

## Ф-84Г Тандерцет



*Деветог јуна 2014. године, навршила се 61 година од када су први млазњаци запарали небо изнад Београда и слетели на аеродром Батајница, где су ушли у састава 117. лап који се у то време са осталим јединицама РВ и ПВО преонаоружавао и модернизовао.*

Током Другог светског рата и непосредно по завршетку, југословенско РВ било је оријентисано на источну технику и технологију што је изненада прекинуто 1948. године Резолуцијом Информбироа. Све испоруке и сарадња са СССР су прекинуте, што је довело југословенско РВ и ПВО у врло тежак положај.

Државно руководство било је приморано да се обрати Западу за помоћ, чиме су убрзо склопљени споразуми са Великом Британијом и САД о испоруци авиона и опреме. Од Британије су добијени авиони **МК-6 Москито**, а од САД **П-47 Тандерболт**. У свету, посебно у САД још у току рата радило се на развоју авиона са млазним мотором, јер су клипни мотори са елисом достигли свој максимум и постали су кочница за даљи развој брзине авиона.



Авион **Ф-84Г Тандерцет**, задржао се у наоружању РВ и ПВО целих 20 година, остављајући иза себе бројне генерације борбених pilota ловаца-бомбардера, којима је летачко искуство са **Тандерцета** било драгоцену код каснијих преобука на модерније и лакше авионе.



Још 1944. године амерички инжењер, иначе емигрант из Грузије, **Александар Картвели** (Картвелишвили), започео је рад на развоју млазног авиона који је требао да замени његово чедо **П-47 Тандерболт**. Иначе Картвели је био главни конструктор фабрике „**Рипаблик Авиејшн Компани**“, који је уз велике проблеме и тешкоће постигао изванредне успехе у конструисању борбених летелица.

Почетком 1946. године полеће први прототип под ознаком *ЕксПе-84* са писте у данашњој бази *Едвардс*. После доношења новог закона о националној безбедности Америке, у 1947. години, промењена је ознака за ловачке авионе са „П“ на „Ф“. Тако је *Тандерцет* постао **Ф-84**.



Развој авиона Ф-84 није ишао нимало глатко, тако да авиони од серије А до серије Д, према оцени америчког ваздухопловства нису испуњавали постављене захтеве. Тек је Е варијанта после низа промена масовније ушла у употребу 1949. године, а 1951. године и последњи модел са трапезним крилом, **Ф-84Г Тандерцет**, који је стекао светску славу и био главна ваздухопловна снага НАТО-а и многих земља у свету. Тако је **Ф-**

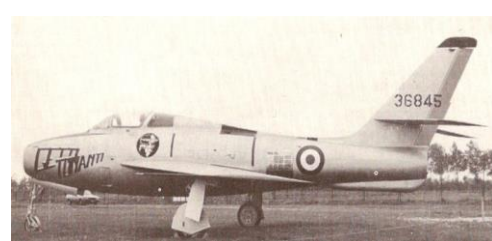


**84Г** био први млазни авион у наоружању иако су пре њега постојали неки млазни авиони који нису постали познати као Тандерцет. *Произведен је у више од 7500 примерака*. По много чему је био први. Између осталог и по томе што је то први борбени авион са инсталацијом за пуњење горивом у лету и први једносед са могућношћу ношења нуклеарне бомбе.

Имао је радар *АН/АПГ-30*, максималног домета око 5000 метара, као и аутоматског пилота **Ф-5**, који се код нас није користио због великог оптерећења претварача и малог ваздушног простора наше земље. Кисеоничка инсталација, анти-Г инсталација, кабина под притиском, хидро команде са могућношћу растерећења командне палице, ИЛС уређај за слетање, избациво пилотско седиште и низ других новина су утицале на незабележен скок у развоју авиона и опреме борбене авијације.

*Био је поуздан авион и највећи број удеса и страдања пилота се догађао због грешака посаде, а врело ретко техничким отказима.*

Од Ф-84Г, настали су **Ф-84Ф Тандерстрик** и **РФ-84Ф Тандерфлеш** - извиђачка варијанта. *Са Тандерстриком су се неки извиђачи из моје 353. иае сретали на Јадрану пошто је био у наоружању Италије.*





Пионир млазне авијације није се добро провео у Кореји, јер са својим перформансама није имао велике изгледе против млађег ловачког авиона МиГ-15. Са појавом **Ф-86 Сејбр**, Тандерџет се спушта на мање висине ближе земљи и постаје ловац бомбардер, што је остао до краја свог експлоатационог века.

Ако би говорили о манама, прва би била однос снаге и тежине авиона. Имао је мотор **J35-A-29** са 2540 кп потиска, и у односу на тежину која је са комплетном количином горива и убојним теретом достигала **10100 килограма**, толики потисак није био довољан, што је у неким земљама света које су користиле овај авион, захтевало 3000 метара дугачку ПСС за полетање.

Могао је да понесе 5200 литара горива у варијанти за дејства у дубини непријатељске територије. Имао је 6 митраљеза 12,7 мм што говори о намери конструктора да од Тандерџета створи ловачки авион. Сваки митраљез је имао по 300 метака. Поред стрељачког, био је наоружан са 24 ракете Хвар од 5 инча. Могао је да носи на бомбоносачима бомбе од по 50 килограма, па до фантастичних 500 кг по једном носачу, а укупно 2000 килограма убојног терета. Био је опремљен уређајем за идентификацију, радио-станицом домета 200 километара и одличним радио-навигационим компасом домета око 400 километара. Са максималном брзином од око 1000 км/ч, достигао је радну висину од 12500 метара и подносио +7,33 и -3 Г. Брзина му је била строго ограничена на 0,82 Мах.



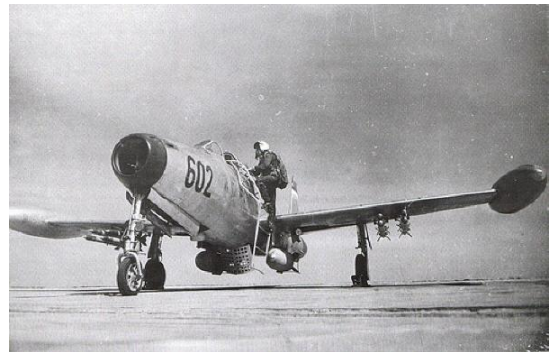
Такав авион је 9. јуна 1953. године слетео на аеродром Батајница у 117. лап, где је заменио домаће клипне авионе **С-49А**. Пре слетања и доласка Тандерџета, у Батајницу су почетком марта слетели двоседи авиони за тренажу **Т-33**, који су служили за обуку и



припрему за лаширање на Тандерцету.

Прва група пилота је извршила преобуку у америчкој бази у СР Немачкој 1952. године, па је по повратку у земљу отпочела преобуку са осталим пилотима пука, на челу са командантом мајором Милорадом Ивановићем. Убрзо је формиран и Центар за преобуку (ЦЗП) на млазне авионе са мајором Албином Старцом, као командантом ЦЗП.

Иначе, авиони су у Батајницу долазили са више страна, а најчешће из Грчке и то са нашим и страним посадама. Било је и нових и употребљаваних авиона. Последњи летови на легендарном Ф-84Г, извршени су 15. августа 1973. године, у 353. иае, облетом истих пре



расходовања, у чему сам и лично учествовао. У то време, 353. иае је већ извршила преобуку на **ИЈ-21 Јастреб** и у јуну 1973. године је њима била и попуњена. Иначе, Тандерцети у склопу 353. иае су били извиђачке верзије, под ознаком **РФ-84Г**, опремљени са три камере, те светлећим и фото бомбама. Никада у тој јединици није било отказа који би довели до губитка посаде, а и летови су извршавани искључиво над морем, далеко од СТС и било какве прилике да нам неко помогне.



Колико се сећам, **последњи лет у СФРЈ са РФ-84Г, извршио је мајор Винковић Алберт.**, прелетом са аеродрома Ортјеш на аеродром Батајница, одакле је авион пренет у Музеј ЈРВ. То се десило 20. фебруара 1974. године. За све време употребе ове летелице у нашем РВ, укупно је

кроз програм помоћи нашој земљи испоручено 229 авиона.



**Драгослав Спасојевић**, аутор овог текста је рођен у Рушњу 12. децембра 1945. године. За време дугогодишње летачке каријере, летео је на више типова летелица и службовао у многим летачким јединицама нашег РВ. У периоду од 1981-86, био је Командир 525. тае, из које је касније настала чувена 252. ескадрила - „Курјаци са Ушћа“. **Остварио је преко 2000 сати налета. Носилац је златног летачког знака. Пензионисан је у чину пуковника авијације 2000. године.**

Фотографије:

1. **Ф-84Г Тандерцет ЈРВ и ПВО**, извор за фото: [http://www.mycity-military.com/imgs2/135007\\_44950032\\_Standardni%20lovac%20bombarder%20JRV%20je%20bio%20F-84G%20tanderdzet.jpg](http://www.mycity-military.com/imgs2/135007_44950032_Standardni%20lovac%20bombarder%20JRV%20je%20bio%20F-84G%20tanderdzet.jpg)
2. **Мк-6 Москито ЈРВ и ПВО**, извор за фото: [http://www.mycity-military.com/imgs/18848\\_206236501\\_Moskito%20Mk%206.jpg](http://www.mycity-military.com/imgs/18848_206236501_Moskito%20Mk%206.jpg)
3. **П-47 Тандерболт ЈРВ и ПВО**, извор за фото: [http://www.mjrv.mod.gov.rs/pages\\_files/partexpro/p47\\_files/images/p47-09.jpg](http://www.mjrv.mod.gov.rs/pages_files/partexpro/p47_files/images/p47-09.jpg)
4. **ЕксПе-84, први прототип Тандерцета**, извор за фото: <http://www.jplanes.com/Images/XP-84%201.jpg>
5. **Ф-84Г Тандерцет америчког РВ**, извор за фото: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/60/F-84G.jpg>
6. **Ф-84Ф Тандерстрик италијанског РВ**, извор за фото: [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/en/thumb/2/2f/Italian\\_F.84F.jpg/800px-Italian\\_F.84F.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/en/thumb/2/2f/Italian_F.84F.jpg/800px-Italian_F.84F.jpg)
7. **Ф-86 Сејбр америчког РВ**, извор за фото: [http://www.constable.ca/caah/f86\\_3.jpg](http://www.constable.ca/caah/f86_3.jpg)
8. **Ф-84Г Тандерцет ЈРВ и ПВО-припрема за лет**, извор за фото: [http://tangosix.rs/wp-content/uploads/2013/09/2535798913\\_0d7135d86c\\_o-640x355.jpg](http://tangosix.rs/wp-content/uploads/2013/09/2535798913_0d7135d86c_o-640x355.jpg)
9. **Један од првих неколико примерака америчког Т-33 који су 10. марта 1953 године слетели на аеродром Батајница**, извор за фото: [http://i1067.photobucket.com/albums/u429/mlnrakic/t-331\\_zpsa2715e3e.jpg](http://i1067.photobucket.com/albums/u429/mlnrakic/t-331_zpsa2715e3e.jpg)
10. **Тандерцет ЈРВ и ПВО**, извор за фото: [http://www.airwar.ru/history/locwar/europe/f84yug/f84\\_yug\\_14.jpg](http://www.airwar.ru/history/locwar/europe/f84yug/f84_yug_14.jpg)

11. *Последњи лет Тандерцета и слетање на батајнички аеродром, пред предају Музеју ЈРВ*, извор за фото:

[http://www.muzejvazduhoplovstva.org.rs/editor\\_slike/f84g\\_let-31.jpg](http://www.muzejvazduhoplovstva.org.rs/editor_slike/f84g_let-31.jpg)



**УДРУЖЕЊЕ ПЕНЗИОНИСАНИХ  
ВОЈНИХ ЛЕТАЧА И ПАДОБРАНАЦА  
С Р Б И Ј Е**

Штросмајерова 1, Земун - Београд  
- Извршни одбор -  
Телефон: 011/30-74-507, [www.udruzenjepvlps.org](http://www.udruzenjepvlps.org)

---