Покрај многуте дискусии и планови на теми слични како следнава, објавуваме една крајно интересна и многу креативна приказна за тоа како би можеле работите да се одвиваат од една сосема различна временска перспектива. Да напоменеме дека текстот е производ на идеи, мислења и очекувања и не соодветствува со вистинската историја и факти на дадениот период. Уживајте.

Распадот на Социјалистичка Федеративна Република Југославија го дочека југословенското воено воздухопловство и противоздушна одбрана (RV i PVO) во фаза на суштинска структурна трансформација и премин од источна на техника од западно производство, особено во сегментот на млазната ловечка и повеќенаменска фикснокрилна авијација. Имајќи го во предвид цивилизираниот и конструктивен приод на политичките раководства на Републиките и Сојузните Автономни Покраини кои до 1991 година ја сочинуваа СФР Југославија, самиот процес на дезинтеграција одеше брзо и ефикасно. Имено, за разлика од крвавата дезинтеграција на Чехословачка, процесот на раздружување на СФР Југославија беше изведен мирно и цивилизирано при што предмет на делба, меѓудругото, беше и целокупниот имот на југословенските вооружени сили попознати под името Југословенска Народна Армија (JNA). За тој специфичен сегмент на делба беше донесена политичка одлука секој конститутивен елемент на југословенската федерација да го задржи во трајна сопственост целокупниот недвижен имот на ЈНА кој ќе го затекне на сопствена територија на 1 Јуни 1991 година. Во однос на движниот имот беше договорена комплексна формула на поделба помеѓу конститутивните сегменти на СФР Југославија, а врз основа на нивните реални потреби и тогашните безбедносни проценки на југословенските и републичките служби за безбедност за евентуалната идна безбедносна загрозеност на секоја Република по напуштањето на југословенската федерација. Како резултат на ваквиот процес, на Република Македонија, меѓудругото, од движниот имот на ЈНА и беа отстапени 30 лесни едномоторни борбени авиони Northrop F-20 Tigershark, што претставуваше само дел од вкупно 180 нови авиони F-20 кои Југославија ги купи од САД во периодот 1984-1988

година.

Пакетот борбени авиони F-20 и беа свечено предадени на Република Македонија на воениот аеродром Петровец, крај Скопје, на 10 јуни 1991 година во присуство на претседателите на шестте веќе независни поранешни југословенски републики. Се работеше за летала кои до 1 јуни 1991 година служеа во состав на 123. и 130. ловечка авијациска ескадрила на 83. ловечко авијациски полк на југословенското воено воздухопловство, а кои до распадот на Југославија постојано базираа на воениот аеродром Слатина, близу Приштина, на територијата на српската автономна покраина Косово. Како резултат на исклучително квалитетниот логистички систем на ЈНА, на новоформираното македонско воено воздухопловство му беа предадени 28 потполно оперативни борбени авиони F-20 и две летала од истиот тип кои беа приземјени поради проблеми со моторите. Проблемот со тие два авиони беше решен на тој начин што Република Босна и Херцеговина превзеде обврска да ги ремонтира четирите мотори во сопствениот Воено Ремонтен Завод "Орел" во Бијелина. Па така, на прославата на првата годишнина на македонското воено воздухопловство, на 10 јуни 1992 година, Република Македонија располагаше со 30 потполно оперативни авиони F-20 базирани - на северната платформа од воениот аеродром Петровец базираше 101. борбен авијациски сквадрон опремен со 12 борбени авиони F-20 додека матична единица на дополнителни 12 авиони од истиот тип беше 102. борбен авијациски сквадрон кој како матична база го користеше воениот дел од сеопфатно модернизираниот аеродром во Охрид. Дополнителни 6 авиони F-20 и беа доделени на елитната Единица за конверзија, напредна обука и тестирање кој базираше на јужната платформа од воениот аеродром Петровец.

Како резултат на блиските односи на Република Македонија и на поранешните југословенски републики со САД, македонската флота борбени авиони F-20 задржа високо ниво на оперативност во текот на деведесетите години на минатото столетие иако како резултат на непрекинатата интензивна употреба беа загубени три авиони F-20, два од составот на 102. борбен авијациски сквадрон и еден од составот на 101. борбен авијациски сквадрон. Покрај редовното учество во воените маневри на НАТО, македонската флота борбени авиони F-20 низ неколку ротации зеде активно учество и во операциите за обезбедување на зоните за забрането летање над поранешна Чехословачка и над северен Ирак, при што беа користени воздухопловните бази Сзолнок, во Унгарија, и Инџирлик, во Република Турција. Интензивниот прогрес на македонската економија во периодот 1992-1996 година во пакет со полноправното членство во НАТО и ЕУ како и силните политичко-воени односи на Македонија со САД, Турција и Израел го отворија патот за модернизација на македонските борбени авиони F-20 во капацитетите на израелската компанија Israel Aircraft Industry, а во тесна соработка со американскиот и турскиот воено-индустриски комплекс. За модернизација беа селектирани 17 авиони (сите 11 на 101. борбен авијациски сквадрон и 6 на Единицата за конверзија, напредна обука и тестирање). Модернизацијата вредна 375 милиони долари започна во месец Март 1998 година и беше во целост успешно комплетирана во месец Август 2000 година.

Како резултат на модернизацијата, во македонските авиони F-20 беа вградени нови

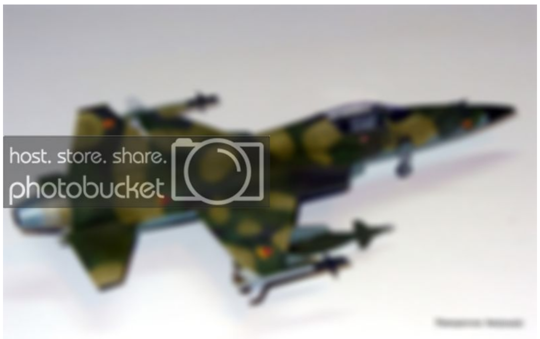
мотори со подобрени перформанси и економичност во работењето, а воедно беше инсталиран и нов повеќемоден радар и современа придружна авионика која овозможи трансформација на леталата во вистински повеќенаменски платформи со можност за користење на современи наведувани воздух-воздух и воздух-земја средства како и на системи за електронско војување. По комплетирањето на модернизацијата, 101. борбен авијациски скадрон повторно располагаше со 12 борбени авиони додека 5 модернизирани Ф-20 останаа во служба на Единицата за конверзија, напредна обука и тестирање. Истовремено, во пресрет на претстојното воведување на нов едномоторен млазен борбен авион во состав на македонското воено воздухопловство, сите авиони од составот на 102. борбен авијациски скадрон беа подложени на генерална ревизија и лимитирана модернизација во тесна соработка на производителот на леталата со овластените регионални воздухопловно ремонтни заводи "Змај", "Мома Станојловиќ" и "Георги Бенковски".

Негативниот развој на политичко-безбедносната ситуација на Балканот во текот на 2001 година резултираше со употреба на македонските борбени авионите F-20 во операции против нелегитимните пара-воени формации кои се појавија на територијата на Република Македонија. Додека 101. борбен авијациски скадрон беше многу успешно искористен за прецизно дејство против бунтовниците и нивните кампови на територијата на Македонија, како и на територијата на српската провинција Косово и во соседна Албанија, авионите од 102. борбен авијациски скадрон беа есклкузивно користени за патролирање и заштита на националниот воздушен простор од натрапничките провокации на албанско воено воздухопловство. Во еден од многуте воздушни инциденти, еден македонски F-20 над Маврови Анови со ракета AIM-9 Sidewinder собори еден албански борбени авион од типот Chengdu F-7A т.е. кинеска копија на советскиот едномоторен ловец МиГ-21Ф-13 а уште еден со топ во блиска воздушна борба. Пилотот на Албанскиот миг-21 кој беше соборен со ракета погина на лице место а другиот пилот успешно се катапултираше и по 24 часа и беше предаден на албанската Влада која се обврза да ја прекине праксата да го прекине нарушувањето на воздушниот простор на Република Македонија. Според воените аналитичари, поразот на албанските пара-воени формации во голем дел се должи на исклучително ефикасното употреба и дејство на македонските борбени авиони F-20.

Македонската флота борбени авиони F-20 се очекува да остане оперативна во состав на македонското воено воздухопловство најдоцна до 2025 година. Иницијално, околу 2015 година се очекува авионите F-20 од составот на 102. борбен авијациски скадрон да бидат повлечени од употреба и заменети со нови повеќенаменски борбени авиони Lockheed Martin F-16C/D Block 52+. Како резултат на значително подобрените односи со соседна Албанија, воено-политичкото раководство на Република Македонија ја разгледува можноста 8 авиони F-20 да му бидат донирани на албанското воено воздухопловство а преостанатите два да бидат задржани во земјата како како музејски експонати. Во овие два авиони се вбројува и авионот кој е носител на 2те единствени воздушни победи во историјата на македонското воено воздухопловство и на Република Македонија. Од друга страна, авионите F-20 од составот на 101. борбен авијациски скадрон и Единицата за конверзија, напредна обука и тестирање ќе останат оперативни до 2025 година до кога би требало да бидат заменети со повеќенаменски

борбени авиони F-16E/F Block 60.

Автор: Игор Божиновски

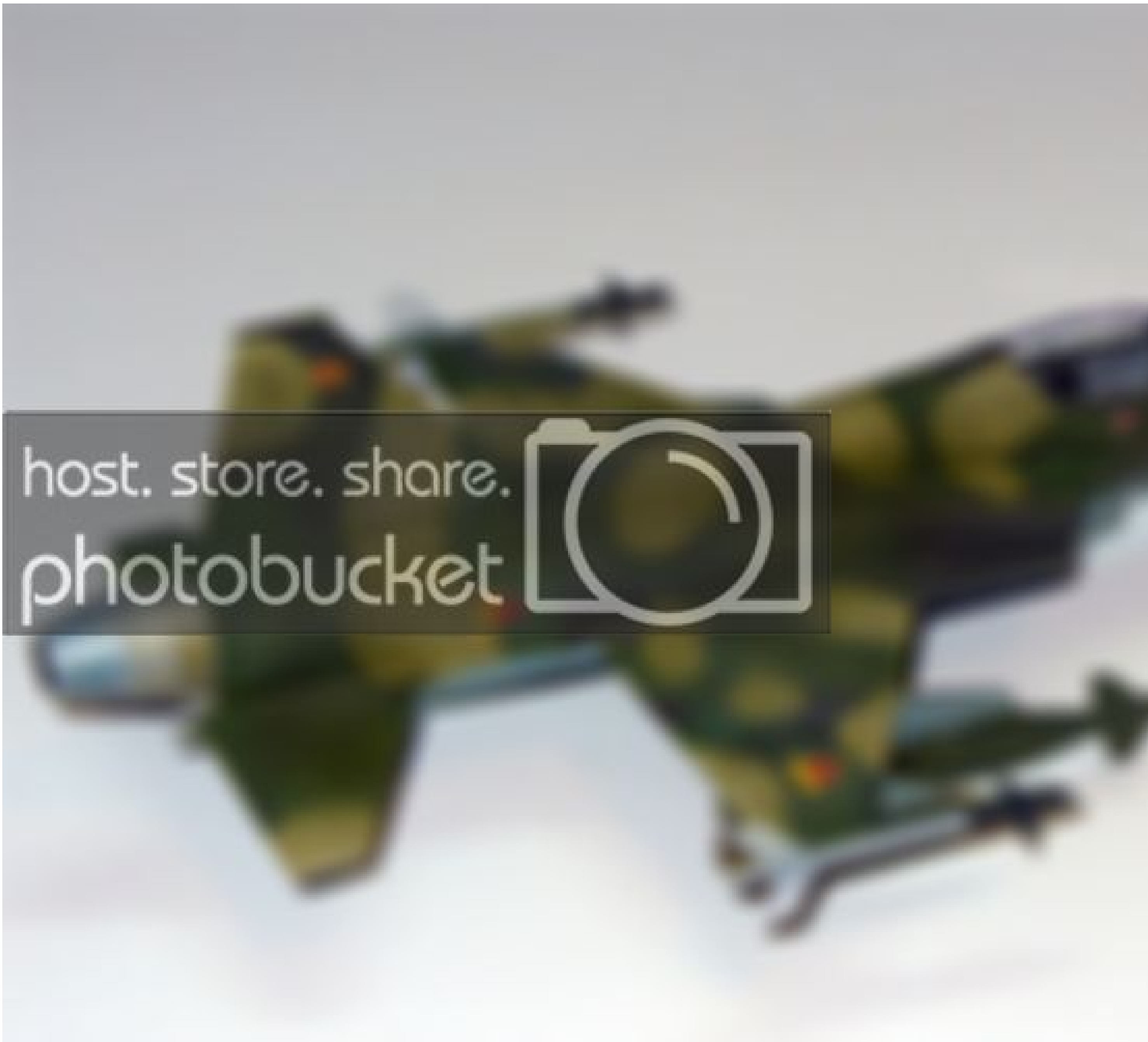

host. store. share.
photobucket

host. store. share.
photobucket

host. store. share.
photobucket

host. store. share.
photobucket

host. store. share.
photobucket


host. store. share.
photobucket

host. store. share.
photobucket

host. store. share.
photobucket

Изработка на макета: Драган Цветиќ