



# ЈОШ УВЕК ЛЕТЕ

**Авион „утва-66В” уведен је у наоружање са интерном ознаком вида В-51 – за основни авион за везу, и В-52 – за хидроавион. У првом таласу попуне РВ и ПВО дошли су дословце на све аеродроме. Током службе у том виду југословенске војске сви В-51 остварили су налет од 80.477 часова и 50 минута. Данас више нису у војној служби, али у Србији још увек има „утви” у летном стању. На авионима из вишкова РВ и ПВО лете приватни корисници.**

Ескадриле и одељења за везу РВ и ПВО шездесетих година користиле су троседи „курир”, производ фабрике „Икарус” из Земуна. Конструктори из Ваздухопловно-техничког института (ВТИ) Жарково су 1961, у време док се „курир” још производио, започели рад на „пчели” – авиону за везу са три до пет седишта, са дужином полетања до 100 m и слетања до 70 мета-

ра. Предвиђено је да тај авион покреће мотор од 250 КС, који ће, како се процењивало, бити довољан за постизање максималне брзине од 310 km/h. Планирано је да развој почне у другој половини шездесетих година, према динамици замене „курира”. У фабрици „Соко” из Мостара почетком шездесетих година разматрана је студија авиона за везу М-62, који је требало да се базира на „утви-60”.

Из фабрике „Утва” 1965. године понудили су јефтиније решење авиона за везу у односу на развој потпуног новог авиона – предложили су „утву-66В” (војни), пројектован на основу „утве-60”, у складу са тактичко-техничким захтевима РВ и ПВО. У РВ и ПВО су после разматрања проблематике авиона за везу проценили да треба прихватити понуду „Утве” са мотором GSO-480-B1J6, снаге 345 КС, унифицираним са лаким борбеним авионом Ј-20 „крагуј”, који је пројектован у ВТИ.

Прве четири „утве-66В” (суфикс се дуго одржао у документима), израђене од 1966. до 1968. године, класификоване су као предсерија. У односу на раније „утве-60”, на „утви-66” примењена су преткрилца чији би размах био једанак размаху крилаца. Претпоставка пројектаната била је да су она потребна за безбедно вађење авиона из превученог лета. Побољшана је амортизација главних ногу стајног трапа, због повећања маса

авиона. Ради повећања максималне брзине авиона пројектоване су аеродинамичке облоге амортизера главних ногу. Конструкција седишта прилагођена је за смештај седећег падобрана, што је било захтев РВ и ПВО. Реконструисана је инструментална табла, повећани су резервоари за гориво...

### Прве летелице

Прва „утва-66“ полетела је 2. децембра 1966. године у Панчеву. За командама на првом лету био је потпуковник Иван Чрњарић, пилот Ваздухопловног опитног центра (ВОЦ). Он је полетео са фабричког аеродрома и после 45 минута слетео на аеродром Батајница. На захтев ВТИ, први авион имао је мотор са ејекторима за хлађење мотора (у шали названи сулундари), који су пројектовани за „крагуја“. На предлог „Утве“ на другом авиону, ев.бр. 51002, који је завршен децембра 1967, уграђен је систем хлађења који је касније прихваћен за серијску производњу.



Прва „утва-66“ у пољетању 19. јануара 1967. године. Велике ејекторе за хлађење мотора имао је само први прототип (Фото: ВОЦ)

Последња два предсеријска авиона са ев.бр. 51003 и 51004 примљена су у ВОЦ новембра 1968. године. На трећем авиону уграђени су пловци БИН 1600, какви су се користили на „утви-60X“ из прве генерације висококрилних авиона пројектованих у „Утви“. Четвр-

### Извоз

Фабрика авиона „Утва“ покушала је 1968. да сама предузме маркетиншку акцију за продају „утве-66“ и „утве-65“ у Индији. За представљање авиона потенцијалним пословним партнерима у Бомбају изабрана је „утва-66“ ев.бр. 51002, која је добила привремену цивилну регистрацију.

Два „утвина“ авиона прелетела су 6.500 km са међуслетањима у Софији, Истанбулу, Анкари, Дијабакиру, Мосулу, Багдаду, Абадану, Бушибеу, Дубају, Јаску, Карачију, Ахмадабаду, до коначног циља – Бомбаја. За командама „утве-66“ био је ВОЦ-ов пилот Иван Чрњарић. Труд није довео до очекиваног посла и „утва-66“ никада није постала извозни производ. Тек после повлачења из РВ и ПВО вишкови „утви-66“ постали су популарни код приватних власника у Канади, Француској, Мађарској, САД, Ирској и Великој Британији.

децембра 1966. до марта 1970. на четири авиона сабрали 574 летова са 311 часова и 35 минута налета, укључујући летове са хидроавионом. Резултати су били повољни и, уз одређене дораде и модификације, авион „утва-66В“ уведен је у наоружање са интерном ознаком вида В-51 – за основни авион за везу, и В-52 – за хидроавион.

В-51 из серијске производње имали су радио-станицу СТР-931 унифицирану са већим делом авиона из наоружања РВ и ПВО – са авионима „галеб“ Г-2, „јастреб“ и „крагуј“. Радио-компас „Маркони“ АД-370Б коришћен је и на „јастребу“.

Прва два авиона из серијске производње – ев.бр. 51101 и 51102 – предата су фебруара 1970. из „Утве“ ВОЦ-у, а од јула је кренула примопредаја у јединицима. До 1975. израђено је 66 авиона из серијске производње. Ознаке индивидуалних авиона биле су у секвенци од 51101 до 51146 за производњу до 1973. године. У наставку производње 1975. по лотовима су додељени и ев.бр. 51181–51185, 51201–205, 51221–51225 и завршни лот 51246–51250.

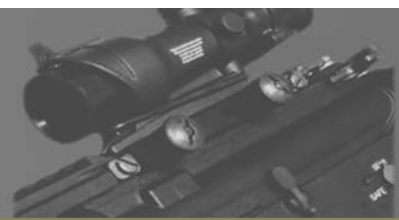
Авиони В-51 уврштени су у састав штабних одељења која су седамдесетих година постојала у формацијском саставу свих нивоа командовања – од јединица ранга пук/бригада навише. Затим, свака ескадрила ловачке, ловачко-бомбардерске и извиђачке авијације добила је по један В-51 за помоћне задатке. Део авиона додељен је 1973. за ратни развој авијацијских одељења за везу, која је требало да буду подређена армијама КоВ-а, али се октобра исте те године одустало од мобилизацијског развоја тих јединица.

У првом таласу попуне РВ и ПВО, авиони В-51 дошли су дословце на све аеродроме. Служили су у основној намени за одржавање везе у пракси за службене летове између аеродрома, затим за тренажу пилота који су били на дужностима у вишим командама и резервних обвезника пилота. По плану, седамдесетих година пилоти авиона за везу летели су сваке године 70 часова, а пилоти на тренажи 40.

Од средине седамдесетих година по једно одељење В-51 формирано је у ескадрилама лаке борбене авијације на аеродромима Лучко, Брник и Панчево за по-

ти авион био је образац за серијску производњу.

У ВОЦ-у су, осим Чрњарића, на „утвама-66В“ летели Владимир Крмељ, Властимир Веселиновић и Петар Савић. Били су тим који се шездесетих година уходао на „утвиним“ авионима. Они су од



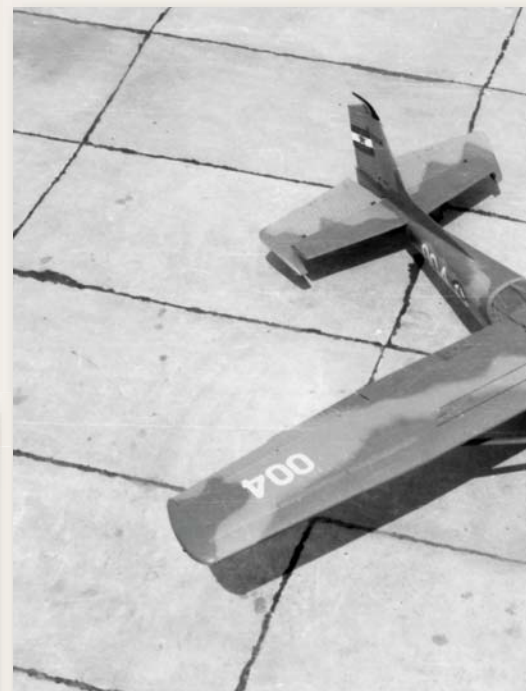
требе тренаже резервних pilota. Сваке године планирана је једномесечна обука резервиста, који су најпре пролазили кроз тренажу на В-51, а онда борбену обуку на Ј-20, који је био основни авион у лакој борбеној авијацији.

## Наоружана верзија

Првобитно В-51 није пројектован као наоружани авион, али су захтеви РВ и ПВО накнадно промењени – у првој по-

ловини седамдесетих година је, у складу са планом развоја авијације територијалне одбране (ТО) и примене авиона у противгерилским (и герилским) дејствима, подстакнут рад на интеграцији наоружања на све лаке авионе.

Први покушај наоружавања В-51 била је уградња стандардног пушкомитраљеза 7,9 mm М53, популарног „шарца“, на носач за дејство кроз прозор путничке кабине. Пилоти Владислав Славјевић (први пилот који је летео на „орлу“) и Петар Са-



## Друга генерација хидроутви

Утицај морске воде био је погубан за ресурс В-50 и почетком седамдесетих година хитно се морала пронаћи замена како би се одржала авијација за везу на мору. Прибегло се најједноставнијем решењу – пловци идентични као на В-50 постављени су на нови авион за везу „утва-66“ и тако је на-



стао нови хидроавион В-52. Прва *хидроутва* из друге генерације био је предсеријски примерак модификован 1968. године. Технички ризик је, сасвим очекивано, био мали и без већих примедби, па је, на основу извештаја ВОЦ-а, наручена серија од шест авиона, израђених између 1971. и 1973. године, са ознакама од 52101 до 52106. Последња три авиона имала су додатне интегралне резервоаре за 144 килограма горива, смештене у нападним ивицима крила. Са основним горивом у крилима, модификовани В-51 може да оствари долет од 1.100 километара.

Авиони В-52 уврштени су у 3. хидроавијацијско одељење 784. противподморничке хеликоптерске ескадриле у Дивулама. Рутински су летели на задатке, примарно за потребе Ратне морнарице, те остварили 2.557 часова и 26 минута налета. Планиран је ремонт и 5. маја 1978. у завод „Мома Станојловић“ у Батајници пристигли су В-52 е.б.р. 52101 и 102. Нарешено је да се за прелет припреме следећа два авиона, али се од ремонта одустало јуна 1978. године.

Морска со проузроковала је кородирање виталних делова конструкције В-52, па су превремено повучени из наоружања уз процену да техничко стање не дозвољава даље безбедно коришћење.

Последњи хидроавиони на служби у РВ и ПВО повучени су из наоружања и расходовани решењем савезног секретара за народну одбрану од 10. маја 1980. године. Пет авиона преименовано је у учила. Три примерка на пловцима предата су ВТШЦ Рајловац за обуку питомаца у одржавању авиона, а два авиона, која су уместо пловака добила токове са расходованих В-50 и В-51, коришћена су у 975. ВНЦ у Сомбору за обуку војника авио-механичара. Преостали, шести примерак В-52, ушао је у збирку Музеја ваздухопловства на аеродрому Београд. Постављен је у централни део збирке, као једини авион са којим се посетиоци, посебно млади, могу „поиграти“ и научити како функционишу команде лета авиона.

вић, те пробни падобранац Саво Остојић, у улози стрелца, проверили су подобност инсталације у пет летова изведених од 18. новембра 1971. до 15. марта 1972. године на В-51 е.б.р. 51101.

У фабрици „Утва“ 1973. проведене су модификације на В-51 е.б.р. 51146, који је био на задужењу у ВОЦ-у. На крила су уграђена ојачања за два носача наоружања носивости до 150 kg корисног терета. У ВОЦ-у су проведене провере могућности подвешавања авио-бомби – две разорне бомбе од 50 kg или две пламене авио-бомбе ПЛАБ-150 kg, две касете од 150 kg или два свежња С-8-16 за по осам авио-бомби од 16 kg РАБ-16 и потрошног контејнера КПТ-150.

Ракетно наоружање чинила су четири невођена ракетна зрна америчког порекла 127 mm ХВАР-5 или два саћаста лансера за 12 ракетних зрна калибра 57 милиметара. За В-51 израђени су подвесници за по два митраљеза 7,62 mm „матра МАЦ АА 52“ са 1.000 метака, који је требало да буду равномерно решење за наоружавање авиона М-10 (радна ознака „утве-75“ 1972-1974. године) и СА-341Х „газеле“. Нишански уређај био је ПКИ, увезен из СССР-а.

Хомологациона испитивања система наоружања проведена су у ВОЦ-у по-



Четвртина „ушва-66“ евр.бр. 51004 била је образац за серијску производњу (Фото: ВОЦ)

четком септембра 1974. године. Усвојено је решење интеграције наоружања на В-51 и одлучено је да се сви већ произведени авиони модификују у „Утви“. У основи, крила су добила ојачања, али носачи и нишан нису били стално на авионима. Делови система наоружања чувани су у складиштима за случај потребе, када су се могли брзо и лако монтирати.

Истовремено са радовима на наоружавању, у „Утви“ су проведени радови на

уградњи команди лета за другог пилота за потребе обуке. Уговор о модификацијама авиона В-51 потписали су 18. фебруара 1976. године представници Савезног секретаријата за народну одбрану и „Утве“. Истог месеца први авиони прелетели су из матичних јединица на фабрички аеродром. Просечно су се авиони у фабрици задржавали од два до три месеца. Планираном динамиком обезбедило се да се у јединицама увек налазе минималне количине В-51 и да следећа долази у „Утву“ одмах после примопредаје модификованог авиона. Последњи су враћени у јединице јуна 1977. године.

На полигону Тузла, 3. септембра 1977. у вежби митраљирања, ученик

Школе резервних официра авијације (ШРОА) ударио је у тле и погинуо. Анализа катастрофе указала је на неискство ученика који је летео само на Ј-20. Зато је у обуку у ШРОА, као прва фаза, уведен В-51 са двоструким командама.

Летачка обука будућих резервиста до 1977. проводила се на авионима 522 у 462. ескадрили лаке борбене авијација са аеродрома Тузла. Пролећа 1977. ескадрила је пренаоружана прво са Ј-20 и В-51, који су су почетку коришћени за преобуку пилота сталног састава. После поменуте катастрофе, В-51 су уведени у процес обуке. Према материјалној формацији 462. ескадрила имала је 12 Ј-20 и чак 14 В-51. Само се у Тузли



Авион В-51, наоружан свежњевима авио-бомби од 16 килограма (Фото: ВОЦ)



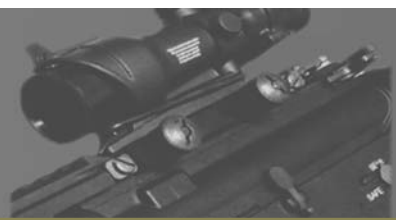
Подвесник са два мишрањеца калибра 7,62 мм МАЦ АА 52 на пошкринлом носачу В-51 (Фото: ВОЦ)

могао видети дугачки низ висококрилних „утви“ јер су све остале јединице имале један-два или максимално четири авиона.

У 462. ескадрили последња 39. класа ШРОА завршила је обуку почетком јесени 1988. и од наредне класе обука се проводила на млазним „галебовима“ Г-2 у Мостару. Преосталих 14 тузланских В-51 презадужени су у разне ескадриле и штабна одељења.

### У бурним годинама

Први задаци за В-51 повезани са југословенском политичком и безбедносном кризом – били су подршка у сузбијању демонстрација Албанаца на Космету. Пилоти В-51 из 83. ловачког авијациј-



Једна од приватних „уџви-66“ (рег. YU-DOC, бивши еф. бр. 51111) лети у боји и са ознакама ЈРВ и ПВО од пре 1991. Иако је најстарији, још сећа на ствара добра времена када смо имали велику авијацију. (Фото: Александар Рагућ)

ског пука из Приштине имали су необичан задатак – обучени су за примену подвесних димних кутија са надражљивцем ЦС, тј. „сузавцем“. Четири пилота, која су редовно летела на ловцима МиГ-21 и дежурала у систему ПВО, додатно су дежурала за потребе евентуалне интервенције на сузбијању демонстрација. Имали су прилике да лете на такве задатке током масовних нереда 1987. и 1988. године.

Уређај за распршивање прашкастих материја из авиона РПМА-1 наменски је израђен још 1974. за пуњење са ЦС, намењеним за примену на отвореном простору или тешко приступачним теренима. На поткрилне носаче В-51 постављана су два контејнера масе 37 kg, предвиђена за пуњење са око 100 kg ЦС. Електромотор је покретао механизам који је обезбеђивао брзину избацивања прашка од 0,83 kg/s. Уређаји РПМА-1 израђени су у „Утви“, а ЦС у ВТИ, у погону Мостар.

Сва четири пилота 83. пука која су имала искуства са применом В-51 у разбијању демонстрација, јуна 1991. добила су задатак да авионима прелете на аеродром Церкље за потребе подршке федералним снагама безбедности током акције изласка на државну границу. Један од тих пилота сећа се да су тад очекивали да користе „сузавац“, али су до-

били задатак да изнад већих места у Словенији избаце пакете са лецима. После дејства минобацача словеначке територијалне одбране по аеродрому, сва четири В-51 28. јуна прелетела су на аеродром Плесо. Лоши метеоролошки усло-



Авион В-51 из 252. ловачко-бомбардерске авијацијске летећи циљ за обуку пилота „јасстребова“ и „галебова“

ви отежали су повратак кући. Вратила су се два авиона, а два су се дуже задржала на Плесу и била, уз велике тешкоће, извучена из Хрватске.

Намера да се В-51 из 252. ловачко-бомбардерске авијацијске ескадриле ко-





ескадриле на вежби 1991. у којој је „глумио“ ниско-Г-4 у пресрећању (Фошо: Драган Величковић)

ристе за дејство са надражљивцем ЦС, лета 1991, показала се као лоша процена прилика јер се грађански рат већ тада увелико водио. Авиони В-51 коришћени су ретко за задатке превоза старешина. Ескадрила ТО Црне Горе, чији су Ј-20 ле-



Авион В-51 на почетку каријере 1972. године на аеродрому Церкље (Фошо-центар „Одбрана“)

## Удеси

Током службе у РВ и ПВО десет В-51 расходовано је због оштећења у удесима. Углавном се радило о ломовима стајног трапа током принудног слетања или излетања са полетно-слетне стазе.

У неколико случајева оштећени авиони су се могли поправити, па су предати на рад у завод. Међутим, накнадно су деведесетих година расходовани због губитка интереса РВ и ПВО за њих.



На В-51 догодила се једна катастрофа – при полетању са аеродрома Бихаћ, 5. октобра 1991. са авионом ев.бр. 51184, летела су два пилота и један официр – путник. Током полетања пилоти Иван Селак и Родољуб Гајић „отимали“ су се за команде лета. Авион је у полетању скренуо у леву страну, узлетео, вратио се на писту, поново полетео и ударио у тло поред писте. Селак је изашао из авиона без повреда и покушао да извуче мајора Николу Студена са задњег седишта. Међутим, гориво из авиона је исцурело на њега и плануло. У тој несрећи погинули су Гајић и Студен, а Селак је преживео са тешким повредама. После изласка из болнице вратио се у јединицу и 15. маја 1992. пребегао са авионом МиГ-21 „бис“ са Поникви у Хрватску.

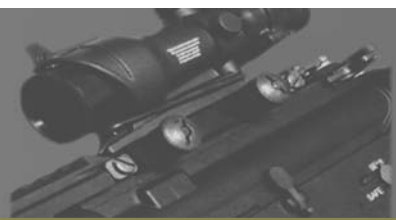
тели на борбене задатке за потребе тренаже резервних пилота, имала је одељење В-51.

После формирања РВ и ПВО СР Југославије, преостали авиони В-51 више нису били од већег значаја. После истека међуремонтног ресурса, В-51 нису одлазили на ремонт јер су буџет и завод имали дугачку листу приоритета, на којој нису били авиони за везу. Процес продаје В-51 покренут је 1993, када је за вишак проглашено 23 авиона. Остатак из завода и јединица продат је у периоду од 1996. до 1999. године. Током бомбардовања НАТО-а 1999. на аеродромима су уништена три В-51 – 51117, задужен у 83. пуку, 51133 из 98. пука и 51249 из ВОЦ-а. Последња преостала три В-51 продата су 2002. године. То су били авиони ев.бр. 51111 и 51119 из лађевачке 333. извиђачке ескадриле и ев.бр. 51132, који се чувао у 177. бази у Батајници. То-

ком службе у РВ и ПВО друге и треће Југославије, сви В-51 остварили су налет од 80.477 часова и 50 минута.

Део В-51 остао је у новонасталим државама. У саставу 105. бригаде Српске Војске Крајине (СВК) на аеродрому Удбина биле су три В-51. Хрватска војска августа 1995. дошла је до сва три авиона. Два В-51 летела су са аеродрома Борово у саставу 61. мешовите ескадриле лаке борбене авијације СВК. После реинтеграције Источне Славоније и Барање, проведене 1996, оба авиона пребачена су на аеродром Сремска Митровица у авијацијску јединицу ЈСО. У рукама ЈСО В-51 били су све до 1999. године – у јединици стационираној на аеродрому Трстеник, која је расформирана због инцидента између њених припадника и Војске Југославије.

Ознаке Војске Републике Српске (ВРС) носила су четири В-51 из 92. лаке



Авион В-51 из састава 92. лаке ескадриле вишеструке намене ВРС на аеродрому Залужани 1993. године (Фото: Александар Радић)

## Тактичко-техничке карактеристике *утве-66*

Погонска група.....мотор GSO-480B1J6 максималне снаге 254 kW (345 КС)

### Масе:

- празан.....1.251 kg
- максимална маса у полетању.....1.820 kg

### Димензије:

- дужина ..... 8.380 mm
- висина .....3.200 mm
- размак точкова .....2.505 mm
- размах крила .....11.400 mm
- површина крила.....18,08 m<sup>2</sup>

### Перформансе:

- максимална брзина у хор. лету на висини од 2.680 m .....258 km/h
- максимална брзина крстарења .....230 km/h
- врхунац лета .....6.600 m
- дужина полетања.....382 m
- дужина слетања.....345 m
- максимални долет.....750 km

ескадриле вишеструке намене, у којој су били „мобилисани“ авиони аеро-клубова Бањалука и Приједор.

Армија БиХ имала је један В-51 на аеродрому Дубраве код Тузле, који је уништен у удесу 18. јула 1992. на задатку превоза повређеног у несрећи у погону за производњу муниције. Пилот, лекар и повређени били су у авиону који је требало да прелети до аеродрома Лучко. Пешадија ВРС отворила је ватру из аутоматских пушака на авион који су видели

изнад Мајевице и са три метка пробили су крила. Авион се због недостатка горива срушио надомак Лучког. Посада је преживела пад авиона, али је повређени умро од повреда још током лета.

Македонско РВ и ПВО, формирано јуна 1992, у почетку је имало само структуру и нешто људи преузетих из састава ЈРВ и ПВО, али не и авионе. Зато се у почетку тренажа проводила на летелицама позајмљеним од аеро-клубова – на једној В-51 и четири „утве-75“ (В-53).

## У Ваздухопловном савезу Југославије

РВ и ПВО је од почетка постојања Ваздухопловног савеза Југославије (ВСЈ), 1948, обезбеђивало авионе за ту организацију, која је била центар за војно школовање кандидата у миру, а у рату су техника и њени чланови чинили језгро за формирање авијације територијалне одбране (ТО). Одлуком савезног секретара за народну одбрану, 5. јуна 1975. приступило се формирању ратних авијацијских јединица.

Авиони В-51 у почетку су дати ВСЈ на послугу без накнаде за уговорни задатак – за обуку и тренажу резервних пилота, шлеповање једрилица за време обуке ученика Ваздухопловне гимназије „Маршал Тито“ и обуку падобранаца, који су касније служили војни рок у 63. падобранској бригади. Аеро-клубови су били дужни да о свом трошку одржавају авионе, а резервне делове и ремонт обезбеђивали су преко Команде РВ и ПВО, односно централног магацина ВСЈ Вршац „1111“.

Првих осам В-51 изузето је из јединица РВ и ПВО наредбом од 31. марта 1978. године. Примарна намена В-51 у аеро-клубовима је, према замисли РВ и ПВО, била обука падобранаца. Следећи пакет од десет В-51, датих на трајно коришћење ВСЈ, одобрен је 1987. године.

Ниједан В-51 више не лети у војној служби, али на авионима из вишкова РВ и ПВО и даље лете приватни корисници. Чак 15 авиона уведено је 1998 и 1999. у цивилни регистар Канаде. Једна од тих летелица, која је у РВ и ПВО носила ознаку 51142, преправљена је у хидроавион. Природно, авиони иду из руке у руке разних власника, па се на интернету могу пронаћи огласи за продају „утви-66“.

У Србији још увек има „утви“ у летном стању. По узору на страну праксу летења на олдтајмерима, јуна 1998. на аеромитингу у Батајници учествовала је приватна „утва-66“. Сада су у регистру Србије четири таква авиона. ■

Александар РАДИЋ