

ВОЈНО ВАЗДУХОПЛОВСТВО



ПРОЈЕКАТ

**"ПОПУЛАРИЗАЦИЈА ВАЗДУХОПЛОВСТВА КОД ОМЛАДИНЕ СРЕДЊОШКОЛСКОГ УЗРАСТА"
РЕАЛИЗУЈЕ УДРУЖЕЊЕ ПИЛОТА "ТИГРОВИ"
УЗ ФИНАНСИЈСКУ ПОМОЋ
МИНИСТАРСТВА ОДБРАНЕ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ**



Пројекат под називом "ПОПУЛАРИЗАЦИЈА ВАЗДУХОПОВСТВА КОД ОМЛАДИНЕ СРЕДЊОШКОЛСКОГ УЗРАСТА" спроводи Удружење пилота "ТИГРОВИ" из Краљева уз помоћ

МИНИСТАРСТВА ОДБРАНЕ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

које је обезбедило финансијска средства, у износу од 92.4 %, за реализацију овог пројекта по основу ЈАВНОГ КОНКУРСА за учешће у финансирању пројекта удружења у областима од значаја за одбрану у 2019. 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 Ћалић, архивиста.

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

Издаје: Удружење пилота "ТИГРОВИ", Краљево, 2019. године

Штампа: "СоруНause", Краљево *Тираж:* 500

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 пробили 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..

ПИОНИРИ АВИЈАЦИЈЕ НА НАШИМ ПРОСТОРИМА

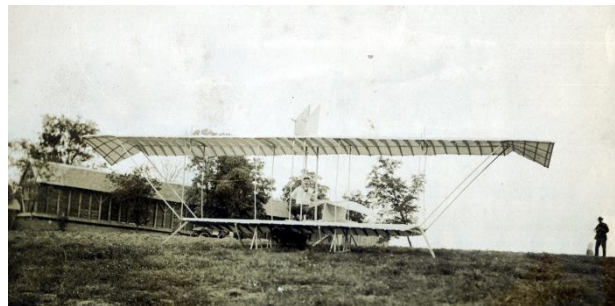
Владимир Алексић

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.

Према сачуваним изворима, Владимир Алексић је међу првима у Уграском делу Монархије почео израду летелице сопствене конструкције. За ваздухопловство се заинтересовао 1907. године и ослушкујући вести о напретку авијације које су до њега стизале, почео је израду летећих модела авиона које је бацао са крова свог санаторијума.

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. За пробне летове др Алексић је одабрао пропланак на породичном имању на источном рубу Панчева, два километра од манастира Војловица. У присуству суграђана 13. октобра 1909. године Владимир Алексић је извршио покушај старта једрилице помоћу гумених ужади. Једрилица се попела на висину од неколико метара, али је због неусавршености летелице и могуће невештине летача, нагло полетела ка земљи и делимично је оштећена. Сам Алексић је лакше повређен. И поред неславног слетања, летелица је била велико изненађење за становништво овог краја. Штампа 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. Након смрти Владимира Алексића, његова једрилица је била склоњена у амбар у породичном винограду. Нажалост, током шездесетих година прошлог века и последњи њени делови су уништени.



Слика 1; Једрилица др Владимира Алексића 1909. година (Музеј ваздухопловства).

Иван Сарић

" Био сам свестан да ми је аероплан слабе конструкције, али нисам осећао никакву бојазан. Напротив био сам неизменро срећан. Узлетео сам на висину од 30 метара и прв пут сам летео око 1000 метара. Нисам ни осетио када сам узлетео. Ишло је све како сам очекивао. Био сам срећан и пресрећан...

Иван Сарић, 1933. године

Пре више од сто година, Суботичанин Иван Сарић, ентузијаста, конструктор и пилот извршио је прве успешне летове на авиону сопствене конструкције. Тиме се сврстао у пионире нашег ваздухопловства који су нас својим делом увели у савремено доба и задужили да негујемо сећање на њих. Тог 16. октобра 1910. године, када је изведен први јавни лет изнад суботичког хиподрома на небу данашње Србије отпочео је развој домаће авијације.

Вишеструко талентован, остваривао је велике спортске резултате, носилац је многобројних медаља за постигнуте успехе. Његова животна прича од пуних 90 година је уједно и филмска прича.

У јуну 1909. године Сарић, боравећи у Паризу, први пут је видео авион на оближњем летелишту. Ту је рођена нова амбиција и нова страст.

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 облике. Авион који је градио био је једнокрилац распона 8,5 метара, дрвне 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. Потом је кренуо даље, још мало напред и мало више. Конструисао је авион Сарић број 2, као и модел хеликоптера.

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, као и многи други њему слични, повлачи се из херојске епохе ваздухопловства. 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.



Слика 2; 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.



Слика 3; Михајло Мерћеп и Едвард Русјан (Музеј ваздухопловства).

ОСНИВАЊЕ СРПСКЕ ВОЈНЕ АВИЈАЦИЈЕ

Ваздухопловна команда

Српско Министарство војно и Генералштаб, проценили су да је неопходно убрзати формирање сопственог ваздухопловства, тек пошто је 30. септембра 1912. године објављена мобилизација као увод у Балкански рат.

Историја српског и југословенског војног ваздухопловства званично почиње 24. децембра 1912. године када начелник Главног генералштаба војвода Радомира Путника доноси решење којим је установљена “Ваздухопловна команда” српске војске, а за њено седиште одређен је Ниш. Овим 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. До 1920. године било је ангажовано у Балканским ратовима и Првом светском рату, након чега представља окосницу војног ваздухопловства новоформиране државе Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца. Од 1920. до 2003. године било је апсорбовано у југословенским ваздухопловним снагама различитих назива. Од 2003. до 2006. године у ваздухопловним снагама Србије и Црне горе. Од 2006 у српским ваздухопловним снагама.

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 инжињеријски 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.



Слика 4; Блерио XI, један од првих српских војних авиона, у првој ваздухопловној бази на Трупалском пољу код Ниша у зиму 1912/13. године.

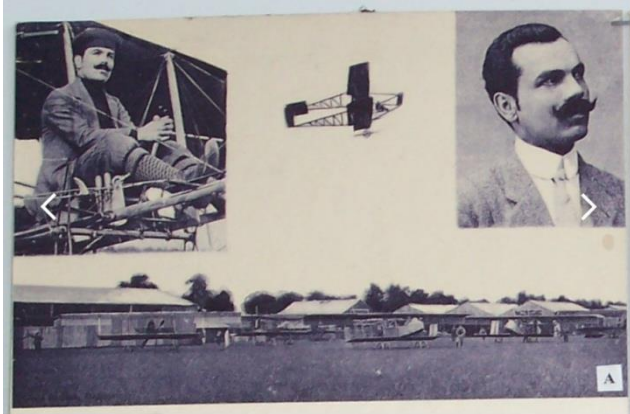
Након конкурса на који се пријавио 171 кандидат, изабрана су тројица официра и тројица подофицира, која су крајем маја 1912. године почела са усавршавањем у ваздухопловним школама Луја Блериа и Мориса Фармана, на аеродрому Етамп, код Париза, у Француској.



Слика 5; 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, инжињеријски 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 пилота, али су морали да прекину усавршавање и врате се у Србију због избијања Првог балканског рата.



Слика 6; Наредник Михајло Петровић.



Слика 7; Министар војни Радомир Путник.

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 инжињерије. 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 пилота. За команданта је постављен мајор Коста Милетић који је одмах спровео обуку и тренажу пилота, уређење аеродрома и других објеката инфраструктуре, набавку резервних делова и потрошног материјала, рад на промишљању тактике употребе балона и авиона. Датум формирања Ваздухопловне каманде - 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 пилоте и набављале авионе, па је у пролеће 1912. и Србија упутила својих првих шест питомаца 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 пилота 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 пилота. 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 пилота 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.



Илустрација 1; 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. У току јануара 1913. године одржавао је тренажу на аеродрому Трупалско поље код Ниша. Након краћег навикавања на свој авион Фарман ХФ-20, који је имао другачије летне карактеристике од авиона истог типа на којем је прошао обуку, 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. По доласку у рејон дејстава одред је био стационаран на привременом аеродрому у близини села Барбалуши. Након што су авиони склопљени, 7. 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.



Слика 8; 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 веког 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 топом 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". Средином 1915. године у Пожаревцу са радом отпочиње и прва пилотска школа, у коју стижу одабрани младићи - ваздухопловни ентузијастички из редова српске војске. С аеродрома код Пожаревца пилоти Миодраг Томић и Живојин Станковић су од почетка маја па до краја августа 1915. године извршили укупно 19 борбених летова извиђајући распоред непријатеља у Банату. 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. Српска аеропланска ескадра, као и људство француске ескадриле, заједно су се повлачили са српском војском. 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. Тих пет ескадрила, познатих као Српска авијатика, било је под командом француског пилота, мајора Витре, и са аеродрома у Вертекопу, Шамлију и Горгопу су извршавале бројне ратне задатке. 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. Крајем децембра 1916. Основано је посебно Њепорско одељење опремљено авионима типа Њепор, а комплетно ваздухопловно и техничко особље су чинили српски војници. Пилоти Њепорског одељења Милетић и Вукосављевић су извојевали и прву ваздушну победу у историји српског ваздухопловства. Српско ваздухопловство током Првог светског рата је комплетно реорганизовано и перманентно осавремењивано новим типовима авиона.

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.



Слика 9; 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.



Слика 10; Пилоти испред ИК-3.

Егзил

Након слома Краљевине Југославије један део пилота са својим авионима и техничким особљем врши прелет са авионима на неокупирану територију. Након вишедневне епопеје део флоте Аеропута, бомбардери као и хидро-авијација се придружује влади у егзилу која је стационирана у Египту. Око 300 ваздухопловаца али и летелице се стављају на располагање Британском краљевском ваздухопловству где са успехом обављају разне дужности до коначне мобилизације југословенских ваздухопловаца и формирања прве и друге ескадриле НОВЈ. Део ваздухопловаца који су се налазили у егзилу је одабран да се обучи за летење на тешким бомбардерима америчке производње Б-24 либерејтор. Током целокупног рата извршили су више успешних мисија, а након Техеранске конференције и пребацивања тежишта сарадње савезника са Југословенске војске у отаџбини на сарадњу са југословенским партизанима овај детаљман остаје у америчком ратном ваздухопловству где до краја рата учествује у борбеним мисијама изнад европе.

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 у Мају 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. Половином октобра (14.10.) 1943. године при врховном штабу се формира прва ваздухопловна база НОВЈ у Ливну са задатком да организује прихват и обуку стручног ваздухопловног кадра а Врховни штаб упутио је позив свим бившим југословенским авијатичарима у земљи и иностранству да се јаве ради организације нове авијације. Прва ескадрила НОВЈ је формирана 22.04.1944. године на аеродрому Бенина у Либији,

за првог команданта је постављен капетан Милета Протић а политички комесар је био Фрањо Клуз. Прва ескадрила НОВЈ је за непуних девет месеци рата извршила 367 ратних задатака са 1210 авиополетања. Ови задаци обухватили су бомбардовања, ловачку заштиту и извиђање. Кроз ескадрилу је током рата прошло 27 пилота, од којих је 10 погинуло, међу којима и командант ескадриле и оба командира флајтова. Међу погинулима је и капетан Фрањо Клуз, први пилот НОВЈ и народни херој. Друга ескадрила НОВЈ формирана је 1. јула 1944. на аеродрому Бенина у Либији, за првог команданта је постављен капетан Александар Ценић. Кроз ескадрилу је током рата прошло 23 пилота, од којих су 4 погинула, међу којима и командант ескадриле. За непуних девет месеци рата извршила 226 ратних задатака са 971 авиополетањем. Ови задаци обухватили су подршку трупама на земљи, ловачку заштиту и извиђање. Најважнији аеродром који је коришћен је аеродром на острву Вис.



Слика 11; Спитфајер Мк Vц (Музеј вазд.).



Слика 12; 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.

ПРОТОТИПСКА И ЕКСПЕРИМЕНТАЛНА ВОЈНА АВИЈАЦИЈА

Пионири прототипске индустрије на нашим просторима

Почетак 20-тог века предствала велики напредак у саобраћају појавом првих авиона. Пионири авијације своје летелице праве као уникатне или у пар примерака, све до појаве озбиљнијих погона за производњу. Тада започиње потреба за испитивањем њихових могућности пре него што се крене у израду. Пре сваке успешне летелице, неколико сличних је пре ње пројектовано, направљено и полетело. У питању су прототипске летелице, које су требале да оправдају свој настанак пре уласка у масовнију производњу. Понекад се није ишло даље од једног или два примерка. Из разлога што сам прототип није задовољио потребе и одустало се од даљег развоја или је у питању посебна летелица за испитивањем одређених задатака и у сврху експеримента. У доба Краљевине Југославије препознати као конструктори појављују се Милутиновић, Илић, Зрнич, Сивчев, Митровић, Рогожарски, Жученко и други. Они представљају пионире ваздухопловне индустрије, пројектујући летелице свих намена, борбене, путничке, школске. Често су ови пројекти доживљавали судбине својих стваралаца, биле побеђене бољом идејом или заустављене историјским променама и понекад ушле у заборав. Након Другог светског рата, посебно након прекида односа са Истоком, социјалистичка Југославија улаже велике напоре у развој модерних летелица, отвара сопствене погоне за производњу, врши обуке људи и покреће већи број пројеката. Конструктор Бешлин са својим тимом инжењера прави читаву серију експерименталних летелица. Југословенске фабрике избациле су низ интересантних решења а у томе је предњачио Икарус из Земуна.



Слика 13; Икарус 45, 1951. год.



Слика 14; Икарус 451 М, 1952. год.



Слика 15; Икарус 451 ММ, 1958. год.

Авион НА

По окончању развоја авиона Ј-22 Орао покренута је иницијатива о развоју новог домаћег борбеног авиона којим би била опремљена РВ и ПВО тадашње ЈНА и чиме би се даље упослили доамаћи капацитети у људству. Почетком осамдесетих година прошлог века дат потпуно нови концепт развоја домаћег борбеног авиона, те је одлучено да се крене у развој вишенаменског надзвучног борбеног авиона способног за извршавање задатака ваздух-ваздух, ваздух-земља и тактичког извиђања.

Пошто су урађени идејни пројекат и економска анализа одлучено је да се израда домаћег вишенаменског борбеног авиона уради заједно са партнером из иностранства. У том циљу идејни пројекат би био развијан заједно са француском фирмом “Марсел Дасо” и британском “British Aerospace”. У Француској је формиран заједнички тим који је у року од 6 месеци урадио идејни пројекат базиран на мотору М-88У (Фр) F-404 (САД) и РW-1120 (САД). У ВТИ у Жаркову урађен је паралелни Идејни пројекат са Британцима који је био на бази мотора R-199(ВБ) и F-404 (САД) И РW-1120(САД). Након проучавања свих пројекта, одлучено је да би најповљније решење било израда на бази француског мотора М-88У. НА је био конципиран као вишенаменски борбени авион са максималном брзином од 1,9 Маха и максималним оптерећењем од 9G које су биле сличне и европским борбенима авионима са канарима и америчком авиону F-22 Раптор. Максимална борбена носивост требала је бити 4500 кг. Идејним пројектом НА било је предвиђено три прототипа НА и полетање првог у првој половини 1995. Због великих концепцијских разлика у погледу развоја компанија Марсел Дасоулт се повукла из пројекта.

Било је преговора са другим земљама, које су биле на мањем технолошком нивоу, а које би финансирале део развоја НА чиме би се омогућио извоз НА у друге земље, међутим ниједно решење није пронађено до распада СФРЈ па је цео пројекат остао на почетном нивоу.



Слика 16; Пројекат Новог авиона.

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.



Слика 17; Sikorsky/Westland WS-51 Mk-1B (Музеј вазд.).



Слика 18; 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.



Слика 19; Мил Ми-4А (Музеј ваздухопловства).



Слика 20; Мил Ми-8 (Музеј ваздухопловства).

Миљ Ми-8 (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, санитетски, 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.



Слика 21; Мил Ми-2 (Музеј ваздухопловства).



Слика 22; 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. Наменен за противподморничка дејства, превоз терета или спашавање 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.



Слика 23; Камов Ка-25ПЛ (Музеј вазд.).



Слика 24; Камов Ка-28ПЛ (Музеј вазд.).

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.

Ербас Х-145М (2019)

Најмодернији хеликоптер 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.



Слика 25; Ербас Х-145М (Т6).

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 летелице, па је Југославија била принуђена да се окрене ка западу и НАТО савезу.



Слика 26; Ф-84Г Тандерџет (Музеј вазд.).



Слика 27; Ф-86Д Сејбр (Музеј вазд.).

Почевши од 1952 па све до пред крај педесетих година, Југославија је добијала углавном америчке летелице. Први млазни авион који је дошао марта 1953. године у наоружање РВ-а је био амерички школско-тренажни авион Локид Т-33 Шутинг Стар, на којем је летео у то време тест пилот америчке војске Нил Армстронг, који је касније постао први човек на Месецу. Касније исте године долазе и вишенаменски 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, који су се производили у САД и Канади. Прво пробијање звучног зида једног нашег пилота, 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 пилота 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.



Слика 28; Соко Галеб Г-2 / Н-60 (Музеј вазд.).



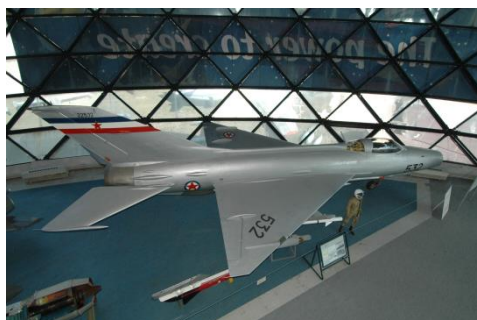
Слика 29; Соко Јастреб Ј-21 (Музеј вазд.).

Соко Јастреб Ј-21

Јастреб је једмоторни лаки јуришни млазни авион металне конструкције намењен за блиску ваздушну подршку и извиђање. Настао је као потреба за замену застарелих ловаца бомбаредера 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. На изложби у Фарнбороу је први пут приказан светској јавности 1968 године. Укупно је направљено 224 примерка од чега се у службеној употреби у ЈРВ налазило 175 Јастреба у јуришној, наставној и извиђачкој варијанти. Док остатак су представљале извозне варијанте кјо ји је условио значајан пословни подухват. Могао је да слеће на травнато полетно-слетне стазе и био је наоружан са стрељачким наоружањем тј 3 митраџеза браунинг 12,7 мм и на подкрилним носачима је могао да носи до 800 кг бомби и ракета 127мм. Погонску групу је чинио мотор Вајпер Мк-531 и максимална брзина му је била 820 км/х на висини од 6200 метара.

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 км/х, 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. Овај авион је остао до дана данашњег главни чувар нашег неба.



Слика 30; МиГ 21 Л-12/Ф-13 (Музеј ваздухопловства).

Соко Орао J-22

Почетак развоја пројекта будућег трансоничног јуришника почиње 1968 када је ВТИ израдио студију авиона Орао као авиона јуришника и као секундарног фронтовског 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, Випер 632, имао лошије карактеристике. У мају 1971 склопљен је споразум између Југославије и Румуније о заједничком развоју пројекта трансоничног јуришника ЈУРОМ под називом J-22/Jар-93. Авиони су предвиђени да буду склапани у фабрици СОКО Мостар, где су израђивана крила и кормила правца. У фабрици Утва у Панчеву су се производила задњи део трупа, крилца и носачи док је Прва петолетка из Трстеника склапала стајне органе и хидраулику, Руди Чајавец – ИРЦА Сарајево електронику, Телеоптик опрему а Румунски ИАВ “Краиова\Авионае” предњи део трупа, хоризонталне стабилизаторе и допунске резервоаре за гориво. Мотори су склапани у ВЗ Орао из Рајловца и Турбомецаници Букурешт.

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. Прве су произведене извиђачке верзије означене као ИЈ-22 и ИЈ -22, Јуришна верзија је носила ознаку J-22, наставна је носила ознаку ИЈ -22. Први лет J-22 SY-1 са мотором випер са допунском комором за сагоревање је изведен 1983 у октобру са мотором Випер 633-41. 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 ИИЈ-22. Укупно је испоручено 26 ИЈ-22 И 9 ИИЈ-22.

Опитни пилот и инжењер Маријан Јелен је у понирању са авионом J-22 25101 извршио пробијање брзине звучног зида у понирању изнад аеродрома Батајница при нагибу од 25 степени. 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.



Слика 31; Соко 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.



Слика 32; Соко Супер Галеб Г-4 (О. Ђалић).

МиГ-29

Први прототип авиона МиГ-29 полетео је 6.10.1977. године а серијска производња овог авиона је почела у јулу 1983 године. Међутим већ код прве серије авиона МиГ-29 је уочено пар недостатака понајвише због смањеног долета авиона. Стога се већ почело размишљати како да се повећа долет авиона, па је 4.5.1984 извршен лет модификованог авиона са тзв., грбом,, тј већим резервоаром за гориво изнад трупа тј на леђима авиона. Овим додатком долет је значније повећан на 2900 км. Друга значајнија модификација која је урађена на авиону МиГ-29 9-13 је била уградња система за противелектронска дејства ПЕД Л-203 СПС-171, антене овог система се налазе на крајевима крила која у чини спољашња разлика у односу на серију 9-12. Такође код нове серије авиона 9-13 је повећана борбена носивост за 1000 кг па тако авион МиГ 29 9-13 може понети до 3200 кг наоружања укључујући бомбе носивости до 500 кг укупно 6 комада и две ракете В-В малог домета са ИЦ вођењем. Серијска производња МиГ-29 9-13 је започета 1986 године и до средине 90-их године је више пута доживела разне модификације кроз серије 9-13С И 9-13СЕ који су постали успешни производи за извоз Оружаних снага Руске Федерације и који су послужили као платформа развој нове серије 9-14 из које су настале нове серије МиГ-29 СМ СМ-П и СМТ.

У наоружање РВ Југославије авион МиГ 29 је дошао 1984. године и данас лети у РВ Србије.



Слика 33; МиГ 29 Војске Србије (www.vs.rs).

НАТО АГРЕСИЈА 1999. ГОДИНЕ

Свакако, најтежи моменат за нашу послереатну авијацију, представљао је напад, вишеструко снажнијег, моћнијег и модернијег непријатеља, коалиције од 19 земаља које су бомбардовале нашу

земљу од 24. марта 1999. године па све до закључења Кумановског споразума 10. јуна 1999. године. Земље, окупљене у такозваном НАТО савезу, су нанјеле вишеструке ненадокнадиве материјалне и људске губитке.

Главна узданица одбране нашег неба су представљале јединице РВ и ПВО Војске Југославије, на челу са 127 ловачко-авијацијском ескадрилом Витезови. Током сукоба 1999. 127. лае претрпела је тешке губитке, од 16 авиона изгубљено је 11 од тога су 4 уништена на земљи, 6 је оборено у ваздуху а један се срушио. Сви МиГ-ови 29 који су оборени су погођени инерцијално и активно радарски самонавођеним ракетама АИМ-120Б и Ц АМРААМ на даљинама до 30 км. НАТО пилоти су летели у боље опремљеним и савременијим ловачким авионима а пре дејстава су добијали стриктна упутства да избегавају улазак у блиску маневарску борбу са југословенским ловцима због изузетно опасних и ефикасних инфрацрвено самонавођених ракета ваздух-ваздух Р-73 којима су били наоружани МиГ-ови 29.



Слика 34; Макета МиГ-29 из периода НАТО агресије на СРЈ (Музеј ваздухопловства).

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 са хеликоптерима СА-342 Газела у 714. противоклопној хеликоптерској ескадрили 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 2 од укупно 5 наручених Ербасових хеликоптера Х-145 које се тренутно налазе у 98. вбр.



Слика 35; МиГ 29 (Војска Србије).



Слика 36; Орао J-22 (Алекса Талевски).



Слика 37; Супер Галеб Г-4 (Игор Салингер).



Слика 38; Соко SA 342 Газела (Игор Салингер).



Слика 39; Антонов АН-26 (www.vs.rs).



Слика 40; В-54 Ласта (Т6).



Слика 41; Мил Ми-17 и Ербас X-145М (Т6).



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.

КОНТАКТ

Удружење пилота "ТИГРОВИ",

Моше Пијаде 27/101,

36102 Краљево 2,

+381 66 241541,

www.tigrovi.rs

tigrovi.kraljevo@gmail.com



