

**204. LOVAČKI  
AVIJACIJSKI PUK**







NOVINSKO-IZDAVAČKI CENTAR „VOJSKA“

## **BOJKA**

*Za izdavača*

Pukovnik Zvonimir Pešić, načelnik

Redakcija posebnih izdanja



Knjiga 128

*Glavni i odgovorni urednik*

Kapetan fregate Petar Bošković

*Uređivački odbor monografije*

Pukovnik Nebojša Đukanović, potpukovnik Milosav Veljanović,  
major Saša Oluić, dr Bojan Dimitrijević, stariji vodnik Goran Antić  
i stariji vodnik Vaso Radić

*Urednik*

Branko Kopunović

*Recenzenti*

Pukovnik Milan Milinković,  
Profesor Čedomir Janić

*Likovno-grafički urednik*

Branko Siljevski

*Fotografije*

Milan Micevski, Vladimir Jovanović, Aleksandar Radić  
Petar Stojković, Aldo Levi, Anton Glavaš, Mirčeta Jokanović,  
Bojan Dimitrijević, Iljo Arizanov, Arhiv Muzeja JRV, Arhiv 204. lap-a

*Crteži*

Goran Antić i Vaso Radić

*Lektura*

Mila Barjaktarević  
Branka Kosanović

*Korektura*

Brankica Damjanov

*Sekretar redakcije*

Vera Zvonarek-Jovanović

Tiraž 500

*Štampa*

NBS – Zavod za izradu novčanica  
i kovanog novca-Topčider

ISBN 86-7530-121-9



SAŠA OLUIĆ, GORAN ANTIĆ  
BOJAN DIMITRIJEVIĆ

# 204. LOVAČKI AVIJACIJSKI PUK



Beograd  
2005.

Skidiver



*Autori srdačno zahvaljuju prijateljima  
koji su pomogli u izradi ove monografije:*

*Ljubomiru Đurđeviću, Draganu Vladislavljeviću, Slobodanu Tešanoviću,  
Angelu Ončevskom, Petru Stojkoviću, Radovanu Nedinu, Momčilu Milenoviću,  
Ljubomiru Bajiću, Žiki Vasiljeviću, Čedomiru Veličkoviću, Anti Šutalu,  
Antonu Burkeljcu, Tomislavu Ivanoviću, Budimiru Dukoviću, Dragu Karlu,  
Đorđu Rakiću, Predragu Grandiću, Saši Tirnaniću, Bošku Antiću,  
NBS-Zavodu za izradu novčanica i kovanog novca-Topčider,  
Tehničkoj redakciji NTC „Vojska“, Vazduhoplovnom muzeju  
i svim veteranima puča koji su nam  
svojim sećanjima pomogli u pisanju ove monografije.*





**S**an čovekov da leti star je koliko i samo čovečanstvo, a rad na njegovom ostvarenju trajao je vekovima. Deli nas nešto više od sto godina kako je ostvaren san o letu spravom težom od vazduha, na sopstveni pogon.

Nije prošlo mnogo vremena, a na našim prostorima je takođe ostvarena iskonska čovekova želja da se vine u visine i poleti sve više, sve brže...

Avioni su se nedugo potom našli i na vojnim aerodromima. Avijacija u našoj vojsci ima dugu tradiciju. Bili smo jedna od prvih 15 država koje su imale vojno vazduhoplovstvo, a među prvih pet koje su ga upotrebljavale u ratu. Borbena avijacija je time izborila svoje mesto u armijskim redovima, mesto koje više nikada neće napustiti.

Razvoj vojnog vazduhoplovstva Srbije i Jugoslavije obeležen je podvizima vazduhoplovaca, značajnim rezultatima, usponima, ali i padovima. U njegove temelje ugrađena su naučna dostignuća, vojnooperativna i ratnička iskustva.

Lovački avioni su u odnosu na sve ostale borbene letelice imali posebno mesto i značaj. Sva napredna tehnološka rešenja nalazila su primenu prvenstveno u toj kategoriji aviona. To je osnovni razlog zašto su vrhunske letno-tehničke odlike bile privilegija, pre svega, lovačkih aviona.

Imajući sve to u vidu, može se reći da 204. lovački avijacijski puk (lap) predstavlja evolutivnu stepenicu u razvoju lovačke avijacije naše države. Veliki uspesi koje je ostvario tokom svog postojanja čine ga dostojnim nastavljačem tradicija Njeporskog odeljenja, 6. lovačkog puka i pukova 11. lovačke divizije (111, 112. i 113. lovačkog avijacijskog puka), odnosno lovačkih jedinica koje su čuvale nebo nad našom prestonicom.

Taj put, dug 55 godina, prožet je patriotizmom i pregalaštvom nekoliko generacija vazduhoplovaca. Mnogi od njih su za slobodu i razvoj otadžbine dali ono najvrednije – život.

Sve to, te duga istorija 204. lap i njen veliki značaj za celokupnu istoriju naše države ukazuju na potrebu izrade monografije tog tipa.

Posebnu vrednost monografiji daje autentičnost podataka, koje su generacije pripadnika ažurno beležile u vidu interne istorije 204. lap, koja je pisana u realnom vremenu i, kao takva, sačuvana do današnjih dana.

Monografija je prožeta devizom PONOS – SNAGA – VITEŠTVO, najpotpunijom slikom te jedinice, koja je uvek bila, jeste i biće prva na braniku naše otadžbine.

Sadržaj i podatke u ovoj monografiji ne bi trebalo shvatiti kao konačne, već, naprotiv, kao one koji će inicirati i pomoći da se istorijske činjenice o 204. lap stalno dopunjuju i ažuriraju, kako bi bile otrgnute od zaborava i dopunile istinu o životu i radu te jedinice tokom njene bogate istorije.

KOMANDANT  
204. lap  
pukovnik  
Nebojša Đukanović



**R**atno herojstvo pilota Šestog lovačkog puka u odbrani Beograda 6. i 7. aprila 1941. godine bilo je poznato i dostojno obeležavano i tokom socijalističke Jugoslavije. Ipak, tradicije koje su nastavljale vazduhoplovne jedinice Ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane bile su vezane za drugu epohu i druge ratne događaje. Početkom devedesetih godina prošlog veka, kada je neobjavljeni rat razvejavao ideološke magle i razbio mnoge predrasude, u vazduhoplovstvu se obnavlja sećanje na slavne prethodnike, koji su postojali i „pre 1945”. U prvo vreme samoinicijativno, a pošto je vazduhoplovstvo uvek prednjačilo ispred ostalih vidova vojske, potom i organizovano, pristupa se redefiniciji vazduhoplovnih tradicija. Odlukom Saveta za tradicije RV i PVO, 204. lovačkom puku, koji je od 1961. godine slavio dan formiranja partizanskog 113. vazduhoplovnog lovačkog puka, vraćen je dan sopstvenog formiranja (2. decembar 1949.) i dodeljene su tradicije Šestog vazduhoplovnog lovačkog puka, koji je hrabrošću i žrtvom svojih pripadnika odbranio čast svakog srpskog vojnika, braneći Beograd, u zoru 6. aprila 1941. pred desetostruko jačim nemačkim napadačima.

Da je to bio jedini moguć i potpuno ispravan odabir tradicija, pokazalo ratno proleće 1999. godine, kada su se nastavljači tradicije 6. puka našli u istovetnoj situaciji kao i njihovi slavni i tragični prethodnici. Ušli su herojski u neravnopravnu borbu sa višestruko brojnijim i tehnički nadmoćnijim agresorima. Tehnološka premoć neprijatelja i novi način vođenja rata učinili su da njihov epski juriš u nebo ne bude krušnik oborenim neprijateljevim avionima. Ipak, heroizam vitezova 204. puka učinio je da neprijatelji budu na oprezu do kraja rata i da nikada ne budu potpuno sigurni na nebu iznad Beograda. Pali junaci Šestog lovačkog puka i 204. lovačkog puka, i junaci iz 1941. i 1999. godine postali su zalag za buduća stremljenja i herojstva.

Njima posvećujemo ovu knjigu.



**6. LOVAČKI PUK  
HEROJSTVO SLAVNIH  
PRETHODNIKA**





## MIRNODOPSKI RAZVOJ 1928-1941. GODINE

Razvoj vazduhoplovstva i iskustva iz Prvog svetskog rata profilisali su saznanje o potrebi vazdušne odbrane Beograda kao prestonice Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, ali i važnog vojnostrategičkog čvorišta. Tokom 1927. godine formirano je i preformirano više jedinica i ustanova. U proleće iste godine u sastav Prvog vazduhoplovnog puka u Novom Sadu ušla je novoobrazovana 125. vazduhoplovna grupa, sa 271. i 272. lovačkom eskadrilom. Pod komandom



*Lovci devoaten, na kojima je 125. vazduhoplovna grupa iz Prvog vazduhoplovnog puka u Novom Sadu prešla 1927. godine na Aerodrom Zemun, gde je potom naredne godine formiran Šesti vazduhoplovni puk*



*Major Tomić, prvi komandant puka*

majora Miodraga Tomića, vazduhoplovnog veterana iz Prvog svetskog rata, ta grupa je 25. marta 1927. preletela na Zemunski aerodrom i postala prva stalna jedinica vazduhoplovstva sa zadatkom odbrane Beograda, naoružana sa 25 francuskih lovaca *devoaten*.

U proleće 1928. osnovan je šesti vazduhoplovni puk u Zemun, a major

Tomić je postao njegov prvi komandant. U sastav puka ušla je 125. vazduhoplovna grupa (VG), a formirana je i Lovačka pilotska škola Šestog puka u Zemun. Do kraja godine su u okviru puka formirani auto-odred i pomoćna četa.

Popuna vazduhoplovnih pukova dovršena je 1929. godine formiranjem preostalih vazduhoplovnih grupa u njihovom sastavu, pa je tako kod Šestog puka u Zemun formirana 127. vazduhoplovna grupa. U njen sastav ušle su dve novoformirane lovačke jedinice – 281. i 282. eskadri. Na oktobarskim manevrima 1929. godi-



*Prva slava Šestog puka sa komandantom majorom Tomićem na čelu*





ske oblasti, učestvovala je 125. grupa Šestog puka. Taj puk je učestvovao i u paradnom defileu povodom predaje novih pukovskih zastava jedinicama vojske na banjickom polju 6. septembra 1930. godine. Defile je organizovala kombinovana vazduhoplovna brigada, u kojoj je Šesti puk učestvovao kao puk za borbu naoružan svojim devoatenima.

Od novembra 1930. komandu nad Šestim pukom preuzeo je još jedan veteran Srpske avijatike, potpukovnik Vojislav Spuzić, koji je do tada bio pomoćnik komandanta Šestog puka, a ranije i komandant 125. grupe. Spuzić će pukom komandovati sve do 1938. godine.

Veći priliv aviona *brege XIX* i *potez XXV* iz domaće proizvodnje, te nabavka lovaca *avia BH-33* iz Čehoslovačke tokom 1932. omogućili su formiranje nove 274. lovačke eskadrile u okviru Šestog puka.

Svi vazduhoplovni pukovi dobili su 1936. po jednu novu trenažnu eskadrilu, pa je tako Šestom puku dodeljena 754. trenažna eskadrila. Sve veće potrebe za trenažom letачkog osoblja Komande vazduhoplovstva

i sve veći broj rezervnih avijatičara usloveli su da se sredinom 1936. u okviru puka, na Aerodromu Zemun, formira 626. trenažna grupa, u čiji sastav su, pored 754. eskadrile (koja je ranije formirana), ušle i dve novoformirane: 755. i 756. trenažna eskadrila. U junu 1936. godine Šesti puk je imao lovce tipa *avia* u 271, 274. i 281. eskadrili, avione tipa *potez* u 272, 281. i 282. eskadrili, avione tipa *brege* u 284. eskadrili. Novoformirana 626. vazduhoplovna grupa imala je avione *brege*, *potez* i *fizir* (1935. i avione tipa *anrio*), a Lovačka škola avione *avia*, *devoaten D.1*, *D.9*, *hoker fjuri*, *fizir FN*, *anrio*, *gurdu-leser* i *PVT*. U sastavu puka u tom trenutku postojala je i eskadrila za noćno letenje na avionima *brege* i *potez*. U istom mesecu puk je učestvovao na velikom manevru sa 40 svojih aparata.

U proleće 1937. nastavljeno je upotpunjavanje formacije pukova formiranjem novih štabova vazduhoplovnih grupa. Prestonički, Šesti puk formirao je novu 126. vazduhoplovnju grupu sa dve eskadrile: 274. i novom 275. lovačkom eskadrilom.





Vojislav Spužić, drugi komandant Šestog puka

Šesti puk je učestvovao na manevru tokom jula 1937, baziran u Kraljevu sa po 17 avia i poteza XXV, šest bregea XIX, te četiri fizira. U avgustu te godine dobio je avione tipa *hoker fjuri*, licencno proizvedene u Jugoslaviji za naoružanje dve nove eskadrile (261, 262). Kasnije se puk prenaoružava još dvema eskadrilama tih dvokrilnih lovaca.

Prema naredenju od 25. decembra 1937, štabovi vazduhoplovnih pukova trebalo je da formiraju štabove vazduhoplovnih baza, jer su u njihovom sastavu ostajali samo letaćki delovi. Tako je Šesti puk dao svoje delove za formiranje zemunske Šeste vazduhoplovne baze, sa rokom do 1. februara 1938. godine. Prema istom naredenju, Šesti puk (zajedno sa Prvim i Trećim) ušao je u sastav Prve vazduhoplovne brigade. U istom sklopu organizacijskih promena početkom 1938. kompletno su prenumerisane vazduhoplovne grupe i eskadrile u vazduhoplovnim pukovima. Šesti puk je od tada imao u svom sastavu dve vazduhoplovne lovačke grupe 31 (101, 102) i 32 (103, 104) i jednu trenažnu 201 (601, 602, 603). Pilotska lovačka škola Šestog vazduhoplovnog puka postala je samostalna, sa nazivom Treća pilotska škola na Aerodromu Zemun.

Početkom 1939. godine, pored 31, 32. i 201. grupe, puk je imao i 51. grupu sastavljenu od 161. i 162. eskadrile.



Podoficiri piloti lovci iz sastava Šestog puka



Pilotska škola, kasnije poznata kao treća lovačka škola, bila je u sastavu puka sve do 1938. godine. Osoblje i kursisti škole pored lovačkog aviona *hoker fjuri*, 1937. godine.

U to vreme njime je komandovao potpukovnik Janko Markićević.

Puk je u 1939. godinu ušao sa dve grupe *hoker fjurija* (oko 45 komada u četiri eskadrile). U 51. grupi nalazili su se *hoker harikeni*, *IK-2*, ponešto *avia*, *rogožarskog PVT* i *fizira*. Prema drugim podacima, njena 161. eskadrila je tokom 1939. imala avione *fjuri*, *potez 63* i *PVT*. Kada je počela isporuka nemačkih lovaca *meseršmit Bf 109 E* (i nekoliko višeseda *Me-108 tajfun*), od ok-



tobra 1939. počelo je prenaoružavanje 51. grupe (161, 162). Na prelazu 1939/1940. godine prenaoružavaju se i 31. i 32. lovačka grupa, tako da se Šesti lovački puk može s pravom nazvati *meseršmitski* po svom osnovnom lovcu. Tokom leta 1940. godine u okviru Šestog puka formirane su dve nove lovačke eskadrile: 141. eskadrila u 31. VG i 142. u 32. VG, koje su preuzele *meseršmite* iz 51. grupe. Ta grupa određena je za prijem novih jugoslovenskih lovaca tipa *Ik-3* i postala je samostalna.



*Komandant puka Janko Markičević*

Napadom Italije na Grčku sa teritorije Albanije 28. oktobra 1940. rat se preneo i u neposredno okruženje Kraljevine Jugoslavije. Usled tih dejstava učestale su povrede jugoslovenskog vazdušnog prostora iznad Makedonije. Prilikom bombardovanja Bitolja i okoline (5. i 16. novembra) stradalo je više lica. Da bi se granična oblast zaštitila od daljih incidenata iz Šestog puka upućene su: 101. eskadrila u Skoplje, sa dežurnim odeljenjem u Bitolju i 102. eskadrila u Mostar, sa dežurnim odeljenjem u Podgorici (radi odbrane flote u Boki Kotorskoj). Ubrzo posle smirivanja situacije, 101. eskadrila se vratila u puk, a 102. eskadrila je ostala u Mostaru do pred sam rat. Tek 5. aprila 1941. vратиće se na Zemunski aerodrom.

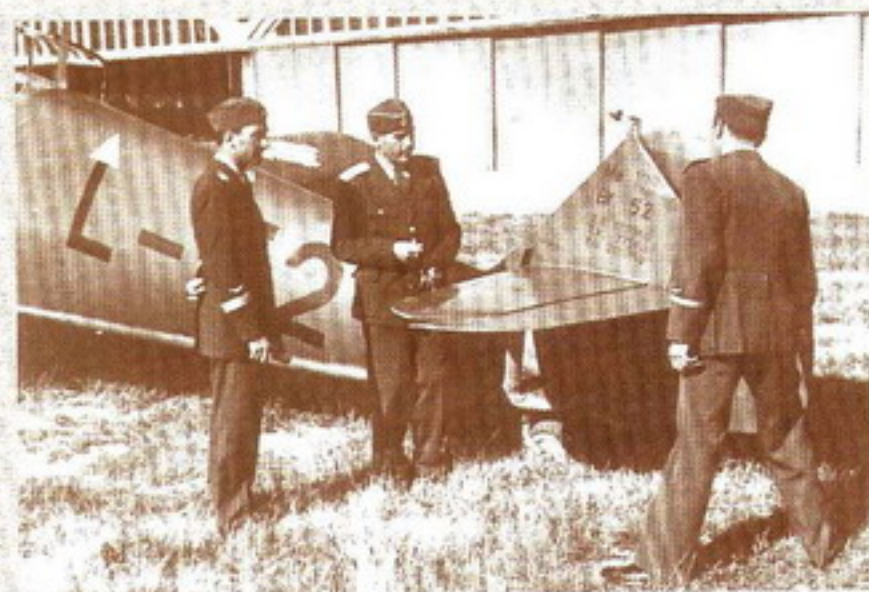


*Komandir 142. lovačke eskadrile kapetan Milutin Grozdanović i tehnički sastav eskadrile*

U međuvremenu su obavljene mobilizacijske pripreme tokom zime 1940–1941. godine. Puk je u martu napustio mirnodopski aerodrom: 32. grupa je odletela za Velike Radince, a potom i 31. grupa sa komandom puka na letelište Krušedol.

Tada je pukom komandovao pukovnik Božidar Kostić. Pored letачkog dela, puk je imao i neletački deo, sa dve aerodromske čete (15, 16). Svaka četa imala je opšti vod, intendantski, automobilski vod, aeroplansku radionicu, protivavionski vod, sanitetsku i meteorološku sekciju, te ambulantu. Čete su brojale oko 375 ljudi, a eskadrile oko 100. Puk je imao 1.350 ljudi, a njegov štab je, u zavisnosti od situacije, priključivan uz jednu vazduhoplovnu grupu.

Imao je i dovoljno pilota. Pred početak rata su na jedan avion dolazila dva pilota. Oni su načelno bili podeljeni u četiri grupe: stariji i iskusniji piloti lovci, zatim piloti lovci koji su bili na službi u štabovima i komanda-



*Piloti pored meseršmita sa oznakom L-52*

ma i koji su dolazili u puk samo na letenje, zatim mladi piloti lovci, koji su krajem 1940. godine došli u puk posle završenog školovanja i piloti lovci iz rezerve. Treća grupa pilota iako najmlađa, dala je najviše u ratu. Nedostatak iskustva i izvežbanosti nadoknađen je borbom elanom, mladalačkim požrtvovanjem i smelošću.

Sa odlaskom svih izviđačkih eskadrila iz sastava Drugog vazduhoplovnog puka u Sarajevu ostao je samo štab, koji je prešao u Zemun, gde je postao Štab Drugog lovačkog puka. U sastav novog puka su 1. aprila ušli: 31. VG (Štab, 101. i 141. eskadrila), koja je izdvojena iz Šestog puka sa letelišta Krušedol i 52. VG (Štab, 163. i 164. eskadrila) iz Sedmog puka u Mostaru. Na mesto 31. grupe, u sastav Šestog puka vratila se zemunska 51. samostalna grupa, nepotpuno naoružana sa *Ik-3*, a 5. aprila i 102. eskadrila, koja je u Zemun sletela iz Mostara. U tom sastavu Šesti lovački puk je ušao u rat.



**L**etački sastav puka 6. aprila 1941. bio je: komandant puka pukovnik Božidar Kostić, i major Zaharije Ostojić, koji tada nije leteo; komandanti grupa: majori Danilo Đorđević i u njoj kapetan Krsto Lakićević i Romeo Adum i komandiri eskadrila kapetan Miloš Žunić, kapetan Ilija Vlajić, kapetan Borivoje Marković, kapetan Milutin Grozdanović, kapetan Todor Gogić, kapetan Savo Poljanec. Pilotski sastav eskadrila činili su:

**102. eskadrila:** kapetani Milan Žunjić, Momčilo Milosavljević i Mihailo Nikolić, potporučnici Miodrag Bošković, Avgust Kovač i Dragoslav Krstić i rezervni potporučnik Miloš Drakulić, narednici vodnici Đorđe Stojanović i Karlo Štrbenk i narednici Vukadin Jelić i Vladimir Puzić

**103. eskadrila:** kapetan Miho Klavora, poručnici Bojan Presečnik, Otmar Lajh, Dobrica Novaković, Jovan Kapešić i Milan Skendžić, niži vojnoteh-

nički činovnik Branimir Todorović, narednici vodnici Milutin Petrov, Viktor Ulčar i Vladimir Gorup, te narednik Milivoje Bošković

**104. eskadrila:** kapetan Božidar Ercigoj, Ivo Novak, poručnici Andrija Dedić, Vasa Kolarov i Vilim Acinger, narednik vodnik Tomislav Kauzlarić, narednici Dragomir Milošević i Zvonimir Halambek

**142. eskadrila:** kapetan Rade Stamenković, Milisav Velikić, Svetozar Konstantinović, poručnici Đorđe Kešeljović i Brativoje Urošević, potporučnik Miodrag Aleksić, narednici Ivo Rehak, Nikola Jović i Veljko Štalcer

**161. eskadrila:** potporučnik Dušan Borčić, rezervni potporučnik Miloš Gagić, narednici Milisav Semiz i Dušan Vujičić

**162. eskadrila:** kapetan Milan Ristić (tada u Prvoj brigadi na službi), Kosta Antonov, nvt činovnik Eduard Banfić, rezervni poručnik Dragan Bojanović i narednik Dobrivoje Milovanović.



Piloti Šestog lovačkog puka







## ŠESTI LOVAČKI PUK U APRILSKOM RATU 1941. GODINE

Vazduhoplovstvo Vojske Kraljevine Jugoslavije ušlo je u rat 1941. godine, sa oko 150 lovačkih aviona. Oko 100 aviona je u tom trenutku smatrano za moderne: nemački *meseršmit 109E*, britanski *hariken Mk1* i domaći *Ik-3*. U drugom redu, mada ne i van prve linije odbrane, bili su dvokrilni britanski lovci *fjuri*, čehoslovački *avia BH-33* i domaći visokokrilci *Ik-2*. Lovačka avijacija imala je prvenstveni zadatak da obezbedi lovačku zaštitu teritorije i, sekundarni, da bude angažovana u drugim vazдушnim operacijama. U rat 6. aprila ujutro, lovačka avijacija je ušla kompletno mobilisana još odranije, te uglavnom na svojim ratnim letelištima. Rat je dočekala razvijena u četiri lovačka puka (Drugi, Četvrti, Peti, Šesti), sa 19 eskadrila. Najistureniji, najvažniji i najteži zadatak imala je Prva lovačka brigada (Drugi i Šesti puk). Peti lovački puk naoružan potpuno prevaziđenim *hoker fjurijima* imao je nezahvalan zadatak da sa četiri eskadrile brani pravac južne Srbije i istočnog dela Makedonije, na kome će prvih dana nemačke oklopne snage preseći jugoslovensku teritoriju, hitajući ka Grčkoj. Četvrti lovački puk sa *harikenima* i domaćim *Ik-2* imao je ambiciozan zadatak lovačke zaštite čitave zapadne polovine Kraljevine. Konačno, samostalna eskadrila Treće škole u Mostaru trebalo je da brani ce-

lo južno primorje, Crnu Goru i Hercegovinu. Taj zadatak prevazilazio je mogućnosti njenih sedam različitih aviona.

Prema ratnom planu R-41, Prva lovačka brigada, i u njoj Šesti lovački puk, imala je zadatak da spreči dejstvo neprijateljeve avijacije na teritoriji Vojvodine, severne Srbije, istočne Slavonije i Bosne. Brigada je sa 60% od ukupnog broja lovačkih aviona celog vazduhoplovstva trebalo da štiti Beograd i državno težište, drugim rečima, da primi

udar nemačkog vazduhoplovstva.

U očekivanju nemačkog napada, Šesti lovački puk je preveden iz stanja stroge pripravnosti u strogu pripravnost pod oružjem u prvim časovima 6. aprila. Oko 4,30 poletela je prva patrola (M. Žunić-V. Jelić) radi osmatranja istočnog i severoistočnog sektora. Taj par smenila je patrola M. Nikolić-M. Bošković, ko-



Komandant Šestog puka u  
Aprilskom ratu pukovnik  
Božidar Kostić



Tehnički sastav 102. eskadrile





*Pred poletanje za Beograd, 5. aprila 1941: piloti 102. eskadrile na Aerodromu Mostar*



*Pilot Borčić na Ik-3*

ja je posle 40 minuta leta i patrole prema rumunskoj granici, sletela na Zemunski aerodrom. Rat je već bio počeo. Patrola iz 32. grupe (M. Velikić–I. Rehak), koja je patrolirala od 5,30 do 6,25 časova, osmotrila je neprijatelja i imala razmenu vatre sa čelom nemačke formacije, pri čemu je Rehak dobio nekoliko pogodaka u svoj avion. Treća patrola iz sastava 102. eskadrile (D. Krstić–V. Jelić) upućena na sever da osmotri pojavu nemačkih aviona, iz rejonu Stare Pazove, javila je takođe o približavanju nemačkih formacija.

Sudar jugoslovenske lovačke i nemačke lovačke avijacije već se dogodio tog ratnog nedeljnog jutra. Nad aerodromom Režanovačka kosa kod Kumanova nešto posle 5 časova, razvila se neravnompravna borba, u kojoj je desetkovana 36. grupa Petog puka, sa lovcima *fjuri*. U borbi su stradala i obojica komandira eska-

drila. Heroizam vazduhoplovaca, koji su se na zastarelim avionima uzdigli u nebo, ostao je kao spomenik tragičnom obračunu, nedaleko od Kumanova.

Na severu zemlje su u isto vreme mase bombardera i jurišnika preletele granicu Kraljevine, ustremivši se da kazne Beograd. Nemačke snage koje su učestvovala u napadu predstavljale su jednu od najvećih koncentracija vazdušnih snaga do tada, i to za akciju na jedan cilj. Jugoslovenske lovačke patrole koje su bile u vazduhu sudarile su se sa nemačkim prethodnicama i njihovim lovačkim zaštitama *meseršmitima* 109 i 110. Napadači su se kretali ka Beogradu u tri ešalona: na visini 2.500–3.000 m, obrušavajući bombarderi *Ju-87 štuka*, potom oko 1.000 m više dvomotorni bombarderi *Ju-88*, *DO-17* i *He-111*, koje su pratili dvomotorni razarači *Me-110* i, na kraju, na 4.500–5.000 m lovci *Me-109*, koji su bili lovačka zaštita cele formacije.

Na vesti o pojavi nemačkih aviona, u 6,45 časova data je uzbuna i u narednih 15–20 minuta uzdigli su se lovci Šestog puka. Sa Krušedola je poleteo 21 *meseršmit*, a iz Zemuna pet lovaca *Ik-a* i devet *meseršmita*. Iz Kragujevca je poleteo još jedan broj aviona Drugog lovačkog puka da štiti svoju zonu odgovornosti.

Započela je neravnompravna borba sa nemačkim lovcima, koja je trajala od 6,50 do 8,00 časova. Bio je to najžešći napad, sa najgorčnijim vazdušnim borbama. Šesti puk nije mogao da spreči bombardovanje Beograda, u kome su učestvovala 234 nemačka bombardera, ali je u neravnompravnoj borbi naneo osetne gubitke napadačima. Oni su zahvaljujući brojnosti i iskustvu, uspeli da razbiju više jugoslovenskih lovačkih parova i da pojedinačne avione progone i obaraju. Nemački piloti, ogorčeni zbog iznenadnog otpora, služili su se i ne-



viteškim postupcima. Komandira 102. eskadrile kapetana Miloša Žunića, koji je iskočio iz zapaljenog aviona, ubili su mitraljeskom vatrom dok je pokušavao da se prizemlji padobranom. Ukupno, 102. eskadrila je izgubila sedam aviona (što oborenih, što oštećenih). Poginuli su njen komandir Žunić i potporučnik Borčić na *Ik-3*, a ranjeni su bili kapetan I klase Mihajlo Nikolić i potporučnik Miodrag Bošković, koji su leteli na *meseršmitima*, pa su morali prinudno da slete. Na prinudnom sletanju ranjeni su i piloti Savo Poljanec i Eduard Banfić, koji su leteli na avionima *Ik-3*. Bošković i Borčić oborili su po dva nemačka aviona.

Dejstvujući sa letelišta Krušedol, 32. grupa napala je jedan deo nemačkih napadača u dolasku i jedan deo koji se vraćao sa dejstva po Beogradu. Grupa je imala sledeće gubitke: prinudno su sleteli poručnik Bojan Presečnik, narednik vodnik I klase Dragoljub Milošević i narednik Zvonimir Halambek, a oboren je i ranjen poručnik Vasa Kolarov, koji je oborio jedan *Me-110* i oštetiio drugi. Kako su utvrdili vazduhoplovni entuzijasti upoređujući sve raspoložive podatke, iz



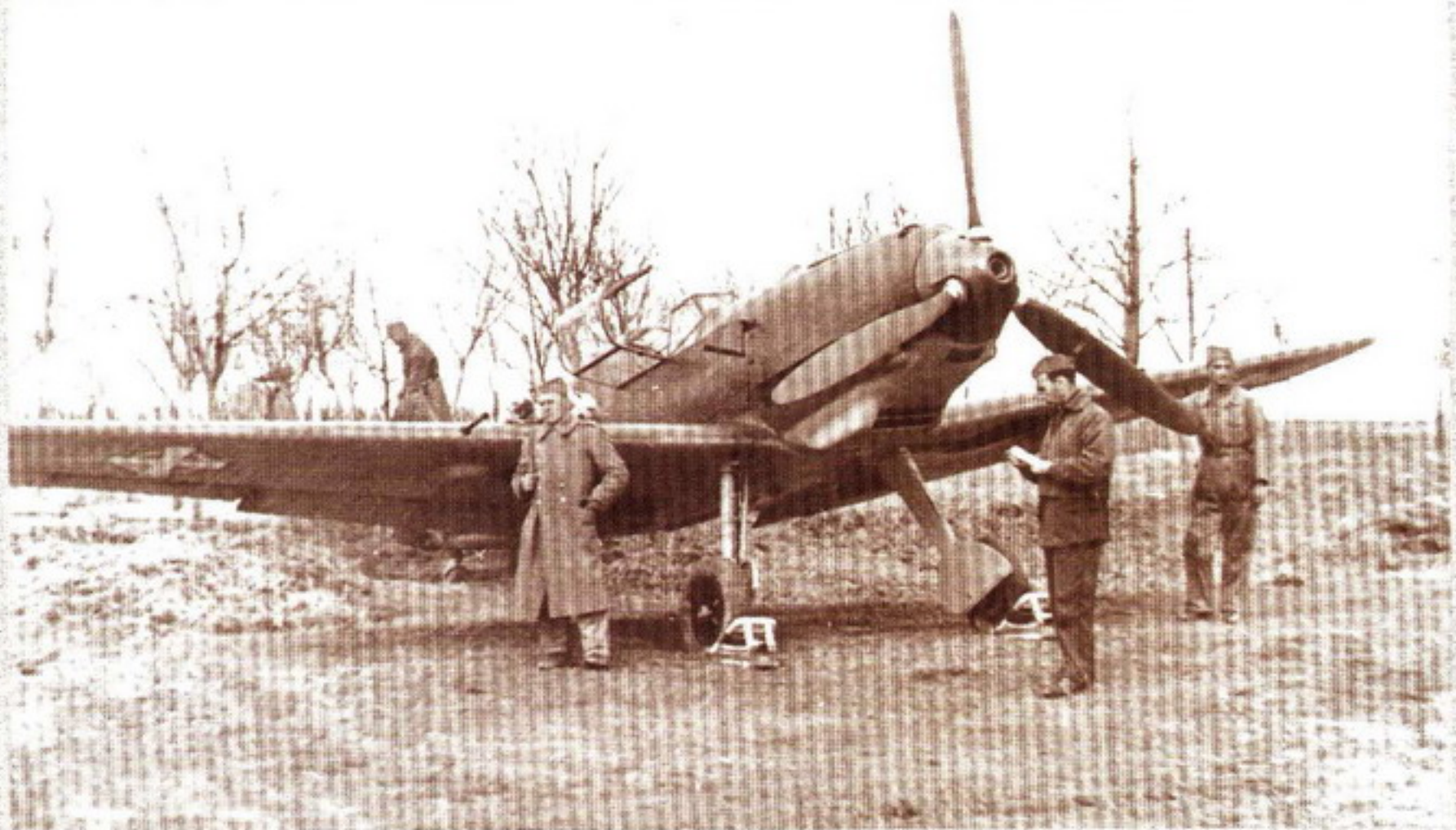
*Domaći lovac rogožarski Ik-3*

ove grupe pobede su postigli kapetan I klase Milutin Grozdanović (jedan *Do-17*), potporučnik Jovan Kapešić (jedan *Me-110*), poručnik Otmar Lajh (jedan *Do-17*), narednik vodnik I klase Tomislav Kauzlarić (jedan *Me-110* i jedan oštećeni *Ju-88*) i narednik Ivan Rehak koji je oštetiio jedan *Ju-88*. Dejstvom lovaca iz



*Maskiranje meseršmita na vežbi pred rat*





*U vežbovnim uslovima*

32. grupe oštećeno je još nekoliko nemačkih aviona. Posle ovog napada, Šesti puk je ostao sa 28 ispravnih lovaca, od kojih sedam u Zemunu i 21 na Krušedolu.

U borbu nad Beogradom uključili su se i parovi iz Drugog lovačkog puka, koji su od ranog jutra 6. aprila krstarili u zoni svoje odgovornosti. Uletevši u borbe nad Beogradom, jedan pilot tog puka kapetan Živica Mitrović oborio je dva aviona, ali je i sam bio meta, oboren je kod Krušedola; drugi pilot rezervni poručnik Dragutin Bojović oboren je i teško ranjen. U nekoliko dana svog ratnog dejstva Drugi puk je patrolirao po parovima. Njihovu budnost platilo je nekoliko nemačkih izviđačkih aviona *henšel 126*.

Drugo bombardovanje Beograda, od 10,40 do 11,00 časova, preduzela je jedna nemačka formacija, manja od one iz jutarnjih sati, koja se sastojala samo od aviona *štuka* i lovaca koji su ga pratili *Me-109*. Iako slabije jačine u odnosu na sam grad, tada je bombardovan i Aerodrom Zemun, koji su Nemci mitraljirali u prvom talasu. Piloti Šestog puka su se sa preostalim lovcima ponovo digli u vazdušni prostor. U toj borbi Nemci su oborili narednika vodnika I klase Karla Štrbenka, koji je prethodno oborio jedan *Me-109*. Piloti sa Krušedola oborili su najmanje dve *štuke*, a u borbama su imali tri lakše ili teže oštećena *Me-109*. Oko 13 časova nad Be-

ograd je doletelo još pet bombardera *He-111*, koje je posle napada sačekao dežurni par aviona *Me-109*. U toj kratkoj borbi pogoden je avion narednika vodnika I klase Đorđa Stojanovića, koji se ranjen spustio u rejonu Smedereva i u trenu se izvukao iz zapaljenog aviona. Poslednji dnevni napad na Beograd 6. aprila, oko 15,30 časova bio je slabiji, mahom prema periferiji grada. U pratnji je bilo 49 lovaca *Me-109* i 20 *Me-110*. U tom trenutku na Zemunskom aerodromu bio je ispravan samo jedan *Me-109*, tako da je u presretanje napadaču sa Krušedola poletelo 14 aviona *meseršmit*. Naši piloti su oborili jedan *He-111*, i po svoj prilici jednu *štuku*, a oštetili još tri *Ju-88*. U toj borbi stradali su potporučnik Dobrica Novaković i narednik vodnik Milutin Petrov. Poručnik Bojan Presečnik bio je ranjen i prinudno je sleteo, a oštećen je i avion poručnika Otmara Lajha. Manja grupa nemačkih bombardera dejstvovala je noću oko 22,30 časova po gradu.

Dejstvujući sa aerodroma Zemun i Krušedol, Šesti puk je tokom prvog dana rata imao veće gubitke i u tehnici (osam oborenih, 15 oštećenih aviona) i pilotima (šest poginulih, sedam ranjenih), ostajući samo sa 22 aviona (19 *meseršmita* i tri *ikarusa*) za dalji rat. Naprezanje je bilo veliko, neki piloti su imali po 4-5 poletanja u borbu, odnosno neki avioni i do 10 letova.

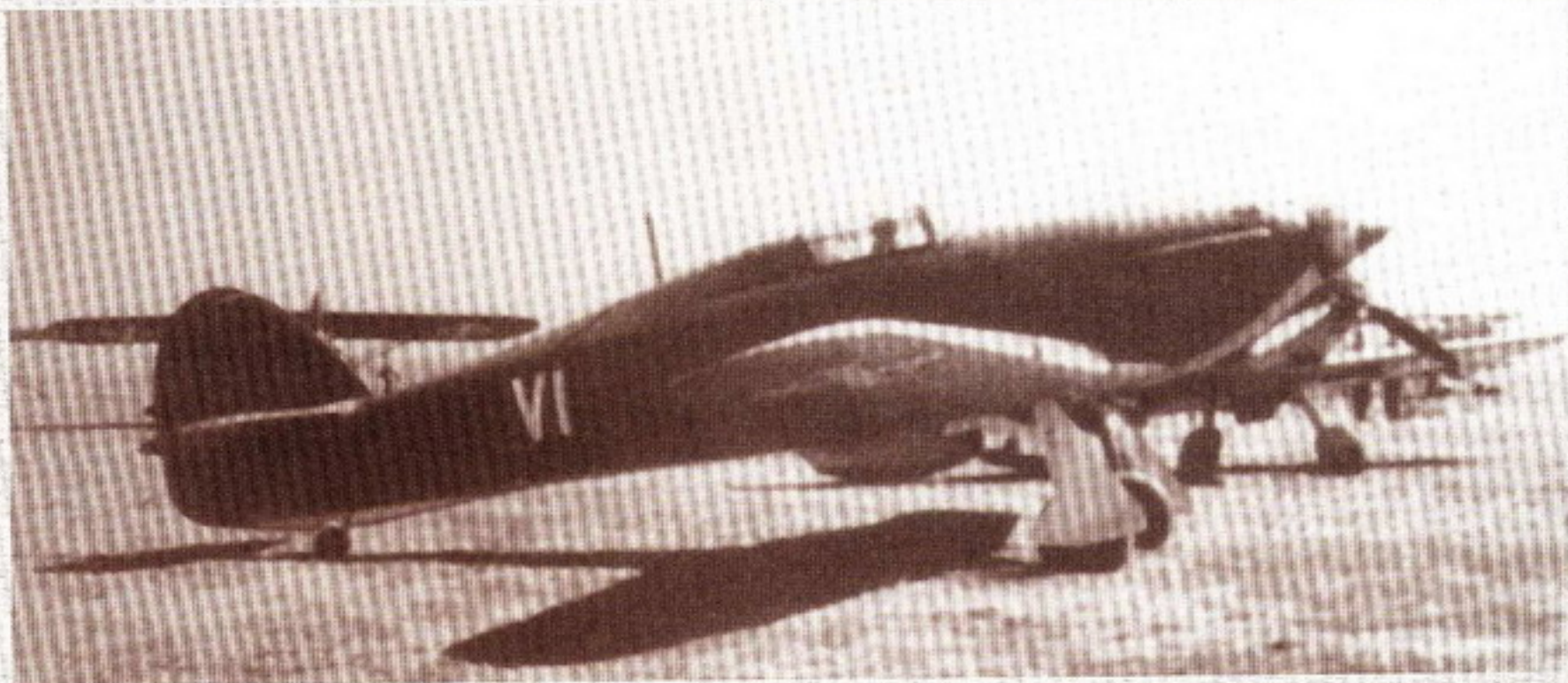


Narednog dana, na osnovi stečenog iskustva, usvojena je taktika dejstvom po pet aviona na ciljeve (tri napadaju, dva ih štite), umesto napadom u paru. Međutim, u popodnevnim vazдушnim borbama 7. aprila nad Sremom sva taktika je otpala i bojevi su se vodili pojedinačno, sa ogorčenošću, do obaranja. Vazdušni napadi bili su tog dana znatno slabiji, zbog lošijeg vremena, ali i saznanja da su jugoslovenski lovci pružili dostojan otpor. Prilikom napada u 10,30 časova iz Zemuna su uzletela tri, a sa Krušedola je uzletelo još pet aviona *meseršmit*. Kapetan Milutin Grozdanović oborio je jednu *štuku*. Oko 15 časova sa Zemunskog aerodroma poleteo je narednik vodnik Đorđe Stojanović, koji je oborio jedan *Ju-88*, ali je i sam bio povređen prilikom prinudnog sletanja.

Oko 17 časova počeo je novi okršaj. Napavši grupu od nekoliko *Ju-88* koji su bombardovali Beograd, kapetan I klase Milan Žunjić oborio je jednog *Ju-88*. Na formaciju *štuka*, koja je napadala vijadukt kod Inđije, poletelo je 11 lovaca sa Krušedola. Prvi put su jugoslovenski lovci razbili veću formaciju neprijateljevih aviona i odbranili cilj njihovog napada. Nemački lovci iz jedinice JG 54 zakasnili su tom prilikom da zaštite svoje bombardere, ali su stupili u dejstvo po jugoslovenskim lovcima. U borbi koja se razvila na širokom prostoru oboreno je sedam jugoslovenskih pilota, od kojih je pet poginulo: narednik Milivoje Bošković, narednik vodnik I klase Vladimir Gorup, niži vojnotehnički činovnik IV klase Branislav Todorović, potporučnik Jovan Kapešić i kapetan I klase Miho Klavora, dok je narednik vodnik Veljko Štalcer iskočio iz pogođenog aviona i padobra-

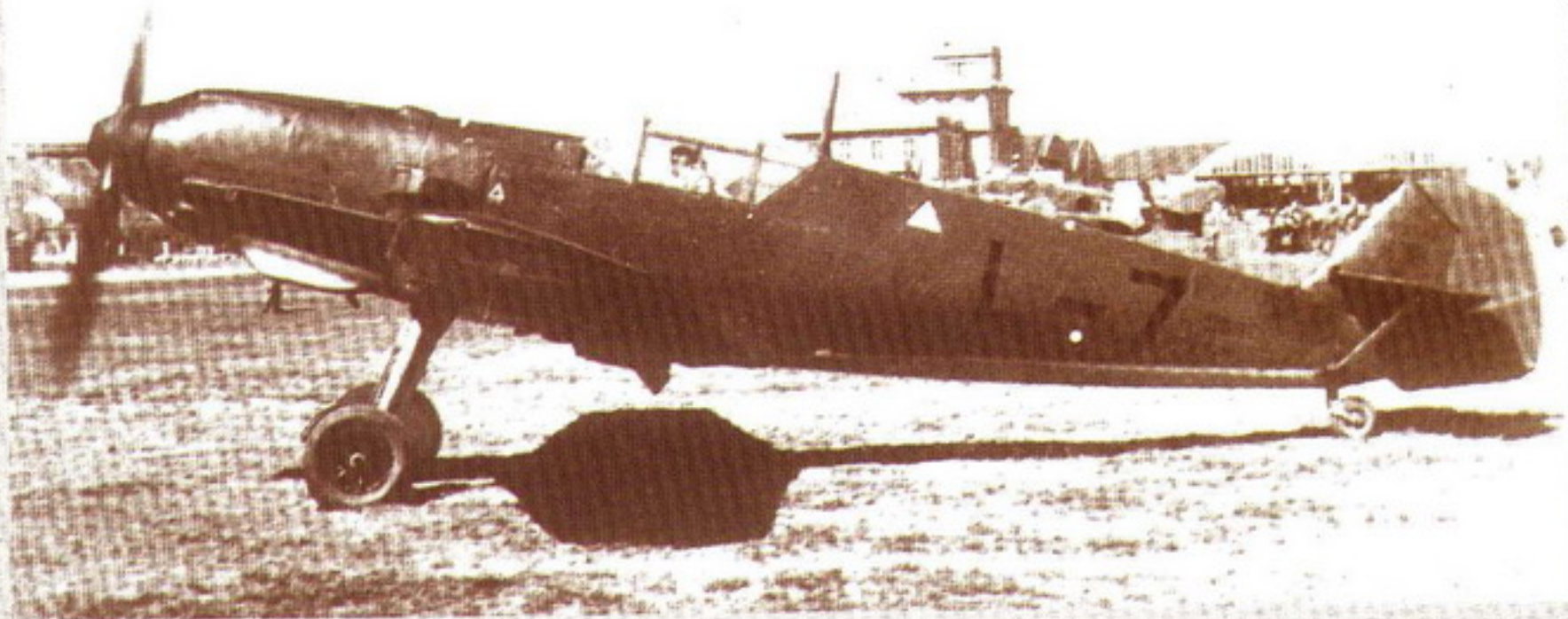
nom se spustio na zemlju, te Miodrag Aleksić, koji je prinudno sleteo. U toj borbi Miodrag Aleksić i Miho Klavora oborili su po jedan nemački *meseršmit*. Nemački lovci su uspeli da obore Klavoru, kome je nestalo municije nad samim aerodromom, sa koga su užasnuti vazduhoplovci mogli samo da posmatraju kako njihovog kolegu hladnokrvno progone i obaraju nemački lovci. Od trojice progonilaca, jedan je udario u Frušku goru, a drugi je kasnije prinudno sleteo zbog nestanka goriva.

*Na zapadu Kraljevine Četvrti puk je sa harikenima i Ik-2 uglavnom patrolirao sve to vreme, mahom neuznemiravan od neprijateljske avijacije. Tamo se rat vodio na drugačiji način, nego na istoku. Beležimo jedan vazdušni boj 9. aprila, kada su piloti tog puka odbili nemački vazdušni napad na susedni bombarderski puk. U toj borbi se još jedan komandir eskadrile – kapetan Milijević pridružio stroju besmrtnih vitezova. Lovci iz Treće pilotske škole u Mostaru pokazali su veliku uspešnost u sukobu sa nadmoćnijim italijanskim i nemačkim vazdušnim snagama tokom 6. aprila, obarajući nekoliko italijanskih i nemačkih napadača. Najdramatičnija bila je borba dva potpuno zastarela dvokrilca avia sa formacijom nemačkih aviona *meseršmit*, u kojoj su, nad Podgoricom, oborena oba jugoslovenska pilota. Ta jedinica vodila je i poslednju lovačku borbu nad Kraljevinom Jugoslavijom 12. aprila, kada je jedan jugoslovenski poručnik oboren u napadu na formaciju dvomotornih *junkersa 88*.*



*Hoker Hariken sa neobičnom oznakom, rimskim brojem VI, iza kojeg se vidi lovac *meseršmit* 109, oba iz sastava puka 1940. godine*





*Tipska slika aviona meseršmit (L-7) u voženju*

Posle tih borbi, preostali avioni 32. grupe svrstani su u jednu eskadrilu, za čijeg je komandira određen kapetan Milutin Grozdanović, tada sa dve pobede. Međutim, u preletu jedne trojke jugoslovenskih *meseršmita* do letelišta Veliki Radnici II, Grozdanović je imao udes na sletanju i bio teško povređen. Tada komandu preuzima kapetan I klase Milisav Velikić. Puk je 7. aprila imao oko 90 avio-poletanja, a neki piloti su dostigli i po tri leta, dok su pojedini avioni bili 6-8 puta u vazduhu, sa izmenom pilota. Gubici za taj dan su iznosili sedam oborenih aviona iz 32. grupe i tri oštećena iz 51. grupe. Prema svim podacima, naši piloti su toga dana oborili 12 nemačkih aviona.

Zbog otkrivanja ratnih letelišta, 7. aprila uveče i tokom narednog dana avioni su premešteni. Na Aerodromu Krušedol ostali su samo avioni iz Komande puka, dok su sa tog letelišta i iz Zemuna svi avioni prešli na letelište Veliki Radnici. U isto vreme je iz sastava banjalučkog Četvrtog puka kao pojačanje stiglo pet *harikena*. Od 8. do 10. aprila puk je zbog loših meteoroloških uslova izvodio samo patrolne letove (do 10 letova dnevno).

Jedanaestog aprila, nekoliko aviona *Me-109* i *Ik-3* Šestog puka sukobilo se s manjim grupama nemačke avijacije, pri čemu su piloti na *ikarusima* oborili po jedan avion, a narednik Jelić na *meseršmitu* ošteti jedan nemački bombarder. Sutradan, 12. aprila posle pristizanja loših vesti sa fronta, naređeno je da se spale preostali avioni puka, koji su bili bazirani na Aerodromu Veliki Radnici.

Kod Drugog lovačkog puka to se desilo dva dana ranije: 10. aprila, na glasine da stižu nemačke kolone, dodatno demoralisani stanjem na frontovima, lošim vremenom, stanjem letelišta, vazduhoplovci su zapalili sve preostale avione. Nemci će tek 36 sati docnije ući u Kragujevac!

Avioni komande Šestog puka preleteli su sa Aerodroma Krušedol u Bijeljinu. Međutim, nedugo zatim nemački lovci razarači uništavaju te i druge avione koji su se zatekli na letelištu. Tako je Šesti lovački puk izgubio sve svoje avione. Ljudstvo puka se povuklo u Bosnu, gde je posle kapitulacije Kraljevine Jugoslavije 17. aprila puk prestao da postoji. Šesti vazduhoplovni puk se preselio u srpsku ratnu istoriju. Približno polovina svih nemačkih gubitaka dogodila se usled odlučnog dejstva Šestog puka, što je najveća zasluga te jedinice. U vazдушnim borbama deseterica pilota tog puka prinela su svoje živote na oltar otadžbine.

Mnogo razloga doprinelo je tome da lovačka odbrana ima skromne mogućnosti. Neiskusno i konfuzno komandovanje smenjivalo se sa srčanim uzletima i snagom ličnog primera. Izdajstvo i glasine budili su sumnje i sejali konfuziju. Predratno aktiviranje lovačkih jedinica dodatno je uticalo na nervozu ljudstva, ali ga je i učinilo spremnim i rešenim za borbu. Ni vreme nije pogodovalo ratnicima. Od jedanaest ratnih dana samo je pet ili šest bilo povoljno za letenje. Lovačka borba mahom se vodila u zoni odgovornosti Šestog lovačkog puka Prve lovačke brigade u prva dva dana. Tada je, pored nevidenog heroizma jugoslovenskih lo-



PRIPADNICI PUKA POGINULI U VAZDUŠNIM BORBAMA  
NAD BEOGRADOM



*Miloš Žunić*



*Karlo Štrbenk*



*Dušan Borčić*



*Jovan Kapešić*



*Miho Klavora*



*Dobrica Novaković*



*Milutin Petrov*



*Živica Mitrović*



*Vladimir Gorup*



*Branislav Todorović*



*Milivoje Bošković*



vaca i višestrukog uključivanja u borbu, protivno svim pravilima, borba rešena u korist napadača. Neprijatelj je diktirao tempo i tok borbe, krenuvši iznenada u napad, sa velikom koncentracijom snaga. Dejstvovao je najviše oko Beograda, usled čega su neke jugoslovenske lovačke jedinice bile prilično nezaposlene, dok su se nad prestonicom eskadrile topile u borbi. Konačno, gubici u ljudstvu i još veći u tehnici više nisu imali otkle da se popune u slučaju da je rat potrajao još neko vreme. Eskadrile su i inače ušle u rat sa manje aviona od onog koji je bio formacijski potreban.

Jugoslovenski piloti (Srbi, Slovenci i nešto manje Hrvati) bili su bez borbenog iskustva, i to je bila jedna od prednosti agresora. Naši piloti bili su dobro obučeni za borbu u parovima, ali ne i za borbe u većim formacijama. To je bio znatan nedostatak, jer su nemački piloti u prethodnim vazдушnim kampanjama usavršili sopstvenu lovačku taktiku. Na drugoj strani jugoslovenskim pilotima nije nedostajalo hrabrosti za borbu, što je umnogome iznenadilo nemačke vazduhoplovce i njihove komandante. Reči njihove nevoljne pohvale, izrečene tada, govore više od bilo kakvih naknadnih tumačenja.

Oko dve trećine lovačkih pilota u jedinicama učestvovalo je u vazдушnim borbama, a nekoliko njih je ubeležilo i po dve vazdušne pobeđe. Gledano prema brojkama, odnos jugoslovenskih i neprijateljevih lovaca bio je od 1:6 do 1:10. Tehnološki, protivnici u vazдушnim bojovima bili su na istoj ravni. Avioni *Messerschmitt 109*, koji su dominirali u lovačkom stroju Kraljevine Jugoslavije, bili su osetljivi na sletanju i deo njih je oštećen ili izgubljen na taj način. Domaći *Ik-3* svojom dobrom pokretljivošću osvetlao je obraz tadašnje jugoslovenske vazduhoplovne industrije. Vazduhoplovci koji su se sa zastarelim dvokrilcima *Fjuri* i *Avia* ustremljivali na protivnike prvog dana rata, gotovo očajničkim heroizmom nadoknadili su slabost svojih aviona i umesto pobeđa, ostavili nadahnuće generacijama pilota lovaca na ovim prostorima.

Novi vazdušni boj u proleće 1999. pokazao je to isto herojsko nadahnuće srpskih vazdušnih vitezova, koji su se u parovima ustremili u mase napadača. Skoro isti problemi, iskušenja i ishod uverili su nas da je istorija gotovo zaustavljena na ovim prostorima.



# 204. LOVAČKI AVIJACIJSKI PUK





## FORMIRANJE PUKA I LETENJE NA KLIPNIM LOVCIMA 1949–1953.

Na prelazu iz novembra u decembar 1949. godine dograđena je formacija JRV (Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo), u duhu ranije planiranog ambicioznog razvoja. Nove tehnike nije bilo, pa se to formacijsko proširenje nije osetilo u povećanju broja borbenih aviona. Praznine su popunjavali domaći školski avioni. Na Dan Republike, 29. novembra, formirana je šesta po redu, 21. (mešovita) divizija, sa sedištem u Zemunik. Novoformirana divizija je u to vreme imala sve probleme novoosnovanih kolektiva, veliki broj mladih pilota iz tek završene Treće klase VVU (Vazduhoplovno vojno učilište), slabe uslove za smeštaj osoblja i letenje na Aerodromu Zemunik i povrhu svega zastarelost i neispravnost tehnike. Ta divizija bila je predviđena za sadejstvo sa jedinicama Ratne mornarice i u njen sastav su ušli 97. bombarderski, 83. lovački i novoformirani 204. lovački puk. U okviru dopune tadašnjih divizija, u razdoblju 25. novembar – 5. decembar 1949. formirani su novi pukovi: 138. jurišni, 172, 198. i 204. lovački. U tom trenutku i duže vreme posle formiranja, oni su bili prave „senke“ od pukova, brojeći avione neretko i na prste.

Formiranje 204. vazduhoplovnog lovačkog puka obavljeno je 2. decembra iste godine. Letački sastav su



Avioni UT-2 u letu iznad Zemunika

sačinjavali piloti koji su letačke škole završili u SSSR (komandni sastav), svršeni slušaoci Prve klase VOŠ (Vazduhoplovna oficirska škola) i mladi piloti potporučnici iz Treće klase VVU. Inventar puka prvih dana postojanja bio je veoma skroman – samo nekoliko školskih aviona *jakovljev UT-2*, dobijenih iz susednog 97. puka, iz sastava iste divizije. Nešto kasnije puk je primio i nekoliko školskih lovačkih dvoseda tipa *jakovljev UJak-9* i borbenih lovaca *Jak-3*, iz mostarskog 101. školskog puka. Prema ondašnjim merilima, njih je jedva bilo za popunu samo jedne eskadrile.

„U Mostar je ranije stigao tehnički sastav puka na čelu sa poručnikom Ivanom Blažićem. Oni su pripremili avione za prelet. Izvršio sam probu dva aviona i usput proverio dva pilota na avionima UJak-9. Dođe i komandant puka kapetan Dušan Grubor, pa sa komandirima eskadrila napravismo plan pripreme i preleta aviona. Pošto nisu postojale kontrole letenja, već je svaki puk dobijao radio-stanicu za komandovanje avionima u vazduhu, dogovorismo se da ja preletim pola sata pre prve grupe i na aerodromu Zadar rukovodim sletanjem naših aviona. Napravih krug oko aerodroma Zadar. Start je već bio postavljen, dan vedar i lep, vreme tiho.

Kod slova T okupilo se dosta ljudstva iz bombarderskog puka koji ima avione Pe-2. Dotakao sam zemlju u visini slova T, tako meko i lepo da se čaša vo-



Politički komesar  
204. puka kapetan I klase  
Mido Milikić

de ne bi prosula, da je bila u kabini aviona. Zaista nisam osetio kad sam dotakao zemlju. To je bilo moje najlepše sletanje u karijeri i prvi u Hronometražu, registrovani let u novoformiranom 204. puku. Zarulah i postavih avion tako da iz kabine vidim avione koji sleću i ugasih motor.

Toga dana 28. decembra 1949, uspešno su preleteli svi avioni Jak-3, UJak-9 i UT-2. Avione smo poravnali, a ljudstvo puka postrojili ispred njih. Došao je potpukovnik August Cajnko, komandant 21. avio-divizije i primio prvi put postrojen 204. avijacijski puk...

Prvi štab 204. puka sačinjavali su komandant kapetan Dušan Grubor, komesar kapetan Miloš Milikić Mido, načelnik štaba, Slovenac, čije ime nisam zapamtio jer je bio kratko u puku. Oficir za operativne poslove je bio Zdravko Lončar (kasnije general), pomoćnik komandanta za letačke poslove poručnik Nikola Mijatov, za vazdušno gađanje Ivan Pongrac, za šturmansku službu poručnik Stanko Žunić, za tehničku službu poručnik Ivan Blažić, za obaveštajnu službu poručnik Boško Zelenbaba. Oficir kontraobaveštajne službe kapetan Branko Lekić, instruktori za politički rad kapetan Bogdan Miljković i poručnik Aleksa Radovanović, zvani Leko Piper.”



Organizacijski, 204. avio-puk sačinjavale su Komanda sa Štabom i tri avijacijske eskadrile. Prvi komandant avio-puka bio je Dušan Grubor, komesar Miloš Milikić Mido, a načelnik Štaba Karlo Kumše (neletač). Komandu eskadrile činili su komandir, komesar, šturman (ujedno i zamenik komandira) i tehnik eskadrile, koji je imao pomoćnike za specijalnu opremu i naoružanje. Eskadrila je imala tri odeljenja sa po četiri pilota.

Puk je sa (minimalnom) letačkom obukom započeo 1950. godine. Ostvaren nalet mladih pilota nije bio dovoljan za njihovo kvalitetno uvođenje u stroj. Prema sačuvanim podacima, prosečan nalet po pilotu iznosio je 20 sati. Uprkos tome, za vreme baziranja u Zadru puk je davao dežurnu paru, koja je u nedostatku brzih čamaca u sastavu Jugoslovenske ratne mor-



*Deo pilotskog i tehničkog sastava 204. puka ispred aviona Jak*

## SASTAV KOMANDE I ŠTABA 204. AVIO-PUKA NA DAN FORMIRANJA

Komandant – kIk Dušan Grubor  
 Komesar – kIk Miloš Milikić  
 Načelnik Štaba – kap. Karlo Kušme  
 Inženjer puka – por. Ivan Blažić  
 Pomoćnik komandanta za tehniku pilotiranja – por. Nikola Mijatov  
 Šturman puka – por. Stanko Žunić  
 Pomoćnik komandanta za VSS – por. Ivan Pongrec  
 Oficir KOS-a – kap. Branko Lekić  
 Pomoćnik NŠ – por. Zdravko Lončar  
 Pomoćnik NŠ za operativne poslove – por. Stjepan Hrenek  
 Pomoćnik NŠ za org. i mob. poslove – ppor. Dragoljub Radunović  
 Obaveštajni oficir – por. Boško Zelenbaba  
 Org. instruktor – por. Bogdan Miljković  
 Instruktor za agitaciju i propagandu – por. Aleksa Radovanović  
 Pomoćnik načeln. tehn. odseka za spec. opremu – ppor. Husref Pašalić  
 Pomoćnik načeln. tehn. odseka za naoružanje – zastavnik Jovan Loman  
 Načelnik opšteg odseka – ppor. Ivan Miklič

### *Sastav Prve eskadrile*

Komandir eskadrile – por. Dinko Radman  
 Komesar eskadrile – kap. Stanimir – Saša Milošević  
 Šturman eskadrile – ppor. Stjepan Čikeš  
 Pilot – ppor. Slobodan Stančić  
 Pilot – ppor. Vlado Varelija  
 Pilot – ppor. Rudi Sola (ubrzo napustio letenje)  
 Pilot – por. Milan Petrović  
 Pilot – ppor. Blaž Živaljić  
 Pilot – ppor. Božo Lipanović  
 Pilot – ppor. Milan Martinović (napustio letenje)  
 Pilot – por. Dušan Šupica

### *Sastav Druge eskadrile*

Komandir eskadrile – por. Dragomir Zečević  
 Komesar eskadrile – por. Vuk Popović  
 Šturman eskadrile – por. Đurica – Đuro Pavić  
 Komandir odeljenja – ppor. Andrija Pavletić  
 Pilot – kap. Gavro Marković  
 Pilot – por. Voja Stojanović  
 Pilot – por. Juraj Štirn  
 Pilot – por. Miloš Sinobad  
 Pilot – por. Uroš Nenezić  
 Pilot – ppor. Josif Simonović  
 Pilot – ppor. Josip Opić  
 Pilot – ppor. Dragomir Veljković

### *Sastav Treće eskadrile*

Komandir eskadrile – por. Dragoljub Zvicer  
 Komesar eskadrile – por. Belić (neletač)  
 Šturman eskadrile – ppor. Tomislav Radić  
 Pilot – ppor. Ivan Štrener  
 Pilot – por. Simo Kotaraš  
 Pilot – por. Nikola Batričević  
 Pilot – ppor. Petar Mitrović  
 Pilot – por. Mirko Vranješević  
 Pilot – ppor. Milan Živković  
 Pilot – ppor. Radivoje Vlanić  
 Pilot – ppor. Milutin Popović

### *Tehnički oficiri eskadrila*

Eskadrila – ppor. Miodrag Gligorić  
 – por. Nikola Ratković  
 Eskadrila – ppor. Ljuban Zatezalo  
 Eskadrila – ppor. Miloš Grubor





*Avion S-49A*

narice, angažovana u lovu na brodice kojima su Italijani iz Dalmacije bežali u svoju maticu. Usled specifičnosti vremena izolacije, nedostajalo je trenažera, tako da je za mlade pilote izvođen suvi trenaž, odnosno obuka u kabinama neispravnih aviona. Neka od vazduhoplovnotehničkih naređenja govore o teškoj situaciji i o tome kako su se pripadnici Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva dovijali u situacijama kada nije bilo dovoljno guma za avione. Na gume su stavljane i specijalne drvene navlake da ne bi pucale od sunca. U drastičnijim nestašicama postavljani su i drveni točkovi izrađeni na „traksleru” (mašini za obradu drveta) umesto guma na repnom točku! Uvedena su ograničenja rada motora na zemlji pre i posle leta na 15–20 minuta leti i 20–30 minuta zimi. Sve probe motora svedene su na najmanju meru i obavljane su u prisustvu tehničkog organa jedinice. Definicija situacije o rezervnim delovima glasila je: „Stanje zaliha rezervnih delova našeg vazduhoplovnog materijala nalaže svima rukovodećim organima da učine ono što je u njihovim moćima da se problem rezervnih delova sveg našeg vazd. materijala reši najpovoljnije po naše vazd. jedinice.”

Zbog izvesnog kašnjenja u opremanju 204. puka borbenom tehnikom 1950. godine pronele su se glasine da je razlog tome moguće premeštanje u Koreju! Umesto toga, u drugoj polovini 1950. godine puk je prešao na Aerodrom Zemun, u sastav 44. lovačke divizije, gde odmah počinje preobuku na domaći lovac S-49A. Taj avion je bio verovatno jedan od najuspe-



*Pogled sa zgrade komande 44. divizije (kasnije 204. puka), na kapiju Aerodroma Batajnica, pokazuje odlično deo izgleda tek izgrađenog aerodroma 1951. godine*





*Posle završenog leta*

šnjih proizvoda jugoslovenske antiinformbirovske vojnoindustrijske kampanje. Lovac *S-49* nastao je jednostavnim prilagođavanjem sačuvanih planova predratnog lovca *rogožarski Ik-3*, uz korišćenje sovjetskog motora *VK-105*. Prvu seriju lovaca *ikarus S-49A*, proizvedenu u rekordnom roku na prelazu 1949. u 1950. godinu, maršal Tito je zvanično predao 117. lovačkom puku 21. maja 1950. godine. Taj čin predstavljao je simboličan, ali stvaran uspeh vazduhoplovne industrije upravo u trenutku kada je takav impuls bio neophodan i vazduhoplovstvu i jugoslovenskoj javnosti. Mada već znatno iza lovaca svoga doba, *S-49* je odigrao ulogu u podizanju morala, ali i dopuni lovačkog stroja novim mašinama koje su predstavljale most između sovjetskih ratnih *jakova* i američkih mlaznih *tanderdžeta*, isporučenih 1953. godine.

Da bi se pojačao letачki stroj 204. puka, koji je u to vreme bio dosta skroman, u novembru 1950. u puk su došla 24 mlađa pilota četvrte klase škole za aktivne oficire avijacije (ŠAOA), ranije Vazduhoplovno vojno učilište, a formirano je i izviđačko odeljenje pod neposrednom komandom puka.

Početkom godine iz 117. puka primljeno je desetak aviona *S-49A*. Na brojnom stanju puka početkom januara bilo je tri *S-49*, jedan *Jak-3* i tri *UJak-9*. Već 15. maja, posle uspešne preobuke, sa komandom 44. divizije i 117. lovačkim pukom, premešten je na novoizgrađeni aerodrom u Batajnici. Od tada ova jedinica postaje stalni branilac prestonice. Te godine puk je prešao na aerodrom u Leskovac, u okviru višednevne letачke vežbe. Tada je nalet po pilotu, i pored novih aviona, bio na niskom nivou. S jeseni 1952. u puk je došlo i 11 mladih pilota šeste klase. Oni su raspoređeni na obuku u Treću eskadrilu, koja je nazivana i trenažnom. U sastav te eskadrile iste godine ušlo je i izviđačko odeljenje.

*Letački sastav puka na dan 1. decembra 1950. godine*

Komandant puka – Dušan Grubor  
 Komesar puka – Vlado Kapičić  
 Inženjer puka – Ivan Blažić  
 Komandir 1. lae – Dinko Radman  
 Komandir 2. lae – Miladin Zečević  
 Komandir 3. lae – Dragoljub Zvicer  
 Komandiri avio-odeljenja:  
 Komandir izviđačkog odeljenja puka – Mihailo Ivković  
 Andrija Pavletić  
 Milan Petrović  
 Ivan Pongrac

Vlado Valerija  
 Gavra Marković  
 Stojan Strajin

Piloti (svi iz četvrte klase): Dragoljub Begović, Vukašin Četković, Vlado Drakul, Milenko Jelić, Blagoje Kulić, Jovan Lončar, Radivoj Lukić, Živojin Maglić, Ljubiša Manojlović, Momčilo Maričić, Svetozar Matijević, Radivoje Mihajlov, Nebojša Pejić, Miodrag Petrović, Bojan Savnik, Milutin Stefanović, Emil Šoštar, Stevan Šakić, Petar Tanasijević, Slobodan Tanasković, Miloš Turnšek, Predrag Vulić, Andrija Zaležak i Petar Savić.





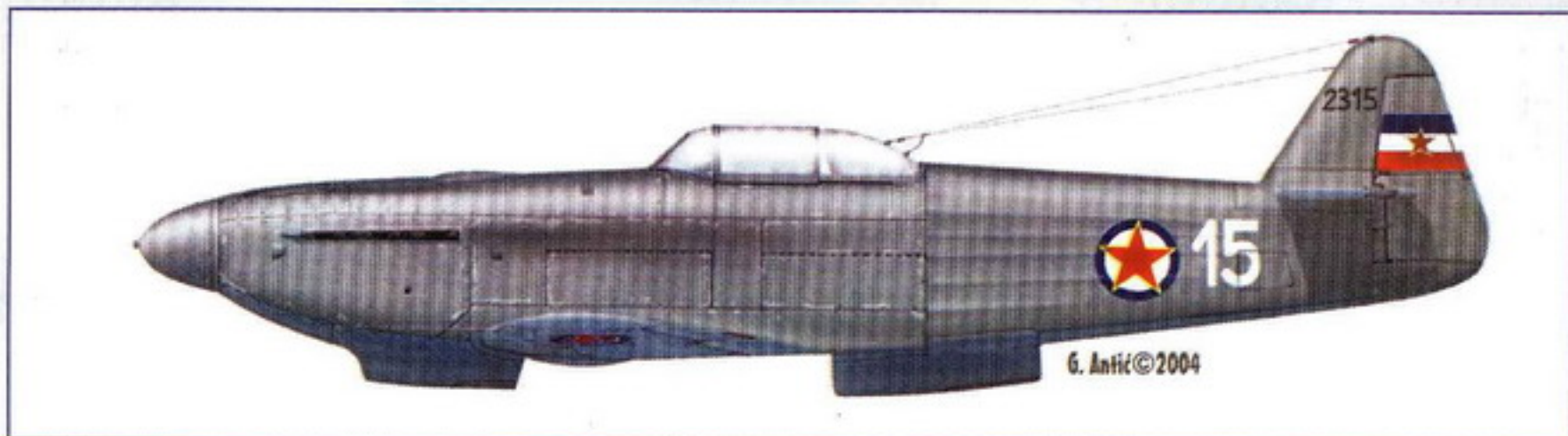
*Grupno poletanje esova*



*Dogovor pred let*



*Stajanka puka na Aerodromu Batajnica 1951. godine. Avioni S-49A i UJak-9 pripremaju se za let.*









## PRIJEM MLAZNJAKA 1953. GODINE

Domaće lovce tipa *S-49A* (i nekoliko dvosed-nih *UJak-9*) puk je koristio relativno kratko, jer su već 1953. godine pristigli novi mlazni lovci. Nova jugoslovenska politika približavanja zemljama Zapada je, pored promenjenih odnosa, donela i nove saveznike. Ubrzano je opremanje novom borbenom tehnikom, a Jugoslovenska narodna armija (JNA) je posredstvom sistema Vojne pomoći od 14. novembra 1951. uključena u saradnju sa armijama NATO. Prelomni trenutak u razvoju JRV bio je početak isporuke mlaznih aviona. Prva jedinica određena za njihov prijem bila je upravo 44. lovačka divizija sa dva puka. Mlaznjake je prvi primio 117. puk, a u 204. puk sabrani su svi *S-49A*.

Program pomoći nametnuo je i problem preobuke jednog dela starešinskog kadra. Ta preobuka je ostvarivana na dva načina: školovanjem dela jugoslovenskog kadra u američkim vojnim školama u SAD ili u Evropi, i putem specijalnih kurseva, u Jugoslaviji, koje su držali američki vojni ili civilni stručnjaci. Posle obuke jedne grupe u inostranstvu, sledila je preobuka ostalog ljudstva u Jugoslaviji. Nju su vodili ljudi koji su prošli obuku u inostranstvu, ponekad uz pomoć stranih instruktora. Radi preobuke na mlaznim borbenim avionima u septembru 1952. godine iz 44. divizije upućena su trojica iskusnih pilota potpukovnik Milorad Ivanović i kapetani Veljko Lukić i Stevo Leka, na specijalni komandantski kurs (Squadron Leader Course) na mlaznoj avijaciji. Kurs se održavao pri 48. lovačko-bombarderskom vingu Ratnog vazduhoplovstva SAD u bazi Šamon (Chaumont) u Francuskoj. Ta jedinica će u ratu protiv Srbije 1999. godine biti nosilac glavnih dejstava avijacije na ciljeve oko Beograda i severne Srbije. Neki njeni piloti postići će i vazdušne pobeđe obarajući pilote 204. lovačkog puka! Na upućivanje pilota na preobuku uticala je i ocena američkih stručnjaka da je letački i tehnički sastav jugoslovenskog vazduhoplovstva uspešno ovladao klipnim avionima zapadnog porekla. Trojica pilota, prvih pripadnika Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva koji će pilotirati na mlaznim avionima, raspoređena su u svaki od tri skvadrona tog vinga opremljenih mlaznim avionima *F-84G tanderdžet*. Krajem 1952. godine odabrana je veća grupa pilota za preobuku na mlaznu avijaciju, jer je isporuka američkih aviona *F-84G* i *T-33*, u sklopu vojne pomoći, bila potpuno izvesna. Druga grupa od 10 pilota: Stanko Žunić, Dinko Radman, Arsen Savković, Žarko Vujčin, Borivoj Petkov, Ismail Čatović, Momčilo Lurić, Konrad Zajc, Nikola Maravić i Grego Frandulić – takođe je krajem decembra 1952. otišla u američku vazduhoplovnu bazu Šamon u Francuskoj na preobuku za *F-84 tanderdžet*.



*Početak mlazne epohe: jugoslovenski i američki piloti pored tek pristiglih aviona T-33A, 10. mart 1953. godine*



*Letači nastavnici: komandir Veljko Lukić i piloti Radman, Savković, Leka, Zajc i Maravić*

Ti piloti su posle preobuke činili osnovni nastavni kadar u Jugoslaviji za dalju preobuku pilota JRV na mlaznim avionima.

Prve partije mlaznjaka *T-33A* i *F-84G* stigle su u Batajnicu u martu i junu 1953, dok su prethodno dobijene učionice za *T-33A* za tehničare. Njihovom prvom dolasku na Batajnicu 10. marta 1953. dat je izuzetan značaj. Sletanju prve četvorke mlaznih *T-33A* prisustvovao je veći broj jugoslovenskih i američkih zvaničnika, a na svečanom prijemu govorili su američki ambasador Alen i državni sekretar za narodnu odbranu general Ivan Gošnjak. Te avione Amerikanci su koristili u poslednjim fazama Korejskog rata, a u Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo isporučivani su uglavnom novi avioni sa minimalnim naletom. Avion tipa *F-84* verzije *G* tokom 1953. godine dobila su i vazduhoplovstva Belgije i Holandije, dok su nešto ranije,





Početak preobuke na mlazne F-84G u 204. puku, avgust 1953. godine. Komandant puka Dušan Grubor daje instrukcije pilotima puka. U stroju, sleva nadesno: Savković, Vules, Milenović, Marušić, Stefanović, Vidmar, Roina, Stokuća, Humar, Tomić, Mesić, Zlatić, Bojović, Knežević, Hojić, Badaljac, Sojevac, Šebrek.

1952. godine taj tip primila vazduhoplovstva Danske, Francuske, Grčke, Italije i Portugalije, te američke vazdušne snage u Evropi.

Prva grupa borbenih mlaznih aviona *F-84G tanderdžet* stigla je u Jugoslaviju 9. juna 1953. godine. Kao i prilikom dolaska prvih aviona tipa *T-33A* gotovo da nije bilo novina u Jugoslaviji koje nisu sa ushićenjem prokomentarisale događaj. Dolazak mlaznih *tanderdžeta* opisan je simbolički: „Na našem nebu vrši se smena generacija.” U uvodniku *Krila armije* pišu: „Stigli su tanderdžeti. Sad bez preterivanja možemo reći i mi smo najsavremenija vazduhoplovna sila. Imamo veliku, nesrazmerno veliku snagu prema onome što smo imali pre par godina. Sproveli smo već i novu modernu organizaciju... idemo napred, to je vidljivo, opipljivo, nepobitno.” Osećanje ponosa i snage preplavilo je sve vazduhoplovce koji su imali kontakt sa mlaznim avionima. Komandant JRV (Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo) Zdenko Ulepić iskazao je svoje ushićenje rečima: „Nema prepreka da postanemo najsavremenija vazduhoplovna sila.” Najsavremenija tehnika je uticala i na porast oduševljenja zbog save-

zništva sa snagama Severnoatlanskog pakta: „Boreći se sa saveznicima protiv istog neprijatelja, jugoslovenski avijatičari su već dokazali da su neustrašivi i verni ratni drugovi, a to će biti uvek!”

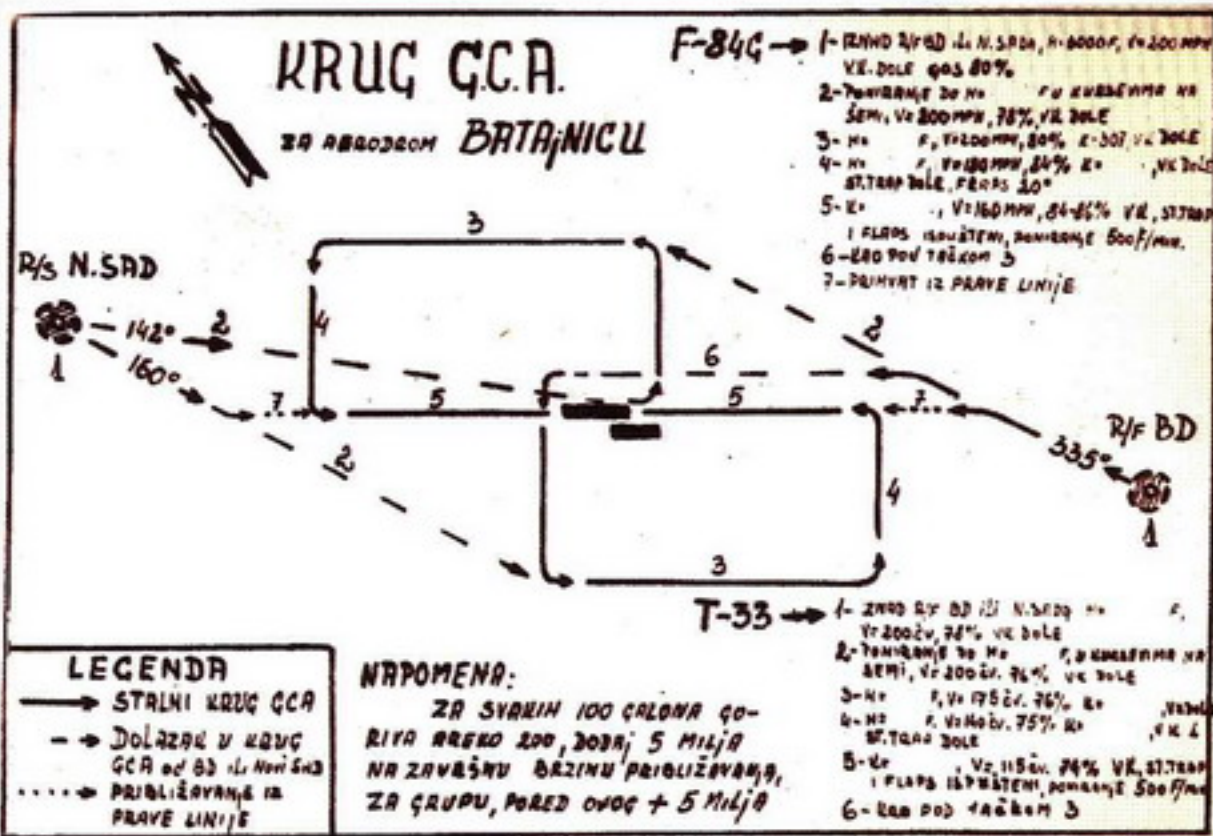
Obuku na novim avionima najpre je započeo 117. lovački puk, a zatim i 204. puk. Do prenaoružanja na *F-84G tanderdžet*, puk je sa prosečno desetak aviona *S-49* održavao minimalni nalet. Obuka je takođe bila minimalna i nije davala veći kvalitet. Od 6. juna u puk dolaze i avioni *S-49A* iz 117. puka. U avgustu je počela obuka starijih pilota i tehničkog sastava Prve i Druge eskadrile za avion *F-84*, dok je obuka najmlađih pilota na avionima *S-49* nastavljena u Trećoj eskadrili, sve do novembra, a potom je i kod njih započeta obuka na mlaznjacima, u Batajnici, u okviru novoformiranog Centra za preobuku na mlazne avione. Sistem rada u Centru bio je zasnovan na iskustvu već preobučanih pilota u američkoj bazi, koji su postali nastavnici. Posle dobre teorijske pripreme u tehničkoj učionici za avion i motor, naleta na simulatoru i najmanje pet jednodčasovnih letova na dvosedu *T-33A*, prelazilo se na borbeni jedonosed *tanderdžet*. Američki nastavnik, ma-



**T-33**  
KAPITAN IKA SUŠAN Mijaković

# POTSETNIK

ZA RASTAVLJIVA INSTRUMENTALNOG LETEVA



NAJVIŠE VISINA AERODROMA    KANAL R.S. A KL.    AERODROM ZA KOJI VAŽI OVA ŠEMA

VAŽNI ELEMENTI KOJIM SE TREBA PRIDRŽAVATI ZA VREME ROBIJANJA OBLAKA, A NA ŠEMI SE MOGU PROČITATI

TIP AVIONA    DATUM IZREDE ŠEME

OGRAĐENJA: ZA SVAKI AERODROM, STIM ŠTO SE H'UZIMA PO VISINOMERU (QNH). H' OBLAKA U PITANJU UODNOSU NA AERODROM A NOLIVOST O MILJA MA

MRTVA ZONA R.F. ZONSKOG DEJSTVA

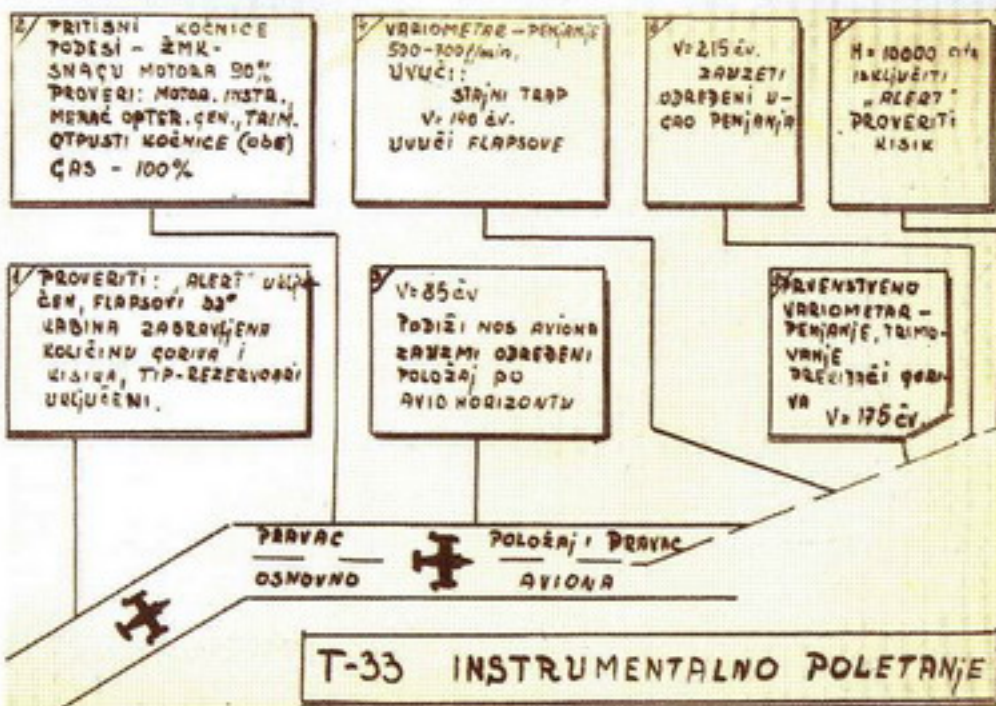
PUTANJA I OUSTANJA AVIONA I MIN. H'

VREME LETA OD R.S. (R.F.) AKO SE DRŽI ODREĐENA BRZINA

D	MIN. H'	H' OBLAKA	VIDLIVOST	N	MIN. H'	H' OBLAKA	VIDLIVOST
4	800	600	2	U	1000	800	4

VREME - OTSTOJANJE OD R.S. DO AERODROMA: 48 Km

N. milje	160	170	180	190	200	210	220	230	240
Min. sek.	4:48	4:42	4:36	4:30	4:24	4:18	4:12	4:06	4:00
St. milje	100	150	200	220	240	260	280	300	320
Min. sek.	2:06	1:40	1:39	1:30	1:22	1:16	1:11	1:04	



Izvodi iz pilotskog podsetnika za instrumentalno letenje za avion T-33



jor Smolen, insistirao je na većem broju letova na dvosedu, ali je prema iskustvu naših pilota sa preobuke, za to bilo dovoljno pet letova. Zbog ozbiljnosti i komplikovanosti tehnike, u početku su krajnje oprezno birani piloti za letenje na mlaznim avionima. Vojnolekarska komisija za letače nije imala jasne kriterijume za selekciju pilota za mlazne avione. Kasnije, praksa je doprišla da se definišu jasni kriterijumi pri izboru pilota. Pokazalo se da su piloti vrlo brzo usvajali novu tehniku. Bilo je i slučajeva da su prosečni piloti, koji su do tada leteli na klipnim avionima, vrlo dobro savladali tehniku pilotiranja mlaznim avionima. Na taj način je razbijena fama o tome da će upravljanje mlaznim avionima mnogima predstavljati ozbiljnu poteškoću. Novost za sve pilote koji su dolazili na preobuku, pored toga što su bili zadivljeni mlaznim avionima, bila je letačka oprema, a naročito „anti-G” pilotska odela.

Početak oktobra 1953. puk je predao 32 S-49A i četiri dvoseda UJak-9 trenažnoj eskadrili 44. divizije, a 7. i 8. oktobra u njegov sastav je ušlo prvih 12 F-84G tanderdžet. Postupno, tokom 1954. puk je popunio brojno stanje eskadrila sa još desetak F-84G i jedan do dva deficitarna T-33A, koji su rotirani između jedinica divizije i Centra za preobuku. Zbog preobuke za nove mlaznjake, tokom 1953. i 1954. godine u jedinicu su došli piloti: por. Boško Badanjac, por. Franjo Hoić, por. Veselin Raičević, por. Dušan Vujanić, por. Stevan Žakula, por. Nikola Benić, kIk Čedomir Čičić, por. Rudi Humar, por. Mihajlo Ivković, kap. Slobodan Tomić, kap. Leopold Rojina, por. Roman Stranić, por. Stanko Sekulović, por. Rade Bojović, ppor. Milivoje Vules i por. Milorad Marković.

U avgustu 1953. za komandira odeljenja došao je kIk Dušan Miljković, a posle završetka školovanja tokom septembra u jedinicu su raspoređeni potporučnici VII klase ŠAOA Kosta Danković i Vladimir Milčić.



*Pred polazak na zadatak: avion F-84G, ev. broj 10602, sa maksimalnim opterećenjem od dve bombe FAB 500 i osam RZ Hvar*



*Posle leta na prvomajskoj paradi: piloti Lončar, Miljković, Tomić i Šebrk*

**O**značavaju instrumentalnog letenja govori i primer iz obuke. Radi uvežbavanja grupnog letenja četvorka F-84G, sa pilotima Mišom Ilićem, Miletom Marinkovićem, Dušanom Vujanićem i Momčilom Milenovićem, letela je u zoni Bijeljine. Tokom leta u vizuelnoj zoni povećana je količina oblačnosti i u povratku prema Aerodromu Batajnica od Drine bilo je 8/8 oblačnosti. Oprema aviona omogućavala je radio-navigaciju, a radio-stanica se koristila samo za neophodnu vezu sa kontrolom letenja na aerodromu, ali ne i za radio-goniometrisanje iako je goniometar postojao. Posle leta u kursu 090 stepeni iznad gornje baze oblaka, i za vreme duže od potrebnog do aerodroma, vođa odlučuje da „snizi ispod oblaka”. Po na-

pamet probijenim oblacima, uočavaju se planine neobične za Šumadiju. Vođa zauzima kurs 330 i ponovo odlazi iznad oblaka. Leteći u tom kursu iznad oblaka, posle izvesnog vremena koje niko nije merio, smanjila se količina oblačnosti i piloti su ugledali grad sa mnogo mostova – mađarsku prestonicu Budimpeštu. Zahvaljujući vođi para, inače sinu železničara iz Subotice, koji je ranije bio u poseti tom gradu, uspostavljena je prva orijentacija. Vođa para preuzima vođstvo i po zemaljskim orijentirima, dovodi odeljenje do Batajnice. Četvrti pratilac iznad Stare Pazove ostaje bez goriva i uspeva da sleti, izbegavši sudar sa inženjerijskim mašinama, koje su radile na produžavanju piste, tako što je uvukao stajni trap u protrčavanju.





*Piloti 204. puka na avionu F-84G, druga polovina 1955. godine*



*Par tanderžeta u letu*



*Pokazno dejstvo bombama avionom F-84G*

Nova 1954. godina donela je povećanje naleta i kvaliteta letačke obuke, te porast entuzijazma u čitavom sastavu puka. Poslednja grupa pilota završila je obuku na *F-84G* u martu. Održani su kursevi gađanja ciljeva na zemlji, te gađanja vučne mete na poligonu Deliblatska peščara. U početku intenzivnog osposobljavanja za GRB (gađanje, raketiranje i bombardovanje) na *tanderžetu*, 1954. godine, konstatovano je da

većina pilota podbacuje. Bila je to posledica nepravilne eksploatacije, ali i činjenice da piloti nisu koristili radarski nišan, već su dejstvovali kao i na klipnim avionima. U prvoj polovini godine četvorica pilota puka bila su na četvoromesečnom kursu GRB u vazduhoplovnoj bazi Nelis u Sjedinjenim Državama. Među njima prvoposlani kapetan Vujićin postavio je 24. februara 1954. rekord baze Nelis, sa 96 pogodaka od 180 ispaljenih





*Poletanje F-84G sa startnim raketama pod punim opterećenjem*

metaka. Njegovo ime i rezultat koji je postigao postavljeni su na zid operativne sale jedinice u toj bazi.

U istoj godini započet je i kurs instrumentalnog letenja (IFR – *Instrumental Flight Rules*). Formirana je posebna eskadrila u kojoj je trebalo da budu podučeni svi piloti. Svaki pilot je morao da naleti 30 sati, a nastavnici letenja po 40 sati. Za formiranje te privremene eskadrile, piloti su pregrupisani iz prve eskadrile u drugu i treću eskadrilu, a na njenom mestu formirana je pomenuta eskadrila, sa četiri *T-33A* i šest instruktora pilota sa kapetanom Dinkom Radmanom, koji je prošao obuku za instruktora instrumentalnog letenja u SAD. Ta obuka je za 204. puk završena do leta 1955. godine.

Novi mlazni avioni su prvi put javno prikazani na prvomajskoj paradi 1954. u Beogradu. Ešelon avijacije predvodio je komandant 44. avio-divizije pukovnik Nikola Lekić, sa dvojicom pratilaca na avionima *F-84G*, a na kraju vazduhoplovnog ešelona nalazila se formacija od 32 aviona tog tipa 117. i 204. puka. Njihov nastup bio je i najatraktivniji deo vazduhoplovnog programa. Puk je, inače, učestvovao na svim prvomajskim paradama, koje su održavane narednih godina.

Tokom 1955. godine nastavljeno je dalje borbeno osposobljavanje puka. Od jeseni do kraja godine piloti su obučavani za noćno letenje, zatim intenzivna

dejstva po ciljevima na zemlji, sa težnjom poboljšanja rezultata, upotrebom cementnih bombi *CAB-500*, nevođenih raketa *HVAR-5* i uz poletanje sa startnim raketama. Gađanje vučene mete sa fotomitraljezom izvođeno je u drugoj polovini godine svakog meseca, a od marta 1956. godine i bojevom municijom. U novembru je pokušano bombardovanje uz upotrebu svetlećih bombi na poligonu „Brezovo polje” kod Brčkog. U narednoj, 1956. godini puk je izveo vežbu sa prebacivanjem na Aerodrom Skopski Petrovac. Tokom te godine letelo se instrumentalno danju i noću, uvežbavano je sletanje po GCA (*Ground Controlled Approach*) i goniometru, te sletanje na rulne staze. Intenzivna je bila i borbena obuka u IFR i noću. Od 38 pilota na kraju te godine, u povoljnim meteorološkim uslovima moglo je da dejstvuje njih 33, u složenim meteorološkim uslovima 28, a u noćnim uslovima 23 pilota. Petorica nisu bila osposobljena, zbog osnovne obuke.

U okviru reorganizacije vazduhoplovnotehničke službe od 20. jula 1955. godine obrazovana je tehnička eskadrila, koja je objedinila sve tehničare puka. Dotadašnji inženjer puka Mujo Muslinov postao je komandir eskadrile. Kod osnovnog mlaznog tipa *F-84G* u prvim godinama neispravnost se u puku kretala oko jedne trećine aviona. Zbog isteka roka ispravnosti pojedinih uređaja i opreme, 1956. godine bilo je dozvoljeno

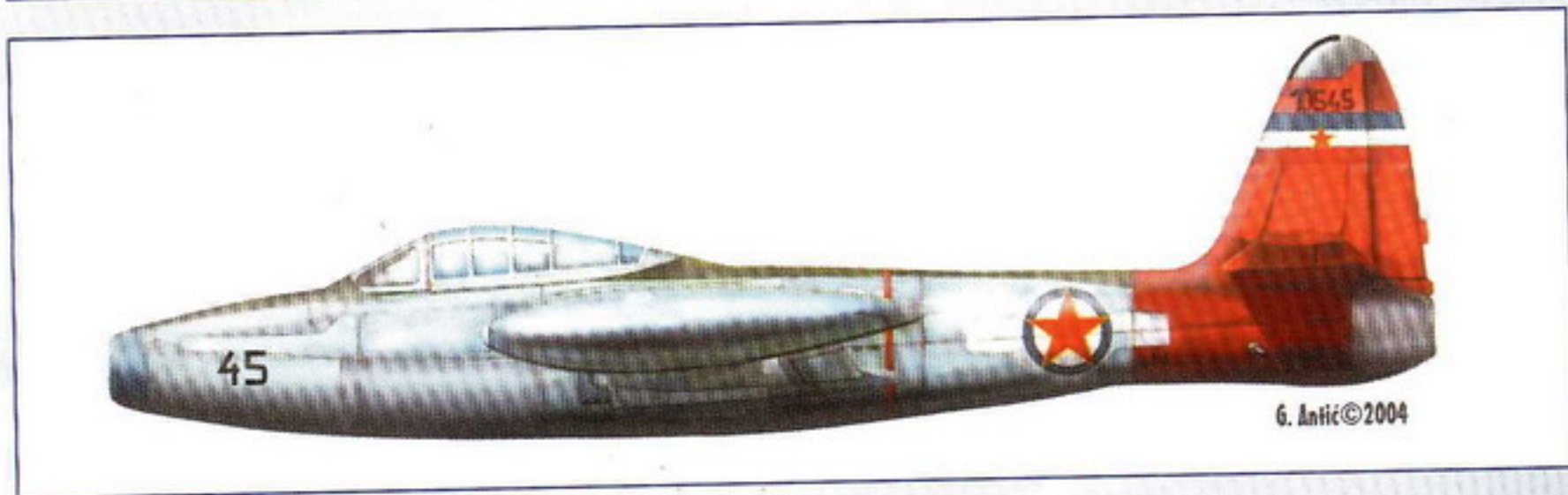
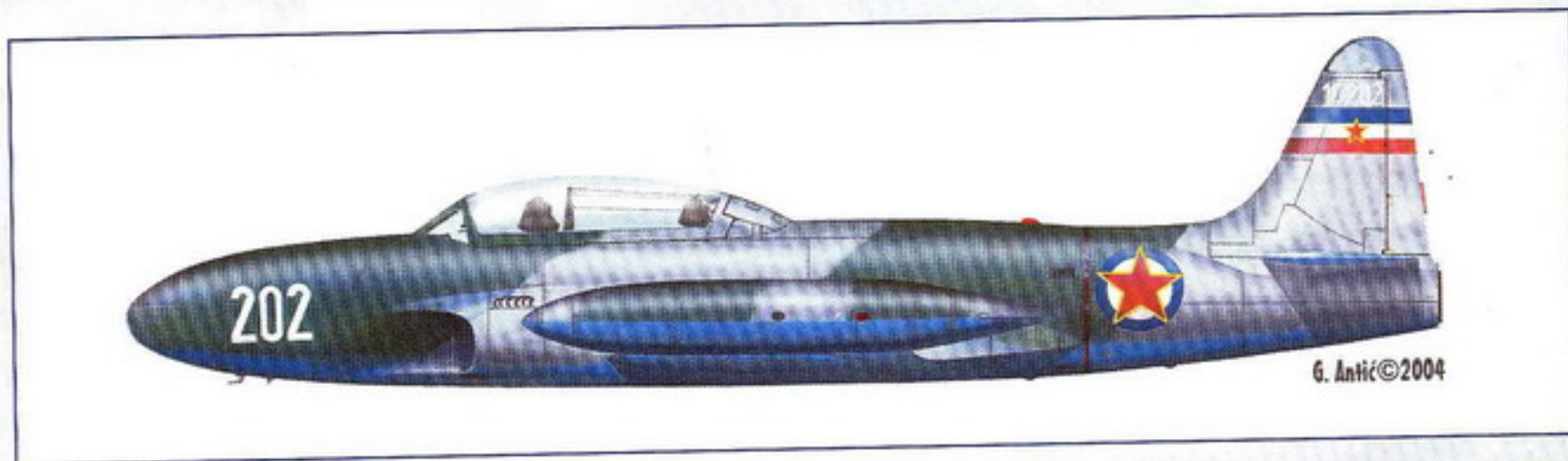


letenje samo do 6.000 metara. Tokom zimskog perioda obavljen je manji broj letaćkih zadataka. Naročito je otežano izvođenje aktivnosti zbog velikog snega i jake košave. Zbog nedostatka naleta tokom zime nagomilavali su se zadaci u letnjem dobu, a intenzivno letenje dovodilo je do povećanja neispravnosti i gomilanja aviona u radionicama. Tehnička služba u puku često je kritikovana zbog toga što nije pravilno pratila kretanja u vezi s tehnikom, te zbog lošeg vođenja administracije o podacima o neispravnosti aviona u tehničkoj eskadrili. Tek je 1957. godine konstatovan porast ispravnosti u jedinicama, što je bio veliki napredak. Rast ispravnosti inostrane tehnike u puku beleži se i tokom 1958. godine.

Borbeni pukovi sa mlaznim avionima su tada, u stvari, imali jačinu skvadrona u evropskim vazduhoplovstvima ili eskadrila kasnijeg RV i PVO (Ratno vazduhoplovstvo i protivvazдушna odbrana) iz druge polovine osamdesetih godina. Uvođenje mlazne avijacije pratili su mnogi problemi (rezervni delovi, relativno mali broj dvoseda T-33A i dr.). Sredinom 1954. godine mogao je nastati problem s kacigama, jer je u celom Ratnom vazduhoplovstvu bilo stotinak kaciga sa maskama i mikrofonima. „Anti-G” odela bila su pretežno mala, koje većina sastava nije mogla da koristi.

Nova iznenađenja došla su s jeseni 1956, pre svega zbog vojne intervencije sovjetske armije u Mađarskoj, ali i intervencije britansko-francuskih snaga u Egiptu. Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo je stavljeno u stanje pripravnosti tokom poslednja dva meseca 1956. godine, u vežbi sa nazivom *Tara*. U prvoj polovini novembra sprovedene su pojačane vežbovne aktivnosti jedinica, a 204. puk bio je u stanju pripravnosti zbog sprečavanja eventualnih provokacija. Situacija je shvaćena ozbiljno, pa su jedinice bile spremne u rekordno kratkom vremenu. U početku se na aerodromima boravilo u potpunom sastavu, a kasnije je rad organizovan u smenama i uz pomoć sistema pripravnosti. Mlazni 117. puk premešten je na Aerodrom Pleso kod Zagreba, gde je obavljao zadatke, dopunjujući se delom 204. puka. Iskustva iz te situacije pokazala su da je teško postići rastresit raspored aviona zbog nedostatka betonskih površina, da su kaponiri u Batajnici nepodesni, a premeštanje 117. puka na Pleso nametnulo je mnoge probleme u održavanju zbog loše radionice i nedostatka rezervnih delova. Moral i odlučnost letaća su, kao i ranije, bili na zavidnom nivou.

U vreme događaja u Mađarskoj tokom novembra 1956, 204. puk je kompletno opremljen mlaznom borbenom tehnikom i kao jedan od borbeno spremnih, prebačen na Pleso zbog jačanja fronta prema nemirnoj granici, gde je ostao do početka 1957. godine.









## NA SEJBROVIMA 1958. GODINE

Početak 1956. godine Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo je očekivalo isporuku mlaznih lovačkih aviona tipa *F-86E sejbr*, što je ujedno bio naredni korak u razvoju 204. puka. Uvođenje tog iz rata u Koreji proslavljenog lovca u naoružanje omogućilo je stvaranje prvih savremeno opremljenih lovačko-presretačkih jedinica. Lovci bombarderi tipa *F-84G* nisu se mogli uspešno koristiti kao lovci presretači i njihove manevarske i borbene mogućnosti zaostajale su za sovjetskim avionima tipa *MiG-15*, koje su u naoružanju imali jugoslovenski susedi – zemlje članice Varšavskog ugovora. Tokom tog razdoblja avioni *F-84G* su u potpunosti izgubili ulogu lovačkog aviona i obavljali su lovačko-bombarderske zadatke, a u manjem obimu i izviđačke zadatke, sa posebno preuređenim primercima.

Primljeni avioni tipa *sejbr F-86 E* licencno su proizvedeni u fabrici Kanader, sa oznakom *CL-13 Mk IV*, a ranije ih je koristilo britansko vazduhoplovstvo, koje je te avione postepeno povlačilo iz operativne upotrebe. Pre predaje vazduhoplovstvima Italije i Jugoslavije, na njima je obavljena generalna revizija u Britaniji. Ubrzo posle prijema prvih partija aviona *F-86E* desio se događaj koji je po mnogo čemu značajan za istoriju Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva. Naime, 31. jula 1956, oko 11,30 časova komandant 44. vazduhoplovne divizije pukovnik Nikola Lekić, leteći avionom *F-86E*, probio je „zvučni zid”. Dva dana pre tog istorijskog događaja, američki piloti su na Batajničkom aerodromu demonstrirali probijanje „zvučnog zida”. Podstaknut time, i u želji da dokaže sposobnost naših pilota, pukovnik Lekić je američkim pilotima izjavio da će samo posle dva-tri samostalna leta na avionu *F-86E* i on leteti brže od zvuka. Tako je on i zvanično postao prvi pilot Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva koji je probio „zvučni zid”.

Preobuku za taj tip aviona puk je izvodio od 1957. godine. Prvi je preobučen kapetan Slobodan Rakić, a dvojica pilota su 29. aprila otišla na kurs borbene obuke u SAD. Od jula nekoliko pilota se obučavalo u 117. puku. U toku te godine nastavljeno je letenje na avionima *F-84G*, sa sadržajem i kvalitetom obuke kao u prethodnoj godini.

Iz sastava 117. puka, 12. marta 1958. za popunu je primljeno 20 aviona *F-86E*. Zanimljivo je da su svi avioni, sem jednog, bili sa parnim evidencijskim brojevima! Krajem marta i u aprilu puk je predao drugim jedinicama 14 preostalih *tanderdzeta*.

U prva tri meseca preobučen je na *F-86E* komandni kadar puka. U toku njihove preobuke, ostali letački sastav završio je teoretski deo, a do leta i letački



Nova stranica u istoriji puka: piloti 204. puka na avionima *F-86E sejbr* pred odlazak na zadatak

deo preobuke. Posebno je istaknut rad mehaničara koji su, posle sopstvene preobuke, pomagali ostalim specijalnostima u preobuci. Osnovna obuka je završena veoma brzo, a potom se prešlo na izvođenje borbene obuke. Održani su kursevi IFR letenja, zatim u drugoj polovini godine i noćnog letenja, gađanja vučene mete u Puli tokom jula i gađanje ciljeva na zemlji. Na kraju godine puk je sa 27 pilota ostvario nalet od 3.099 sati, od kojih 2.279 na *F-86E*, 580 na *F-84G* i 143 na *T-33* (naredne 1959, sličan nalet od 3.100 sati i to na *F-86E* 2835, 142 na *T-33* i 124 još na *F-84G*). Svi piloti su bili osposobljeni za letenje u sastavu eskadrile do 30.000 fita. Za letenje noću u sastavu odeljenja sa poletanjem u paru bilo je osposobljeno 19 pilota. Pet pilota je osposobljeno za IFR letenje na kursu u Puli. Obuka za IFR letenje izvodila se iz prednje kabine, pod pokrivačem, uz nadgledanje nastavnika iz druge kabine. Obuka iz instrumentalnog letenja sprovedena je cele godine. Za sletanje po GCA u paru osposobljeno je 20 pilota. Međutim, zbog složenosti obuke u IFR uslovima nisu svi piloti uspevali da održe trenazu.

U puk je pristiglo i šest mladih pilota iz podoficirske škole. Organizovana je teorijska priprema o eksploataciji nišana, naoružanja i manevru na vučenu metu, a uvežbavan je i manevar sa kinofotomitraljezom. Na jednomesečnom baziranju u Puli, 21 pilot je uspešno osposobljen za gađanje vučene mete. Najbolji strelac te godine bio je poručnik Života Janković. Svi piloti bili su obučeni i za gađanje ciljeva na zemlji u sastavu odeljenja. Od 25. septembra do 1. oktobra održana je vazduhoplovna taktička vežba *Morava* radi





*Što pre prema avionima! Uzbuna u 44. lovačkoj diviziji.*

provere obučenosti puka. U 1959. nastavljen je tempo usvajanja *sejbra*, na pojedinačnom, grupnom, maršrutnom, dnevnom, noćnom i IFR letenju. Obučena su 23 pilota za letenje u IFR uslovima u odeljenju do 30.000 fita, odnosno u paru do 40.000 fita. Za noćno letenje u paru obučena su 22 pilota. Uvežbavano je korišćenje goniometra, zalaza po GCA i sletanje na rulne staze. Fluktuacija letaća je zbog mnogih razloga bila povećana, pa je u raznim vremenima 1959. puk mogao da računa prosečno na 18 sposobnih pilota.

Završivši preobuku do kraja 1958, ispunjavani su zadaci presretanja i borbe u vazduhu. Sva presretanja bila su u sadejstvu sa jedinicama VOJIN (vazdušno osmatranje, javljanje i navođenje). Na kraju godine svi piloti su bili osposobljeni za presretanje u sastavu odeljenja na visinama do 20.000 fita, a u paru u IFR uslovima, za presretanje van oblaka.

Tokom 1959. godine 26 pilota je obučeno za lovačke zadatke u vizuelnim uslovima, presretanju u odeljenju do 30.000 fita, a u paru do 40.000 fita. Za iste zadatke 23 pilota bila su obučena u IFR uslovima do 30.000 fita i dalje samo za presretanje van oblaka. Konstatovana je, međutim, slaba koordinacija sa oficirima za navođenje. Vazдушna borba vežbana je u paru i odeljenju u sklopu presretanja, a do eskadrile u vizuelnom pronalaženju grupa. Gađanje vučene mete u Puli od 8. do 28. jula bilo je uspešno, sa ocenom 4,17 a da niko od pilota nije imao manje od ocene – 3. Intenzivna je bila i obuka u gađanju ciljeva na zemlji, za koju je u formaciji odeljenja bilo sposobno 26 pilota.

U početku letenja na avionima *F-86E* puk je bio borbeno osposobljen samo za dnevna dejstva u grupama do osam aviona, a već u 1959. godini osposobljen je



*Pregled učinka prilikom gađanja vučene mete. Tehničari i piloti Maglić, Jovanović, Vergaš i Tomić.*

za dnevna dejstva eskadrilom, na različitim visinama. Noću je mogao da vrši samo manevar – preletanje. Kasnije, pukovi sa *F-86E* (204,117) bili su osposobljeni za instrumentalno i noćno letenje, kao i za lovačka dejstva. Težište njihove lovačke obuke bilo je presretanje, vazдушna borba i gađanje ciljeva u vazduhu.

Tokom 1959–1960. puk je primio i nove avione *F-86E sejbr*, kupljene od američkih vojnih viškova u Holandiji, koje od septembra preleću piloti 204. puka. Stare avione *F-86E* puk je uglavnom predao 83. puku 21. divizije. Naime, u okviru puka od 1959. do juna 1960. preobučavani su piloti 83. puka u Zadru i 94. puka u Skoplju. Kasnije je nekoliko dvosednih *lokid TV-2*, nabavljenih na isti način, upućeno u puk za održavanje trenaze. U toj 1960. godini puk je proveo mesec dana



## AKRO-GRUPA

Jugoslovensko RV i PVO dobilo je krajem 1959. prvu akro-grupu, po ugledu na vazduhoplovstva drugih zemalja. Formirana je pri 204. puku na avionima F-86E. U drugoj polovini 1959. godine anketirani su svi piloti 117. i 204. puka radi izbora članova akro-grupe. Pilote za buduću akro-grupu izabrao je komandant 204. puka Bogdan – Boća Popović, tako što je moguće članove lično proveo leteci u paru sa kandidatima, uz obavezno izvođenje spleta figura više pilotaže. Posle sagledavanja svih predloga, odlučio je da u sastav akro-grupe uđu piloti: Živojin Maglić kao vođa, Ilija Zlatić kao zamenik, Kosta Danković i Života Janković kao pratioci i Anton Laštro kao rezervni član. Piloti su formalno bili u sastavu Druge eskadrile puka. Zadatak akro-grupe bio je demonstracija letачkih sposobnosti pilota RV na mlaznim lovcima. Avioni F-86E za akro-grupu posebno su izabrani, i to veći deo od novonabavljenih primeraka, pripremljeni za akrobatsko letenje i posebno obojeni u remontnom zavodu „Jastreb”. Tokom postojanja akro-grupe korišćeno je najmanje devet aviona.

Prvi nastup grupa je imala u julu 1960. prilikom posete sudanskog predsednika Jugoslaviji. Program je izvodila grupa od četiri aviona. Već krajem avgusta akro-grupa je učestvovala na još dva vazduhoplovna mitinga: u Leskovcu, pred oko 80.000 gledalaca i Zemunu pred oko 200.000 gledalaca. Sva tri nastupa izvedena su u formaciji četvorke, bez učešća rezervnog člana. Tokom jula 1961. godine akro-grupa je u formaciji od pet aviona učestvovala na dva velika aero-mitinga, na aerodromima Brnik kod Ljubljane i Pleso kod Zagreba.

Program demonstracija letnih mogućnosti i tehnike pilotiranja bio je: nadletanje aerodroma u poretku „vrha



Piloti prvog sastava akro-grupe poziraju na sejbri 11001. Odozgo nadole piloti Živojin Maglić, Ilija Zlatić, Anton Laštro, Života Janković i Kosta Danković.



Piloti i tehnički sastav akro-grupe

strela” (vođa, po dva pratioca levo i desno i na kraju iza, i nešto ispod vođe peti pratilac) na visini od oko 30 m iznad zemlje, sa brzinom od 930 km/h. Posle preletanja sredine piste, grupa je izvodila „petlju” (luping), da bi pre gornje ključne tačke menjala postroj u „romb”, a neposredno pre donje mrtve tačke petlje i pre prelaska na izvođenje drugog elementa, menjala bi postroj u „strelu”. Penjuće i horizontalne valjke grupa je izvodila u poretku „strele”, te u poretku „kolone”. Akro-grupa je u smaknutom postroju izvodila i sve ostale akrobatske figure sa raznovrsnim prestrojavanjima grupe, koje su tada izvodile i druge akro-grupe u svetu. Posebno je efektno izvođenje „rasprskavajuće bombe” (razdvajanje grupe iz smaknutog postroja posle vertikalnog penjanja koje bi otpočelo na visini od 30 metara iznad zemlje) ili „rascvetavajuće ruže” (figura koja je obrnuta toj, samo što se izvodila od gornje kritične tačke nadole), kao i izvođenje i danas efektnog susreta pet aviona na maloj visini sa neznatnom visinskom razlikom u odabranoj tački iznad aerodroma, pošto bi se prethodno razdvojili. Nastup je i završavan tom tačkom, s tim što se grupa ponovo okupljala i potom odlazila na sletanje. Visina letenja u toku programa kretala se od 30 do 1.500 metara, sa brzinama leta od 300 do 950 km/h.

O toj akro-grupi tokom 1961. godine snimljen je i kratkometražni film, sa nazivom „Pet pilota”. Zanimljivo je da su samo tri pilota u filmu „igrali” sebe, dok su dvojica likom zamenjena drugim pilotima zbog nepoznatih razloga, osim samog letenja i akrobacija. Kroz akro-grupu je prošlo još nekoliko pilota (Dušan Krstić, Živorad Ostojić...). Nažalost, zbog odlaska pojedinih pilota iz grupe na komandne i druge dužnosti, ili školovanje, prva akro-grupa RV i PVO postepeno je prestala s radom.





*Pred poletanje: tehničar pomaže pilotu*



*Jutarnja gimnastika na stajanki. Piloti 204. puka ispred aviona F-86E, kupljenih u Holandiji 1959-1960. godine.*



*Nesrećni podoficir Mirko Bakal, iz akro-odjeljenja stradao je na avionu 11093 prilikom aktiviranja sedišta, 1963. godine. Ovde ga vidimo pored sejbra 11048, godinu dana pre. Upadljivi su zaštitna konstrukcija ispred usisnika i agregat.*

na gađanjima vučene mete u Zadru (ocena 4,20). Na gađanje je svaki pilot išao sa 80 metaka; smatralo se da je ispaljivanje manje od 50% po oceni slabo, bez obzira na broj pogodaka. Remorkiranje su izvršili komandiri eskadrile, ili piloti iz štaba puka. Reglaža oružja vršena je posle svakog šestog leta. Isto je ponovljeno i 1961. godine na poligonu „Dugi otok”. Te godine je

ocenjeno da je puk na vrhuncu osposobljenosti za zadatke u velikim grupama na svim visinama i u svim uslovima. Piloti su se obučavali na poligonu za gađanje u grupama do eskadrile, te za zadatke presretanja, u VFR i IFR uslovima, u paru i odeljenju. Bilo je 925 presretanja i još 304 leta u uvežbavanju vazdušne bor-





Od 1961. godine puk je preuzeo tradiciju rasformiranog 116. (ratnog 113) lovačkog puka. Ukazom predsjednika FNRJ (br. 176), svakom ratnom puku dodeljen je Orden za zasluge za narod sa zlatnom zvezdom. Kako je taj ratni puk bio rasformiran godinu dana ranije, određeno je da 204. puk preuzme njegovu ratnu tradiciju.

Sto trinaesti vazduhoplovni lovački puk formiran je 15. decembra u Rumi, u okviru sovjetskog 267. IAP-a. Potpuno je osamostaljen od sovjetskog dubljinstva u maju 1945. godine. Bio je naoružan lovcima tipa Jak-1m i kasnije Jak-3. U toku rata bazirao je na letelištima Ruma, Bački Brestovac, Ilinovac i Velika Gorica/Pleso. U Ljubljani je bio od 18. maja 1945, a u leto 1946. u Cerklju. U martu 1947. premešten je u Skoplje. Od 18. juna od 21. septembra 1947. bazirao je u Tirani u Albaniji, kao jedina kompletna jedinica Jugoslovenske armije koja je boravila u toj državi. Bio je u sastavu ratne 11. divizije, od avgusta 1945. do aprila

1947. u Drugoj vazduhoplovnoj diviziji, a potom u sastavu novoformirane Pete vazduhoplovne lovačke divizije od aprila 1947. godine. U sklopu reorganizacije preimenovan je 1948. godine u 116. vazduhoplovni lovački puk (VP 3925). Bazirao je i dalje u Skoplju (stari aerodrom) i sredinom pedesetih godina na novom aerodromu Petrovec do kraja svog postojanja. Naoružan je avionima Jak-3 do 1952. godine, a zatim preoružan na S-49C, s kojima leti do 1960. godine. U puku se sve vreme perioda letelo i na trenaznim avionima tipa UJak, 212 i drugim. Od 1948. do 1959. bio je u sastavu 39. (Pete) divizije, a zatim u sastavu Treće vazduhoplovne komande, kada je rasformiran 15. oktobra 1960. godine.

Komandanti puka bili su: Miljenko Lipovšćak, Nikola Cvikić, Ljubo Kojić, Spasen Zarevski, Branko Kuna, Aleksandar Bračun, Drago Stanisavljević, Petar Pavić, Stevan Leka, a politički komesari: Drago Đuričković, Đuro Savić, Miloš Milikić.

be. Ukupan nalet ostvaren 1961. godine bio je manji nego ranije: 3.021 čas, ali samo na F-86E i T-33A. U tom vremenu puk je učestvovao na raznim taktičkim vežbama u okviru Ratnog vazduhoplovstva, ali i sadejstva sa kopnenim snagama. Puk je 1960. dobio i 12 mladih pilota iz vazduhoplovne akademije.

U reorganizaciji Jugoslovenske narodne armije (plan Drvar) 1959–1961. sprovedeno je više organizacijsko-formacijskih promena u Ratnom vazduhoplovstvu, kome je tada dodata i protivvazдушna odbrana (otuda i naziv RV i PVO). U okviru te reorganizacije 44. vazduhoplovna lovačka divizija je preformirana u Prvu vazduhoplovnu komandu, sa teritorijalnom nadležnošću, u čijem sastavu je ostao 204. puk. Bratski 117. puk izašao je u januaru 1960. i premešten na Ple-

so. Tehnička eskadrila puka je ugašena, a u eskadrilama su formirani vazduhoplovnotehnički vodovi sa tri odeljenja po specijalnostima. Na nivou puka ostala je pukovska radionica. Preformacije su bile tako opsežne da su trajale sve do 1962. godine. Prema procenama Komande vazduhoplovstva: „Nakon toga... treba da nastupi duži period stabilnosti, a manje izmene će biti nužne samo sa uvođenjem novih aviona i opreme u RV.” Cilj te reorganizacije bio je da se usklade jačina i broj jedinica sa realnim stanjem pilota i aviona u RV, te da se popune jedinice avijacije do 100% prema ratnoj formaciji (kako se zahtevalo za jedinice tipa A). Prema ideji planera u vazduhoplovstvu, eskadrile je trebalo brojno ojačati i osposobiti za brz manevar i samostalnu upotrebu, a pukove opremiti tako da prime





Oružari popunjavaju municijom mitraljeze brauning, kalibra 12,7 mm. Sejbr je imao sa svake strane po tri takva mitraljeza.

u svoj sastav pet eskadrila i da komanduju njima. Tada su ti zahtevi ipak bili teški i nerealni, o čemu svedoči i činjenica da je već od 1964. godine započeta nova reorganizacija *Drvar 2*, umnogome da bi se ispravile uočene greške i propusti iz prethodne reorganizacije. Jedno od novih rešenja sprovedenih tokom aprila 1961. godine predstavljalo je uvođenje drugačijih numeričkih oblika u nazivima eskadrila. Sistem je bio prilično originalan, jer su eskadrile dobijale oznake po tipu letelica koje su imale. U kasnijem razvoju to će prouzrokovati i neka odstupanja, ponavljanja i druge probleme, što svedoči i o određenim slabostima tog numeričkog sistema. Lovačke eskadrile dobile su brojeve od 120 nadalje. U 204. puku formirane su 127. i 128. lovačka avijacijska eskadrila, dok je u ratnoj formaciji u sastav puka ušla i 129. lovačka avijacijska eskadrila (takođe sa *F-86E*) iz 185. vazduhoplovnog nastavnog puka u Puli.

U razdoblju 1962–1964. godina 204. puk je započeo preobuku i prijem sovjetskih supersoničnih lovaca *MiG-21F*. To je označilo kraj upotrebe *sejbrova* u puku, mada je taj tip bio intenzivno korišćen sve dok nije kompletiran stroj *MiG-ova*. Zanimljivo je napomenuti da je 204. puk tokom 1962–1965. bio jedina operativna jedinica u Evropi, ako ne i u svetu, koja je paralelno imala i američku i sovjetsku vazduhoplovnju tehniku, i to u sa-

mom zenitu hladnog rata! Tada je čak trećina naleta na *F-86E* ostvarivana u IFR uslovima, posebno u obuci u probijanju oblaka nagore i nadole u sastavu para – odeljenja, i sletanje po GCA pojedinačno i u paru. Radi gađanja ciljeva u vazduhu, organizovan je i izveden premeštaj na Titogradski aerodrom. Uvežbavano je i brzo poletanje zbog pripravnosti, presretanje, presretanja iz zone očekivanja, vođenje grupne borbe na malim i srednjim visinama u vizuelnim uslovima (500–5.000 m). Zbog slabosti u sistemu navođenja ostvaren je mali broj presretanja iznad oblaka (1962–1963).

Tokom 1963. godine izvedeno je više aerodromskih manevara, a uvežbavano je i premeštanje noću u sastavu odeljenja. Puk je bio angažovan i u paradnom naletu (1962), odnosno na takmičenju za najboljeg strelca u gađanju zemaljskih ciljeva u okviru čitavog Ratnog vazduhoplovstva, koje je održano u Zemunik (1963). Tokom 1964. godine, kada je puk predao poslednjih 13 *sejbrova* drugim jedinicama, ostvareno je svega 29 sati naleta. Američki avioni *T-33/TV-2*, na kojima su sprovedeni obuka i trenaz u vremenu kada je puk bio opremljen sa *F-84G* ili *F-86E*, ostali su u puku do 1965. godine, kada je primljena dvosedna varijanta *MiG-ova*. Tako se završila epoha u kojoj je puk bio opremljen američkim lovcima i lovcima bombarderima, ali ujedno otvorio novu stranicu svoje istorije.



# MACH BUSTER'S CLUB



THIS CERTIFIES THAT

**Capt. Slobodan B. Rakic**

IS A MEMBER IN GOOD STANDING AND HAS  
EXCEEDED THE SPEED OF SOUND IN A  
USAF F-100 SUPER SABRE

*J. H. Kindelberger*  
CHIEFMAN OF THE BOARD



*J. L. Ottwood*  
PRESIDENT

*North American Aviation, Inc.*

LOS ANGELES, DOWNEY, FRESNO, CALIFORNIA AND COLUMBUS, OHIO

# United States Air Force



## Air Training Command

Be it known that

CAPTAIN SLOBODAN B. RAKIC 7005 Y10

has satisfactorily completed the prescribed course of instruction of the Air  
Training Command specializing in

Fundamentally qualified in F-56F Fighter Gunnery

In testimony whereof and by virtue of vested authority we do confer upon  
him this

### CERTIFICATE OF PROFICIENCY

Given at Williams Air Force Base, Arizona

on this twenty eighth day of January

in the year of our Lord one thousand nine hundred and

fifty eight

Attest:

*James B. King*  
JAMES B. KING  
1st Lt, USAF  
SECRETARY

*Raymond E. King*  
RAYMOND E. KING  
Colonel, USAF  
COMMANDANT







## AVIONI MiG ULAZE U STROJ

Prevladane političke nesuglasice sa Sovjetima učinile su da se na prelazu iz 1961. u 1962. godinu jugoslovenski vojni vrh okrene prema SSSR-u za potrebe nabavke nove tehnike. U tehnološkom i modernizacijskom smislu preorijentacija na sovjetsku tehniku započela je 1962. godine uvođenjem u naoružanje RV i PVO prvih supersoničnih lovaca *MiG-21F*, ali i prvih raketa vazduh-vazduh *K-13*. Jugoslovenska vojna delegacija je još tokom proleća 1961. boravila u Moskvi da bi nabavila novu tehniku za JNA (zadatak „Romanija“). Delegacija je tokom maja-jula 1961. pregovarala o nabavci supersoničnog lovca *MiG-21F*, a Sovjeti su Jugoslovenima pokazali i raketu vazduh-vazduh *K-13*, napravljenu kopiranjem američkog sistema *AIM-9 sajdvinder*.

U januaru 1962. odabrana je grupa pilota i tehničara koja će biti upućena u SSSR na obuku za *MiG-21f-13*. Grupu je činilo sedam pilota, 21 tehničar i jedan lekar:

– piloti – Slobodan Rakić, Vasilije Rakonjić, Veselin Raičević, Stevan Mandić, Dragutin Pipan, Ante Strmotić i Angel Ončevski;

– tehničari za avion i motor – Ivan Dubravčić, Slobodan Milošević, Tode Topić, Ivan Temšić, Gojko Kosanović, Milan Muslin, Stojanović i Galić;

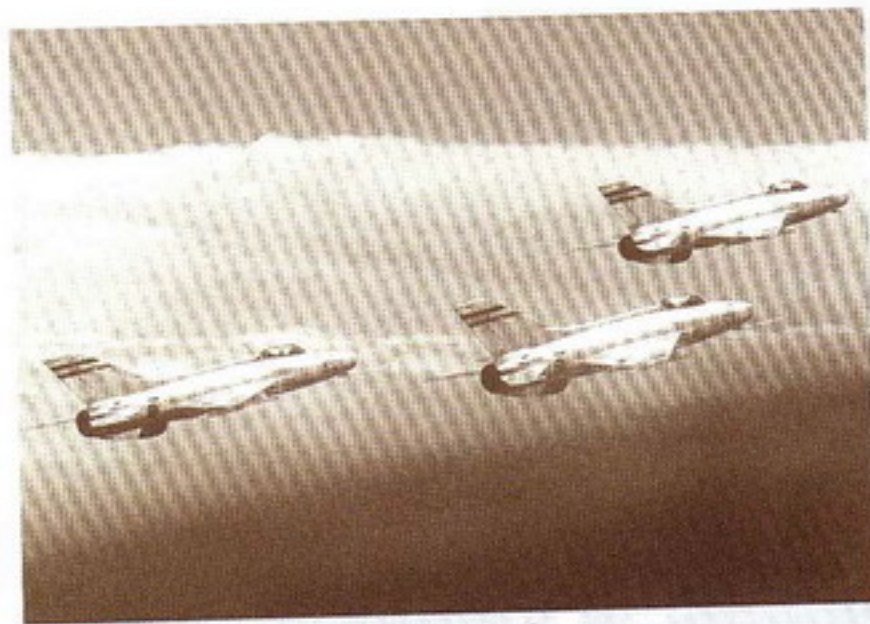
– tehničari za elektroopremu – Tomislav Milunović, Stojanče Ilić, Nenad Milošević i Samuilo Drljača;

– tehničari oružari – Branko Jovanović, Mileta Brajović, Mile Martinović i Gojko Ilić;

– tehničari za radio-radar – Marko Đutevski, Stojan Tatalović, Milan Korićanac i Uroš Kovačev;

– lekar – Aca Radović.

Grupa je 28. februara 1962. upućena na kurs ruskog jezika u Rajlovac, koji je uspešno završila 25. aprila. Predvođena pilotom majorom Slobodanom Rakićem i vođom tehničkog sastava kapetanom I klase Ivanom Dubravčićem, krenula je 1. maja 1962. vozom u SSSR. Posle dolaska u Moskvu, kandidati su prebačeni u bazu Lugovaja u Kirgiziji. Deo tehničara je upućen na dalju obuku u Alma Atu, veliki centar za preobuku, u kome su se u to vreme nalazili tehničari iz još petnaest država koje su u svoje naoružanje uvrstile *MiG-21*. Iako su svi piloti prošli zdravstvene preglede u Jugoslaviji, na zahtev domaćina, ponovo ih je pregledala sovjetska vojnolekarska komisija. Testove nije prošao samo Veselin Raičević, koji je vraćen u Jugoslaviju. Program preobuke obuhvatio je osnovnu obuku u tehnici pilotiranja danju, bez elemenata borbene obuke, te obuku tehničara za održavanje aviona u I i II stepenu. Obuku u letenju, piloti



Trojka L-12 u letu

su završili u razdoblju april-avgust. Naš tehnički sastav uspešno je završio obuku kao najbolji u svojoj grupi. Grupa se 20. avgusta 1962. vratila u Jugoslaviju i postala jezgro za formiranje jugoslovenske supersonične avijacije.

U jesen 1962. godine na Batajnicu je pristiglo prvih pet aviona *MiG-21f-13*. U skladu sa ugovorom potpisanim sa SSSR-om, maksimalno su povećane mere bezbednosti kako bi se sprečilo širenje informacije o prijemu tih aviona u ratno vazduhoplovstvo. Čak je i u vojnim službenim dokumentima korišćena nova skraćenica za avion: *L-12* (L-lovac), a ne njegov originalni naziv. Lovac *MiG-21f-13* prvi put je zvanično prikazan javnosti tek na prvomajskoj paradi 1964. godine.

Iste godine usledila je opsežna reorganizacija vazduhoplovstva nazvana *Drvar-2*. Osnovna promena bilo je ukidanje pet vazduhoplovnih komandi i stvaranje dva vazduhoplovna korpusa (VaK). Na taj način vazduhoplovstvo će biti organizovano sve do 1986. godine. U sistemu protivvazdušne odbrane formirane su 1964. godine *Zone PVO*, s kojima su komande Korpusa imale problema u nedovoljno regulisanim odnosima i nadležnostima. Planom *Snaga* u 1966. godini, formirane su divizije PVO. Tada su formirane 11. divizija u Beogradu (u kojoj je bio 204. puk) i 15. divizija u Zagrebu, svaka odgovorna za polovinu državne teritorije. U njihovom sastavu bile su jedinice lovačke avijacije (LA), raketne jedinice (RJ), vazdušno osmatranje, javljanje i navođenje (VOJIN) i protivavionska artiljerija (PAA). Suština tih izmena bila je stvaranje dva zaokružena borbena sistema: jedan za vazduhoplovnu podršku, a drugi za PVO, sa komandama Vazduhoplovnog avio-korpusa i Komandom RV i PVO kao organima komandovanja obe namene.



**P**reformiranje 204. vazduhoplovnog puka (lovački) u 204. lovački avijacijski puk (lap) izvršeno je po naredjenju – naredbi državnog sekretara za narodnu odbranu str. pov. br. 154 od 8. maja 1964. i naredjenjem KRV – Štab, str. pov. br. 506 od 18. maja 1964. godine. U skladu s tim naredjenjem 12. maja 1964. naredjenjem Treće uprave Generalštaba str. pov. br. 215, 126. vazduhoplovna eskadrila, koja je postojala samo na papiru u sklopu 117. puka, ali zbog nedovoljnog broja operativnih aviona F-86D nikada nije stvarno zaživela, fiktivno se premešta u 204. lap. Po formaciji broj 4.943 dolazi do preformiranja 127. vazduhoplovne eskadrile u 126. lovačko-avijacijsku eskadrilu (lae), 128. u 127. lae i formirana je 128. lae. Tu zamršenu organizacijsku promenu možemo da svedemo na to da je od 8. maja 1964. puk imao tri eskadrile sa brojevima 126, 127. i 128.



Jugoslovensko RV jedno je od retkih, koje je uporedo koristilo američke i sovjetske avione, i to u istoj jedinici u vreme zenita Hladnog rata. Na slici vidimo dvosed TV-2 u rulanju pored postrojene eskadrile MiG-ova, Batajnica 1963. godine.

Uvođenje sovjetskih nadzvučnih lovaca presretača MiG-21 označilo je početak nove ere jugoslovenske vojne avijacije i donelo kvalitativni skok u razvoju RV i PVO. Istovremeno to je za posledicu imalo i negativnu stranu, a to je bila odluka vlade SAD o potpunoj zabrani prodaje vojne vazduhoplovne tehnike Jugoslaviji. Prema ugovoru iz aprila 1962, i posle preobuke u Batajnici, početkom 1963. stigle su i prve partije vođenih raketa K-13, sa pratećom opremom i raketnim metama. Isporuke raketa su kompletirane do aprila 1965. godine. Prva gađanja vođenim raketama vazduh-vazduh izvedena su u rejonu Titograda u julu 1965. godine. Na dve raketne mete RM-3, ispaljene su sa MiG-ova dve rakete K-13, koje su pogodile cilj.

Program preobuke i uvođenja nadzvučne avijacije trajao je uporedo sa izvršavanjem zadataka na F-86E. U međuvremenu su avioni MiG-21f-13 primani, u više partija, sve do kraja 1964. godine. Tada je 204. puk, tač-

nije 126. lae, određen za prijem celokupne količine aviona MiG-21 (različitih verzija) koje su kasnije pristizale u naoružanje. U naredne dve godine isporučen je po partijama ukupno 41 lovac tipa MiG-21F, tako da je 204. puk do kraja 1964. godine kompletno prenaoružan na taj tip.

Prvu grupu od pet pilota koja je tokom 1963. godine u Jugoslaviji završila preobuku činili su: Ante Šutalo, Momčilo Milenović, Miloš Banjeglav, Života Janković i Ilija Zlatić. Program za tehničare obuhvatao je obuku za II stepen održavanja. Ekipa od 54 sovjetskih tehničara bila je u puku do 1966. godine na ispomoći.

Dvosednih aviona MiG tada nije bilo. Za preobuku je korišćen američki dvosed Lokid TV-2 (10258). Prvih godina nastavni kadar za preobuku činili su piloti preobučeni u SSSR-u i piloti iz prve grupe koja je obučena u zemlji. Prva masovnija grupa pilota: Petar Stojković, Budimir Duković, Ivan Žmavc, Zdravko Stanić, Kosta Danković, Svetislav Vujović, Antun Glavaš, Boško Vijatović, Dragoljub Dimitrijević, Milovan Arsić, Ljuban Maksimović, Desimir Kojić, Pavao Marčec, Božidar Mrvaljević, Drago Karl, Mirko Šarić, Mido Milekić i drugi započela je preobuku u decembru 1963, a završila krajem leta 1964. godine. U jesen iste godine počela je preobuku i druga veća grupa u sastavu: Bogdan Knežević, Boris Meglić, Juraj Lančić, Mirko Mladenović, Aldo Levi, Alojz Caf, Nikola Stanković, Tomislav Ivanović, Mile Šorak, Albert Učaka, Vojislav Veselić, Čedomir Veličković, Sava Savić, Radovan Nedin, Žika Vasiljević, Ratko Janković, Živorad Dimić i Zvonimir Bartolić. Piloti su uspešno završili tu obuku u proleće 1965, a istovremeno se tehnički kadar celog puka osposobio za održavanje aviona MiG-21 u I i II stepenu.



Piloti druge veće grupe 204. puka na preobuci za L-12. Stoje sleva nadesno: Knežević, Meglić, Lančić, Mladenović, Strmotić, Levi, Caf, Stanković, Ivanović, Šorak, Učaka, Veselić, Veličković Č., Savić. Čuče: Nedin, Vasiljević, Janković, Dinić i Bartolić.





Stajanka aviona 204. puka

Prve preobuke bile su praćene mnogim problemima. Sovjetska pilotska oprema (letačka odela, kacige, maske) bila je deficitarna, nisu postojale zvanične instrukcije za letenje, pilotske šeme, procedure, niti druga pomagala za pripremu letenja. Piloti su bili prinuđeni da pozajmljuju opremu jedni od drugih i da jednostavno iz dvosednog američkog aviona uđu u sovjetski jednosedi i sami prouče letne odlike *MiG-a 21*. Takva praksa postala je naročito kritična kada su počeli letovi „ubrzanja” na velikim visinama. Nije bilo jednostavno prvi put samostalno probiti „zvučni zid” i to samo na osnovu priča iskusnijih pilota. Za takve letove potrebni su specijalna zaštitna kaciga i specijalno visinsko odelo, koje se podešavalo za svakog pilota, u zavisnosti od fizičke konstitucije. Ta oprema štiti pilota od eventualne dekompresije na velikim visinama, koja može nastati usled rashmetizacije kabine. Pozajmljivanje tih odela strogo je zabranjeno. Na jednom od pomenutih letova 20. juna 1964. pala je i prva žrtva na *MiG-u 21* – potporučnik Zdravko Stanić.



*Zdravko Stanić, prva žrtva na MiG-u 21 u Jugoslovenskom ratnom vazduhoplovstvu, nije uspeo da prekine porodični lanac sudbine. Njegov deda je poginuo na Solunskom frontu neposredno posle rođenja sina (Zdravkovog oca), koji ga nije upamtio. Zdravko se rodio 1940, a oca su mu ubile ustaše 1941. godine. Zlosrećni vetar sudbine poigrao se još jednom – Zdravko je poginuo 1964. godine, a ubrzo potom rodio mu se sin.*

Tokom 1965. godine završena je preobuka celokupnog letačkog sastava za *MiG-21F-13*, a primljeni su i prvi dvosedi. Prve dvosede *MiG-21U (NL-12)*, 204. lap je primio u leto 1965. godine. Do 1967. ukupno je stiglo 18 komada i oni su korišćeni za dalju preobuku eskadri- la koje su primale sovjetske lovce. Preobuka i početna obuka ostvarivale su se uglavnom u vizuelnim uslovima; osposobljenost za instrumentalno letenje nije još bila dovoljna i te zadatke je obavljala samo prva preobučena grupa. Zbog nedostatka visinske opreme, presretanje je uvežbavano na srednjim i velikim visinama i dozvučnim brzinama, a izvođene su i eskadrilske taktičke vežbe

osnovne namene (brzo polatanje iz pripravnosti, presretanje na srednjim i velikim visinama, pojedinačno i u paru). Godine 1965. puk je učestvovao na kursu za gađanje ciljeva u vazduhu, sa bazom u Titogradu, a dejstvujući na poligonu na moru ispred Bara. Takođe, izvedena je vazduhoplovno- taktička vežba *Lovćen*, sa prebacivanjem jedne eskadri- le na Pleso.

Zbog nedostatka školovanih nastavnika letenja, puk je u januaru 1966. po-



Число полета	Тип самолета	Время суток	№ УПРАЖНЕНИЯ И КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ ЗАДАНИЯ	Качество полетов												Максимальная высота полета (в м)	Метеорологические условия в период полета	Применение посадочных систем				
				Общий полет		В том числе												по системе	количество посадок	в т.ч. с парашютом		
				в закрытой кабине	в облаках	за облаками	при снижении, в маневре, в маневре, в маневре	в стратегической сфере	в тактической сфере	в тактической сфере	в тактической сфере	в тактической сфере	в тактической сфере	в тактической сфере								
16.	МиГ-19	Д	Пр.п.У.18	1	0	42	-	-	0	07	0	29	-	-	-	10	10000	8	осп	1	1	-
18.	"	"	Пр.п.У.18	1	0	41	-	-	0	07	0	29	-	-	-	8,5	10000	8	осп	1	1	-
21.	"	"	Пр.п.У.18	1	0	41	-	-	0	07	0	35	-	-	-	6	10000	6	осп	1	1	-
22.	"	"	Пр.п.У.19	2	1	24	-	-	0	10	1	01	-	-	-	8	10000	10	осп	2	2	-
24.	"	"	Пр.п.У.18	1	0	32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	10000	-	-	-	-	-
24.	"	"	Пр.п.У.18	1	0	07	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-	-	-	-
25.	"	"	Пр.п.У.18	1	0	34	-	-	0	05	0	12	-	-	-	8	10000	10	-	-	-	-
15.	"	"	Пр.п.У.18	1	0	34	-	-	0	02	0	15	-	-	-	8	10000	10	-	-	-	-
26.	"	"	Пр.п.У.18	1	0	31	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,5	10000	10	-	-	-	-
26.	"	"	Пр.п.У.18	1	0	31	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	10000	10	-	-	-	-
<b>МиГ-21У ДЕНЬ</b>				27	13	05	0	05	2	10	4	10	-	-	-	-	-	-	осп	10	10	-
ПОЛЕТ НА ТРЕНАЖЕРЕ				1	0	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
НАЧАЛЬНИК ШТАБА				КАПИТАН		Л. М. Петрушенко		(ПЕТРУШЕНКО)														



Knjižica pilota Alda Levija sa preobuke u SSSR-u

**СВИДЕТЕЛЬСТВО**  
 № 1  
 ПРЕДЪЯВИТЕЛЬ СЕГО  
*Альда Леви*  
 в январе 1966 г. поступил и в  
 марте 1966 г. окончил курс при  
 Училище  
 (наименование учебного заведения)  
 ВВС  
 по специальности Летчик-инструктор  
 № 39. 06  
 Предъявленные  
 документы учебным платоном, выпол-  
 нены в полном объеме  
 Отлично  
 Начальник училища ВВС  
 Л. М. Петрушенко  
 1966 г.

slao pet pilota (Aldo Levi, Dragoljub Dimitrijević, Svetislav Vujović, Mirko Šarić i Živorad Ostojić) na kurs nastavnika letenja – instruktora za avion NL-12 u Krasnodar u SSSR. S njima su na obuku kao rukovodioci pošli Ivan Rizmal, Bojan Savnik i Aleksa Ristić. Oni su uspešno završili kurs u aprilu i vratili se u puk, gde su raspoređeni u 128. lae, koja je od tog trenutka postala i nastavna i u njoj će se kasnije održavati sve preobuke pilota RV na supersonike. Posle završene preobuke u 128. lae piloti su odlazili u jedinice obučeni za letenje na avi-

lota, koji su u jedinicu došli direktno sa akademije. U 126. lae organizovan je kurs instrumentalnog letenja i obuka u vizuelnim i instrumentalnim uslovima, pojedinačno i u paru. Te godine 126. eskadrila je premeštena na Aerodrom Tuzla, gde je logorovala, uz taktičke vežbe u osnovnoj nameni, a delom ostalih eskadrila preduzimani su preleti do Kraljeva i Skoplja. Osposobljenost eskadrila za presretanje bila je: 126. lae preduzimala je presretanja pojedinačno i u paru, vizuelno, iznad oblaka 3–3.000 metara pri brzini cilja 1,2–1,3

onu L-12 danju u SMU (složeni meteorološki uslovi) i bili pripremljeni za dalju borbenu obuku u matičnim jedinicama.

Iste godine veća grupa pilota i tehničara otišla je prvi put transportnim avionom našeg ratnog vazduhoplovstva u SSSR, u bazu Astrahan, na raketiranje vazdušnih ciljeva. Astrahan je nenaseljena stepska oblast, sa poligonom dimenzija 900 x 450 kilometara. Letelo se na ruskim avionima, koje su opsluživali ruski tehničari, osim oružara koji su bili Jugosloveni. U ekipi koja je izvela prvo raketiranje vazdušnih ciljeva u SSSR-u bili su: Nikola Lekić, Bojan Savnik, Jože Bukovec, kao rukovodioci letenja, i piloti koji su ispalili rakete Antun Glavaš, Kosta Danković, Stevan Mandić, Ante Strmotić, Ante Šutalo i Božidar Mrvaljević. Vođa oružara bio je Luka Lemić.

Tadašnji komandant Slobodan Rakić je sa Angelom Ončevskim takođe otišao u SSSR, ali drugim povodom. U bazi Makačevo (Ukrajina) boravili su mesec dana da bi stekli znanje o funkcionisanju jednog ruskog lovačkog puka. Rusi su bili predusretljivi i pokazali su im gotovo sve što ih je zanimalo, od organizacijsko-formacijske strukture do planiranja letačke obuke i ratnih rasporeda. Izveli su i vežbu sa celokupnim sastavom puka, u kojoj su jugoslovenski piloti do detalja saznali kako funkcioniše jedan lovački puk. Znanja stečena tom prilikom oni su uspešno primenili i ugradili u 204. lovačko-avijacijski puk.

Iste godine, u 128. lae, započeta je obuka prve grupe mladih pilota, koji su u jedinicu došli direktno sa akademije. U 126. lae organizovan je kurs instrumentalnog letenja i obuka u vizuelnim i instrumentalnim uslovima, pojedinačno i u paru. Te godine 126. eskadrila je premeštena na Aerodrom Tuzla, gde je logorovala, uz taktičke vežbe u osnovnoj nameni, a delom ostalih eskadrila preduzimani su preleti do Kraljeva i Skoplja. Osposobljenost eskadrila za presretanje bila je: 126. lae preduzimala je presretanja pojedinačno i u paru, vizuelno, iznad oblaka 3–3.000 metara pri brzini cilja 1,2–1,3





Grupa sovjetskih instruktora sa pilotima 204. puka na raketiranju ciljeva u vazduhu, Astrahan, SSSR. Na slici piloti Strmotić, Glavaš, Mrvaljević, Šutalo, Mandić, Danković, Savnik, general Lekić i oficir bezbednosti Žukovec.



Sastav 128. eskadrile 1968. godine sleva nadesno: piloti Pipan (zamenik komandira), Mrvaljević, Adamović, Ostojić (1. ao), Levi (komandir), Marčec, Bartolić, Caf, Janković, Karl i Savić (2. ao)

maha. Komandiri u 127. eskadrili su imali istu osposobljenost na visinama do 12.000 m, dok su ostali osposobljeni samo za vizuelne uslove do 10.000 m i pri brzinama do 900 km/h. Čitava 128. lae osposobljena je za dnevno, vizuelno presretanje do 12.000 m pri brzini cilja do 900 km/h. Slaba osposobljenost VOJIN smanjivala je uspešnost presretanja do 50%. Prosečan nalet po pilotu bio je oko 40 sati, a maksimalan blizu 60 sati. Nedovoljan broj mehaničara po eskadrilama oteža-

vao je letenje; iako je ispravnost održavana na oko 80%, letelo se često i sa upola manje aviona. Sve tri eskadrile bile su osposobljene za gađanje i raketiranje ciljeva na zemlji, a dejstva topom bila su naročito uspešna. Nedostatak specijalnih vozila, kojih je bilo samo trećina od potrebnog broja, takođe je usporavao letenje. Krajem 1966. godine komandant RV i PVO general Viktor Bujanj pohvalio je puk za uspehe u letačkoj obuci i gađanju ciljeva u vazduhu.

Ulazak aviona *MiG-21* predstavljao je impuls za organizacijske promene i razvoj sistema protivvazdušne odbrane. Jedna od početnih varijanta novog organizovanja, uz oslonac na sovjetsku tehniku, projektovana 1963. godine, nazvana je *L-12* (po kojoj je avion dobio oznaku) predviđala je da taj avion bude jedinstven višenamenski avion u naoružanju *LA* i *LBA* (u varijanti lovca bombardera nosio je oznaku *LB-12*). Deo vazduhoplovnog rukovodstva pokazao je preterano i preuranjeno oduševljenje novim sovjetskim avionima tipa *MiG* i raketama vazduh-vazduh, te sovjetskim sistemom organizacije. Kasnije, smirenije analize pokazale su da su avioni *L-12* bili tipični visinski lovci presretači, sa vrlo ograničenim mogućnostima za lovačko-bombarderska dejstva (probno bombardovanje obavljeno je sa

*L-12* 1967. godine u rejonu Titograda) zbog ograničenja u radijusu i nosivosti, ali čak i manje podesni za lovačka dejstva na manjim visinama. Ipak, sva sreća da je preovladala rezerva prema takvim planovima, pa se pristupilo mnogo realnijoj organizaciji.

Sve do 1967. u puku su bili skoncentrisani svi primerci *MiG-21f-13* koji su dotle pristigli. Prijemom novih aviona savremenije verzije *MiG-21Pfm (L-14)* u leto 1967, počela je i predaja aviona *MiG-21f-13* dru-



gim jedinicama. Od februara do juna 1967. grupa od šest pilota i 15 pripadnika tehničkog sastava upućena je u SSSR (Krasnodar) na preobuku za taj tip aviona. Iz 126. lae otišli su piloti Čedomir Veličković, Kosta Danković, Tomislav Ivanović, Žika Vasiljević i Antun Glavaš, a iz 127. lae Angel Ončevski. Svi piloti su uspešno obavili zadatke u vizuelnim i instrumentalnim uslovima tokom godine. Avioni su isporučivani u četi-



Piloti na preobuci za MiG-21F u Sovjetskom Savezu: Ivanović, Vasiljević, Ončevski, Glavaš (u gornjem redu) Veličković, ruski instruktor i Danković (u donjem redu)

ri partije, od 21. juna 1967. do 23. decembra 1968. godine. Ukupno je nabavljeno 36 primeraka (sa evidencijskim brojevima od 22701 do 22736), a primala ih je 126. eskadrila. Ta isporuka omogućila je da samo posle 4-5 godina upotrebe verzije L-12, batajnički puk osavremeni avione, te da se avionima koje su imali prenaoruža još jedan (117) lovački puk.

Tada je u 204. puku izvođena obuka za nastavnike letenja na NL-12, preobuka Štabnog odeljenja i čitave 126. lae na L-14, preobuka mladih pilota 17. i 18. klase VVA na L-12, zatim preobuka 18 pilota iz 125. lae 117. puka za L-12/NL-12, te kursevi instrumentalnog letenja za 127. lae i kurs noćnog letenja za oba tipa. Prilikom boravka sovjetskih instruktora, usvojeni su novi elementi tehnike pilotiranja i borbene upotrebe L-12 i L-14, i to figurno letenje na maloj visini, vazдушna borba, složeni manevri za dejstva po ciljevima na zemlji. Formirana je i grupa za akrobatsko letenje, koja nije nastupala na zvaničnim aeromitinzima, te

Povodom posete visoke ruske delegacije, sa maršalom avijacije Sudecom na čelu, aerodromu Bihać, grupa za akrobatsko letenje i jurišna dejstva angažovana je da sa šest aviona izvrši pokazna dejstva po ciljevima na zemlji. Grupu su činiliiskusni piloti: Ante Šutalo, Mile Šorak, Radovan Nedin, Ljuban Maksimović, Božidar Stevanović i Svetislav Vujović. Program nastupa bio je složen i zahtevao da se brišućim letom u smaknutom poretku prelete ciljevi na zemlji koje je trebalo uništiti po predviđenom scenariju: prvi par, Šutalo i Šorak, uvode avione u vertikalnu evoluciju i u gornjoj tački se okreću i usmeravaju ka cilju, koji odmah uništavaju topovskim granatama. Drugi par, Nedin i Maksimović, uvode u kosu vertikalnu evoluciju i dejstvuju po cilju sa po 32 raketna zrna. Treći par, Stevanović i Vujović, nestaju iz vidnog polja iza jednog brda „iskakanjem” na potrebnu visinu, uočavaju cilj i nepogrešivo dejstvuju topovima po cilju. Maršal Sudec nije krio oduševljenje, začuđen činjenicom da su naši piloti za kratko vreme tako dobro ovladali avionom. Svim pilotima dodelio je značke i zvanje pilota I kategorije Sovjetskog Saveza.

grupa za jurišna dejstva sa složenim manevrom, koja je nastupala tokom 1967-1968. pred inostranim delegacijama.

Naredne godine obavljena je preobuka 127. i 128. lae na L-14 i 124. i 352. lae na L/NL-12, te nove grupe mladih pilota. Grupa od 44 pilota iz 204. puka obučena je za noćno letenje na oba tipa. Tehnika pilotiranja znatno je poboljšana, te usavršeno figurno lete-



nje na malim visinama, vazdušna borba i složeni manevri pri različitim gađanjima zemaljskih ciljeva. Od oktobra 1968. do aprila 1970. godine 126. eskadrila je primila i izviđačku verziju aviona *MiG-21R (L-14i)*, koja je potom predata 352. eskadrili. Puk se tokom 1967–1968. godine pretvorio u veliko *migovsko* učilište.

Neobično zvuči, ali i mehaničari su bili zadovoljni novim avionima. Avioni *MiG* su za razliku od *sejbrova* bili mnogo jednostavniji za održavanje, pre svega zato što nije bilo komplikovane elektronike. Delovi se nisu morali prenositi sa aviona na avion, već su se zamenjivali novim, a punjenje gorivom bilo je lakše nego na *sejbrovima*.

Puk je 1968. godine bio u celini spreman za borbeno dežurstvo u sistemu protivvazdušne odbrane. Obuka je bila pojačana: izvođena su lovačko-presretačka dejstva na svim visinama danju i u povoljnim uslovima i iznad oblaka, iskusniji piloti su osposobljeni za dejstva protiv vazdušnog desanta, te za lovačko-presretačka dejstva noću na svim visinama u povoljnim meteorološkim uslovima i iznad oblaka. Preduzimana su presretačka dejstva, uz primenu slobodnog



Na obuci u Sovjetskom Savezu: prvi sleva Milenović, čuče Savnik i Stojković

lova – samostalno traženje, a najiskusnija grupa pilota izvodila je elemente vazdušne borbe. Preletalo se na aerodrome Tuzla, Kraljevo, Bihać i Titograd, gde je 18 pilota izvodilo tada već uobičajeno gađanje ciljeva u vazduhu (većini je to bilo prvo takvo gađanje). Iste godine u julu na tom poligonu, za potrebe VOC-a, pilot Ante Šutalo, iz aviona *L-12* oborio je *F-86D*, iz koga je prethodno iskočio pilot padobranac VOC-a Toma Delošević.

**K**rajem šezdesetih godina odlučeno je da se izvrši vežbovno raketiranje aviona mete. Iako citava stvar izgleda spektakularno, razlozi su bili ekonomske prirode. Gađanja su u SSSR-u bila skupa, pa se rešenje pronašlo u već zastarelim sejbrovima. Bilo ih je mnogo, a uz to su imali odličan autopilot, koji je predstavljao ključni element. Pilot sejbra je trebalo da napusti avion neposredno pre lansiranja, a autopilot da obezbedi stabilan let aviona do trenutka obaranja. Zadatak je poveren VOC-u, sa učešćem pilota i aviona iz 204. lap. Za taj zadatak se dobrovoljno javio Toma Delošević, opitni padobranac i sportski pilot. Delošević je završio kraću preobuku za *F-86* i ubrzo nastavio sa uvežbavanjima i pripremama. Gađanje je trebalo da obavi pilot 204. lap Ante Šutalo sa aviona *MiG-21* i to raketom *K-13*, a rezervu za taj zadatak činili su Božidar Stevanović i Antun Glavaš. Sejbr je, na Šutalov predlog, za tu priliku bio obojen narandžastom bojom radi lakšeg uočavanja, a bilo je predviđeno da na glavni let ide bez poklopca kabine. Posle priprema i uve-

žbavanja pristupilo se tom neobičnom zadatku. Šutalo je poleteo prvi i čekao na visini od 1.000 metara; vremenske prilike su zbog povećane oblačnosti bile nepovoljne. Sejbr je poleteo sa još dva aviona, tipa galeb, iz kojih je trebalo da bude napravljen video-zapis celog događaja. Brzina od svega 250 km/h, kojom je leteo sejbr, umnogome je otežavala Šutalu direktno praćenje, pa je morao da održava rastojanje, izvodeći naizmenečne zaokrete. Nije mogao da uspostavi radio-vezu sa sejbrovom. Osluškujući signal zahvata koji je dobijao sa glave rakete, znao je da se nalazi u blizini cilja. Raketu je mogao da lansira tek pošto Delošević iskoči, i to na ranije dogovoreni znak, kada prateći avioni krenu u razlaz. U jednom trenutku je pomislio: „Šta ako Toma ne uspe da iskoči?“ Ali je ipak bez kolebanja pritisnuo dugme i lansirao raketu. Sejbr je nestao u plamenu, a Delošević se uspešno prizemljio. Iako takvo uvežbavanje pruža pilotu najrealniji doživljaj onoga što se dešava pri raketiranju vazdušnih ciljeva, dalja gađanja nisu više bila u planu.



**N**a raketiranju u Astrahanu zbio se i nesvakidašnji događaj. Pilot Ante Šutalo je, obezbeđivši pravilne elemente za lansiranje, pritiskom na bojevo dugme, ispalio plotunski dve rakete. Ostavljajući blagi beli trag, rakete su munjevito krenule ka cilju. Tek što je zadovoljan počeo da uživa u prizoru, uočio je ispred sebe eksploziju i gust crni dim. Sve se odigravalo filmskom brzinom, Šutalo jednostavno nije uspeo da reaguje. Velikom brzinom je prošao kroz dim i nastavio let. Pokušavao je sebi da objasni šta se dogodilo: jedna od raketa je nekontrolisano eksplodirala neposredno posle lansiranja. Sistem za vremensku zadržku aktiviranja upaljača nije odradio. Taj sistem inače treba da drži upaljač isključen sve dok se raketa ne udalji dovoljno od aviona. Vrativši se



na aerodrom, ispričao je ruskim pilotima o neprijatnom iskustvu. Sovjeti su bili oduševljeni pravovremenom reakcijom našeg pilota i pohvalili su ga zbog pravilnog proletanja kroz centar eksplozije. Pravila nalažu da se u takvim slučajevima namerno prođe kroz centar eksplozije kako bi se izbegla oštećenja aviona od delova rakete. Ne želeći da kvari „veselje“, Šutalo im je ponosno objašnjavao kako je to rutinski odradio.

Šta se, zapravo, zbilo, otkrio je svojim kolegama posle povratka u Jugoslaviju. Pošto se sve odigralo munjevito, on nije ni stigao da reaguje! Naprosto je prošao kroz eksploziju, mada je instinktivno želeo da povuče palicu i odvede avion u bezbednom pravcu. Iako pravila nalažu suprotno, čoveku nije svojstveno da prođe kroz tako nešto: „Pilot se mora dobro i dovoljno dugo psihički pripremati za takav postupak ako misli da ruku koja sama instinktivno pomera palicu aviona u stranu od eksplozije zadrži u neutralnom položaju i obezbedi pravilan postupak“, prepričavao je Šutalo svoje iskustvo mladim kolegama.



Deo sastava 126. eskadrile u Tuzli u toku čehoslovačke krize, avgust–septembar 1968, predvođen komandiriom Petrom Stojkovićem

Te godine od aprila do juna piloti Bojan Savnik, Momčilo Milenović i Petar Stojković obučavali su se u Krasnodaru za presretanje ciljeva na svim visinama i brzinama danju i noću sa aktivnim i pasivnim smetnjama. Nešto kasnije Božidar Stevanović, Antun Glavaš i Ante Šutalo otišli su na raketiranje u Astrahan. Glavaš je raketirao sa samonavođenom raketom K-13, a Stevanović i Šutalo sa radarski vođenim raketama K-51 na radio-vođenu metu La-17. Pored toga, raketiranje je izvođeno na poligonu Bar avionima L-12, raketama R-3S.

U toku agresije snaga Varšavskog ugovora na Čehoslovačku postojala je realna opasnost od sovjetske intervencije u Jugoslaviji. Političko rukovodstvo je zbog toga donelo odluku da oružane snage stavi u povišene mere borbene gotovosti, sa naglaskom na pogranične jedinice. Tako je i 204. puk, u noći između 20. i 21. avgusta 1968, preveden u povišenu borbenu gotovost (zadatak Avala).

Posle dobijanja signala puk je zauzeo rastresit raspored. Svoju 126. lae uputio je na aerodrom u Tuzli, 127. lae je ostala na Batajnici, a 128. lae premestila se na Aerodrom Lađevci kod Kraljeva, s namerom da zaštiti vazdušni prostor prema Bugarskoj. Puk je tada prvi put istovremeno bazirao na tri različita aerodroma. Sagledavši tok događaja, komanda puka je odlučila da posle osam dana vrati 128. lae na matični aerodrom, a 126. lae zadrži u Tuzli sve do novembra, kada se situacija počela smirivati.

Mada tek u stasavanju, susedna 525. trenažna eskadrila je zbog ulaska sovjetskih trupa u Čehoslo-



*Jednog predvečerja na radarima OC 11.dP-VO uočen je veliki broj ciljeva koji su se iz pravca Mađarske, prateći tok Dunava, kretali ka dubini jugoslovenske teritorije, tačnije ka Beogradu. Komandantu 204. lap Savniku sa OC-a dat je signal GUSAR, što je značilo da svi raspoloživi avioni sa Batajnice polete. Piloti su i tada bili rešeni da još jednom potvrde hrabrost i odlučnost u odbrani otadžbine. Imajući u vidu da se sve dešavalo u sumrak, poleteli su i mlađi piloti, koji nisu završili preobuku za noćno letenje, ali to ih nije pokolebalo da izvrše zadatak. Kasnije se pokazalo da je poletanje bilo nepotrebno, jer su se na radaru videli samo lažni ciljevi koje su Sovjeti i Mađari simulirali. Ipak, komandni kadar je dobio pouzdanu potvrdu da može da računa na sve pilote ako to bude potrebno.*

vačku, 26. avgusta 1968. prevedena u povišen stepen borbene gotovosti i pridodata 11. diviziji PVO (odnosno 204. puku). Za tu svrhu, do potpunog formacionog stanja popunjena je još nekim avionima i ljudstvom iz VOC-a (Vazduhoplovni opitni centar). Eskadrila je imala zadatak održavanja veze, ali se računalo i s njenom borbenom upotrebom. Zanimljivo je da je u tom trenutku eskadrila vođena kao 525. lovačko-bombarderska eskadrila. Tek posle smirenja krize, vraćen joj je mirnodopski status.

Od 8. oktobra, kako je teкао razvoj događaja, uvedeno je stalno borbeno dežurstvo komande puka i jedne eskadrile (pripravnost br. 3), zatim jednog odeljenja *MiG-ova* u pripravnosti br. 2 i jednog para u pripravnosti br. 1. U toku noći pripravnost se nastavljala sa 50% dnevnih efektivna u pripravnosti 2 i 3.

Zahteve za stvaranje snažnije LBA, Komanda RV je postavila već početkom šezdesetih godina.

Polovično rešenje bilo je uključenje lovačke avijacije sa avionima *MiG-21* za snažne udare u dubini neprijatelja. Već od 1970. piloti *MiG-ova* su uvežbavali dejstva protiv vazdušnih desanta, a posle iskustava sa manevara 1971. i 1972. usvojeni su novi elementi bombardovanja i raketiranja. Verzija *L-14* dodatno je naoružana topom, a 1970. godine nabavljeno je 39 podtrupnih gondola sa topom *GŠ-23L*.



*Letački dan na supersonicima: grupa pilota analizira prethodni let u pauzi između dva leta*











*Aktivnosti na stajanci 204. lovačkog avijacijskog puka  
sredinom šezdesetih godina prošlog veka  
neposredno nakon dobijanja novih  
supersoničnih aviona MiG-21 (L-12)*



*Kapetan Aldo Levi sa potporučnicima 18. klase VVA*









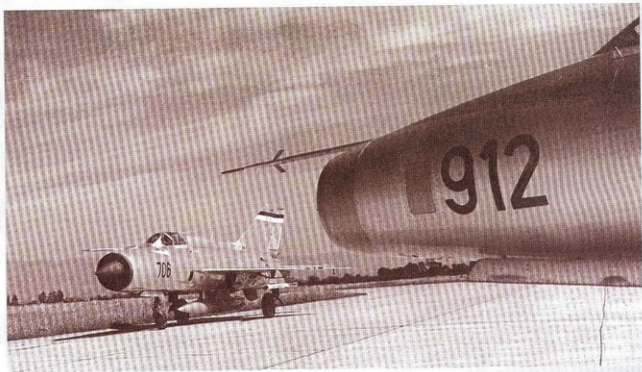
## VISOKA OSPOSOBLJENOST POTVRĐENA NA BROJNIM VEŽBAMA

Ono što je sa današnjeg stanovišta gotovo nezamislivo, Jugoslavija je već 1970. godine nabavila novu verziju lovca *MiG-21*, označenu kao *M*, odnosno *L-15*, čiji su prvi primerci stigli u naoružanje 204. puka. Ta verzija je mogla da nosi četiri rakete *v-v* umesto dve, koliko su nosile verzije *L-12* i *L-14*. U septembru te godine primljen je 21 avion *L-15*, a u januaru 1972. još četiri primerka (ukupno 25 te verzije). Ti avioni označeni su evidencijskim brojevima od 22801 pa nadalje. U isto vreme, u dve partije (u oktobru 1970. i avgustu 1971), isporučeno je još sedam dvoseda verzije *MiG-21UM*, označene u Jugoslaviji kao *NL-14*. Tako je u 204. puku sa dve eskadrile (126, 127) obavljena prebuka na novu verziju *L-15*, i to posle samo tri godine upotrebe verzije *L-14*. Treća eskadrila tog puka (128) ostala je sa verzijom *L-14*, uglavnom namenjena za obuku supersoničnih pilota. Pomeranje tehnike omogućilo je da bihački 117. puk prenaoruža svoje dve eskadrile verzijom *L-14* (352. eskadrila u međuvremenu je opremljena izviđačkom verzijom *MiG-21* ili *L-14i*). Konačno, 83. lovački puk, koji je do tada koristio američke

lovce *F-86D*, započeo je u prvim mesecima preobuku na *L-12*. Preobuka svih tih eskadrila obavljena je tokom 1970. godine u Batajnici. Posle januara 1972. i sve do uvođenja verzija treće generacije tog tipa isporučeno je šest aviona *MiG-21MF (L-15)*, označenih od 22865 do 22870, koji su stigli u januaru 1975. i uvedeni u eskadrilu 204. puka. Ta poslednja partija će od 1984. biti modifikovana u izviđače.

Posle isporuke aviona *MiG-21 MF (L-15)*, u oktobru 1970. preobučavani su piloti i tehničko osoblje. Prethodno su tokom cele godine preduzimana lovačko-presretačka dejstva danju i noću, raketiranje na poligonu „Bar“, trenaza za raketiranje i bombardovanje zemaljskih ciljeva, za koju je eskadrila dobro osposobljena do sastava odeljenja. Povodom jubilarne godišnjice pobebe nad fašizmom, slobode i nezavisnosti jugoslovenskih naroda i narodnosti, u Beogradu je održana parada na kojoj se letelo na *L-12* i *L-14*. Vazduhoplovni ešalon vodio je Čedomir Veličković, sa Antunom Tusom na *NL-12*. Puk je učestvovao u velikoj vazduhoplovnoj vežbi *Nebo 70*, te pohvaljen od komandanta RV i PVO i komandanta 11. dPVO (divizija PVO).

Nova tehnika je ubrzo proverena. Jedinica je sa avionima *L-15* učestvovala na velikom manevru *Sloboda 71* i za pokazan uspeh dobila je specijalnu pohva-



*L-14 (22706) rula pored dvoseda NL-12 (22912)*





*L-14 pred noćni let*



*Major Stevanović sa plaketom koju je puk dobio za učešće na manevru Sloboda*

lu od maršala Tita. U pripremama i izvođenju manevra ostvareno je 900 sati naleta, od čega u sklopu priprema 1393 leta (44 po pilotu ili 764 časa, 24 po pilotu). U sklopu vežbi izvedena su 283 leta (osam po pilo-

tu), sa 134 časa, pri čemu je bilo 87 uspešnih presretanja, četiri bombardovanja i 113 raketiranja. Na manevru *Sloboda*, 126. lae (koja je tada prebačena u Bihac), kao najbolja određena je da izvrši pokazno dejstvo po ciljevima na zemlji, koje su posmatrali maršal Tito i vojno-politički vrh zemlje. Dvanaest aviona *L-15* dejstvovalo je na poligonu „Slunj“, četiri aviona sa bombama FAB-250, a osam raketama. Dvanaestorku su činili: kao vođa prvog odeljenja, komandir eskadrile kapetan I klase Žika Vasiljević, a pratili su ga: Šime Košta, Stane Lavrić, Božidar Martinović, vođa Drugog odeljenja Sakib Fifić sa Martinom Kugonićem, Živkom Dardićem, Bogumilom Jindrom, vođa Trećeg odeljenja, sa bombama, Dobrivoje Trišić sa Milanom Jurkovićem, Paulom Kostenjakom i Mihom Mavrićem. Za to vreme 127. lae imala je zadatke lovačke zaštite, dejstvujući sa aerodroma Tuzla.

U tom razdoblju je celokupni letacki sastav puka osposobljavan za lovačko-presretačka dejstva danju na srednjim i velikim visinama, a deo i na malim visinama, te u presretanju pomoću uređaja *LAZUR*. Tako su 1972. godine svi piloti 126. lovačke avijacijske eskadrile bili



**V**inko Pajić jedan je od retkih pilota koji je u letačkom slazu avion pet puta otkazivao na isti način, ali se, na sreću, svaki put sve dobro završilo.



Još kao pitomac okusio je goruku stranu letačkog poziva. Odmah posle poletanja motor aviona TV-2 pokazao je nestabilnost u radu i za trenutak je izgledalo da će se turbina zaustaviti. Za nekoliko sekundi snaga se vratila, ali je pilot odlučio da iz škotskog kruga odmah pođe na sletanje, što se ispostavilo kao zrela odluka za jednog početnika. Tokom zaokreta motor je gubio snagu, da bi se na kraju definitivno zaustavio. Pista je ipak bila blizu i Vinko je, iskoristivši odličnu finisu aviona, „dohvatio“ ile bez ikakvih posledica.

Loša sreća se ponovila nekoliko godina kasnije, prilikom raketiranja vazдушnih ciljeva na poligonu Bar. Leteo je tada na avionu L-14 i posle lansiranja rakete, poremećena su vazдушna strujanja u usisniku, nastalo je zagušenje i, na kraju, zaustavili su se motori. Nije se uspaničio. Odmah je primenio uvežbavani postupak pokretanja motora u vazduhu; motor je prihvatilo, a pilot je nastavio let po planu.

Treći put se sudbina poigrala kada mu se motor ugasio na visini od 10.000 metara i pri brzini od 950 km/h. Zadatak je bio da probije „zvučni zid“ i nastavi brzinom dva puta većom od brzine zvuka. Zahvaljujući velikoj brzini i visini, uspešno je pokrenuo motor i vratio se na matični aerodrom.

Četvrti i peti put Vinko Pajić nije bio u ulozi vođe vazduhoplova. Kao rukovalac raketiranja, bombardovanjem ciljeva na zemlji, našao se na školskom poligonu, odakle je potom helikopterom HT-42 krenuo u jedinicu. Motor helikoptera je iznenada stao, ali su pilot i Pajić, uz pomoć autorotacije, ipak uspeali da se prizemlje. Letelica je oštećena, a oni su prošli bez težih posledica.

Poslednji slučaj dogodio se na turističkom putovanju u SSSR, u putničkom avionu TU-154. Na polovini puta jedan od tri motora počeo je da proizvodi nesvakidašnju buku, vibracije i naravno strah kod putnika. Zbog poremećaja struje i priuška vazduha u kompresoru pilot je morao da zaustavi motor i prinudno sleti na najbliži aerodrom. Pajić priznaje da je osetio strah kao i svi ostali u avionu; jednostavno, palica nije bila u njegovim rukama.

Svi ti događaji Vinka Pajića čine posebnim, a pogotovo su značajne njegova hrabrost i prisebnost da u pravom trenutku reaguje na pravi način. Zaslužio je da ga istorija upamiti.

osposobljeni za presretanje danju i noću u povoljnim i složenim meteorološkim uslovima. U isto vreme sastav 127. lae činili su mladi piloti, a 128. lae služila je za obuku pilota na supersonicima. U nju su, do 1974, na preobuku dolazili piloti lovačko-bombarderske avijacije, a od 1975, sa 24. klasom VVA (Vazduhoplovna vojna akademija), mladi potporučnici su se obučavali za MiG-ove. Naglasak je bio na presretačkoj obuci u oblacima i iznad njih. U raketiranju raketama K-13 (1972) na poligonu Bar bilo je 14 uspešnih i samo jedno neuspešno dejstvo. Postignuta je i visoka uvežbanost u aerodromskim manevrima premeštanjem na aerodrome Ladevci, Priština, Petrovac, Butmir, Mostar, Zemunik i Golubovci (1973). Uspešna su i presretačka dejstva danju, u složenim meteorološkim uslovima, odnosno noću, u povoljnim meteorološkim uslovima na svim visinama i brzinama, primenom klasičnog i instrumentalnog navođenja, te samostalna traženja. Pored osnovne obuke u raketiranju i bombardovanju prostim manevrima, prvi put (1973) primenjuju se složeni manevri sa grupama od osam aviona pri dejstvu na taktičkom poligonu, uz dve taktičke vežbe.

Prolećna kriza, 1974. godine, na granici prema Italiji angažovala je četiri lovačke eskadrile u uslovima vrlo zategnutih vojnih odnosa. Bihaćkim eskadrilama,



Prijem plakete na logorovanju u Puli, posle zadatka Gorica-Koper 74.

koje su bile u povišenim merama borbene gotovosti, pridružile su se, u noći 20. marta, 126. i 127. eskadrila. Toga dana 126. lae izvršavala je planirano noćno letenje. Neposredno pred početak letenja dobila je naređenje da se odmah preмести na Pulski aerodrom. Još iste noći, iako je trebalo prebaciti veliku količinu pra-



Čovjek i avion povezani su nezamislivo jakim sponama i emocijama, prepoznatljivim samo pilotima. Onaj ko je čitavu mladost proveo mastajući o visinama i nebeskom plavetihmu letelicu smatra važnijom od života. Pokadati te sponu i odvojiti se od aviona za mnoge je ponekad nemoguće, pa čak i u trenucima kada odlučuju o sopstvenom životu. Letačka istorija poznaje mnoge tragične situacije u kojima su piloti, misleći više na avion nego na sebe, žrtvovali svoje živote. Naravno, bilo je trenutaka i kada su veze popustale, a piloti spasavali živote. Potvrda takvog odnosa je i situacija u kojoj se našao pilot Ljubomir Bajić.



Na redovnoj vežbi 204. lap-a, 17. juna 1974. godine, učestvovao je i tada već iskusni pilot Ljubomir Bajić. Zbog obimnosti vežbe nije bilo dovoljno aviona jednodse, pa su u letenje uvedene i dvosedne varijante, ali sa jednim članom posade. Za let na jednom od tih dvosedaa određen je i Bajić, ne sluteći da taj dan neće samo po tome biti neobičan i zapančen. Pokrenuo je motor tačno na vreme, proverio sisteme i izlazio. Prešavši prag piste zaustavio je avion i posle kratke pauze, dobio dozvolu za poletanje. Rutinski je gurnuo ručicu gasa do položaja forsaa, pustio kočnicu i avion je, uz strahovitu grmljavinu motora, potegao napred. Snaga i brzina su učinili svoje i letelica se ubrzo odvojila od piste. Pri visini od 600 m i brzini od 600 km/h pokušao je da povlaćenjem ručice gasa isključi forsazni režim. Za trenutak je zastao zbunjen, jer ručicu nije bilo moguće pomeriti ni za milimetar! Nije mu bilo jasno šta se dešava, ali mu je letačko iskustvo odmah ukazalo na moguću razlog za tu kritičnu situaciju. Tehničari i on napravili su grubu grešku prilikom preipolećnog pregleda aviona, jer nisu obratili pažnju na ručicu gasa druge kabine! Avion dvosed se za takve letove posebno priprema. Kako su u kabinama dvoseda sve komande udvojene i budući da na takvim letovima posadu čini samo jedan član, naročita pažnja se posvećuje ručici gasa druge kabine. Obe ručice gasa opremjene su posebnim mehanizmom koji ih zadržava u zadatom položaju i čuva od neželjenog pomeranja. U slučajevima kada se druga kabina ne koristi, taj mehanizam se tzv. kašikom stavlja van funkcije kako bi ručica imala slobodan i nesmetan hod. Propust koji su napravili tehničari, ne obezbeđivši ručicu gasa onako kako je to propisano, i pilot koji u žurbi da što pre obavzi zadatku to nije proverio, proizveli su dramatičnu situaciju u vazduhu.

Prilikom poletanja na forsaznom režimu rada motora, usled neravnina na pisti, neobezbeđena „kašika“ ručice gasa u drugoj kabini ispada iz svog ležišta i zaglavjuje čitav mehanizam. Šta činiti? Greška je napravljena, ručica gasa neupotrebljiva, a ono što sledi već se zna! Snažni poiskav motora nezadrživo povećava brzinu aviona. Sada već hladnije glave, svestan situacije, Bajić ipak donosi odluku: bezbedno prizemljiti avion! Cilj je gotovo nemoguć, ali je pilot čvrsto rešen da ga osvari.

Obaveštava rukovodioca letenja, koji se nalazio na kontrolnom tornju, o vanrednom događaju i saopštava mu odluku da će pokušati da se prizemli i sačuva letelicu. Sa tornja dobija razumno naređenje da u bezbednoj zoni napusti avion. Bajić se ne obazuje na uputstva, već ostrim horizontalnim manevrima pri velikim „g“ opterećenjima obuzdava brzinu i izvlači stajni trap. Kada se nešto tako dogodi, motorom je moguće upravljati samo na jedan način: potrošiti gorivo i pustiti ga da stagne. Odlučio je da iskoristi tu mogućnost. Napravio je takav proračun potrošnje goriva da motor prestane s radom upravo u trenutku dodira piste. Kruži iznad aerodroma, kontroliše potrošnju i u odabranom trenutku ulazi u pravac za sletanje. Na samo 4 km od traga piste (oko 40 sekundi leta) motor troši poslednje kapi goriva i gasi se. Avion se našao na visini manjoj od potrebne za njegovo napuštanje. Svestan da ne može da „dohvati“ pistu, osmatra i traži pogodan teren za prinudno sletanje. Okrece avion u pravcu njeve sa tek izniklom pšenicom i pokušava da se prizemli. Neposredno pred sam dodir učinilo mu se da mu je dosao kraj. Ako kraj već mora doći, bilo mu je, na neki neobičan način, drago što će se to desiti u avionu. Uviznuo je preko radio-veze: „Živela Jugoslavija, živela Rusija!“ Zatim je uleteo u žitno polje. Sam dodir sa zemljom bio je dobro izveden. Avion je stabilno klizio kroz žito, smanjujući brzinu. Bajić je za trenutak odahnuto i pomislio da je spasen.

Međutim, upravo u tom trenutku avion izlazi iz žitnice i ulazi u polje sa kukuruzom gde je zemlja bila drugačije izbrazdana. Leva noga stajnog trapa ulazi u brazdu, naginje avion i dovodi ga u poziciju za prevrtanje. Avion se zaustavlja, navičani na nos, uspravlja i kada je izgledalo da će se prevrnuti na ledu, za trenutak zastaje u vertikalnom položaju od skoro 90 stepeni. Naravno, dolazi do klackanja i kolebanja da li će završiti na ledima (na kabini) ili na stomaku. Kako to brva u tim slučajevima, avion pada na krov kabine koji je, srećom za Bajića, samo malo napukao. Dobro uzdiman i uzrujan, Bajić pokušava da se što pre oslobodi veza i izađe kroz mali otvor na kabini, pribijavajući se eksplozije u rezervoarima. U toj žurbi mu ipak dolazi do svesti da u avionu nema goriva i da neće eksplodirati; prolazi kroz otvor na kabini i bezbedno napušta mesto udesa.



teće opreme, bez prethodnih priprema, eskadrila se našla u Puli, gde je ostala oko dva meseca. U jutarnjim časovima 127. lae je prešla na Pleso kod Zagreba i tu se zadržala više od mesec dana. U Batajnici je ostala 128. lae, obavljajući redovne zadatke, a njeni piloti su povremeno odlazili na ispomoć u Pulu i Pleso.

Tokom dvomesečnog boravka eskadrile su izvršile redovnu obuku i noćno presretnanje, te demonstrativna dejstva i razne manevre u tesnoj saradnji sa jedinicom Ratne mornarice. Piloti su uvežbavali gađanje ciljeva na moru, a Mornarica odbranu svojih snaga pri napadu iz vazduha. Italijanima je stavljeno do znanja da su jake snage koncentrisane prema njihovoj granici, spremne da dejstvuju u svakom trenutku. U tesnoj vezi s tim događajima je i učešće na vežbama *Kopar 74* i *Gorica 74* u okviru Petog vazduhoplovnog korpusa i 15. dPVO.

U prvoj polovini 1975. godine puk se najviše pripremao za paradu povodom Dana pobe u Beogradu, a potom se vratio redovnim aktivnostima. Učestvovala je na vežbama *Bojnik 75* (sa dve eskadrile) i *Pester 75* (sa dva odeljenja) i postigao izvanredne rezultate dejstvujuci po realnim zemaljskim ciljevima (tenkovi, topovi). U združenoj taktičkoj vežbi *Zastava 75*, 126. lae učestvovala je u zaštiti mostobrana sa 24 avio-poleta-

nja. Održane su i dve eskadrilske taktičke vežbe, te pukovska taktička vežba sa Aerodroma Tuzla. Preduzet je i aerodromski manevr na Aerodrom Sjenica, te premeštanje na Zemunik, odakle je obavljeno prvo noćno raketiranje raketom *K-13* na metu *RM-3* na poligonu Dugi otok. Presretnanje ciljeva nadzvučnim brzinama izvođeno je na malim i srednjim visinama, klasičnim navođenjem i malim brojem presretnaja slobodnim lovom. Tada nije uvežbavana vazдушna borba.

Puk je 1976. godine uvežbavao jurišna dejstva primenom prostog i složenog manevra na školskom i taktičkom poligonu do sastava eskadrile. U junu je učestvovala na vežbi *Velebit 76*, gde je dejstvovala odvojeno po eskadralama: 126. lae najpre je premeštena na aerodrom u Tuzli, a zatim na Pleso, dok je 127. lae ostala na Plesu. Dejstva su bila po fiktivnom desantu, uglavnom po lošim vremenskim prilikama. U vežbi *Golija 76*, održanoj u septembru, dinamika je izvođena takode u nepovoljnim meteorološkim uslovima. U oktobru je izvedena pokazna taktička vežba, u kojoj je 204. avijacijski puk predstavljao agresora – „plavog”. Tada je 126. lae dobila zadatak da se premešti u Titograd, a 127. lae u Mostar. Te godine uvedeni su i letacki dani – ponedeljak i subota. Na jednom avio-



Na vežbe *Golija 76*, neobično označeni avioni puka





Podvešavanje bombe na avion L-15. Oružari Bakšić, Šupić i Popović, koji čuči.



Priprema aviona L-14 na manevru Sloboda-71



onu puka poginuo je raniji komandant, tada najmlađi general u JNA Bojan Savnik.

U toku upotrebe pomenutih verzija, piloti na *MiG-ovima* bili su osposobljeni za sve elemente lovačke i lovačko-bombarderske upotrebe uz manevar po aerodromima u okviru teritorije odgovornosti. Ostao je problem lovačke borbe na malim visinama i prihvatanja borbe u većim formacijama. Sa generacijom *MiG-ova* sedamdesetih godina dvadesetog veka i brojnošću 100–110 operativnih letelica u sedam eskadrila, RV je mogao uspešno da vodi borbe na visinama od 5.000 do 12.000 metara. Smatralo se da, zavisno od koncepcije napada agresora, dnevno može biti ostvareno 180–260 a/p (i do tri po avionu) sa efektom 30–50 oborenih neprijateljevih aviona! Planere RV i PVO zabrinjavale su u prvoj polovini 1970. slabe mogućnosti lovačke avijacije na visinama većim od 12.000 metara, pre svega što su jedinice VOJIN slabo instrumentalno navodile lovce i što *MiG-ovi* nisu imali dobre manevarske odlike za te visine. Brinulo ih je što nisu mogli da odgovore na pretnje jugoslovenskom vazдушnom prostoru sa visina većih od 19.000 metara! Avioni koji bi mogli uspešno da

dejavuju na tim visinama nisu ni bili predviđeni za nabavku. Za drugu polovinu sedamdesetih godina prošlog veka bila je predviđena nabavka savremenije verzije lovca *MiG-21 (L-X)*, ili *MiG-23* opremljenih za uspešna dejstva na velikim visinama.

Trebalo bi obavezno pomenuti udese na *MiG-ovima* na prelasku iz šezdesetih u sedamdesete godine prošlog veka. Dešavali su se zbog čestih pucanja guma na sletanju, otpadanja kabina i drugih problema koji su izazivali požare i povremene katastrofe. Značajno je bilo otkriće da sovjetske gume imaju veći sadržaj ugljenika, što je učestalo udese. Ispravnost tokom 1971–1972. godine bila je najniža kod verzije *NL-12* (veća od 80%), a najviša kod najnovijih aviona *L-15* (veća od 90%). Tada je usvojen i remont aviona *MiG-21 (L/NL-12 i L-14)* u Jugoslaviji, koji je obavljan u Vazduhoplovnom zavodu „Zmaj” u Velikoj Gorici. Motori *MM-14* su u to vreme još opravljani u SSSR-u, sve dok nije završena probna stanica. Remont motora *MM-12* usvojen je 1967. godine i obavljan je u Jugoslaviji, ali su ispitivani u Rumuniji. Od 1975. usvojen je i remont verzije *L-15*, a od 1978. i verzije *NL-14M*.





*Piloti 204. puka ispred novih aviona L-14*



*Avion NL-12 sa podvešenim lanserima na stajanci  
126. eskadrile*



*Posada prve trojke sa parade 1975. godine.  
Slevo: Petrović, Sutalo i Kujević.*



6. Inić ©2004









## POVEĆANJE BORBENIH MOGUĆNOSTI PUKA

Poslednju verziju aviona *MiG-21* jugoslovensko vazduhoplovstvo je počelo da prima od 1977. godine. Reč je o verziji *MiG-21bis*, u RV i PVO poznatij kao *L-17*, koja se znatno razlikovala od *elovu*, koje je puk imao. Frontovski lovac *L-17* imao je novi motor sa većim potiskom, te drugačiji forsaž. S njim je moguće izvršiti sve elemente više pilotaže, a bio je vrlo dobrog kvaliteta u vazdušnoj borbi na malim visinama. Avion je bio opremljen radarom *RP-22 SMA (Safir 21)*, sistemom za automatsko upravljanje *SAU-23 ESN* i radionavigacijskim sistemom *RSBN 5S*.

Avion je mogao da nosi znatan ubojni teret pod krilima.

Preobuka staresina za avion *MiG-21bis* obavljena je 1977. godine u Krasnodaru (SSSR) za 45 dana. Iz puka je upućena grupa od četiri pilota, iz 126. lae, i 22 tehničara (piloti: Čedomir Veličković, Pero Čuso, Božidar Ceranović i Đorđe Maksimović). Kada se ta grupa vratila iz SSSR-a, obavljena je preobuka komande, preostalih pilota i tehničara iz 126. eskadrile za avion *L-17*. U toj eskadrili preobuka je završena u narednoj godini, a odmah potom započela je preobuka i 127. lae, koja je okončana u prvoj polovini 1979. godine. Redovna obuka je u međuvremenu izvedena na *L-15*, ali je postepeno usvajana nova verzija. Zbog održavanja aviona *MiG-21 bis* u garantnom roku u pu-





*Piloti u specijalnim visinskim kombinезonima*

ku je sve do 1983. boravila grupa od desetak sovjetskih tehničara.

U junu 1978. grupa od pet pilota na čelu sa komandantom Zivanom Mirčetićem upućena je u Astrahan u SSSR na raketiranje vazдушnih ciljeva (Čedomir Veličković, Bogumil Jindra, Anton Burkeljc, Božidar Ceranovic). Gađanje je izvršeno radarskim raketama *R-3R* i *K-13M*. Cilj je bio sticanje znanja o raketiranju na donjoj granici radarskog nišana po meti koja intenzivno manevriše, na maksimalnoj daljini i pri opterećenju od 3 g. Jugoslovenski piloti su zahtevali da elementi prilikom izvođenja budu postavljeni što realnije. Letelo se na visini od 1.500 metara i samo je B. Jindra zabeležio pogodak.

U prvoj polovini 1979. godine potpuno je završena preobuka sastava 204. puka za *L-17*. Deo sastava izvodio je presretačka dejstva danju u povoljnim i složenim meteorološkim uslovima, te noću u povoljnim meteorološkim uslovima na visinama do 10.000 m. Presretanja su se izvodila klasično, poluautomatski i slobodnim lovom, iz pripravnosti na zemlji i u vazduhu. Grupa od deset pilota sa komandantom puka na čelu određena je (1978) za obuku u vazdušnoj borbi pojedinačno na malim i srednjim visinama, danju u povoljnim meteorološkim uslovima ili iznad oblaka po posebnom programu. Ista grupa je trebalo da izvede obuku u presretanju na vrlo velikim visinama i nadzvučnim brzinama danju i u povoljnim meteorolo-

loškim uslovima iznad oblaka u sastavu para (radarska kolona). To su bili Zivan Mirčetić, Čedomir Veličković, Ljuban Maksimović, Božidar Martinović, Stanko Janjić, Pero Čuso, Ljubomir Bajić, Bogumil Jindra, Miodrag Petrovski i Vinko Pajić. Deo pilota 126. lae osposobljen je za jurišna dejstva na *L-17*, a u taktičkoj vežbi borbene gotovosti, u oktobru 1978, postignuti su vrlo dobri rezultati na poligonu „Bošnjaci“. Naredne, 1979. piloti se osposobljavaju za presretanje na vrlo velikim visinama pojedinačno i u paru, presretanje ciljeva danju u složenim meteorološkim uslovima pojedinačno, u paru, noću u povoljnim meteorološkim uslovima i iznad oblaka pojedinačno i u paru. Tokom 1979. intenzivno je uvežbavano presretanje na malim (580 od 1.318 ukupno) i srednjim visinama, zatim u složenim meteorološkim uslovima (348 od 1.318) i manevar za napad topom u obe eskadrole.

Ulazak modernije verzije aviona nije poremetio uobičajene vežbe puka u tim godinama. Eskadrile su izvodile aerodromske manevre u čijem okviru se izvodile logorovanja, eskadrijske taktičke vežbe i borbena obuka na aerodromima: Tuzla (eskadrijska zajednička obuka, eskadrijske i taktičke vežbe, *Romanija 77* – eskadrijska taktička vežba 127. lae, *Romanija 78* – pukovska taktička vežba, zajednička taktička vežba *Igman 78*), Mostar (logorovanje 126. lae, jul-septembar 1977), Titograd (uobičajena raketiranja na poligonu



„Bar”, raketom K-13, pukovska TV Romanija 78, zajednička taktička vežba Igman 78) i Kraljevo (1979 – metodska-pokazna taktička vežba 127. lae u organizaciji 11. dPVO). Sa matičnog aerodroma obavljene su eskadrilske vežbe (Tara 78), a na vežbi Oktobar 79 puk je rešavao manevarske zadatke na pravcima koji sa juga i jugozapada vode prema Beogradu, sa grupom od 20 aviona (47 letova). Izvedena je taktička vežba lae uspešno je izvodila presretanja noću u složenim meteorološkim uslovima, nekoliko sletanja na travnatu poljetno-sletne staze, a posebno je značajno gađanje na poligonu „Kamenjak” kod Pule, u neprekidnom letu sa Batajnice i nazad.

Isporuke aviona MiG-21bis treće generacije 1977–1978. godine uslovile su da se po ustaljenom redosledu prijema započne sa postepenim povlačenjem starijih verzija iz naoružanja 204. puka i da dođe do većeg pomeranja MiG-ova kroz jedinice. U 204. puku, 126. eskadrila opremljena je avionima L-17 sa uređajem RSBN (avioni sa početnim brojem 1\*\*), a 127. avionima L-17K, sa uređajem LAZUR (početni broj 2\*\*). Avioni verzije L-14 su iz naoružanja 117. puka prebačeni u 128. centar za preobuku (pilota supersonične avijacije) u Batajnici. Taj centar je nastao 1977. godine izdvajanjem 128. eskadrile iz sastava 204. puka, u kojoj se inače godinama izvodila obuka, i njegovim formiranjem kao samostalne jedinice za obuku pilota supersonika, koji su dolazili posle završene Vazduhoplovne vojne akademije. Po ratnoj formaciji taj sastav je ulazio u 204. lap. Avioni L-15 povučeni su iz naoru-

**P**očetak osamdesetih godina prošlog veka obeležila je smrt predsednika SFRJ Josipa Broza Tita. Puk je, zbog njegove bolesti, bio sve vreme u povišenoj borbenoj gotovosti. Nakon Ti-



Avioni L-17 u četvorkama nadleću Ulicu kneza Milosa, u toku sahrane maršala Tita

tove smrti, a kao deo protokola za sahranu puk je dobio zadatak da izvrši dva naleta iznad pogrebne povorke, sa dve grupe od po 12 aviona, kao poslednji pozdrav preminulom komandantu i predsedniku. Uz pomoć šefa protokola za sahranu, proracunati su vreme i brzina kretanja kolone, jer je nalete trebalo usaglasiti sa prolaskom povorke pored zgrade Generalštaba i na ulazu u današnji Bulevar mira (većoj grupi vojnika, koja je nekoliko puta odmarširala planiranu rutu pogrebne povorke, merno je vreme da bi se tačno odredile tačke susreta). Toga dana letenje je zbog izuzetno loših vremenskih uslova bilo skoro neizvodljivo, haza kišnih oblaka izuzetno niska, ali je zadatak bio takav da uopšte nije dolazilo u pitanje njegovo izvršenje. Jedan od kritičnih trenutaka bilo je poletanje. Planirano je da formacija poleti gotovo istovremeno. Znalo se da će vodena zavesa koju će prvi avioni stvoriti prilikom zatracavanja dovesti vidljivost na nulu. Svedok tog vremena pukovnik u penziji Božidar Martinović kaže: „Ne odleteti taj let, ne odati poslednju počast Titu, pa to bi bilo ravno najvećoj izdaji svoje države, svog naroda, Komunističke partije, ideologije koja je u to vreme čvrsto spajala bratske narode. Ne, to u našoj visokoj svesti toga vremena nije moglo da se desi. Bili smo spremni da u tom letu svi poginemo ako treba, ali taj zadatak moramo izvršiti.” Formacija je letela bez greške iako je bilo dosta elemenata koji joj nisu išli u prilog. Voda eselona bio je pilot Petar Stojković, komandant 204. puka.



zanja 204. puka i upućeni u Prištinu, gde je objavljena preobuka 83. puka. Preobuku tehničara tog puka obavila je 126. eskadrila 1977. godine, a zatim su usledile preobuke 130. (1978) i 123. eskadrile (1979), i još sedam pilota iz tog puka u 1980. godini. To je označilo prestanak upotrebe verzije L-12. Dvosedi avioni NL-12 ostali su duže u upotrebi i pojedini primerci dočekali su i devedesete godine, dovedeni na standard NL-14.

**Bolest i smrt maršala**  
Tita umnogome su komplikovale borbenu obuku u prvoj polovini 1980. godine.

Ipak, i u vreme povišenih mera borbene gotovosti i psihoze neizvesnosti šta će se desiti kada Tito ode sa životne i političke scene, obavljeno je više zadataka, pa čak i eskadrilske taktičke vežbe obe eskadrile u martu, i angažman 127. lae u vežbi 11. dPVO, sa nazivom *Morava 80*. Zabeležen je rast presretanja u složenim meteorološkim uslovima, noću i iznad oblaka (1.434 od 2.213 ukupno); uopšte, jedno od težišta bilo je presretanje noću. Iako je težište bilo u presretanju i borbi na malim visinama, stariji piloti imali su pripreme vežbe za borbu na srednjim visinama. Prvi put su izvođene metodске vežbe vazdušne borbe sa L-17 (1981) na intenzivnim opterećenjima i maksimalnim režimima motora tokom čitavog leta. Tokom godina rastao je broj presretanja (2.347 u 1982. godini, 2.600 u 1984, sa prosekom oko 52 po pilotu!), uglavnom klasično i na malim visinama, a po LAZUR-u vrlo malo (15 – 1982).

Kao što je navedeno, 128. eskadrila izdvojena je u poseban *Centar za obuku pilota supersonične avijacije*, kojim je komandovao iskusni potpukovnik Ante Šutalo. U tom centru su od 1978. do 1983. godine obučeni supersonični piloti svih klasa VVA. Reorganizacijom iz juna 1983. eskadrila je vraćena u sastav puka, a ulogu tog centra preuzela je novoformirana eskadrila u Puli. Dalje isporuke aviona MiG-21bis omogućile su da se 1982. godine sa lovcima verzije L-14 i novim NL-16 formira 129. lovačka eskadrila u 185. školskom puku u Puli i tako zaokruži tipologija vazduhoplova na kojima su piloti sticali znanja u završnoj godini školovanja na Akademiji. Na taj način i supersonični lovcu su ušli u lanac škol-



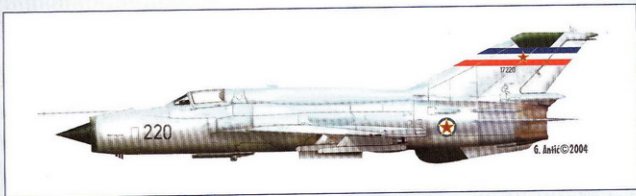
*Piloti i tehničari 204. puka, koji su učestvovali u ispračaju posmrtnih ostataka maršala Tita, nad Beogradom, 8. maja 1980. godine*



*Predsednik Saveznog izvršnog veća Milka Planinc, u pratnji komandanta RV i PVO generala Alagića i komandira 127. lae majora Petrovića, obilazi stroj eskadrile, Batajnica 1984. godine*

lovanja mladih pilota. Posle „povratka“ u puk, u novembru te godine započelo je prenaoružavanje i postepeno pretvaranje 128. lae u borbenu eskadrilu, ali je u njoj i 1983. godine izvršena preobuka 21 mladog pilota na L-14, a zatim i 20 pilota na L-17. Iako se obuka mladih pilota na supersonike obavljala u prvoj godini nakon završetka Akademije, u susednom 128. centru za preobuku (CZP), puk je imao kurseve njihove dalje obuke – preobuke na verziju L-17, koju centar nije posedovao. Intenzivna letačka obuka sprovedena je tokom tri grupe: mladi piloti, piloti koji izvođe obuku po drugom stepenu borbene obuke, piloti koji izvođe obuku po trećem i četvrtom stepenu borbene obuke. Ta najnaprednija grupa podeljena je 1983. u dve: po III i po IV stepenu. Vazdušnu borbu piloti su uglavnom uvežbavali u





*Spektar naoružanja aviona koje se koristi pri napadu na zemaljske ciljeve*



*Dejstvo sa NRZ munja 128 mm*

126. i 127. eskadrili. Uporedo su organizovani kursevi letenja u IFR uslovima i noćno letenje. Ponovnim ulaskom 128. eskadrile u puk, broj pilota je sa 45–50 porastao na skoro 90. Kod 126. i 127. lae bilo ih je 23–25, nešto više kod 128. lae – 30 i oko 10 u Komandi puka. Ta brojka se menjala uglavnom

zbog fluktuacije pilota (oko 10% otišlih i pridošlih iz novih klasa VVA). Tih godina obično je iz svake klase dolazilo po 4–5 pilota.

Tokom 1982. godine u puku je obavljena preobuka na *MiG-21 bis* osam grupa, sa ukupno 51 pripadnikom Palestinske oslobodilačke organizacije, što je bilo u kursu tadašnje spoljnopolitičke orijentacije Jugoslavije.

Posebna novost od 1982. godine bio je početak obuke pilota u dejstvima novim ubojnim sredstvima. Reč je, pre svega, o britanskoj kasetnoj bombi *BL-755*, za koju su svi piloti postepeno osposobljavani bombardovanjem iz brisućeg leta, na poligonu sa primenom osnovnog manevra za njeno odbacivanje. Pokazno gađanje na poligonu Čenta izvedeno je nevođenim raketama *S-24* i *munja (128 mm)*, *PLAB-350* i sa 4 x *FAB-250* i pomenutom *BL-755*. U tom razdoblju svi piloti su bili osposobljeni za različita gađanja na školskom i taktičkom poligonu do sastava eskadrile, primenom osnovnog i složenog manevra. Narednih godina uvežbavano je dejstvo iz topa, klasičnim bombama, raketnim lanserom *UB-16* i raketama *HVAR*, da bi od 1984. otpočela masovnjia obuka na nevođenim raketama *S-24*, *munja*, bombama



PLAB-350 i kasetnim bombama BL-755. Na školskom poligonu rezultati su bili nešto bolji od dejstava na taktičkom poligonu. Uglavnom su svi piloti bili osposobljeni za upotrebu klasičnog asortimana, a oko dve trećine na novouvedenim sredstvima.

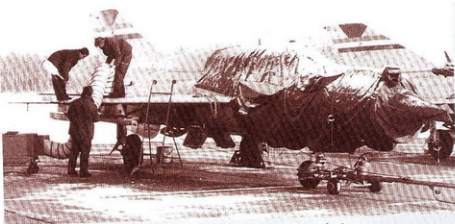
Početkom juna 1982. posle preleta na relaciji SSSR – Mađarska – Batajnica, puk je primio 13 novih aviona MiG-21bis, od kojih 10 verzije bis-K (L-17K) sa neznatnim razlikama od bazične varijante (sa uređajem LAZUR), ali i nekoliko dvosednih NL-16. Po njihovom uvođenju u stroj i 128. eskadrila je prenaoružana sa L-17K, a 204. puk je predao prištinskom puku 7 L-17 i dva NL-16. Ispravnost aviona za letenje u tom vremenu kretala se između 94%–95%, a 1984–1985. pala je na 92%. Pored aviona L-17 i dvosednih verzija NL-16 i NL-12, u puku su uvek bile i po jedna od dve utve 66 (V-51).

Tokom 1983. uvedeno je novo sredstvo u naoružanje puka: sovjetska vođena raketa tipa R-60. Grupa tehničara preobučena je te godine za tu raketu u SSSR, a po ustaljenoj metodi, potom je organizovan kurs za oružare iz 204. i 83. puka u Batajnici.

Tokom tih godina nastavljeno je održavanje dostignutog stepena obučenosti starijih pilota i osposobljavanje mladih. Sa matičnog aerodroma puk je izvodio vežbe u okviru 11. divizije PVO i to sa 250. raketnom brigadom i Prvim pukom VOJIN. Nekoliko manjih vežbi izvedeno je sa Kopnenom vojskom. Eskadrila je izvela aerodromske manevre na aerodrome Kraljevo i Tuzla (svake godine od 1980. do 1985) – sa kojih su najčešće izvodene eskadrilske taktičke vežbe, Zemunik (1980. i 1983. – osvajanje aerodromskog manevra, 1984. – ispitivanje metanja), Bihać (na koji je radi raketiranja na poligonu „Dugi otok”, 1981. godine na četiri



Avion 17169 u pripravnosti



Odmrzavanje aviona u 126. lae u zimskim uslovima

dana prešao čitav 204. puk), Pleso (1982. godine puk je imao angažman u sklopu združene taktičke vežbe zagrebačke 15. divizije PVO), Mostar (usvajanje aerodromskog manevra 1983.) i Titograd (dežurstvo 1984. raketiranje 1985). Tokom 1985. godine lovačka avijacija je prvi put sletela na neposredni ratni aerodrom Sjenica. Novi kvalitet usvojen 1981. predstavljao je noćni prelet na aerodrome kao i povratak na matični aerodrom, takode noću. Naredne godine izvedeno je raketiranje sa matičnog aerodroma do krajnjeg taktič-





Starešine VTsI 204. puka, koje su učestvovalе u pripremi aviona za let na poslednjoj paradi u socijalističkoj Jugoslaviji, 9. maja 1985. godine

kog radijusa, sa letom u složenim meteorološkim uslovima. U okviru kontrole Glavne inspekcije narodne odbrane (*Tisovac 82*), dejstvovalo je po poligonima „Orel” i „Tisovac” na krajnjem taktičkom radijusu, sa 24 dejstva, za koji je dobijena ocena 4,50. Iako je veći na pilota prvi put dejstvovala na tim poligonima, GINO (Generalna inspekcija narodne odbrane) ocenila je puk sa 4,02 i proglasila ga za najbolji u 11. dPVO. Ista inspekcija je 1985. godine puku ponovo dala vrlo dobru ocenu.

Puk je učestvovao sa 127. lae i na poslednjoj velikoj združenoj taktičkoj vezbi *Jedinstvo 83*, organizovanoj na poligonima u centralnoj Makedoniji. Za tu priliku lovci iz Batajnice su prešli u Prištinu i na Skopski Petrovac. Iste godine sa Batajnice je izvedeno 50 dejstava na krajnjem taktičkom radijusu, do poligona „Bar” i nazad. Od 1983. tu se gađalo i na vučenu metu, ali su to uglavnom činili stariji i iskusniji piloti.

Tokom osamdesetih godina dvadesetog veka jugoslovenska lovačka avijacija (osam eskadrila, tri puka) brojala je oko 160 aviona, od kojih je najsavremenijih bilo 85, varijante *bis (L-17)*. U eskadrilama je bilo po 16 aviona, sa oko 26 pilota, tako da je ukupno bilo 211 raspoloživih pilota, prosečno 1,3 prema jednom avionu. Jugoslovenski planeri su želeli da taj odnos podignu na 1,6 prema 1, što je bio odnos u vazduhoplovstvu zemalja NATO. Dovodenje lovačke avija-

cije u najviši stepen gotovosti jačine 6–9 lovaca bilo je za 15 minuta, sa 30 aviona oko 60 minuta, a celokupne snage za oko 180 minuta od znaka uzbune. U 1985. godini planeri RV su ocenili: „Prema sadašnjem stanju borbene gotovosti – lovačka avijacija je u mogućnosti da izvrši oko 550 avio-poletanja dnevno sa efektom oko 60–70 oborenih aviona.” Lovачke eskadrile izvodile su dnevna i noćna gađanja u vazduhu sa projektilima vazduh–vazduh *K-13*, *K-13M* i *R-3R* na poligonu „Dugi otok”. Primer intenzivne obuke u raketiranju vazdušnih ciljeva su pokazatelji 204. puka iz 1985. godine: raketiranje vazdušnih ciljeva obavilo je 67 pilota, raketama *K-13*, *K-13M* po meti *RM-3B* i *SAB-100*, i raketama *R-3R* na mete *TRX* i *M-6* danju i noću. Te godine lansirano je 96 raketa (od kojih 16 *R-3R*).

Na paradi povodom Dana pobeде 9. maja 1985. u Beogradu pripadnici 204. puka učestvovali su u paradnom naletu u grupi od 12 pilota. To su bili: Ljubiša Veličković – koji je vodio taj podesalon, Mirčeta Jokanović, Mate Vulić, Jovan Cvetković, Željko Pintarić, Vlaja Miletić, Ante Radoš, Slobodan Ninić, Dušan Ninkov, Dragan Grgurević, Hajrudin Hodžić i Predrag Milutinović. Zbog gužve koja je stvorena od premeštenih jedinica, vezbanja letачkog programa i drugih pretparadnih aktivnosti, 128. lae je premeštena na aerodrom u Kraljevo.





*Pripadnici 204. puka na Aerodromu Golubovci:  
Cigrovski, Panović, Đurđević, Rakić i Milić*



*Piloti 128. eskadrile: Medić, Tufekčić, Vladisavljević i  
Cvetković pored svojih L-17*



*Palestinski piloti na preobuci 1982. godine*





*Babi, Emeti, Jovanović,  
Veličković, Rončević,  
Mendaš, Ninkov,  
Milutinović, Jeremić,  
Đukanović, Veličkov, Radoš,  
Puškarica, Gvozdenac,  
Arizanov, Đukić i Jelenić*

*Zastavni vod na proslavi  
Dana RV i PVO 1986. godine*

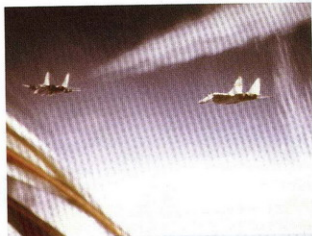






## UVOĐENJE MiG-29 U NAORUŽANJE

Reorganizacija u februaru 1986. godine bila je početak poslednje etape razvoja RV i PVO u socijalističkoj Jugoslaviji. Na osnovi procena o mogućnostima PVO i napadne avijacije, formiran je još jedan korpus i ukinuta divizija PVO. Preraspodelom dela jedinica formiran je Prvi korpus RV i PVO, čija je odgovornost bilo centralno vojište u središnjem delu zemlje. Ta komanda je nastala preformiranjem Komande 11. dPVO. Korpusi RV i PVO (ukinut je dotadašnji naziv „vazduhoplovni“, jer su ti korpusi objedinjavali sve vrste jedinica kojima je taj vid raspolagao) sastojali su se od jednog lovačkog puka, 1–2 raketnog puka – brigade, 1–2 brigade za podršku, jedne transportno-helikopterske brigade, jednog puka VOJIN, oko pet vazduhoplovnih baza i po jednim bataljonom veze, inženjerije i elektronskog izviđanja. Namena Korpusa bila je protivvazдушna odbrana teritorije i grupacija snaga na pojedinom vojištu, odnosno vazдушna podrška snaga Kopnene vojske ili Ratne mornarice. Naš 204. puk je tom reorganizacijom postao deo Prvog korpusa RV i PVO. Zadaci se, međutim, nisu razlikovali od ranijih. Novosti su bile te što su sada neki od aerodroma na kojima su puk i njegove eskadrole izvodile aerodromske manevre i vežbanja bili u sastavu drugih korpusa, i to što su od druge polovine te godine započete pripreme za preobuku i prijem novih lovacva MiG-29.



*Uobičajen let – iz neuobičajene perspektive...*

Tokom 1986–1989. pojačana je praksa da se borbene eskadrole nakratko premeštaju u okviru aerodromskog manevra svoga korpusa. Razne vežbe bile su dobar razlog za premeštanje avijacije: *Udar 88, Snaga 88, Deneb 89*. Nije bilo neobično da se *MiG-ovi* iz Bihaca vide u Cerklju, a *orlovi* iz Cerklja u Puli, *game* iz Ladevaca u Batajnici, *MiG-ovi* iz Batajnice u Mostaru ili Tuzli itd. *MiG-ovi* su operisali i sa aerodroma B kategorije, kakav je bio Udbina, ili mešovitih aerodroma, Dubrovnik ili Sarajevo. Cilj je bio da se aerodromske službe pripreme za prihvatanje avijacije različite od one koja je uobičajeno bazirala na aerodromu. Puk



*Sastav 128. eskadrole u Mostaru 1989. godine. Stoje: Milošević, Miličević, Grgurević, Vladislavljević, Perišić, Radosavljević, Cigrovski, Sitar, Jelinić, Planić i Moguš. Čuče: Mišević, Matavulj, Milenković, Đurđević, Majstrovic, Radoš i Kuzmanović.*



je najveći deo aerodromskih premeštanja tih godina izvodio u okviru teritorije Prvog korpusa (Tuzla, Sarajevo, Mostar, Split), uz standardno prebacivanje na aerodrome Zadar i Titograd radi raketiranja ciljeva u vazduhu. Prebacivanje se izvodilo po eskadrilama; neretko dok se jedna eskadrila nalazila na jednom aerodromu, druge dve su bile na drugim aerodromima. Izvedeno je raketiranje na krajnjem taktičkom radijusu aviona, poletanjem sa Batajnice, preletanjem do poligona na moru i povratka na Batajnicu. Kako je Prvi korpus postao odgovoran i za središnji deo jadranskog pomorskog vojišta, od 1987. godine počinje osposobljavanje (prvih 20) pilota za dejstva po ciljevima na moru.

Godine 1986. svaka eskadrila izvodila je po dve taktičke vežbe. Pojedinačne aktivnosti su bile mnogobrojne:

– 126. eskadrila učestvovala je na vežbi jedinica Kopnene vojske, štitici ih pri nasilnom prelasku Save, sa 12 avio-poletanja, te u združenoj taktičkoj vežbi Prvog korpusa Ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane sa aerodroma u Sarajevu, te zadatkom zaštite Sedme armije, sa 17 avio-poletanja, a potom na združenoj taktičkoj vežbi Petog korpusa Ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane, sa 23 avio-poletanja sa Plesa;

– 127. eskadrila izvodila je eskadrilsku taktičku vežbu na aerodromima Split (u sadejstvu sa snagama mornarice) i Mostar, u okviru Korpusa, danju i noću. Zatim izvodi taktičko uvezbavanje sa samohodnim raketnim pukom naoružanim sistemom *Kub*, i u pokaznoj vežbi, u čast posete mađarskog ministra odbrane;

– 128. eskadrila učestvovala je u vežbi *Hatarica 86* i vežbi sadejstva sa Kopnenom vojskom u rejonu Deliblatske peščare u okviru posete ministra odbrane Kuvajta.

Elementi vazdušne borbe tokom obuke ostali su isti. Presretanje se izvodilo danju, noću, u svim meteorološkim uslovima, sa težištem na malim visinama i klasičnom navođenju (59%). Na vrlo velikim visinama nije ih bilo mnogo, a razlog su bile i loše mogućnosti stanica za navođenje. Slabije se uvezbavao slobodni lov (11%). Presretanje se izvodilo na pravcima sever-severoistočno. Formacije u kojima se vežbala vazдушna borba bile su par-odeljenje, gde je ukupno osposobljeno 65-67 pilota (tokom 1986-1987).

Osposobljenost za gađanje i raketiranje ciljeva na zemlji bila je znatna stavka u obuci. Najviše se vežbalo na poligonu „Čenta“, ali su intenzivna aktivnost i premeštanja uticali na porast vežbi gađanja na poligonima i u okviru ostalih vežbi. To se posebno odnosi na poligone na moru (Premuda, Crevanj, Tramerčica). Svi stariji piloti održavali su trenauz prema tom ele-



*Grupa pilota koja je 1987. završila preobuku u SSSR na avionu MiG-29: Milutinović, Kulačin, Jakopčić, Miletić, Medaš, Matanović, Maksimov i komandant puka Veličković. Čučić: Bugarinović, komandir 127. lae Hodžić, Babi, doktor Janjušević i Jokanović.*



*Sastav VTS koji je bio na preobuci za MiG-29 u Sovjetskom Savezu, 1987. godine*

mentu, a osposobljenost pilota bila je do formacije eskadrile.

U jesen 1986. godine puk je dobio privilegiju da bude određen za prvu jedinicu koja će primiti avione najnovije generacije tipa *MiG-29* (u RV i PVO označen *L-18*). Posle 25-godišnjeg korišćenja aviona *MiG-21*, raznih verzija, puk je trebalo da primi novi avion iz Mikojanovog biroa: *MiG-29*. Polovinom septembra 1986. počeo je kurs ruskog jezika za 14 pilota i 30 tehničara radi preobuke na avion *MiG-29*. Prve pri-



preme su završene 20. februara 1987, a od 29. juna do 26. septembra 1987. tekla je preobuka na novi lovac. Dvanaest pilota upućeno je u Lugovaju, SSSR, a 28 tehničara na obuku u Frunze. Pilotsku grupu je predvodio potpukovnik Ljubiša Veličković komandant puka, a u njoj su bili potpukovnik Valerij Bugarinović, major Hajrudin Hodžić, kapetani I klase: Vlaja Miletić, Željko Mendaš, Petre Maksimov, Predrag Milutinović, Ljubiša Kulačin, Ivica Jakopčić i kapetani Željko Babi, Mirčeta Jokanović i Slavko Matanović. Posle njihovog povratka započeli su kursevi preobuke na Batajnici.

Prva dva aviona *MiG-29* stigla su u Jugoslaviju 24. septembra 1987. godine. Prvi isporučeni primerici bili su dvosedci. Oni su doleteli bez oznaka, pa su tehničari naknadno ucrtali oznake RV i PVO i evidencijske brojeve (18301, 18302). Prvi letački dan na njima, kako je ostalo zapisano, bio je 20. oktobar. Glavna količina – 14 jednoseda, stigla je u dve grupe 22. i 28. de-

cembra iste godine i označena evidencijskim brojevima od 18101 do 18114. Prva i, pokazalo se, jedina eskadrila s tim tipom u Jugoslaviji postala je 127. eskadrila. Tada je na njenom čelu bio major Hajrudin Hodžić. Tu eskadrilu je u januaru 1988. posetio savezni sekretar za NO admiral Branko Mamula, a 30. juna iste godine članovi Predsedništva SFRJ sa predsednikom Raifom Dizdarevićem na čelu.

Taj avion elegantnih linija i još većih mogućnosti pridobio je simpatije pilota i tehničara u čitavom vazduhoplovstvu. Pilot kapetan I klase Mirčeta Jokanović ovako opisuje novi lovac: „Sve one već poznate čari letenja sa dolaskom na ovaj avion doživeo sam ipak drugačije. Na primer, piloti će shvatiti šta znači osećaj kada se avion u stratosferi ponaša kao da leti na malim visinama, ili kad se za samo nekoliko sekundi od puštanja kočnica nađe u vazduhu i posle nepunog minuta penjanja stigne na visinu od 11 hiljada metara.”



*Prvoisporučeni avioni MiG-29 u Jugoslaviji bili su dvosedci označeni NL-18. Avioni su doleteli na Batajnicu bez ikakvih oznaka, 24. septembra 1987. godine.*



Godine 1988. završena je preobuka još sedam pilota (Božidar Stevanović, Branislav Petrović, Božidar Martinović, Dragan Nedeljkić, Slobodan Kužet, Ante Jurišić, Obrad Puškarica, Dragi Arnaudovski) i 32 starešine VTS, a u 1988/1989. 12 pilota (Mate Vulić, Jovica Nikolić, Nebojša Đukanović, Dragan Ilić, Iljo Arizanov, Nebojša Nikolić, Slobodan Perić, Abdul Emeti, Jasmin Spahić, Mladen Crnički, Marko Živković, Sead Alagić). U narednim godinama piloti su potpuno usvojili taj tip leteci u svim uslovima. U Jugoslaviji su izvođena presretanja u saradnji sa VOJIN i delimičan aerodromski manevar, gađanja iz topa u vazduhu tokom 1988. godine, odnosno raketama v-v u SSSR-u 1989. godine - dok su neke susedne zemlje tek primale taj tip. Evo kako je tekao taj proces: 1988. godine 127. lae avionima MiG-29 započinje aerodromske manevre i javna predstavljanja novog lovca: MiG-29 je predstavljen javnosti na velikom aeromitingu u Zagrebu, a potom i u Batajnici u maju 1988. godine. U okviru drugih aktivnosti njeni avioni bili su u Bihaću, Prištini, Zadrju, Titogradu, Skoplju i Tuzli. Dvadeset devetke su učestvovali i na tri vežbe borbene gotovosti - na Manjači, Krivolaku i Kalinoviku. Izvedena su i prva gađanja iz tog aviona dejstvom na krajnjem taktičkom radijusu na poligonu „Krivolak“. Pripadnici vazduho-



*Članovi Predsedništva SFRJ na čelu sa Raifom Dizdarevićem i vojni vrh prate izlaganje komandanta puka Veličkovića o mogućnostima aviona MiG-29, na njegovom prvom javnom prikazivanju u hangaru, proleće 1988. godine*

plovnotehničke službe usvojili su i drugi stepen održavanja tog aviona. Tokom 1989. izvedena su prebacivanja na aerodrome u okviru korpusa: Tuzla i Mostar. Gađanje vazдушnih ciljeva u SSSR obavljeno je na poligonu „Ašaluk“ od 19. do 26. avgusta, sa tri aviona.

Gađanje raketama R-60 i R-73, te iz topa GŠ-30 izveli su piloti Vlaja Miletić, Željko Mendaš i Mirčeta Jokanović. Za rezultat 4,66 dobili su pohvalu od komandanta RV i PVO general-pukovnika Antona Tusa. Na tom avionu u Jugoslaviji, na poligonu „Čenta“, izvođena su fiktivna dejstva, bez vazdušne borbe, osim u toku MPV „Borba LA protiv LBA“, gde su učestvovali MiG-ovi 21 i 29. Konačno, 1990. godine održani su kursevi noćnog letenja i gađanja vučene mete za grupu pilota sa tog aviona. Tom prilikom gađani su ciljevi u vazduhu (29 letova).

RV i PVO bilo je prvo evropsko vazduhoplovstvo s tim tipom aviona, a vazduhoplovstva Varšavskog pakta dobila su ga 1988-1989. godine i kasnije. Procene iz tog vremena (1989) govorele su da lovačka avijacija raspolaze dovoljnim borbenim mogućnostima



*Jugoslovenski tim i njihovi sovjetski domaćini na gađanju ciljeva u vazduhu, na poligonu Ašaluk 1989. godine. Posle gađanja, piloti Hodžić i Jokanović sa sovjetskim kolegama.*





*Letački dan u 127. eskadrili*



za dejstva u osnovnoj nameni. Međutim, oprema aviona: radari i rakete vazduh-vazduh znatno su zaostajali za opremom i naoružanjem lovaca u svetu i kod mogućih agresora. Kapaciteti VOJIN u automatizovanom navođenju avijacije bili su ograničeni, što je značilo da bi u slučaju rata bilo još manje uspeha u patroliranjima, preusmeravanjima ili samonavođenju na ciljeve. Zaostajanja lovačke avijacije za pojedinim susedi-ma konstatovano je još sredinom osamdesetih. Ono je donekle prevaziđeno uvođenjem lovca MiG-29, koji je bio i znatan modernizacijski pomak za celo RV i PVO. Samo je njegov radar I-019 imao domet 95 km, s mogućnošću da prati nekoliko ciljeva i gađa dva u isto vreme.

Opremljenost lovačke avijacije nije mogla da prevaziđe neke od problema kakvi su bili: radari ili rakete vazduh-vazduh, koji su bili slabijih mogućnosti i malog dometa, dejstvo lovaca izvedeno je samo iz zadnje polusfere cilja, što je umanjivalo borbene mogućnosti snaga LA. Sredinom 1987. na avionima MiG-21 u jugoslovenskom naoružanju bili su radari RP-21 dometa 20 km (na 52 aviona) i RP-22SMA dometa 30 km (na 82 aviona). Oba radara su te godine ocenjena kao radari „starije generacije bez mogućnosti osmatranja nadole“. Za dejstvo po ciljevima u vazduhu pored topa od 23 mm, ti avioni su raspolagali raketama v-v, čija je daljina lansiranja u granicama 0,2–15 km. Rakete sa toplotnim glavama za samonavođenje (K-13, K-13M, R-60) omogućavaju dejstvo po ciljevima u vazduhu samo u povoljnim meteorološkim uslovima (van oblaka) danju i noću, a rakete sa radarskom glavom za samonavođenje (R-3R) i u oblacima. Dejstva su bila moguća samo prema zadnjoj polusferi cilja. Avioni verzije L-15 mogli su da nose samo po četiri rakete, a 30 aviona L-17 bili su sredinom osamdesetih godina dvadesetog veka modifikovani da nose i do šest raketa R-60 za blisku borbu. Starije verzije nisu bile opremljene uređajima za instrumentalno navođenje. MiG-ovi su tako zaostajali za nekim tipovima lovaca mogućih napadača i u nosivosti, taktičkom radijusu i vremenu ostanja u



Igor Skerbiš, Sabahudin Tufekčić, Predrag Milutinović, Ivica Jakopčić (stoje), Iljo Arizanov i Sead Alagić (čuče)

vazduhu, te mogućnostima za protivelektronsko dejstvo u slučaju da su radarski ozračeni.

Imajući u vidu taktičko-tehničke odlike naših lovaca, borbene mogućnosti lovačke avijacije u borbi za prevlast u vazдушnom prostoru bile su relativno skromne. Avioni MiG-21 biće inferiorni u odnosu na lovačke u naoružanju susednih zemalja u pogledu letnih, a posebno vatrenih mogućnosti. Upotreba LA za borbu protiv krstarećih raketa, pogotovo noću, „gotovo je isključena“. Jedan od glavnih problema u lovačkoj avijaciji bio je nedovoljan broj automatizovanih navođenja na težinsim i verovatnim pravcima upotreba. „Ovo će biti i više izraženo pri narušavanju sistema VOJ, koje se može očekivati.“ Broj aerodroma u cen-



**Ž**iva Novakov, pilot 23. klase VVA, zamalo je postao vinovnik pomalo tragikomičnog lanca okolnosti. Kao pratilac u paru leteo je na poligon „Centa“ da bi gađao iz topa, raketirao zrnina kalibra 57 mm i na kraju bombardovao cementnim školskim bombama. Dejstva je trebalo obaviti u tri borbena naleta: bombama, zrnima i na kraju iz topa. Prva dva naleta protekla su normalno, ali Novakov je primetio da mu je voda odmakla posle uvođenja aviona u krug za dejstvo iz topa. U takvim slučajevima se odstojanje smanjuje „sećenjem“ u zaokretu, što je Novakov i učinio. Misleći da će zbog zaoštaka u odnosu na vodu zakasniti sa procedurom, odlučio je da odmah uključi električni prekidač –



osigurač topa, koji se inače kasnije uključuje. Iznenađeno je gmljavina topa i granate zaparala nebo i rafal je protresao čitav avion. Bez repetiranja i priuška na bojno dugme top je nekontrolisano sešao granate. Novakov je prbrano zaključio da je u pitanju kvar i odmah isključio prekidač i prekinuo vatru. Lei je dalje protekao normalno i po planu. Ubrzo potom sugla je informacija iz sela Sakule, koje se nalazi uz sam poligon, da su granate završile u njivi nedaleko od tri osobe koje su obavljale poljske radove. Osobe nisu povređene. Novakov je zbog toga pozvao svoju baku koja je živela u tom selu i ispričao joj je šta se dogodilo. Zaprepaščen, nasmejao se kada je čuo odgovor: „Pa zar, sinko, babu da ubijes, pa šta je tebi baka skrivila?!“ Granate su završile tik pored njegove bake, tetke i teće, koji su obrađivali zemlju. Raspoložen zbog srećnog ishoda, ispričao je kolegama šta se dogodilo, ali to je bila greška! Danima su zbijane sale na njegov račun, jer, kako su kolege zaključile, „ni-je uspeo da naprećac dođe do nasledstva“.

tralnom delu zemlje nije zadovoljavao potrebe lovačke avijacije, što je ograničavalo manevar, neprekidnost dejstava i postojanost baziranja. Mirnodopski aerodromi 83. i 204. puka bili su sa relativno malom dubinom. Odnos avion-pilot bio je 1:1,3, što je bilo niže od zadatog odnosa 1:1,6. Projekcija oko 150–160 potrebnih lovaca, prema tadašnjim planerima, bila bi naorušana 1994–1998. godine, kada se predviđalo da će broj pasti na manje od 100 aviona, ako ne bude novih nabavki lovaca. Za tu svrhu predlagana je modernizacija nišansko-navigacijske opreme i naoružanja aviona MiG-21bis, donošenje konačne odluke o programu novog aviona kako bi se pravovremeno planirala i obezbedila popuna novim lovcima i razmatranje mogućnosti nabavke još jedne eskadrile aviona kategorije MiG-29 ili njemu sličnih tokom 1995–2000. radi održavanja borbenih efektila lovačke avijacije na potrebnom nivou do uvođenja u naoružanje novog višenamenskog nadzvučnog aviona.

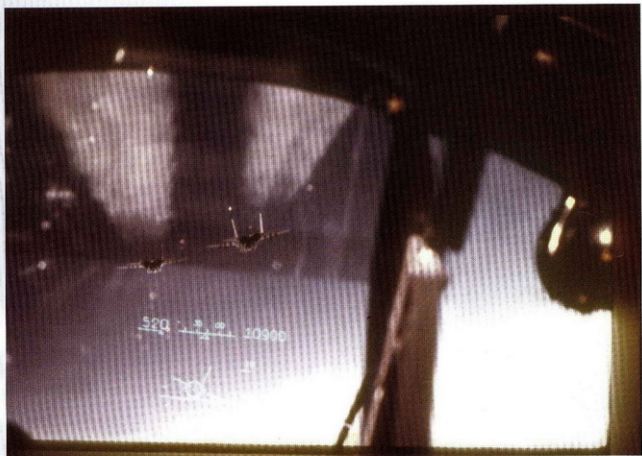
Narednih godina, do rata na prostorima SFRJ, sve tri eskadrile 204. lovačko-avijacijskog puka osposobljene su za dejstva sa svim ubojnim sredstvima i primenom složenih manevara, kao i za dejstva na moru. Posebno je značajna bila vežba Deneb 89, od 27. do 31. maja, koja je pokazala mogućnosti lovačke avijacije u dejstvima po ciljevima na zemlji. Prvi korpus igrao je ulogu crvene strane. Izvodila su se dejstva na poligonima širom zemlje. GRB i presretanje na krajnjem taktičkom radijusu. U toj godini planirani nalet ostvaren je 100%, a presretanja čak i više: 140% noć PMU (povoljni meteorološki uslovi) i 126% noć SMU, odnosno ukupno 127% naredne godine! Prosečno je bi-

lo po 36 presretanja po pilotu (u narednoj godini 40). Ipak, u dokumentima Komande korpusa konstatovano je da je zbog nemogućnosti VOJIN da ostvari navođenje ostvareno 62% plana za taj puk. Od 1989. češće je primenjivano automatsko navođenje, broj letova je uravnotežen i dostignut je visok nivo obučenosti (1990). Presretanja za se izvodila u svim uslovima, danju i noću, na manjim i srednjim visinama. Na taktičkoj obuci postignuta je osposobljenost za dejstva u vazduhu do nivoa eskadrile u svim vremenskim uslovima, a kao izuzetna ocenjena je osposobljenost za dejstva po ciljevima na zemlji u sastavu eskadrile, složenim manevrima i različitim asortimanom.

Pilotska takmičenja, koja nisu održavana od 1963. godine, obnovljena su 1989. na odusevljenje mnogih vazduhoplovaca. Takmičenje za najboljeg pilota, sa nazivom Uspeh 89, održano je 23–27. oktobra 1989. na Aerodromu Zemunik, a svaku od borbenih avijacijskih eskadrila predstavljala su po dva pilota i dva aviona. U tom takmičenju 204. puk su predstavljali piloti Milenko Pavlović i Sead Oćuz. Pobjednik u kategoriji lovačke avijacije bio je kapetan Milenko Pavlović.

U toku 1990. godine objavljena je još jedna manja reorganizacija, sa težnjom smanjenja vida plan Jedinstvo 2 i Jedinstvo 3. Najveće promene bile su u sastavu Prvog korpusa RV i PVO (smanjenje ljudstva za 15%). U okviru ove reorganizacije rasformirana je 128. lovačka avijacijska eskadrila. Najveći deo sastava premešten je u 126. eskadrilu, dok je nekoliko pilota upućeno na preobuku za novi supersonik (Milenko Pavlović, Igor Skerbiš, Dragan Vladislavjević, Rade Randelović, Sa bahudin Tufekčić, Miroslav Vidaković).



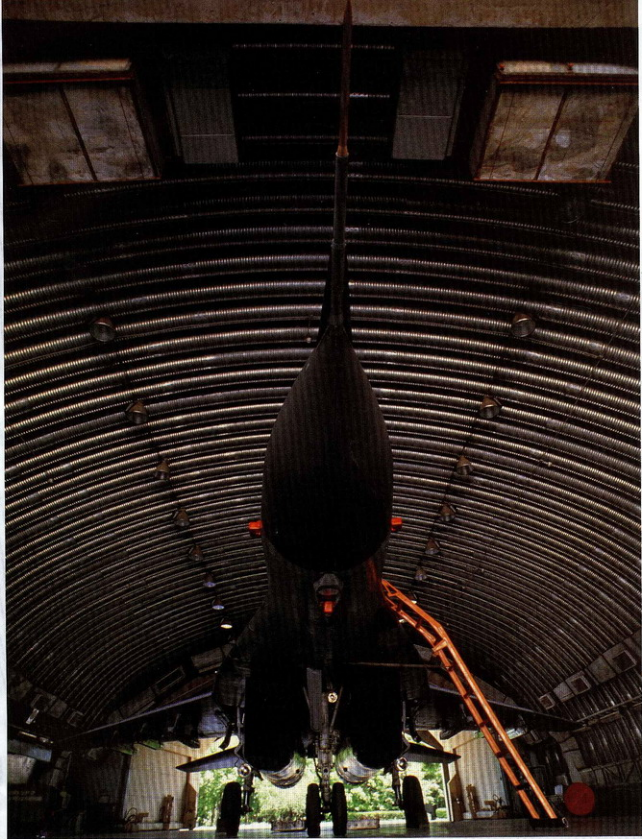


*Par aviona MiG-29  
snimljen iz kabine.  
Fotografije je tokom  
leta snimio Mirčeta  
Jokanović.*











## U ISKUŠENJIMA DEVEDESETIH

U armijskoj javnosti je od 1989. stalno apelovano na „očuvanje idejno-političkog jedinstva“ i „odbranu suvereniteta SFRJ“. Postavljena su pitanja: Kako sačuvati jedinstvo? Kako se odbraniti od negativnih uticaja? Pokušaj zadržavanja partijske organizacije delovanjem stranke SK–Pokret za Jugoslaviju učinio je da se samo neznatan broj vazduhoplovaca priključi toj novoj i kratkotrajnoj političkoj organizaciji. Političke teme postale su svakodnevica uprkos naredbama o zabrani bilo kakvih političkih rasprava. Jedni su bili oštro protiv secesionista, ili protiv opozicije u Srbiji, drugi su branili pravo svojih republika ili „glasno“ ćutali. Veći deo je ipak očekivao da se političari dogovore. Godine 1991. došlo je do secesije i nastala eksplozija rata. Zbog svoje prirode vid RV i PVO je vrlo rano prošao kroz incidente. Naoružavanje republičkih paravojnih formacija, ali i sve veće raspoloženje za razbijanje Jugoslavije doveli su do prvih oružanih incidenata. Nove vlasti u Sloveniji i Hrvatskoj pratile su aktivnosti vazduhoplovnih snaga u njihovim republikama. Stvari su išle svojim tokom: ubrzo je usledila odluka o proglašenju nezavisnosti Slovenije, posle koje je sukob bio pitanje časa.

U 204. puku, u mesecima pred eksploziju sukoba, izvođena su dejstva po ciljevima na zemlji i uvežbavani taktički postupci na poligon Čenta složenim manevrima i u velikim grupama. Izvođena su presretanja u skladu sa dostignutim stepenom obuke, i to 2/3 klasično i 1/3 slobodnim lovom. U proleće te godine puk je izveo samo jednu vežbu u martu, u sklopu obuke za GRB ciljeva na zemlji. Za 1991. godinu predviđeno je bilo gađanje vazdušnih ciljeva u SSSR za 127. eskadrlu. Zadatak je bio da se podigne nivo obučenosti pilota na avionima MiG-29, sa težištem na presretanju iz prednje polusfere i na malim visinama, uz instrumentalno navođenje i slobodnim lovom. Za 126. eskadrlu posebno je bilo bitno da nastavi osposobljavanje za dejstva po objektima na moru.

Naredbom Komande RV i PVO od 25. juna 1991, sve jedinice su prevedene u punu borbenu goto-



*Načelnik staba 5. VaK-a pukovnik Ljubomir Bajić, komandant 204. lap-a potpukovnik Branislav Petrović i komandant 5. VaK-a general-major Živan Mirčetić*

vost. Upućen je poziv svim starešinama da se sa godišnjeg odmora vrate u jedinice.

U sukobe na tlu Jugoslavije puk je ušao sa dve eskadrije (opremljene avionima tipa L-17 i L-18), kojima je od 25. avgusta 1991. dejstvovao iznad teritorije Slovenije. Do 31. decembra puk je preduzeo 568 borbanih letova, od kojih sa upotrebom naoružanja 476, a ostalo su bila izviđanja teritorije i komunikacija. U 147 letova (26%) ispoljeno je dejstvo hrvatskih snaga po avionima 204. puka prenosnim raketama ili iz PA topova. U tim dejstvima oštećeno je 13 aviona L-17 i 3 L-18. Od 16 oštećenja, 15 su kategorisana kao nevelika. Uništen je avion (17156), u kome je oboren pilot Miroslav Vidaković.

Sumirajući rezultate, Komanda puka je ukazala na neke odlike učešća u tom neobjavljenom ratu. Recimo, nedostatak planiranih akcija Kopnene vojske uticao je na to da je 80% dejstava puka bilo neplanirano. Više od polovine borbanih letova izvedeno je po posebnom zahtevu, mada ni ta kvalifikacija ne odgovara potpuno, pa se moralo dejstvovati u malim grupama, bez srasrednosti i ešeloniranja. Ako se analizira način upotrebe neprijateljeve PVO, može se zaključiti da je efekat iznenađenja bio slab.



*MiG-29 naoružan raketama vazduh-vazduh R-27, R-73 i R-60*



**R**azličite neispravnosti, od kvarova uređaja do potpunih otoka čitavih sistema tokom leta, deo su letackog poziva. U uputstvima za upravljanje svih tipova vazduhoplova posebno su razrađene vanredne situacije i način reagovanja u slučaju kada stvari krenu kako ne treba. Postupci su utvrđeni do detalja i njihova tačnost može obezbediti povoljan ishod i u naizgled beznačajnim situacijama.

Pilot Đorđe Rakić, miran i tih čovek, doživeo je u karijeri mnogo toga što bi mnoge nateralo da zauvek napuste letacki poziv. Kako sam kaže: „Većina vanrednih situacija koja se nalazi u uputstvima već mi se dogodila, a bilo je i onih kojih u opisima uopšte nema.”

Prilikom jednog poletanja, u najkritičnijoj fazi leta, motor je prestao da radi na visini od 80 metara. Rakić je uspeo da na račun postignute brzine



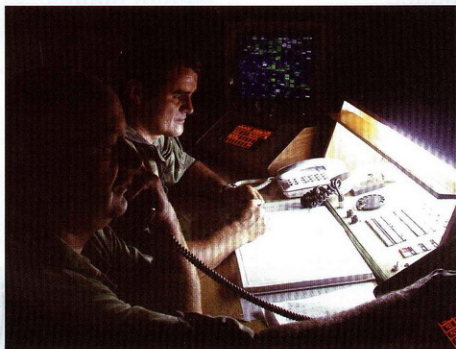
poveća visinu za oko stotinak metara i potraži pogodnu, nenaseljenu površinu iznad koje bi napustio avion katapultiranjem. Kada se uverio da će avion završiti na bezbednom mestu za okolna naselja, napustio ga je i padobranom se prizemljio bez posledica.

Drugi incident dogodio se kada je poleteo prema poligonu „Čenta” sa podvešenim cementnim bombama. Zbog nepoznatih razloga bombe su opale pri poletanju i razbile se o letočno-sletnu stazu, srećom bez posledica. Rakić je nastavio i posle leta vratio se na aerodrom.

Još jedan slučaj vezan je za dejstva na poligonu. Išao je na noćno raketiranje raketnim zrnima kalibra 128 mm. Posle uspešnih dejstava, krenuo je ka aerodromu ne znajući da je jedno zrno ostalo u lanseru. Neposredno posle sletanja, odnosno pri dodiru točkova, raketa je po inerciji iz letela iz lansera i nastavila put pored aviona. Uz veliko varničenje, koje je noću još izraženije, ušla je u Rakićevo vidno polje i nestala u travi pored staze. Viđevši to, iako nije odmah znao šta se događa, usporio je avion i bezbedno odrulao na stajanku.

Nedostajala je obaveštajna priprema o ciljevima, priprema za borbena dejstva bila je kratkotrajna i nepotpuna, nije uspostavljen protok aero-foto snimaka i zadaci su, zbog konspiracije, davani neposredno izvršiocu. Najveći deo oštećenja aviona dogodio se u trenucima kada je traženo hitno dejstvo: mala dubina, snage u direktnom dodiru ili borbi itd. Nije se raspolagalo ni tačnim podacima o učinku i efektima dejstava po protivniku. Piloti nisu bili dovoljno opremljeni, a na avionima nije bilo bacača IC – mamaca.

Iz jedinice je do marta 1992. otišlo osam pilota i tri pripadnika vazduhoplovnotehničke službe. Svi su bili slovenačke, hrvatske ili albanske nacionalnosti. Ti odlasci nisu narušili homogenost kolektiva,



Oficir za navođenje Nastradin i pilot Todorović u Operativnom centru





*Vreme 204. avijacijske brigade: traktor vuče avion MiG-29 (18108) pored aviona jastreb 252. lovačko-bombarderske eskadrile*

ali su unosili nervozu u sastav, a ponekad i sumnju u mogućnost sistema da razrešava novu situaciju.

„Izvršavajući svoju vojničku i patriotsku dužnost, pripadnici 204. lap-a su u nametnutom civilnom ratu na teritoriji bivše Jugoslavije iskazali visok stepen spremnosti, obučenosti i požrtvovanja... O našim delima i opredeljenjima neka sud donesu naredne generacije”, stoji u zaključnom izveštaju puka o borbenim dejstvima 1991. godine.

storu, dobijani su zadaci da se dejstvuje u rejonu severne Bosne. U jednom takvom zadatku, 2. maja u rejonu mosta u Slavskom Brodu, oboren je pilot Slobodan Medić. Napavši most u drugom zalazu, dobio je pogodak i pao na bosansku stranu, koju je tada kontrolisalo Hrvatsko vijeće obrane. U zarobljeništvu mu se potom izgubio svaki trag i on se do danas vodi kao nestao.

Sa aerodroma Bihać 352. izviđačka eskadrila preletela je u Batajnicu 22/23. aprila 1992. godine i od



*Stajanka u predvečerje*



Usastav puka 1992. godine ušao je deo ljudstva i tehnike iz 117. avijacijske brigade (ranije lovačkog puka). Taj puk imao je dugu ratnu i mirnodopsku tradiciju.

U Velikim Radincima je 25. decembra, u okviru sovjetskog 168. GIAP-a, formiran 12. vazduhoplovni lovački puk (VP 88967). Potpuno je osamostaljen od sovjetskog dubljinstva u maju 1945. godine. Naoružan je lovcima tipa jak-1m i kasnije jak-3 (od jeseni 1945), jak-9 (1947) i jak-9P (početak 1948). Tokom rata nalazio se u Velikim Radincima, Nadalju, Klenku, Madarnečki i Lučkom (od 17. maja 1945), zatim prelazi na Pleso do kraja maja, u Ljubljani od 31. maja, i ponovo na Pleso od avgusta 1945. U sastavu je 11. i 42. divizije, a od avgusta 1945, u okviru Treće VLD, u Mostaru od septembra 1945. Zbog krize na severozapadu države, puk se preselio u Novi Sad (proleće 1946), Ljubljani (leto-jesen 1946), zatim ponovo u Mostar (zima 1946–1947), preko Novog Sada i Ljubljane (1947), u Pulu (1947–1948). Preimenovan je u 117. lovački puk 1948. (VP 8215). Puk se nalazio u Puli 1948, Cerklju (1948–1949), Zemunu (1949–1951), Batajnicima (1951–1960), Plesu (1960–1968) i Bihaću (1968–

1992). Proširena u leto 1991. godine ostacima 82. ABR, 117. brigada učestvuje u borbenim dejstvima iznad Hrvatske 1991–1992, i zatim iznad BiH 1992. godine. Posle povlačenja sa aerodroma kod Bihaća u Srbiju, brigada je rasformirana. Puk je bio u sastavu 44. divizije (1948–1959, sa jednim prekidom, 1949. godine, kada je bio samostaljan posle prelaska na aerodrom kod Zemuna), zatim Peti vazduhoplovni korpus (1959–1964), Peti vazduhoplovni korpus (1964–1966), 15. dPVO (1966–1986) i Peti korpus RV i PVO (1986–1992). Naoružan je avionima jak-9P (1948–1950), S-49A (1950–1953), F-84G (1953–1956), F-86E (1956–1963), F-86D (1961–1968) MiG-21 u verzijama F, PFM, BIS, R od 1968. do rasformiranja 1992, te avionima orao I/J-22 i ja-streb (1991–1992).

Komandanti: Sava Poljanec, Đuro Ivanišević, Mile Čurgus (Radovan Daković), Mihajlo Nikolić, Nikola Lekić, Milorad Ivanović, Nikola Milikić, Nikola Mijatov, S. Milesunić, Vladimir Žanović, Nikola Maravić, Ilija Zlatić, Aleksa Ristić, Marko Kulić, Božidar Stevanović, Zijo Varešanović, Vladeta Kostić, Bogdan Mihovilović, Mahmut Skadrak.

narednog dana nalazila se pod komandom 204. lovačkog avio-puka.

Puk je učestvovao i u drugoj fazi sukoba tokom aprila i maja 1992. godine, dejstvujući povremeno delovima (126. lae) i sa aerodroma Željava (Bihać) od 25. aprila do 4. maja 1992. godine. Pošto je JNA napustila aerodrom kod Bihaća i minirala ga, rasformiran je 117. lovački puk. Deo tehnike i ljudstva iz svog bratskog puka iz pedesetih godina u svoj sastav primio je 204. puk.

U razdoblju od 1. januara do 31. maja 1992, jedinice 204. puka obavile su:

- 126. i 127. lae, ukupno 65 borbenih letova, od kojih 25 vatrenih dejstava, a ostalo izvidanja, letova za potrebe PVO i demonstrativnih letova;

- 352. lae, ukupno 74 borbena leta, od kojih 64 izviđačka i 10 vatrenih dejstava.

Prijemom 252. lbae puk je narastao do četiri eskadrile, pa je doneta odluka da se preformira u jedinicu višeg ranga, što je i učinjeno 24. juna, kada je nastala 204. avijacijska brigada.

Tokom 1993–1994. godine brigada je imala zavidnu gamu letelica: od borbenih supersoničnih L-14 (MiG-21PJM), L-14i (MiG-21R), L-15 (MiG-21M),



Pogled na kabinu NL-16 pred poletanje u sumrak





Piloti 252. Ibae Kurjaci sa ušća, pored svojih G-4, 1993. godine

**252. lovačko-bombarderska avijacijska eskadrila** - Formirana 17. jula 1967, kao 525. trenažna eskadrila (VP 5935), za potrebe trenaže Komande RV i PVO, na aerodromu u Batajnici. U najranijem dobu, u okviru VOC-a, a zatim pod komandom KRV. Naoružana avionima F-84G i kurir (1967), T-33A/TV-2/IT-33-A/IV-2A/IT-33A (1971-1983), galeb G-2 (1968-1986), jastreb J-21 (1972-1986), utva 66 (1981-1986) i galeb G-4 (1982-1986). Obavljala je i poslove vuče meta. U septembru 1987. preimenovana je u 252. Ibae na aerodromu u Batajnici. Naoružana je avionima tipa galeb-4 (N-62T i N-62), galeb-2, jastreb, utva-66. Eskadrila je bila pod direktnom komandom Prvog korpusa RV i PVO (1986-1988), zatim je ušla u sastav 701. avijacijske brigade (septembar 1988-1990), posle njenog rasformiranja ulazi u sastav 97. avijacijske brigade (1990-1992), ne menjajući mesto. U toku rata: septembar 1991-maj 1992 - eskadrila



Stroj galebova G-4 252. eskadrile

u b/d deluje samostalno pod komandom Prvog korpusa RV i PVO. Posle završetka rata 252. Ibae, sada sa nazivom „Kurjaci sa ušća”, ulazi u sastav 204. avijacijske brigade (1992-1994).

**352. izviđačka avijacijska eskadrila** - Formirana je u aprilu 1961, u okviru 184. iap, na Aerodromu Pleso. Naoružana avionima RF-84G (1961-1963), IF-86D (1964-1968), MiG-21R, odnosno: L-141, kasnije i L-151 (1968-1997). Premještena je na aerodrom u Bihaću 1968, a 1992. u Batajnicu. U sastavu 184. iap (1961-1965), 16. IABR (početak 1966), 82. ABR (1966-1968), 117. lap (1968-1974, kao 352. Iiae, 1989-1992), samostalna pod Komandom RV i PVO (1974-1989) sa VP 2162, u sastavu 204. ABR (1992-1994), i ponovo samostalna pod komandom RV i PVO (kao VP 3543). Rasformirana je 1997. i postala Treća iao /353. Iae. Učestvovala u borbenim dejstvima 1991-992. Godine 1966. nosila je znak dabra.







*Vazduhoplovni entuzijasta Milan Micevski i mladi pilot Dejan Beda ucrtavaju prvi znak eskadrile na avionu MiG iz sastava 126. eskadrile*

L-17 (MiG-21bis) i L-18 (MiG-29), preko školskih nadzvučnih NL-12 (MiG-21U), NL-14 (MiG-21US), NL-16 (MiG-21UM) i NL-18 (MiG-29U), sve do domaćih borbenih i školskih aviona J-20 kraguj, J-21 i NJ-21 jastreb, V-51 (utva-66), N-60 galeb i N-62 supergaleb! U tom razdoblju je, prvi put od formiranja, jedinica donekle izmenila osnovnu namenu, prerastajući okvire lovačko-presretačke jedinice.

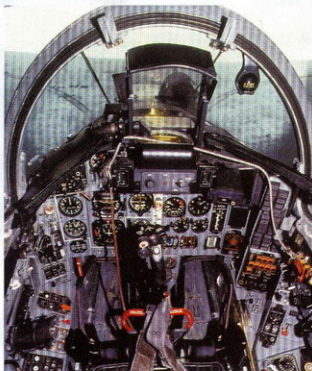
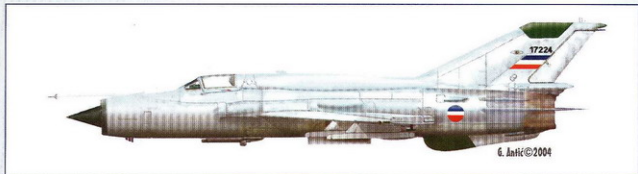
Promene u izgledu jedinica zahvatile su i 204. lap, što se ogledalo u posebnom označavanju i dodeljivanju naziva eskadrilama (126. lae – DELTA, 127. lae – VITEZOVI). Novе амблеме nose na uniformama svi pripadnici puka, a novi амблем 126. lovačke eskadrile ucrtan je i na nosevima aviona MiG-21bis. Po obučенosti, formacijskom sastavu, opremljenosti i vrsti borbene tehnike kojom raspolaže u skladu je s namehom i zadacima koji se pred jedinicu postavljaju, uz želju njenih pripadnika da se proces modernizacije što pre nastavi i uspešno završi.

Grupa pilota entuzijasta iz 126. lae osnovala je 1993. godine zmajarski klub „Delta”. Klub je učestvovalao na nekoliko državnih takmičenja i njegovi članovi, Boško Todorović, Dejan Beda, Nebojša Radojević, Zoran Jokić, Dejan Stanišić, Jovan Stamenković, Aleksandar Piposki, Brane Krnjajić i Blažo Radović osvajaju prva mesta u više navrata. Članovi zmajarskog kluba „Delta” su 1997. godine osvojili prvo pojedinačno mesto i prvo ekipno mesto na takmičenju motornih zmajeva u Bečeju.



*Zmajarski klub Delta rodio se inicijativom pilota puka: oko zmaja vide se piloti Radović, Krnjajić, Ilić, Stanišić, Radojević, Todorović, Piposki i Beda*





Unutrašnjost kabine MiG-29

Trenaža za GRBZC održavana je na poligonu „Čenta” sa svim jedinicama brigade. Osposobljena su 62 pilota za GRBZC do sastava eskadrile i 30 pilota do sastava odeljenja. Te godine izvedene su vežba borbene gotovosti i eskadrilska taktička vežba 127. lae, te ispitivanje skupnih nosača bombi *MBD* na avionima *L-15* i *L-18*. U ratnim događajima na teritoriji bivše Jugoslavije brigada je ostvarivala namenske zadatke, kada su hrvatske snage oborile dva aviona i zarobile dva pilota.

Narednu, 1993. godinu obeležili su aerodromski manevri: deo snaga 126. lae premešten je na aerodrom u Podgorici za potrebe dežurstva, a 127. lae je izvodila je manevre na aerodrome Podgorica, Priština, Kraljevo, Ponikve, Niš. Manevar na aerodrom u Prištini izvela je 352. lae, a 252. lae na aerodrome Podgorica, Kraljevo i Ponikve. Obučena su četvorica pilota Republike Srpske Krajine za letenje na *V-51* i *J-20*. Presretanja su izvođena danju na malim i srednjim visinama, pri različitim vremenskim uslovima, a noću u nepovoljnim vremenskim prilikama na srednjim visinama, uglavnom klasično. U 127. lae presretanja su se izvodila automatskim navođenjem, te slobodnim lovom. Ostvareno je nekoliko letova za potrebe ARJ PVO (avionom *G-4* vučena je meta) za jedinice RM i Prve armije na poligonu „Taras” i „Pasuljanske livade”. Avioni *N-60* i *J-20* konzervirani su posle isteka svih vremenskih rokova.

Dogradnjom formacije iz avgusta 1994. godine, 352. eskadrila izdvojena je iz formacije 204. ABR i prepotčinjena Komandi RV i PVO, a 252. lae eskadrila izlazi iz sastava 204. avijacijske brigade i prepotčinjava se 98. avijacijskoj brigadi.

Tokom 1994. i 1995. godine sprovedena je prepobuka za *L-18* (Slobodan Tešanović, Dragan Milenković) i presretačka obuka svih pilota danju u povoljnim i složenim meteorološkim uslovima i noću u povoljnim meteorološkim uslovima, na malim i srednjim visinama, klasičnim i automatskim navođenjem, u skladu sa stepenom osposobljenosti. Uvežbavane su vazdušne borbe na *MiG-29*. Na združenoj vežbi *UDAR-94* puk



je dejstvovao u osnovnoj i pomoćnoj nameni. Ispitan je i upaljač za bombu *PLAB 350*.

Raketiranje vazdušnih ciljeva planirano je i izvedeno 1996. godine, zbog čega je ostvaren prelet avionima *MiG-21* i *MiG-29* na aerodrom u Podgorici. U sklopu letačke obuke uvezbavan je kovit na avionu *MiG-21*. U pripremama za vežbu *LASER-91* na poligonu Radovića učestvovala su četvorica pilota. Iste godine jedinicu je posetio predsednik SRJ, a zabeležene su i posete komandanta bugarskog RV, komandanta grčkog RV i načelnika Zdrženog generalštaba francuske vojske.

Obuka mladih pilota pojačana je 1996–1997. godine, izvode se eskadrilske taktičke vežbe, tri zdužne taktičke uvezbavanja puka – druga dva u okviru zdužne taktičke vežbe *Proleće 97* i *Jesen 97*. Posle dužeg vremena ponovo se raketiraju vazdušni ciljevi na poligonu „Bar”. Te godine je izvedeno i prvo raketiranje *IC* raketom *R-60* na metu *SAB-100*. Iz 126. lae na raketiranje su išli: Zoran Jokić, Brane Krnjajić, Blažo Radović, Aleksandar Piposki, Milovan Đorđević, dok su gađanje iz topa izveli Boško Todorović i Darko Perišić, koji su, zbog odličnih rezultata, bili nagrađeni novčanom nagradom. Preobuku za *L-18* uspešno su završili Darko Novković, Boro Zoraja, Miloslav Veljanović. Preobuka za isti tip nastavljena je i 1998. godine (Branislav Margetić, Milovan Đorđević, Milomir Miljković).

Jedinica je iste godine učestvovala na međunarodnom aeromitingu, koji je održan na Batajnici. Letne odlike *MiG-a 21* prikazao je kapetan prve klase Boško Todorović, a *MiG-a 29* general-potpukovnik Ljubiša Veličković. Prikaz manevarske borbe u vazduhu avionima *MiG-29* izveli su piloti: Milenko Pavlović, Mirčeta Jokanović, Predrag Milutinović i Dragan Nedeljković. Aeromiting je održan i 1998. godine, uz zapaženo učešće pripadnika 204. lap-a. U letačkom programu nastupali su majori Branislav Radovanović i Milan Milinković na avionu *NL-16*. Na *MiG-u 29* nastupali su Nebojša Đukanović, Slobodan Kužet, Iljo Arizanov i Slobodan Perić u manevarskoj borbi u vazduhu. Manevarske mogućnosti aviona *MiG-29* prikazao je Milenko Pavlović.

Iako je 1999. godina počela mirno, bilo je jasno da predstoje teški dani za zemlju i da elitna jedinica Ratnog vazduhoplovstva mora biti spremna – iznenađenja nije smelo da bude! Zadatak je nastavljen, s težištem na podizanju borbenog duha i osposobljenosti. Svima je bilo jasno da je došlo vreme da se ispuni svečana obaveza data narodu i državi, da se svojim znanjem, ljubavlju i hrabrošću pruži odlučan otpor i brani nebo svoga naroda. Nije to bilo prvi put da se branimo od brojnijeg i naoružanijeg neprijatelja!



Ruski piloti sa potpukovnikom Pavlovićem posle pokaznog leta na avionu *SU-30*

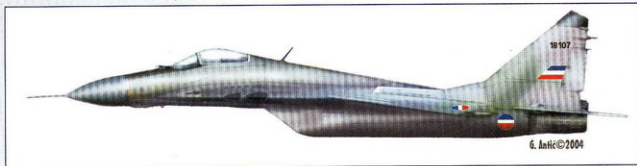


Piloti koji su leteli na aeromitingu u Batajnici 1997: Pavlović, Jokanović, Milutinović, Nedeljković



Polazak na pokaznu vazdušnu borbu, aeromiting Batajnica 1998. godine, majori Arizanov, Perić, Kužet i Đukanović









*Komandant RV i PVO general-pukovnik Veličković u razgovoru sa komandantom bugarskog RV i njegovim saradnicima na stajanki 127. eskadrile*



*Poseta načelnika Združenog generalštaba Francuske, sa načelnikom Generalštaba VJ, 204. puku. Delegaciju je primio komandant potpukovnik Branko Vukojčić.*

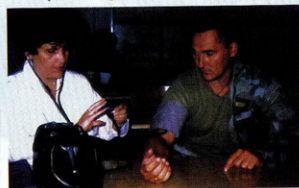


*Grupa pilota koja je letela i na pukovskoj utvi 66: Šmit, Babi, Marković, Jkanović, Vukojčić, Šereš, Pavlović, Kužet i Todorović. Na utvi je mehaničar Subotić.*





*Pripadnici 204. puka u poseti manastiru Krušedol*



*Doktorka Gordana Arsić  
-Komljenović pregleda pilota  
Zorana Jokića pred let*



*Stajanka 126. eskadrile:  
major Golubović,  
pomoćnik komandanta  
za tehniku, major Drašković,  
komandir VTC i mehaničari  
Trbonja, Stojanović, Tadić,  
Marković i Nikolić*





*Zajednička fotografija pilota 126. lae i 127. lae*



*Pilot Dragan Milenković na jednoj od pukovskih vežbi*



*Predsjednik vlade Milan Panić i komandant RV i PVO general Stevanović posle leta na MiG-29, Batajnica 1992. godine*



*Predsjednik Srbije Milošević u poseti 204. brigadi, tokom razgovora sa komandantom majorom Iličem*



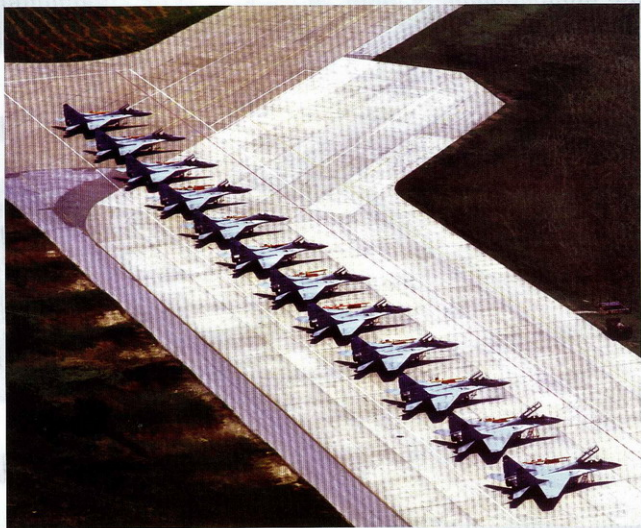
**204. LOVAČKI AVIJACIJSKI PUK  
U ODBRANI OTADŽBINE  
1999. GODINE**





**R**azvoj događaja na teritoriji prethodne Jugoslavije jasno je ukazivao na neminovnost agresije NATO snaga na SRJ. Svi naredni događaji govorili su o opasnosti koja pretila zemlji i bili putokaz u pripremi te najelitnije jedinice Ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane za odbranu. Stoga je i sačinjen plan obuke, a ostvarivanje zadataka bilo je usmereno na podizanje nivoa borbene gotovosti, posebno elemenata kao što su osposobljenost i borbeni duh pripadnika te jedinice. Pripadnici 204. lovačkog avijacijskog puka znali su da dolazi vreme kada moraju ispuniti svoj dug prema narodu i otadžbini, bez obzira na politička objašnjenja uzroka krize. U skladu s tim, svi pripadnici su bili spremni da svojim znanjem, i hrabrošću pruže odlučan otpor agresoru, braneći svoje nebo bez obzira na snagu protivnika.

Događaji koji su sledili potvrdili su poverenje koje naš narod ima u svoje vazduhoplovce.









## IZNENAĐENJA NIJE BILO

Za pripadnike 204. lovačkog avijacijskog puka rat je počeo u trenutku kada je Narodna skupština proglasila ratno stanje. Od tada pa do kraja rata svaki pripadnik puka je znao šta mora da radi.

U utorak 23. marta 1999. otkazan je letачki dan i pristupilo se razmeštaju snaga i sredstava tokom celog dana. Uveče je komandanta i načelnika Štaba pozvao komandant Korpusa protivvazdušne odbrane. Premješten je 20. OCS iz Starih Banovaca u Rakovicu. U 23.45 toga dana dobijen je signal: „Vazdušna opasnost!” Na taj znak komandant 204. puka je naredio prebacivanje šest aviona L-18 na aerodrom u Niš, a posle korekcije odluke, učinjeno je to sa četiri aviona (piloti – komandant 127. lae potpukovnik Nebojša Đukanović, zamenik komandanta 127. lae potpukovnik Slobodan Kužet i komandiri avio-odeljenja majori Ljubisa Kulaćin i Predrag Milutinović).

Istovremeno posle dobijanja signala o vazdušnoj opasnosti, komandant 126. lae dobio je naredenje o iz-

vlačenju aviona L-17 van aerodroma na put Batajnica–Novi Banovci. Deo snaga je ostao na aerodromu u rastresitom rasporedu, spreman za poletanje. Preostali deo sastava dobio je naredenje da ide u skloništa, a komandant puka, sa delom komande, odlazi u Operativni centar i odatle nastavlja komandovanje.

U 3.18 časova 24. marta u 10-minutnoj spremnosti nalaze se četiri aviona L-18 na Aerodromu Niš.

Toga dana su, po naredenju komandanta Korpusa protivvazdušne odbrane, avioni L-17 sa puta Batajnica–Novi Banovci vraćeni na stajanke 126. lae, a u toku preodnevna izveden je probni let aviona L-18 (pilot potpukovnik Jovica Nikolić). U 12.00 časova za potrebe puka avion AN-26 izveo je prelet po maršruti Batajnica–Podgorica–Niš–Ponikve–Batajnica, a u senci aviona AN-26 preleteo je avion L-18 (pilot major Darko Novković) na Aerodrom Podgorica, a dva aviona L-18 (piloti major Predrag Milutinović i potpukovnik Nebojša Đukanović) sa Aerodroma Niš na Ponikve.

### RASPORED SNAGA PRED POČETAK AGRESIJE

**D**ana 24. marta 1999. u 17.45 časova, 204. lovački avijacijski puk imao je raspored snaga: 127. lovačka avijacijska eskadrila:

– Aerodrom Niš: dva aviona L-18 (piloti majori Dragan Ilić, Iljo Arizanov, Ljubomir Đurđević i Abdul Emeu) i deo starešina VTSI (Vazduhoplovnotehnička služba) sa komandrom VTSI kapetanom Janezom Kuharom;

– Aerodrom Podgorica: jedan avion L-18 (piloti majori Darko Novković i Slobodan Tešanović) i deo starešina VTSI sa potporučnikom Radivojem Miličevićem;

– Aerodrom Ponikve: dva aviona L-18 (piloti potpukovnik Nebojša Đukanović i majori Predrag Milutinović, Ivan Siur i Boro Zoraja) sa delom starešina VTSI sa kapetanom Draškom Đorđevićem;

– Aerodrom Batajnica: pet aviona L-18 (plus četiri neispravna), jedan avion NL-18 (plus jedan neispravan) sa pilotima: potpukovnici Slobodan Kužet i Jovica Nikolić; majori Ljubisa Kulaćin, Nebojša Nikolić, Rade Randelović i Dragan Vladislavljević; kapetani prve klase Zoran Radosavljević,

Dragan Milenković, Milgmir Miljković, Branislav Margetić i Milovan Đorđević.

126. lovačka avijacijska eskadrila:

Posle naredenja komandanta 204. lovačkog avijacijskog puka da se deo aviona izvuce na put Batajnica–Banovci, u 19.00 časova snage 126. lovačke avijacijske eskadrile imale su raspored: šest aviona L-17 kod kapije broj 5 do autoputa, četiri aviona L-17 na poziciji 126. lae, tri aviona (dva L-17 i jedan NL-16) na poziciji 127. lae, tri aviona L-17 na maloj stajanki kod kapije broj 5 i tri aviona na poziciji Moma.

Ljudstvo se nalazilo u prostorijama Mesne zajednice Novi Banovci.

Već naredne noći počelo je razvlačenje aviona po novosadskom autoputu, od nadvoznjaka u Batajnici do naplatane rampe. Od druge polovine aprila počinje razmeštanje dela aviona u garnizonu Batajnica i te lokacije se redovno menjaju. Od 11. maja avioni se više ne drže na autoputu, već na pripremljenim maskirnim tačkama u blizini aerodroma.





## JUNAŠTVOM PROTIV NADMOĆNIJIH

U 14.20 časova dobijen je signal „Vazдушna opasnost“. U pripravnosti na Batajnici bila su dva aviona L-18. Sastav Komande puka rukovodio je aktivnostima iz zgrade Komande i sa ratnih položaja eskadrila. Signal „Vazдушna opasnost“ dat je na svim aerodromima u 18.40 časova. Komandant puka, sa delom komande, zaposeda Operativni centar aerodroma i odatle komanduje snagama na Aerodromu Batajnica.

U 19.50 časova sa 31. OCS dobijen je signal za poletanje jednog aviona L-18 sa Aerodroma Niš. Poleteo je major Iljo Arizanov u zonu Suva Reka–Đakovica, na



*Iljo Arizanov*

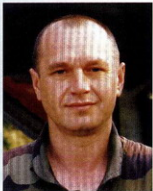


*Dragan Ilic*





*Predrag Milutinović*



*Nebojša Nikolić*

visini 3.000 m na avionu *L-18*, a u 20.40 poleće major Dragan Ilić sa *L-18* u zonu Pristina, na visini 3.000 m.

Zbog oštećenja od pogotka u vazduhu, u 20.42 na Niški aerodrom sleteo je major Dragan Ilić, dok je dobijena informacija da je avion majora Arizanova srušen u rejonu Jastrepca. U toku noći sa AKL Niš saopšteno je majoru Iliću da se sa aviona 18106 čula govorna informacija i zaključeno je da je reč o avionu majora Milutinovića, te nije vršeno pretraživanje u rejonu Jastrepca, pošto se major Milutinović javio između 2.00 i 3.00 iz bolnice u Kruševcu. O majoru Arizanovu nije bilo vesti.



*Ljubiša Kulačin*

Na Batajničkom aerodromu je u 20.11 časova naredeno zadimljavanje, koje su obavili pripadnici tehničkog sastava 126. lae, a u 20.30 sa operativnog centra Korpusa protivvazdušne odbrane i poletanje dva aviona *L-18*.

U 20.37 časova poleteo je prema Bečeju major Nebojša Nikolić na avionu *L-18*, na visini 3.000 m, a u 20.40, u fazi penjanja prema Bečeju, pogođen je i oboren u blizini Titela na približnoj visini 3.000 m.

U 22.20 časova Operativni centar Korpusa protivvazdušne odbrane javio je da je major Nikolić pronađen i spasen.

Major Ljubiša Kulačin je posle poletanja ka zoni Bečež patrolirao u toj zoni i vratio se na aerodrom, pokušavši da izvrši dejstva na ciljeve u zahvatu. Zbog nemogućnosti sletanja na Batajnicu, oko 21.00 čas sleteo na Surčin.

Sa 31. OCS, u 20.40 časova dat je signal: „Svi u vazduh!“ Zajedno s pilotima iz *Dvesta četvrtog* na Poni-

**P**rví avioni NATO koji su 24. marta 1999. nasilno ušli u vazdušni prostor SRJ bila su četiri aviona tipa F-16 ML.U holandskog ratnog vazduhoplovstva. Poleteli su iz italijanske vazduhoplovne baze Amendola u 19.30 h. kao lovačka pratnja avionu Tornado, F-15 i F-16, koji su imali zadatak da napadnu zemaljske ciljeve u severnom Kosovu i Srbiji. Posle dopunjavanja goriva u vazduhu iznad Jadranskog mora, preko Albanije, uputili su se ka Srbiji. Ubrzo posle ulaska u jugoslovenski vazdušni prostor, holandski avioni sa letecé radarske stanice avaks dobijaju informaciju o poletanju naših aviona (prema tvrdnjama oficira sa avaksa, tri aviona MiG-29 poletele su sa Batajnice). Jedan od MiG-ova se ubrzo našao u zahvatu sva četiri F-16. Prvi par nije nameravao da se upusti u borbu, već je to prepustio drugom paru aviona. Voda drugog para lansirao je raketu vazduh-vazduh srednjeg dometa tipa AMRAAM. Posle leta rakete od 30 sekundi, MiG je nestao sa radarskog ekrana.



kvama su bila i dva pilota iz 83. lap-a, sa dva *MiG-a 21* (Saša Olučić i Dejan Janković). Na znak za uzbuđeno Nebojša Đukanović, kao šef grupe od šest pilota, određuje (uz sebe) za poletanje Predraga Milutinovića i Sašu Olučića (Janković kao mlad pilot nije imao završenu obuku za noćno letenje). Sva tri pilota pokreću avione i prvi poleće Milutinović. U trenutku puštanja kočnica ostalih, stigla je naredba da se odustane od daljih poletanja. Budući da nije uspostavio radio-vezu i da mu je otkazao radar, Milutinović je pokušao sletanje na Aerodrom Ladevi. U međuvremenu uspostavlja vezu i dobija naredenje da se uputi ka Nišu. Oboren je u rejonu Ribarske Banje kod Kruševca.



## POČINJU VAZDUŠNI NAPADI NA BATAJNICU

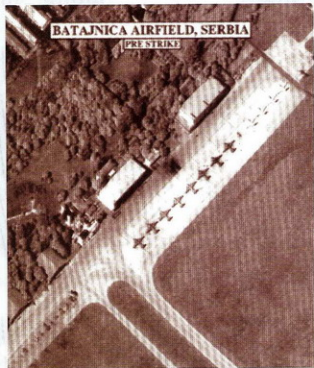
Prvi vazdušni napad na Batajnicu počeo je u 20.35 časova. U prvom udaru zabeleženo je sedam manjih detonacija, u 20.58 časova još sedam, a zatim u 21.08 jedna jača i tri manje detonacije. Dejstva su trajala do 22.00 časa.

U 22.20 na komandno mesto 177. vazduhoplovne baze i 204. lovačkog avijacijskog puka došli su general-pukovnik Ljubiša Veličković i komandant Korpusa protivvazdušne odbrane general-potpukovnik Branislav Petrović, zadržavši se izvesno vreme.

U 00.48 časova 25. marta ponovo je dat signal „Vazdušna opasnost“, a već u 00.50 časova izvršeno je prvo dejstvo i čula se jedna detonacija. U 01.11 časova usledile su nove detonacije.

U 3.00 časa na komandno mesto 204. lovačkog avijacijskog puka došli su general-pukovnik Ljubiša Veličković i general-potpukovnik Branislav Petrović.

Dejstva su ponovljena nekoliko puta, poslednji put oko 4.00 časa. Posle prvog udara, rezultati neprijateljevih dejstava bili su: oborena u uništena u vazdušnom prostoru tri aviona L-18, teško oštećen na zemlji avion L-18 na razmeštajnoj prostoriji (r/p) 127. lae,



Aero-foto snimak Aerodroma Batajnica pre dejstva NATO avijacije prikazan na brifingu za novinare u Briselu

Snage NATO koje su dejsstvovale tokom 78 dana vazdušne kampanje protiv SRJ bile su kvantitativno i kvalitativno u višestrukoj prednosti u odnosu na snage kojima je tada raspolagao RV i PVO. Tokom agresije angažovana su najsuvremenija vazduhoplovna borbeni sredstva i sistemi, a za udare sa mora i deo pomorskih efektiiva. Snage su koncentrisane u 59 baza na teritoriji 12 država. Glavnu silu činile su vazduhoplovne snage koje su u vreme najžešćih udara brojale više od 1.000 aviona različitih tipova i namene. Polovinu toga broja činili su borbeni avioni. Zastitu borbenih grupacija od jedinica PVO činilo je 25 aviona za elektronsko ratovanje EA-6B. Za praćenje situacije tokom napada, te za snižavanje rezultata dejstava korišćeno je 79 izviđačkih letelica i letućih radarskih stanica. Avioni tankeri omogućili su napade aviona sa velikih udaljenosti i duže ostanjanje u vazduhu avionima kojima su misije to nalagale.

uništen na zemlji avion L-17 na r/p 126. lae, teško oštećen avion NL-16 na r/p 127. lae, oštećen na zemlji avion L-17 na r/p 127. lae, oštećen avion utva-75 na zemlji u hangaru 252. lbae, pogođen objekat „Vranica“ sa dva projektila, pogođena dva ABS (armiranobetonsko sklonište) na prostoriji 126. lae, gde se u jednom nalazio eskadrilski borbeni komplet, a u drugom avion i jedno vozilo. Uništeno je otvoreno sklonište za avione na r/p 127. lae.

U toku čitave noći na r/p 126. lae nalazio se zastavnik prve klase Jovan Tomašević, koji je odbio da sa ostalim pripadnicima eskadrile napusti r/p. Dok su u neposrednoj blizini padale krstareće rakete, on je održavao veze komandovanja i izveštavanja.

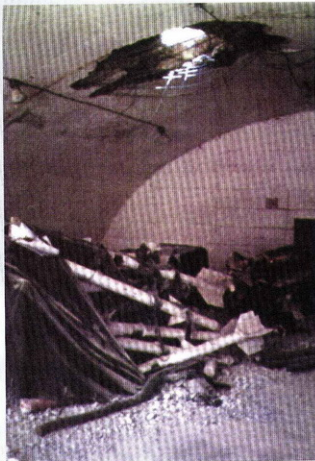
U toku prepodneva 25. marta nije bilo dejstava neprijatelja, pa su pripadnici eskadrila otišli na razmeštajne prostorije i počeli evakuaciju neophodnih materijalno-tehničkih sredstava.

Oko 10.00 časova general-pukovnik Ljubiša Veličković obavio je let po maršruti Surčin–Novi Sad–Bečej–Batajnica–Surčin, a u 12.00 časova sa komandnim kadrom Aerodroma Batajnica razgovarao je komandant Ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane gene-



Ljubiša Veličković





*Uništeno armiranobetonsko sklonište u kojem su se nalazile rakete vazduh-vazduh*



*Noću 23/24. 03. 1999. uništeno je armiranobetonsko sklonište u kome se nalazio avion MiG-21 (17220)*



*Pogled na ulaz Aerodroma Batajnica pred sam rat 1999. godine. Komanda puka uništena je u dejstvima NATO avijacije.*

ral-pukovnik Spasoje Smiljanić.

U 12.53 dat je pred vazdušne opasnost, ali je već u 14.52 naredena pripravnost broj 1 za četiri aviona (dva *L-18* i dva *L-17*). Oko 16.30 neprijatelj je dejstvovao po objektu „Vranica”, i ABS kod kapije broj 3. Uništena su dva kaponira 353. izviđačke avijacijske eskadrile kod kapije broj 3, dok je avion *L-18*, koji se nalazio u blizini, ostao neoštećen.





*Teško oštećeni dvosedi NI-16 broj 16151 na zemlji noću 23/24. 03. 1999.*

## BORBA ZA UMANJENJE GUBITAKA

U toku 26. marta stalno su premeštani avioni radi umanjena dejstva neprijatelja. U 11.15 časova sa Operativnog centra Korpusa protivvazdušne odbrane dobijena je informacija da je major Iljo Arizanov živ i da se nalazi u 83. lap-u.

Tokom dana izmešteno je komandno mesto 177. vazduhoplovne baze i 204. lovačkog avijacijskog puka na poziciju skloništa pored glavne kapije 3 na ulazu u aerodrom.

Na Aerodromu Podgorica u 9.30 časova, po naređenju Operativnog centra, major Tešanović izvodi prelet avionom L-18 po maršruti Podgorica-Ponikve. U fazi sletanja na Ponikve zbog tehničkih razloga katapultira ispred poletno-sletne staze broj 1, a avion je uništen.

Na Aerodromu Batajnica u 12.30 časova dat je signal za vazдушnu opasnost. U 16.00 Operativni centar Korpusa protivvazdušne odbrane daje pripravnost

broj 1 za sve snage 204. lovačkog avijacijskog puka. U 16.45 isti operativni centar naređuje poletanje dva L-18. U 16.53 poleću majori Slobodan Perić i kapetan prve klase Zoran Radosavljević na avionima L-18 u zonu očekivanja Bečeje, a da ne prelaze zapadno od Tise na visini 3.000 metara.

Posle dolaska u zonu, a na osnovu podataka sa kanala navođenja, oni lete u pravcu Valjeva i nastavljaju gonjenje aviona neprijatelja do trenutka obaranja oba aviona na visini od 5.000 m u zoni Janje i Teočaka (Republika Srpska). Tokom noći major Perić se javio, a podataka o kapetanu prve klase Radosavljeviću nije bilo.



*Slobodan Tešanović*



U 22.30 otpočinja dejstva neprijatelja po r/p 127. lae iz upotrebu više projektila. Rezultati dejstva toga dana bili su: poginuo kapetan prve klase Zoran Radosavljević u rejonu sela Krčine, zaselak Žuge, 12 km od manastira Tamnava, oborena i uništena u vazduhu dva aviona L-18, uništen je jedan avion L-18 u preletu, uništen deo barake VTSI 127. lae, jedan ABS uništen i jedan teško oštećen na r/p 127. lae i dva otvorena skloništa teško oštećena na r/p 127. lae.



*Slobodan Perić*



*Zoran Radosavljević*

Pazovi. Zbog pojačanog ometanja mobilnih i PTT veza, komandovanje je u nekim trenucima bilo otežano.

Signal vazdušne opasnosti trajao je do jutarnjih časova, a potom ponovo od 16.30 do 23.45 časova. Neprijatelj je dejstvovao po Batajnici (Vazduhoplovni zavod „Moma Stanojlović“), dok po objektima 204. lovačkog avijacijskog puka nije bilo dejstava. Dejstvovano je i po Surčinu, a neznatno je oštećen jedan L-18 koji je bio u blizini.

Pored ljudstva jedinice, u sastav su došli: iz Generalštabne škole majori Milosav Veljanović, Slobodan Perić i Goran Mandić. Tu su iz 83. lap-a kapetani prve klase Darko Perišić, Samo Zorman i Jovan Obrenović i kapetani Slobodan Đorović i Saša Bošković.

Dana 30. marta, u ranim jutarnjim časovima, neprijatelj je, u okviru dejstava po Aerodromu Batajnica, dejstvovao po objektima Komande 204. lovačkog avijacijskog puka i pilotskoj baraci na r/p 127. lae. Toga dana je na beogradskom groblju Lešće, u 16 časova, sahranjen kapetan prve klase Zoran Radosavljević.

Od dejstava neprijatelja nije bilo gubitaka u ljudstvu i borbenoj tehnici, ali su uništen centralni deo Komande i zgrada za smeštaj pilota 127. lae. Zbog uništenja telefonske centrale u zgradi Komande puka narušen je sistem veza.

Početkom aprila pripadnici puka su počeli pripreme za obuku za *strelu-2M*, a najveći deo angažovan je iz 126. lae. Ostalo ljudstvo je angažovano na promeni lokacija vazduhoplova. Neprijatelj nije dejstvovao nekoliko dana po objektima puka, a onda je u 11.23 časova 5. aprila naređena pripravnost broj 1 za dva L-18 sa pokretanjem motora, koja je trajala sve do 19.50 časova.

U toku 27. maja nije bilo aktivnosti u vazдушnom prostoru, avioni L-17 i L-18 su razmeštani po aerodromu i pozicijama na okolnim putevima. Neprijatelj je u 3-4 naleta dejstvovao po aerodromu i ošteti jedan zaklon, a drugi delimično. Toga dana majori Milutinović i Arizanov upućeni su na Vojnomedicinsku akademiju, gde se javio i major Tešanović. Ekipa 204. lovačkog avijacijskog puka, predvođena kapetanom Janezom Kuharom, zamenjuje ekipu 177. vazduhoplovne baze na Surčinu i obezbeđuje avion L-18, koji se tamo nalazi.

Narednog dana 204. lovački avijacijski puk nije izvršavao borbene letove. Nastavljeno je izmeštanje aviona radi maskiranja i zadržavanja rastresitog rasporeda.



*Stariji vodnik Vladimir Velaga, stariji vodnik Goran Antić i major Boris Drašler pored ostataka uništenog L-17*





## „VITEZOVI” PONOVO UZLEĆU

Uranim juturnjim časovima 6. aprila, u 3.37, Operativni centar Korpusa protivzračne odbrane naredio je poletanje jednog L-18 iz pripravnosti broj 1 sa Aerodroma Batajnica. U tom trenutku u avionu L-18 nalazio se major Abdul Emeti.

Poleteo je u 3.47 sa poletno-sletne staze broj 2, uz izuzetno jako elektronsko ometanje i sa velikim brojem ciljeva (verovatno lažnih) na radaru. U traverzi Borče uočava jedan od ciljeva na daljini manjoj od 20 km. Zahvat na radaru bio je vrlo kratak, uz stalne pokušaje da uhvati pravi cilj. Posle prelaska Pančeva, na visini od 1.200 m ponovo uočava cilj prema istoku i upravlja avion u strmo penjanje nagore i desno, da bi na visini od 1.700 metara cilj ponovo nestao. Tog trenutka dobija signalizaciju zahvata i izvodi manevar suprotno od strane zahvata. Veza sa OZN bila je slaba,

ali uspeva da razume komandu i okrene se prema Zrenjaninu. Dobija mnogo čistiji radarski ekran, ali ne ostvaruje zahvat, jer su ciljevi bili lažni. Ispred Zrenjanina dobija naređenje za povratak i sletanje. Let je trajao 17 minuta.

Drugo poletanje iz pripravnosti broj 1, po naređenju 31. OCS, izvodi pilot major Boro Zoraja sa Aerodroma Ponikve avionom L-18. Zadatak je bio presretanje u rejonu Kruševca na visini 6.000 m. U širem rejonu Kruševca ima signalizaciju zahvata, uz istovremeno ometanje radio-veze. Major Zoraja u jed-



Abdul Emeti



nom trenutku ostvaruje zahvat na 32 km (tri cilja), ali ne uspeva da ostvari lansiranje (rakete ne silaze). Od više pokušaja zahvata ne uspeva da ostvari nijedan i on okreće avion ka Nišu. Zbog neosvetljenosti polотно-sletne staze na aerodromu, dobija naredenje da sleti na Lađevce, što i čini u 23.51 časova. Let je trajao oko 40 minuta.

Toga dana signal pripravnosti broj 1 dat je nekoliko puta (11.16 h–12.03 h, 12.40 h–15.05 h, 19.24 h do ranih jutarnjih sati narednog dana). Pripravnost broj 1 za avione L-18 data je i u 21.22 časova, u 22.00 h naredeno je pokretanje motora na jednom L-18. Avion nije poleteo zbog neispravnosti, pa je odmah potom naredeno da se na Surčinu otkrije i pripremi avion, gde su upućena dva pilota sa ekipom VTSL, ali poletanja nije bilo.

Narednog dana naredena je pripravnost broj 1 u 02.50 za jedan L-18. U 02.55 naredeno je pokretanje motora, a u 02.59 kupiranje motora. U 19.58 časova dat je ponovo signal vazdušne opasnosti, da bi u 23.52 bila naredena pripravnost broj 1 za jedan L-18 na Aerodromu Surčin (pilot potpukovnik Slobodan Kužet) i jedan L-18 na Aerodromu Batajnica (pilot potpukovnik Nebojša Đukanović). Pripravnost je trajala do 2.53 časova narednog dana.

U četvrtak, 8. aprila, neprijatelj nije deštvoovao po r/p 204. lovačkog avijacijskog puka. Dejstva na Lađevcima nisu ostavila posledice na ljudstvo i tehniku puka.

Po naredenju sa 31. OCS, kapetan prve klase Dragan Milenković dobio je pripravnost broj 1 u 08.47 na Aerodromu Lađevci. Signal za poletanje dobio je u 09.46 časova, a poletanje je, zbog tehničkih neispravnosti, ostvario u 09.55 časova. Poleteo je na avionu L-18 sa kompletnim naoružanjem (2xR27 i 4xR73), sa zadatkom presretanja u zoni Raška–Tutin na visini 5.000 m.



Boro Zoraja



Dragan Milenković

U rejonu Tutina dobija indikaciju zahvata i počinje sa manevrom izbegavanja, te odlučuje da ode što pre iz područja; u rejonu Kopaonika izbegava dve rakete, a posle nekoliko sekundi još dve. Posle toga izlazi iz zahvata neprijateljevih aviona i odlazi da sleti na Aerodrom Lađevci.

Pripravnost broj 1, data prethodne večeri u 23.52 časa, postignuta je u 00.12 časova. Na Batajnici u pripravnosti je bio potpukovnik Đukanović, a na Surčinu potpukovnik Kužet. U 1.10 h obavljena je smena posade, koju su tada sačinjavali: na Batajnici potpukovnik Pavlović, a na Surčinu major Đurđević. U 7.00 časova označen je prekid opasnosti, a pripravnost broj 1 data je u 8.42 časova i postignuta u 9.03 časova. Pilot je bio major Abdul Emeti, a u 9.10 zamenio ga je potpukovnik Jovica Nikolić. U 10.17 časova data je pripravnost broj 1 i za drugi avion L-18 (major Dragan Vladislavljević), ujedno i za četiri aviona L-17 (major Čavka i kapetani Vujičić, Perišić i Bajović).

Sve do 14. aprila neprijatelj nije ispoljavao dejstva po objektima puka. Snage puka nisu upotrebljavane, jedinica je angažovana na dežurstvu u sistemu protivvazdušne odbrane i na stalnom razmeštanju aviona u rastresitom rasporedu. U ranim jutarnjim časovima neprijatelj je



U ratnoj pripravnosti



## MAKETA AVIONA L-18 (M-18)

Već posle prvog vazdušnog udara avijacije NATO i posete general-potpukovnika Spasoje Smiljanića Aerodromu Batajnica, a na predlog majora Đorđa Ivanova iz Komande 204. lovačkog avijacijskog puka, odobrena je izrada makete aviona L-18 u prirodnoj veličini. Njenu izradu finansirao je krizni stab Nove Pazove na čelu sa predsednikom Skupštine opštine Srećkom Bajčićem. Idejni projekat izradili su zastavnik Drakče Rantić i major Đorđe Ivanov.

Metalna konstrukcija i točkovi izrađeni su u preduzeću Lifan u Staroj Pazovi, a sabloni i drvena konstrukcija u DIK „Vojvodina“ iz Nove Pazove. U izradi makete učestvovali su i modelari Radoje Blagojević, Nikola Buljević i Petar Grošić, a od 1. maja i Branko Bijelić.

Izrada makete L-18 (M-18) počela je 27. marta, a posle mesec dana, 27. aprila, maketa je postavljena na r/p 127. lae, u blizini ruine staze. Krila i repne površine su sklopljeni na aerodromu, a trup makete je iz DIK „Vojvodina“ na r/p



Postavljanje makete



Uništena maketa opravdala je svoju izradu

127. lae prevučen traktorom.

Narednog dana general-potpukovnik Spasoje Smiljanić obišao je Batajnicu i, uverivši se u kvalitet izrade i vernosti makete, odobrio je izradu još pet maketa.

Naredne tri makete završene su 20. 25. i 30. maja, četvrta 1. juna i peta 5. juna.

Od 10. maja nadležnost u izradi maketa preuzela su vazduhoplovnotehnička odeljenja Ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane i 204. lovačkog avijacijskog puka (kapetan prve klase Zoran Filipović).

Ideja o izradi maketa i potom njeno ostvarenje imali su veliki značaj. Maketa je izrađena vrlo kvalitetno i verno, što je potvrdila i činjenica da je već noću 2/3. maja, samo pet dana od postavljanja, neprijatelj dejstvovao po maketi iz

prve serije i potpuno je uništio na r/p 353. izvidacke avijacijske eskadrile. Od narednih pet maketa tri su potpuno uništene 7/8. juna, jedna je lakše oštećena i samo je jedna iz druge serije ostala i neostećena.

vatreno dejstvovao na r/p 127. lae po objektu „Vranica“, sa četiri projektila, i izazvao znatna oštećenja. Po jedan avion L-18 na aerodromima Batajnica i Surčin bili su u pripravnosti broj 1 do 19.01 časova, a tokom noći je trajala vazдушna opasnost sve do 5.50 narednog dana.

Neprijatelj je ponovo 20. aprila dejstvovao po objektu „Vranica“ i izazvao velika oštećenja, a istovremeno je sa četiri projektila pogodeno pogonsko skladište i pri tom su potpuno uništena četiri rezervoara.

U 00.34 časa 22. aprila neprijatelj je izveo vatreno dejstvo po Komandi 204. lovačkog avijacijskog puka,

r/p 126. lae i po avionu L-18, koji se nalazio pored ruine piste. Istočno krilo komandne zgrade potpuno je uništeno, i pilotska baraka, baraka tehničkog sastava 126. lae (jedan projektil je bio verovatno aerosolna bomba) i teško je oštećen avion L-18 na zemlji. Uništena je i stanica za ispitivanje raketa na r/p 126. lae, kotlarnici i rezervoari, uništen je auto-park sa radionicama i skladišta intendantske opreme. U ponovljenom dejstvu pogonsko skladište je potpuno uništeno.

Neprijatelj je ponovo 27. aprila u 19.25 dejstvovao u niskom letu kasetnom bombom tipa BLU-97



A/B na avion *NL-18*, koji se nalazio na stajanci 353. izviđačke avijacijske eskadrile. Dejstvovalo je i po Aerodromu Lađevci, u 8.05 časova, sredstvima velike razorne moći, uz upotrebu klaster-bombi. Zbog toga je u toku dana pripravnost broj 1 za *L-18* na aerodromima Batajnica i Surčin trajala od 8.58 do 19.29 časova.

Neprijatelj je ponovno dejstvovala u 1.00 čas narednog dana, pa je data pripravnost broj 1 na aerodromima Batajnica i Surčin, koja je trajala do 12.15 časova; signal vazdušne opasnosti trajao je od 13.40 do 15.44 i od 20.25 do ranih jutarnjih časova narednog dana. Neprijatelj je ponovo dejstvovala po već uništenom avionu *NL-18* na prostoriji 353. izviđačke avijacijske eskadrile.

Poslednjeg dana aprila nekoliko *L-17* je ipak uspešno obavilo dva preleta iako su bili radarski otkriveni. Iskristili su opuštenost posada NATO i prošli bez gubitaka. Reč je o avionima *MiG iz 83. lap-a*, koji su, po naređenju, premešteni iz Prištine na aerodrome Niš (Vladan Đukić i Saša Bošković) i Sjenica (Samo Zorman, Slobodan Đorović, Bela Gerstmajer i Dragan Selimović).

Neprijatelj je po Aerodromu Batajnica ponovo dejstvovala 3. maja, od 21.55 do 21.58 časova. Na rulnoj pisti 353. izviđačke avijacijske eskadrile nalazila se maketa aviona *L-18*, koja je potpuno uništena. Neprijatelj je avijacija je dejstvovala i po Lađevcima, a posledica za ljudstvo i tehniku 204. lovačkog avijacijskog puka nije bilo.

Oko 19.05 časova toga dana primećeni su u rejonu Batajnice leci koje je neprijatelj verovatno izbacio iz aviona sa velike visine.



*Raketne spremne za dejstvo*

## KOMANDANT PUKA POGINUO IZNAD SVOGA SELA



*Milenko Pavlović*

Četvrtog maja u 7.06 časova Operativni centar protivvazdušne odbrane dao je pripravnost broj 1 za jedan *L-18* na Batajnici i jedan *L-18* na Surčinu. U pripravnosti na Batajnici bio je major Ivan Sitara, a na Surčinu major Ljubomir Đurđević. U 11.00 časova majora Sitara zamenio je major Dragan Vladislavljević.

U 12.05 časova Operativni centar Korpusa Protivvazdušne odbrane dao je signal vazdušne opasnosti, a u 12.07 naredno je poletanje. Međutim, radio-veze na avionu *L-18* otkazuju, pa major Vladislavljević izlazi da promeni avion. U međuvremenu sa komandnog mesta dolazi komandant 204. lovačkog avijacijskog puka potpukovnik Milenko Pavlović, odlazi na drugi avion, pokreće motore i poleće u 12.37 časova. Leti u rejonu Valjeva, na visini 3.000 m. Aktivno ga navodi jedinica VOJIN. U 12.47 više se ne čuje na radio-vezi. Oko 13.20 časova saznaje se da je potpukovnik Milenko Pavlović oboren u rejonu Valjeva, iznad sela Petnice i da je poginuo.

U toku dana deo pripadnika jedinice pristupio je 40-dnevnom pomenu pilotu majoru Zoranu Radosavljeviću.

U 14.45 dat je signal prekida vazdušne opasnosti, neposredno pre mraka premeštena je avijacija, a u 21.45 ponovo signal vazdušne opasnosti, koja je trajala sve do narednog jutra.

Posle pogibije komandanta pukovnika (vanredno unapređen) Milenka Pavlovića, snage 204. lovačkog avijacijskog puka do kraja rata nisu upotrebljavane u sistemu protivvazdušne odbrane.



## RUŠENJE VEĆ PORUŠENOG

**T**okom noći 7/8. maja, avijacija NATO dejstvovala je od 3.07 do 3.18 časova po Aerodromu Batajnica, sa težištem na r/p 127. Iae, garnizonskoj straži, potezu od link-sale i AKL prema Komandi 204. Iovačkog avijacijskog puka, Batajničkom putu uz samu ogradu i unutar ograde Aerodroma Batajnica u dužini od 300 do 400 m od kapije broj 1 prema Novoj Pazovi i AKL.

Neprijatelj je 11. maja vatreno dejstvovao na delu puta Batajnica–Novi Sad, kod Banovačke petlje, od 15.10 do 15.20 časova. Avioni su pre dejstva kružili iznad Batajnice. Naši avioni koji su pogodeni pomereni su na tu lokaciju 30 minuta pre udara. Jedan avion L-17 uništen je vodenim sredstvom, a drugi L-17 pogoden je kroz kabinu vodenim sredstvom, koje ne ekplodira već rikošetira od asfalta, probija ogradu auto-puta, preleće Nove Banovce i pada u Dunav. Neprijatelj je avijacija istovremeno dejstvuje po Aerodromu Nis, gde potpuno uništava već teško oštećeni L-18.

Dva dana kasnije neprijatelj je avijacija ponovo dejstvuje po Batajnici od 4.15 do 4.30 časova, u veoma lošim meteorološkim uslovima (oblačno i slaba kiša). Rezultati tih dejstava bili su znatni. Pored oštećenja na drugim lokacijama aerodroma i u njegovoj blizini, uništen je centralni deo poletno-sletne staze broj 1, sa 12 pogodaka i evidentirana su četiri neeksplozirana projektila. Pored poletno-sletne staze bilo je

dosta pogodaka. Ta staza je neoštećena po 1.000 m od praga piste na sredini sa obe strane. Uništeni deo piste teško se mogao popraviti, staza za voženje broj 5 nije za upotrebu zbog nabacane zemlje na delu prema strelištu usled dva pogotka između staze i strelišta, pa je neophodno čišćenje. Do ponovnog neprijateljevog dejstva dolazi 15. maja, kada je bombardovano pogonsko skladište sa pet bombi, uz oštećenje svih podzemnih rezervoara.

Neprijatelj je avijacija bombarduje Batajnici i 17. maja, od 13.06 do 13.16 časova, kada je uništen jedan avion L-17 na putu prema Banovcima i pogoden već oštećeni avion L-18 na zaobilaznom putu prema Vazduhoplovnom zavodu „Moma Stanojlović“, koji je potpuno uništen.



Uništeni objekti za smestaj pilota i tehničara 126. eskadrile 22. aprila 1999. godine

### AERODROM U KRATERIMA

**T**okom dana prebrojano je približno 120 kratera raznih veličina i dubina: na r/p 127. Iae 41-45, kod garnizonske straže 23, na delu između link sale – AKL i Komande 204. Iovačkog avijacijskog puka 33 i na potezu od kapije broj 1 prema Novoj Pazovi 30–35 kratera.

Avion L-17, koji se nalazio na putu od skvera prema AKL, potpuno je uništen. Avion je bio naoružan 2xR-13M i 2xR-60K, topom, IC kontejnerom i imao je dopunski rezervoar.

Dva aviona L-17, koja su se nalazila pored rulne staze u visini strelišta, lakše su oštećena.

Avion NL-16, koji se nalazio na putu od skvera prema VOC-u i VMI, takođe je lakše oštećen geletima.

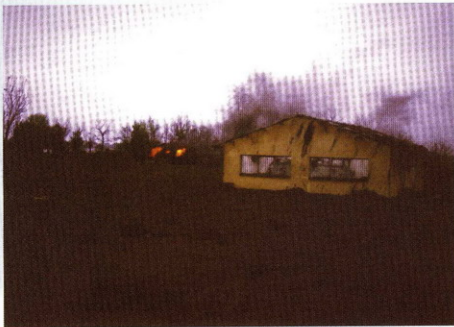
Na avionu NL-18, oštećena je glava rakete R-73. Sam avion nije oštećen.

Rulna staza oštećena je i prekinuta kod 127. Iae i na potezu između straže i r/p 126. Iae na dva mesta.

Na Batajničkom putu došlo je do prekida na dva mesta, gde se bombe nisu aktivirale, a sam put bio je zakrčen stablima i granjem u dužini 300–400 m.

Jedna bomba pala je u dvorište u ulici Kralja Petra Prvog u Novoj Pazovi. Ljudskih žrtava nije bilo.





*Objekti na Aerodromu Batajnica u plamenu posle dejstva avijacije NATO*



*Maskiranje aviona pokazalo se spasonosno za njihovo preživljavanje*

U toku dana stiglo je naređenje iz Operativnog centra Ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane da se otpočne sa obukom starešina za upotrebu lansera *RL-4M* (po šest iz obe eskadrole).

Bombardovanja neprijateljeve avijacije bila su sve jača: u poslednjim noćnim dejstvima ona je zasipala velike površine aerodroma nevođenim projektilima velike

razorne moći, a u dnevnim dejstvima po pojedinačnim ciljevima vođenim sredstvima, pri čemu su uništena tri aviona *L-17*. Komanda 204. lovačkog avijacijskog puka predložila je Operativnom centru Korpusa protivvazdušne odbrane da se preostali avioni *L-17* i *NL-16*, radi zaštite, rasklope i razmeste po okolnim halama i skladištima, pri čemu bi se sa aviona skinula krila i horizontalni stabilizatori.

Ponovni napad usledio je 20. maja. Neprijateljeva avijacija dejstvovala je nevođenim sredstvima od 1.00 do 3.00 časova. Ljudskih žrtava nije bilo, sredstva ratne tehnike 204. lovačkog avijacijskog puka nisu oštećena, ali je na aerodromu registrovano 27–28 kratera.

U petak, 21. maja, odošlo je rasklapanje dela aviona radi njihovog očuvanja, a u popodnevnom časovima postavljena je druga maketa aviona *L-18* ispred objekta „Vranica”. U toku naredne noći neprijateljeva avijacija bila je iznad Batajnice, ali nije dejstvovala.

Narednog dana naredena je pripravnost broj 1 za jedan avion *L-18* na Aerodromu Surčin, što je učinjeno prvi put posle pogibije komandanta puka. Neprijateljeva avijacija je u 3.48 dejstvovala po Batajnici sa dva projektila, uz intenzivno radio-ometanje. Napad je ponovila 23. maja od 4.12 do 4.16 časova, ali ljudstvo i sredstva ratne tehnike puka nisu bili ugroženi. Vežnana opa-

nost, kao i ranijih dana, trajala je od začudnjih do ranijih jutarnjih časova.

Do snažnijeg bombardovanja Batajnice koje je preduzela avijacija NATO došlo je 25. maja, od 3.45 do 3.57 časova i u 14.25 časova, uz intenzivno radio-ometanje. U prvom napadu dejstvovalo je sa šest projektila po poletno-sletnoj stazi broj 2, a sa više projek-



tila po vanaerodromskom skladištu goriva kod Nove Pazove, gde su registrovana 2-3 kratera prečnika 20 m, u polju 40 m. U 14.25 časova dejstvovalo je sa dva projektila na r/p 127. lae po ABS. Jedan ABS je ranije uništen, a tim dejstvom i drugi.

Na r/p 126. lae, na potezu od platforme do polovine travnatog dela između stajanke i rulne staze, palo je pet projektila, od kojih je jedan deformisao dva potkrilna rezervoara za avion L-17 i lakše oštetio jedan L-17. Od dejstava na objekte aerodromske benzinske stanice, autoparka i skladišta, od gelera je oštećen avion L-18, koji se nalazio na putu od autoparka prema stajanki.

U četvrtak, 27. maja neprijateljstva avijacija dejstvuje po Aerodromu Batajnica od 1.55 do 2.40 časova. Čulo se 12 jakih detonacija, tri slabije i nekoliko vezanih detonacija, uz jake radio-smetnje. Dva projektila su pala na poletno-sletnu stazu broj 2 (na stajanki između 353. izviđačke avijacijske eskadrile i 126. lae – jedan nije eksplodirao, jedan projektil je pao na poletno-sletnu stazu broj 1 i nije eksplodirao, dva pogotka su zabeležena između poletno-sletne staze broj 2 i staze za voženje broj 5, četiri pogotka u travnati deo oko severozapadnog praga poletno-sletne staze broj 1, te jedna aerosolna bomba između Komande 204. lovačkog avijacijskog puka i puta prema Vazduhoplovnom opitnom centru, 15 m od aviona L-17, koji je lakše oštećen.

Naredne noći neprijateljstva avijacija je bombardovala aerodrom od 4.07 do 4.10 časova. Registrovan je jedan krater između Komande 204. lovačkog avijacijskog puka i Doma letaka, a drugi između zgrada Vazduhoplovnog opitnog centra i Vazduhoplovnog me-

dicinskog instituta, tako da je od gelera lakše oštećen jedan L-17.

Toga dana je 18 starešina puka obučeno i angažovano u dežurstvu na sistemu RL-4M u tri odeljenja. Dva odeljenja su bila pod komandom 250. raketne brigade protivvazdušne odbrane, a jedno neposredno pod Komandom Ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane. Komandovalo se preko zajedničkog komandnog mesta 204. lovačkog avijacijskog puka i 177. vazduhoplovne baze.

Šesnaest starešina 126. lae obučeno je za upotrebu S-2M, a namenski je stalno angažovano pet starešina vazduhoplovnotehničke službe i dva pilota u svojstvu koordinatora pod komandom 177. artiljerijsko-raketnog puka protivvazdušne odbrane.

Odeljenje RL-4M dejstvovalo je prvi put u 02.06 časova 29. maja iz zadnje polusfere sa jednom raketom R-73. Raketa je praćena do eksplozije, a posada smatra da se raketa nije aktivirala na avion, već naamac izbačen iz aviona.

U toku noći, neprijateljstva avijacija je bombardovala Batajnicu od 2.00 do 2.10 časova. Uništen je jedan avion L-17, koji se nalazio na putu između skvera prema Vazduhoplovnom medicinskom institutu i Vazduhoplovnim opitnom centru. Ponovo je dejstvovalo po garnizonskoj straži, hangarima...

U subotu, 30. maja, postavljena je četvrta make-ta L-18.

Prethodnih dana zapaženo je jako elektronsko ometanje radio-veze i često probijanje „zvučnog zida“ u toku dana.

Oko 16.00 časova 1. juna velika količina letaka izbačena je iznad Stare Pazove. Prikupljeno je sedam vrsta letaka kojima je neprijatelj nastojao da propa-



Uništen L-17 na auto-putu Beograd–Novi Sad

**A**gresija NATO na SRJ iz vazdušnog prostora počela je u 19.50 časova kombinovanim udarom sa oko 120 aviona i 80 krstarećih raketa. Nosilac udara bile su američke vazduhoplovne snage, koje su izvršile oko 70% borbenih letova. Tokom čitave kampanje zabeleženo je 26.095 poletanja, od kojih je 18.168 izvela borbeni avijacija. Lansirano je oko 37.000 projektila, sa oko 21.000 tona eksploziva.





*Maskiranje aviona MiG-29 na jednoj od staza aerodroma*

gandno-psihološki deluje protiv naših snaga. Toga dana završena je i peta maketa aviona *L-18* i postavljena u večernjim časovima, dok je šesta završena 5. juna.

Sedmog juna neprijateljeva avijacija dejstvovala je poslednji put po aerodromu Batajnica od 23.52 do 00.15 časova. Uništene su tri makete *L-18* – dve na r/p 128. lae i jedna na maloj stajanki 126. lae, a jedna je lakše oštećena kod kapije Vazduhoplovnog zavoda „Moma Stanojlović“. Uništen su i levi ABS na r/p 126. lae, te tri kaponira kod kapije broj 5. U jednom od njih izgoreo je avion *L-17*. Evidentirano je i nekoliko kratera po poletno-sletnoj stazi broj 1, koja je postala neupotrebljiva.

## PREKID BORBENIH DEJSTAVA

U sredu, 9. juna, u 22.30 časova preko sredstava informisanja objavljena je vest da je u Kumanovu potpisan sporazum o obustavljanju ratnih dejstava. Ljudstvo 204. lovačkog avijacijskog puka ova vest je za-

tekla na održavanju sredstava ratne tehnike i izmestanju aviona, kao i na dežurstvu na sistemu *RL-4M*.

Sledećeg dana upućena je smena dežurne ekipe 1. odeljenja *RL-4M* na područje Kosova i Metohije (iz sastava 204. lovačkog avijacijskog puka: stariji vodnici I klase Željko Pljucić i Milenko Marić, stariji vodnik Marko Pavlović, vodnici prve klase Pantelija Božić, Dejan Vuklišević i Zvonko Reković). Grupa se vratila već sledećeg dana zbog prekida dejstava.

U petak, 11. juna, od 16.33 do 17.32 izvršen je prihvata aviona sa aerodroma Priština. Na aerodrom Batajnica je sletelo osam aviona *L-17*, tri aviona *NL-16* i jedan avion *V-53*. Piloti koji su preleteli sa *L-17* bili su: Dušan Stojković, Vladan Đukić, Đurica Marić, Saša Oluić, Miroslav Čeman, Mladen Kostić, Saša Denić i Duško Dimić. Avione *NL-16* preleteli su: Sead Oćuz, Armin Prusac, Roberto Della Croce, Nikola Kovačić, Goran Milutinović i Dejan Vujaklija. U avionu *V-53* bili su Nikola Ramljak i Gordana Pavlović. narednog dana prihvaćeni su sredstva i ljudstvo 83. lovačkog avijacijskog puka.

Na dan Vojske Jugoslavije, 16. juna, na aerodromu Batajnica sve jedinice su postrojene u 10.00 časova



**83. lovački puk** – (aviacijska brigada od 1973. do 1979. i od 1992. do 1994). Formiran je 5. oktobra 1967. od 123. lae na Aerodromu Skopski Petrovec, VP 8969. Od 1970. godine bazirao u Prštini. Puk je od formiranja do 1974. naoružan avionima F-86D i familijom lovaca MiG-21. I to MiG-21 F (L-12) od 1970, MiG-21 PFM (L-15) od 1977, MiG-21 bis (L-17) od 1983, i MiG-21UM (NL-16) od 1991. godine. Bio je u sastavu: I3.dPVO 1968–1973; II. dPVO 1973–1986; Treći korpus RV i PVO 1986–1992. Vazduhoplovni korpus 1992–1993. i konačno Ko PVO 1993–1999. go-



dine. Tokom i neposredno posle rata 1991–1992. u puk su uključeni ostaci I17. lap i 129.lae/185. AP. Posle učesca u ratu sa Natoom, 12. juna 1999. puk je premešten na Aerodrom Batajnica, gde je u avgustu 1999. rasformiran, a njegovo ljudstvo i tehnika ušli u sastav 204. lap. Puk nastavlja tradiciju 254. lovačkog puka, preuzevši tradiciju ranijeg 83. puka.

*Komandanti puka:*

Nikola Maravić, Angel Ončevski, Branko Gajović, Tomislav Ivanović, Jovo Spegar, Mirko Vučinić, Slobodan Jeremić, Stjepan Hranjec, Zoran Miličević, Gvozden Urošević.

na pragu poletno-sletne staze broj 2. Ukazom predsednika SR Jugoslavije odlikovano je 10 starešina i dva vojnika 204. lovačkog avijacijskog puka.

Agresija je trajala 78 dana tokom kojih je puk aktivno učestvovao u odbrani zemlje. Direktnim suprotstavljanjem u vazduhu višestruko nadmoćnijem agresoru i sa maksimalnim naprezanjima tokom dejstava, puk je dao svoj puni doprinos u ovom više nego neravnopravnom sukobu. Razoreni su gotovo svi

objekti na razmeštajnim prostorijama jedinica, ali su ljudski životi i veći deo tehnike ipak sačuvani.

Rat je završen, a u 204. lovačkom avijacijskom puku odmah je započet proces otklanjanja njegovih posledica sa zadatkom da se puk dovede na najveći nivo borbene gotovosti u čast i slavu onih koji su poginuli hrabro izvršavajući svoju vojničku obavezu jurišajući na daleko jačeg neprijatelja.

**Neka im je večna slava i hvala!**



**U NOVOM  
MILENIJUMU**







## MODERNIZACIJOM KA BUDUĆNOSTI

Usadejstvu sa ostalim činiocima VSCG 204. lap-a je i dalje namenjen za PVO teritorije, zaštitu borbenih grupacija VSCG i zaštitu šireg područja Beograda. U pomoćnoj nameni može dejstvovati po objektima na kopnu i moru u okviru vatrene podrške snagama KoV i RM. Ove zadatke može izvršavati pojedinačno i u grupama. Osposobljenost za ove zadatke postiže se obukom koja se realizuje planski i organizovano, na osnovu datih naređenja, sa preciznim ciljevima. Pravilnim rasporedom zadataka tokom godine omogućena je njihova potpuna realizaci-

ja. Eskadrire se u svakoj prilici uvežbavaju za uspešna borbena dejstva i održavanje potrebnog nivoa borbene gotovosti. Težište se nalazi na izvođenju lovačko-presretačkih dejstava danju u povoljnim i složenim meteorološkim uslovima, i noću u povoljnim meteorološkim uslovima. Letačkom obukom obezbeđuje se održavanje dostignutog stepena osposobljenosti i nastavak obuke, kao i osposobljavanje pilota da primenom taktičkih postupaka iskoriste sve potencijale aviona i naoružanja.

Starešine se osposobljavaju za kvalitetno izvođenje funkcionalnih dužnosti primenom različitih formi obuke. Veoma je bitno podizanje fizičkih mogućnosti pojedinca zbog lakšeg podnošenja fizičkih naprezanja koje diktiraju uslovi savremenog rata.





**N**eposredno po okončanju dejstava agresora, rad jedinice na aerodromu je bio skoro nemoguć. U veoma kratkom roku uspostavljena je sistemska funkcionalnost na svim nivoima i organizovan je i izvršen prihvatanje aviona iz 83. lapa nakon čega su ljudstvo i tehnika 83. lap-a integrisani u 204. lap. Eskadrile, ojačane i podmladene delom sastava 123. i 124. lae, nastavile su obuku u otežanim uslovima. Preobuku za avion L-18 izvršili su piloti Slobodan Đorović, Aleksandar Piposki, Brane Krnjajić i Srećko Jeremić.

U aprilu 2000. godine 126. lae je dobila nove smestajne objekte čime je donekle olakšan rad eskadrile. Na poligonu „Bar“, tokom oktobra 2001, piloti: Saša Olučić, Miroslav Čeman, Mladen Kostić, Saša Denić, Saša Bošković, Saša Dobrosavljević, Goran Kovačević izvršili su raketiranje sa R-60 po meti SAB 100. Potpukovnik Nebojša Đukanović na MiG-u 29 i Boško Todorović i Ivan Čavka na MiG-u 21 izvršili su gadanje ciljeva na moru.



Priprema aviona NL-16 i poletanje, Aerodrom Niš 2004. godine

Tokom 2002. godine organizovan je kurs noćnog letenja na avionu L-17 za pet pilota, ali su zbog nedostatka goriva kurs završila samo tri.

Raketiranje vazдушnih ciljeva je izvršeno i 2003. godine (14. maja). Na poligonu „Bar“ piloti: Goran Pavlović, Nikola Kovačić, Mile Čeliković, Dejan Beda, Zoran Lumić, Milan Kovanović, Goran Milutinović, Dejan Vujaklija i Mihailo Živanović, izvršili su raketiranje sa R-60 na metu SAB-100 koje su sa aviona odbu-

civali majori Zoran Jokić i Goran Kovačević. Kurs za lidere za 21. vek u Marsal centru u Garmispartenkirhen u prošli su piloti Iyan Šitar, Novak Đorđević i Gordana Pavlović, a kurs jezičkog usavršavanja u Jorku prošli su piloti Ljubomir Đurđević i dejan Vujaklija.

Aeromiting na novootvorenom aerodromu u Nišu obeležio je 2004. godinu. Leme karakteristike aviona MiG-21 prikazali su mnogobrojnoj publici piloti Dragan Vrenčević i Zoran Jokić. U ulozi rezervnog pilota išao je Samo Zorman.

Od pilota se traže posebne psihofizičke osobine, od kojih su najznačajnije prilagodavanje, otpornost na stresne uslove, radne navike, a posebno motivacija. Ponekad motivacija, interesovanje i ljubav prema letenju kompenzuju nedostatak visoke sposobnosti za letenje. Prilikom izbora pilota, a i tokom njihove aktivne vojne službe, neophodno je usvojiti

kriterijume za vrednovanje pilota i voditi računa o njima. Ovo atraktivno zanimanje podrazumeva rad u vazduhu, za čoveka neprirodnim uslovima, i zahteva neprekidnu budnost, perceptivno-motornu i aktivnost za vreme leta, uz dejstvo brojnih stresogenih faktora (kao što su velika ubrzanja, opterećenja pri manevrisanju, psihofizički zamor, mogućnost nastan-



**K**apetan I. klase Gordan Pavlović poleteo je 18. oktobra 2000. sa pratilcem kapetanom Predragom ličnom, na rutinski navigacijski let. Dan kao stvoren za letenje, vedar, okupan ranim prepodnevnom suncem. Letelo se iznad Vojvodine na maloj visini oko 300 metara i brzini od 800 km/h. Deo marsrute vodi ih je ka Novom Sadu. Sve je teklo po planu bez bitnijih odstupanja. Blješavo oktobarsko sunce nateralo ih je da spuste vizire, ali je svojim zravicima zaklonilo usamljeno jato ptica.

Gordan je munjevito povukao palicu na sebe, ali kasno. Jato se nalazilo suviše blizu i jedna ptica je probila debelo vetrobransko staklo. Osećao je udarac u glavu, a od sitnog stakla i prašine ništa nije video. U kabini je bilo neizdrživo, vazduh koji je ulazio stvarao je buku, sedišta se treslo.



Pilot Pavlović pored razbijenog čeonog stakla

Uspelo je da javi ulazak u pravac za sletanje i upozori dežurnog letenja da nema čeonu vidljivost. Tek tada su na kontrolnom tornju shvatili šta se dogodilo. Gordan je nastojao da održi pravac i obezbedi stabilnost aviona. Gotovo rutinski je dodirnuo površinu piste. Sve što je sledilo bilo je lako i činilo se nevažnim – avion i pilot bili su na sigurnom.

Smanjio je brzinu i proverio instrumente koji su normalno funkcionisali. Motor je stabilno radio, što je tada bilo najvažnije.

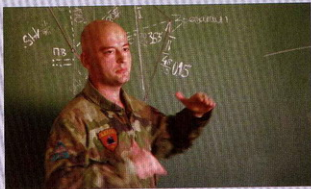
Pokušao je da radio-vezom javi šta se dogodilo, ali ga zbog nesnosne buke u kabini niko nije mogao čuti. Pratilac lič se bio malo odmakao i nije video šta se tačno dogodilo, ali je primetio da se nešto zbiva jer je Pavlović naglo smanjio brzinu. Približavali su se aerodromu, a kada su ušli u krug za sletanje buka je zbog smanjenja brzine postala podnosljiva.

**D**ug je put do pilota u svakom, pa i našem, ratnom vazduhoplovstvu. Školovanjem u Vojnoj akademiji – smer avijacije stiže se zvanje pilota određene vrste avijacije. Obuka na avionu MiG-21 počinje po završetku Vazduhoplovne vojne akademije – smer avijacije preobukom po elementima vizuelnog i instrumentalnog letenja pojedinačnim avionom. Po završetku preobuke započinje borbena obuka kroz četiri stepena obučavanja:

- na prvom stepenu piloti se osposobljavaju za izvršenje zadataka prestretanja i dejstava po ciljevima na kopnu i vodi do sastava para;

- na drugom stepenu se osposobljavaju za izvršenje zadataka prestretanja i dejstava po ciljevima na kopnu i vodi do sastava odeljenja. Na tom stepenu se završava i obuka za noćno letenje;

- težište obuke na trećem stepenu je na uslojzja-



Razrada leta: pilot Nikola Mihačević

vanju borbene upotrebe noću u svim meteorološkim uslovima, a u dejstvu po ciljevima na kopnu u formacijama većim od odeljenja;

- na četvrtom stepenu obuke piloti se osposobljavaju za blisku manevarsku borbu u vazduhu do sastava odeljenja i održavaju trenazu po prethodnim stepenima obuke.

Po završetku svih stepena letачke obuke, težište se nalazi na taktičkoj obuci i održavanju trenazu za izvođenje borbenih dejstava u svim meteorološkim uslovima. Cilj takve obuke je osposobljavanje svih pilota da, uz primenu taktičkih postupaka, maksimalno iskoriste mogućnosti aviona i naoružanja.

Piloti koji su leteli na avionu MiG-21 imaju vrlo dobre i odlične letачke ocene i zadovoljavaju poseban zdravstveni kriterijum tako da mogu preći na preobuku za letenje na avionu MiG-29.





*Priprema MiG-a 29 za let*

ka čulnih obmana, svest o velikoj odgovornosti i riziku od udesa).

Različitoš i raznovrsnost aviona i sredstava koje je puk imao u upotrebi tokom 55 godina postojanja uvek su bezuslovno zahtevali obrazovan i sposoban kadar koji će uvek biti u stanju da tehniku tretira po svim elementima održavanja i uvek ostvari postavljene maksimum. Kriterijumi ispravnosti su veoma visoki bez obzira na to koji je tip aviona u pitanju i ponekad zahtevaju ogroman trud i naprezanja kako bi se ostvario potreban nivo ispravnosti u eksploataciji vazduhoplova. Kroz obuku i svakodnevne dužnosti i radove na tehnici obezbeđuje maksimalnu ispravnost VTMS (vazduhoplovnotehnička materijalna sredstva) uz maksimalno pridržavanje mera zaštite na radu i zaštite prirodne sredine.

Danas tehničari rade u teškim uslovima. Nestišica opreme, rezervnih delova i potrošnog materijala u mnogome otežava održavanje i eksploataciju aviona, ali ne sprečava tehničare da svoje poslove obavljaju

uz poštovanje svih bezbednosnih normi i propisa. Avioni su sve stariji i zahtevaju mnogo više predanosti i obazrivosti u radu. Materijalni položaj starišina je nezavidan, najveći broj ima nerešeno stambeno pitanje i veliki broj problema koje ovakav život nosi, ali briga za avion i čoveka u njemu uvek nadvlada sve teškoće.

Nedovoljna materijalna baza predstavlja ograničavajući faktor u realizaciji obuke. Iako se realizacija obuke stalno prilagodava odobrenim finansijskim sredstvima, nedostatak rezervnih delova, potrošnog materijala, nedovoljne količine goriva, kao i mali ostaci resursa aviona i rezervnih delova predstavljaju samo neke od elemenata koji nepovoljno utiču na tok obuke. Uslovi ograničenih resursa zahtevaju stalni oprez celokupnog sastava prilikom upotrebe postojeće tehnike.

Pored svih problema na koje svakodnevno nailaze pripadnici 204. lap-a imaju visok profesionalni odnos i veliku motivisanost i inicijativu u izvršavanju zadatka. Veći deo starišina samostalno usvaja nova znanja iz različitih oblasti i tehničkih disciplina usko



**P** prvi stepen je osnovni u nizu različitih vidova održavanja i podrazumeva prethodnu i izvršnu pripremu aviona za upotrebu, međudetni pregled i opsluživanje u toku upotrebe, smeštaj, čuvanje i održavanje sredstava koja se privremeno nalaze van upotrebe. Pripremu sredstava organizuju vazduhoplovno-tehnički rukovodioci jedinice, a radove vrše vazduhoplovni tehničari u zavisnosti od svoje specijalnosti (tehničari za avion i motor, tehničari za specijalnu i elektro opremu, tehničari za radio-radarsku opremu i tehničari za naoružanje).



Oficir Predrag Srecković rukovodi radom na stajanci

**L** etački dan je vreme kada aktivnosti u eskadrili dostižu maksimum i nije ih moguće sprovesti bez brizljivog planiranja i kvalitetne organizacije. Radovi u letaćkom danu i iz bilo kog elementa održavanja izvode se uz punu odgovornost u svim vremenskim uslovima, na otvorenom prostoru, bez obzira na dnevne vrućine, padavine ili na hladnoću koja nekad prelazi -20 stepeni Celzijusa. Buka predstavlja jedan od najvećih stetičnih faktora po zdravlje i u određenim momentima daleko premašuje dozvoljene granice. O štetnosti izduvnih gasova, goriva i maziva ne treba ni govoriti. Naprezanja su ponekad neočekivana i zavise od mnogih faktora, ali nikad nisu bila razlog da se zadatak ne izvrši pouzdano i bezbedno. Sredstvima se rukuje uz punu odgovornost i svaki pojedinac poseduje svest o njihovom značaju i vrednosti. Tehnika je skupa, ali nemar može biti još skuplji, mnoge greške se mogu platiti životom – svojim ili tuđim. Rad sa ubojnim sredstvima je posebno rizičan i posvećuje mu se velika pažnja prilikom planiranja i izvođenja radnji, tokom gađanja ili zemaljske obuke staresina. U ovome učestvuje komplektan kolektiv kako bi bile sprečene sve neželjene posledice tokom upotrebe.



Tehničari 126. i 127. lac na stajanci







*Defile 204. lap-a na proslavi Dana avijacije 2. avgusta 2004. godine*

vezanih za dužnosti koje obavljaju. Lični primeri pretpostavljenih pri izvršenju zadataka, stabilni međuljudski odnosi kao i potpuno prihvatanje osnovnih društvenih i moralnih vrednosti naročito su evidentni u poslednjim godinama.

U poređenju sa opstalim delovima vojske stanje u vazduhoplovstvu, a posebno lovačkoj avijaciji, koju sada isključivo čini 204. lovački puk, verovatno je najkritičnije, kako po posledicama koje je ostavio sudar sa NATO 1999. godine, tako i po opštem trendu zaostajanja započetom još posle prestanka ratnih operacija 1992. godine. Činici bi rekli da su NATO snage svojim borbenim dejstvima, odnosno uništavanjem jugoslovenske tehnike, dovršile deobni bilans vojne tehnike republika bivše SFRJ.

Ključni problemi sa kojima se sreće naše vazduhoplovstvo, a možda najviše 204. lovački puk, u ovom trenutku su zastarelost postojeće i nedostatak savremene tehnike, nedostatak resursa i rezervnih delova, neispravnost, otežan remont i dramatično nizak godišnji naložak na letu. Svi ovi nedostaci imaju ishodište u opštem nedostatku novca. Jedini što ne manjka je entuzijazam ljudi. Sa druge strane tehnološka „kopča“ kroz obuku je više nego nužna za opstanak naše vazduhoplovne rutine, a za to je potrebna nova tehnika.

Ljudi iz vrha vazduhoplovstva sugerišu postepenu nabavku osnovnog višenamenskog aviona, koji bi imao ulogu lovca, lovca-bombardera i izviđača. Očekivanja su da to bude tip zapadne proizvodnje, i da 204. puk kao najrespektivnija borbeno jedinica RV bude njihov primalac. Ako apstrahujemo finansijske (ne) mogućnosti, ovakva odluka je u današnjem odnosu snaga u stvari pre svega politička odluka. Izbor strateškog partnera naše države po ovom pitanju otuda je vrlo značajan i pokazuje izmenu odbrambene filozofije. Međutim, iskustvo svih zemalja iz srednje i jugo-istočne Evrope, pokazuje sličan trend zaostajanja kod udarnih snaga vazduhoplovstva i pored vrlo jasno opredeljenja prema konkretnim strateškim partnerima. U najvećem broju slučajeva, kao i kod nas, lovačka zaštita poverena je i dalje veteranima *Mig-21* (Slovačka, Rumunija, Bugarska, Hrvatska), dok je remont lovaca *Mig-29* uglavnom problem (Bugarska, Rumunija, Mađarska, Slovačka, Poljska). Tendencija jedine globalne sile je takva da sva ova vazduhoplovstva svedu na pomoćne vazdušne snage, sa određenim limitima u sopstvenim mogućnostima. Takođe, i da se takva vazduhoplovstva profiliraju za pojedine specifičnosti novih svetskih okolnosti: transport sopstvenih trupa u misijama van sopstvene ze-



mlje, sadejstvo i inetroperabilnost na regionalnom nivou, učešće u humanitarnim misijama, misijama spasavanja i traganja, i zadacima u elementarnim i drugim nepogodama. S toga i nema velikih i spektakularnih nabavki, već se svi iz našeg komšiluka snalaze sa remontom, modernizacijama, produženjima resursa ili jednostavno računaju na sistem kolektivne bezbednosti u okviru NATO ili pod kišobranom Sjedinjenih Država.

Ipak, ako želimo da se lovačka avijacija ne sveđe na istoriju, u narednom periodu potrebno je izvršiti generalni remont preostalih aviona tipa *MiG-29*. Modernizacija preostalih primeraka smatra se nužnom i pored visoke cene remonta i još veće cene paketa modernizacije. O ovome odlučuje najviši vrh zemlje, na osnovu informacija dostavljenih o problemu aviona *Mig-29* u prvoj polovini 2004. godine. Bez izvršenog remonta preostali avioni *Mig-21bis* (nabavljeni 1977-1983), mogu da se upotrebljavaju sa postepenim izlaskom iz upotrebe pojedinih primeraka sve do iza 2010. godine.

U međuvremenu i 204. puk se uključio u neke od novih trendova koji su zahvatili našu vojsku. Pre svega u slanju svojih vazduhoplovaca na obuke u inostranstvo. Intenzivirana je i razmena poseta sa pojedinim

vazduhoplovtvima zemalja NATO, kakva je Grčka, recimo. Smatramo da u budućnosti ratno iskustvo 204. puka može veoma dobro da dođe kao specifična vazduhoplovna legitimacija u svetu. Otuda pristup problemu avijacije, a posebno lovačke, mora da bude sveobuhvatan, lišen iluzija, ali ujedno dobronameran i sa entuzijazmom, na kome uostalom već decenijama počiva naše ratno vazduhoplovstvo.

Na duže staze, po ispunjenu političkih uslova, i uz određena ulaganja, koja se mogu rešiti i u projektima sa inostranim finansiranjem, potrebno je osposobljavanje jedne baze (i jedinice u njoj) za prihvat NATO/PIP avijacije. Takve kompatibilne baze i jedinice u njima, već imaju susedne države. Ovo bi značilo signal za početak primena procedura i aktivnosti po NATO standardima i u 204. puku, koji bi, zbog svog pogodnog položaja, tipologije, prihvatljivih uslova i kvalitetnog ljudstva, trebalo osposobiti za neku vrstu reprezenta naše avijacije u evropskim razmerama. Ovako premodeliran 204. puk mogao bi da se na različitim vežbama pokaže sa usvojenom NATO procedurom, savremenog izgleda i ljudi i aviona, i da tako bude siguran most u prvoj fazi evropske integracije naše zemlje.



204. lovački avijacijski puk, Aerodrom Batajnica, novembar 2004. godine





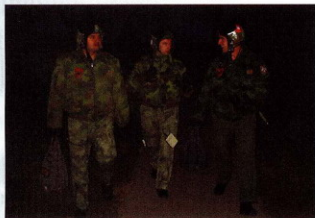
*Pogled na stajanku 126. eskadrile*



*Pilotski sastav 126. lae, 2003. godine*



*Tehnički sastav 126. lae, 2004. godine*



*Živanović, Mihailović i Dorđiljević nakon sletanja u sumrak*



*Naoružavanje raketom R-60*





*MiG-29 u fazi sletanja sa izvučenim kočnim padobranom*



*Pilotski sastav 127. lae, 2004. godine*



*Tehnički sastav 127. lae, 2004. godine*



*Izvršna priprema pred letenje*



*Grupni portret sa stajanke*





*Proslava Dana 126. eskadrile, maj 2002. godine*



*Predsednik SRJ Vojislav Koštunica u poseti puku 2001. godine*



*Ministar odbrane SCG Boris Tadić u poseti puku 29. maja 2003.*



*Piloti u poseti Belom dvoru, oktobar 2004. godine*



*Veterani na proslavi: Burkeljć, Veličković, Stojković i Vasiljević*



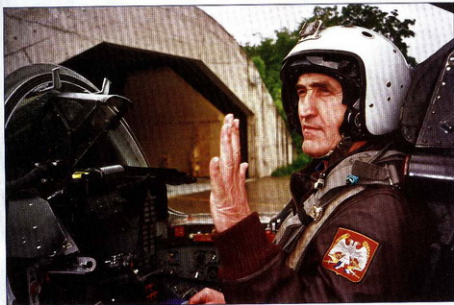
## ŽIVOT ZA SLOBODNO NEBO

*Neka ovo bude još malo svetla na istoriju čuvara slobodnog neba otadžbinskih vitezova 204. lovačkog avijacijskog puka, sa posebnim poštovanjem prema onima koji u toj misiji položiše i svoj život i neka Bog čuva sve vazduhoplovce, koji svojim krilima i plemenitim srcem dokazuju snagu njegovog dela.*

Iz istorijata „204. lovački avijacijski puk“, koji su pripadnici te elitne jedinice naše protivvazdušne odbrane dali „na dar riznici srpske istorije i kulture, svetilištu Hilandar“ 2003. godine.



*Među mnogobrojnim herojima koji su položili svoj život za otadžbinu u agresiji NATO na našu zemlju nalaze se i piloti 204. lovačkog avijacijskog puka. Ni trenutka nisu imali dileme o tome da li treba da rade ono za šta su godinama pripremani. Vinuli su se u svoje nebo da ga brane kao profesionalni vojnici, rodoljubi i časti ljudi. Nisu oni bili pozvani da odlučuju o ratu, ali su pozvani da brane otadžbinu...*



## GENERAL-PUKOVNIK LJUBIŠA VELIČKOVIĆ

Roden je 1. marta 1946. u selu Crljenac, Malo Crniće kod Požarevca. Kao petnaestogodišnji dečak krenuo je iz rodnog Crnića u prvu klasu pripremne škole Vazduhoplovne vojne akademije, koju je završio kao prvi u rangu. Njegovo mesto je uvek bilo među najboljima. Završio je sve vojne škole Jugoslovenske narodne armije – Vazduhoplovnu vojnu akademiju, Komandno-štabnu akademiju Ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane, Komandno-štabnu školu operatike i Generalštabnu akademiju „Vorošilov“ u Moskvi.

U veoma bogatoj vojničkoj karijeri obavljao je brojne dužnosti, a o njegovoj uspešnosti govore službene ocene.

Obavljao je sve letачke i najodgovornije komandne i upravne dužnosti u Ratnom vazduhoplovstvu i protivvazdušnoj odbrani i Vojski Jugoslavije. Bio je pilot u eskadrili, nastavnik letenja, komandir lovačke eskadrile, načelnik Inspekcije borbene gotovo-

sti Komande Ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane, komandant 204. lovačkog avijacijskog puka i Korpusa Ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane, direktor Savezne direkcije za kontrolu letenja, načelnik Generalštabne škole Vojske Jugoslavije, načelnik Sektora za Ratno vazduhoplovstvo i protivvazdušnu odbranu Generalštaba Vojske Jugoslavije, komandant Ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane, zamjenik saveznog ministra za odbranu, pomoćnik načelnika Štaba Vrhovne komande u ratu.

U 204. lovački puk došao je 1966. godine kao potporučnik – pilot na avionu MiG-21. Tu je stekao sva letачka zvanja i postao vrhunski pilot, instruktor letenja i nosilac Zlatnog letачkog znaka. Posle toga obavljao je mnoge dužnosti, ali se u svoj puk često vraćao, a u toku rata 1999. godine kad god je stigao. Pripadnici puka neće nikada zaboraviti njegov let 25. marta 1999, kada je dežurao s njima i poleteo deleći



zajedničku sudbinu, a u Ratnom dnevniku puka ostalo je zabeleženo: „Oko 10.00 časova, gen. pukovnik Veličković Ljubiša izvršio je let po maršruti a. Surčin–Novi Sad–Bečež–a. Batajnica–a. Surčin.“

Dva puta je prevremeno i dva puta vanredno unapređivan u viši čin. Odlikovan je brojnim odlikovanjima, između ostalih Ordenom za vojne zasluge sa srebrnim mačevima, Ordenom narodne armije sa srebrnom zvezdom, Ordenom za vojne zasluge sa zlatnim mačevima, Ordenom narodne armije sa zlatnom zvezdom, Ordenom ratne zastave prvog stepena (posmrtno).

Poginuo je „na službenom zadatku“, saopštio je Štab Vrhovne komande Vojske Jugoslavije, „u obilasku jedinica na prvoj liniji odbrane otadžbine general-pukovnik Ljubiša Veličković, pomoćnik načelnika Štaba Vrhovne komande za Ratno vazduhoplovstvo i protivvazdušnu odbranu Vojske Jugoslavije“, a u ratnom izdanju *Vojske* od 3. juna 1999, na str. 4, zabeleženo je:

„General-pukovnik Ljubiša Veličković otišao je u legendu jer je delima iz sebe u Vojski Jugoslavije i njenom Ratnom vazduhoplovstvu i protivvazdušnoj odbrani ostavio dubok i neizbrisiv trag. Visokooobra-

zovan, sa izuzetnim smislom za organizaciju i komandovanje, ličnim poštenjem i principijelnom strogošću, drugarskim odnosom i ljudskom toplinom, humanošću i širokim poimanjem života, plenio je i okupljao ljude oko sebe. Verovali su mu i potčinjeni i pretpostavljeni, jer je svako njegovo delo nanovo ulivalo slobodarski duh i borbeni moral, značilo traženje puta za bolje sutra, za moderniju, savremeniju, borbeno jaču i profesionalnu Vojsku Jugoslavije.

General Veličković se, nošen patriotizmom i hrabrošću, u potpunosti posvetio borbi za dostojanstvo i slobodu otadžbine, a protiv višestruko jačeg agresora Alijanse. Nije prihvatio okupaciju zemlje, već je od prvog dana bestijalne agresije stao u prve redove odbrane otadžbine. Stalnim prisustvom u jedinicama, tamo gde je najteže, ličnim primerom davao je podstrek i bio oslonac svojim potčinjenima. A stizao je svuda i u pravo vreme da pomogne, ohrabri, posavetuje, na borbenim položajima i prvim linijama odbrane. Zbog izuzetnog doprinosa u odbrani otadžbine general-pukovnik Ljubiša Veličković svrstao se među legendarne srpske junake, koji su za čast i dostojanstvo svog naroda žrtvovali i svoj život.“

## GENERAL U ULOZI OBIČNOG VOJNIKA

*N*a Karaulu Morina dolazi i jedan izuzetno hrabar čovek, koga sam prilično dobro poznavao i koji je zaista bio neobičan general, izuzetan pilot, koji je sve prisutne zadivio letom na avionu MiG-29 na aeromitingu u Batajnici 1998. godine. Bio je to general Ljubiša Veličković. Na Karaulu Morina dosao je u prajni komandanta granice jedinice majora Soraka. Sorak kaže borcima: „Ostavljam vam generala koji će ići sa vama.“ Borci su iznenađeni. Nigde na svetu se, sem na jugoslovensko-albanskoj granici, nije desilo da oficer tako visokog ranga ide u zasedu sa grupom graničara kada se na tom delu granice stalno pucalo. Voda zasede stariji vodnik Nikolić izdaje zadatka: „Prvi pratilac desetar, drugi pratilac general Veličković.“ General, koji je sada u ulozi običnog vojnika, sluša komandu bez govora. Uostalom, general Veličković je bio poznati oficer, koji nadasve vodi računa o disciplini. Bio je dosta strog. Ponekad sam, prilikom naših susreta, mislio da preteruje, ali sam brzo shvatio da kao iskusen vojnik zna da samo disciplinovana vojska pobeđuje i preživljava.

Kreću kroz šumu. Postavljaju zasedu u kojoj ostaju cele noći. Sa generalom Veličkovićem je jedan

graničar. General, u podmaklim godinama, mogao bi otac da mu bude. Ion se prema vojnicima ponasao bas kao brižni roditelj. Oko 23.00 časa vojnik vidi da je generalu klonula glava i kaže mu: „Gospodine generale, odmorite se malo, ja ću da dežuram, a posle ćete vi mene da odmenite.“ Veličković mu odgovara: „Probudi me za sat vremena.“ Vojnik ga, međutim, budi posle dva časa. Veličković ga je malo ukorio što ga nije ranije probudio. Dok je vojnik spavao, zapravo više dremao, general ga je stalno pokrivaio, navlačio čebe. U jednom trenutku Veličković upita vojnika: „Da li se zaista ovdje očekuje prolazak terorista ili ste me doveli tu gde se ništa ne dešava?“ Sunjao je da su ga poslali tamo gde je „sigurno“, ali nije bilo razloga njegovoj sunnji. Tu se stvarno očekivala teroristička grupa... Takav je bio general Ljubiša Veličković. Poginuo je dan-dva nakon našeg poslednjeg susreta na Kosmetu, od dejstava avijacije Natoa. Zabolela me njegova smrt. Zavoleo sam tog hrabrog generala.

Milovan Drecun, *Kosovska legenda*,  
Delfin grafoteka, Novi Sad, 2003, 255





## PUKOVNIK MILENKO PAVLOVIĆ

**R**ođen je 5. oktobra 1959. godine u Gornjem Crniljevu kod Osečine, Srbija (otac Milorad i majka Radmila). Po nacionalnosti je Srbin. Ima brata Miloja. Sa suprugom Slavicom ima sinove Srđana (1983) i Nemanju (1989).

Posle završetka osnovne škole, odlazi u Vazduhoplovnu gimnaziju „Maršal Tito“ u Mostaru, koju završava sa odličnim uspehom u 14. klasi. Školovanje nastavlja u 31. klasi Vazduhoplovne vojne akademije u Zadru, koju završava 1982. godine, sa vrlo dobrim uspehom i zvanjem pilota dozvučne avijacije. Kurs komandira avio-oddeljenja završava 1989. godine sa vrlo dobrim uspehom, a 44. klasu Generalštabne škole Vojске Jugoslavije 1996. godine sa odličnim uspehom.

U toku aktivne službe postiže vrhunske rezultate, izvršavajući dužnosti: vršilac dužnosti pomoćnika komandira 126. lovačke avijacijske eskadrile, vršilac dužnosti Drugog avio-oddeljenja 126. lovačke avijacijske eskadrile, komandir Drugog oddeljenja 126. lovačke avijacijske eskadrile, komandir Četvrtog avio-oddeljenja 127. lovačke avijacijske eskadrile, zamenik ko-

mandira 127. lovačke avijacijske eskadrile, komandir Trećeg oddeljenja 127. lovačke avijacijske eskadrile, komandir 127. lovačke avijacijske eskadrile, načelnika Štaba 204. lovačkog avijacijskog puka i komandant 204. lovačkog avijacijskog puka.

Za izuzetne rezultate u obavljanju dužnosti pismeno ga je pohvalio komandant puka tri puta (1985, 1986 i 1988), novčano ga je nagradio komandant puka osam puta (1987, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992, 1996 i 1999) i komandant Ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane 1992. godine. Prevrmeno je dobio zvanje instruktora letenja 1998. godine. Odlikovan je Medaljom za vojničke vrline 1981. Ordenom za vojne zasluge sa srebrnim mačevima 1988. i Ordenom za zasluge u oblasti bezbednosti 1999. godine. Prevrmeno je unapređen u čin pukovnika 3. maja 1999. godine.

Izvršavajući zadatak na avionu MiG-29 u odbrani SRJ od agresije NATO, poginuo je 4. maja 1999. u 12.45 časova u rejonu Valjeva, u selu Petnica. Sahranjen je na Bežanijskom groblju u Beogradu.

### DOSTOJAN PREDAKA I PONOS POTOMAKA

**M**ilenko je u sebi sjedinio mnogobrojne osobine – želju za učenjem i usavršavanjem, principijelnost, israjnost, poštenje i drugarstvo. Porodiču, prijateljima i obavezama u službi ni u jednom momentu nije razdvajao.

Milenko Pavlović je svojim nastupima i pojavom ulivao poverenje kod celokupnog sastava 204. lovačkog avijacijskog puka, od samog početka rata.

Sudbina je htela da svoj život položi na oltar otadžbine, upravo iznad rodnog kraja, u borbi sa daleko nadmoćnijim neprijateljem. Iskazano junaštvo dostojno je njegovih predaka, ali i ponos potomaka, kojima se uvek nadahnjivao.

Pripadnici 204. lovačkog avijacijskog puka ponosni su što su imali privilegiju da on deo svoga života, rada i letenja podeli s njima.

Monografija „204. lovački avijacijski puk“



Njegova rodna Osečina ga nije prežalila, jer je, kako kaže njegova supruga Slavica, „bio ponos osečinskog kraja. Svi su ga voleli i poštovali. Imao je vremena za svakog da porazgovara”.

O svom klasiću i dugogodišnjem prijatelju Kosta Subu kaže:

„Paju sam upoznao 1974. godine u Mostaru. Te godine pošli smo u prvi razred Vazduhoplovne vojne gimnazije *Maršal Tito*. Bili smo raspoređeni u prvo A odeljenje. Bilo nas je iz raznih krajeva SFRJ i svi su imali želju da jednog dana postanu piloti. Paja je bio izuzetno motivisan, imao je odlična predznanja, tako da je uvek bio među najboljima u odeljenju.

Voleli smo ga zato što je bio skroman, jednostavan, pošten i temeljit u svakom poslu, od učenja do letenja.

Bio je odličan sportista. Fudbal je voleo najviše. Igrali smo u istoj ekipi godinama. Bio je nezamenljiv bek.

Posle završetka vazduhoplovne akademije raspoređeni smo na Aerodrom Batajnicu, i opet zajedno. Nastavio je sa istim žarom da radi, rezultati nisu izostajali. Sami klasići su ga izabrali za najboljeg pilota među nama.

Mi klasići bili smo ponosni na njega, na njegov rad, na odnos prema letenju i prema ljudima, dok je bio komandant eskadrile, a kasnije i komandant puka.”



*Milenko Pavlović (četvrti s leva) sa kolegama*





## MAJOR ZORAN RADOSAVLJEVIĆ

**R**oden je 26. februara 1965. u Prištini (otac Svetozar, majka Radojka). Ima sestru Snežanu. Po nacionalnosti je Srbin. Nije bio oženjen.

Posle završetka osnovne škole, nastavio je školovanje u Vazduhoplovnoj srednjoj vojnoj školi „Maršal Tito“ u Mostaru, kao učenik 19. klase. Potom je bio pitomac 36. klase Vazduhoplovne vojne akademije u Zadru, koju završava 1987. godine sa odličnim uspehom, kao peti po rangu, sa zvanjem pilotovac.

U toku vojničke karijere postiže zapažene rezultate i kao jedan od najboljih pilota završava preobuku za avion *MiG-29* 1992. godine. Bavi se jedrenjem na vodi i osniva klub „Polaris“, te dostiže zvanje skipera. Paralelno sa radom i bavljenjem sportom završava poslediplomske studije na smeru za vazduhoplovnu navigaciju Saobraćajnog fakulteta i 11. juna 1998. godine stiče zvanje magistra tehničkih nauka. Pripremljenu doktorsku disertaciju nije stigao da odbrani na fakultetu – odbranio ju je na nebu svoje otadžbine, s najvećom ocenom.

Kao pilot novčano je nagrađen 1989. godine, pismeno ga je pohvalio komandant 204. lovačkog avijacijskog puka 1990. i 1991. te komandant Korpusa protivvazdušne odbrane 1992. godine.

Izvršavajući borbeni zadatak na avionu *MiG-29*, u odbrani SRJ od agresije NATO, poginuo je 30. marta 1999. u 17.12 časova u rejonu Loznice. Sahranjen je na groblju Lešće u Beogradu. Ukazom predsednika SRJ, za herojski čin odlikovan je Ordenom za hra-

brost, a naredbom komandanta Ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane, unapređen je u čin majora 28. marta 1999. godine.

Učestvovao je na Kongresu operacionih istraživanja na Zlatiboru 1996. godine. Objavio je šest naučnih radova, a Redakcija „Novog glasnika“ proglasila ga je za najuspešnijeg autora 1996. godine.

Zoran Radosavljević je za svoje herojsko držanje dobio najprestižnije priznanje Saveta svetske srpske zajednice „Srpski vitez“, što se dodeljuje ličnostima koje su učinile izuzetna dela za dobro srpskog naroda. U čast tog vrsnog jedriličara, svake godine se održava jedriličarska regata Memorijal „Zoran Radosavljević“, koja je poprimila međunarodne razmere. U toj regati učestvuje i naša Ratna mornarica, u znak sećanja i zahvalnosti za podvig hrabrog pilota – zaljubljenika u plavu boju neba i mora.

O Zoranu Radosavljeviću najprisniji govori njegov drug iz detinjstva i Vazduhoplovne vojne akademije Darko Perišić:

„Moje poznanstvo, a potom i prijateljstvo sa majorom Zoranom Radosavljevićem – Zokijem ili Pavom, kako smo ga mi klasići zvali, počelo je sada već davne 1975. godine u Kruševcu, gde smo živeli u istoj zgradi... Ne mogu reći da smo već tada maštali o tome da ćemo se vinuti u plave visine. Sa bezbriznih 11 godina nismo imali potrebu da razmišljamo o budućnosti. Naš svet je bio fudbal na terenu obližnje osnovne škole, stripovi, druženje na stepenicama zgrade... Po-



što su nam očevi vojna lica, ubrzo smo se preselili iz Kruševca u Beograd i tu nam se nakratko putevi razilaze. Na obostrano oduševljenje, ponovo se srećemo 1979. godine u Mostaru. Mostar, Zemunik, Podgorica i Pula – bio je put koji smo narednih osam godina prošli do zvanja pilota superionične avijacije.

Družeci se sa Pavom ovih dvadeset godina, reto sam imao priliku da sretmem osobu sa toliko interesovanja i životne energije. Sa istim elanom i istrajnošću je stasavao u odličnog borbenog pilota, letoe u aeroklubu i jedrio Jadranom i Egejskim morem. Pedantan skoro do perfekcionizma, nije priznavao površnost i kroseečnost. Usavršavao je znanje engleskog jezika, krotički vetar jedrima došao je do zvanja skipera, magistrirao je na Saobračajnom fakultetu... Radoznale

prirode, uvek je težio spoznaji nečeg tek naslućenog, bilo da je reč o informatici ili kulinarstvu. Vedrog duha, elokventan i šarmantan na samo svoj, poseban način, nikoga nije ostavljao ravnodušnim. U ovim smutnim vremenima mnogi veruju da je nestala jedna od tradicionalnih odlika srpskog vojnika – svest o potrebi žrtvovanja za dobro naroda. Kada je 26. marta 1999. godine dobio naređenje da poleti prema višestruko nadmoćnijem neprijatelju, sasvim sam uveren da nije imao iluzija o tome čemu ide u susret. Ipak, mirno je seo u svoju *dvadeset devetku* i odleteo u besmrtnost."

Samo dan ranije Zoran Radosavljević je svojoj brižnoj majci rekao: „Mama, oni to rade zbog para, a ja da odbranim svoju otadžbinu“, vinuo se u nebeske visine i ostao među zvezdama.

## PUNIM JEDRIMA ZA ZORANA

**M**ore i nebo ostali su bez materijalnog prisustva Zorana Radosavljevića 26. marta 1999. godine, kada se tragično završila njegova borbeno misija pilota lovca na avionu MiG-29. Braneci nebo nad Jugoslavijom od tehnološki i brojčano superiornijeg neprijatelja, pao je u vazdušnoj borbi. U medijskoj propagandi koja prati rat pogibija hrabrog pilota mnoge je ostavila uskraćene za kompletan prikaz njegove ličnosti. Za desetak godina koje je posvetio jedrenju, Zoran Radosavljević je stekao iskustvo na kome bi mu mogli pozavideti. Prejdrio je Mediteranom u svim pravcima, stiučić među jedrilčarima iz Grčke i Italije brojne prijatelje. Kao i svakoj značajnoj i kompleksnoj sudbini, tako je i u ovoj umešana ironija, pa su neki od prijatelja sa jedrenja bili i piloti aviona koji su leteli protiv Jugoslavije. To je najbolji dokaz da je jedrenje uzvišenije od rata i politike, ali se sudbini nije moglo umaći. Jugoslovensko jedrenje na krstašima ostalo je bez svog vršnog skipera, nastavnika jedrenja i jednog od vrhunskih eksperata za satelitsku navigaciju. Ostala je obaveza Zoranovih prijatelja da ideje koje su s njim delili nastave da žive.



Jedrilčarski klub LAMAR (u kome je Zoran Radosavljević stekao svoja prva znanja i iskustva o jedrenju), YC POLARIS i časopis NAUTIČAR, čiji je on bio član redakcije i autor mnogih tekstova o navigaciji, objedinili su se u ideji da uspomene na Zorana Radosavljevića obeleže memorijalnom regatom krstaša. Tako je pokrenuta Prva memorijalna regata krstaša „Zoran Radosavljević“.

Nautičar, broj 6.99, str.15





### POTPUKOVNIK SLOBODAN MEDIĆ

Roden je 19. avgusta 1958. u Apatinu. Po nacionalnosti je Srbin. Završio je osnovnu školu u Ličkom Petrovom Selu. Prva dva razreda gimnazije završava u Šapcu, a potom dve godine u Vazduhoplovnoj gimnaziji „Maršal Tito“ u Mostaru. Završio je Vazduhoplovnu vojnu akademiju 1982. godine sa vrlo dobrim uspehom.

Odlikovan je Ordenom za vojne zasluge sa srebrnim mačevima 1990. godine. Pismeno ga je pohvalio komandant 204. lovačkog avijacijskog puka 1986, nagrađen nagradnim odsustvom 1989. i novčanom nagradom 1991. i 1992. godine.

Posle obaranja u rejonu Bosanskog Broda (selo Kolibe), 2. maja 1992. zarobile su ga hrvatske snage i

od tada je njegova sudbina nepoznata, jer se ne raspolaze pouzdanim podacima.

Odlukom IV opštinskog suda u Beogradu, pos.br.III.R.2.95/2002, proglašen je za umrlog. Dan njegove smrti vodi se 2. maj 1992, a rešenje je postalo pravnosnažno 6. oktobra 2003. godine. Iako su zakonski propisi jasno regulisani i država mora da donese takvo pravnosnažno rešenje, njegovi najmiliji, supruga Jelena, sin Marko i kćerka Jovana, te svi njegovi bliski prijatelji i kolege ne prihvataju takvu odluku kao konačnu, nadajući se iz sveg srca da će se jednog dana Meca ipak pojaviti među nama.



## NA ČELU PUKA

*Pukom rukovodi komandant sa nekoliko pomoćnika. Institucija komandanta se najčešće vezuje za ogromnu odgovornost i obaveze. Briga o potčinjenima, bezbednosti letenja i tehnike najveći su teret koji se mora nositi sve vreme tokom obavljanja te dužnosti. Po pravilu se za tu dužnost biraju ljudi koji su ostvarivali najbolje rezultate u radu i obuci i sa određenim visokim školskim kvalifikacijama. Puk je tokom 55 godina postojanja imao 27 komandanata.*

### KOMANDANTI 204. LOVAČKOG AVIJACIJSKOG PUKA



*Dušan Grubor  
1949–1951, 1953–1954. godina*



*Gojko Grubor  
1951–1953. godina*



*Milan Aćimović  
1954–1955. godina*





*Alfons Peko  
1955–1956. godina*



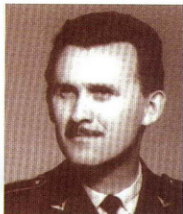
*Stanko Žunić  
1956–1957. godina*



*Milan Lukač  
1957–1959. godina*



*Bogdan Popović  
1959–1961. godina*



*Aleksandar Sekulić  
1961–1962. godina*



*Veljko Lukić  
1962–1963. godina*



*Slobodan Rakić  
1963–1965. godina*



*Bojan Savnik  
1965–1968. godina*



*Anton Tus  
1968–1969. godina*





*Kosta Danković  
1969–1972. godina*



*Rade Đilas  
1972–1974. godina*



*Ante Strmotic  
1974–1976. godina*



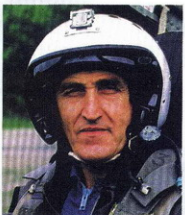
*Živan Mirčetić  
1976–1979. godina*



*Petar Stojković  
1979–1981. godina*



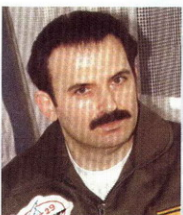
*Ljubomir Bajić  
1981–1986. godina*



*Ljubiša Veličković  
1986–1987. godina*



*Branislav Petrović  
1987–1992. godina*



*Milorad Ilić  
1992–1994. godina*





*Gvozden Urošević  
1994–1996. godina*



*Mirčeta Jokanović  
1996–1997. godina*



*Branko Vukoječić  
1997–1998. godina*



*Milenko Pavlović  
1998–1999. godina*



*Milan Milinković  
1999–2003. godina*



*Nebojša Đukanović  
2003. – godina*



## PRILOG 2

### KOMANDIRI I KOMANDANTI ESKADRILA

#### KOMANDIRI ESKADRILA 1949–1964.

##### *Prva eskadrila*

Dinko Radman	1949–1952. godina
Čedomir Stokuća	1952–1953. godina
Dinko Radman	1953–1954. godina
Žarko Vujčin	1954. godina
Momčilo Đurić	1954–1955. godina
Stanimir Milošević	1955. godina
Čedomir Stokuća	1955. godina
Dušan Miljković	1955–1956. godina
Leopold Rojina	1956–1957. godina
Živojin Maglić	1957–1958. godina
Nikola Benić	1958–1959. godina
Leopold Rojina	1959–1960. godina
Slobodan Rakić	1960. godina

##### *Druga eskadrila*

Dragomir Zečević	1949–1950. godina
Arsen Savković	1951–1954. godina
Stanimir Milošević	1954–1955. godina
Dušan Miljković	1955. godina
Stanimir Milošević	1955. godina
Stevan Žakula	1956–1957. godina
Ivan Pongrac	1957–1958. godina
Živojin Maglić	1960. godina

##### *Treća eskadrila*

Dragoljub Zvicer	1949–1952. godina
Žarko Vujčin	1952–1957. godina
Zdravko Marušić	1957–1958. godina
Dušan Krstić	1958–1960. godina
Božidar Karbić	1960. godina

##### *Tehnička eskadrila*

Slavko Tomanić	–
Ljubo Zatezalo	–

##### *127. eskadrila*

Slobodan Rakić	1961. godina
----------------	--------------

##### *128. eskadrila*

Božidar Karbić	1961. godina
Stevan Žakula	1961–1964. godina

#### KOMANDIRI ESKADRILA 1964–2004.

##### *126. lovačka avijacijska eskadrila*

Vasilije Rakonjić	1964–1966. godina
Kosta Danković	1966–1968. godina
Petar Stojković	1968–1971. godina
Žika Vasiljević	1971–1973. godina
Čedomir Veličković	1973–1977. godina
Pero Čuso	1977–1978. godina
Ljubiša Veličković	1978–1980. godina
Bogumil Jindra	1980–1983. godina
Anton Burkeljc	1983–1985. godina
Slobodan Jeremić	1985–1986. godina
Ladisav Pecnik	1986–1987. godina
Fadil Rizvan	1987–1988. godina

Jovan Cvetković	1988–1990. godina
Miroslav Vidaković	1990–1991. godina
Nebojša Milićević	1992. godina
Vojislav Marković	1992–1993. godina
Ivan Panović	1993–1994. godina
Milan Milinković	1994–1996. godina
Nebojša Đukanović	1996–1997. godina
Milan Milinković	1997–1998. godina
Branislav Radovanović	1998–2000. godina
Milosav Veljanović	2000–2002. godina
Boško Todorović	2002– godina



*127. lovačka avijacijska eskadrila*

Momčilo Milenović	1964–1966. godina
Ante Štrmotić	1966–1967. godina
Ivan Žmave	1967–1968. godina
Angel Ončevski	1968–1970. godina
Drago Karl	1970–1971. godina
Božidar Mrvaljević	1971–1972. godina
Drago Karl	1972–1974. godina
Jovo Špegar	1974–1975. godina
Pero Čuso	1975–1976. godina
Ljubomir Bajić	1976–1980. godina
Sretko Draškić	1980. godina
Ljubiša Veličković	1980–1981. godina
Branislav Petrović	1981–1986. godina
Fadil Rizvan	1986–1987. godina
Hajrudin Hodžić	1987–1989. godina
Vlaja Miletić	1989–1991. godina
Ivica Jakopčić	1991. godina
Mirčeta Jokanović	1991–1993. godina
Jovica Nikolić	1993–1996. godina
Milenko Pavlović	1996–1998. godina
Nebojša Đukanović	1998–1999. godina
Slobodan Kužet	1999–2000. godina
Goran Mandić	2000–2003. godina
Rade Randelović	2003- godina

*128. lovačka avijacijska eskadrila*

Ante Štrmotić	1964–1966. godina
Aldo Levi	1966–1969. godina
Dragutin Pipan	1969–1970. godina
Ante Šutalo	1970–1971. godina
Živan Mirčetić	1971–1973. godina
Ante Šutalo	1973–1978. godina
(1978–1983. eskadrila je samostalna kao 128. CZP)	
Alojz Terbovc	1983–1984. godina
Zlatko Krstić	1984–1986. godina
Mate Vulčić	1986–1988. godina
Antun Radoš	1988–1989. godina
Nebojša Milićević	1989–1990. godina



## PILOTI 204. PUKA OD 1949. DO 2004. GODINE

## PILOTI KOJI SU LETELI U PUKU 1949–1964. GODINE

Dušan Arsić	Simo Kotaraš	Dinko Radman
Peko Alfons	Dušan Krstić	Milan Radonjić
Boško Badanjac	Vlado Krmelj	Veselin Raičević
Miloš Banjeglav	Anton Laštro	Ivan Rizmal
Nikola Batričević	Božo Lipanović	Leopold Rojina
Nikola Benić	Jovan Lončar	Stranić Roman
Božidar Blanuša	Dušan Lovrić	Ivan Sajevec
Rade Bojović	Milan Lukač	Arsen Šavković
Vlado Varelija	Veljko Lukić	Stanko Sekulović
Aleksandar Veles	Živojin Maglić	Miloš Sinobad.
Dragomir Veljković	Stevan Mandić	Nenad Simović
Radivoje Vlainić	Mile Marinković	Josif Simonović
Mirko Vranješević	Aleksandar Marković	Rudi Soda
Dušan Vujančić	Gavro Marković	Milutin Stefanović
Gojko Vujančić	Ježdimir Marković	Miodrag Stojić
Savo Vujičić	Milorad Marković	Ante Strmotić
Žarko Vujičin	Milan Martinović	Čedomir Stokuća
Milivoje Vules	Zdravko Marušić	Slobodan Stančić
Gojko Grubor	Marko Mesić	Voja Stijanović
Dušan Grubor	Rade Milatović	Slobodan Tomić
Kosta Danković	Mirko Mileusnić	Vukašin Četković
Vlado Drakul	Momčilo Milenović	Stjepan Fištrek
Sava Dumitrov	Miloš Milikić	Azer Hadžiomerović
Borisav Đorđević	Predrag Milojković	Franjo Hoić
Momčilo Đurić	Stanimir Milošević	Rudi Humar
Miloš Đuričić	Vladimir Milčić	Stjepan Hrenek
Vidmar Egon	Nikola Mijatov	Stjepan Čikeš
Stevan Žakula	Dušan Miljković	Čedomir Čičić
Blaž Živaljević	Petar Mitrović	Mihalj Šarnjaji
Milan Živković	Uroš Nenezic	Dragutin Šebreč
Stanko Žunić	Angel Ončevski	Emil Šoštar
Andrija Žutinić	Josip Opić	Juraj Štrin
Alojz Zajc	Živorad Ostojić	Ivan Štrener
Dragutin Zec	Đurica Pavić	Dušan Šupica
Dragomir Zečević	Andrija Pavletić	Anton Šutalo
Ilija Zlatić	Draško Petrović	
Dragoljub Zvicer	Milan Petrović	
Miloš Ilić	Jože Perme	
Mihajlo Ivković	Dragutin Pipan	
Života Janković	Veljko Pješčić	
Zvonko Jurijević	Ivan Pongrec	
Božidar Karbić	Milutin Popović	
Nikola Knežević	Vuk Popović	
Vukašin Kovačević	Ljubomir Popovski	
Uroš Kovačević	Tomislav Radić	



**PILOTI SUPERSONIČNIH AVIONA MiG-21 I MIG-29  
PO KLASAMA VAZDUHOPLOVNE VOJNE AKADEMIJE**

*1. klasa*

Milorad Milikić

*2. klasa*

Slobodan Rakić

*4. klasa*

Anton Tus  
Veselin Raičević  
Bojan Savnik

*5. klasa*

Miloš Banjeglav  
Ivan Rizmal

*6. klasa*

Milan Vukičević  
Dragoljub Dimitrijević  
Ilija Zlatić  
Života Janković  
Momčilo Milenović  
Vasilije Rakonjić  
Ante Strmotić  
Božidar Stevanović  
Ivan Žmave

*7. klasa*

Kosta Danković  
Vojislav Veselić  
Boško Vijatović  
Svetislav Vujović  
Juraj Lancić  
Aldo Levi  
Aleksa Ristić  
Jovan Stanisavljev  
Petar Stojković

*8. klasa*

Živorad Dimić  
Rade Dilas  
Mirko Mladenović  
Radovan Nedin

*9. klasa*

Anton Glavaš  
Angel Ončevski

Nikola Stanković  
Mirko Šarić

*10. klasa*

Aleksandar Adamović  
Ratko Dejanović

*11. klasa*

Živorad Ostojić  
Dragutin Pipan  
Sava Savić

*12. klasa*

Zvonimir Bartolić  
Tomislav Ivanović

*13. klasa*

Milovan Arsić  
Čedomir Veličković  
Dragoslav Vasić  
Desimir Kojić  
Gojko Kondić  
Stevan Mandić  
Ljuban Maksimović  
Boris Meglić  
Živan Mirčetić  
Ante Šutalo

*14. klasa*

Njgomir Bubalo  
Žika Vasiljević  
Budimir Duković  
Josip Erdec  
Ratko Janković  
Drago Karl  
Bogdan Knežević  
Pavao Marčec  
Božidar Martinović  
Božidar Mrvaljević  
Čedomir Rakić  
Zdravko Stanić  
Dobrivoje Trišić  
Albert Učaka  
Alojz Caf  
Mile Šorak  
Jovo Špegar

*15. klasa*

Živko Dardić  
Šime Košta  
Petar Urošević  
Pero Čuso

*16. klasa*

Ljubomir Bajić  
Ivan Papst

*17. klasa*

Radmilo Aleksić  
Mirko Anžel  
Anton Burkelje  
Josip Valković  
Ljubiša Veličković  
Antun Gaber  
Aleksandar Eđed  
Stanko Janjić  
Paul Kostenjak  
Stane Lavrić  
Vinko Pajić  
Mario Putinja  
Janko Pem  
Sakib Fifić

*18. klasa*

Osman Ahmić  
Dušan Đenić  
Ljubiša Veličković  
Ratko Vujović  
Ljubomir Vujković  
Bogomil Jindra  
Milan Jurković  
Stevan Kantar  
Bogdan Kujavić  
Martin Kugonić  
Miha Mavrić  
Ivan Mamić  
Velibor Popović  
Velibor Petroski  
Milan Popović  
Radisav Stevanović  
Dušan Trbojević  
Ivan Znidaršić



19. klasa

Miroljub Aleksandrić  
Roman Gutenberger  
Sretko Draškić  
Slavko Janković  
Zlatko Krstić  
Đorđe Maksimović  
Stančo Milić  
Drago Petroski  
Branislav Petrović  
Vinko Svetina  
Vladimir Šijak

20. klasa

Alji Aljiu  
Sead Bahtović  
Valerij Bugarinović  
Bojan Vojvoda  
Mate Vulčić  
Nikola Grujin  
Drago Gačeša  
Sava Miličić  
Dragoslav Milenković  
Dušan Kosanović  
Branislav Pop-Jovanov  
Radosav Popović  
Alojz Terbove  
Božidar Ceranović  
Nikola Čardarević

21. klasa

Mladen Borenović  
Milan Vasiljevski  
Dušan Vukobrat  
Sava Gvozdenac  
Slobodan Jeremić  
Muntaz Musabegović  
Milan Ostojić  
Fadil Rizvan

22. klasa

Titomir Arsić  
Miodrag Atanasovski  
Mirko Milašinović  
Entezam Musabegović  
Milosav Perić  
Dragoljub Radaković  
Anton Rados  
Marinko Uljarević  
Jovan Cvetković  
Nebojša Čanković

23. klasa

Radomir Dobrilović  
Nikola Dumić  
Milan Đukić  
Živa Novakov  
Dragan Jovanović  
Ladislav Pecnik  
Đorđe Rakić

24. klasa

Zoran Vasiljević  
Miroslav Vidaković  
Nebojša Miličević  
Miloje Krstović  
Ljubiša Kulačić  
Petar Romčević

25. klasa

Radoš Banović  
Bruno Bastjanić  
Ivan Baralić  
Jurček Jeločnik  
Lazar Kuzmanović  
Vlaja Miletić  
Predrag Milutinović  
Željko Mendaš  
Petre Maksimov  
Slavko Mitrović  
Slobodan Ninić  
Maks Podgornik  
Ljubomir Rakita  
Sadik Tašaković  
Hajrudin Hodžić  
Milenko Čolović

26. klasa

Milorad Bašaragin  
Milorad Ilić  
Ivica Jakopčić  
Branko Kovački  
Mirsad Selimović

27. klasa

Ivan Berleković  
Radomir Đurđević  
Đorđe Ivanov  
Zdravko Randelović  
Gvozden Urošević

28. klasa

Željko Babi  
Silvester Veličkov  
Miloš Vukojević  
Savo Dabić  
Boro Leka  
Predrag Lovrić  
Jovica Nikolić  
Dušan Ninkov  
Darko Novković  
Željko Pintarić  
Ivan Čavka

29. klasa

Sead Alagić  
Zoran Ašanin  
Dragi Arnaudovski  
Nikola Bunčić  
Dragan Grgurević  
Mirčeta Jokanović  
Ante Jurišić  
Vojislav Marković  
Slavko Matanović  
Dragan Nedeljković  
Sead Očuz  
Ištvan Šereš  
Aleksandar Štrukelj

30. klasa

Dušan Buban  
Branko Vukojić  
Branislav Dronjak  
Dragan Đokić

31. klasa

Iljo Arizanov  
Nebojša Đukanović  
Vladan Đukić  
Marko Živković.  
Dragan Ilić  
Zvonko Jelinić  
Slobodan Kužet  
Marko Koder  
Boriša Mandić  
Damir Markt  
Zlatko Mišević  
Slobodan Medić  
Milenko Pavlović  
Obrad Puškarica  
Branislav Radovanović



Kosta Subu  
Mladen Crnić  
Darko Cigrovski

*32. klasa*

Abdul Emeti  
Srećko Jeremić  
Zoran Kostur  
Ivan Panović  
Slobodan Perić  
Jasmin Spahić  
Igor Skerbiš  
Dušan Stojković  
Čaba Šmit

*33. klasa*

Miloslav Veljanović  
Sreten Vinčić  
Željko Gvozdenov  
Mirko Đorđević  
Boro Zoraja  
Zlatko Kamerla  
Milan Milinković  
Ognjen Mišur  
Milan Nikolić  
Miodrag Nikolić

*34. klasa*

Dragan Vladislavljević  
Goran Mandić  
Istok Podbregar  
Rade Randelović  
Sabahudin Tufekčić

*35. klasa*

Dragan Vrenčev  
Boško Todorović  
Slobodan Tešanović

*36. klasa*

Ljubomir Đurđević  
Goran Đurović  
Dragan Milenković  
Ljubiša Matavulj  
Damir Mogaš  
Miljenko Majstrovic  
Goran Milošević  
Srđan Planić  
Darko Perišić  
Zoran Radosavljević  
Ivan Sitar

*37. klasa*

Miroslav Gojić  
Samo Zorman  
Uroš Martinović  
Branislav Margetić  
Armin Prusac  
Mihajlo Živanović

*38. klasa*

Radmil Vujičić  
Bela Gerstmajer  
Milan Majkić  
Durica Marić  
Dragan Selimović

*39. klasa*

Slobodan Bajović  
Roberto Della Croce  
Milovan Đorđević  
Miloš Nikša  
Srđan Stefanović

*40. klasa*

Saša Bošković  
Slobodan Đorović  
Milomir Miljković  
Saša Oluć  
Miroslav Čeman

*41. klasa*

Saša Denić  
Duško Dimić  
Saša Dobrosavljević  
Zoran Jokić  
Goran Kovačević  
Mladen Kostić  
Brane Krnjajić  
Gordan Pavlović  
Aleksandar Piposki  
Blažo Radović  
Nenad Rudnjanin  
Dragoljub Stefanović  
Sead Šahović

*42. klasa*

Denis Jovanović  
Nikola Kovačić  
Zoran Lunić  
Goran Milutinović  
Mile Čeliković

*43. klasa*

Dejan Beda  
Dejan Vujaklija  
Predrag Ilić  
Dejan Janković  
Milan Kovanović  
Dejan Krsnik  
Jovan Stamenković  
Dejan Stanišić  
Nebojša Radojević  
Vladimir Petrović

*44. klasa*

Zvonko Goga  
Novak Đordijević  
Milan Elenkov  
Dejan Živanović  
Miloje Zdravković  
Aleksandar Marinković  
Dejan Milosavljević  
Nikola Mihailović  
Damir Opačić  
Miloš Popović  
Aco Petrović  
Saša Spasojević

*45. klasa*

Danijel Batočanin  
Goran Bulajić  
Vlada Glišić  
Vladimir Ivković  
Bojan Jelenković  
Nenad Stević  
Goran Čobanović

*46. klasa*

Aleksandar Beara  
Dejan Vasić  
Branko Marić

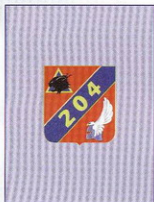
*47. klasa*

Siniša Panić



*Tokom 55 godina postojanja puka, u mirnodopskim letovima i vežbama poginulo je 29 naših drugova. Svoje živote dali su otadžbini na dar i neka nam njihova nesebičnost pruži dovoljno snage da u teškim danima ne pokleknemo. Čuvaćemo naše junake od zaborava!*

POGINULI NA MIRNODOPSKIM ZADACIMA



*Kapetan Branislav Nedeljković*  
29. 7. 1915–1. 2. 1950.  
UJak-9



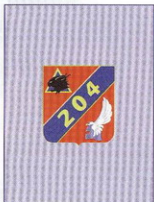
*Potporučnik Blaž Živalić*  
2. 2. 1928–1. 2. 1950.  
UJak-9



*Poručnik Voja Stojanović*  
10. 10. 1925–17. 6. 1950.  
Jak-3



*Potporučnik Vukašin Četković*  
2. 4. 1931–4. 5. 1952.  
UJak-9



*Kapetan Emil Šoštar*  
16. 9. 1921–4. 5. 1952.  
UJak-9



*Potporučnik Vlado Drakul*  
1930–20. 7. 1953.  
213



*Potporučnik Egon Vidmar*  
10. 12. 1928–12. 5. 1954.  
F-84G



*Potporučnik Miodrag Stojić*  
16. 6. 1929–24. 11. 1954.  
F-84G





*Poručnik Franjo Hoić*  
12. 3. 1929-9. 4. 1957.  
F-84G



*Poručnik Vladimír Milčič*  
30. 10. 1932-9. 4. 1957.  
F-84G



*Kapetan Dušan Vujančić*  
15. 11. 1929-17. 06. 1958.  
T-33A



*Kapetan Milan Marinković*  
6. 9. 1930-17. 6. 1958.  
T-33A



*Poručnik Savo Vujučić*  
27. 8. 1936-9. 1. 1963.  
F-86E



*Kapetan I klase Rade Bojović*  
11. 5. 1927-19. 6. 1963.  
F-86E



*Potporučnik Zdravko Stanić*  
1940-20. 6. 1964.  
L-12



*Poručnik Anton Gaber*  
1945-14. 9. 1970.  
NL-12



*Poručnik Josip Valković*  
1945-3. 2. 1971.  
NL-12



*Poručnik Dušan Trbojević*  
1946-3. 2. 1971.  
NL-12



*Kapetan Milan Jurković*  
25. 11. 1946-3. 10. 1974.  
L-15



*Kapetan Nebojša Čanković*  
22. 1. 1951-21. 6. 1978.  
L-17





*Potpukovnik Dragoslav Vasić*  
1937– 11. 4. 1979.  
L-15



*Major Aleksandar Eded*  
1942– 11. 4. 1979.  
NL-16



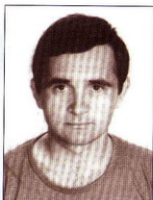
*Major Pero Čuso*  
1938– 11. 4. 1979.  
NL-16



*Poručnik Boro Leka*  
1954– 29. 6. 1981.  
L-17



*Poručnik Milan Nikolić*  
23. 8. 1961–31. 5. 1989.  
L-17



*Potpukovnik Jovan Cvetković*  
20. 1. 1951–9. 5. 1990.  
NL-16



*Kapetan I klase Dragan Đokić*  
14. 10. 1958–9. 5. 1990.  
NL-16



*Major Nebojša Miličević*  
14. 3. 1953–31. 7. 1992.  
L-17



*Major Predrag Lovrić*  
26. 10. 1956–15. 6. 1993.  
L-17



## AVIONI 204. LOVAČKOG AVIJACIJSKOG PUKA

Inventar puka prvih dana svog postojanja bio je siromašan – samo nekoliko školskih aviona *jakovljevi UT-2*, dobijenih iz susednog 97. puka, iz sastava iste divizije. Prema podacima brojnog stanja na dan 10. decembra 1949. u puku su bila četiri *UT-2* i četiri *UT-2M*. Prema registru, bila su samo četiri primerka obe verzije, preskromno za formiranje jednog lovačkog puka. Nešto kasnije, iz 101. školskog puka primio je nekoliko lovačkih dvoseda tipa *jakovljevi UJak-9* i borbenih lovaca *Jak-3*, kojih je ukupno bilo, čak i prema ondašnjim merilima, jedva za popunu samo jedne eskadrile. Prema registru bilo je svega sedam *jakova* jednoseda, četiri-pet dvoseda *jakova* i četiri *UT-2* na brojnom stanju u Zadru. U drugoj polovini 1950. godine, puk je prešao na Aerodrom Zemun, gde je iz 117. puka dobio dva-tri aviona *Jak-3* i *UJak*, avio-radionice br.170 i fabrike *Ikarus*. Potom je otpočela preobuka na domaće lovce *S-49A*. Osim dva aviona, sve ostale *esove* dobio je preko 117. puka, radionice 170 i VOC-a. Domaće lovce tipa *S-49A* puk je koristio relativno kratko, jer već 1953. godine pristigla nova mlazna tehnika.

Prva jedinica određena za prijem mlaznih aviona bio je susedni 117. puk, a u 204. puk 6. juna 1953. sabrani su svi *S-49A*. Početkom oktobra 1953. puk je predao ukupno 32 *S-49A* i četiri *UJak* drugim jedinicama, a 7/8. oktobra u njegov sastav je ušlo prvih 12 *F-84G tanderdžet*. Prema registru, kroz puk je prošlo 48 aviona tog tipa. U isto vreme avion za obuku *T-33A* bio je korišćen sa po nekoliko primeraka (kroz puk je prošlo osam aviona tog tipa). Znatniji napredak u razvoju jedinice bio je prijem aviona *F-86E sejbr*. Preobuku na taj tip aviona puk je preduzeo od 1957. godine, a poslednjih 10 aviona *F-84G* razduženo je u martu, odnosno do 10. aprila 1958. Za popunu je 12. marta 1958. primljeno 20 aviona *F-86E* iz 117. puka, i to avioni sa pramnim evidencijskim brojevima (od 11002 od 11042, sem jednog neparnog 11003!). Kada je počela komercijalna nabavka tog tipa, u puku je primljeno 78 aviona, koji su doleteli iz Holandije. Od novih *F-86E*, u dužoj upotrebi u 204. puku bilo je više od 20 komada. U isto vreme u puk su stigli i avioni tipa *TV-2*, što je, u stvari, bila američka mornarička oznaka za *T-33*. U puku su najpre bila dva takva aviona, a posle i do četiri-pet primeraka. Za održavanje veze i druge letać-

ke dužnosti u to doba korišćeno je nekoliko *Ikarusovih* aviona *kurir*.

Početkom šezdesetih, po ugledu na druga vazduhoplovstva, rodila se ideja o formiranju akrogrupe. Napravljena je i šema bojenja, pa je ubrzo iz hala remontnog zavoda *Jastrebi*, 204. puku predat prvi *F-86E sejbr* obojen novim bojama. Avioni *F-86E* za akrogrupe posebno su izabrani, i to veći deo od novonabavljenih primeraka, pripremljeni za akrobatsko letenje i posebno ofarban. Tokom postojanja akro-grupe korišćeno je najmanje devet aviona (11001, 065, 085, 093, 101, 103, 109, 117 i 120).

U decembru 1962. godine 127. eskadrila 204. lovačkog puka započela je preobuku sa tipa *F-86E* na tip *MiG-21F*, koja je završena od kraja 1963. godine. Do kraja 1962. u Jugoslaviju je stiglo pet superioničnih *MiG-21F*. Kako dugo nije isporučena dvoseda verzija, u Jugoslaviji je korišćen *TV-2*. Radi preobuke na *MiG-ove*, na američki dvosed *TV-2* (10258) ugrađen je 1964. godine. U međuvremenu su avioni *MiG-21f-13* primani u više partija, sve do 23. decembra 1964. (avion 22541 ispučen je kao zamena za avion koji je izgoreo u maju 1966). Tada je 204. puk određen i za prijem celokupne količine aviona *MiG-21* (različitih verzija) koje su kasnije pristizale u naoružanje RV i PVO. Prve dvosede primerke *MiG-21U (NL-12)* Jugoslavija je dobila u leto 1965. godine. Do jula 1967. ukupno je stiglo 18 komada; oni su poslužili za preobuku eskadrila koje su primale sovjetske lovce. Naredna, savremenija verzija lovca *MiG-21PFM* stigla je od 21. juna 1967. kada je preletole prvih osam, do decembra 1968. godine, kada je kompletirana isporuka od 36 komada te verzije. Poslednja verzija lovca *MiG-21* isporučena u tom periodu bila je *M (L-15)*, čiji su prvi primerci u naoružanje 204. puka stigli 5. septembra 1970. da bi do januara 1972. bilo isporučeno 25 primeraka. Puk je dobio i sedam aviona dvoseda u verziji *NL-14* (1970 – 71) i šest aviona *L-15* dodatno ispučenih u januaru 1975. godine

Još aktualna verzija aviona *MiG-21* (avioni *MiG-21bis – L-17*) počela je da pristize u puk tokom avgusta 1977. godine. Puk je primio ukupno 46 aviona verzije *L-17* (brojevi 17101 nadalje) i još 35 aviona *L-17K* (17201 nadalje), od kojih su u stroju 1983. godine bile dve eskadrile *L-17K* i jedna sa *L-17*. Tokom 1982. puk je primio poslednju količinu aviona



*L-17K* (označeni brojevima 17401 nadalje); zaključno sa 1985. puk je primio 25 dvosednih aviona verzije *NL-16* (16151 nadalje), kojih je uvek po nekoliko bilo u sastavu eskadrila 204. puka. Od početka sedamdesetih godina dvadesetog veka sve do druge polovine devedesetih u puku je letoo i poneki primerak klipnog visokokrilca *utva 66* za održavanje veze i trenazu.

U jesen 1987. jedinica je primila avione najnovije generacije tipa *MiG-29* (*L-18*). Posle 25-godišnjeg korišćenja aviona *MiG-21*, raznih verzija, puk je dobio novi avion iz Mikojanovog biroa: *MiG-29*. Dana 24. septembra 1987. stigla su prva dva dvoseda (18301 i 18302). Četrnaest jednoseda primljeno je u dve grupe 22. i 28. decembra iste godine (brojevi 18101 nadalje). Prva i jedina eskadrila s tim tipom bila je i ostala 127. eskadrila.

Sa ulaskom dve nove eskadrile (252. Ibae i 352. iae) proširena je lista tipova u naoružanju, sada već

204. avijacijske brigade. Tokom 1992–1994. brigada je u svom sastavu imala zadivljujuću gamu veću od 130 letelica: od borbenih supersoničnih *L-14*, *L-14i*, *L-15*, *L-15i*, *L-17*, *L-17K* i *L-18*, pa preko školskih nadzvučnih *NL-12*, *NL-14*, *NL-16* i *NL-18*, sve do domaćih borbenih i školskih aviona *J-20 kraguj*, *J-21*, *IJ-21* i *NJ-21 jastreb*, *V-51 (utva-66)*, *N-60 galeb* i *N-62 i N-62T supergaleb!*

Danas se u naoružanju puka nalaze avioni *MiG-21bis* (*L-17*) i njegova dvoseda verzija *UM* (*NL-16*) kod 126. eskadrile i avion *MiG-29* (*L-18*) i njegova dvoseda verzija (*L-18*). U puku je za održavanje pilotske trenaže letela i *utva 75* (*V-53*).

Od aviona koji su izloženi u Muzeju vazduhoplovstva na Surčinu, u sastavu puka bili su *Jak-3* (2252), *F-84G* (10525) i *MiG-21F* (22532). U depou muzeja nalaze se i *S-49A* (2319), *F-84G* (10534) i *F-86E* (11088), i više primeraka aviona *MiG-21*, koji su takođe leteli u 204. puku.



S-49A



F84G



F86E



L-12





*L-14i*



*L-15*



*L-17*



*L-18*



*NL-16*



*NL-18*



Reč komandanta .....	5
<b>6. LOVAČKI PUK – HEROJSTVO SLAVNIH PRETHODNIKA .....</b>	<b>9</b>
MIRNODOPSKI RAZVOJ 1928–1941. GODINE .....	11
ŠESTI LOVAČKI PUK U APRILSKOM RATU 1941. GODINE .....	17
<b>204. LOVAČKI AVIJACIJSKI PUK .....</b>	<b>25</b>
FORMIRANJE PUKA I LETENJE NA KLIPNIM LOVCIMA 1949–1953. GODINE .....	27
PRIJEM MLAZNJAKA 1953. GODINE .....	33
NA <i>SEJBROVIMA</i> 1958. GODINE .....	41
AVIONI <i>MiG</i> ULAZE U STROJ .....	49
VISOKA OSPOBLJENOST POTVRĐENA NA BROJNIM VEŽBAMA .....	61
POVEĆANJE BORBENIH MOGUĆNOSTI PUKA .....	69
UVOĐENJE <i>MiG-29</i> U NAORUŽANJE .....	79
U ISKUŠENJIMA DEVEDESETIH .....	89
<b>204. LOVAČKI AVIJACIJSKI PUK U ODBRANI OTADŽBINE 1999. GODINE .....</b>	<b>101</b>
IZNENAĐENJA NIJE BILO .....	105
JUNAŠTVOM PROTIV NADMOĆNIJIH .....	106
POČINJU VAZDUŠNI NAPADI NA BATAJNICU .....	108
BORBA ZA UMANJENJE GUBITAKA .....	110
„VITEZOVI“ PONOVO UZLEČU .....	112
KOMANDANT PUKA POGINUO IZNAD SVOGA SELA .....	115
RUŠENJE VEĆ PORUŠENOG .....	116
PREKID BORBENIH DEJSTAVA .....	119
<b>U NOVOM MILENIJUMU .....</b>	<b>121</b>
MODERNIZACIJOM KA BUDUĆNOSTI .....	123
<b>ŽIVOT ZA SLOBODNO NEBO .....</b>	<b>133</b>
GENERAL-PUKOVNIK LJUBIŠA VELIČKOVIĆ .....	135
PUKOVNIK MILENKO PAVLOVIĆ .....	137
MAJOR ZORAN RADOSAVLJEVIĆ .....	139
POTPUKOVNIK SLOBODAN MEDIĆ .....	141
<b>PRILOZI .....</b>	<b>143</b>
NA ČELU PUKA .....	143
KOMANDIRI I KOMANDANTI ESKADRILA .....	147
PILOTI 204. PUKA – od 1949. do danas .....	149
POGINULI NA MIRNODOPSKIM ZADACIMA .....	153
AVIONI 204. LOVAČKOG AVIJACIJSKOG PUKA .....	156



UDK 358.4

OLUIĆ, Saša

[Dvestačetvrti]

204. lovački avijacijski puk / Saša Oluić, Goran Antić, Bojan Dimitrijević ; [fotografije Milan Micevski...et al. ; crteži Goran Antić i Vaso Radić]. – Beograd : NIC Vojska, 2005(Beograd : NBS – Zavod za izradu novčanica i kovanog novca – Topčider). – 158 str. : ilustr. ; 29 cm. – (Posebna izdanja / [NIC Vojska] ; knj. 128)

Tiraž 500.

ISBN 86-7530-121-9

1. Antić, Goran 2. Dimitrijević, Bojan

a) Srbija i Crna Gora. Vojska. Dvestačetvrti lovački avijacijski puk

Monografija je posvećena 204. lovačkom avijacijskom puku, jednoj od najslavnijih jedinica našeg Ratnog vazduhoplovstva u kojoj su na upečatljiv način opisani njen razvoj, doprinos obučavanju pilota, ratni zadaci, požrtvovanje i stručnost njenih pripadnika.

CIP - Katalogizacija u publikaciji  
Centralna biblioteka Vojske Srbije i Crne Gore









ISBN 86-7530-121-9