практичен долет од околу 980 километри.

Авионискиот пакет вклучува автопилот со три оски, со цел да се намали обемот на работа на екипажот, да се редуцира заморот и да се овозможи на екипажот да се концентрира на успешно завршување на мисијата. Кокпитот е опремен со електронски систем за информации за летот со четири дисплеи. Другата авионика опфаќа: двојни VHF радија, опрема

за снимање на говор и снимање податоци од летот, транспондер, двоен VOR и ILS системи за полетување и слетување по инструменти, метеоролошки радар како и систем за пронаоѓање во вонредни состојби (ELT).

За итните медицински услуги, хеликоптерот може да биде опремен со дополнителен авто-пилот со четири оски, кој предвидува постапки за пребарување и спасување, а исто така и автоматски пристап без употреба на командите за управување. Конфигурираната кабина за итни медицински услуги, може да носи до шест пациенти и двајца членови како медицински персонал.

Драган ПАВЛОВСКИ

ГЕНЕРАЛНИ КАРАКТЕРИСТИКИ	
ПОСАДА	1-2 пилоти
ПАТНИЦИ	максимално 13 патници
НАДВОРЕШЕН ТОВАР	3000 килограми
ДОЛЖИНА	17.1 метри
ВИСОЧИНА	4.6 метри
ТЕЖИНА НА ПРАЗЕН ХЕЛИКОПТЕР	2.920 килограми
МАКСИМАЛНА ТЕЖИНА НА ПОЛЕТУВАЊЕ	5.398 килограми
МАКСИМАЛНА БРЗИНА	259 км/час
МАКСИМАЛЕН ДОЛЕТ	980 километри
ПЛАФОН НА ЛЕТ	6.096 метри
МАКСИМАЛЕН ЛЕТ	3.5 часа



„HAWKEI PMV-L THALES“ –

Лесно, заштитно мобилно возило
на тркала 4x4 на австралиската армија

Потпирајќи се на меѓународната и локална експертиза обезбедена од страна на „Boeing“, „PAC Group или Plasan“, како и бројни австралиски мали и средни претпријатија, дизајнот на возилата вклучува водечки иновативни технологии во светот. Возилата „Thales Hawkei“ се дизајнирани во рамките на модернизацијата на лесните возила на тркала што ги користи австралиската армија. Возилата „Hawkei“ се пријавија и беа избрани за програмата „LAND 121 Phase 4“ на австралиското Министерство за одбрана, која ќе обезбеди замена на флотата на возила на австралиската армија од типот „Landrover“. Следејќи ја традицијата на „Bushmaster“, кој е именуван според смртоносната змија јамица, новиот додаток го носи името на еден скриен смртоносен вид на змија, „Adder – Acanthophis hawkei“, која е по потекло од Австралија. Новиот револуционерен дизајн ги исполнува новите побарувања за перформанси и способности на

„Thales Hawkei“ е лесно заштитно возило на тркала 4x4, изградено од компанијата „Thales“, врз основа на своето значително искуство со австралиската програма на „Bushmaster“ за дизајнирање на овие возила од следната генерација



теренот, вклучувајќи ги и системите кои му овозможуваат на „Hawkei“ да стане целосно интегриран јазол на централното мрежно војувалиште. Возилата „Hawkei“ се дизајнирани да ги задоволат идните системски побарувања на адаптивна кампања со C4I (Command, Control, Communications, Computers and Intelligence) способности. Инженериската конструкција на моделот на „Hawkei“ беше прикажана на „Armoured Vehicles Australia (AVA)“ во ноември 2009, притоа истакнувајќи го неговиот внатрешен распоред на седење и револуционерниот дизајн. Во август 2012 година компанијата „Boeing“ објави дека нејзината подружница „Boeing Defence Australia (BDA)“ ќе обезбеди Интегрирана логистичка поддршка (ILS) во текот на следната фаза на развојот на „Thales Australia's Hawkei Protected Mobility Vehicle - Light prototypes“. Во октомври 2015 година беше објавено дека Австралиската армија ќе нарача 1100 возила од типот „Hawkei“, за замена на флотата на возила од типот „Landrover“ која веќе е старее. Од страна на Австралиската армија се класифицирани како лесни, заштитени мобилни возила. Во јануари 2018 година беше објавено дека групата за аквизиција и одржување на способности на австралиската армија (Australian Army and Capability Acquisition and Sustainment Group CASG), која е задолжена за аквизиција на воена опрема, распоредија неколку нови „Hawkei 4x4 Light Protected Vehicles“ во Ирак за оперативни испитувања со оперативната група „Task Force Tajik“, комбинирани австралиско-новозеландски воени сили за обука кои се наоѓаат во Воениот комплекс во Таџи, северозапад од Багдад. Возилото „Hawkei“ е дизајнирано за 4-6 лица, заштитено од експлозија и од балистички проектили. Возилото има тежина од околу 7000 кг, развиено е како лесно мобилно возило за следната генерација. Овие возила може да се транспортираат по воздушен пат со „C-130 Hercules“ или други стандардни транспортни авиони. Може да се движи со максимална брзина од 115 km/h, додека оперативниот опсег е 800 км. Возилата „Hawkei“ се тестираат против импровизирани експлозивни направи (IED - improvised explosive devices), како би се осигурало да неговиот дизајн овозможува максимална заштита. Испитувањата се вршени поради собирање на податоци и модернизација на системот за „менаџмент со експлозии“ со кој е опремено ова

Оператори на „Hawkei“ возилата се Австралија, со порачани над 1100 возила за австралиските одбранбени сили и 1058 приколки. Назначени како возила за следната генерација, компанијата „Thales“ ги исполнува побарувањата на глобалните одбранбени сили за високо заштитено, мобилно и интегрирано возило кое може да работи во опкружување под закани од импровизирани експлозивни направи, мини и заседи



возило. Првата серија на тестирања за експлозии на мини во одделот каде се сместени патниците на возилото „Hawkei“ е завршена на 26 ноември 2009 година. Во прогнозите на австралиските одбранбени сили е предвидено дека нарачките за „Hawkei“ нема да ја преминат бројката од 1300 возила. Првиот прототип на возилото е претставен во ноември 2010 година, после неколкуте испитувања на експлозија. Во февруари 2011 година компанијата „Thales“ достави две возила на ADF за верификација и валидација. Возилото „Hawkei“ беше избрано како најпосакувано возило за програмата LAND 121, фаза 4, во декември 2011 година. Компанијата „Thales“ до јуни 2013 година ѝ испорача на австралиската армија 6 возила и 1 приколка прототип, по што започнаа тестирањата од страна на „Defence Materiel Organisation's Land

Engineering Agency“. Дизајнот на возилата „Hawkei“ опфаќа високо ниво на заштита од експлозија и балистичка заштита. Тие се така дизајнирани за да ги инкорпорираат идните системски побарувања за адаптивни кампањи со C4I, како што наведовме погоре во текстот, но истото може да биде надоградено за специфични мисии. Интегралниот монокок оклоп на телото во V-форма и составот за дефлексија на бластот, со што се намалува ефектот од експлозијата, како на возилото така и на патниците во него, обезбедува објективно ниво на заштита од експлозии. Трупот на „Hawkei“ е дизајниран да го заштити возилото од експлозии, притоа да вклучува високо ниво на тактичка и оперативна подвижност и да овозможи лесна конверзија помеѓу варијантите. Адаптибилната

технолозија на балистичка заштита на возилото е наменета за воздушен превоз и може да се преработи од две лица за помалку од половина час, без употреба на специјализирани уреди или опрема. На возилата „Hawkei“ е инсталирана далечинска управувана вооружена станица, (RCWS - remotely controlled weapon station). Таа е автоматизирана станица која главно се користи за вооружување од лесен-мал и среден калибар. На RCWS може да се смести вооружување со далечинско управување, како на пример митралези со калибар 5.56mm, 7.62mm и 12.7mm, автоматски фрлачи на гранати 40mm, противтенковски проектили и подметачи за набљудување. Најчесто вооружувањето кое се инсталира со RCWS се митралези до 12,7 mm, а го произведува компанијата „Samson



Technologies Corporation, US". Компанијата „Thales Australia“ е главниот изведувач во дизајнирање и развој на лесните заштитени мобилни возила „Hawkei“. Компаниите „Boeing“ и „Plasan Sasa“ и PAC Group“ се партнери на „Thales Australia“, кои го поддржуваат овој проект. Компанијата „Boeing Defence Australia“ во август 2009 година доби договор од „Thales Australia“ за обезбедување на интегрирана логистичка поддршка за овој проект. Договорот опфаќа поддршка на „Thales“ за време на фазата на дизајнирање и развој на возилото „Hawkei“ за да се обезбеди возилото да трае подолго. Компанијата „Plasan Sasa“ обезбедува оклопни решенија во поддршката на „Thales“

за постигнување на највисоко ниво на заштита на овие возила. Компанијата „PAC Group“ тесно соработуваше со „Thales“ за обезбедување на флексибилни производствени капацитети. Лесното заштитено мобилно возило „Hawkei“ се напојува со шестцилиндричен 3,2 литарски „Steyr V6“ дизел-мотор со директно вбризување произведен од „Steir Motors GmbH, Austria“, кој произведува 225 kW при 2,400 вртежи во минута. Внатрешниот starter нуди доволно ниво на електрична енергија за возење на C4I опремата и останатата опрема за мисија. Опремен е со автоматска трансмисија со шест степени на пренос. Капацитетот на гориво од 250 литри овозможува дострел од

1000 км, намален на 800 км, доколку возилото влече „Hawkei“ приколка на две тркала.

Возилата имаат способност за совладување на страничен наклон од 40 %, круг на вртење од приближно 12 метри, можност за совладување на водени препреки од 1,2 метри, без претходни подготовки. Суспензијата и оските на „Hawkei“ се целосно независни со прогресивни опруги од серијата „AxleTech 3000 series“. Распоредот на возилата „Hawkei 4x4 light protected vehicle“ е конвенционален, со моторот поставен напред, просторот за посадата и трупите во средниот дел, додека големиот теретен простор од задната страна. Верзијата со 4 врати има капацитет на седишта до 6, додека варијантата со 2 врати може да смести до 3 лица. Возилата „Hawkei“ обезбедуваат неспоредлив преглед на ситуацијата и опкружувањето со два блиндирали прозорци на предниот дел и уште по два прозорци од секоја страна на возилото.

Ова возило нуди високо ниво на смртност и опстанок на возилото во својата категорија. Возилото „Thales Hawkei“ е мобилно, разновидно и, пред сè, добро заштитено возило. Вклучува високо ниво на заштита од експлозија и балистичка заштита на лесното, високоманеврирачко, лесно воздушно преносливо возило, кое е конструирано за врвни перформанси. Возилото „Hawkei“ е C4I, подготвено со „SOTAS IP Smart Platform“ напредна електронска архитектура на возилото. На задниот дел од одделот за екипажот е поставено резервно тркало. Возилото е опремено и со вител за самоизвлекување со капацитет од 5,400 kg.

Неколку варијанти на возилото се произведени за австралиската армија и за Кралските австралиски вооружени сили, а тие варијанти се: командно возило со двојна кабина управувано од посада од 4-6 лица, опција на системот на вооружување митралези до калибар 12,7 мм, автматски фрлач на гранати 40 мм на различни носачи со далечинско управување; гранично возило со двојна кабина, управувано од посада од 4-6 лица, различни опции на опрема, вклучително и радар за заштита на силите, системи за надзор и комуникации; возило за специјални сили со двојна кабина управувано од посада од 4-6 лица со три вооружени системи, конструкција со отвор на кровот – open top; Utility Cargo возила; возила за надзор и извидување и возила за електронско војување.

Идриз Идризоски

СПЕЦИФИКАЦИИ НА ВОЗИЛОТО „HAWKEI“

ДОЛЖИНА	6,22 метри
ШИРОЧИНА	2,39 метри
ВИСИНА	2,30 метри
ПОСАДА	4-6 лица со 4 врати, до 3 лица со две врати (зависно од варијантата)
ВООРУЖУВАЊЕ	Вооружена станица, опремена со митралез 5.56mm, 7.62mm, или 12,7 mm, AGL 40mm, противтенковски гранати
АВТОНОМИЈА НА ОПСЕГ	800 km
МАКСИМАЛНА БРЗИНА НА ПАТ	115 km/h
ТРАНСМИСИЈА	automatic, 6 степени на пренос
СОВЛАДУВАЊЕ НА НАКЛОН	од 60%
СОВЛАДУВАЊЕ НА СТРАНИЧЕН НАКЛОН	40 %
СОВЛАДУВАЊЕ НА ВЕРТИКАЛНА ПРЕЧКА	440 мм
СОВЛАДУВАЊЕ НА РОВ	0,5 м
СОВЛАДУВАЊЕ НА ВОДЕНА ПРЕПРЕКА	1,2 м без подготовка



Здружени огнови и здружена огнена поддршка во контекст на НАТО доктрината

Доктрината за операции во сите армии е основен документ во кој се дефинираат општите начела, принципи и форми на подготовка, планирање и изведување на сите можни операции на сите рамништа во мир, вонредна состојба и војна, заради остварување на зададената мисија и задачи. Основата на Доктрината за операции се научните, теоретските и практичните знаења и искуствата за изведување на операциите на сите рамништа. Новото безбедносно опкружување има значајна улога во поставувањето на одбранбените приоритети далеку од физичките граници на земјите. Следствено на тоа, Доктрината на воените операции ги вклучува современите безбедносни размислувања, но и достигнувања во доменот на изведувањето на операции. Ова ја наметнува потребата од

Здружените огнови (JF-Joint fires) се дефинирани како огнови кои се ефектуираат за време на ангажирањето на силите - единиците од два или повеќе видови на армиите во координирано дејство кон заедничка цел

компатибилност и интероперабилност со потенцијалните коалициски партнери кај кои овие начела се применуваат. Доктрината за операции им овозможува на вооружените сили, како и останатите субјекти на одбраната што поголем број на опции при дизајнирањето и изведувањето на операциите, како втемелен механизам

за остварување на политичките насоки и национални интереси. Доктрината за операции е документ кој ги одразува фундаменталните придобивки на тимската работа, обединувањето на напорите, синхронизацијата и интеграцијата за време на изведувањето на операциите во време и простор заради постигнување на зацртаната цел. Операциите претставуваат збир на борбени и неборбени постапки, активности и мерки кои се преземаат по единствена замисла, на определен простор и за определено време, самостојно или во соработка со другите субјекти на одбраната на земјите и колективните системи за безбедност, заради остварување на зацртаната цел. Операциите се најсложен и највисок облик на борбени и неборбени дејства со кои, според единствен план, на определен простор и за определено

време, се обединуваат и насочуваат боевите, борбите, борбените дејствија и другите активности на единиците на вооружените сили за остварување на единствената стратегиска, оперативна или тактичка цел. Операции се изведуваат на копно и во воздушниот простор, со ангажирање и на другите субјекти на одбраната, потпирајќи се врз вкупните човечки и материјално-технички потенцијали. Операции се изведуваат на фронт, на привремено запоседната територија и во сопствената заднина. Операциите, по правило, имаат интервидовски карактер, бидејќи се ангажираат сили од најмалку два вида. Сите операции се одликуваат со комбинирање на борбените дејства и другите видови на неборбени активности на фронтот, на привремено запоседнатата територија и во сопствената заднина. Интензитетот и траењето на борбените дејства можат да бидат различни, што зависи од условите во кои се подготвува и изведува операцијата.

Еден од поголемите предизвици отсекогаш била координацијата на огновите и огнената поддршка за време на операциите. Денес предизвикот е многу поголем од причина што во сите земји кои се дел од НАТО капацитетите и покрај еднообразните документи со кои се дефинирани разни тактики, техники и процедури, во сите земји постојат различни платформи и системи

Еден од поголемите предизвици отсекогаш бил координацијата на огновите и огнената поддршка за време на операциите. Денес, предизвикот е многу поголем, од причина што во сите земји кои се дел од НАТО капацитетите, и покрај еднообразните документи со кои се дефинирани разни тактики, техники и процедури, во сите земји постојат различни платформи и системи за планирање, координација, огнена поддршка и управување и ракување со здружените огнови и здружената огнена поддршка на заедничките НАТО водени операции

за планирање, координација, огнена поддршка и управување и ракување со здружените огнови и здружената огнена поддршка на заедничките НАТО водени операции. Кога се зборува за огнена поддршка се мисли на поддршка на маневарските единици од копно, воздух и вода и истата не треба да се поистоветува со артилериска

огнена поддршка која е само дел од заедничката односно здружената огнена поддршка каде дел земаат и единици од други видови на Армиите како воено воздухопловство и воена морнарица. Еден од основните документи кои ја третираат оваа проблематика е AArtyP-5 (NATO fire support doctrine).

Здружените огнови (JF-Joint fires) се дефинирани како огнови кои се ефектуираат за време на ангажирањето на силите - единиците од два или повеќе видови на армиите во координирано дејство кон заедничка цел.

Тие вклучуваат директни и индиректни огнови и се имплементираат во операции на оперативнo рамниште. Планирањето на здружените огнови е базирано на Процесот на оперативнo планирање (Operational planning process - OPP).

Здружената огнена поддршка (JFS-Joint fire support) е дефинирана како координирана и интегрирана употреба на копнените, воздушните и поморските системи и платформи за огнена поддршка за да се постигне посакуваниот ефект на копнени цели во насока на поддршка на операциите на маневарските единици.

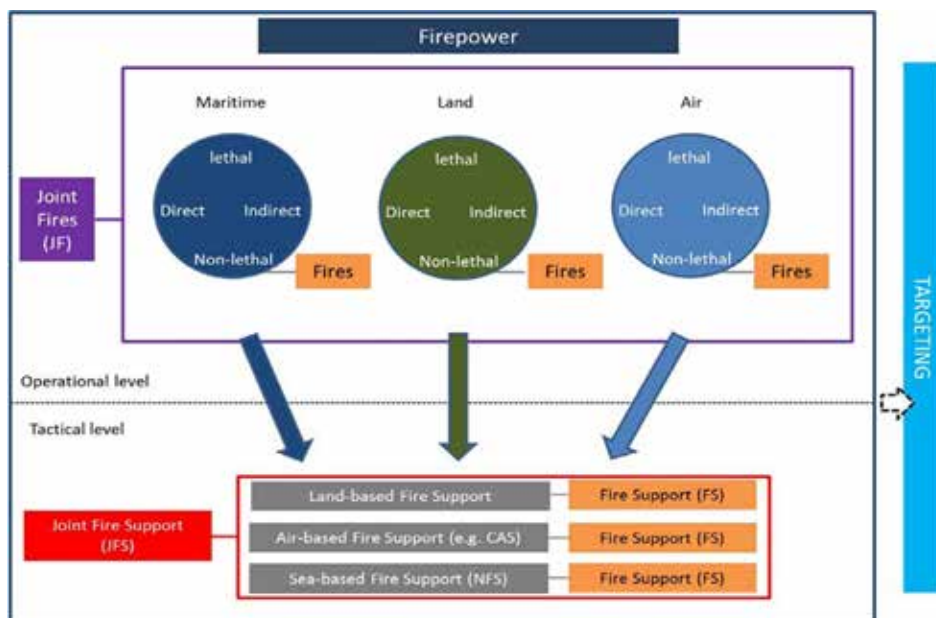
Здружената огнена поддршка е практично директна огнена поддршка на операциите на тактичко рамниште. Здружената огнена поддршка на сите нивоа мора да биде синхронизирана со Здружените огнови.



Во контекст на артилериската огнена поддршка јасно се дефинирани поимите на артилериски орган и управување и ракување со огнот во артилеријата. Артилериски орган е дејство на артилериските проектили или ракети по целта заради постигнување на саканите материјални и (или) морални ефекти. Артилериските огнови се планираат по откриените цели, на посебно важните правци и по позначајните објекти. Се реализираат според барањето на претпоставениот старешина или по одлука на извршителот на гаѓањето кој е овластен да донесе таква одлука. Артилериските огнови, начелно, се реализираат со орган за ефект на набљудувани и ненабљудувани цели. Управувањето и ракувањето со огнот во артилеријата претставува збир на разновидни активности, мерки и постапки кои се преземаат на сите рамништа, поради најцелисходна подготовка и извршување на огнени задачи.

Ова се постигнува со: примена на најцелисходна организација и подготовки за управување со огнот, единствен начин на покажување на целите, најточно одредување на координати на целите, координирана работа на огнениот и набљудувачкиот дел, добро организирана и непрекината врска, навремено издавање на команди за гаѓање, постојано следење на состојбата на б/г и можностите на артилериските единици, примена на најточниот начин на одредување на елементите за гаѓање, непрекината контрола на работата на потчинетите и резултатите на гаѓањето.

Координацијата и огнената поддршка на сите рамништа е во надлежност на посебна ќелија – елемент за огнена поддршка (JFSE - Joint Fire Support Element). Тој елемент има обврска, покрај останатите, да прави и деконфликт на сите огнови (од копно, воздух и вода), според време и место, за да се искористат најрационално сите огнени можности, а од друга страна, во делот на деконфликтот да се избегнат несакани ситуации по сопствените сили. На рамниште на здружено-тактички единици се имплементира и процесот на таргетирање. Процесот на таргетирање овозможува со расположливите капацитети да се постигнат посакуваните ефекти. Таргетирањето е процес на избирање и давање приоритет на цели, како и избирање на соодветен одговор за нив, имајќи ги предвид оперативните потреби и капацитети. Таргетирањето дефинира кои цели треба да се гаѓаат за да се постигне крајната цел или замислата на командантот. Умешноста во таргетирањето е да се постигнат посакуваните ефекти со најмалку ризик и трошок. Таргетирањето е командна



функција во која се вклучени повеќе фактори: елементи на штабот од единицата; елементи од специјални единици; бригадни елементи и елементи од повисоки единици или команди; национални елементи. Таргетирањето бара начини на исполнување на ефектот преку систематски активности. Процесот на таргетирање: го поддржува процесот на донесување одлука; одредува кои цели да се гаѓаат; одредува кои опции да се користат; одредува кои средства да се користат и кога; ги одредува елементите за борбена проценка. Таргетирањето во контекст на здружени операции претставува само по себе своевиден предизвик, односно дел од здружените огнови и огнената поддршка. Во насока на подобра координација помеѓу земјите партнери и ефектуирање на огнената поддршка, последниве неколку години од водечките НАТО земји се промовира и во практика се имплементира заедничка софтверска

платформа ASCA (Artillery Systems Cooperation Activities). Целта на ASCA е различни системи за командување и контрола на оган, без разлика на тоа на која армија припаѓаат, да функционираат заеднички во делот на огнената поддршка. Во практика тоа би значело дека и германскиот ADLER, американскиот AFATDS, францускиот ATLAS и останатите софтверски платформи на земјите членки или аспиранти на ASCA би можеле да функционираат заеднички и да разменуваат информации во врска со огнената поддршка. Повеќе за ASCA ќе читате во некој од наредните броеви на магазинот „Штит“. Како заклучок од сите досегашни искуства од многу странски земји во делот на огнената поддршка, без разлика дали се работи за симетрични или асиметрични конфликти, е девизата: Ниеден чекор без огнена поддршка. Тоа само ја потврдува важноста на ангажманите на сите чинители и извршители во огнената поддршка, а посебно на артилеријата.

Славчо Кузманоски





Титан - тенк носач на мост

Големиот број на армии сè повеќе развиваат софистицирани системи за премостување. Иако се дизајнирани за операции со висок интензитет, овие системи нудат бројни предности во обуката, логистиката и во хуманитарните операции. Во текот на последните неколку години, голем број на армии воведоа нови главни борбени тенкови кои се многу потешки од претходните генерации на тенкови. Ова доведе не само до надградба на постоечките тенкови носачи на мостови (ТНМ), туку и до развој на нови и поспособни системи. Во повеќето случаи, покрај тоа што се во можност да преземат потешки возила, овие нови системи за премостување, исто така, се во можност да премостат пошироки пречки и побрзо да се распоредат. Во некои случаи тие користат понапредни материјали кои се полесни и посилен од оние што се користеа кај претходните мостови. Некои земји, исто така, ставаат поголем акцент на развојот на полесни оклопни борбени возила, како што е американското возило на пешадијата „Стрејкер“. Ова доведе до развој на соодветни системи за премостување, монтирани на камиони, кои исто така се пренесуваат по воздушен пат,

Тенкот - носач на мост (ТНМ) е возило за борбена поддршка, кое понекогаш се смета за подтип на инженерските тенкови, дизајнирано да им помогне на вооружените сили во брзо распоредување на тенкови и други оклопни борбени возила преку суви и водени пречки. ТНМ обично е гасенично возило направено врз база на шасија на тенк за да носи преклопен метален мост, наместо оружје



обично во широко распространетиот авион „С-130 Херкулес“. Искуствата од неодамнешните операции покажаа дека постојните мостови над водени и суви пречки често се оштетуваат од непријателските дејства или нивниот дизајн е таков што не може безбедно да ја преземе тежината на некои од возилата што во моментот се распоредени во мисиите. Во минатото, ТНМ често се базираа на шасија на застарени борбени тенкови. Сепак, денес постои тренд да се има заедничка флота на главни борбени тенкови со соодветен тенк за извлекување, инженериски тенк и тенк носач на мост, сите врз основа на истата шасија. Ова на корисникот му нуди голем број предности, особено во областите на обуката и логистиката. Иако дизајнирани за воени операции со висок интензитет, инженериските тенкови и тенковите носачи на мостови, исто така имаат улога и во поддршка на мировните и хуманитарните мисии.

Тенкот носач на мост (ТНМ) е возило за борбена поддршка, кое понекогаш се смета за подтип на инженерските тенкови, дизајнирано да им помогне на вооружените сили во брзо распоредување на тенкови и други оклопни борбени возила преку суви и водени пречки. ТНМ обично е гасенично возило направено врз база на шасија на тенк за да носи преклопен метален мост, наместо оружје. Задачата на ТНМ е да им овозможи на оклопните или пешадиските единици да преминат кратери, противтенковски ровови, разнесени мостови, патеки, канали, реки и долини, кога реката е премногу длабока за возилата да ја преминат, а постоечкиот мост не е погоден лоциран или не е доволно цврст. Тенкот носач, го поставува својот преклопен мост за само неколку минути, обезбедувајќи брз премин преку пречката. Откако мостот е поставен на местото, ТНМ се оддалечува од мостот и се паркира настрана, дозволувајќи сообраќај преку него. Откако сите возила ќе преминат, тој самиот ќе го премине мостот и ќе се пренасочи кон мостот од другата страна. Потоа го повлекува мостот и е подготвен за повторно движење. Слична постапка може да се употреби за да се овозможи премин преку кратери или слични пречки. Бидејќи има иста шасија како и борбените тенкови, ТНМ е во состојба да го покрие истиот терен, а оклопот му овозможува да оперира дури и под непријателски оган.

Тенкот, носач на мост „Титан“, е во служба во кралската инженерија на Обединетото Кралство од 2007 година, кога го заменил тенкот, носач на мост „Чифтен ФВ 4205“. Возилото е наменето за лансирање на тенковските мостови за блиска поддршка бр.10, бр.11 и



Задачата на ТНМ е да им овозможи на оклопните или пешадиските единици да преминат кратери, противтенковски ровови, разнесени мостови, патеки, канали, реки и долини, кога реката е премногу длабока за возилата да ја преминат, а постоечкиот мост не е погоден лоциран или не е доволно цврст. Тенкот носач го поставува својот преклопен мост за само неколку минути, обезбедувајќи брз премин преку пречката

бр.12. Неговата задача е да обезбеди премин преку водени и суви пречки и со тоа да ја подобри тактичката мобилност на оклопните формации во борба. Заедно со инженерскиот тенк „Тројан“, „Титан“ формира таканаречен инженерски тенковски систем (ИТС) кој, исто така, е познат и како Т2 систем. Развојот на ИТС беше инициран со цел да се обезбедат современи модерни замени за носачот на мост и оклопното инженерско возило чија основа бил тенкот Чифтен.

До крајот на 1990-тите овие возила се повеќе ја покажувале нивната застареност, додека во исто време достапноста на резервни делови станала ограничена. Згора на тоа, инженерските тенкови базирани на тенкот „Чифтен“ имале проблеми следејќи го модерниот тенк „Челинџер 2“ на бојното поле, кој влегол во оперативната служба од 1998 година наваму. Едно од барањата за ИТС беше да се користат колку што е можно повеќе компоненти на „Челинџер 2“, со цел да се постигне максимална компатибилност во областа на тешките борбени возила и борбените возила за поддршка и истовремено да се намалат логистичките проблеми. Договорот вреден 250 милиони фунти го опфати развојот на возилата, што сега се нарекуваат „Титан“ – тенк носач на мост и „Тројан“ – инженерски тенк на Кралската инженерија, производство на два прототипови за секој од нив и

производство на 33 возила од секој тип. Исто така, вклучени во договорот биле и првичните резервни делови, опремата за поддршка и тестирање, публикациите за обука, помагала за обука и комплетен пакет за обука.

Со текот на годините ИТС беше во развој, прототиповите на „Титан“ и „Тројан“ беа завршени кон крајот на 2002 година и почетокот на 2003 година, а потоа биле опфатени со екстензивни испитувања. Во 2004 година, „Титан“ беше подложен на 10-месечен демонстрационен и пробен период во Единицата за испитувања и развој на Кралската инженерија во Бовингтон. Сериското производство на Титан започнало во 2005 година. Во овој контекст, интересно е да се напомене дека „Тројан“ и „Титан“ биле првите инженерски тенкови направени за британската армија кои имале наменска шасија. Во октомври 2006 година, првите шест сериски произведени возила „Титан“ биле испорачани во установите за обука, а во март 2007 година, 32. инженерски полк, кој тогаш бил распореден во Германија, станал првата единица опремена со „Титан“ и „Тројан“. Во исто време, неколку возила „Титан“ и „Тројан“ биле испратени до Британската армиска единица за обука во Канада. На почетокот на 2013 година, со завршените модификации, целосно беше воспоставена оперативна способност на „Титан“ и „Тројан“. Целно



дизајнираниот „Титан“ е заснован на шасијата на главниот борбен тенк „Челинџер 2“, со кој дели и 85% од компонентите на возилото. Возилото го управува тричлен екипаж кој се состои од возач, командир на возилото и оператор на мостот, а има исто ниво на заштита како и тенкот Челинџер 2. Со цел дополнително да се зголеми нивото на заштита на возилото, тоа може да биде опремено со дополнителен пакет на оклоп. Во возилото, екипажот седи во предниот дел, додека моторниот простор е сместен во задниот дел. Со цел да се подобри видливоста на екипажот, возилото е опремено со неколку камери за надгледување (секоја со ноќни и дневни канали) на предната и задната страна на возилото. Сликите генерирани од камерите се прикажуваат на дисплеите лоцирани пред секој член на екипажот. „Титан“ го придвижува „Perkins Condor CV-12 8A“, 12-цилиндричен дизел мотор кој генерира 1.200КС. „Титан“ има максимална брзина од 59 km/h. Со едно

полнење на резервоарот од 1.500 литри, возилото може да покрие опсег од 350km. Тој е во состојба да премости ровови до ширина од 2.800mm, да совлада вертикална пречка со височина до 900mm и да совладува косини до 58%. Системот за лансирање на мостот се состои од рамка за лансирање, рампа, рака и хидрауличен систем. Овозможува монтирање на мостови за широк спектар на теренски услови. Мостополагачот располага со најсовремен компјутерски систем за управување кој ги интегрира сите системи на возилото: дава информации за сите витални системи на возилото и дава извештаи за грешки кои заедно овозможуваат лоцирање и одредување на дефекти во најкус можен рок. Во случај на фатална грешка, компјутерскиот систем го блокира пристапот за одредена функција, со цел да се спречи понатамошниот развој на техничкиот проблем. Оваа блокада може да биде исклучена од екипажот во случај на војна или во итен случај. Титан е

Со цел да се подобри видливоста на екипажот, возилото е опремено со неколку камери за надгледување (секоја со ноќни и дневни канали), на предната и на задната страна на возилото. Сликите генерирани од камерите се прикажуваат на дисплеите лоцирани пред секој член на екипажот

опремен и со систем за АБХ-заштита и со помошна единица за напојување која обезбедува погон за системите на возилото кога главниот мотор не работи. Исто така, може да биде опремен и со систем за далечинско управување, доколку тоа е потребно.

Со комбинација на мостовите, „Титан“ може да премости водена или сува пречка со ширина од 60 метри и длабочина од 5 метри. Во тој случај се лансираат до три моста. Прво, мостот бр.10 се лансира потпирајќи го својот крај на дното на пречката. Потоа, мостот бр.11 се лансира со блискиот крај кој се потпира на мостот бр.10 а неговиот крај лежи на дното на пречката. Конечно, мостот бр.12 се лансира со својот близок крај кој се потпира на мостот бр.11 и неговиот крај лежи на спротивниот брег на пречката. Покрај лансирањето на мостот, „Титан“, исто така, може повторно и да ги собере. Ова може да се направи од секој крај, дозволувајќи му на тенкот носач на мостот да премине преку пречката, а потоа да го подигне мостот од другата страна.

Во моментот „Титан“ е опремен со мостови за блиска поддршка со носивост од класа 70 и тоа со мостовите бр.10, бр.11 и бр.12. Со добро обучен екипаж и идеално место за премостување, лансирањето на мостовите бр.11 и бр.12 трае само 90 секунди, додека лансирањето на мостот бр.10 трае две минути. Мостот бр.10 е долг 26 метри, преклопен мост кој може да премости пречка од 24,5 метри. Изграден е од четири 8-метарски рампи, четири 4-метарски панели и две 2-метарски панели споени со шарки. Мостот бр.11 е долг 16 метри и може да се употреби за да се премостат пречки од 14,5 метри. Изграден е од четири 8-метарски рампи. Мостот бр.12 е долг 13,5 метри и може да се употреби за да се премостат пречки од 12 метри. Изграден е од две 13,5 метри долги патеки. Еден „Титан“ може истовремено да носи и два моста бр.12.

Александар Стојчевски

ТЕХНИЧКИ ПОДАТОЦИ:

ЕКИПАЖ	3-член: возач, командир, оператор
ТЕЖИНА	64.500kg (со мост бр.10)
БОРБЕНА ТЕЖИНА	70,163kg (со оклоп и мост бр.10)
ДОЛЖИНА	11.700mm
ДОЛЖИНА	14,400mm со мост бр.10
ШИРОЧИНА	4.200mm
ВИСОЧИНА	3,030mm
МОТОР	1,200KS „Perkins Condor CV-12 8A“ 12-цилиндричен дизел
ТРАНСМИСИЈА	„David Brown TN54 “ подобрен менувач
МАКСИМАЛНА БРЗИНА	59km/h
ВИДОВИ НА МОСТОВИ	бр.10, бр.11 и бр.12 мостови за блиска поддршка
КАПАЦИТЕТ НА РЕЗЕРВОАРОТ ЗА ГОРИВО	1.500 литри
ПАТЕН ОПСЕГ	350km
ВЕРТИКАЛНА ПРЕЧКА	900mm
СОВЛАДУВА ПРЕЧКИ СО ШИРОЧИНА	2,800mm

Родна Ивева, како и многу други македонски борци, го положи својот млад живот за својата татковина и за својот македонски народ. Нејзиното име е запишано со златни букви во македонската историја, никогаш да не се заборави и од нејзината борба да учат и сегашните и идни генерации



Храбрата партизанка Родна Ивева

Родна Ивева е родена на 12 февруари 1922 година во Велес. Доаѓа од земјоделска фамилија. Татко и Лазо со својата бедна заработувачка едвај ја прехранувал фамилијата. Затоа и Родна уште како младинка му помагала на татка си. Подоцна станала монополска работничка. Во Монополот во Велес се запознала со напредното револуционерно работничко движење и станала член на СКОЈ. Истовремено се зачленила во УРС-овите синдикати со кои раководела партијата. Учествовала во повеќе демонстрации, протести, митинзи, рабичнички и младински излети и други активности. Непосредно пред војната во 1941 година била примена за член на КПЈ. Бугарската окупација ја затекнала како монополска работничка. Родна се вклучила во партизанскиот одред „Димитар Влахов“ и се ангажирала за подготовките за вооружена борба. Со цел да го зајакне влијанието на партијата меѓу селата и околината на Велес, за нивно вклучување во вооружена борба, партиската организација ја ангажирала и Родна Ивева. Таа одржувала партиски врски со повеќе села, подготвувајќи терен за вооружена борба. Во септември 1942 година, додека спроведува една група младинци од село Рудник кои требало да заминат во партизани, била откриена од бугарската полиција. За да не падне во нејзини раце, Родна веднаш заминала во одредот, односно



во Втората чета. Поради нејзината храброст и истрајност во акциите на одредот, била мошне ценета. Со пресуда на бугарскиот воен суд, во декември 1942 година била осудена на смрт во отсуство. Во текот на тешките вооружени борби што нејзината чета ги имала во декември 1942 г. таа, со една група борци се нашла во пештерата над селото Војница, Велешко. Дејствувајќи на овој терен, борците на Втората чета на Партизанскиот одред „Димитар Влахов“ честопати се засолнувале во пештерата. Меѓутоа, на 13 декември 1942 година, престојувајќи во пештерата, дел од борците биле забележани од ловџии. За присуството на борците на овој терен веднаш била известена полицијата. Борците брзо реагирале, ја напуштиле пештерата и се

упатиле кон месноста „Пешти“. Таму се задржале два дена, а потоа повторно се вратиле во пештерата. Но, непријателот веќе организирал потеря на овој терен. Рано изутрината на 16 декември 1942 година, стражарот кој стоел пред пештерата почувствувал движење на силуети. Тоа била бугарската полиција. Целиот терен околу пештерата бил опколен. Во тоа магловито утро кон пештерата бил отворен силен оган од куршуми. Во престрелката што следела потоа, бил убиен командирот на полицијата. Краткото затишје кое настанало, борците го искористиле за да се договорат како да се извлечат од обрачот. Одлучиле во групи да фрлаат бомби по непријателот. Замислата успеале да ја спроведат — непријателот како да ја загубил контролата. Ова го искористиле дел од борците и успеале да се пробијат низ непријателскиот обрач. Непријателот за кратко време се созел од оваа ситуација. Обидот да се пробијат останатите борци бил неуспешен. Непосредно пред пештерата биле убиени шестмина борци, а меѓу нив и Родна Ивева и нејзините соборци: Анде Кошулчев, Благој Јанушев, Стојан Јаневски-Чашкарецот, Трајче Панов и Миле Милевски. Нејзината соборка, Нада Бутникошарева, која била ранета, успеала некако да се извлече, но наскоро и таа била откриена и убиена. Единствениот којшто успеал жив да се извлече бил Благој Страчковски.

Антоанела Димитријевска



Тимската работа како предуслов за постигнување успех на работното место

Тимовите се дел од секојдневниот живот на човекот. Постојат различни тимови, како што се, на пример, спортските тимови, раководните тимови, тимовите како воена формација, тимовите што работат на некој проект од областа на образованието, општинската заедница и слично. Тимовите, а не поединците, стануваат основна работна единица во модерните организации. Оттука произлегува и потреба за успешна тимска работа. Имајќи го тоа предвид, се вложуваат напори во насока на стекнување сознание како членовите, во рамките на тимовите, да функционираат ефективно. Ефективната тимска работа е од суштинско значење за постигнување успех на кое било работно место. Позитивните ефекти од успешната тимска работа влијаат стимулирачки врз организацијата во целина. Исто

Ефективната тимска работа е од суштинско значење за постигнување успех на кое било работно место.

Позитивните ефекти од успешната тимска работа влијаат стимулирачки врз организацијата во целина

така, ефектите предизвикани од непродуктивната тимска работа имаат негативно влијание врз организацијата. Тимската работа се дефинира како координирана работа на повеќе лица заради постигнување на заедничка цел. Сепак, самото формирање на група од неколку лица не значи и создавање на тим. Секој тим, воедно е и група, меѓутоа, секоја група не

е тим. Основната карактеристика според која тимот се разликува од групата е постоењето на заедничка цел. Врз основа на постојните искуства, дојдено е до сознание дека, бројот на членовите на тимот не треба да преминува 12 членови, ниту, пак, треба да биде помал од 3 членови. Се смета дека, најдобра опција се тимовите од 5 до 7 членови. Помалите тимови, односно оние со 3 до 4 члена, вообичаено работат побрзо и настојуваат да дојдат до резултати за пократко време. Меѓутоа, овие тимови се одликуваат со помала разновидност на вештини со кои располагаат нивните членови. Од друга страна, пак, тимовите со повеќе членови имаат потреба од формирање на подтимови заради нивно ефикасно функционирање. При избор на членови на тим, под услов сите кандидати да располагаат

со бараната стручна подготовка, потребно е да се земат предвид кандидатите коишто комуницираат конструктивно, оние кои покажуваат сигурност, кои слушаат активно, оние кои се отворени за соработка и замагање, оние коишто споделуваат отворено и своеволно, покажуваат флексибилност, покажуваат посветеност на тимот, ги разрешуваат проблемите и оние кои кон другите се однесуваат со почит.

Еден од највлијателните теориски модели на тимската работа бил развиен од страна на Брус Такман (Bruce Tuckman) во далечната 1965 година. Овој модел предвидува пет фази на развој на тимот, и тоа: формирање, бранување, нормирање, извршување, распуштање или преориентација.

Во фазата на формирање, членовите на тимот меѓусебно сè уште не се познаваат добро и не се запознаени со начинот на работа на лидерот на тимот и на другите членови. Оваа фаза се смета за завршена кога членовите почнуваат да се гледаат себеси како дел од тимот. Во развојната фаза, бранување, секој член се обидува да го пронајде своето место во рамките на тимот. Членовите на тимот започнуваат борба на спротивставени мислења, поради што е неопходна стратегија за поттик на конструктивното полемизирање, како и почитување на различните мислења. Во наредната фаза на нормирање, членовите на тимот започнуваат со користење на нивните минати искуства, при што истата резултира со воведување на процедури за справување со конфликти, донесување одлуки и усвојување на методи за остварување на заедничките проекти. Резултатите од тимската работа се гледаат дури во фазата на извршување. Во оваа фаза е постигната целосна хармонија и усогласеност на тимската работа, извршено е дефинирање на задачите и воспоставени се цврсти врски помеѓу членовите во рамките на тимот.

Како да се создаде ефективен тим

Кога се формира тим, најважно е најпрво да се одреди лидер на тимот. Без лидер на тимот, кој всушност треба да ги води останатите членови, тимот не би се одржал. Меѓу другото, лидерот на тимот обезбедува погодна атмосфера за успешно работење. Притоа, тој врши навремено информирање на членовите на тимот за активностите и определува што секој од нив би требало да работи заради постигнување на заедничката цел. Лидерот на тимот, на најразлични начини, влијае врз членовите и е одговорен за целокупниот проект. Како и да е, лидерот на



Ефективноста на тимската работа зависи од извршеното планирање на работата во тимот, обученоста и оспособеноста на членовите на тимот, од тоа дали донесените одлуки се или не се резултат на дискусија со активно учество на сите членови на тимот

тимот претставува повеќе отколку само точка на контакт за сугестии и барања. Нормите во тимската работа, всушност, се прифатливи стандарди, односно правила на однесување внатре во тимот од страна на членовите. Со воведувањето норми се врши ограничување на членовите на тимот

во однос на тоа што тие треба или, пак, што тие не треба да прават на работното место, во зависност од околностите. На работното место најважни норми се оние што се во врска со самиот процес на работа. Сите членови на тимот треба да бидат запознаени со пропишаните норми и треба да ги почитуваат. Одделни лидери на тимови понекогаш пропуштаат да ги пропишат најчесто применуваните норми, од причина што погрешно сметаат дека во таквите случаи прифатливото однесување се подразбира само по себе. Многу е важно членовите на тимот да бидат согласни во врска со нормите заради нивна имплементација во тимот. Исто така, овие норми треба да се пренесат и да важат и за нововработените, како и да се врши нивна периодична ревизија заради настанати промени во работната средина.





Одржување на тимската ефективност

Под ефективност на тимот се подразбира степен на постигнат успех во однос на очекуваните крајни резултати од тимската работа во текот на одреден временски период. Некои од најважните аспекти за одржување на ефективността на тимот се следните: целите на тимот треба да бидат јасно наведени и да се спроведливи; потребно е да се направи прецизно разграничување на улогите во тимот, и тоа уште на почетокот на неговото функционирање; да биде извршено дефинирање на нормите, односно на правилата на однесување во рамките на тимот; да постои споделување на обемот на работата во рамките на тимот заради полесно исполнување на задачите и зајакнување на чувството на заедништво кај членовите. Донесувањето на одлуките во тимот треба да се врши со активно учество на сите членови, со што се постигнува зголемување на нивната пожртвуваност и посветеност кон работата. Лидерот на тимот треба да поседува способност за развивање на добри меѓучовечки односи и да е посветен на работата во тимот. При извршувањето на задачите, членовите на тимот треба да

вршат меѓусебен мониторинг на нивната работа. Не треба да се потиснуваат чувствата што иницираат конфликтни состојби внатре во тимот.

Вообичаени причини за неуспех

Но, сепак, не сите тимови се успешни. Некои тимови доживуваат неуспех на работното место уште на самиот почеток, додека некои други се соочуваат со неуспех во одредена фаза од нивната работа. Некои од надворешните бариери што влијаат ограничувачки или го оневозможуваат успехот кај тимската работа се следните: Ако на членовите на тимот им се назначуваат многу повеќе работни задачи отколку што се тие во состојба да ги извршат, тогаш сосема е сигурно дека работата нема да биде завршена целосно. Во ниеден случај не можат да бидат успешни тимовите во чии рамки не се воспоставени правила, односно норми на однесување. Не можат да бидат успешни тимовите во кои не постои адекватно индивидуално наградување на нивните членови. Тимската работа нема да биде успешна ако од страна на лидерите на тимови не е воспоставен адекватен систем на

контрола врз работата на членовите. Ако не се обезбедени потребните средства за работа на тимовите, тогаш тие нема да бидат во состојба успешно да ги доведат до крај доделените задачи. Не можат да бидат успешни тимовите во кои многу често доаѓа до промени на нивните членови. Во ниеден случај не можат да бидат успешни тимовите во кои нивните членови одбиваат да преземат одговорност за задачите што им се доделени за извршување. Исто така, и внатрешните бариери, од кои неколку се наведени подолу, влијаат ограничувачки или го оневозможуваат успехот на тимската работа: Тимската работа нема да биде успешна ако поставените цели не се адекватно одбрани и ако членовите на тимот не преземаат соодветни мерки за имплементација на планот за нивна реализација. Не можат да бидат успешни тимовите во кои нивните членови не посветуваат доволно време за планирање на нивната заедничка работа. Не можат да бидат успешни тимовите во кои не е постигнато разрешување на меѓучовечките конфликти помеѓу нивните членови. Ако во рамките на тимовите не се одржуваат ефикасни состаноци, тогаш сосема е сигурно дека тие тимови нема да постигнат успех. Тимската работа нема да биде успешна ако лидерот на тимот не знае како да влијае и како да им помогне на членовите кои се помалку ефикасни во однос на останатите членови од тимот. Нема да бидат успешни тимовите на чиито лидери им недостасува доследност во работата. Тимската работа нема да биде успешна ако тимот не е способен да донесе ефективна одлука. За одредени тимови постои ризик да станат нефункционални како резултат на прифаќање на групното мислење по автоматизам. Имено, членовите на тимот по автоматизам го прифаќаат мислењето на одредена група, плашејќи се притоа да го изнесат своето различно гледиште. Како резултат на тој процес, од страна на тимовите можат да бидат донесени лоши и нерационални одлуки. Во такви ситуации, секој член на тимот настојува да го приспособи своето мислење спрема она за што се верува дека постои консензус во тимот. До ситуација на прифаќање на групното мислење по автоматизам може да дојде во текот на секојдневната работа во секој тим. Најчесто тоа се случува кога во текот на одредена дискусија се случува да доминираат гледиштата на двајца или на тројца членови. Добриот лидер на тим е свесен за ризикот и треба да ги преземе потребните мерки за да ја избегне таквата ситуација.

Ако лидерите и членовите на тимовите, своето време и професионални способности целосно ги посветат на работата, сосема е сигурно дека резултатите од тимската работа ќе бидат успешни.

Златко Стојовски



Воени музеи во Кралството Холандија

На самиот влез во музејот ве пречекува тенкот „Леопард 1“, кој е во употреба во холандските ВС. Првиот дел е мултимедијалниот дел во кој се покрива историскиот аспект на униформите, вооружувањето, но и социјалната историја и хуманата перспектива. Во овој дел на музејот се изложени и неколку диорами во реална големина. Главниот дел на музејот е изложбениот простор наречен „Арсенал“ во кој се изложени голем број воздухоплови, хеликоптери, тенкови, оклопни возила итн. Повеќето од нив се поставени на подот и се достапни за разгледување но има добар дел од авионите кои се висечки поставени во воздухот. Колекцијата на авиони ги содржи „F-16“, „Hawker Sea Fury Mk50“, „C-47 Dakota“, „Supermarine Spitfire“ итн. Особено интересен е летечкиот брод „Dornier Do-24 T-3“, кој е еден од четирите преостанати во светот. Интерактивниот дел од музејот е наменет за најмладите каде се сместени симулаторот за „F-16“ и тенковскиот симулатор. На вториот кат на музејот е сместена т.н. контролна кула од која можете да го погледнете целиот поранешен аеродром, а на интерактивен мултимедијален дисплеј може да ги погледнете историските информации за овој аеродром. Во надворешен дел се изложени дополнителен број на примероци во кои е дозволен влез како на пример авионот „Fokker F27 Troopship“ и уште неколку други. Во склоп на музејот се и меморијален споменик посветен на припадниците на Холанското воено воздухопловство, команден бункер користен во Студената војна, хангар и полигон со препреки. Во близина на Националниот воен музеј, на само 50 километри југоисточно од него се наоѓа воениот музеј посветен на воздушно-десантните единици кои

Националниот воен музеј во Соестеберг, Холандија, е еден од поновите музеи во Европа и претставува спој од поранешниот музеј за авијација во Соестеберг и музејот на копнените сили во Делфт. Музејот со експонатите, помошните објекти, како и забавниот дел од музејот посветен на најмладите, е распределен на површина од 40 хектари од поранешниот воен аеродром

учествувале во операцијата „Market Garden“ во Втората светска војна, која имала цел остварување на мостобран и безбеден премин на сојузничките сили преку реката Рајна, воедно и ослободување на градовите Ајнховен, Нејмеген и Арнем. Објектот во кој денес е сместен музејот е поранешен хотел кој датира од 1728 година. Истиот, за време на операцијата „Market Garden“ е користен како командно место на Првата британска воздушно-десантна дивизија. Овој музеј во својата колекција има огромна и разновидна збирка на оригинални вооружувања, униформи и опрема која е користена во операцијата за која има добиено награда. По завршувањето на војната, колекцијата на експонати во 1949 година била изложена во замокот Дортверт, но во 1978 година истата е префрлена на денешната локација. Во 2008 музејот е накратко затворен поради реновирање, при што музејот ги искористил и подрумските простории на објектот. Во 2020 година

музејот повторно е реновиран и притоа се зановени изложбените витрини со нерerefлектирачко стакло, изменет е и распоредот на коридорите. Колекцијата на експонати музејот ја има поделено во 3 поставки. Првата е наречена „Сеќавање“. Во овој дел се изложени ордени, медали и обележја кои им се доделени на припадници од: Полска, Холандија, Обединетото Кралство и САД, кои учествувале во битката. Втората поставка е наречена „Воздушно-десантно искуство“, каде што како посетител поминувате низ сè она што го поминувале падобранците на Обединетото Кралство во операцијата „Market Garden“. Во овој дел може да го проследите брифингот пред мисијата, летот со едрилица до окупираната Холандија, по што низ неколку реалистични диорами поминувате низ битките кои се одвивале. Во последната постојана поставка се прикажани некои посебни моменти и артефакти од битката, како на пример ловечкиот рог на Џон Фрост, двогледот на генерал-мајор Рој Уркхарт, командантот на Првата британска воздушно-десантна дивизија. Во колекциите постојат голем број артефакти кои се поврзани со лични приказни на ветерани и цивили кои биле вклучени во операцијата. Понудата која ја нуди музејот во Арнем вклучува прошетка со водич-кустос по 4-километарска патеката каде биле распоредени првите борбени линии на одбраната за време на операцијата. Посета на воздушно-десантните гробишта на 1750 припадници кои го загубиле животот во битката е уште една понуда на музејот, како и посета на мостот Џон Фрост со брод. Музејот секоја година е дел од комеморацијата за одбележување на Денот на битката и место каде што се собираат голем број ветерани.

Златко Блажески



Дали „Ковид-19“ ќе има трајно влијание врз глобализацијата?

Додека лидерите се борат да ги водат своите организации низ пандемијата „Ковид-19“, одлуките што треба да ги донесат се дел од еден широк спектар на деловни активности меѓу кои „од каде да продаваат“, „како да управуваат со синџирите на снабдување“, кои, пак, зависат од очекувањата поврзани со иднината на глобализацијата. Имено, пандемијата предизвика нов бран на глобален деловен моралитет,

но најновите податоци и деловни прогнози имплицираат дека лидерите треба да планираат и да обликуваат свет каде што и глобализацијата и антиглобализациските притисоци се трајни карактеристики на деловното опкружување. Кризата и неопходниот одговор на јавното здравство предизвикаа и сè уште предизвикуваат досега најголем и најбрз пад на меѓународните текови и протоци забележани во модерната историја. Тековните

предвидувања, иако нецелосни во оваа фаза, укажуваат на пад на трговската размена од 13-32%, намалување до 30-40% на странските директни инвестиции и пад до 44-80% на бројот на меѓународните патници корисници на услугите на авиокомпаниите во 2020 година. Овие броеви укажуваат на голема загуба во однос на досегашните придобивки од глобализацијата. Но, во исто време и не сигнализираат на фундаментален колапс на

интеграцијата на меѓународниот пазар. Според најновите предвидувања на Светската Трговска Организација, волуменот на глобалниот извоз на стоки во 2020 година може да падне на последното забележаното ниво од средината до крајот на 2000 година. Ова би бил неверојатно болен пад, особено во контекст на во денешно време поголема и посложена светска економија. Но, дури и најпесимистичките трговски предвидувања не укажуваат на повлекување во еден свет на исклучени национални пазари. Односно, се очекува поголемиот дел од она што значи трговска интеграција од крајот на Втората светска војна, да остане недопрен. Ако опаѓањето на трговските текови/протоци не ја врати глобализацијата, што тогаш би се случило и дали би имало драстичен пад на странските директни инвестиции (СДИ)? СДИ, како и другите движења на капиталот, имаат тенденција да бидат нестабилни, така што и нивниот двоцифрен пад не е толку шокантен како што може да се претпостави. Така, на пример, за време на глобалната финансиска криза, СДИ паднаа за 38%. Исто така, и намалувањето на протокот на СДИ не мора да предизвика реално повлекување од корпорациската глобализација. Туризмот, исто така, дава поголем придонес за глобалното производство во однос на автомобилското производство. Деловното патување ја олеснува, односно ги помага меѓународната трговија и инвестициите. Во контекст на ова, вреди да се спомене дека кон крајот на април 2020 година, секоја земја воведо ограничувања за меѓународните патувања, а 45% од државите делумно или целосно ги затворија своите граници за странските посетители. Сегашните прогнози укажуваат дека меѓународните протоци/движења ќе започнат повторно да растат, бидејќи пандемијата ќе се најде под контрола. Според нив, 2020 година најверојатно ќе биде со многу ниска точка на метрика за многу аспекти на глобализацијата. Но, колку брзо можеме да очекуваме глобалните текови/протоци да се вратат на нивото од пред пандемијата? Друго е прашањето како би изгледале идните модели на проток/движења? Иако ниту едно од овие прашања сè уште не може со сигурност да се одговори, лидерите сепак, можат да најдат некои показатели кои се применливи за нивните компании. За таа цел, тие би требало да се

Кризата и неопходниот одговор на јавното здравство предизвикаа и сè уште предизвикуваат досега најголем и најбрз пад на меѓународните текови и протоци забележани во модерната историја. Тековните предвидувања, иако нецелосни, во оваа фаза укажуваат на пад на трговската размена од 13-32%, намалување до 30-40% на странските директни инвестиции и пад до 44-80% на бројот на меѓународните патници-корисници на услугите на авиокомпаниите во 2020 година

фокусираат на пет клучни двигатели на траекторијата на глобализацијата. Почетна точка би требало да бидат глобалните модели на раст, каде што клучна лекција е дека меѓународните текови имаат тенденција драматично да се вратат во макроекономски циклуси. Во добри времиња, тие обично растат побрзо од БДП, а во лоши времиња се намалуваат и побрзо. Овој пат, стабилен раст ќе може да се врати само откако

пандемијата ќе биде ставена под контрола. Притоа, не смее да се заборава дека глобализацијата може да биде и моќен придонес за растот и здравјето. Имено, земјите со повисоки оценки на глобалниот индекс DHL, за поврзаност имаат тенденција да уживаат побрз економски раст. Но, има и докажани факти дека повеќе поврзани земји, дури и откако статистички контролираат нивоа на економски





развој, се помалку ранливи на појава на заразни болести, и тоа делумно поради нивните посилни системи на здравствена заштита. Ова значи дека лидерите на глобалните деловни активности можат да направат многу повеќе ако само го следат трендовите на болести. Економските податоци можат да придонесат за здравјето, растот и меѓународната соработка. Поврзано со ова, индустриските компании веќе започнаа со производство на неопходни а итни медицински материјали. Во овој контекст вреди деа се спомене дека големите корпорации исто така можат да го намалат економското влијание на пандемијата. Таков пример е раководната структура на компанијата „Унилевер“ во однос на побрзо плаќање на снабдувачите и зголемување на поддршката

на вработените, изведувачите и клиентите. Друг пример за поддршка на отворените пазари, е компанијата „3М“, која јавно се спротивстави на предложената блокада на извоз на маски од САД во Канада и во Латинска Америка. Политиките на големите ланци на снабдување повторно се на врвот на агендата, а применливите пристапи имаат потенцијал да ја обноват трговијата и движењата на СДИ. Овде, клучна дебата поврзана со глобализацијата е вишок наспроти редизајн. Дали компаниите и земјите ќе бараат поголема безбедност во меѓународната диверзификација или ќе се обидат да ја поттикнат домашната самодоволност? Економската логика скоро секогаш го фаворизира поранешниот пристап, заедно со националните резерви за како најбитни работи. Но, политиката понекогаш

форсира поинаку. Истражувањата на професорот Панкај Гемават од Њујорк истакнуваат неколку карактеристики на политички чувствителни индустрии, како што се производство за потребите за здравствена или национална безбедност, продажби на влада/ (и) наместо на приватни купувачи и големината на домашната работна сила во индустријата. Доколку вишокот е норма и реинвестирање на исклучок, може да се очекува само скромно долгорочно движење на растот на глобалната трговија, заедно со поголема диверзификација на трговските партнери на земјите. Фрикциите и кршливоста на суперсилите уште пред Ковид-19 веќе го дестабилизираа меѓународното деловно опкружување. Но, пандемијата додава нови слоеви на сложеност.

Авиокомпаниите продолжија да летаат, но со 90% помалку места на меѓународни летови, наспроти 62% на домашните летови. Овој невиден колапс следи после еден меѓународен бум на патувања. Но, иако меѓународните авиокомпаниии паѓаат за две третини, сепак, бројот на патници кон странство ќе биде поголем отколку што тоа беше случај во 2003 година.

Имено, таа доведе до огромно проширување на државната моќ, истовремено воведувајќи пандемиска контрола како уште една арена за идеолошка конкуренција. Во ова опкружување, фактори кои имаат поголемо значење од порано се и одлуките од каде да се собере капитал, на кои пазари треба да им се даде приоритет како и од каде се компаниите и колку добро се снаоѓаат владите на нивната матична земја. Во овој контекст многумина предвидоа дека „Ковид-19“ ќе го забрза поделувањето на глобалната економија по регионални линии, со конкурентни блокови со фокус на Кина, САД а можеби и Европа. Но, фактот дека Европа, најврзаниот регион во светот, се бореше да прилагоди унифициран одговор на пандемијата е само една причина дека повторното појавување на регионите не треба да претставува претходен заклучок. Повеќето меѓународни протоци./ движења веќе се одвиваат во рамките на регионите, а трговијата со кратки растојанија не порасна побрзо





од трговијата со долги растојанија во последните неколку години. Затоа потребно е да се биде подготвен за можноста за по регионализиран свет. Но тоа и не мора да биде така. Тековните технолошки промени како што се е-трговијата, видео конференциите и користењето на работи добија на значење со „Ковид-19“. Пред пандемијата, многумина се фокусираа на тоа како новите технологии можат да ги намалат глобалните текови/движења/протоци. Прекуграничната електронска трговија ги проширува можностите за извоз, особено за помалите компании. Наметнатото експериментирање на работа од дома би можело да поттикне повеќе услуги. Дури и печатењето со 3D понекогаш води кон повеќе отколку кон помалку трговија. Бизнис лидерите можат да почнат да размислуваат малку попродуктивно за Covid-19, за технологијата и глобализацијата, со преземање на еден структуриран пристап при разгледувањето на внатрешните и надворешните импликации. Внатрешно, треба да се размисли како индивидуалните функции можат да ги искористат

можностите што ги имаат новите технологии, додека управуваат со организациските промени во услови на зголемениот стрес со кои се соочуваат вработените и тимовите. Одговор, да се размисли како технолошките трендови можат потенцијално да го променат ставот на компанијата во однос на нејзините конкуренти, клиенти, добавувачи и сл. За повеќето компании, технолошките трендови треба да доведат до поголема глобализација во некои области а помалку во други, наместо униформирана промена во една или друга насока. Јавното мислење за глобализацијата може да има уште еден негативен пресврт поради „Ковид-19“, со што влијае на изненадувачки силната поддршка за трговијата и имиграцијата, забележани на некои анкети во однос на ова прашање. Повеќето меѓународни патувања го забрзуваат ширењето на заразни болести и економскиот стрес. Иако робусните стратегии за јавно здравје не бараат постојани бариери за глобализацијата, националистичките политичари можат да посочат на пандемијата

и неуспесите на меѓународната координација како одговор на зајакнувањето на спротивставувањето на глобализацијата. Клиентите и вработените сè повеќе очекуваат корпорациските лидери да заземат став во однос на социјалните проблеми, со што јавното мислење за глобализацијата всушност, станува потенцијално управување со проблемот. Мешавината на антиглобализацијата и ант-капиталистичките движења дополнително ја отежнува улогата на бизнисот во јавната расправа за глобализацијата. А, лидерите на мултинационалните корпорации се соочуваат со посебен предизвик во вклучување на јавноста и владата додека постојат и се појавуваат национални поделби. Фокусирањето на фактите, чувствителноста на нееднаквоста и нагласувањето на реалните економски придонеси можат да помогнат во обидот за поддршка на една поздрава дебата за глобализацијата.

„Ковид-19“ изгледа како едно „свиткување, кое нема да ја сруши кризата“, а е поврзано со глобализацијата. Меѓународните текови опаѓаат. Но, глобализацијата и спротивставувањето на глобализацијата ќе продолжат да ги отсликуваат деловните можности и предизвици. Посветеното внимание на генераторите на иднината на глобализацијата ќе им помогне на компаниите да пребаруваат, па дури и да профитираат од турбуленциите на глобализацијата. Нестабилниот свет на делумно поврзани национални економии ги проширува можностите за глобална стратегија, токму затоа и што го отежнува управувањето со мултинационалните фирми. Дојде времето кога глобалните корпорации треба да ја покажат својата вредност преку искористување на најдобрите можности во светот, да ја прекинат пандемијата и да го зајакнат процесот на закрепнување. Прогнозата на СДИ се однесува на 2020/2021 година – FDI forecast pertains to 2020/21.



м-р Билјана Поповска
(адаптирано од Стивен Алтман,
виш истражувач во Школата за
бизнис „Стерн“ на Универзитетот
„Њујорк“, извршен директор на
Центарот за глобализација на
образованието и управувањето со
Универзитетот Повеќе на
https://hbr.org/2020/05/will-covid-19-have-a-lasting-impact-on-globalization?utm_campaign=hbr&utm_medium=social&utm_source=facebook&fbclid=IwAR06-XGomK_JQyCwOTQ0Gz7LvaR7-CM9_n4P06E4U1DQD6McygV2OMjZ40s)

„Герника“ на Пикасо

Трајно сведоштво за ужасите на војната



Сликата „Герника“ на Пабло Пикасо претставува фигуративна интерпретација на сите ужаси и страдања предизвикани од бомбардирањето на градот Герника, некогашна престолнина на Баскија во северна Шпанија. Сликата е создадена за време на Граѓанската војна во Шпанија, војна која имаше голем одсив во целиот свет и траеше од 1936 до 1939 година.

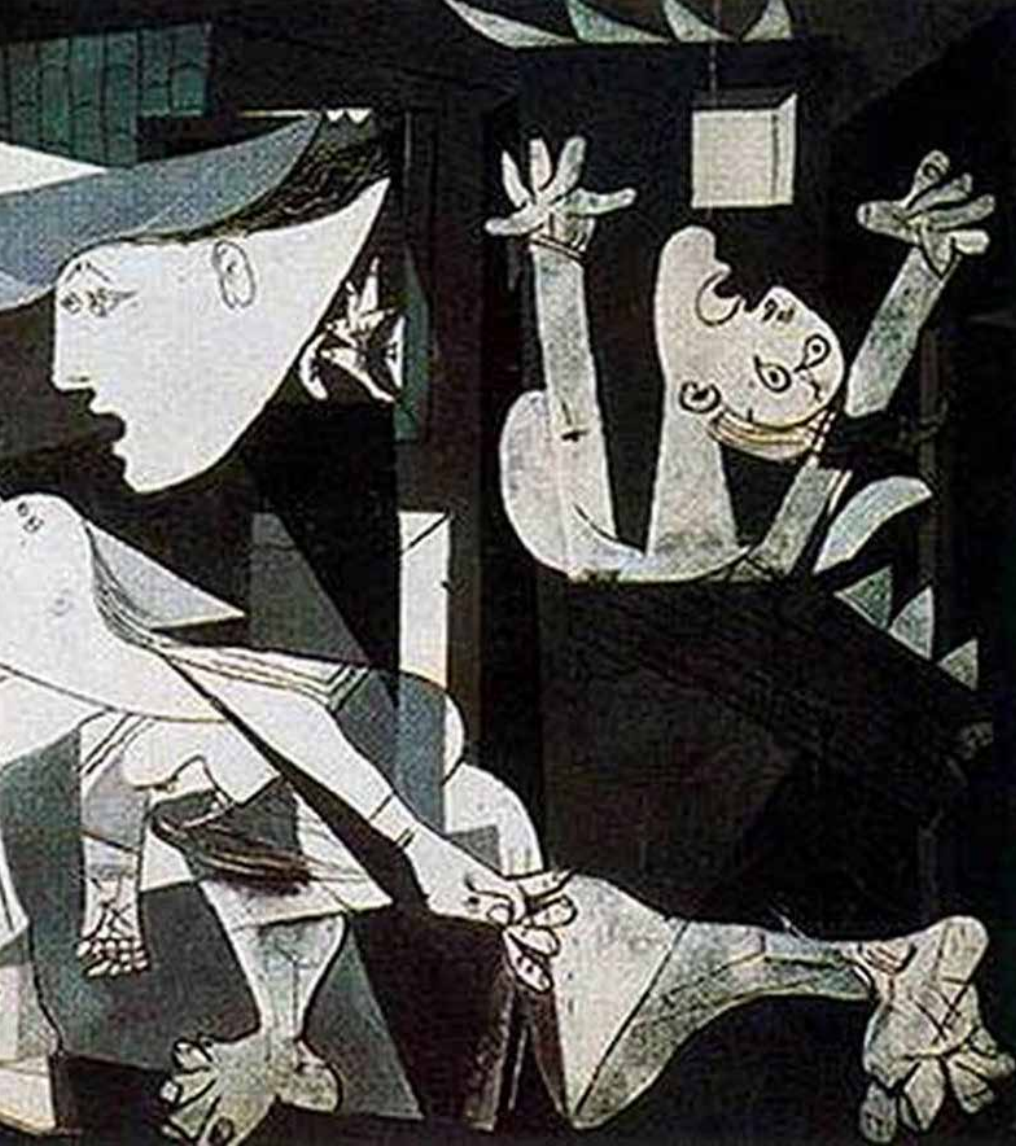
Сликата „Герника“, всушност, е мурал, со димензии 349,3 см на 776,6 см. Сликата е изработена во техника масло на платно. Сликата „Герника“ е насликана на огромно платно во сиви и сини тонови и детаљно го прикажува страдањето на луѓето и на животните од градот Герника за време на бомбардирањето. Сликата е направена по нарачка за Светската изложба во Париз во 1937 година. Пикасо, во прво време немал инспирација за сликата, но Шпанската граѓанска војна се разгорела во тој период, и на 26 април 1937 година, италијанската и германската авијација го бомбардирале градот Герника во Северна Шпанија. Ова било прво авијацијско бомбардирање на цивили во една војна. Светот бил згрозен од ужасите предизвикани од бомбите

фрлени врз недолжното население на Герника. Пикасо во овој трагичен настан ја нашол инспирацијата за својата најпозната слика, која до ден-денес предупредува и сведочи за ужасите на војната.

До почетокот на мај 1937 г. веќе ги направил првите скици за ова грандиозно дело. Откако ја завршил за само 35 дена, Пикасо се заколнал дека таа нема да биде изложувана во Шпанија сè додека не падне фашистичкиот режим на Франко. Сликата наишла на голем одсив во јавноста и станала една од најпознатите слики на Пабло Пикасо со антивоена порака. Интересно е дека, иако сликата „Герника“ се смета за едно од неговите најзначајни дела, самиот Пикасо многу малку сакал да зборува за неа. Самиот уметник починал пред да биде сликата вратена во Шпанија. Претходно сликата била изложена во Музејот на современата уметност во Њујорк и дури во 1981 година, по смртта на Франко, е пренесена во Шпанија. Во 1955 година Нелсон Рокфелер сакал да ја купи сликата од Пикасо, но уметникот ја одбил понудата. Како компромис, по налог на Рокфелер, била изработена таписерија со мотиви од сликата „Герника“, која е изложена

во седиштето на Организацијата на Обединетите нации, на влезот во просториите на Советот за безбедност. Денес сликата „Герника“ се наоѓа во Музејот на кралицата Софија во Мадрид.

Во однос на уметничката изработка, ќе кажеме дека самата слика нема богат колорит, односно на сликата преовладуваат монохроматските бои – сива, црна и сина. Колажната конструкција е составена од рамни „отсечоци“, ограничени на црно, бело и сиво, кои се наредени еден врз друг. На тој начин, со оваа техника, како уште повеќе да се потенцираат болката, страдањето и смртта. И самиот Пабло Пикасо, откако ја насликал сликата во однос на нејзината идеја и значење, нагласувал дека таа е сеопшта осуда на лудилото и бесмисленоста на војната. Сликата претставува фигуративна интерпретација на настанот, но не го прикажува самиот настан, туку преку приказот на импресивни ликови на луѓе и животни ја потенцира агонијата на жртвите на војната. Сликата, композициски е поделена на три дела и е склопена од разединети, расфрлани и фрагментарни облици, коишто немаат ниту маса ниту волумен. Ликовите на луѓето и на животните



Пабло Пикасо е еден од најпознатите светски сликари на 20 век и заедно со Жорж Брак се смета за основач на кубизмот. Посебно место во неговиот уметнички опус заземаат композициите „Госпоѓиците од Авињон“, „Герника“ и големата сидна слика во палатата на УНЕСКО во Париз. Сликата „Герника“ е насликана во 1937 година и до ден-денес се смета за најзначајно уметничко дело на 20 век, инспирирано од ужасите на војната

се наоѓаат централно во еден замислен триаголник и во два нецелосни квадрати од двете страни на триаголникот. Основата на триаголникот се протега од подадената рака на изобличениот и обезглавен војник од левата страна до стапалото на жената која бега на десната страна. Коњот што умира ја претставува смртта на цивилизацијата. Раката на мртвиот воин сè уште цврсто го држи мечот, кој е познат симбол на херојскиот отпор. Подадената женска рака која држи светилка, како и мотивот над главата на коњот, кој настанал со спојување на окото и светлосниот зрак од светилката, се симболи на слободата, на надежта

и на победата на разумот. Од десната страна на сликата доминира лик на покосена девојка, во поза која потсетува на Христовото распятие. Во сенката на загината жена и нејзиното дете се надзира озлогласениот лик на Минотаур со човечка глава, сверскиот владетел на островот Крит. За Пикасо, Минотаурот е симбол на модерната тиранија. На сликата се чувствува спротивставеност помеѓу злобниот Минотаур, кој ги симболизира мрачните сили и коњот којшто умира. И луѓето и животните на сликата имаат отворени усти од коишто одекнуваат сеопштите крици и сведоштва за ужасите предизвикани од бомбардирањето.

Сликата „Герника“ на Пабло Пикасо, со сета своја монументалност и грандиозност станала една претскажувачка визија на пропаста – пропаст, којашто уште повеќе му се заканува во ова современо време, време на нуклеарни и еколошки предизвици за човештвото. А, што се однесува за градот Герника... Тој денес е убав и веќе одамна обновен град на северот на Шпанија. Во него се организираат едукативни работилници, семинари и конференции на тема мир. Покрај тоа, секоја година, традиционално се прогласува добитник на Наградата за мир – „Герника“.

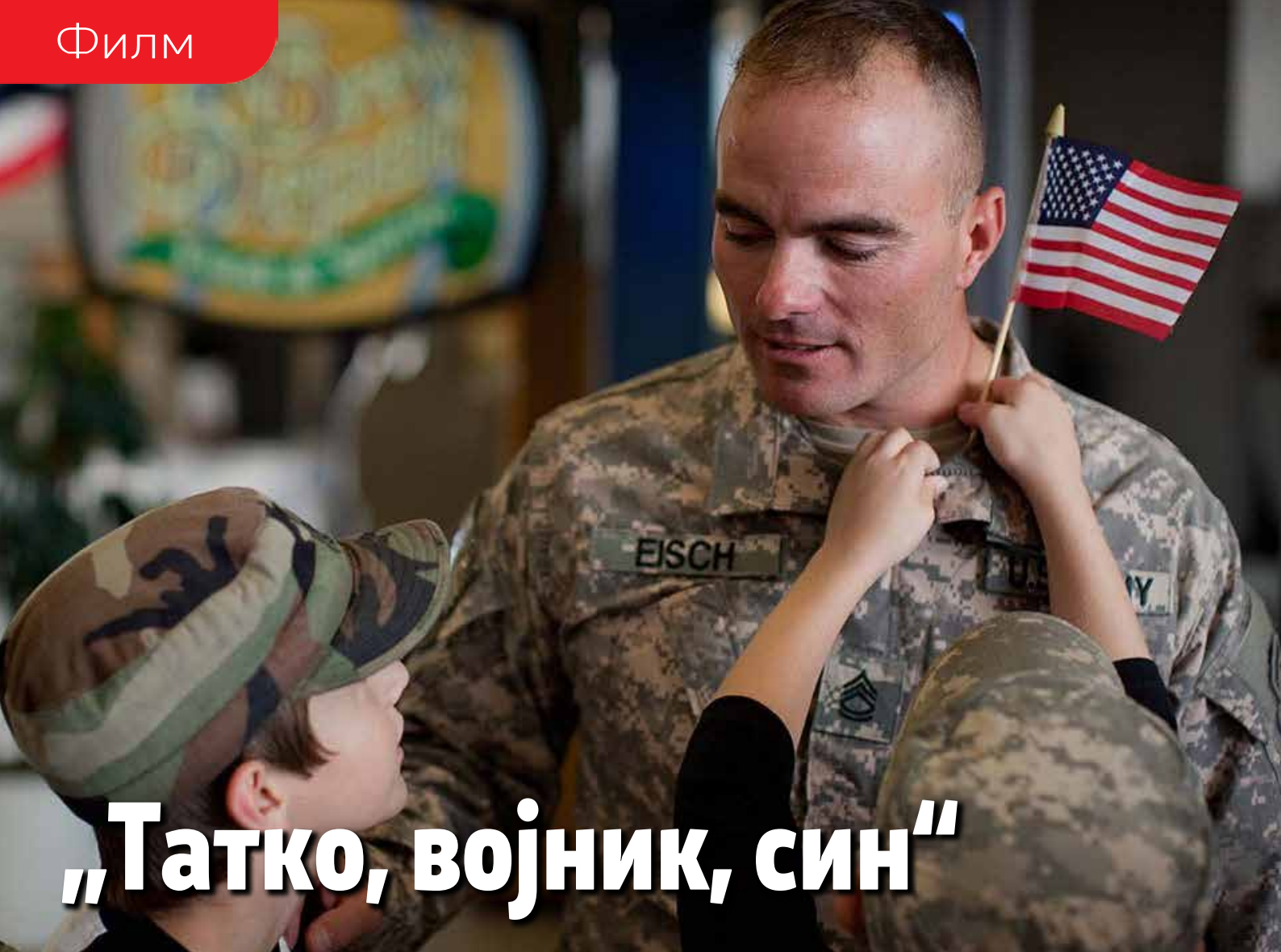
Владимир Лазовски

Солидарност за Скопје

Пикасо многу се соживеал со скопската трагедија од земјотресот во 1963 година и со солидарната акција за собирање уметнички дела. Пикасо, во знак на солидарност и поддршка, на Скопје му ја подарил сликата „Глава на жена“ во знак на благодарност, поддршка и сеќавање. Сликата е дел од серијата женски портрети, негов веќе добро познат и омилен мотив од 1932 година, во кое се проследени кубистички форми, карактеристични за неговото зрело

творештво. Сликата е портрет на втората жена на Пикасо, Жаклина, и е насликана во 1963 година. Иако градот Скопје ја поседува уште од 1963 година, таа никогаш не видела дневна светлина. Сликата била украдена во 1971 година, што ја направи уште пославна. Интензивната истрага за ремек-делото резултираше со успешно апсење во Франкфурт (Германија), каде што Интерпол ги фати крадците и сликата беше вратена во Музејот на современа уметност во Скопје.





„Татко, војник, син“

Продукцијата на „Нетфликс“ повторно изненадува со интересен документарен филм од воениот филмски космос, инспириран од текст на весникот „Њујорк тајмс“ за животот и тешкотиите низ кои поминуваат семејствата на војниците и за нивниот разделен живот објавен во 2010 година. Во филмот се појавува и името на сега веќе ветеранот од Авганистан, Брајан Ајш, кој е и централната фигура во овој документарен филм, целодецениска хроника за едно семејство од Висконсин и цената која оваа професија ја наплаќа врз нив. Филм за војната таму и дома, по враќањето од службата во Авганистан, презентирани од еден татко и неговите две деца, но и низата настани во тие десет години - љубовта, истрајноста, загубата и новите почетоци, цврстината на семејните врски, сето тоа во сенката на една долга војна.

Цената на војничката служба
Брајан Ајш е посветен и истакнат наредник кој во 2004 година е испратен на служба во Авганистан, по 17 години поминати во армијата, но, никогаш претходно испратен во воена зона. Како самохран татко на две мали деца, на 8 и на 12 години, тој смета дека веќе се доволно големи за да го прифатат неговото заминување, но ниту малку не е свесен за последиците кои тоа заминување ќе му го нанесат на семејството. Две деца кои со нетрпение го очекуваат секое доаѓање на нивниот татко, иако краткотрајно и со страв и секојпат насолзени очи го испраќаат повторно на другата страна на континентот. Растргнат помеѓу професијата и неговото семејство, Брајан се обидува да балансира меѓу двете и да биде подеднакво успешен и како војник и како татко. Иако поминува кратко време со своите деца, на секое доаѓање

тој се грижи тоа да биде квалитетно и исполнето. Неговиот најголем страв е токму тие активности кои ги дели со неговите деца – кампување, рибарење, спортување, коишто, можеби, еден ден, нема да може да ги прави. За него, тоа е животот. Но, таквиот концепт на живот ќе се промени засекогаш кога Брајан ќе биде повреден во заседа во близина на Кундуз, обидувајќи се да спаси авганистански полицаец. „Без разлика што е Авганистанец, тој е од наша страна“, ќе рече, рационализирајќи ја неговата одлука да помогне и да го стави во ризик сопствениот живот. Од тој ден, Брајан губи дел од својот идентитет. Неговата кариера како војник е завршена и тој треба да се најде себеси во нова улога. Силниот, издржлив, независен човек не може да се движи самостојно поради повредата и е во постојани, непрекинати болки. Новонастанатата ситуација зема данок не само на



неговата физичка состојба, туку и на неговото ментално здравје. Некој кој е трениран да издржи во секакви услови, да опстане, да биде непобедлив, кој целиот живот тренирал да биде војник, сега има потреба од поддршка и помош дури и за качување на скалите пред неговиот дом. Неговиот најголем страв се остварува. Токму тој психолошки притисок, создава нетрпеливост кај него која е тешко да се контролира и која се рефлектира на сите околу него. Брајан, три години живее со повредата, потајно одбивајќи да прифати дека животот нема да биде ист и со надеж дека ќе се врати еден ден до комплетна функционалност. Се обидува да трча и се форсира себеси да живее живот како некогаш, но, тоа е едноставно невозможно. Три години по повредата, одлуката да ја ампутира ногата е неговото прво вистинско прифаќање на реалноста, дека животот е тргнат во нов правец, но истовремено, тоа е нов удар на неговата психолошка состојба. Битка по битка, иако со целосна поддршка од семејството, патот не е лесен и едноставен за овој војник. Како тоа да не е доволно, семејството доживува нов шок, само две недели откако Марија станува нов член со презимето Ајш, како сопруга на Брајан. Малиот син Џои е прегазен од камион на патот, додека се враќал дома со својот велосипед. Нов тест за семејството Ајш кој, или ќе ги скине или ќе ги зацврсти меѓусебните врски. Единствената константа за која Брајан нема дилеми е дали губењето на ногата навистина вредело? Запрашан неколкупати, тој секогаш го има истиот одговор и после долга временска дистанца: „Апсолутно.“ Без сомнежи, должноста, посветеноста и жртвата за татковината за него е врвната вредност и е незаменлива.

Да се биде војник

Војската е избор за многумина во Америка по завршувањето на средното училиште, особено во градови каде што не постои развиена индустрија и многу работни места или, пак, во семејства со ниски приходи каде што факултетите се недостижна ѕвезда. Но, да се биде војник, не е работа од 9 до 17 часот. Војник значи тренинг на вештините, градење на карактерот, на менталитетот и на психолошката цврстина, 24 часа



во денот. Да се биде војник е гордост, и како во секоја професија, оној кој се труди, ќе успее и ќе напредува. Брајан Ајш е одликуван војник и како таков е идол и инспирација за неговите синови. Но, додека помалиот син едвај чека да наполни 18 години и да се приклучи на војската, исто како неговиот татко, и да ги следи неговите чекори, поголемиот син има друга идеја. Растејќи со човек којшто често бил отсутен од дома, со секојдневен страв за неговата безбедност, и дали ќе се врати жив, постариот син добро се сеќава на своето детство и не сака да го следи истиот пример. Токму тоа е причина за да не сака да биде дел од тој свет и неговата идеја за иднината е да изгради

семејство и апсолутно да се посвети на него. Но, должноста и очекувањата се нешто сосема друго. Откако Џои ќе го загуби животот во сообраќајна незгода на 12 години, Ајзак чувствува обврска да ја продолжи кариерната линија на неговиот татко, но и да го направи она кое неговиот брат отсекогаш го сакаше за себе и да биде четвртата генерација од семејството како дел од американската армија.

„Татко, војник, син“ е филм составен од кадри од реалниот живот на едно просечно американско воено семејство. Новинарите, -автори на овој филм, ги следат во домот, надвор од домот, а ги гледаме и нивните интимни исповеди низ времето, нивните стравови и дилеми, нивните радости, како и нивните најтешки моменти на загуба и тага. Колку се длабоки сведочењата на Брајан, толку се искрени и зборовите на неговите двајца синови кои, иако се далеку илјадници километри од војната, таа е премногу инфилтрирана во нивните животи и оставила длабоки

лузни. Токму и тоа самите автори го маркираат како најпредизвикувачки момент во целото снимање – да се стекне довербата на семејството и да се споделат со нив најдлабоките болки, стравови и сомнежи. Документарниот филм, којшто е веќе достапен да се погледне на „Нетфликс“ од 17 јули, е за жртвата кои некои луѓе ја даваат во име на должноста и за тежината на војничката професија со сите аспекти кои за многумина се непознати и во сенка. Според новинарите и автори на овој филм, ова е единствениот начин да се прикаже оваа жртва за јавноста.

Елена Ѓорѓиевска

Режија: Catrin Einhorn, Leslye Davis

Улоги: Brian Eisch, Joseph Eisch, Isaac Eisch

Кинематографија: Leslye Davis

Продукција: Catrin Einhorn, Leslye Davis, Kathleen Lingo, Nancy Donaldson Gauss

Музика: Nathan Halpern

Земја: САД

Времетраење: 99 минути

Година: 2020





Селото Бабино – место каде што се наоѓа најмалата

На девет километри од Демир Хисар, во пазувите на Плакенска Планина, се протега селото и туристичко-рекреативниот центар „Бабино“, место кое со својот природен зелен рај и прекрасна природа нуди можност за релаксација и одмор. Ова село е надалеку познато и по најмалата библиотека, не само во Македонија, туку и во светот, позната како „Ал-би“, поради која го посетуваат многубројни туристи. Таа има околу 3500 членови, а меѓу нив има и македонски академици и видни научници од странство. Првите книги биле донесени во далечната 1882 година, и тоа од Багдад, Техеран, Дамаск, Истанбул, Анкара, а се печатени на персиски, на старотурски и на арапски јазик. Во фондот на библиотеката

има преку 20 илјади наслови на старословенски јазик, на турско-отомански, пишани и вредни документи, книги, текстови, ракописи. Во фондот на библиотеката се чуваат ракописи и документи кои се од особено значење за НОВ и за Илинденското востание, изданија печатени до крајот на 1946 година, изданија од делата на видни југословенски писатели и многу стари печатени изданија. Приватната библиотека се наоѓа во селска куќа која е на два ката. Од собите, во кои се наоѓаат полиците со книги, се шири мирис на стара хартија и на бајати повези. Исто така, можат да се забележат и пожолтените корици на старите книги. Книгите се набавени со откуп, често ги подаруваат институции, но и поединци и писатели кои

ја посетуваат библиотеката, мотивирани да остават дел од своето творештво за библиотеката. Книги се набавуваат и од запустени и отфрлени места. Библиотеката е јавен сервис на книги на граѓаните на Демир Хисар но и пошироко, а книгите се издаваат како и во другите библиотеки. Но, поради тоа што нема постојано вработени во библиотеката, во зимскиот период библиотеката работи само на повик, а во текот на летото, кога има најмногу посетители, библиотеката работи постојано, и во оваа работа е ангажирано целото семејство коишто, воедно, се и сопственици на библиотеката. Членството е бесплатно и со зачленувањето се добива специјален пасош за членство во „татковината на книгата“.

Кристина Илиевска



библиотека во светот



