

ПОПУЛАРИЗАЦИЈА ВАЗДУХОПЛОВСТВА 2021



ПРОЈЕКАТ

„ПОПУЛАРИЗАЦИЈА ВАЗДУХОПЛОВСТВА 2021“
РЕАЛИЗУЈЕ УДРУЖЕЊЕ ПИЛОТА „ТИГРОВИ“
УЗ ФИНАНСИЈСКУ ПОМОЋ
МИНИСТАРСТВА ОДБРАНЕ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

Пројекат под називом "ПОПУЛАРИЗАЦИЈА ВАЗДУХОПОВСТВА 2021" спроводи Удружење пилота "ТИГРОВИ" из Краљево уз помоћ

МИНИСТАРСТВА ОДБРАНЕ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

које је обезбедило финансијска средства, у износу од 95 %, за реализацију овог пројекта по основу ЈАВНОГ КОНКУРСА за учешће у финансирању пројекта удружења у областима од значаја за одбрану у 2021. години.

Ставови изражени у овој публикацији искључива су одговорност аутора и његових сарадника и не представљају нужно званичан став Министарства одбране.



Текстове приредили: Мирјана Новаковић Мунишевић, виши кустос; Игор Марјановић, виши кустос; Дарко Младеновић, кустос; Бојан Вићентић, кустос; Иван Вујић, кустос; Небојша Исаиловић, кустос; Огњен Ђалић, архивиста, Томас Јаник, пилот, Вулић Небојша, ваздухопловни оружар.

Обрада текста и припрема за штампу: Маст. инж. саобр. Владан Нешић

Издаје: Удружење пилота "ТИГРОВИ", Краљево, 2021. године

Штампа: "СоруНause", Краљево *Тираж:* 1100

УВОД

Врхунац достигнућа човека и његових вечитих тежњи да земљу гледа из ваздуха, да полети и освоји небо, обележила је 20. век. Авиони су полако прелазили пут од сна до реалности, а светом се пронела слава првих авијатичара који су пробали границе до тада немогућег. Постало је сасвим јасно да ће авијација, као револуционарна новина, променити свет.

Данас, авиони су незамењива спона међу континентима и народима, они су смањили растојања међу људима и културама и променили појмове о простору и времену. Авијација је постала потреба савременог човека и предуслов даљег напретка. И у рату, и у миру.

Дуга преко једног века, наша ваздухопловна историја одликује се високим степеном развоја у сваком сегменту. Србија је ишла у корак са светом и небески свод освајала уз далековидост и визионарство тадашњих власти. Авијација је постала важан стуб државе, њен ослонац и у рату и у миру и важна карика која доприноси напретку земље.



Србија је једна од првих земаља света која је оформила војно ваздухопловство, које је током 20. века, у немирним и ратним годинама, показало и доказало разлог свог постојања, оставши чврст бедем одбране отаџбине. И сваком ваздухопловцу који је своју смелост, храброст и живот дао својој земљи, дужни смо да одамо почаст и негујемо сећање на њих.

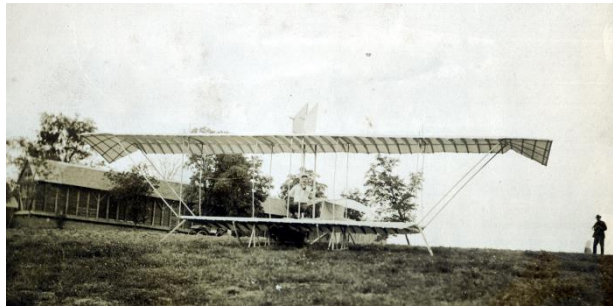
Данас, када се окренемо у погледамо у прошлост, можемо само себи пожелети такав полет и такве људе који су сторили национално ваздухопловство. Нама је дата прилика да наставимо даље.

Владимир Алексић

С почетка XX века, у време када је ваздухопловство било у повоју, а очи Европе и Света биле упрте у небо, познати панчевачки лекар, др Владимир Алексић конструисањем летелице сврстао се међу пионире југословенског и српског ваздухопловства. У малој провинцији велике царевине, конструисао је једрилицу, на којој је пре пуних 110 година и полетео.

Почетком јесени 1909. године конструисање једрилице већих димензија типа двокрилца било је завршено у дворишту његовог санаторијума. Цела справа била је тешка свега 70 килограма, дрвене конструкције, прекривене платном. У присуству суграђана 13. октобра 1909. године Владимир Алексић је извршио покушај старта једрилице помоћу гумених ужади. Летелица је била велико изненађење за становништво овог краја. Штампала је писала о епохалном открићу младог Панчевца, потом се вест пренела кроз Европу до Америке.

У даљем раду спречила га је болест. Након хируршке интервенције, услед добијеног тровања, умире у 37. години живота, децембра 1911. године.



Једрилица др Владимира Алексића 1909. година (Музеј ваздухопловства).

Иван Сарић

Пре више од сто година, Суботичанин Иван Сарић, ентузијаста, конструктор и пилот извршио је прве успешне летове на авиону сопствене конструкције и зиме се сврстао у пионире нашег ваздухопловства. Тог 16. октобра 1910. године, када је изведен први јавни лет изнад суботичког хиподрома на небу данашње Србије отпочео је развој домаће авијације.

У јуну 1909. године Сарић, боравећи у Паризу, први пут је видео авион на оближњем летелишту. Чврсто решен да сагради авион, јула 1909. године започео је изградњу авиона „Сарић бр. I“. У подруму куће породице Сарић, уз звуке тестере и чекића, идеја је добијала своје обличје. Авион који је градио био је једнокрилац распона 8,5 метара, дрвене конструкције са низом оригиналних решења. Стајни трап чинили су точкови бицикла, а пилотско седиште дрвена баштенска столица.

Сарић је самостално учио пилотажу, из дана у дан постајући све бољи и спретнији пилот. Више од 7.000 људи је посматрало лет Ивана Сарића тог 16. октобра 1910. године. По завршетку Првог светског рата, враћа свом старом животу. Схвативши да је авион постао убојито оружје и да је невино време пионира авијације на заласку и враћа се спорту коме остаје веран до последњег дана свог живота.

Данас, чувар сведочанстава о животу, лику и делу првог авијатичара данашње Србије јесте Музеј ваздухопловства у Београду.



Авион Ивана Сарића из 1910. године - реплика (Музеј ваздухопловства).

Мерћеп-Русјан

Словенац Едвард Русјан (1886-1911), је један од значајних представника пионирског периода ваздухопловства који је још давне 1909. године летео у Горици авионом сопствене конструкције. Са Михајлом Мерћепом је током 1910. године, у Загребу учествовао у изградњи авиона *Мерћеп – Русјан*. По завршеном пројекту и под јаким патриотским набојем, крајем 1910. авион су желели да прикажу грађанима Београда. Почетком јануара двојица ентузијаста стижу у Београд, али због лоших временских услова, лет је одлаган. На трећи дан православног Божића, 9. јануара, и поред јаког ветра и још увек лоших услова, Русјан се одлучује да полети над калемегданском тврђавом. При слетању, под јаким ударом кошаве, дошло је до лома крила, пада авиона и трагичне погибије Едварда Русјана, који је постао прва жртва југословенског ваздухопловства.

Поред многобројних Београђана који у се окупили да пропрате лет авиона, том догађају присуствовали су и представници Београдске групе, млади ваздухопловни ентузијаста. Међу њима је био Страхиња Нушић, син нашег познатог писца. По паду авиона Страхиња Бан Нушић је пришао месту трагедије са којег је узео део ребра са крила палог авиона. На њему, поред осталог, написао да је до удеса авиона дошло у 11 часова и да је пилот издахнуо после 7 минута. Пред одлазак у Први светски рат, у којем је погинуо, Страхиња овај предмет оставља својој мајци на чување. Деценијама касније, овај предмет, постаје први предмет Музеја ваздухопловства.

Едвард Русјан је сахрањен на Новом гробљу у Београду. Уз реку, под бедемом тврђаве, спомен обележје подсећа на младог погинулог пилота.



Михајло Мерћеп и Едвард Русјан (Музеј ваздухопловства).

ОСНИВАЊЕ СРПСКЕ ВОЈНЕ АВИЈАЦИЈЕ

Оснивање

Идеја о увођењу ваздухоплова у Српске оружане снаге први пут се појавила у деветнаестом веку и планирана је за 1893. годину. Међутим, прве мере у вези са формирањем војног ваздухопловства у Србији предузете су тек 1901. године, када је инжењеријски капетан Коста Милетић упућен у Русију на двогодишње школовање у Техничко-аеронутничкој школи на Волковом пољу код Петровграда. По повратку са школовања у Србију, новембра 1902. године, предложио је формирање балонског одељења, које није озбиљно разматрана све до почетка 1904. године, када је постао ордонанс краља Петра. Тада ступа у додир са високим официрима којима представља своју идеју. Резултат тог предлога је била набавка два балона са колима за водоничке боце, које су пуковник Милан Туцаковић и капетан Коста Милетић допремили из Аугзбурга у Ниш. Припреме за формирање српског војног ваздухопловства текле су споро; убрзане су 1912. године уочи балканских ратова.



Блерио XI, један од првих српских војних авиона, у првој ваздухопловној бази на Трупалском пољу код Ниша у зиму 1912/13. године.

Након конкурса на који се пријавио 171 кандидат, изабрана су тројица официра и тројица подофицира, која су крајем маја 1912. године почела са усавршавањем у ваздухопловним школама Луја Блериа и Мориса Фармана, на аеродрому Етамп, код Париза, у Француској.



Посткарте са ликовима првих српских pilota који су завршили школовање у Етампу. Горе лево М. Петровић; горе десно: М. Томић; средина лево: Ж. Станковић; средина десно: В. Новичић; доле лево: Ј. Југовић и доле десно: М. Илић.

Отпутовали су: пешадијски капетан Милош Илић, инжењеријски капетан Јован Југовић, артиљеријски поручник Живојин Станковић, коњички наредник Михајло Петровић, пешадијски поднаредник Миодраг Томић и артиљеријски поднаредник Војислав Новичић. Пошто нису знали језик домаћина, одмах се прешло на практичну обуку. С почетка су авионе „блерио” и „фарман” возили пистом као аутомобиле, потом су почели да лете с инструктором у авиону с дуплим командама, на крају самостално. Неке летелице су и слупали, али је Миленко Веснић, посланик (амбасадор) у Паризу, уз гунђање, одмах исплаћивао одштету. Наредник Михајло Петровић, први је у групи извео самостални лет и постао наш први пилот авиона са дипломом. Добио је међународну пилотску лиценцу ФАИ број 979, а српску број 1. У току августа испите су положили и остали српски питомци, изузев Новичића, коме је летење ишло нешто теже. Он је 15. септембра испунио све потребне услове за добијање дипломе pilota, али су морали да прекину усавршавање и врате се у Србију због избијања Првог балканског рата.

Након донетих закључака генералштабне комисије, начелник Главног генералштаба војвода Радомира Путника, 24. децембра 1912. године, доноси решење којим је установљена „Ваздухопловна команда“ српске војске, а за њено седиште одређен је Ниш. Самим тим је Србија ушла у групу првих петнаест земаља у свету које су ваздухоплове увеле у наоружање и створиле војно ваздухопловство, и у првих пет које су га употребљавале у ратним дејствима. Ваздухопловство је настало и развило се у оквиру рода инжењерије. Одређено је место за први аеродром на Трупалском пољу код Ниша. У састав команде ушли су сви делови тадашњег ваздухопловства: Аеропланско одељење с 12 авиона (три Блерио ХИ, пет Фарман 20, два Депердисен, два РЕП и још два авиона Дукс купљена у Русији), Балонско одељење са једним везаним и једним слободним балоном, станица за производњу водоника за балоне и један вод голубије поште. Летачки састав чинило је седам школованих pilota. За команданта је постављен мајор Коста Милетић који је одмах спровео обуку и тренажу pilota, уређење аеродрома и других објеката инфраструктуре, набавку резервних делова и потрошног материјала, рад на промишљању тактике употребе балона и авиона. Датум формирања Ваздухопловне команде - 24. Децембар обележава се као Дан Ваздухопловства и противваздухопловне одбране и као Дан Центра за обуку Ваздухопловства и противваздухопловне одбране.

СРПСКА ВОЈНА АВИЈАЦИЈА У БАЛКАНСКИМ РАТОВИМА

Припремајући се за рат са Турском, балканске државе убрзано су обучавале своје pilote и набављале авионе, па је у пролеће 1912. и Србија упутила својих првих шест питаца у француске приватне пилотске школе. Када је у септембру те године објављена мобилизација, влада је обезбедила знатна средства за набавку 8 авиона (3 Блерио ХИ, 3 Фарман 20 и 2 Депердисен тип Т), резервних делова и опреме. Истовремено, ангажовано је и неколико искусних страних pilota за испомоћ још недовољно искусним српским летачима. До прве употребе српских авиона у борбеним дејствима дошло је марта 1913. када је у састав српских јединица упућених у помоћ црногорској војсци која је опседала Скадар, укључен и Приморски аероплански одред састављен од 4 авиона, те 5 српских и 2 страна унајмљена pilota. Током првих летова, 21. марта 1913, испавши из авиона Фарман 20, погинуо је нар Михајло Петровић, прва жртва српског војног ваздухопловства и један од првих pilota у свету који је погинуо на борбеном задатку. Успешне

летове над Скадром извели су пор Станковић и нар Томић 29. марта 1913, а током Другог балканског рата, јула 1913, у околини Пирота обављена су прва извиђања из балона.



Балон СРБИЈА из 1909. године (Огњана М.Петровића).

Михајло Петровић

Михајло Петровић је први српски школовани пилот авиона. Завршио је француску пилотску школу "Фарман". Његова пилотска диплома ФАИ (Међународна ваздухопловна федерација) носи број 979 од јуна 1912. године, а код нас број један.

По повратку у Србију, баш у време када је почео Први балкански рат, наредник Петровић је са осталим ваздухопловцима укључен у припреме за ангажовање у ратним дејствима. Наредник Михајло Петровић распоређен је у састав новооснованог Приморског аеропланског одреда чији је први борбени задатак био да пружа ваздушну подршку трупама које су опседале Скадар. Седмог марта су обављени и први летови који су прошли без проблема. После поручника Станковића, на ред је дошао и наредни Петровић који је узлетео у свом авиону типа Фарман. Петровић је направио круг изнад села Меглуши и Бушати, на висини од око 1.500 m. На прилазу аеродрому, угасио је мотор и почео са припремама за слетање. Међутим, у том тренутку његов авион је погодила снажна ваздушна струја због чега је авион нагло успорио, а затим се преврнуо. Наредник Петровић избачен је из авиона на висини од око 1.000 m и није преживео пад. У то време падобран није био стандардни део опреме пилота. Његов авион је тешко оштећен приликом удара у земљу. Погибијом, Михајло Петровић је постао прва ваздухопловна жртва српског ваздухопловства.



Наредник Михајло Петровић.

СРПСКА ВОЈНА АВИЈАЦИЈА У ПРВОМ СВЕТСКОМ РАТУ

Почетак Великог рата је српско ваздухопловство затекао неспремно, са јако малим бројем исправних авиона и пилота. Први борбени лет током великог рата су већ 13. августа 1914. извели пилот, капетан Живојин Станковић, и извиђач, поручник Војислав Новичић, са авионом "блерио" извиђајући непријатељске мостобране на Дрини и Сави у току Церске битке. Ради извиђања подручја будућих операција у Срему је убрзо формирано Аеропланско одељење Шумадијске дивизије на челу са пилотом Миодрагом Томићем, које је извршавало извиђачке задатке за

потребе Прве армије. На повратку са једног таквог задатка 27. августа 1914, Томића је над Мишарским пољем напао аустроугарски авион, са којег је извиђач-стрелац отворио ватру. Како Томић није био наоружан, морао је да се спасава наглим понирањем. То је била прва борба у ваздуху на Српском фронту у Првом светском рату. Одмах након овог догађаја Томић је свој авион наоружао пешадијским митраљезом и тако је овај авион Блерио XI постао први наоружани авион српске војске а дато му је име ОЛУЈ. После великих успеха српске војске у Колубарској бици, француска влада доноси одлуку да као помоћ у Србију упути ескадрилу МФ-93 са дванаест нових авиона типа "фарман". У току повлачења српске војске преко Црне Горе и Албаније летео је само пилот Миодраг Томић. Одржавао је везу између штабова армија и Врховне команде, превозио високе официре, пошту и новац. По доласку на Крф формирана је нова Аеропланска ескадра на челу са командантом мајором Костом Милетићем. Сви способни пилоти, извиђачи и механичари ове ескадре су почетком маја 1916. године пребачени у Микру код Солуна, где је формиран нови центар српског ваздухопловства. Ту су убрзо укључени у пет српско-француских ескадрила, које су марта 1916. године на савезничкој конференцији у Паризу додељене српској војсци као подршка. Српска авијатика је отпочела своја дејства на фронту у септембру 1916. при чему су најчешћи задаци били извиђање и коректура артиљеријске паљбе, али су повремено и вођене ваздушне борбе са непријатељским авионима. Пилоти Милетић и Вукосављевић су извојевали и прву ваздушну победу у историји српског ваздухопловства. Почетком 1918. Године доноси се одлука о груписању српских ваздухопловаца у две јединице српске војске, чиме се формирају прва и друга ескадрила српске војске. У августу исте године формира се здружена јединица опремљена са 40 авиона у оперативној употреби, која бива опремљена са најсавременијим авионима тог времена типа Бреге и Спад. Јединица је одиграла кључну улогу у подршци српске војске у пробоју Солунског фронта, гоњења непријатеља и ослобођења Србије. Кроз Српску авијатику је прошло око 130 авиона, односно 27 различитих типова авиона и готово 3000 ваздухопловаца укључујући пилоте, механичаре као и помоћно ваздухопловно особље.



Блерио XI први наоружани авион српске војске, назва " ОЛУЈ".

ВОЈНА АВИЈАЦИЈА У ДРУГОМ СВЕТСКОМ РАТУ

Априлски рат

Југословенско краљевско ратно ваздухопловство је било једини род војске краљевине Југославије који је почетак Априлског рата дочекао у пуном саставу и у стању приправности. Ловачка авијација је била опремљена савременим авионима тог периода попут немачког Месершмита 109Е али и британског Харикена мк I који је лицензно произвођен и у Краљевини Југославији. Поред ових авиона понос домаће ваздухопловне индустрије Рогожарски ИК-3, на коме је остварено и највише ваздушних победа. Пилоти бомбардерске авијације су извршили више успешних контра-напада нападајући циљеве у Аустрији, Румунији, Мађарској, Бугарској... Окосницу бомбардерске авијације су чинили немачки Дорнијер 17 који је лицензно произвођен у фабрици авиона у Краљеву, затим британски бомбардер Бристол Бленим такође лицензно произвођен у домаћим фабрикама и италијански бомбардер Савоја Маркети. Током априлског рата комплетна флота националног авио-превозника Аеропут је била мобилисана и обављала транспортне задатке. Морнаричка авијација је бранила западну границу иако је била опремљена застарелим типовима

авиона. Током краткотрајног Априлског рата имајући у виду надмоћ непријатеља пилоти Војног ваздухопловства Краљевине Југославије су се са успехом супротставили пре свега захваљујући својој храбрости и пожртвовању.



Пилоти испред ИК-3.

Народно ослободилачки рат

Након априлског рата део ваздухопловаца се прикључује партизанским јединицама у оквиру којих настављају борбу против окупатора. Први авиони у партизанску авијацију пристижу 25. маја 1942., када из ваздухопловства НДХ пристижу Фрањо Клуз и Руди Чајавец са авионима Бреге XIX и Потез XXV и почетком јуна обављају прве борбене задатке. Због велике надмоћи непријатеља оба авиона су убрзо уништена. Након одлуке савезника за војну помоћ формирана је Прва ескадрила НОВЈ 22.04.1944. године на аеродрому Бенина у Либији и била је наоружана авионима Спитфајер, за првог команданта је постављен капетан Милета Протић а политички комесар је био Фрањо Клуз. Друга ескадрила НОВЈ формирана је 1. јула 1944. Такође на аеродрому Бенина у Либији, за првог команданта је постављен капетан Александар Ценић. Друга ескадрила је била наоружана авионима Харикен. Овим ескадрилама поверени задаци обухватили су подршку трупама на земљи, ловачку заштиту и извиђање. Најважнији аеродром који је коришћен је аеродром на острву Вис.



Спитфајер Мк Vc (Музеј вазд.).



Харикен Мк IV (Музеј вазд.).

Након завршетка Другог светског рата дана 16. маја Прва и Друга ескадрила су исписане из састава РАФ-а а 18. маја су формирале 1. ловачки пук новоформираног ваздухопловства.

ВОЈНИ ХЕЛИКОПТЕРИ У УПОТРЕБИ У ЈУГОСЛАВИЈИ И СРБИЈИ

Начин полетања и слетања хеликоптера посебно издваја овај тип летелица од других. Иако је идеја вертикалном полетања настала у 15. веку са летећом машином Леонарда Да Винчија, то се реализује тек у 20. веку. Хеликоптери улазе у употребу на почетку Другог светског рата када прва фабрика хеликоптера у свету “Сикорски” полеће са својим првим серијским хеликоптером ВС-300.

Sikorsky / Westland WS-51(1954-1967)

Први хеликоптери у Југославију стижу 1954. године, из енглеске фабрике Весталанд. У питању је вишенаменски хеликоптер Сикорски WS-51. Укупно 10 ових хеликоптера коришћено је у 5. хеликоптерској ескадрили југословенске народне армије од 1954 до 1967. године. Неколико примерака је било постављено на пловке и са њима је опремљена хидроавијацијска ескадрила у Дивуљама у Далмацији.

Sikorsky / Westland / Соко S-55 Mk-5 (1960-1974)

Успех хеликоптера S-51 у САД и шире, 1950-тих отворио је врата новом и већем хеликоптеру S-55, који је као и претходни модел лицензно произвођен у енглеској фабрици “Вестланд” под ознаком WS-55. Током 1960. године Југославија појачава своје хеликоптерске јединице са неколико примерака овог хеликоптера. За потребе развоја производње у домаћој фабрици “Соко Мостар” набављају се сетови и делови за монтажу ових летелица као и више десетина хеликоптерских мотора. Поред 6 увезених из домаће производње је изашло скоро 50 примерака, са којима су опремљене јединице ратног ваздухопловства. Коришћени су за превоз војника (до 10) или рањеника (до 6) као и за противподморничке и друге борбене активности. Последњи примерци су повучени из употребе током 1974. године.



Sikorsky/Westland WS-51 Mk-1B (Музеј вазд.).



Соко S-55 (Музеј вазд.).

Миљ Ми-4А (1960-1976)

Совјетски транспортни хеликоптер средње носивости полеће 1951. године. Током 1960-тих је представљао најбројнији хеликоптер у војсци СССР-а. Од 1960. године улази у наоружање ваздухопловства Југословенске народне армије као вишенаменски хеликоптер, који је у једном моменту, током 1965. године био коришћен за сузбијање најезде штеточина у шумама у Србији. Укупно 25 примерака је коришћено до краја 1976. године за транспорт трупа и материјала и као десантни хеликоптер.



Мил Ми-4А (Музеј ваздухопловства).



Мил Ми-8 (Музеј ваздухопловства).

Миљ Ми-8/Ми-17 (1968-данас)

Ми-8 је један од најзначајнијих и најбројније произвођених хеликоптера на свету. Прототип са једним мотором полетео је 1961. а са два мотора 1962. године и до данас је направљено око 12.000 примерака у више варијанти који се користе у велико броју земаља. Југословенско ратно ваздухопловство набавља прве Ми-8Т 1968. године у 24 примерака, као ХТ-40. Скоро 100 примерака је летело и лети у нашем војном ваздухопловству, као транспортни, санитарски, десантни, спасилачки и противпожарни хеликоптер. Један примерак је био намењен и опремљен за превоз високих званичника и назван “салонка”.

Неколико примерака модификације за противподморничка дејства, под ознаком Ми-14ПЛ коришћено је почетком 1980-тих година.

Војска Србије је набавила модернизовану извозну верзију хеликоптера са ознаком Ми-17Б5, опремљену метео-радаром и модерном дигиталном кабином.

Миљ Ми-2 (1969-1989)

Први масовно произвођени хеликоптер у СССР-у полеће 1961. године и до краја производње 1992. године у фабрици ПЗЛ у Пољској, произведено је скоро 5.500 примерака лаког вишенаменског хеликоптера Ми-2. Југословенско Ратно ваздухопловство од 1969. године набавља 15 хеликоптера за транспорт лаких терета и акције трагања и спасавања. Неколико примерака је било у служби и Ауто-мото савеза Југославије са истом наменом све до 1989. године.



Миљ Ми-2 (Музеј ваздухопловства).



Соко SA 342 Газела.

SA 342 Газела (1973-данас)

Током 1967. године сарадња две фабрике, француске Аероспецијал и британске Вестланд створила је један од најпопуларнијих хеликоптера у Европи, Газелу. Она је први хеликоптер са каналисаном елисом на репу уместо класичног ротора и постигао је тада рекордну брзину од преко 300 км/ч. Лиценцна производња овог вишенаменског хеликоптера креће почетком 1970-тих година у фабрици “Соко Мостар” под надзором Ваздухопловно техничког института у Београду. Мотори Астазу за овај хеликоптер су произвођени у фабрици “21. мај” у Раковици у Београду. Производњом осталих делова у домаћим фабрикама, ово је био прави “југословенски” хеликоптер. У јединицама ЈНА коришћено је 178 примерака “Газеле” у више варијанти, углавном домаће производње. Неколико десетина “Газела” лети данас у јединицама Војске Србије.

Камов Ка-25ПЛ (1974-1997)

Након прототипа совјетског конструктора Николаја Камова, који је полетео 1960. године, од 1965. почиње серијска производња поморског хеликоптера са два коаксијално постављена ротора. Намењен за противподморничка дејства, превоз терета или спасавање на мору, овај хеликоптер је убрзо добио на популарности. Од 1974. године неколико примерака улази у састав хеликоптерске ескадриле “Ајкуле” у Дивуљама под ознаком ХП-43. Последњи примерак је повучен 1997. године у Подгорици, да би након тога слетео код Музеја ваздухопловства као експонат.

Камов Ка-28ПЛ (1987-2000)

Након великог успеха са хеликоптером Ка-25, конструкторски биро Камов развија његову већу и модернију верзију, са исто коаксијално постављеним роторима, чији краци су могли да се скупе уназад ради смештаја у ограничени простор. Прототип полеће 1974. године као Ка-27, да би ускоро била направљена и извозна варијанта са ознаком Ка-28 као и вцивилна варијанта са ознаком Ка-32. Ратно ваздухопловство ЈНА набавља два примерка 1987. године под ознаком ХП-46 и размешта у хеликоптерску ескадрилу у Дивуљама. као и претходна варијанта “Камова, 2000. године, Ка-28 долеће до Музеја ваздухопловства да би се прикључио музејској збирци.



Камов Ка-25ПЛ (Музеј вазд.).



Камов Ка-28ПЛ (Музеј вазд.).

Ербас Х-145М (2019)

Ербас Х-145М у Војсци Србије набављен је током 2019. године и представља лаки двомотрони вишенаменски хеликоптер. Први лет прототипа обављен је средином 1999. године и даљим развојем направљено је неколико верзија намењених за цивилну и војну употребу. Република Србија је наручила неколико примерака за хеликоптерске јединице МУП-а Србије. Хеликоптер је поред високе поузданости и економичности, као лаки транспортни хеликоптер опремљен дигиталном пилотском кабином, опремом за ноћно летење и у потпуности опремљен за акције трагања и спасавања и могућношћу опремања са наоружањем домаће производње за дејства по циљевима на земљи.



Ербас Х-145М



Ми-35 Војске Србије

Ми-35М (2019)

Ми-35М је руски јуришни хеликоптер развијен на бази хеликоптера Ми-24, који је најмасовнији и по производњи и по оперативној примени. Деведесетих година двадесетог века оружане снаге Русије су донеле одлуку да изврши модернизацију својих јуришних хеликоптера то јест Ми-24. Главна сврха модернизације била је продужити планирани век хеликоптера Ми-24, побољшати својства лета повећањем снаге мотора у односу на тежину машине, као и употребу нове опреме и система који омогућавају дневне и ноћне летове. Тако је настао хеликоптер Ми-24ПН а његова извозна варијанта Ми-35М. Војска Србије је од 2019.године наоружана овим типим хеликоптера.

МЛАЗНА ВОЈНА АВИЈАЦИЈА

Послератне године у ново формираној ФНРЈ испуњене су унутрашњим и спољашним превирањима. Резолуцијом Информбироа 1948. године, Југославија је прекинула до тада врло добре односе са Совјетским Савезом и њеним лидером Стаљином. Наоружање у Ратном ваздухопловству је било у то време углавном Совјетско. Међутим, нарушавањем односа престаје испорука војне опреме и резервних делова за летилице, па је Југославија била принуђена да се окрене ка западу и НАТО савезу.



Ф-84Г Тандерџет (Музеј вазд.).



Ф-86Д Сејбр (Музеј вазд.).

Почевши од 1952 па све до пред крај педесетих година, Југославија је добијала углавном америчке летилице. Први млазни авион који је дошао марта 1953. године у наоружање РВ-а је био амерички школско-тренажни авион Локид Т-33 Шутинг Стар. Касније исте године долазе и вишенамски авиони Рипаблик Ф-84 Тандерџет, које је наше РВ користило све до средине 70-их година и укупно је кориштено преко 200 оваквих авиона. Прави корак унапред је представљала 1956. година и долазак ловачких авиона Ф-86 Сејбр. Прво пробијање звучног зида једног нашег pilota, званично се десило 31. јула 1956. године изнад аеродрома Батајница, а први човек заслужан за то је био пилот Никола Лекић, који је у понирућем лету на авиону Сејбр пробио звучни зид.

Соко Г-2 / Н-60

Развој пројекта школско-борбеног авиона Г-2 (Н-60) започео је 1957 године. Прототип је полетео маја 1961 године а серијска производња почиње 1964 године, у фабрици СОКО у Мостару. Авион је приказан на авио изложбама у Фарнбороу и Паризу где је наш опитни пилот Љубомир Зекавица слетео на травнату површину и тиме изазвао опште одушевљење присутне публике својим пилотским умећем и перформансама авиона. У наоружању југословенског Ратног ваздухопловства је био од 1965 до 1996 године. До 1983. године произведено је 248 примерака. У току своје оперативне употребе авион Г-2 се показао као врло успешан авион за обучавање војних pilota на Ваздухопловној академији, али и као први успешни извозни војни ваздухопловни продукт тадашње СФРЈ, јер је Г-2 продат Либији и Замбији. Авион Г-2 је такође био део акро групе "Летеће звезде" од 1964 до 1968.



Галеб Г-2 / Н-60 (Музеј вазд.).



Јастреб Ј-21 (Музеј вазд.).

Соко Јастреб Ј-21

Јастреб је једномоторни лаки јуришни млазни авион металне конструкције намењен за блиску ваздушну подршку и извиђање. Настао је као потреба за замену застарелих ловаца бомбардера Ф-84Г „тандерџет“, и био је други серијски произведен борбени млазни авион у тадашњој СФРЈ. Авио је базиран на основи авиона Г-2 са којим има велики број подударних делова па је због тога производња овог авиона била доста јефтинија од могућег увоза новог борбеног јуришног авиона. Први пробни лет је изведен 19.7.1965 а увођење у службу је почело крајем 1968 године. Укупно је направљено 224 примерка од чега се у службеној употреби у ЈРВ налазило 175 Јастреба у јуришној, наставној и извиђачкој варијантиу. Док остатак су представљале извозне варијанте кјо ји је условио значајан пословни подухват.

МиГ 21

Побољшањем односа са Совјетским Савезом и доласком Никите Хрушчова на власт, ЈРВ је наставило модернизовање добијањем у то време најбољег ловачког авиона на Свету, МИГ-а 21. Први Мигови су стигли у наше јединице 1962. године. За то време, авион је имао нестварне карактеристике, брзине од преко 2.000 km/h, одличан радар и навођене ваздух-ваздух ракете. Око 25 година, овај авион је био главна узданица ловачке авијације, све до доласка много модернијег ловца четврте генерације МИГ-а 29 1987. године.



МиГ- 21

Соко Орао J-22

Почетак развоја пројекта будућег трансоничног јуришника почиње 1968.године када је ВТИ израдио студију авиона Орао као авиона јуришника и као секундарног фронтског ловца погоњеног са два Ролс Ројс мотора Випер коришћених раније на авионима Г-2 и J-21. Узор при концепту пројекта авиона Орао је био француско-британски Јагуар, али је због слабијих мотора, имао лошије карактеристике. У мају 1971 склопљен је споразум између Југославије и Румуније о заједничком развоју пројекта трансоничног јуришника ЈУРОМ под називом J-22\Јар-93.

Први прототип авиона J-22 Орао са сер.бр 25001 је полетео 31.10.1974. и тај авион се данас налази у Музеју ваздухопловства. У Новембру 1976 је полетео први двосед а 1978 први предсеријски авиони су предати ВОЦ. Серијска производња је кренула 1979\1980. Оперативна употреба авиона J-22 почиње 1983 ,прве јединице које су опремљене са авионом J-22 су биле 351 ИАЕ у Мостару и 352 ИАЕ у Церкљу верзијама ИЈ-22 ИНЈ-22.Укупно је испоручено 26 ИЈ-22 И 9 ИНЈ-22.

Испоручено је укупно 115 авиона за ЈРВ и 88 за Румунско РВ. Авиони J-22 учествовали су у борбеним дејствима 1991-1999 на простору бивше Југославије.



Орао J-22 (Алекса Младеновић).

Соко Супер Галеб Г-4

Школско-борбени авион Г-4 намењен за прелазну обуку пилота и развијен је као наследник Г-2 у ЈРВ. Поред своје основне намене авион Г-4 има и секундарну улогу као авион за борбена дејства по циљевима на земљи. Комплетан развој пројекта авиона водио је ВТИ у Жаркову а авиони су склапани у фабрици СОКО у Мостару. Први прототип авиона Г-4 је полетео 18.7.1978 године а серијска производња је започела 1983 године и трајала је до распада СФРЈ 1991 до када је произведено 85 авиона овог типа. По многим карактеристикама авион Г-4 се сматра најуспешнијим пројектом домаће авиоиндустрије понајвише због показаних перформанси током провере летних карактеристика овог авиона. Супер галеб је био део задње поставке акро групе “Летеће Звезде” од 1989 до 1999 године. Данас се налази у оперативној употреби у Војсци Србије у 252 лбае на аеродрому Батјница у саставу 204 вбр.



Супер Галеб Г-4 (О. Ћалић).

МиГ-29

Први прототип авиона МиГ-29 полетео је 6.10.1977. године а серијска производња овог авиона је почела у јулу 1983. године и у још 25 других држава, Међутим већ код прве серије авиона МиГ-29 је уочено пар недостатака па се већ тада почело размишљати о модификацијама овог авиона. Тако је већ 1984. извршен лет модификованог авиона са повећеним долетом и значајнијом модификацијом која је обухватала уградњу система за противелектронска дејства, антене овог система се налазе на крајевима крила којају чини спољашња разлика у односу на претходника. Такође код нових серија авиона је повећана борбена носивост. Сталним модификацијама и осавремењавањам остао је конкурентан на светском тржишту борбених авиона четврте генерације, посебно последњом изведеницом овог типа авиона МиГ-35.

У наоружање РВ Југославије авион МиГ-29 је дошао 1987. године и данас лети у РВ Србије.



МиГ- 29 Војске Србије (www.vs.rs).

Беспилотна летилица ЦХ-92А

Пратећи светске трендове као и техничко-тактичке захтеве савремених ваздухопловстава РВ и ПВО Србије се сврстало у ред ваздухопловстава које је набавило извиђачко-борбене беспилотне летилице. Србија набавком ове врсте наоружања је постала први корисник оваквих ваздухоплова у региону, то је уједно и први даљински пилотиран ваздухоплов у Војсци Србије.



Беспилотна летилица ЦХ-92А

РАТНО ВАЗДУХОПЛОВСТВО ВОЈСКЕ СРБИЈЕ ДАНАС

Ратно ваздухопловство Војске Србије данас чине ловачки авиони МиГ-29 и двосед-тренажер МиГ-29УБ у 101. ловачкој авијацијској ескадрили у саставу 204. вбр на аеродрому “Пуковник-пилот Миленко Павловић” у Батајници. Авиони домаће производње Ј-22, НЈ-22, ИЈ-22 и ИНЈ-22 “Орао” у саставу 241. ловачко бомбардерске авијацијске ескадриле на аеродрому Морава у Лађевцима код Краљева представљају ижвиђачку и ловачко бомбардерску компоненту РВ и ПВО. Авиони Г-4 “Супер галеб” чине школско тренажну авијацију у 252. школско тренажној авијацијској ескадрили у саставу 204. вбр, као и школски авиони В-54 Ласта у Техничко-опитном центру.

Хеликоптерске јединице чине транспортни хеликоптери Ми-8/17 распоређених у 890. мешовитој хеликоптерској ескадрили у саставу 204. вбр и 119. мешовитој хеликоптерској ескадрили у саставу 98. Вбр. Хеликоптерима СА-342 Газела и Ми-35м наоружана је 714. противоклопна хеликоптерска ескадрила која је такође у саставу 98. вбр. Беспилотне летилице ЦХ-92А налазе се у саставу поново формиране 353.иае која базира на а.Морава а у саставу 98.вбр.

Транспортну авијацију чини један, у Русији ремонтвани, АН-26 у саставу 138. транспортне авијацијске ескадриле која је део 204 вбр. Такође Војска Србије је добила укупно 5 наручених Ербасових хеликоптера Х-145 које се тренутно налазе у 98. вбр.



Наоружавање авиона Ј-22 „Орао“ вођеном ракетом АМГ-65 „Maverick“

ВАЗДУХОПЛОВНО ТЕХНИЧКА СЛУЖБА

ВАЗДУХОПЛОВНО ТЕХНИЧКА СЛУЖБА је саставни и незаобилазни део свих летачких јединица и ваздухопловства уопште. Састављена је од официра и подофицира специјалности авион и мотор, електро опрема и инструменти, радио радар и ваздухопловно наоружање.

Основна улога припадника ваздухопловно техничке службе је непосредна припрема и одржавање свих ваздухопловно техничка средстава у оквиру својих специјалности и у односу на ниво одржавања.

- Специјалност авио и мотор, која ради на одржавању и непосредном опслуживању летелица, преглед авиона по механици, као и пуњење горива, мазива ...
- Специјалност електро опрема и инструменти раде на преглед функција електричних инсталација на летелицама, као и пратећих показивача уређаја, инструмената за летење и рад летелице...
- Специјалност радио и радарска опрема служи за одржавање радио и радарску опрему на летелицама, као и на пратећим уређајима
- Специјалност ваздухопловно наоружање, служи за наоружавање летелица у свим могућим варијантама дејства и свим расположивим убојним стерствима, као и за одржавање и проверу комплене инсталације и уређаја који омогућавају борбено дејство летелица.



Наоружавање авиона J-22 „Орао“ авио бомбом ФАБ-250



На стајанци



Наоружање авиона J-22 Орао



Ваздухопловнотехнички састав на стајанци



Стајанка током летачког дана на аеродрому Морава

У летачким јединицама се врши први ниво одржавања и непосредно опслуживање ваздухоплова, а то су прегледи летелица пред лет, и наоружавање истих за борбена дејства, где до изражаја долази и највиша међусобна сарадњ летаћког и техничког састава који и чине састав летачких јединица. Виши нивои одржавања обухватају детаљније прегледе и поправке летелица, уз појашњење, што је виши ниво одржавања то су и детаљнији радови на летелицама.



Стајанка пред ноћно летење



Летачки дан у ловачко-бомбардерској ескадрили



Авион J-22 Орао пред полетање на задатак



Амблем Удружења пилота "ТИГРОВИ"

О УДРУЖЕЊУ ПИЛОТА "ТИГРОВИ"

Удружење пилота "ТИГРОВИ" има седиште у Краљеву и већину активности, у вези са остваривањем својих циљева, изводи баш у овом граду. Поред тога удружење активно учествује и на другим догађајима који су у вези са ваздухопловством, било да то ради као организатор или на позив других субјеката који нам укажу част да сарађујемо. Одзив са наше стране, када се ради о правим вредностима, никада не изостаје.

Идеја, која је стално присутна у удружењу, је да ширимо позитивне вредности ваздухопловног духа кроз примере најбољих од нас. На тај начин, сигурни смо, изражавамо поштовање онима који су нас својим ваздухопловним вредностима задужили, а све то зарад нових генерација ваздухопловаца који тек треба да добију своја крила.

Мисао о оснивању "ТИГРОВА" јавила се 2008. године, тачније 7. новембра те године, када је одржана иницијална оснивачка Скупштина. Тим поводом окупила се група од 19 пилота 241. лбае, која на својим грудима поносо носи препознатљиви амблем са силуетом тигра, и која на иницијативу тадашњег команданта долази до идеје да кроз удружење негује традицију "1. ваздухопловне ескадриле" и јединице које су настављале и настављају њену традицију. Сви пилоти из ове групе касније постају чланови оснивачи. На том састанку донета је одлука о циљевима удружења и активностима у наредном периоду а након тога уследиле су припреме на правном и финансијском плану за регистрацију удружења код надлежних државних органа. Удружење пилота "ТИГРОВИ" основано је 15. фебруара 2010. године у Краљеву од када активно ради на остваривању својих циљева.

Данас Удружење пилота "ТИГРОВИ", поред овог основног циља, има низ других активности а неке од најважнијих за сада су:

- ширење позитивних вредности ваздухопловног и спортског духа,
- ваздухопловно стручни и образовни рад,
- сећање на жртве војног ваздухопловства,
- хуманитарни рад,
- добро дружење.

Чланови удружења живе и раде у многим местима широм Србије али сви они су на неки начин повезани са авијацијском ескадрилом и амблемом који је обележје нашег удружења.

У Удружењу пилота "ТИГРОВИ" не постоје чиновни, не постоји подела на тип ваздухоплова, не постоји политичка, верска и национална припадност јер сви смо исти заљубљеници у ведро небо и ваздухопловство. Као такви сви сте добро дошли.

НАША МИСИЈА

Удружење пилота "ТИГРОВИ" постоји да би преносило вредне тековине и достигнућа у ваздухопловству са тежњом да изгради и ојача ваздухопловну иницијативу, како код својих чланова тако и код свих љубитеља ваздухопловства, а својим програмом рада подстиче чланове и све заинтересоване појединце да учествују у ваздухопловним и другим друштвеним активностима.

НАША ВИЗИЈА

Удружење пилота "ТИГРОВИ" жели да постане квалитетна друштвена организација која, својим члановима и другим заинтересованим појединцима, омогућава доступност ваздухопловног образовања и културе, афирмише и интегрише досадашње ваздухопловне вредности и прати савремене тенденције у ваздухопловству.

Удружење пилота "ТИГРОВИ"

Моше Пијаде 27/101

36102 Краљево 2

+381 66 241541

+381 60 0241541

www.tigrovi.rs

tigrovi.kraljevo@gmail.com



