

A

OBRAMBENE ZRAČNE

Usprkos tome što posjeduje teritorij koji je veći od površine Zapadne Europe, kao i druge po količini rezerve nafte u svijetu, Kazahstan po pitanju modernog zrakoplovstva, u koje slobodno možemo uključiti i vojne zrakoplove, nije jedna prosječna država bivšeg Sovjetskog saveza. Čak bi se mogli i iznenaditi...



SNAGE KAZAHSTANA

Piše Patrick Roegies

Foto Patrick Roegies, Marco Dijkshoorn

Republika Kazahstan je bivša republika Sovjetskog saveza koja je svoju nezavisnost proglasila 16. prosinca 1991. godine. Kazahstanski vojni resursi su za vrijeme Sovjetskog saveza bili integrirani u okvirima vojnog područja Turkestan, koje je rasformirano 30. lipnja 1992. godine. S novoproglašenom nezavisnošću, Kazahstan se suočio i s problemom ustroja vlastitih zračnih snaga, i zaštite zračnog prostora.

Sovjetska era

Nakon rata u Afganistanu početkom 1989. godine, mnoge postrojbe koje su imale ratni raspored vraćene su u Sovjetski savez. Neke od ruskih postrojbi koje su bile stacionirane u Poljskoj i Demokratskoj Republici Njemačkoj (DRNJ) premještene su u vojno područje Turkestan. Jedna od postrojbi koja je premještena u Ucharal bila je i 486. samostalna borbena helikopterska regimentska, koja je prije bila stacionirana u Altes Lageru u DRNJ.

Premještanje postrojbi ujedno je potaknulo i reorganizaciju u vojnom području Centralne Azije, koje je tada svoje zapovjedništvo imalo u gradu Alma Ata, koji je tada bio glavni grad Kazahstana. Reorganizacija je rezultirala stvaranjem vojnog područja Turkestan, koje nije dugo trajalo, a rasformirano je ubrzo nakon što je Kazahstan proglasio svoju nezavisnost.

Temelj za stvaranje novih zračnih snaga bile su postrojbe koje su bile u sastavu Ruskog ratnog zrakoplovstva i protuzrač-

ne obrane, i to u okviru 73. zračne armije koja je bila stacionirana na području Kazahstana. U floti ove moćne zračne armije tada su bili i teški strateški bombarderi Tupoljev Tu-95MS "Bear", njih čak četrdeset!

Ovi su bombarderi tada bili podijeljeni između 1223. i 1226. regimente teških bombardera, koji su bili u okviru 37. zračne divizije. Regimente su bile stacionirane u gradu Dolon Chagan, zapadno od Semipalatinska, na sjeveroistoku Kazahstana.

Ubrzo nakon što je Kazahstan proglasio nezavisnost, isporuke zrakoplova predstavljale su najveći transfer ruskog oružja prema Kazahstanu, prema ugovoru između dviju vlada o vojnim pitanjima i vojno-tehničkoj suradnji, koji je potpisan 1995. godine. Taj je ugovor pokrio i kompenzaciju za povlačenje ruskog strateškog naoružanja, a između ostalog, tu su bili i strateški bombarderi Tu-95MS.

Budući da ratno zrakoplovstvo Kazahstana nije trebalo takve avione, a ni takve kapacitete, ugovor je uključio i povratak svih strateških nuklearnih zaliha, a pokraj Tupoljeva, tu su bile i sve krstareće rakete, kao i SS-18 i SS-20 balističke rakete srednjeg dometa. Kao rezultat toga, Tupoljevi su premješteni u

zračne baze Engels i Ukrainka u Rusiji. Primjerci koji su ostali u Kazahstanu su rastavljeni.

Ugovorom je također definirano da se Rusija do kraja 1997. godine obvezuje Kazahstanu isporučiti 73 borbena aviona. Dogovoreno je da će biti isporučeno ukupno: 21 MiG-21 Fishbed, 14 Su-25 Frogfoot i 38 Su-27 Flanker. Prve isporuke od ukupno 43 aviona trebale su biti izvršene 1995. godine, a ostatak od 30 aviona 1997. godine. Od svega toga, 14 Su-25 isporučeno je 1996. godine. Najmanje četiri dodatna Su-27 bila su isporučena 1997. godine, a slijedili su ih još deset komada koji su isporučeni između 1997. i 1998. godine. Prema nekim izvorima, u periodu 1995. – 1996. isporučena su i 22 aviona MiG-29 Fulcrum koji nisu bili dijelom ovog ugovora.

Dodatni ugovor kojim je definirana isporuka još dvanaest dodatnih aviona Su-27 potpisan je kako bi se namirio vojni dug Rusije prema Kazahstanu. Iako detaljniji podaci koji se odnose na stvarne isporuke nisu poznati, pretpostavlja se da je Kazahstan 2005. godine u sastavu imao ukupno 38 aviona Su-27P i osam dvosjeda Su-27UB.

Pokraj aviona koji su navedeni u ugovoru, u Obrambene zračne snage Kazahstana prebačen je i određen broj izviđačkih i borbanih aviona MiG-23, MiG-27, MiG-25, Su-17, i Su-24. Istu sudbinu imali su i helikopteri, pa je određen broj modela Mi-6, Mi-8, Mi-17, Mi-24 i Mi-26 također završio u sastavu Obrambenih zračnih snaga.

Veliko napredak u kapacitetima presretanja i zaštite zračnog prostora dogodio se kad su u sastav ušla otprilike 32 nadzvučna presretača MiG-31 Foxhound. Danas je Kazahstan jedina država koja uz Rusiju operira ovaj tip aviona.





Odnos prema ostacima

Većina aviona MiG-21 su bili dugoročno uskladišteni u ZB Taldykorgan, ali neke eskadrile su ipak ostale operativne s ovim modelom u sastavu sve do 1992. godine. To su bili 165. mješovita lovačka regimenta stacionirana u Zračnoj bazi Emba i lovačka regimenta u zračnoj bazi Ajaguz. Posljednja postrojba koja je u sastavu imala MiG-21 bila je 27. gardijska regimenta u Ucharalu, i nakon što je operativna upotreba prestala i u ovoj regimenti, primjerci iz njenog sastava su također poslani u Taldykorgan gdje su dugoročno uskladišteni.

Ipak, ono što iznenađuje je da je otprilike deset jednosjeda i jedan dvosjed 1999. godine ponovo aktivirano, a služili su do 2003. godine za naprednu obuku pilota.

Kasnih '90-ih su uskladišteni Migovi bili u središtu skandala koji je na kraju odveo do napuštanja dužnosti tadašnjeg ministra obrane i još nekih vladinih dužnosnika. Naime, češka kompanija Agroplast se 1998. godine obvezala kupiti 40 komada za cijenu od 200 000 USD po komadu. Za potpis ugovora je s kazahstanske strane bila zadužena kompanija Metallist. Po sporazumu između kazahstanskog Ministarstva obrane i kompanije Metallist, lovački avioni su bili prebačeni u prostore kompanije, nakon čega je 14. listopada 1998. godine potpisan ugovor s češkom kompanijom. U ožujku 1999. godine je teški transporter An-124, koji je u svom trupu nosio šest rastavljenih Migova 21, zaustavljen na aerodromu Baku u Azerbejdžanu. Iako je kao krajnja destinacija navedena Bratislava, bilo je sumnji da su avioni bili na putu za Sjevernu Koreju ili Bosnu i Hercegovinu. Nakon istrage avioni su vraćeni u Kazahstan, a Antonovu je odobren odlazak s aerodroma Baku.

Ovo ipak nije bio kraj priče jer su u ljeto iste te godine 33 primjerka aviona MiG-21 vlakom poslani iz Taldykorgana preko Kine do Sjeverne Koreje. Ovaj su put avioni stigli na svoju destinaciju. Izbio je novi skandal, ovaj put iniciran iz Južne Koreje. Sjeverna Koreja je negirala uvoz bilo kakvih aviona i bilo kakvu povezanost s Kazahstanom, a dokazi nikad nisu pronađeni.

Kazahstanska služba informiranja je u studenom 1999. godine dala izjavu da je provedena istraga o ovom slučaju i da su neki vladini visoki službenici upleteni u – očito ilegalnu prodaju ovih aviona.

Dva skandala u kojima su glavnu ulogu imali avioni MiG-21 su za Kazahstan bili velika sramota, posebno za predsjednika države Nursultana Nazarbajeva koji se u to vrijeme trudio uspostaviti veze sa Zapadom.

Novi slučaj se bilježi u ožujku 2001. godine. Državna vojna agencija Kazspetexport se našla u problemima nakon što je pokušala Pakistanu prodati 40 aviona Suhoj Su-27. Ova prodaja planirana je još od 1999. godine, a vrijednost ugovora bila je procijenjena na 4 milijarde USD.

Budući da je u to vrijeme Pakistan bio pod embargom na uvoz oružja, i budući da je broj aviona zapravo predstavljao pozamašan dio sastava Kazahstanskih obrambenih zračnih snaga, do isporuke nikad nije došlo.

Uranim danima nakon izlaska iz Sovjetskog saveza, temeljno školovanje pilota provodilo se na avionima Yak-18T, dok se napredna obuka vršila na L-39C Albatros. Prema određenim procjenama, između 1996. i 2000. godine je u sastav Ratnog zrakoplovstva došlo osam do dvanaest aviona L-39C. Flota transportnih aviona sastojala se od modela An-2, An-12 i An-26. Pokraj toga, Rusija je isporučila i jedan avion Il-76MD Candid, jedan Tu-134Skh, i jedan Tu-154B, koji je zapravo zapovjedni avion.

Restrukturiranje

Kazahstan je od proglašenja nezavisnosti imao zavidan broj zrakoplova, a ono što je preostalo bila je organizacija i ustroj. Obrambene zračne snage, kako je ta grana oružanih snaga nazvana, uglavnom i jeste bila opremljena isključivo za obranu zračnog prostora – sredstva za borbena djelovanja po zemaljskim ciljevima bila su ograničena. Mogućnosti su dodatno smanjene nakon 1993. godine, prije svega zbog nedovoljnih sredstava za održavanje velikih resursa u operativnoj upotrebi.

Reorganizacija je bila brza i učinkovita, i do kraja 1993. godine oformljeno je šest osnovnih regimenti, uz još jednu dodatnu regimentu kojoj su u sastavu bili lovački avioni. U Logovi je bila stacionirana 715. mješovita školsko-borbena regimenta koja je bila sastavljena od dvije eskadrile aviona MiG-29 Fulcrum A (*Izdeliye 9.12*), te dva dvosjeda MiG-29UB, kao i određen broj aviona MiG-23. Dvadesetdevetke su vjerojatno došle kao naslijeđe od bivšeg sovjetskog arsenala koji je bio stacioniran u Kazahstanu. Dodatna 22 primjerka ovog aviona su nabavljena 1995. godine – isporuka se sastojala od osamnaest jednosjeda i četiri dvosjeda. Ovi su primjerci najvjerojatnije prije dolaska u Kazahstan bili stacionirani u zračnoj bazi Mary u Turkmenistanu.

Zbog ograničenog budžeta, Obrambene zračne snage su u početku bile prisiljene znatno smanjiti broj zrakoplova u operativnoj upotrebi. Kao rezultat toga, većina aviona MiG-23 i MiG-27 (s iznimkom jednog dvosjeda MiG-23 i nekoliko primjeraka jednosjeda MiG-27) su povučeni i dugoročno uskladišteni. Donedavno je otprilike stotinu ovih aviona bilo uskladišteno u zračnoj bazi Taldykorgan. Nedavni posjet pokazao je da su svi ovi avioni nestali, a nije poznato da li su prodani ili rastavljeni. Nepoznato je i kad su točno iz upotrebe povučeni avioni MiG-23. Tijekom tog istog posjeta uočen je mali broj aviona Su-27 koji su još uvijek imali svoje originalne sive boje. To pokazuje da nakon isporuke nisu bili modernizirani, i da već duže vrijeme nisu u letnom stanju.



Prema informacijama iz nekih izvora, 39. mješovita izviđačka eskadrila u Balkashu je rasformirana još 2000. godine. Ta je eskadrila u sastavu imala trinaest aviona MiG-25RB, dva aviona MiG-25PU i dvanaest aviona Su-24MR. Kao rezultat toga, avioni MiG-25 se više nisu nalazili u operativnoj upotrebi u Kazahstanu, a Su-24MR su premješteni u Zhetygen. Smanjenje kapaciteta je 2001. godine također označilo i kraj operativne upotrebe za helikoptere Mi-6, a nakon toga su uskladišteni u zračnoj bazi Taras Zhambul. Kompletna flota aviona Su-17 iz upotrebe je povučena još sredinom 90-ih, nakon što je zatvorena zračna baza Chimkent. Sudbina aviona MiG-25 i Su-17 nije poznata, ali najvjerojatnije su rastavljeni.

Očekuje se da će Obrambene zračne snage biti vitalne i u budućnosti. Na to upućuju nedavne modernizacije koje su provedene na avionima Su-25, Su-27, MiG-27, MiG-29, MiG-31.

Modernizacije i kupovine

Restrukturiranje Orambenih zračnih snaga koje je vodilo do njenog današnjeg stanja i mogućnosti ne bi bilo moguće da nije bilo nekoliko programa modernizacije i nabava novih zrakoplova.

Kako bi došla u priliku za kupovinu zrakoplova od Rusije, ali i sa Zapada, Kazahstanska vlada je zbog ostvarenja suradnje odobrila izgradnju nekoliko zrakoplovnih tvornica.

Jedan od primjera je rusko-kazahstanska kompanija Aviaremont, koja se nalazi u gradu Almaty. Ova je tvornica napravljena za proizvodnju helikoptera, a broj proizvedenih primjeraka između 2006. i 2009. godine iznosio je 37, od kojih su 33 helikoptera Mi-17 isporučena Kazahstanu. Novi ugovor je potpisan s Rusijom, i to za period od 2007. do 2015. godine. Ugovor je definirao daljnju suradnju i proizvodnju helikoptera. Tvornica je u početku bila ograničena samo na proizvodnju modela Mi-17, ali bi u konačnici trebala biti osposobljena za proizvodnju svih modela helikoptera kompanije Mil.

Druga tvornica koja je nastala ovom inicijativom kazahstanske Vlade je zajednički projekt kompanija Eurocopter i Kazakhstan Engineering, koji je rezultirao izgradnjom tvornice za završno sklapanje i kostumizaciju helikoptera EC145, koja se nalazi u gradu Astana.



Dva višenamjenska helikoptera EC145 su Kazahstanu isporučena tijekom 2011. godine, a za vrijeme vojne zrakoplovne manifestacije KADEX 2012, koja je održana u svibnju ove godine, naručena su još dva ova helikoptera za misije traganja i spašavanja. Ovi helikopteri će biti sastavljeni u Kazahstanu. KADEX je za Eurocopter bio izuzetno uspješan, budući da je vlada Kazahstana potpisala pismo namjere o kupovini deset srednjih transportnih helikoptera EC725.

Ovi helikopteri će također biti sastavljeni u Kazahstanu, a biti će opremljeni tako da mogu obavljati širok spektar misija. Memorandum razumijevanja o kupnji 18 primjeraka aviona An-140-100 je potpisan 11. siječnja 2005. godine, ali ipak na kraju nije

rezultirao narudžbom. Početni sporazum je raskinut 3. listopada iste godine, ali su dva aviona ipak kupljena, i isporučena su početkom 2006. godine.

Modernizaciji transportnih potencijala se pristupilo s posebnom pažnjom. Teški transportni helikopteri Mi-26 su prošli kroz program modernizacije, isto kao i transportni avioni avioni An-12 i An-26. Nedavno je također potpisan ugovor s kompanijom Airbus Military za isporuku ukupno šest srednjih transportnih aviona C-295. Prva dva bi trebala biti isporučena početkom 2013. godine, a novi transportni avioni će u operativnoj službi zamijeniti zastarjele, i sada već neperspektivne avione An-12 i An-26.



Najmanje dva helikoptera Mi-26 su između 2009. i 2011. godine prošla kroz modernizaciju u Novosibirsku. Prvi je Mi-26 nakon modernizacije ispušten 2009. godine, dok se drugi primjerak u Kazahstanu pojavio tek nedavno.



Kazahstan je također iskazao interes i za nabavku školskih mlažnjaka Yak-130UBS za naprednu obuku pilota, kao i novih borbenih aviona Su-35, pa čak i za najnoviji ruski borbeni avion PAKFA.

Flota helikoptera Mi-24 je u cijelosti planirana za program modernizacije, a prve isporuke moderniziranih primjeraka su počele dolaziti 15. studenog 2005. godine. Tog su dana isporučena prva četiri primjerka, koji su došli iz grada Rostov Na Donu u Rusiji, gdje su osposobljeni za operiranje u noćnim uvjetima. Veliki servisni radovi i modernizacija su 2006. godine planirani za još pet primjeraka helikoptera. Do danas je isporučeno otprilike 50 moderniziranih primjeraka.

Dvije zračne baze koje u sastavu imaju avione Su-27 su 604. (Taldykorgan) i 605. (Aktau). Pretpostavlja se da svi avioni Su-27 iz ove dvije zračne baze pripadaju istoj regimenti "Snježni Leopardi", budući da fotografije aviona iz obje zračne baze pokazuju da svi Su-27 imaju amblem s motivom snježnog leoparda.



Ukrajina je u listopadu 2001. godine objavila da s Kazahstanom planira uspostaviti vojno-tehničku suradnju. Suradnja bi bila fokusirana na izvođenje velikih servisnih radova i modifikacija na nekoliko tipova zrakoplova koji se nalaze u sastavu Obrambenih zračnih snaga. Potpisan je Memorandum razumijevanja za modifikacije na avionima MiG-29, Su-25, Su-24, Su-27, te na helikopterima Mi-24, Mi-8, Mi-6 i Mi-26.

Avioni MiG-23UB i L-39C su kroz velike servisne radove i modernizaciju prošli u ukrajinskom servisnom centru Aviaoenremont u gradu Chuguyev, dok su avioni MiG-27 i MiG-29 poslani u Centar za popravak zrakoplova u Lvivu (LSARP) gdje su prošli kroz program modernizacije. Modernizirano je najmanje 12 primjeraka aviona MiG-27 i 15 primjeraka aviona MiG-29. Na modernizaciju u Ukrajinu su poslani i avioni Su-25 i Su-27, ali u servisnom centru u Zaporozhju.

Pretpostavlja se da je ukupno 20 aviona MiG-31 prošlo kroz program velikih servisnih radova i modernizacije u 514. remontnom zavodu u gradu Rzhev u Rusiji. Ugovor o modernizaciji 10 ovih aviona je potpisan na zrakoplovnom sajmu MAKS 2007. Modernizacija je uključila i mogućnost letenja na velikim visinama, poboljšano upravljanje radarom, te mogućnost napada i uništavanja krstarećih projektila.



Moderni Fenceri?

Točan status flote aviona Su-24 Fencer još je uvijek nejasan budući da nema potvrđenih informacija o isporukama. Jedino je poznato da su 1995. godine četiri primjerka trebala biti isporučena. Početkom 2000-ih godina je flota aviona Su-24 trebala biti poslana na modernizaciju u Novosibirsk, no nije poznato da li je poslana cijela flota, ili samo nekoliko aviona koji su prošli kroz program modernizacije.

Drugí program modernizacije za ove avione je objavljen 6. veljače 2005. godine. Objavljeno je da će u programu sudjelovati kompanija Hephasteus. Na modernizaciju je trebalo biti poslano 35 primjeraka, no podaci o ovome su nejasni, i nije sigurno da su avioni zaista poslani.

Ono što je potvrđeno je da su avioni Su-24 u operativnoj upotrebi bili do kraja 2009. godine. Nije potvrđeno da su svi povučeni iz upotrebe. Većina, ako ne i svi, dugoročno su uskladišteni u Zhetigenu, gdje su nedavno uočena 22 primjerka, pokraj 13 aviona MiG-29 koji su tamo uskladišteni odnedavno.

Flankeri

Avioni Su-27 koji su bili proizvedeni u tvornicama KnAAPO i IAPO također su prošli kroz program modernizacije. Ovi avioni su kroz svoje programe modernizacije prošli u remontnim zavodima i servisnim centrima u Rusiji, Ukrajini i Bjelorusiji, i to u periodu od 2005. do 2009. godine.

Remontni zavod u Bjelorusiji (Baranovichi) je 2009. godine pobijedio na natječaju za modernizaciju 10 primjeraka aviona Su-27 na standard M2/UBM2. Prva dva moder-

nizirana primjerka, jednosjed i dvosjed, su u zračnu bazu Taldykorgan isporučeni u prosincu 2009. godine. Cijeli program modernizacije je završen do lipnja 2010. godine.

Jedna od glavnih komponenti modernizacije je ugradnja podvjesnog navigacijskog i ciljničkog spremnika Litening III, proizvedenog od strane izraelske kompanije Rafael Advanced Defence Systems, koji omogućava ciljanje danju i noću. Varijante dvosjeda su također dobile i sustav za elektroničku borbu Satellite-M koji je razvijen u Kazahstanu, te poboljšani sustav za upravljanje naoružanjem. Nije točno poznato da li su samo avioni iz sastava 604. zračne baze (Taldykorgan) prošli kroz ovaj program modernizacije, ili su modernizirani svi operativni avioni Su-27. Poznato je da je početni ugovor s remontnim centrom u Baranovichima potpisan samo za deset aviona.

Još jedna nedavno završena modernizacija je ona na avionima An-12, elisomlaznim transportnim avionima, od kojih je prvi modernizirani primjerak isporučen 2011. godine. Modernizacija je uključila ugradnju GPS sustava, naprednog meteorološkog radara i visinomjera.

Pretpostavlja se da će program modernizacije proći još ovih aviona.



OAKLEY

**NAOCALE
ZADOVOLJSTVO
ZA SVAKOG**

Osnovan je u južnoj Kaliforniji 1975. godine, a danas je jedan od vodećih proizvođača sportske opreme, od čega su najpoznatije njihove naočale.

Oakley naočale razvijaju se u high-tech laboratorijima, nakon čega ih testiraju vrhunski sportaši u najtežim uvjetima. Tako da je danas Oakley brend postao sinonim za dizajn, tehnologiju i inovaciju.



Hydrophobic TM postupak izrade leća čini ih otpornima na vodu, znoj i prašinu, zbog čega je njihovo čišćenje izrazito jednostavno. Oakley leće imaju fotosenzitivna svojstva tako da se automatski zatamnjuju, ovisno o jačini svjetlosti. Ove leće filtriraju čak 100% štetnog UV zračenja i tako pomažu u prilagodbi različitim uvjetima. Okviri Oakley naočala dizajnirani su tako da omogućuju udobno i sigurno nošenje. Zbog patentiranog dizajna three-pointfit, ovaj okvir dodiruje samo most nosa i dio iza sljepoočnica, čime se uklanja neudobnost svojstvena običnim okvirima koji opterećuju uši.

Jedan aspekt ujedinjuje sportaše, dizajnere i znanstvenike koji stoje iza Oakley proizvoda - **prosječnost nije opcija.**



Budućnost

Povlačenjem određenog broja aviona starijeg datuma proizvodnje, odnosno neperspektivnih tipova aviona, te koncentriranjem na potrebne resurse koji su raspoređeni u nekoliko regimenti, Obrambene zračne snage su uspjele stvoriti i održati mogućnosti na visokoj razini.

Brigadni general Valerij Gerasimov je u rujnu 2011. godine predstavio plan za suradnju s Rusijom u segmentu obrane zračnog prostora. Detalji ovog plana ipak ostaju tajna, ali pretpostavlja se da će budući kazahstanski vojni piloti i zrakoplovni časnici biti školovani u Rusiji. Pokraj toga, Kazahstan je i u sustavu individualnog akcijskog plana partnerstva s NATO savezom, ali i u strateškoj suradnji sa Turskim oružanim snagama. **A**



HTC ONE SLUŽBENO U HRVATSKOJ

KARAKTERISTIKE HTC ONE SERIJE

■ Super-brzo fotografiranje

U samo 0.7 sekundi možete slikati, a s novim super-brzim 0.2-sekundnim autofokusom omogućuje se kontinuirano slikanje samo držeći tipku.

■ Dobre fotografije u nepovoljnim uvjetima

F/2.0 objektiv na HTC One X i HTC One S uređajima nudi najbolje performanse u klasi hvatajući 40% više svjetla nego f/2.4 objektiv.

■ Video Pic (istovremeni video/slikanje) – Uz Video Pic možete uhvatiti sliku i snimati video u isto vrijeme.

■ Dropbox integriran uz HTC Sense – HTC One pruža vam jednostavan način za spremanje i dijeljenje slika i videa. HTC ima integrirani Dropbox u HTC Sense 4 koji omogućuje HTC One korisniku dobivanje 25 GB slobodnog Dropbox prostora na 2 godine.

■ Dijelite svoje fotografije i više

Kada uključite HTC wireless Media Link HD dodatak u svoj TV HDMI ulaz, možete lako dijeliti fotografije, video i sve ostalo sa svojim prijateljima, obitelji i kolegama.

HTC One V

Korištenje klasika – nagrađivanog dizajna HTC Legend uređaja, HTC One V donosi vrhunski dizajn u pametnom telefonu koji privlači pozornost te donosi najbolji doživljaj uz iznimnu kameru i autentičan zvuk. Karakterizira ga jednostavno aluminijско tijelo dizajnirano da pokaže vrhunsku izradu i kvalitetu.



HTC One S

HTC One S je za ljude koji žele vrhunski pametni telefon kompaktnije veličine. Pokreće ga Qualcomm Snapdragon S4 procesor sa do 1.5GHz dvojezrenim CPU-om. Također uključuje 4.3-inčni ekran izrađen od Corning™ Gorilla Glass-a. HTC One S u ovoj seriji postavlja nove kriterije za mobilne telefone. Inovacija je ultra-mat crna Ceramic Metal površina koja je rezultat mikroark oksidacije (MAO). MAO transformira površinu aluminijскоg tijela u keramiku, super-gustu kristaliziranu strukturu koja je 4 puta čvršća od anodiziranog aluminija.



HTC One X

HTC One je goruće brz uz novi NVIDIA® Tegra 3 Mobile Processor za jasnu grafiku, brže aplikacije i dulje trajanje baterije. Uključuje 1.5GHz Super 4-PLUS-1 četverojezgru s integriranim petim Battery Saver Core-om i 12-Core NVIDIA® GPU. HTC one također posjeduje nevjerovatnu 4.7-inčni, 720p HD ekran izrađen od Corning™ Gorilla Glass-a. HTC One X će također biti dostupan na odabranim 4G LTE tržištima s LTE-enabled Qualcomm Snapdragon S4™ procesorom sa do 1.5GHz dvojezrenim CPU-om.

