



# КУРЈАЦИ СА УШЋА

Историјат ескадриле



Бојан Б. Димитријевић



---

**Бојан Б. Димитријевић**

# **КУРЈАЦИ СА УШЋА**

**ИСТОРИЈАТ 252. ЛОВАЧКО-БОМБАРДЕРСКЕ ЕСКАДРИЛЕ**

**ИСИ**

**Београд 2004.**

---



Институт за савремену историју

Одговорни уредник  
Мочило Павловић

Уређивачки одбор  
Момчило Павловић, председник, Ивана Добривојевић, секретар,  
Момчило Исић, Предраг Ј. Марковић, Милан Кољанин

Рецензенти:  
Др Косија Николић, виши научни сарадник  
Институт за савремену историју, Београд  
Пошћуковник Предраг Грандић, начелник  
Музеј Југословенског ратног ваздухопловства

Технички уредник  
Младен Ацковић

Књига је написана у оквиру пројекта *Историја српских (југословенских) државних институција и знаменитих личности у 20. веку*, бр. 1194, који финансира Министарство науке и заштите животне средине Републике Србије, Београд

Аутор се захваљује на стрпљењу свим припадницама ескадриле са којима је разговарао у јесен 2002. са циљем прикупљања података за ову монографију и начелнику Музеја ЈРВ, потпуковнику Грандићу, за пружен увид у документацију. Такође, и оним ветеранима ескадриле који су имали стрпљења да у рукопису прочитају текст монографије

Штампањекњиге помогло је Министарство науке и заштите животне средине, Београд  
ISBN 86-7403-084-X

## УВОД



На стајанци (фото В. Јовановић)

Испред читалаца је једна историја ескадриле у којој ратна прича доминира. Она је носилац и даје тежину историјском путу 252. ескадриле РВ и ПВО, због чега је она и данас тако специфична. Могуће је да сви догађаји нису испричани, нити да су сви актери поменути. Могуће је да ће савременицима овако испричани догађаји изгледати другачије него што су их они доживели. Али то је сада већ у домену историчарево моћи, који је на зналачки начин требало да опише сва прегнућа и сву не потрошену енергију ваздухопловаца која их је терала да бдију на стајанкама и у кабинама авиона.

Са ескадрилом сам се први пут сусрео као средњошколац на редовним праксама у Ваздухопловном заводу *Мома Сјанојловић* у Батајници. Њена специфичност одмах ми је упала у очи. Ескадрила коју зову *Тренажном*, са знатно више авиона него обична ескадрила, и са специфичним задацима које је изводила. У поређењу са беспрекорним и унифицираним ловцима суседног 204. пука била ми је интересантна због своје шароликости, у поређењу са другим јединицама ловачко-бомбардерске авијације, ова је имала и специфичне задатке: играла је улогу агресора, тада се говорило „плавог“, нападача... Самим тим била ми је другачија. И крећући се крајем осамдесетих година аеродромима велике Југославије, Тренажна, чији су се авиони ту и тамо појављивали, била је нешто моје лично, јер је долазило из мог града, са мог аеродрома, мада тада никог из ескадриле нисам знао. Ама баш никог! Само бројеве авиона.

А онда је јуна 1991 дошао рат. О ескадрили сам тада доста слушао. И ескадрила више није била Тренажна: сада се говорило о *Курјацима са ушћа*. О њиховим акцијама над ратиштем, и о њиховом команданту Животи. Легенда и мистерија, обавијала је те приче, које су у мени будиле машту: стајанка пуна наоружаних авиона, одлучни пилоти хитају на циљ, Српство васкрсло у њиховом новом



имицу, мистериозни одлазак њиховог командира... Када се у мојим рукама волшебном, нашао и њихов знак, између нас је постојала веза. Додуше које сам само ја био свестан.

Један-два доласка у ескадрилу током деведесетих, за мене су биле тек епизоде и стицање осећаја атмосфере, него некаква права веза. Први прави Курјак, кога сам упознао био је Брица. (Хркија сам знао од пре из редакције Гласника РВ и ПВО). Изгледао ми је баш као Курјак, из легенде коју сам о њима слушао у току рата. Затим предузимљиви Аћим, кога је пратила прича о необичној ратној епизоди. Па онда Миљко и Гаја... Потом сам упознао префињеног бонвивана Станкета, са којим сам и највише разговарао о ескадрили и склопио слику ратних догађаја, додуше тек после новог рата 1999. године. Ту се родила идеја о оваквој књизи. Временска дистанца већ је била чврсто постављена, многи догађаји почели да бледе у сећању, политичка клима сасвим другачија. У договору са челним људима ескадриле, кренуо сам на посао: истражити све што се може о ескадрили и њеном ратном путу. Главна истраживања и писање обавио сам за два и по месеца у јесен 2002. године. Грађа из Музеја ЈРВ дала је подлогу за усмено истраживање. Низ саговорника, ветерана само је употпуњавао комплексност слике. Одједном су сви ти, мени, мистични ликови из рата '91, сада седели са мном, и ми смо као ратни другови бистрили догађаје. Станке, са својим најизбалансираним сећањем и увек у лежерном расположењу на неком од градских in-места. Са Нишким и Лазом Жбукцем сам сасвим случајно, потрефило се, разговарао управо на годишњице њихових обарања. Са Аћимом и Миљком, разговарао сам по њиховом повратку са лета. Испред хангара на аеродрому Лисичији Јарак, док су нас опседали, буквално ројеви комараца. У кафани сам разговарао са многима: Стакићем, који се сетио да је радио са мојим оцем у Подгорици., Гајом који ме се сетио од пре, са Вељом, коме сам се легитимисао носећи стари знак Курјака у руци, Пером Пјевачем на Партизановом стадиону... Или пак у њиховим домовима: са Сармом, Старим, Ећимом, Жбукцем, Брицом, Бандићем, Рицом... На другим местима разговарао сам са осталима: Мајком, Нићифором, Мачком, Тошом, Мрчом,... У ескадрили сам разговарао са многима. Један цео радни дан провео сам у ваздухопловно-техничкој чети, међу својим колегама по мом средњошколском образовању, механичарима, специстима, оружарима и техничарима, где сам бележио визију догађаја са стајанке. Наравно, било је и оних ветерана који су са сумњичавошћу слушали шта ме занима. Неки од њих су остали неповерљиви до краја, не желећи да говоре о рату 1991/2 или уопште о ескадрили. Неки од њих су после свега били и против издавања ове монографије. Срећом, њихов број се сводио на појединце, као што то бива у сваком колективу.

За мене је као историчара то заиста био и занатски изазов, слушати преко тридесет људи да Вам говоре о истим догађајима, само из свог угла. Искуство из оваквог рада, појачало је чини ми се, мој методолошки приступ, увећало сазнање о томе како се на исте догађаје гледа потпуно различито, а прича се некако само од себе сложила. На част Курјацима!

## НАСТАНАК ЕСКАДРИЛЕ И РАНИ ПЕРИОД 1967–1981<sup>1</sup>

У периоду током педесетих година постоји неколико тренажних одељења и ескадрила Команде ЈРВ, које су постојале у различитим временским периодима и са различитим авионима. Ради извршавања летачких задатака пилота при Команди РВ и ПВО, и осталих установа и школа при Ваздухопловном опитном центру била су формирана два одељења још почетком 1965. године. Прво одељење сачињавали су авиони Ф-84Г Тандерџет, а друго одељење авиони за везу Курир, са нешто јачим саставом. Ове задатке у опслуживању извршавало је људство ВОЦ-а и у летачким и техничким потребама, па је за руководеће органе ВОЦ-а то представљало оптерећење у извршавању. На основу великог броја пилота и постављања нових задатака пред њих, а у немогућности да те услове ВОЦ испуни, на предлог Команде РВ и ПВО, Државном секретаријату за народну одбрану, препоручено је да се изда наредба о формирању једне самосталне тренажне ескадриле. За њено формирање били су већ испуњени сви персонални и материјални услови. Документација Команде РВ и ПВО говори да је одлука за формирање Тренажне ескадриле, донета 15. марта 1966. године<sup>2</sup>, а да је за првог командира постављен капетан прве класе Мајнарић Јосип, који је до тада био командир ВТВ 783. хеликоптерске ескадриле. Неколико дана касније за руководиоца летења у овој ескадрили именован је капетан прве класе Александар Веселиновић из ВОЦ-а.<sup>3</sup> Међутим, уобичајена ствар је да се формирање изврши у неком временском року од доношења наређења. Тако је **525. тренажна ескадрила** (односно ВП 5935), формирана 17. јула 1967. на аеродрому Батајница. За командира је постављен мајор Веселиновић, а за његовог заменика мајор Ђорђе Стијовић. Технички састав је у мањем броју преузет од ВОЦ-а, по специјалностима како би могли извршавати свакодневне задатке. За непуну три месеца ескадрила је попуњавана формацијски са свим потребним људима до око 90% састава. У току 1967. према неким сачуваним техничким књижицама помиње се „тренажна ескадрила КРВ“ са авионима 522 и Курир, али без нумеричке ознаке. Ескадрила је према бројном стању са краја 1967. године била наоружана са 4 млазна авиона Ф-84 Тандерџет, 1 школским ТВ-2 и са 10 авиона типа Курир. У најранијем периоду 525. тае ради у оквиру ВОЦ-а, а затим директно под Командом РВ и ПВО. Већ у документима са почетка 1968. помиње се и њен необичан ескадрилски број „525“.



<sup>1</sup> Цео пасаж написан је на бази текста на десет страна, написаног од стране потпуковника Ђорђа Стијовића крајем 1977. године који је дао десетогодишњи преглед развоја 525. тае. Музеј ЈРВ, фонд јединица РВ и ПВО, к. 25-III, Историјат 525. тае

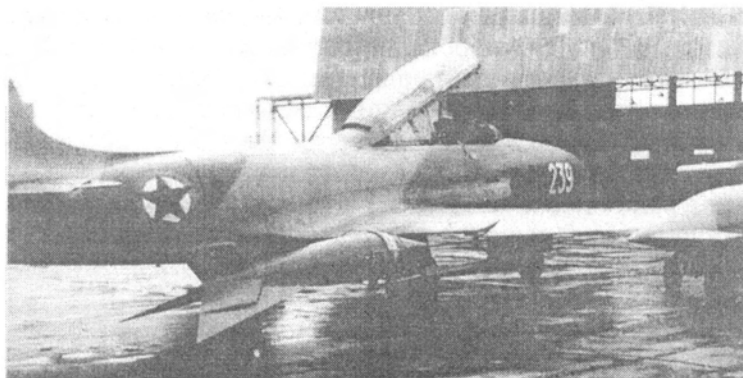
<sup>2</sup> Наредба помоћника ДСНО за РВ и ПВО број 48, од 15. марта 1966.

<sup>3</sup> Наредба помоћника ДСНО за РВ и ПВО број 59, од 26. марта 1966.



Наредбом је било дефинисано да ескадрила има два авио-одељења за школско-борбене авионе, са осам пилота, и једно авио-одељење за везу са авионима Курир и четири пилота. Основна намена ескадриле било је одржавање тренаже у летењу пилота из Команде РВ и ПВО, Војне академије, Обласне контроле летења, аеродромске контроле летења и Главне инспекције ЈНА. По наредби Команде РВ извршавани су и курирски задаци. У току седамдесетих година број пилота који су вршили тренажу код 525. ескадриле кретао се од 75 до 82 годишње. Отприлике три четвртине летели су на школско-борбеним авионима, а остали на авионима за везу.

Са обзиром да су авиони које је имала 525. ескадрила били у граници истека ресурса, то је извршено њихово делимично предавање или расхоровање, а по том је део летачког или техничког састава ескадриле пребачен на аеродром Земун ради преобуке на нови тип авиона: Галеб Г-2. Преобука је трајала око двадесет дана, успешно је извршена и по том је одмах уследио повратак у Батајницу са четири нова авиона. Тако да од јануара 1968. у ескадрили лете и авиони типа Галеб, (међу њима и челни са бројем 23101). У том тренутку и даље су била два ојачана одељења: једно са Галебом и једно са Куририма. У Батајници је даље настављено усавршавање и дообука на авионима Галеб, које је до краја године проведено са целокупним саставом. Током 1968. године достављени су спискови пилота од стране Команде РВ и ПВО и других установа из Београда, ради обуке у летењу на нови авион. Нешто касније исте године, Команда РВ и ПВО је издала наређење да ескадрила поред постојећих задатака преузме и обавезу да са својим саставом извршава и задатке вуче мета за потребе копнене војске. Авиони су се налазили по аеродромима: Петровац, Церкље и Мостар и припадници ескадриле су морали да одлазе на те аеродроме и одатле лете и вуку мете. Реч је била о авионима Т-33А или ТВ-2 који су преправљени за вучу мета.



Инсталација за вучу мета на авионима ТВ-2 крајем шездесетих година

Нешто касније ескадрили је испоручено још неколико нових Галебова, који током седамдесетих година лете уз амерички Т-33, који су у састава ескадриле стигли са разних страна средином 1971. године. Од децембра 1972. године у ескадрили лете и авиони типа Ј-21 Јастреб. Тада је из фабрике Соко у Мостару, испоручено потпуно нових четири јуришника Ј-21, који су остали кроз цео свој радни век у ескадрили. 525 ескадрила ће од 1973. добити статус преобучене јединице за одржавање тренаже на Ј-21.

Мада тек у стасовању, ескадрила је у току кризе због уласка совјетских трупа у Чехословачку, 26. августа 1968. године, преведена у повишен степен борбене готовости, у оквиру задатка *Авала*, и придодата 11. дивизији ПВО. За ту сврху до пуног формацијског стања попуњена је још неким авионима и људством из ВОЦ-а. Ескадрила је имала задатак одржавања везе, али се рачунало и са њеном борбеном употребом: интересантно је да је у том тренутку ескадрила вођена као **525. ловачко-бомбардерска ескадрила**. Тек по смирењу кризе, ескадрила је преведена из приправног стања у нормалан живот.

Основни задаци који су постављени 1969. године пред ескадрилу били су: обука у гађању, ракетирању и бомбардовању (ГРБ), прво са сталним саставом онда и са летачима који су код ескадриле долазили на тренажу, као и са разним облицима селективног летења ових пилота водећи рачуна о њиховом претходном летачком искуству. Планирано је било око 2,500 сати налета. Задаци по питању вуче мета, повећани су током 1969. године, јер су локалне команде, где су се налазили авиони за вучу мета потпуно скинули са себе сву одговорност за овај посао.

Због тога су авиони затицани неисправни, јер су их тамошње јединице због повремениг летења запоставиле у корист сопствених авиона.

У току наредних година настављена је борбена обука по свим фазама као и послови вуче мета. Налет ескадриле је растао из године у годину (1970–3.000 сати) Планирани налет по пилоту из ескадриле за 1970. годину био је 80 часова, за пилоте одељења које је попуњавано пилотима из команде РВ 60–80 часова, а за остале био је предвиђен налет од 40 сати годишње. У саставу ескадриле крајем 1970. године било је 57 пилота, јер су се и они који су били на тренажи водили као њени летачи. У децембру 1970. године командира ескадриле Веселиновића, заменио је мајор Ђорђе Стијовић.

Од 1971. године одобрен је и план обуке резервног састава, летачког и техничког, као и позивање на вежбе. У стручном погледу акценат је стављен на обуку пилота у инструменталном летењу, дању под покривачем и у облацима. Ноћно летење у повољним условима, пробијање облака на доле и горе са процедурама, као и лет по маршрути изнад облака са коришћењем РФР на покретним тачкама. Стручна летачка обука од фонда 60 часова испланирана је детаљно а 50% вежби односило се на ноћно и инструментално летење где је највећа пажња посвећена употреби ракетно-бомбардерског наоружања у ноћним условима. Како би се задаци могли успешно извршити у ескадри ли је био такав састав пилота и техничког састава стручно оспособљени да раде одвојено од свог матичног аеродрома и да се међусобно замењују по неким специјалностима, стајало је у оцени за 1974. годину. Углавном, оцена ескадриле је у току седамдесетих била врло добра (1971).

Остварени налет по пилоту кретао се у границама одобреног, а стални састав ескадриле налетео је више од 50% од планираног. Ескадриле је 1973. добила и писмено признање за извршење задатака и безбедност у летењу. Исправност се кретала по годинама у следећим процентима: 95% (1973), 94% (1974), 96% (1975), 95% (1976).

Од 1972. године увођењем једног одељења авиона Јастреб Ј-21 порасла је убојна моћ ескадриле, али и обавезе. Наиме у другој половини јуна, на челу са командиром Стијовићем, једно одељење са потребним техничарима пребазило је на аеродром Церкље, где је извршена преобука на авион типа Јастреб. После два месеца и овај тип се нашао у строју ескадриле, повратком групе из Церкља. Такође повећан је број пилота који су били на тренажи за 10–15. Сви ови пилоти долазили су из Команде РВ и ПВО, Академија и Ратне школе, ССНО, Главне инспекције, 177. ваздухопловне базе или виших команди копнене војске. Вршено је и стажирање са пилотима из Школе резервних официра и то у дневном и ноћном летењу на типу Утва 66 (В-51), који је такође стигао у наоружање ескадриле. Започело се и са летењем за потребе јединица ВОЈИН, обука у пресретању и навођењу, као и за потребе калибраже њихових радарских станица и опреме. У 1976. години летело се за потребе ВОЈИН и Ракетног школског центра у току јуна, скоро свакодневно, и то на одређеним маршрутама и висинама за пресретање и навођење на циљеве у ваздуху. У 1977. години програм инструменталног и ноћног летења остао је непромењен уз делимично повећање фонда часова код дневног



Командир 525. ескадриле 1970–1978. мајор Ђорђе Стијовић у кабинџ авиона Ф-84Г Танџерџеџ.



летења за инспекторат одељења авијације, јер се из налета 1976. видело да је већи део налета утрошен за прелете на друге аеродроме.

Од 1971. године у надлежности 525. ескадриле припао је и ратни развој 896. ескадриле за везу 1. армије, док је у ратном развоју назив 525. ескадриле требао да буде измењен у 245. ловачко-бомбардерска ескадрила. У сврху припреме ратног развоја команда ескадриле обишла је сав аеродромски комплекс и прегледан инвентар Ваздухопловног савеза Југославије на терену те армије. сређена је сва документација, именовани командири од активног састава ескадриле и извршена попуна формације ове Р јединице. Следеће 1972. године, у надлежност 525. ескадриле ушла је и надлежност ратног развоја 890. ескадриле за везу Команде РВ и ПВО. И овај посао је морао бити завршен само са људством ескадриле. Тако је у току седамдесетих година, ескадрила развијала две ескадриле за везу у Р формацији. Годишњим наређењем планирано је позивање на вежбе 25% резервног састава, како летачког тако и техничког свих специјалности. Обука се одвијала на опште војној и стручној настави и практичној обуци у летењу и опслуживању авиона. У 1975. години сви пилоти су обишли и упознали се са аеродромима који су им били предвиђени за употребу у рату, а то су били: Параћин, Смедеревска Паланка, Трстеник, Прељина, Дивци и Ченеј. За резервне пилоте била је планирана обука од по 20 часова и то: школски кругови, усавршавање технике пилотирања у зони и маршрутни летови.

Ескадрила је узела учешћа на вежби Новосадског гарнизона три дана (1971). затим на вежби војних школа из Сарајева, при форсирању Дрине узводно од Вишеграда, са два одељења (1972), Затим на аеро-релију са авионима Утва, за потребе ВСЈ, превозење судија, шлеповање једрилица... (од 1972. на даље). Од 1971. године, сваке године по једно одељење учествује на прослави дана РВ и ПВО, 21. маја, у Батајници, како у летачком програму, тако и у изложбеном делу. Ескадрила је давала своје авионе и за митинге на аеродрому Осијек и изнад Руме (крајем јула 1973). У току 1977. године на захтев Команде РВ ескадрила је у нелетачким данима имала увек спремна за летење два авиона. Те године је оцењено „Ванредни задаци су били већи од наших могућности јер су сви хтели да надокнаде пропуштено.“

У току 1975. године ескадриле је извршила први задатак прелета авиона за Либију. Наиме једно одељење ескадриле било је одређено да из фабрике Соко у Мостару, прелети авионе Галеб у Либију. И следеће године у марту и јуну извршени су прелети за Либију нових авиона сада већ устаљеном рутом Мостар-Дубровник-Бриндизи-Сарента-Палермо-Триполи-Мисурата. Уз летаче били су неангажовани и техничари ескадриле. Прелет и сву организацију у јунском прелету водио је командир ескадриле Стијовић. У току 1977. године извршено је укупно пет прелета нових авиона за Либију, због чега је ескадрила добила признање од фабрике Соко.



Авион Т-33 са бројем 10058 из састава 525. ескадриле служио је у ескадрили од јануара до априла 1983. године и претходно је припремљен за вучу мета у ВЗ Змај

Ескадрила је вршила и даље послове вуче мета. Одељење за вучу мета вршило је задатке за потребе противавионских гађања свих армија, Војно-поморске области и школског центра ПВО у Задру. План летења се знао све јединице КоВ,

али је проблем ескадриле стварало летење код ЈРМ и Војно-поморске области где се радило по посебном плану, што је задавало доста тешкоћа у планирању и извршавању летења (1971). Како је од те године и званично у надлежност ушло комплетан посао вучења мета, на предлог из ескадриле, одобрено је проширење формације за још једно одељење које је требало само да служи за вучу мета. У сврху формирања овог одељења командир Стијовић је обишао све аеродроме где су се налазили и авиони и људство и одабрао људство које ће формирати ово одељење. Авиони су пребазирани у Батајницу, и то у већем саставу него што је формацијски било предвиђено, „али нам је добро дошло да имамо већи фонд часова“, закључује тадашњи командир Стијовић.

Летело се над следећим полигонима: са полетањем са Батајнице над Белањацим, Сењским Рудницама (сада познатији као Пасуљанске Ливаде) за потребе 1. армије и за потребе Речне ратне флотиле на Тиси код Бечеја; затим из Лађеваца на полигону Ртањ за потребе 2. армије, са аеродрома Петровац за потребе 3. армије на полигону Криволак; за потребе 5. армије и 9. армије летело се из Пуле, као и за сва гађања на полигону Камењак, и са аеродрома Мостар, за потребе 7. армије и 2. самосталног корпуса над полигоном Невесиње. За потребе Војнопоморске области, односно морнарице, летело се са аеродрома Пула, Мостар и Задар. А са овог последњег и за потребе Школског центра ПВО. За гађања на Калиновику летело се са сарајевског аеродрома, а за потребе гађања на Превлаци, са аеродрома Голубовци. За сваку екипу је требало обезбедити транспортни авион за превозење људства и материјала за одређени аеродром.

Анализа на крају 1975. године показала је да авиони за вучу мета нису били у сталном стању исправности па је предложено Команди РВ да се изврши расхоровање неких од њих из безбедносних разлога. Због тога је дошло почетком 1976. године до извесне редукације ових задатака јер авион-реморкер је био одређен да лети само где је већ било одраније планирано обучавање ПВО.

Потребно је било набавити нове авионе за вучу мета. У ту сврху у Француској су набављени половни авиони Локид ТТ-33А. Ескадрила је првих четири добила током 1977. године, по ремонту у ВЗ Змај у Плесу. група пилота и техничара присуствовала је ремонту. У фебруару 1976. извршен је прелет до Батајнице и укључење у рад. У току године повећан је фонд часова обуке, из разлога овладавања овим авионима код техничког састава. Укупно осам набављених за ове потребе коришћено је закључно са априлом 1983. годином. Последњи оперативни лет у ескадрили али и у РВ извршио је те године пилот Вељко Ромић, а то је био повратак са гађања на полигону Криволак. Неки Американац приватник купио је неколико преосталих ТТ-33А, а остали су расхоровани.



Пилот Вељко Ромић, последњи је пилот у РВ и ПВО који је летео Т-33 у прелете 1983. године



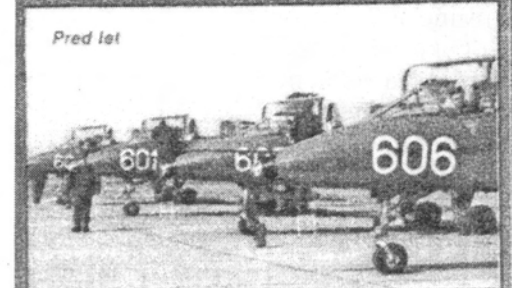
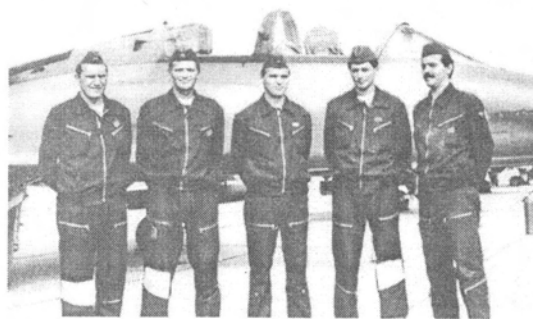
## Усион ескадриле 1982–1986



Командир 525. ескадриле 1982-1986,  
Драгослав Спasoјевић

Прва фаза измене физиономије „тренажне“ ескадриле креће са испоруком новог школско-борбеног авиона типа Галеб Г-4. У пролеће 1981 године, командир ескадриле заједно са капетаном Васићем, одлази у фабрику Соко у Мостару, где завршавају техничку учионицу са нови авион Галеб Г-4. Исте године проведена је земаљска припрема за летачку обуку у ВОЦ-у. На прелазу из 1981. у 1982. годину у „тренажну“ стиже прва серија домаћих авиона типа Галеб Г-4. Преобука састава ескадриле на нови авион извршена је до 1983. године, а затим у мањим групама или појединачно када би нови пилоти стигли у ескадрилу.

Ова верзија тада је била позната као „Продужена партија прототипа“ (ППП) а је касније означена као Н-62Т и служила је током осамдесетих и деведесетих година за вучу мета на ПА гађањима. Од шест авиона, четири је било намењено за вучу мета, па стога нису имали у другој кабини инструменте и палицу, и у њој се превозио механичар, а на преостала два била је конфигурација за обуку, као и на каснијим примерцима. Негде на прелазу из 1983. у 1984. годину у ваздухопловном заводу Змај у Великој Горици код Загреба, на авионима 525. таче, монтирана је опрема за вучу мета, сајле, добоши, телескопи, уређаји... тако да је већ од те сезоне започело са вучом мета на новом типу.



• Avijacijske i raketne jedinice PVO, u okviru oružanih snaga naše zemlje, pouzdani čuvar nepovredivosti jugoslavenskog vazdušnog prostora

• Novi avion „galeb-4“, po taktičko-tehničkim osobinama, poredi se sa savremenim školsko-borbenim avionima proizvedenim u svetu osamdesetih godina

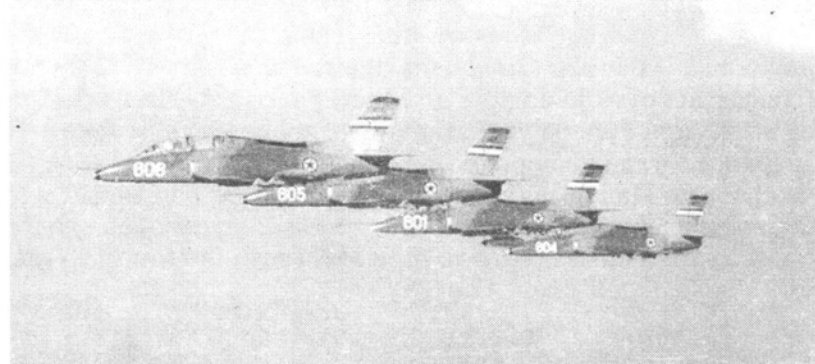
Naš avion „galeb“ već više od dve decenije leti jugoslavenskim nebom. Stekao je i svetsku slavu, u kategoriji vazduhoplova svoje namene. To je usavršena verzija: od školsko-borbenog aviona, uz izvesne modifikacije, upotrebljiv je kao veoma ubojiti lovac-bombarder za efikasnu vazduhoplovnu podršku naših oružanih snaga, a posebno za borbu protiv transportnih aviona i helikoptera. Piloti Aleksić, Milovanović, Vasić, Ljubisavljević i drugi već dosta dugo lete „galebom-4“. Njihovi utisci o avionu, da je jednostavan za upravljanje i opsluživanje, sada su dograđeni novim saznanjima. Jedno od njih je da, kako nam je izneo major Dragoslav Spasojević, starešina jedinice, poseduje i izvanredne manevarske sposobnosti na malim visinama, kvalitetom kojim se ne mogu pohvaliti drugi lovac-bombarder. „Galeb-4“ je avion sa kojim ćemo se, takode, ponositi u svetu.

P. P.

Лево: испред авиона 606: пилоти Алексић, Савић, Ромић, Миловановић и Спasoјевић

Овај тип авиона први пут је представљен на аеромитингу у Батајници 21. маја 1982. године. У септембру 1983. свих шест Г-4 ове ескадриле пребазира на аеродром Скопски Петровац, где улазе у састав *Мешовиће авијацијске групе*, заједно са седам авиона типа Орао 353. извиђачке ескадриле 97. авио-бригаде. Група је била формирана да увежба и демонстрира ова два типа у „борбеним“ дејствима на Здруженој тактичкој вежби Јединство-83. Командант групе био је пуковник Живан Калић, командант ВОЦ-а. Дејство је изведено из хоризонталног лета кочећим бомбама америчке производње типа МК-82. Фронт је донео опсежну репортажу о овом догађају, под насловом „Овај напад је фантастичан“: Оружари ваздухопловно-техничке чете Петра Мајкића обавили су свој посао пре него што су пилоти дошли на стајанку. Из погонског складишта бомбе су допремљене у рану зору. Под стручним руководством заставника Десимира Станића и водника Јозе Пипунића, брзо су и

Прво одељење у ваздуху на новим авионима Г-4. У кабинама командир Спasoјевић и пилоти Миловановић, Турчиновић и Ромић. Авион 23601, има уграђену опрему за вучу мета



врло опрезно подешаване у држање испод крила. Пилот Ромић и Станић су пре-контролисали бомбе, све је било у реду. „Док је летео према полигону повремено је контролисао кабинске прекидаче и индикаторе. Присетио се како му је Станић добацио да бомбардује као и пре три дана. А пре три дана имао је необично успешан лет: све бомбе погодиле су центар циља...“ Пар Ромић-Савић погодили су том приликом са једном од бомби директно мету-тенк. То је било прво приказивање могућности ове бомбе. Интересантно је да су пилоти тренажне ескадриле вршили прва гађања са МК-82 на Ченти, пре ове вежбе, и да је мимо уобичајеног следа испитивања, њима био поверен задатак да први баце ново средство. Тренажна је касније за потребе разних делегација, од којих су неке „безецовале“ Супер Галеб, вршила показна гађања на полигону Чента. У ово време, ваздухопловни техничари ескадриле усавршили су и пропорционар горива у бензинској инсталацији мотора Супер-Галеба према искуствима из употребе.



резервисти на редовној обуци на авионима Ушва 66 у 525. тренажној ескадрили

Командни састав ескадриле за 1984. био је поред командира ескадриле Спasoјевића и командира втч Мајкића следећи: заменик командира био је Зоран Савић, помоћници су били капетани прве класе Тома Миленковић и Вујадин Еркић, а командири одељења: мајори Турчиновић (1.), Велимир Љубисављевић (2.), Јован Алексић (3.). Нови авиони захтевали су и појачање ескадриле и у пилотског саставу. На захтев командира Спasoјевића, ескадрила се појачава једном групом пилота чина капетана-капетана прве класе, махом из 21–25. класе. Почетком новембра 1983. долази једна већа група пилота из 172. лбап из Титовграда, који су били наставници летења, а неки од њих су у Либији такође учествовали у интензивном летењу. Ови пилоти су сукцесивно преобучавани на Г-4, али су вршили и друге обичне, али и нетипичне задатке у току преобуке. Преобука на



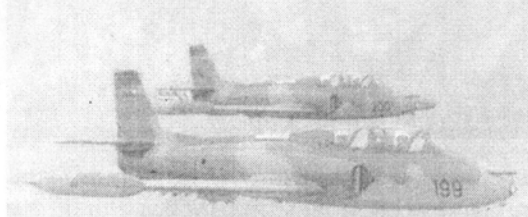
Г-4 шест нових pilota у ескадри (Мајор Стакић, капетани прве класе Ненадић, Марковић и капетани Пјевач, Хркаловић и Недељковић) изведена је са просечно 26 летова по пилоту у трајању са просечно око 10 часова у ваздуху. Такође, пет других pilota обучено је на Утву 66. Укупан налет ескадриле за 1984. годину био је 1,700 сати, а пилоти из Команде РВ и ПВО или из Командно-штабне академије који су били на тренажи код ескадриле 443 сата. Ескадрила је учествовала на тактичкој вежби Спреча 84, као и на бојевом гађању на полигону Никинци. Између осталог бачено је 4 бомбе типа Мк-82К, а у стандардним летовима за потребе гађања испалено је 11 мета ПРМ 200. Исправност по типовима била је следећа: Галев Г-2: 99%, Јастреб ИЈ-21 98%, Јастреб Ј-21 97,2%, Утва-66 95% и Галев Г-4 86%.<sup>4</sup>

У току 1984. године пилоти 525. тае су три пута извршавали прелете авиона Галев за либијско РВ у 1984. години. Наиме, како је ескадрила била подчињена Команди РВ, а тада је њен начелник штаба био генерал Чедо Ковачевић, који је командовао раније 172. пуком који је знао добар део ових искусних pilota, он је одлучио да један део трансфера нових авиона преко Медитерана врши 525. ескадрила. Стандардна рута је водила до Мостара, одакле би из фабрике Соко, два одељења са по четири Галеба узлетала и предвођена једним Јаком-40 („квочка“) прелетала Јадран, слетала на аеродром Ђампино код Рима (етапа од 1,15 час), и затим продужавала до Палерма (етапа од 1,30 часа). Ту, на Сицилији цео састав би преноћио, а онда следећег дана лет би се настављао преко мора до Триполија (етапа од 1,40 часова), и у задњој етапи до базе Мисурата (40 минута), где је била либијска Ваздохлопна академија.



Прелет авиона Галев за Либију, лево: њихови члани ескадриле испред авиона 10198, и десно: пилоти Сјакић, Марковић, Ромић, Турчиновић, Миловановић и Алексић (са картом) пред полетњање, на мостарском аеродрому 26. марта 1984

По званичној предаји авиона, пилоти-који су летели по двојица у Галевима, би били враћени Јаком за Југославију. Испред формације, летео је један АН-26, у коме је била техничка екипа, која би обављала прегледе на свакој станици и одмах продужавала даље да организује следећи прихват. Како авион Галев није био намењен за овакве даљинске летове, а како ни пилоти нису имали до тада оваква искуства, то су ови прелети до Либије, представљали за многе од њих сложене задатке, који су остали упамћени. Летело се у групи, у одељењу од по четири авиона са сваке стране Јак-а, на великој висини. Комуникација је обављана само са посадом у Јаку, која је била задужена за сву осталу спољну комуникацију. Над Јадраном је било и тешких метео услова, а због гужве на аеродрому у Риму било је проблема са слетањем у простору засићеном цивилним авионима. Над Медитераном регистроване су све позиције бродова, уколико би било потребе за искрцавањем, а радио је био подешен на СОС-фреквенцију. Ови летови су свим пилотима који су учествовали у њима додали једну нову пилотску димензију, са хиљадама километара пређених у познатом простору.



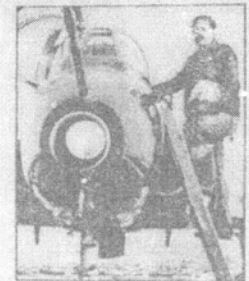
У ваздуху 26-27. марта 1984. године: у авиону 199 посада Турчиновић и Ромић. У авиону 200 пилоти Алексић и Еркић

<sup>4</sup> Музеј ЈРВ, фонд јединица РВ и ПВО, к. 87, Историјат 525. тае за 1984. годину,

IZ DNEVNIKA PILOTA

PILOT JE USPEO

Na aerodromu kao u mesinjaku. Ispod krila jednog uspejalca kao pravu poludru polakom je letela raketa. Na prvi pogled, deluje iznenađujuće. To je raketa koja vreme ispunjava umetno, im nepredvidljivog aviona. Nisi da krene nekoliko minuta, onde iznad mora. Čak i pilot Veljko Romić. Do sada ih je letelo stotine i uvek se radovao kada je, skroz svaka, tivala direktno pogodena iz zemlje.



Zadnja kvalifikacija za ovako iskusnog pilota, ali zabava strogo pridržavanje instrukcija oficira za navođenje. Na određenoj visini treće lanirani raketa - meta i odmah nakon vapitane kore, istovremeno omogućujući visinu kako bi se što pre našlo iz zone dejstva raketskih sistema. Za to vreme, raketa na radu su vršili avioni i raketa i dežurni su mu.

Ovaj 29-iti pokušaj se završava uspešno - ogledno se oficir za navođenje i upitno upotrebio pilota da izvrši neophodne pripreme. Uprkos vremenu jakog sumaglica, ispod se naprako blago talasanje mora. Nekoliko desetina kilometara dalje, na moru, raketa su nepredvidljivo odletela iznad mora - meta, pa da sve što se sada naučiti pokušaju u praksi.

Preparati su, lanirani - sad! Čuvaj komandu. Veljko je pripremio bogvo dugme i pogledom upravio odvajanje rakete sa lanirava. U tom trenutku - praski! Uz veću jako struganje, koje se čulo se predati motor, avion je počeo da podrhtava. Baka bila sve jača, a tu su i neprijatne vibracije. Pogled na instrumentima čak i avio je počeo da odleti uvis. Uprkos tome, dok temperatura aviona je sve više rasla. Pilot čuo da može doći do potera, eksplozije.

"Napraviti avion". Omalu je oko 30 kilometara daleko, čekajući. Raketa se završila i krenula u smeru raketa - meta. Vreme teče. Pilot nema dovoljno vremena za odlazak iz opasne zone dejstva. Temperatura raste. Da li su raketa uspešni da radevu metu od aviona i istovremeno rakete usmeru na pravo mesto?

Nije za pilot aviona. Masinon iskusnog asa, hladnokrvno je zaključio da za naposljetku aviona ima još vremena. Treba ga svakako ispitati. Bar pokušati!

Vrelostan je nešto ustalo u motor - poslušilo je lagano odzvan: gas. Temperatura se počela spuštati ispod kritične. To mu je dala nada, ali - kako dalje? Aerodrom baziranja je udaljen preko četrdeset kilometara, visina mala, ispod mora. Avion sa mogućnošću samostalnog svakog trenutka može otkazati poslušnost.

Direktna pogodna - ogledno se oficir za navođenje, ne iznenadi se u vanrednu odvijaju drama.

Veljko nije se oznao, zamislivši da je raketa - meta usiljena i da više ne postoji opasnost da njegov uspejalac postane cilj. Došlo je odluka. Iako na maloj visini i na minimalnoj brzini motora, uspešno je avion preneo poteru na koče je postojao mali, narušiti aerodrom. Istina, pilot je skompe dužine, namerno je za malu avione. Ovo je, ipak, slabiji avion i za njega je to kratko. Dodir točkova, bitan je samo dodir, a onda su koristiti i padobran, kordijer - završeno je Veljko.

Otvorio ispod krila se sastru aerodrom. Sada je još manje. Motor i dalje radi - otvara. Ipak, radi! Vredni li pokušaji - doleteli do aerodroma baziranja.

Veljko donosi odluku. Uprkosvaju radiovezu sa aerodromskom kontrolom letnja i obavestava je o daljinskom položaju motora. Saopštava svoju usmeru. Završava kurs leta prema aerodromu i uz izuzetne napore uspeva da odleti avion u režimu horizontalnog leta na minimalnoj brzini.

Već je na obali. Visina 100 metara. Brzina minimalna. Tek toliko da se avion odredi u vaziđu. Jednako netočno kilometara. Na zvez puzi. Da bi se "odvukao" do ne mora pomisliti. Čitavita borba sa svaki meter visine. Treba izvući sigurni trap iz prvog pokušaja. Rezerve snage i vremena za ponavljanje nema.

Neposredno pred sam dodir sigurni trap se izvukao. Na sam početku potera-dete staza sleteo je uspejalac avion. Izlazio je pilot okopan u znoj, ali se osmekom na usnama. Svi se mu podržali i zagrijali. Da ga potopilo po osmerna, da mu čestitaju, da komentiraju da je Veljko postao mudro i hrabro.

Malo vremena je trebalo avio-mehanika-rima da korektno izvrši utroak domaćeg otkaza motora. Prihodom laniravnja rakete - mete došlo je do odvajanja poklopca glavnog raketskog motora i do njegovog sletanja u motor. Koji je toliko usikere da više nije za upotrebu.

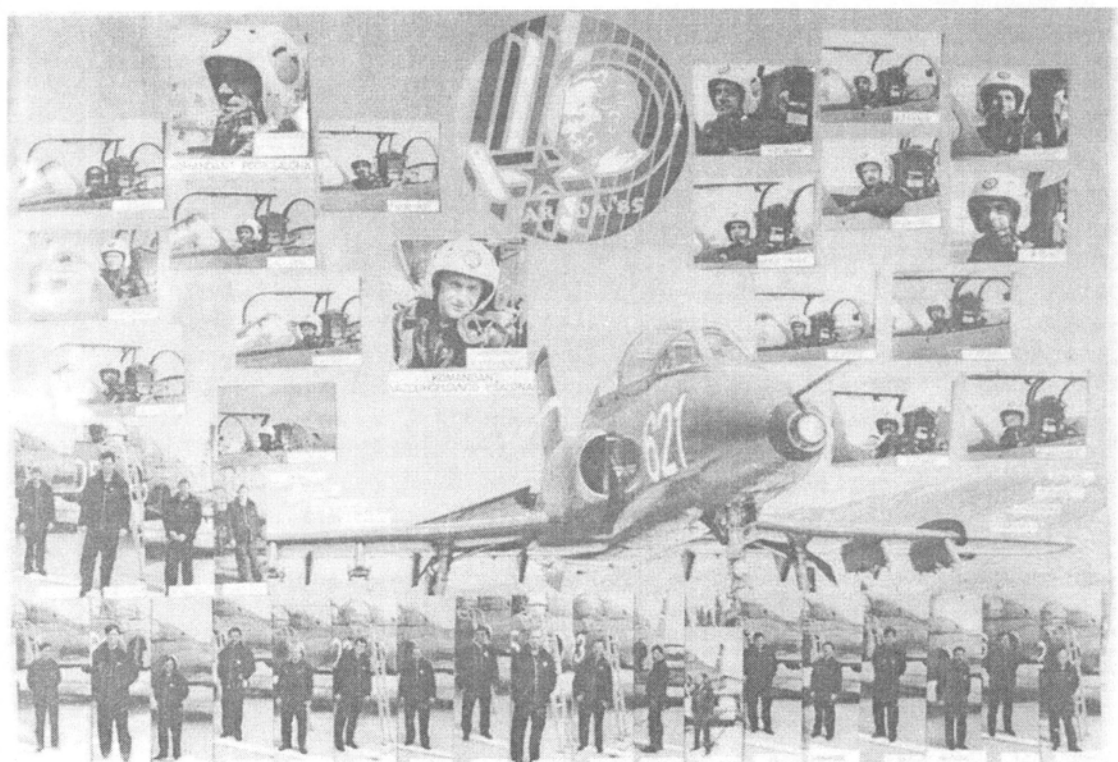
Veljko i njegov uspejalac, nakon novim motorom, samim poše nekoliko dana ponovo su lanirali raketa - mete i radovali se direktnim pogodima raketa. S. Neđeljković



Горе: припрема авиона Галев Г-2 у зимским условима 1986. године; доле: преглед изред иллойшање, мајор Вељко Ромић

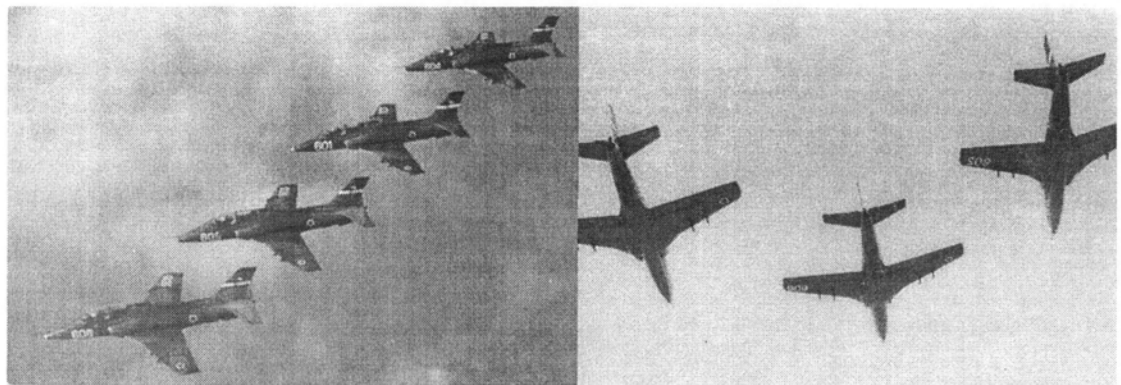






Колаж који представља учешће ескадриле на Паради 1985. Са леве стране припадници 525. ескадриле, а на десној страни састав 229. ескадриле, учесници налета у јодешалону Сујер Галебова

Пилоти 525. тае вршили су почетком 1985. године и преобуку дела 229. лбае/185. пука из Пуле на серијску варијанту Г-4 чија је испорука започела у то време за јединице Ваздухопловне војне академије. У Пулу за преобуку су послати пилоти Алексић, Миловановић, Турчиновић и на кратко Пјевач. Исте године, шест авиона из 525. тае заједно са шест авиона 229. лбае чине подешелон Г-4, на мајској паради у Београду 1985. године. Ешелон је предводио потпуковник Спасојевић, командант 525. тае, а иза њега лете у осталим авионима пилоти Стакић, Марковић, Алексић, Миловановић, Вујадин Еркић, Крста Ненадић и Петар Пјевач. Претходно више од месец дана вежбано је уигравање посада, групни лет, усклађивање времена проласка...



Авиони 525. ескадриле у јоку припрема за парадни лет 1985. године

Новом преформацијом у оквиру РВ и ПВО и преласком на тројну корпусну формацију, формиран је уз два постојећа и нови: 1. корпус РВ и ПВО фебруара 1986. године, са територијалном одговорношћу над централним делом Југославије: северном Србијом,

Војводином, источном Славонијом, Босном и Херцеговином и средњим делом Далмације. У овој преформацији 525. тренажна ескадрила је подчињена новоформираном 1. корпусу РВ и ПВО, на чијем је челу био генерал Божидар Стефановић. Како овај корпус није располагао сопственом ловачко-бомбардерском јединицом, за ту сврху је била у почетној фази предвиђена ова ескадрила. То је значило почетак процеса трансформације ове јединице према борбеном статусу. У овом периоду, 525. ескадрила била је под директном командом 1. корпуса РВ и ПВО (1986–1988),

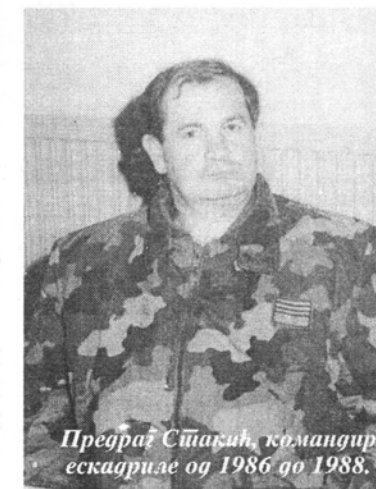
Крајем 1986. године, још четири потпуно нова, серијска Г-4 стигло је за њену попуњу, како је производња овог типа одмицала. Долазак ових авиона значио је могућност за реалну борбену обуку у свим фазама и са свим наоружањем као и код других сличних јединица, које су имале или су примале овај тип у наоружање (229, 239. и 249. ескадрила). Авиони продужене прототипске партије нису носили ни ракетно ни топовско наоружање

(иако су на вежби Јединство 83 представљени у тој улози) а са њима се није радио ни ковит. Стога су ови нови Г-4 значили снажан импулс за развој ескадриле. Они су били и лакше управљивији него „тврђи“ предсеријски примерци. Иако, је преименована у лбае, ескадрила је и даље задржала своје старе задатке: вуче мета, тренаже пилота ван њеног састава и преобуку на све типове који се налазе у њој (Јастреб, Галеб Г-2, Галеб Г-4, Утва-66) према потреби.<sup>5</sup>

Доласком новог командира Предрага Стакића (1986), а затим Животе Марковића (1988), који су обојица прошли „школу“ 172. пука, ескадрила почиње да поприма форму праве борбене јединице. Раније је у ескадрили владао прилично лежеран дух, а током седамдесетих у њој је било разних летача, који често нису функционисали као тим, због чињенице да је било речи ескадриле за различите задатке.

У њој се вршила тренажа пилота на служби у Команди РВ и другим командама. Део људства је био „у раскораку“ између ескадриле и одласка у цивилну авијацију или пензију (крајем седамдесетих). Последица доласка нових, рекло би се сталних пилота током прве половине осамдесетих, је чинило да у њој завлада опуштенији а затим, приснији и лежернији дух. Пилоти су се дружили и ван радног времена и живело се опуштеније, у односу на неке друге јединице.

**Појачање за ескадрилу: партија серијских авиона Г-4 омогућила је даљи развој ескадриле. На слици авион 23645**



Предраг Стакић, командир ескадриле од 1986 до 1988.

<sup>5</sup> Почетком осамдесетих година (1982–3) у састав ескадриле ушли су и додатни авиони Утва 66 из расформиране 461. ескадриле из Панчева.



У току 1986. години састав ескадриле је био следећи: поред командира Стакића, заменика Савића и његових помоћника Јована Алексића и Миљка Стефановића, командири одељења били су: Крстан Ненадић (1.), Тома Миловановић (2.), Душан Васић (3.), као и командир втч Димић. Сачувани подаци нам предочавају колико је био налет pilota у 1986. години у ескадрили:

мајори:

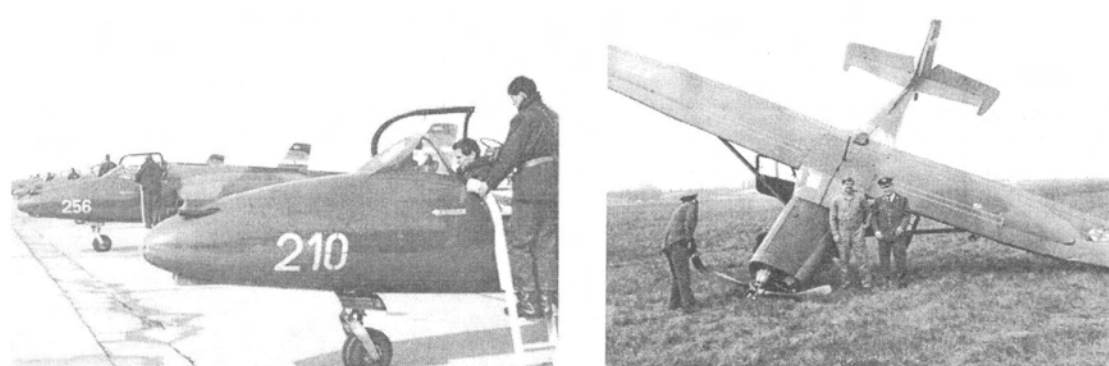
Стакић 19,50 ч; Савић-106,10 ч; Алексић-114,10 ч и Миловановић 144,5 ч;

капетани прве класе:

Ненадић- 82,35; Васић- 137,00ч, Ромић- 106,50, Хркаловић-127,10ч, Пјевач-111,40ч, Ивановић-19,30ч.

капетани:

Мајкић-89,30, Стефановић- 30 ч и Гајић 15,45ч



Лево: Јастребови су током осамдесетих година били ослонац ескадриле. Авион 24256, оборен је од сипране хрватских вазовних снага 24. августа 1991. Десно: По слепању пилота Марковића авион Утва 66 број 51137 поспавила се на нос, на исправном делу бајрајничког аеродрома



У лећу Галеб Г-4, 23601 са уређајем за вучу мина (фото Драган Величковић)

Стални састав ескадриле извршио је 1173 часа а пилоти ван састава 284 часа лета. Укупно је било 1199,25ч налета у 1836 летова. Највише се летело на Галебу (1200,50ч у 258 летова), затим Галебу Г-4 (359,50ч у 475 летова), Јастребу (246,45ч у 318 летова), извиђачком Јастребу (218,05 ч у 286 летова) и на Утви 66 (173,05 ч у 499 летова).

Проблеми одржавања авиона били су изражени код Галеба Г-4 због недостатка резервних делова и опреме за одржавање. Тако је исправност код њих била просечно 83,4 %. Остали типови имали су следећу исправност: Ј-21-98,9%, ИЈ-21 98,4%, Утва 66 94,8% и Галеб Г-2 86,4%. Ескадрила 1986. године има 6 Г-4, по два Јастреба Ј-21, ИЈ-21 и Галеба Н-60 и четири Утве 66.

По списку у 1986. години било је 13 pilota, а задатака је било како се сећа тадашњи командир Предраг Стакић „за отприлике 25 pilota“. Те године извршено је две ескадрилске тактичке вежбе (оцене 3, 786 и 4,17), две зтв, две зту и 30 са-

дејства са копненом војском. За потребе артиљеријско ракетних јединица ПВО извршено је 250 сати налета. Између осталог бачено је и 10 бомби МК-82К, а у гађањима на полигону увежбавано је дејство из бришућег лета<sup>6</sup>.

Посебно отежавајућа чињеница, била је та да је начелник штаба 1. корпуса, био ранији командант 172. пука, Ђуро Ступар, који је својим некадашњим пилотима додељивао многе разнолике задатке. Дешавало се да се истовремено на два краја државе налазе тимови који су вукли мете, са по 2-3 pilota и 7-9 механичара. Такође, извршавани су и летови ноћу са четири pilota. Некада би било дневно и до 50 сати лета.

Посебан куриозитет је и одељење Утви-66, које је имало специјални задатак да буду у приправности за дејство контејнерима за запрашивање. Они су према плану употребе имали трочасовну борбену готовост за случај некаквих унутрашњих немира. Како у преоптерећеној радној недељи ескадриле није могло обезбедити ту готовост, то је и то био добар разлог за тражење нових људи. Стога је на бази увида у потребе мајор Стакић тражио проширење броја pilota за ову јединицу.

Овај процес попуне пилотима започео је 1986. године, али је праву кулминацију доживео 1988-1990. када су у ескадрилу ступили многи млађи пилоти, прекомандовани из других јединица у РВ-у.



Лево: Командир 252. ескадриле од 1988 до 1992. године Живојин Марковић у кабини Галеба број 23630. Десно: Безбрижна атмосфера у 252 ескадрили



У овом периоду ескадрила се попуњава са и искусним и младим пилотима из других ловачко-бомбардерских јединица: из 240. лбае у периоду 1986-1990 стигло је девет pilota: Стефановић, Гајић, Виденовић, Станковић, Ранђеловић, Благојевић, Брајловић, Новаковић, Старчевић, из Мостара Лазић, Пишчевић, Благојевић... из Задра: Марјановић, Новаковић, из Скопља: Ећимовић и Аћимовић, из Краљева: Вергаш и Марчета, из Тузле: Ранђел Савић, из Пуле: Нићифоровић, из Церкља: Величковић, Павлек...

Ескадрна уметница Биљана Јефтић, снимала је своју у ескадрили. У другој кабини, њен садашњи асистент ири снимању пилот Небојина Гајић



<sup>6</sup> Музеј ЈРВ, фонд јединица РВ и ПВО, к.87, Историјат 525. тае за 1986. годину,





Смојра ескадриле на аеродрому Тузла јуна 1989. године у времену када је била у саставу крајњокопачке 701. авијацијске бригаде

За неке који су били капетани и капетани прве класе било је изненађење да су одједном били најмлађи у новој средини, где су као до тада старији официри, сада „морали да кувају кафе колегама“ док се не би појавио неко млађи из прекоманде. Са њима, и уз помоћ неколицине старијих пилота- већ ветерана ескадриле, командант Стакић а за њим и Марковић мењају физиономију ескадриле. Она заиста постаје борбени stroj са четири одељења и око 30 пилота. Старији капетани и млади поручници уклапали су се у састав искусних и старијих пилота „тренажне“, који су били махом чина капетана прве класе-мајора, старијих и до 14 година од младих „Јастребова“, „бркатих као Карађорђе“... Старији пилоти су били ангажовани и у преобуци ових нових пилота који су махом летели Галев и Јастреб. Они су преобучавани по групама како су долазили у ескадрилу (1986, 1988, 1990) Некима су старији пилоти били наставници још на обуци у питомачким данима (на пример Јован Алексић пилотима Гајићу и Миљковићу, итд.). Група која је дошла с јесени 1988. године у ескадрилу имала је летачки део преобуке на Г-4 од друге половине новембра 1988. до средине маја 1989. године. Испитни лет на овом типу био је код командира Животе. (И неке старије пилоте који би дошли у ескадрилу у другој кабини би он проверавао такође). Сада су и ови пилоти укључени у stroj пилота Г-4. После преобуке на Г-4, уследило би и оспособљавање за послове вуче мета, што је био стандардни и јединствени задатак ове ескадриле. Ова дообука укључивала би упознавање свих редовних и ванредних процедура, јер је ово би задатак у миру у којем се користила бојева муниција.

Јуна 1987. ескадрила, под командом мајора Стакића учествује на једној од вежби са ратног аеродрома. „По наређењу претпостављене команде, имала је улогу плавог“ и своје борбене задатке требало је да извршава по надирућој колони тенкова и ракетним системима, црвене стране. 252. је ту успешно играла улогу агресора. Слично је било и на вежби почетком новембра 1987. Од средине септембра те године ескадриле је ушла у састав новоформиране 701. авијацијске бригаде, чија је команда била у Тузли, и била преименована у **252.<sup>7</sup> ловачко-бомбардерску авијацијску ескадрилу**. У овој бригади ескадрила ће бити заједно са мостарском 245. и тузланском 350. ескадрилом све до расформирања те бригаде јула 1990. године

<sup>7</sup> Интересантно је да је у Краљевини Југославији постојала ескадрила са бројем 252. од краја двадесетих година све до реорганизације 1938. у саставу 121. групе 1. ваздухопловног пука у Петроварадину.

Ескадрила је у 1988. години учествовала на ескадрилској тактичкој вежби *Пролеће 88*, где је у дејствима на полигону Чента постигла резултат 4,61, затим на ЗТВ Дунав као и на бојевом гађању корпуса под називом Снага 88, на полигону Калиновић 5. новембра 1988. године. „У јесењим гађањима на Каменом вису, 1988. године, дејство ескадриле је посматрао је војни врх ЈНА: начелник генералштаба генерал Стеван Мирковић, командант РВ и ПВО генерал Тус... „Посмајтрачи су несигурљиви и већ јонекко, сада и гласно, изражава сумњу да ће дејство бити у планирано време. Генерал-мајор Божидар Сиџефновић, устјаје и погледа на свој часовник. Мир на његовом лицу изражава неко жудно самопоуздање, које у њим и тренуцима и највећим оштримислима не улива неко посебно поверење Још само десеттак секунди... Међутим, ипачно у предвиђено време, из околних брда у бришућем лећу појављује се зрвца „сувергалевова“. За делић секунде авиони су се поделили у три зрвце које су из различитих праваца усмериле према објектима дејства на земљи...“ Листови Народна армија и Крила армије на овај начин описују дејства ескадриле по групама на челу са Животом Марковићем, Зораном Савићем и Вељком Ромићем. Од седам ескадрила, 252. лбае постигла је најбољи резултат од 4,75 (друго пласирана и је имала оцену 4,58). У току 1988. године ескадрила је извршила 1262,45 часа налета што је било 115% или највећи пребачај налета у оквиру авијације код 1. корпуса. На летове ноћу и у СМУ отпадало је око 30% налета. Ескадрила је била оспособљена за борбена дејства у саставу ескадриле у ПМУ дању, са мале висине и у бришућем лету до краја тактичког радијуса својих авиона. Уз комбинацију маневара могла је са одељењем да врши дејства и у СМУ и ноћу. Била је оспособљена за аеродромски маневар на све аеродроме А и Б типа (те године Сарајево и Тузла, а следеће на Тузлу и то без втч). По једно одељење је могло да врши аеро-фото снимање.<sup>8</sup>



Са „супергалевовима“ на полигону

**MINUT ZA DOKAZIVANJE**  
 ● Безпрестано изведеним маневрима и прецизним ратама, пилоти из јединице Животе Марковића побрели аплаузе бројних посматрача на полигону. ● Не тражите имена појединца, јер смо ми тим који наоружан знањем и „супергалевом“ мога да изврши сваки задатак — поручује четири човека убојне ескадриле.  
 Најчешће ваздушне ситуације, које је још некико дана пре оспособљавања ваздушно дејство на Каменом вису, реје доживљива показати да још једаред провере своје летачке вештине. И да се страховало да се то толико успели на борбеним вучама, у таквом случају Животе Марковића више су измишљали о неком наредном задатку. То су генералне проба неће бити, не знају да се било толико мање предоче лећу. У првом дејству на полигону Сента, зрвце овајли су наредне оцене, па је то био један од главних аргумената за оспособљавање пред предстојећа дејства.  
 Од раног јута на полигону за бојева дејства бројни посматрачи прате ток гађања. Дошло је и нападних, јединственог, оригиналног СФРЈ, генерал-пуковник Стеван Мирковић, да се на њих места уочи у великој мери и прецизности авијацијски и хеликоптерски јединица. Командант РВ и ПВО генерал-пуковник Антон Тус, видео задво-

почетком септембра улази у састав 97. авијацијске бригаде чија је команда била у Мостару. У овој бригади ескадрила ће бити од 1990. до 1992. године. Сва ова препотчињавања нису имала посебног утицаја на развојни пут ескадриле јер ова наставља обуку за наменска дејства која је подразумевао сам њен назив.<sup>10</sup>

Неколико година пред сам рат, у ескадрили није било ванредних

У 1989. години 252. ескадрила учествује на вежби *Денб 89*, која је изведена од 27. до 31. маја те године. Тема вежбе је била ваздухопловна снага РВ и ПВО и припреми против офанзиве са северозападног војишта и подршци противудару снага на Јадранском поморском војишту. За ту сврху је ескадрила пребазирала на летелиште Гламоч. Бојева гађања су била на полигону Бенковац, а завршна гађања на полигону Трамерка.<sup>9</sup> На бојевим гађањима јединца 1. корпуса на полигону Чента 26. септембра 1990. године, ескадрила је постигла резултат од 3,35 на школском полигону (иза 204. пука), а на тактичком полигону са 3,53 прво место.

По расформирању 701. авијацијске бригаде јула 1990, ескадриле званично са



На задатку око авиона 23603, пилоти Турчиновић, Марковић и Новаковић са техничарима, Загар октобар 1990.

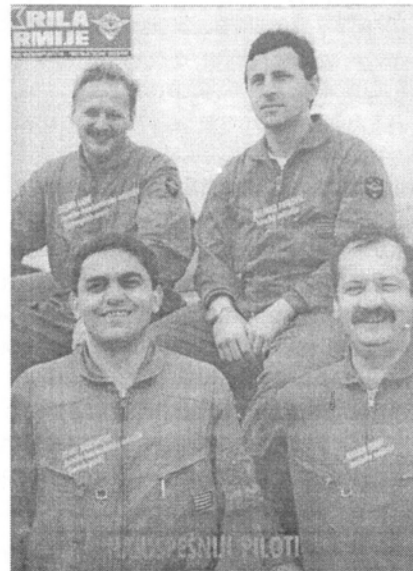
<sup>8</sup> Музеј ЈРВ, фонд јединица РВ и ПВО, к. 25, Историјат 1. ко РВ и ПВО за 1988. годину.  
<sup>9</sup> Музеј ЈРВ, фонд јединица РВ и ПВО, к. 25, Историјат 1. ко РВ и ПВО за 1989. годину.  
<sup>10</sup> Ратни пут 252. лбае.



догађаја или удеса, као је то био случај у сродним јединицама где се вршила преобука, или су долазили потпуно млади пилоти. У једном случају на вежби када се ескадрила пребазира на ратно летелиште код Гламоч, и одакле се гађало полигону Бенковац и по острвцу Трамерка, дошло је до уласка у борбени поредак са једном ескадрилом из Мостара, па је могло да буде незгоде. Такође, и када је неки војник трактором оштетио један авион.

Стални задатак ескадриле, и тада, па и данас, био је вуча мета за потребе гађања противавионских састава копнене војске и морнарице. Овај стандардни посао ескадриле, по коме су њени авиони и пилоти били присутни на скоро свим аеродромима, за ескадрилу је много значајно, али још више и за наручиоце тих летова: Управу артиљеријско ракетних јединица, противавионске јединице широм земље или на бродовима, затим ВОЈИН-овце, и све друге који су тражили овакву помоћ у својој обуци. Ипак, на овај специфичан задатак многи из претпостављених органа у Команди РВ или корпуса нису ни обраћали, јер је аспект био увек бацан на летачку и борбену обуку. И неки пилоти сматрају ове летове „досадним“ али и „опасним“. Ипак, многи припадници тренажне радили су са задовољством ове летове. Овакав типичан лет трајао је 70–80 минута, а понегде када је концентрација јединица била већа, као на пример на Пасуљанским Ливадама и 90–100 минута. Опрез пилота је морао да буде на висини због ватре са земље. У другој половини 1985. увођењем ракетне мете ПРМ-200, отворила се нова перспектива за извоз, јер се са коришћењем ове мете могло уштедети у гађањима, у смислу да се није морало ићи у друге државе на гађање, што је посебно могло да буде интересантно у арапским земљама. Ескадрила је са једни својим тимом учествовала у промоцији ове мете на аеродрому Пула 28. маја 1985. По некад ту је било и незгода и ванредних ситуација. По лансирању мете ПРМ-200, лета 1986. године, пилоту Вељку Ромићу, дошло је до одвајања поклопаца главног ракетног мотора и до његовог улетања у усисник. Ромић се није збунио. Маниром искусног аса, хладнокрвно је закључио да за напуштање авиона има још времена... До аеродрома је једрио 42 километра над морем, не слетевши чак и на један аеродром на острву. Видевши да може да издржи, летео је све до пулског аеродрома да би принудно спустио авион испред у предпоље писте. Мотор је био толико уништен, да више није био за употребу. После неколико дана са новим мотором у истом авиону пилот је настао лет.<sup>11</sup> Летело са свих аеродрома и над полигонима Слун, Камењак, Тузи, Невесиње, Калиновик, Криволак, Пасуљанске Ливаде, Мљет, Задар... Касније, током осамдесетих због штедње са једног аеродрома би се покрила два полигона, или би се на ближе полигоне летело директно из Батајнице. Такође, уместо преноћишта у граду уведено је спавање у касарни на аеродрому домаћина, за припаднике екипе која би дошла из Батајнице. У више наврата, пилоти и техничари били би гости јединица које би их по извршеном гађању звале на част.

Октобра 1989. у такмичењу за најбољег пилота које је организовано на нивоу борбених јединица авијације из целог РВ и ПВО, узела је учешћа и 252. ескадрила. Њу су представљали пилоти Мајкић и Марјановић. На тродневном такмичењу у Земунику (ваздушна мета, гађање, ракетирање и бомбардовање на школском полигону и тактички полигон са ситуацијом) Курјаци су се достојно репрезентовали. У ЛБА била је најжешћа борба, како су извештавала Крила армије Титулу најбољег пилота ловачко-бомбардерске авијације у класи типова Јастреб-Галеб, освојио је пилот Зоран Марјановић. летећи на авиону 24257. „Његова победа наговештена је међу знацима много раније, потпуно је заслужена. Могао је победити и Драгослав Ранђеловић, кога су издале бомбе.“ На гађању ваздушне мете, Ранђело-

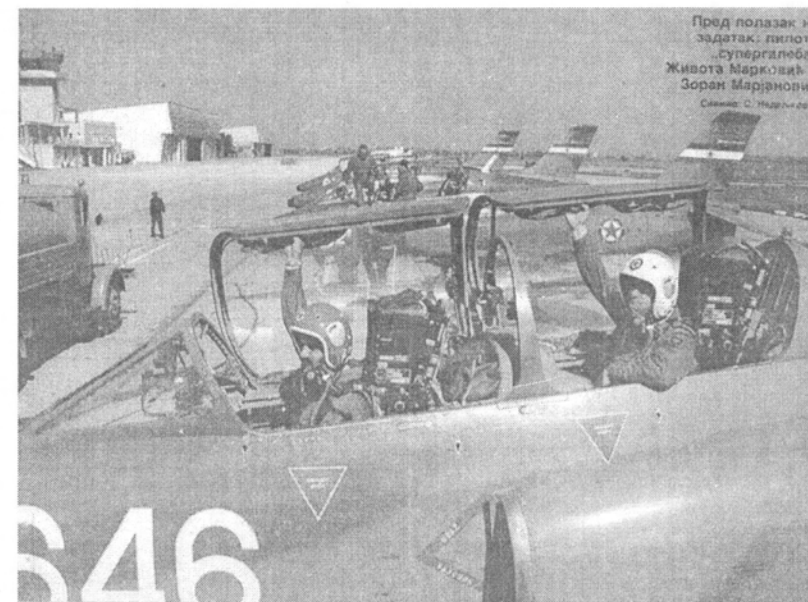


<sup>11</sup> Пилоћ је усїео, Крила армије 29. X 1986.

вић је имао чак 64 поготка, а Марјановић 53. Интересантно је да је одмах за њим био пласиран пилот Ранђеловић, који је 1990. године из 240. лбае, прекомандован у 252. ескадрилу. Марјановић за Крила армије говори „Измађлиша је донекле унеле нервозу у дружи њакмичарски дан... На школском полигону једна бомба је оишила мало лево, дружа угесно, али је просечна оцена била- њећ. У њрећем крућу лансирао сам вежбовне ракетње. гаранњујем да ме нису издали ни око, ни рука, ни срце, ња ипак нисам „убио“ њећњцу... Био сам свесњан: њобедника ће оглучићњ њакњићки њолићон. Одлично сам се сконњенњрисао и њолећео мирно, извео сам све на најбољњ начин и нанишанио. Знао сам да не смем њромашићњ ни за мећар, лансирао сам хваровке и расњурио мећу-њенк. Прећњосњавио сам, њу сам нећде, у врху...“

Оно чиме се ескадрила одликовала у овом периоду је искусност пилотског и техничког кадра. Због специфичности задатака али и због велике праксе, у ескадрилу је владао дух позитивног индивидуализма и самосталности која је била производ зрелости. Да би се то разумело, довољна је илустрација да су поједине екипе на тегљење мета, на пример, водили старији пилоти-који нису имали дужност командира или заменика командира одељења. Тамо се опет летач калио, јер је ситуација била врло реална ратној: са земље су гађали бојевом муницијом. Међусобно другарство, посебно је јачало здравост овог колектива. Искуство из ове или претходних јединица, чинило је да се форсира борбена обука некако „сама од себе“. Чињеница, да је то била једина ЛБА ескадрила у региону, такође је доприносила стварању високе употребљивости. Чињеница да се ескадрила на неки начин интензивно борбено преобликовала у периоду крајем осамдесетих, такође је допринела да ескадрила уђе у рат потпуно спремна. Добар знак уиграности пилота ескадриле било је и сцена групног слетања свих 19 авиона из састава ескадриле (17 млазних и две клипне Утве) по повратку са пребазирања у Тузли 1989. године.

Стицајем разних околности у овој ескадрили се до почетка рата профилисао искусан летачки кадар, где је од око 32 пилота (према фотографији пилота ескадриле у јуну 1991) њих 90% било Срба. Тиме је ескадрила поштеђена ломова по националним шавовима, дилема око извршавања или неизвршавања задатака, (унутрашње стање код суседног 204. ловачког пука већ је било другачије због националне структуре пилотског кадра). Искуство старијих пилота, спојено са високом увежбаносћу млађих и готово једнонационални карактер, претворио је 252. ескадрилу у снажан и монолитан строј, можда у тренутку најјачу јединицу РВ и ПВО. Ово је већ у пред ратним периодима знало да изазива бес код неких пилота који нису добијали прекоманде у своје завичаје, па се још чуло да је ескадрила „четничка“. Овај долазак нових пилота је за многе ненаклоњене ескадрили касније био знак да се ствара некаква посебна српска ескадрила, а многи су касније видели у овој селекцији и прсте актуелне политике, па и улогу државне безбедности Србије касније. „Мене је ипак највише изненадила изјава Животе Марковића, заповједника тренажне ескадриле у Батајници, почетком липња 1991. године, који ми је рекао да је он још прије годину дана тврдио „То ће бити прва српска ескадрила, али ми није веровао“. Та се тврдња убрзо показала тачном, јер је наведена ескадрила извршавала најпрљавије задаче у рату против Хрватске. Саћинјавали су је пилоти којима се након година проведених у „провинцији“ ukazала прилика да раде у „prestonici“, што је сан svakог



Пред полазак на задатак пилоти „супергалеба“ Живота Марковића и Зоран Марјановић



podrijetlom isfrustriranog Srbina. Tu nagradu trebalo je opravdati,“ пише тако Владимир Рајтар, пилот 679. транспортне ескадриле са аеродрома Плесо, иначе пилот 26 класе ВВА, у својим сећањима.<sup>12</sup> Иако је, каткад, била потребна „веза“ за прекоманду у престоницу, сви пилоти (српске) националности, па и они из редова других нација који су својим родним крајем гравитирали ка Београду, свакако да су имали на уму прекоманду у главни град, или бар да крај каријере дочекају у њему. Сасвим је било нормално да пилоти рођени у Србији, желе да служе у свом главном граду. Чињеница да је део пилота дошао из Задра-где војна лица нису никад била омиљена без обзира на националност или Титограда или Мостара, који су ипак били провинција, такође објашњава ово концентрисање и по другим животним разлозима. Слично је било и са Хрватима, који су гледали на исти начин према Загребу, Македонцима који су преферирали Скопље, итд... Присуство већег броја пилота Хрвата или муслимана у суседном 204. ловачком пуку такође доводи у сумњу ове оптужбе.

У Народној армији, неколико недеља пред сукоб, „пилоти Љубомир Лазић, Душко Вергаш, Бранислав Ећимовић и други истичу да су у последње време забринуте друштвеном збиљом која својим противуречностима не иде у прилог добронамерним и поштеним људима“.<sup>13</sup> Рат се ближио.



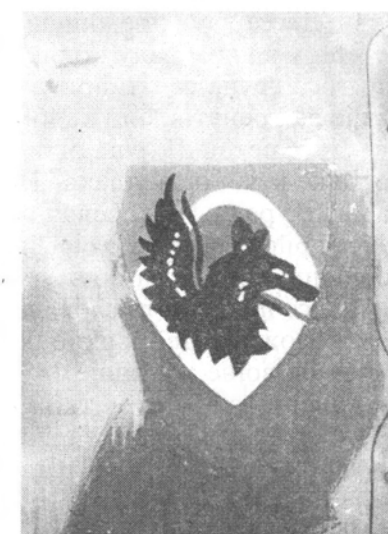
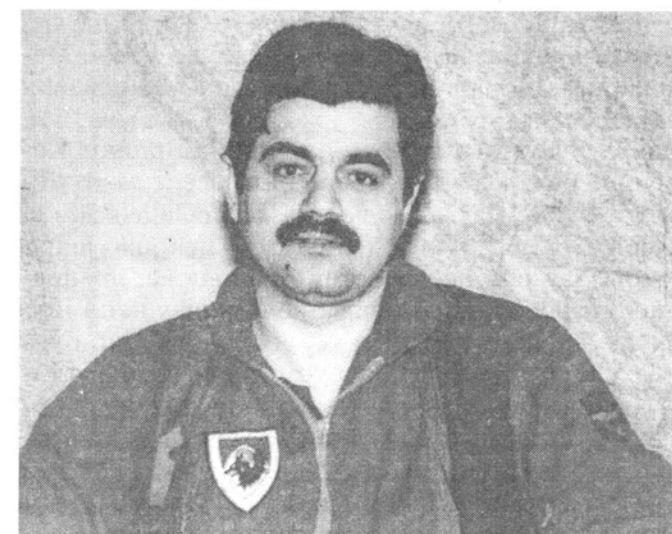
Галеб Г-4, 23606 испред ханџара ескадриле (фојто М. Мишевски)

<sup>12</sup> Vladimir Rajtar, *Nebeski ratnici, Uspomene hrvatskog pilota*, Zagreb 1995. стр. 51–52.

<sup>13</sup> Међу ваздухојловцима још јуковника Живоје Марковић, *Оправдано поверење*, Народна армија 16. 5. 1991.

## Име и знак ескадриле

Има више верзија о томе како је настао назив ескадриле. У једном се сви слажу: идејни вођа и кум назива Курјаци са уића је пилот Вељко Ромић, који је у то време био пилот са најдужим боравком у ескадрили (од 1979). Он каже да су се у то време маскирале и шарале каиџе, ипак је ипак било забрањено, и да је то први почетак некаквог обележавања ескадриле. Сам командир Марковић, носио је плаво обојену каиџу. У јесен 1989. године, ескадриле је због Самииа несврстаних земаља биле пребазирала у Тузлу, где је настала идеја о називу. Према једном сећању после неке пијанке у Тузли, он је пуштао гласове налик на завијање вукова, затим после једне одбојкашке утакмице, су пилоти приликом сервирања викали Ауууу, па је одатле дошло до потврде овог назива. У почетку чуло се Вукови, Вуци, па затим Курјаци, затим Живојини Курјаци, да би се назив Курјаци са уића успалио. Назив Курјак је служио и у ваздушној комуникацији. Тако је идејни вођа, Ромић увек користио индекс „Курјак 29-ић“, а био је обичај да вођа формације своје пилоте зове тим именом („Курјаци! За мном!“) После тога пилот Драган Величковић је уз Ромићеву помоћ израдио знак, који се у више варијанти разматрао међу пилотима. Штит је био основа, затим силуета курјака, и стилизована иробојка представљена кроз плаво и бело небо, и црвени диск-сунце. Према неким сећањима, то је било време када је ескадрила још увек била у малој проспорији званој „анекс“ уз ханџар, односно пре него што је пресељена у зграду изнад 204. ловачког пука. Убрзо пошто је прва верзија дефинисана, знак се појавио и на пилотским комбинезонима. Први примерци које су сви одушевљено прихватили одштампани су код неког приватног штампара у Сомбору. Величковић је и нацртао на зиду слику Галеба Г-4, пре него што је напустио ескадрилу. Касније, било је и измена у изгледу ирејознајљивог симбола, али у суштини до данас он је остао са истим елементима. Неки од авиона Г-4 носили су касније током деведесетих година, на носу израдан знак Курјака.



Лево: командир ескадриле Живоја Марковић са првом верзијом знака ескадриле на комбинезону. Десно (фојто А. Радић): знак израдан на авиону



Ескадрилски документи говоре да је „прво ватрено дејство по пилотима 252. лбае испољено 12. марта 1991. године на полигону Жирије када је авион Н-62 погођен од стране бродске ЛДП топом 20мм. Тешко оштећеним авионом пилот успева уз максималне напоре да слети на а. Земуник, зашто је награђен ручним сатом од команданта РВ и ПВО. 12. март 1991. године сматрамо првим ватреним дејством –намерним по посади и ваздухоплову.“<sup>14</sup>



У почетку првих сукоба у српским крајевима Хрватске, ескадрила је летела ненаоружана. Како јетко каже један од старих Курјака, „глумили смо нешто између...“ Ипак, 252. ескадрила имала је ту „част“ да њен пилот буде први који ће борбено дејствовати у РВ и ПВО.

Прва ратна акција у миру била је изненадно прелетање авиона типа Ј-20 Крагуј, са аеродрома Брник. Једна група ових авиона су после повлачења из наоружања РВ крајем 1988. године, предати ескадрили Републичког Штаба ТО Словеније. Неколико дана пре проглашења самосталности Словеније, група старијих пилота 252. ескадриле превезена је на аеродром Церкље. Претходно група пилота из 252. ескадриле добила је задатак да од 10. до 13. јуна изврши преобуку на овај тип у Подгорици, где је била друга ескадрила са Крагујима, у саставу РШТО Црне Горе. Шест Курјака је било ангажовано за овај тајни задатак. Неки од њих само су имали који сат летења на

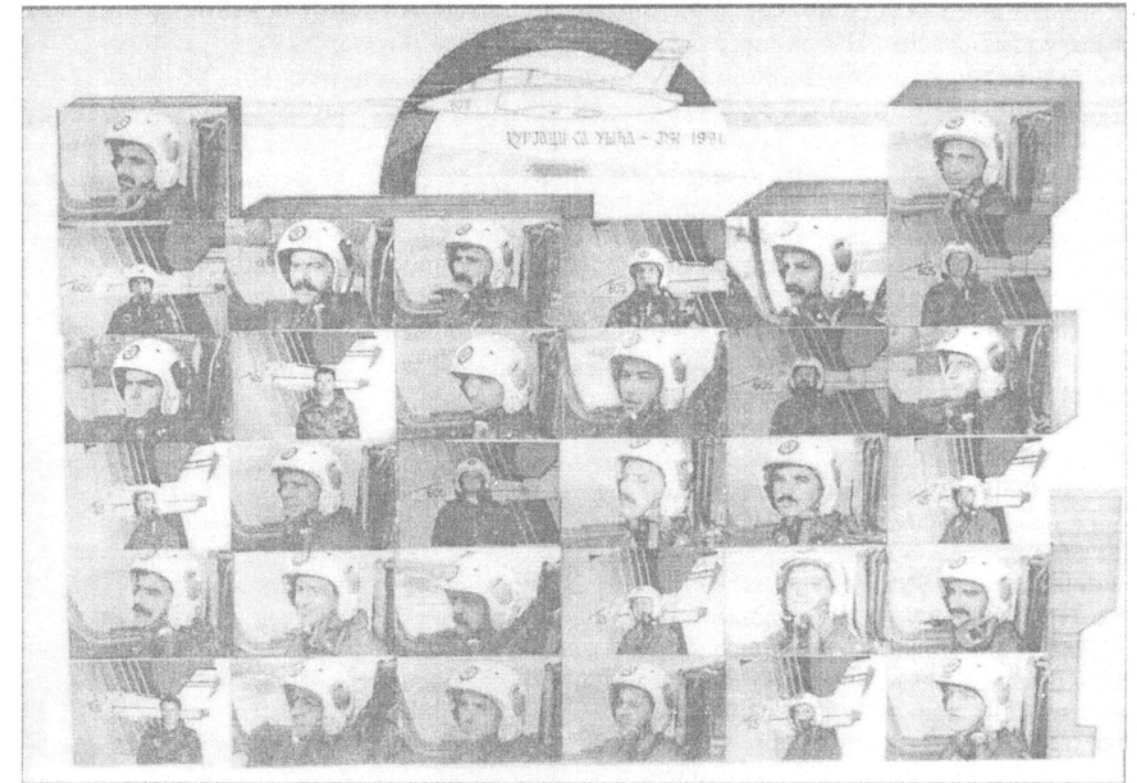
Утви. Десет дана пре акције они су стигли у Подгорицу, и увежбали се на Крагују, летећи у једном дану колико год су могли, убрзавајући своју обуку до краја. После тога група се одмарала у викендици једног од њих уз море и рибу. Долазећи рат је на тренутак био километрима далеко.

У петак 21. јуна око 10,20 два хеликоптера су полетели према Брнику. Како каже један од Курјака „Нико ме није било од воље, али је била свест да то мора да се уради.“ Словеначки извори бележе: „Pristali so na vojaškem delu letališča in izkrcali pilote, ki so nato odpeljali kraguje v Cerklje.“<sup>15</sup> Први хеликоптер искрцао је падобранце који су са оружјем на готово заузеле цео простор око авиона, препречивши се преко пута словеначких полицајаца, који су буквално остали у непомичном положају. Део њих је обезбеђивао акцију из ваздуха, а аеродром је био блокиран од војне полиције 14. корпуса. Са другим хеликоптером ишли су пилоти и техничари из втч са метком у цеви. Словеначки извори прецизно наводе да је било десет пилота, (дакле шест Курјака и четири из Подгорице) који су по припреми авиона и запуштању, један по један, одлетели су за Церкље. Искусни мајор Веља је први направио круг, а затим су сви формирали поредак и кренули. Он је водио лет до Церкља јер је на том аеродрому службовао седамдесетих година, а летело се веома ниско и у радио-тишини. Тек пред Церкљем јавили су се тамошњој контроли лета. Акција која је планирана за 20 минута, извршена је за око 12 минута. Иако су Курјаки говорили да се авиони прелете даље, прва одлука је била да остану у Церкљу. Нова одлука је стигла пар дана касније, и пилоти су се поно-

<sup>14</sup> Ратни пут 252. лбае. стр 2.

<sup>15</sup> Janez Janša, *Premiki, Nastajanje in odbramba slovenske države 1988–1992*, Ljubljana 1992, стр. 150, 309.

во нашли сада у Церкљу. Словеначки извори бележе да су 23. јуна авиони отишли даље за Батајницу, остављајући тако њихову Територијалну одбрану, без авиона. Лет, је да би се заварали посматрачи био на рути: Церкље-Бихаћ-Тузла-Батајница. Словенци су посебно били кивни на овај изненадни и дрски лет Курјака. „V slovenski javnosti pa je kraja letal TO povzročila veliko razburenje.“ навео је Јанез Јанша у својим мемоарима.<sup>16</sup>



Истог дана када су Крагуји пребачени у Церкље, 50% састава ескадриле одлази на годишњи одмор, међутим, 27. јуна целокупном саставу се прекида коришћење годишњег одмора и у рекордном времену све старешине се јављају у јединицу. Први извиђачки летови над Хрватском извршени су већ 27. јуна.

Одмах по избијању рата у Словенији, а по наређењу командант 1. корпуса РВ и ПВО, 29. јуна 1991. године, у 19,17 часова, ескадрила пребазира на аеродром Маховљани код Бања Луке. На непосредни аеродром слетело је осам Јастребова и три Галеба Г-4. Иако је у Церкљу постојала читава 82. авијацијска бригада, намењена за подршку, на њу се у тим тренуцима није могло рачунати, јер је у њој почело распадање по националним шавовима. Стога је 252. ескадрила преузела задатак ватрене подршке снагама ЈНА у Словенији. На челу ескадриле први је слетео мајор Мрча, као извиђач. Он је организовао смештај, а затим и све друге послове логистике. Део пилота превезен је са транспортним Ановима. Целокупну организацију борбеног обезбеђења аеродрома преузима састав ескадриле који је пребазирао. За веома кратко време до пада мрака ескадрила предузима потпуно мере позадинског и борбеног обезбеђења аеродрома, а стражарско обезбеђење уз војнике ескадриле врше и старешине втч. Од 30. јуна 1991. године са старешинама 399. вб и 177. вб организује се комплетан живот и рад на а. Бања Лука.

Са овог аеродрома 252. ескадрила извешће своја прва борбена дејства. Најважнија дејства била су 30. јуна заштита пребазирања снага 82. абр, односно дејства 2. јуна: по барикадама код села Пољице, хотел Мокрице, односно код Љутомера, с Херминци, и фабрици контејнера у Горњој Радгони<sup>17</sup>. Стране и словен-

<sup>16</sup> Исто, стр. 150.

<sup>17</sup> Ратни пут 252. лбае. стр 3.



начке телевизије имале су тако прилику да прикажу снимке Курјака у акцији. Први задатак извели су командир Марковић и један од старијих Курјака, а затим следећи задатак извела је дванаесторка Курјака у формацији девет јастребова и три галеба Г-4, или три одељења. Нападнут је и некакав циљ у шумама. Четворка Галебова извршила је борбени задатак, напавши фабрику контејнера у (Доњој Радгони) уз аустријску границу, када је водећи пилот испалио 16 невођених зрна која су пала у Аустрију. Следећи задатак је био помоћ заустављеној колони бригаде из Карловца. Извршен је 2. јула око 12 часова. Курјаци су долетели са југа и дејствовали по барикади која је била постављена испред колоне. Услед нејасности догађаја на земљи у реону Краковског гозда, стигла је оптужба да је једна салва ракетних зрна око 12,15 часова погодила је два оклопна транспортера, у којима су страдала двојица војника ЈНА. Читав догађај догодио се пред већим бројем репортера који су догађај забележили камерама и фото-апаратима. Према другим тврђењима, и једном тв-снимку, пројектил је у истом тренутку на заустављену колону испалио неки словеначких територијалаца. Један од пилота сећа се да су тада Курјаци дејствовали по барикадама на мосту. Други је запазио да су поменута два транспортера издвојена са десне стране на крају колоне. Било како било, стравичне слике последица овог дејства искоришћене су да дочарају сав ужас рата, али не ретко и да визуелно покажу „отпор“ словеначких снага ЈНА.

Прелазак на ратно стање и прва борбена искушења била су значајна за многе. Услед интензитета дејстава, мало ко се сећа тих првих осећаја. Ипак, упитан да опише свој осећај када је почињао рат, пилот Станке се сећа свог осећаја речима: „Напаљеност, прорадио пилотски црв... То те носи...“ Пилот Нишки, каже „Осећај...мало глуп...“ Тада најмлађи пилот у ескадрили Стари прелаз у рат сматра за „ништа посебно.“ Рат је осетио тек у необичној околности да ноћу лети у Бања Луку са наређењима за рад ескадриле. Ветеран Веља, каже да се првих дана добро знојио ноћу кревету размишљајући о својим поступцима „када је дошло време да се убија“, а да му је после било жао што је престало. Како каже „У рату, врло брзо се човек навикне...“ Пилот Зоки се сећа да су ратна дејства „све затекла... никада ниси могао да претпоставиш тако нешто...“ Ипак није било „шокова и трзавица“ јер је генерација Курјака 1991. била уигран тим. Трећи пилот у једном од одељења, мајор Ненад је како каже био убеђен да ће се ствари ставити под контролу, да ће војска и безбедност решити проблем и да ће Југославија опстати. Када су почела дејства схватао је свој задатак и као део тог напора. Слично сматра и Лаза: било је то „једно изненађење и неверица да се ради о рату“, и износи мишљење које сматра да је преовлађивало међу својим колегама да је одлучнија акција могла да спречи распад Југославије, у који „нико није веровао“. Тада у највећем напону снаге са 37 година, Таја, тадашњи командир одељења сматра да је висока увежбаност и мотивисаност била пресудна да се без већих проблема пређе на ратни колосек, и да се после првих дејстава изгубио икакав страх, ако га је уопште било. Ипак, и поред релативно високог морала ту и тамо поједини пилоти су показивали страх пред борбена дејства. Како каже један од пилота „постојао је осећај стра-



Део летача 252 ескадриле који је дејствовао са аеродрома Бања Лука

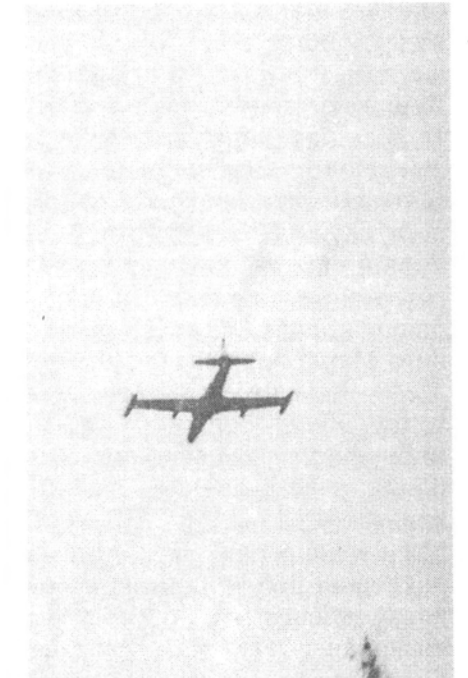
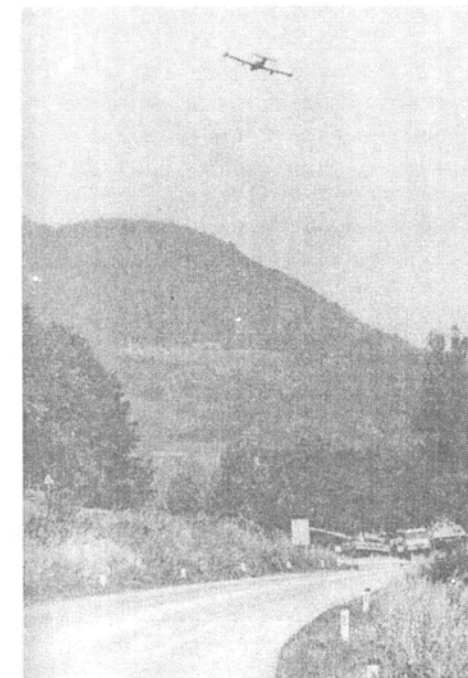


ха, али највише од заробљавања. Посебно ако се иде дуже у непријатељску територију...“ У тим околностима пример и предводништво командира Животе било је лековито. Сви који су ушли у прву дванаесторку били су срећни, остали вероватно малчице завидни због првог лета. Командир Марковић, био је велики психолог да процени ко није спреман да лети на задатак. Никога није приморавао, културно би заобишао такве. Уколико не би приметио тренутну позитивну реакцију, очима би тражио другог. Касније, било је и вишка добровољаца.

Техничари слично резонују. За многе је настало стање било „ненормално, немогуће“, нешто за шта их нико није припремао, ни психички ни физички. Очекивало се да ће све брзо решити. Ипак, прелом је био код многих боравак на аеродрому где су убрзо почели авионима да стижу војнички сандуци. За неке је то био прелом, за друге слика родитеља који су дочекивали своје пале синове, за треће сцене избеглица које излазе из авиона. Тада се код многих стварао осећај, како каже један од искусних специста „да се узму пушке и иде право на Загреб!“

Иако је ескадрила била под командом 97. авијацијске бригаде, тада са седиштем у Мостару у ово време та командна веза се прекида. Командант бригаде се појавио у Бања Луци негде после престанка дејстава у Словенији на аеродрому у Бања Луци. После његовог доласка у барацаи где су били пилоти зазвонио је телефон. Наређена је приправност „у кеца“, пилоти су поседали у расположиве авионе и поређали се као за полетање. Пролазило је тако време, после читавих сат и по, из кабина су се извукли неки старији пилоти и запутили на торањ да виде о чему је реч. Њихов командир им је само ћутке показао прстом на команданта, који му је иначе био класни друг, али са којим је постојало и трвење. Када су га окружили пилоти су запитали о чему је реч, и зашто све то исцрпљивање. Командант бригаде им је онда објаснио да их на тај начин припрема за напрезања и борбена дејства.

На то су заграјали сви, јер су неки од њих имали већ и по шест борбених летова. Командант се повукао, и по том се никада више није појављивао у ескадрили. Курјаци су тако постали самостални, одржавајући као у ранија времена директну везу са 1. корпусом. Такође, многе летаче и техничаре изнервирао је боравак генерала Узелца, команданта бањалучког 5. корпуса, чија је наоружана пратња окружила торањ. Такође сећају се и резервиста који су два хеликоптера дошли на аеродром и одбили да иду у Постојну.



Јастребови у дејствију по снагама ТО, које су у заседи сачекале колону ЈНА и нанеле јој губијике, Краковски Гозд у Словенији 2. јул 1991



Курјаци су стигли на на потпуно непоседнут аеродром, који није имао ни јединицу за одржавање авијације. Са престоничког аеродрома, одједном ескадрила се нашла на „голој ледини“, усред рата. Током прве недеље боравка комплетирано је борбено осигурање аеродрома са свим елементима ПВО, ПДО и противдиверзантских дејстава. Један батаљон обезбеђења авијације (боа) стигао је са Плеса. Интересантно, овај боа био је попуњен махом активним и резервним саставом- Хрватима. Такође, и један противавионски дивизион. Од некуд су довучене цистерне и убојна средства. Појавила се и покретна кантина. Пилоти и техничари су спавали у некаким баракама на аеродрому. Убрзо су се



снашли и за храну. Поред војничке кухиње, за летачке бонове, мајор Раде је издејствовао да из ваздухопловног завода Космос, шаљу свакојаче ђаконије пилотима. „Баш смо измишљали“, сећа се један од Курјака тих ратних јеловника. У повратку са задатака дешавало се да Курјаке обрадују поклони од народа из околине: цистерна пива, храна... Једноставно и народ овог краја се сада уз њих осећао сигурније, што у тим временима није имало цену. Дању сви су махом боравили на контролном торњу, где је командир ескадриле Марковић формирао своје командно место, где су стизала наређења за дејства. Ескадрила је организовала чување аеродрома. За тај задатак ангажовали су се техничари ескадриле. Такође, самостално се ангажовала у против-електронским дејствима која су започела тих дана у околини. Наиме, пилоти ескадриле региструју прва ометања са земље у виду постављања лажних ФАР-ова и разних ометача који су доводили инструменте понекад у конфузију. О томе је писала и Народна армија „Пилоти истичу да у последње време непознати починиоци подоста злоупотребљавају радио везу у ваздуху. Дешава се, наиме, да се у току лета у радио-везу „убаци“ глас који тражи од пилота позицију, наређује неку нову маршруту или висину лета, провоцира или псује. „Неке од тих ваздушних пирата већ смо похватили, а и осталима ћемо веома брзо зачепити уста“, рекао је за армијске новине командир ескадриле Марковић. И заиста, служба безбедности је у два села, у близини аеродрома ухватила неког католичког свештеника и групу која је опсервирала аеродрома са торња цркве, и једну групу, која је пратила (и ометала) летове, на коју се сељаци указали због неуобичајене количине хлеба која је стизала у једну кућу. Због свега овог командир Живота Марковић издавао је задатке пилотима у кабини пред полетање.

Ескадрила је кроз редовну летачку обуку контролисала цео ваздушни простор сецесионистичких република, а 16. јула 1991. године јединице хрватског МУП-а и ЗНГ из рејона села Млака лансирају прве противавионске ракете на пилота који је извршавао редован извиђачки борбени лет. Током извлачења технике и средстава ЈНА из Словеније, ескадрила врши заштиту транспорта, осигуравајући их од пљачкашких похода хрватских паравојних снага. На основу сарадње са 5. корпусом ЈНА



диверзантских дејстава. Један батаљон обезбеђења авијације (боа) стигао је са Плеса. Интересантно, овај боа био је попуњен махом активним и резервним саставом- Хрватима. Такође, и један противавионски дивизион. Од некуд су довучене цистерне и убојна средства. Појавила се и покретна кантина. Пилоти и техничари су спавали у некаким баракама на аеродрому. Убрзо су се

из Бања Луке, и добијених обавештајних података кроз извиђачке летове праћено је нарастање снага ЗНГ и МУП-а Хрватске. На све уочене покрете Курјаци су правовремено реаговали и обавештавали претпостављене команде. Дана 30. јула извршено је ватрено дејство по снагама МУП-а у Костајници на брду Дјед, које су отвориле ватру на авионе у лету. Снаге ЗНГ и МУП-а трпе велике губитке а посада и командир ескадриле морали су да пишу изјашњење због овог дејства. На критике из врха РВ командир Марковић је одговорио 31. јула „Обавештавамо Вас да су њихови ескадриле огорчени на сивавове поменутог телеграма и да неће бити ничија мећа, а да ће у случају оиварања вајре узвраћити свим расположивим средствима. Чврсто стојим уз њихове на чијем челу сам и за све њихове постојукне сносим њуну одговорност.“<sup>18</sup>

Због основаног неповерења према Обласној контроли летења Загреб у дане када ескадрила није летела, извршавани су плански летови кроз папире, а исто је стварало пометњу у ваздушном саобраћају над територијом где су летови били најављени. „Таквом игром остварили смо велике ефекте јер су на најављена следања на а. Крк, Сплит, Вараждин, Чаковец, Марибор и др. многи аеродроми били запречени, а посебно аеродроми Крк, Пула, Сплит, о чему су писала и средства јавног информисања сецесионистичке републике Хрватске.“<sup>19</sup>

Народна армија је извештавала тих дана: „Ни отежани услови рада и живљења, одвојеност од породица, ни даноноћно дежурство, нису утицали на то да се и најмање наруши морал људи“. У репортажи су се летачи 252. ескадриле жалели на надлежне који „примера ради, уместо захтева о евиденцији прошлогодишњих уплата у Титов фонд, не пошаљу неки примерак више дневних новина или не сврате да их обиђу.“ Већ тада као да се виде искре неспоразума Курјака и виших команди: „Пилоти Зоран и Саша замерају служби информисања у ЈНА (а тиме и у РВ и ПВО) што на разна подметања словеначких и хрватских средстава информисања не реагују брзо и аргументовано. Недавно, истичу пилоти, хрватска гласила су писала о томе како авиони РВ и ПВО из ваздуха наводе минобацачку ватру на снаге МУП-а Хрватске. Иако је реч о чистој измишљотини из нама знане кухиње нико се није огласио да такву глупост демантује.“<sup>20</sup>



Сасиав вич на аеродрому Маховљани код Бања Луке јула 1991. године

Током овог периода, ескадрила је успоставила близак контакт са народом из околине, који је свакодневно долазио на аеродром, доносио храну, пиће и стално се дружио се људством. Представници локалних власти ставили су на располагање хотелске капацитете, посебно базене и спортске терене. Ескадрила је добила уз безброј других поклона од предузећа и приватника и један Југо, затим аутомат Томпсон и колор телевизор.

Интересантно је да су после повлачења авијацијских јединица са аеродрома Церкле, двојица Курјака упућена, да прелете два заостала Јастреба са овог аеродрома. Четворица пилота била су у августу, „инкогнито“ Јаком-40 упућена у ваздухопловни завод Змај на аеродрому Плесо. Хрватске снаге већ су биле на контролном торњу. Задатке је био пребацити у ескадрилу, ремонтване авионе који су готови чекали у заводу, и не дозволити да се Хрвати дочепају неког од њих или да их саботирају. Време за летење је било врло лоше. Ипак, пошто су авиони припремљени, акција је могла да почне. У бришућем лету, један по један, Курјаци су пребацили ремонтване авионе. Тако је ескадрила и бројно јачала.

<sup>18</sup> Док.252. лбае, стр. пов. бр.03/42, 31. 07 1991. Бања Лука.

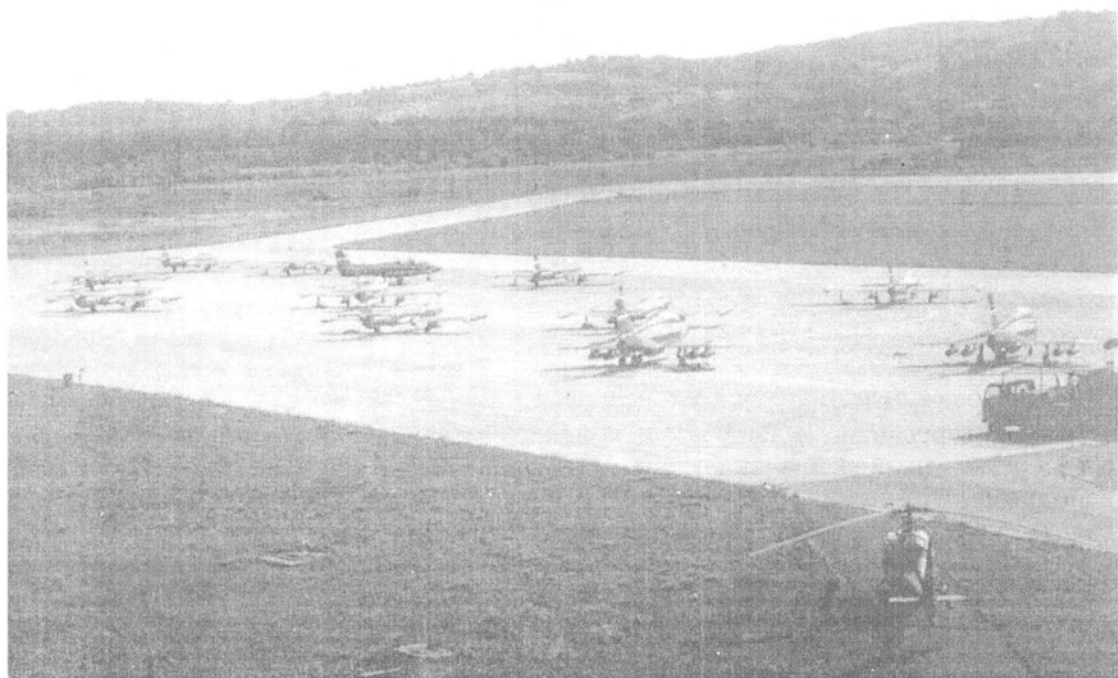
<sup>19</sup> Ратни пут 252. лбае, стр 3-5.

<sup>20</sup> Зайис са райноћ аеродрома, Гласови разума, Народна армија 3. 8.1991.



У Бања Луци, највећи део истих пилота остао је сво време. Део је радило по сменама. Првих петнаест дана по наређењу командира није се напуштао аеродром. По том, била је повремена пракса да се поподне узме авион одлети до Батајнице, оде до куће, види породица, окупа и преноћи и онда ујутро авионом назад у Бања Луку. Други део пилота је увек остајао на Батајници под командом потпуковника Васа, а од 17. јула новог, заменика командира ескадриле, и одатле дејствовао. Тај мајор је морао да се врати у Батајницу, јер је ескадрила функционисала као две ескадриле. До повратка део из Бања Луке летело се над целим простором Славоније, појављујући се на многим местима у ваздушном патролирању и извиђању догађаја на земљи. У овом периоду летења из Бања Луке, вежбало се и на полигону код Примишља.

По повратку из Бања Луке, у Батајницу 11. августа (увек је један део остајао у Батајници) ескадрила је наставила са активним учешћем у рату који се разбуктавао у српским подручјима Хрватској. 252. ескадрила је дужност у Батајници предала 238. ескадрили са Орловима која је пребазирао из Церкља и преузела одговорност над аеродромом 12. августа. Претходно из Церкља је стизала разна опрема: некакве степенице за пењање у авионе, и друго што је неке од Курјака, поприлично зачудило у стању у коме се рат ширио. На примопредаји је уприличен и свечани строј. За време боравка на аеродрому Бања Лука извршено је 570 летова и остварен налет 479,40 часова. У целом периоду ескадрила се налази у пуној борбеној готовости али је поред задатака претпостављених команди извршавала и редовне задатке стручно-летачког оспособљавања дању и ноћу. За то време од укупног налета извршено је у ПМУ: 378 (325, 05ч), ноћу 97 (86 ч) и у СМУ 95 (68,35 ч). Целокупна обука проводила се на малој висини по целој територији Хрватске, Словеније и Босне и Херцеговине. Оно што је најважније без ванредних догађаја. „Били смо као један и није било никаквих ексиеса чиме се поносимо, а истовремено не можемо а да не кажемо да смо створили све услове за организацију будући животи и рад.“<sup>21</sup>

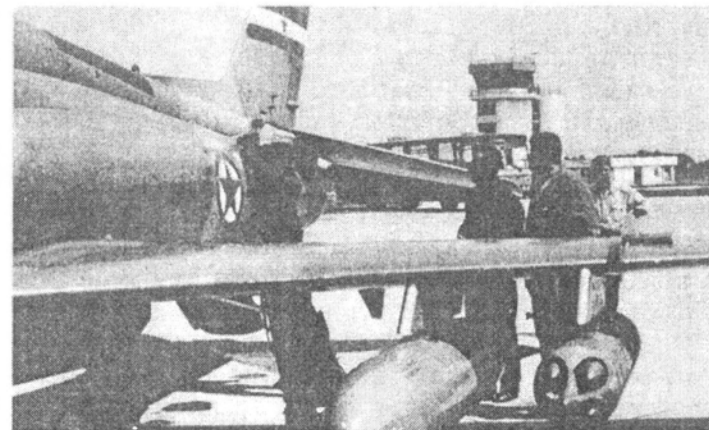


Изглед рајне сјајанке 252. лбае на аеродрому Маховљани код Бања Луке, јул 1991

<sup>21</sup> Ратни пут 252. лбае. стр 2-5.

Запис с ратног аеродрома

## ГЛАСОВИ РАЗУМА



Пилот Животе Марковић пред авионом: деша из јединице потпуковника Животе Марковића

**Ваздухопловци из јединице потпуковника пилота Животе Марковића захтевају да се одмах прекине са међународним чаркама и крвопролићем, али у исто време упозоравају све оне који свесно превиђају ватрену моћ авијације да ће на сваки напад на ЈНА узвратити жестоко из свих расположивих оружја**

З а нас је ваздушни простор Југославије недељив и за његову неповредивост и целовитост дали смо паклству овом народу. Због тога у њему не признајемо републичке нити било какве друге границе осим оних које је Устав СФРЈ прописао.

Тако мисле и говоре пилоти и техничари из колектива потпуковника пилота Животе Марковића док ових дана, са једног од наших „ратних“ аеродрома, извршавају своје редовне летачке задатке.

Ни отежани услови рада и живљења, одвојеност од породица, ни даноноћно дежурство, нису утицали на то да се и најмање наруши морал људи. Напротив, нимало пријатна друштвена збиља још више их је учврстала и зближила и у потпуности ангажовала на свакодневним задацима. У овом тренутку им је најважније да сваки лет изврше безбедно и с највишим учинком и зато им, реколне, помало смета што неки од

оних који та међународна тревња преживљавају у кабинетима и канцеларијама, немају нешто више слуха, па им, примера ради, уместо захтева о евиденцији прошлогодишњих ултата у Титов фронт, не пошалу неки примерак више дневних новина или не сврате да их обичу.

О том да су ваздухопловци потпуковника Марковића окренути свако-

### ВАЗДУШНИ ПИРАТИ

Пилоти истичу да у последње време непознати починиоци подоста злоупотребљавају радио-везу у ваздуху. Дешава се, чаиме, да се у току лета у радио-везу „убаци“ глас који тражи од пилота позицију, наређује неку нову маршруту или висину лета, провоцира или псује.

— Неке од тих ваздушних пирата већ смо похватили, а и осталима ћемо веома брзо зачелити уста — поручује пилот Живота Марковић.

неким летачким задацима сведочи и податак да је од избијања оружаних побуне у Словенији до данас било кудикамо мање отката ваздухопловне технике него што се то дешава у нормалној свакодневници. Иако се лети на неколико типова авиона, у сложеним метеоролошким условима, дању и ноћу, често и без довољно времена за неку обимнију припрему за летење, није забележена ни једна критична тачка или угрожава-

ње безбедности летења по било ком основу. За тако нешто појединачно су заслужне старешине ваздухопловно-техничке службе с капетаном Мирославом Кртинћем на челу, које самоницијативно раде и до дубоко у ноћ само да би ваздухоплов нови летачки дан дочекао исправан, као и пилоти који свакодневно, у добрим или лошим временским условима, одлете и по неколико летова.

Челни човек у јединици пилот Марковић истиче да се до ескалације сукоба летачка обука углавном проводила са веома младим овлашћенима командира основних јединица. Тако су се одједном исти командири нашли у ситуацији да брзо заузимају и обезбеђују размештене просторије, тумаче прописе, информисну састав, доносе правомерне и изузетно важне одлуке. . . И у таквој ситуацији, вели Марковић, старешине су показале висок степен одговорности и самоницијативе, тако да су успели да правомерно и квалитетно изврше сваки задатак претпостављене команде. Наравно, надују се и верују да ће, ипак, превладати глас разума, јер крајње је време да се престане са међународним чаркама, непријатељствима и проливањем крви. То ничему не води. У исто време, командант поручује свима, нарочито онима који обмањују властито народ инсинуацијама о томе да је ЈНА окупаторска, да ће његова јединица остати доследна и одлучна и на сваки испалени метак узвратити жестоко и из свих расположивих оружја.

— Према томе, каже Марковић, нека се дубоко замисли и окану прљавих работа букачи и политиканти, који свесно превиђају ватрену моћ авијације и сопствени народ гурају у смрт.

Пилоти Зоран Марјановић и Сања Аћимовић замерају служби информисања у ЈНА (а тиме и РВ и ПВО) што на ратна подметања словеначких и хрватских средстава информисања не реагују брзо и аргументовано. Недавно, истичу пилоти, хрватска гласила су писала о томе како авиони РВ и ПВО из ваздуха наводе минеоблачку ватру на снаге МУП-а Хрватске. Иако је реч о чистој измишљотини из нама изане кухиње, нико се није огласио да такву лапност демантује. Надаље, истичу саговорници, и новинари наших војних средстава информисања веома ретко залезе на угрожена подручја или, ако и дођу, то чине са закашњењем. Ако желимо да са истином прозремо у свет, онда што пре морамо прихватити да је и новинар борац који, заједно са нама треба све да преживљава.

Боравши међу ваздухопловцима потпуковника Животе Марковића на лицу места уверили смо се и у то да народ има потпуно поверење у своју армију. Чим је извршено запоседање „ратног“ аеродрома, ментани из околних села су оставили авиоде и косе и дошли да им понуде помоћ. Од тада су свакодневно са својим ваздухопловцима. Веле: док је нама Армије, биће и мира. . .

С. Недељковић



Само недељу дана после престанка борбених операција у Словенији, почели су инциденти и над Хрватском, у којима је отворена ватра на авионе РВ и ПВО. Одлазак дела ескадриле са 19 пилота и 11 авиона у Бања Луку, није реметио могућност ескадриле да са осталим авионима и 17 пилота настави са ванредним и редовним задацима. Иако се рат захуктавао још увек се летело за потпуно мирнодопске задатке: редовну обуку, прелете, курирске задатке и вучу мета на полигонима Пасуљанске ливаде и Криволак. На другој страни, из различитих наређених приправности врши се извиђање над Хрватском ради праћења покрета паравојних снага, затим извршавања летева у заштити снага које су вршиле предислоцирање ратне технике из Словеније.

Курјаци су имали и специфичне задатке: На аеродрому Церкље првих дана јула било је као кошници. Авиони тамошње бригаде су прелетели у Бихаћ, преостали техничари и војници су припремали аеродром за повлачење, падобранци су обезбеђивали базу око које су се сјатили словеначки територијалци. У такву кошницу спустио се 7. јула хеликоптер. Из њега је изашло неколико пилота 252. лбае. Претходно њих је један Јак 40 довезао до Бања Луке. Задатак је био превести све авионе Јастреб и Галеб који су заостали после повлачења 82. бригаде. Курјаци су могли да осете дах рата: нагарављени падобранци посматрали су их режући нареске и лук ножевима, техничари из Церкља са упитним погледима: шта ће бити са нама? док су се Курјаци мотали око авиона. Задатак је био преосталих неколико авиона што пре преко стајанке и писте и у бришућем лету, превести за Бихаћ. Неки од авиона били су са неисправним инструментима што је посебно задавало бриге пилотима при слетању. Задњи Курјак који је долетео са једним таквим Јастребом слетео је на писту управо док је са друге стране полетао један Орао!

Како је у једном каснијем тексту о Курјацима писано „уследила је Кадиевићева „фамозна“ наредба „да на ватру са земље не смемо узвраћати ватром из ваздуха.“ Треба само, ако преживимо наравно, да по слетању известимо са ког су то места усташе дејствовале по нашим летелицама. Нисмо имали намеру да изигравамо глинене голубове, па смо тако апсурдну наредбу глатко одбацили. Тада нам је било дефинитивно јасно да смо окружени непријатељима са две стране и да је пета колона унутар армије далеко јача и опаснија од усташких пројектила.“<sup>22</sup> Тадашњи заменик командира сећа се да се та одлука није поштовала и да се на ватру са земље одговарало, а да је то касније регулисано наређењем команде 1. корпуса РВ и ПВО. У првим данима, када се се ствари преламале, за овакве дилеме коришћена је и видео камера. Не би ли се документовало стање на терену. Тако је пилот Жива летео са камером на једном од тих првих задатака. У првом налету он само надлеће барикаде. У другом налету, са земље дејствују по авиону, и на снимку се јасно види да меци са земље ударају по авиону. Затим је уследило дејство пилота. Овај снимак преко неких људи из информативне службе нашао се и ван земље, где је емитован потпуно у другачијем контексту. Бес Курјака остао је због тога и до данас.

Било како било пилоти су били први који су могли да имају комплетну слику догађаја на терену, да виде барикаде, опкољене гарнизоне, полигоне и објекте нове хрватске војске, колоне избеглица... Ипак, војни врх је врло слабо реаговао на све овакве вести, потврђиване и фотографијама. Понекад се ван аеродрома чуло за ваздухопловце да су „Тусовци“ по имену пребеглог команданта РВ и ПВО на хрватску страну. То је још више појачавало бес пилота. Сви ти разлози учиниће да ће Курјаке чекати врело лето и још врелија јесен на подручју под њиховом одговорношћу. Деветог јула, на један галеб Г-4, који је на малој ви-

<sup>22</sup> Ловачко-бомбардерска јединица РВ и ПВО мајора Миљка Стефановића, Курјаци са ушћа, Војска 15. 7. 1993.

сини надлетао „војарну“ Збора народне гарде (ЗНГ) у илочној тврђави, отворена је ватра из стрељачког наоружања са осматрачнице. Пилоти су узвратили ватром из топа, јер је електро инсталација за испаливање невођених ракетних зрна била неисправна. Гардисти су почели да беже ка згради, коју је затим засула топовских зрна. При том су, како хрватски извори наводе, рањена тројица гардиста, од којих је један касније подлегао повредама. „Војска се око тога подмуклог нападаја није очитовала, и не зна се којој јединици припада зракотлов“<sup>23</sup>, навешће хрватски извори. Генерал Стефановић, који је у тим тренуцима био у хеликоптеру, вратио се на аеродром и сачекао посаду овог авиона. Иако су пилоти једва чекали да се врате, генерал им није дао, да понове напад. Четири дана касније, 13. јула, у два наврата, авиони су дејствовали на силос поред шуме Ђергај, у близини Вуковара, са кога су претходно на авионе испалене три вероватно противградне ракете, а пуцано је и из стрељачког оружја. Овај инцидент указао је на сву опасност од избијања озбиљних сукоба, јер је само дан раније командант РВ и ПВО генерал-потпуковник Звонко Јурјевић упутио оштро упозорење да ће бити узвраћено на свако дејство против њених летелица, ма са које стране оно долазило. Без обзира на упозорење, сукоби су тек предстојали. У рејону Јасеновца, 16. јула на један Г-4, испалена је лака самонавођена противавионска ракета, чиме се недвосмислено показало да хрватске војне формације имају ефикасна и модерна ПВО средства. Пилот је оштрим маневром ипак успео да избегне пројектил.<sup>24</sup>

У Новим Чаковцима

## ЏЕСТОК ОДГОВОР ВАЗДУХОПЛОВАЦА

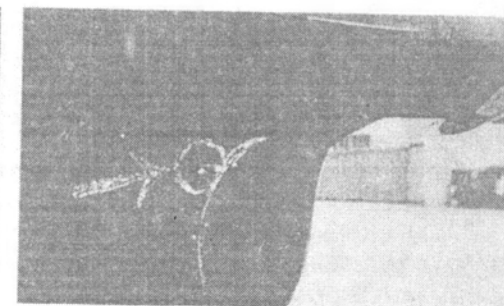
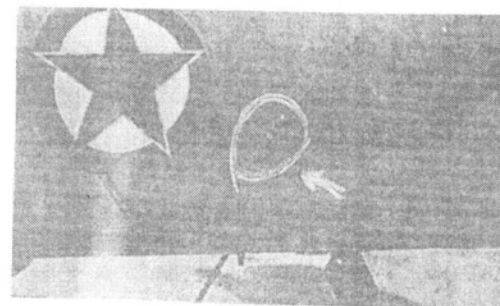
**Ваздухопловци су на напад у рејону Нових Чаковца одговорили ватром из ваздуха, а њихови рафали изазвали су више ланчаних експлозија пошто се на полигону налазила велика количина убојних средстава**

говорити ђестоко из ваздуха. То, изгледа, нису озбиљно схватили ђелници „нове младе хрватске демократије“ када су својим новоформираним и до зуба наоружаним формацијама, допустили да снагу своје „демократије“ опробају и на ваздухопловима РВ и ПВО.

Док су извршавали своје редовне летачке задатке, ватром из стрељачког наоружања у рејону села Нови Чаковци, нападнута су два авиона РВ и ПВО. Пилоти нису узвратили, јер нису уочили одакле допире ватра, али су по слетању у базу установили знатна оштећења на оба ваздухоплова (на фотографији). Неколико сати касније, на други пар авиона РВ и ПВО поново је отворена јака ватра из стрељачког наору-

зања. Том приликом пилоти су уочили полигон са кога су припадници Збора народне гарде и МУП-а Хрватске покушали да их оборе, па су узвратили ватром из ваздуха. Њихови рафали изазвали су више ланчаних експлозија пошто се на месту са кога је отворена ватра, налазила велика количина убојних средстава. Експлозије су проузроковале велике људске и материјалне губитке, што би, ако има разума и здраве памети, требало да буде последња опомена да се на авионе и хеликоптере РВ и ПВО, као и на остала борбена средства ЈНА не отвара ватра док извршавају своје редовне задатке.

S. N.



8

JARODNA ARMUJA, 27. 7. 1991

Један од најозбиљнијих инцидената у овој фази, у којем је учествовала ескадрила, збио се 22. јула у току напада снага ЗНГ и наоружаних хаџезеоваца на Мирковце. Припадници хрватских снага су у 14,15 сати из Винковаца стрељачком ватром лакше оштетили два авиона типа Јастреб, који су били на извиђачком задатку. Касније, у 17,05 сат, на други пар авиона (Јастреб и Галеб) поново је отво-

<sup>23</sup> Davor Runtić, *Rat*, Vinkovci-Vukovar, 1. srpnja – 3. siječnja 1992, drugo dopunjeno izdanje, Vinkovci 1995, стр. 26–27.

<sup>24</sup> Миџ у *Зенџе*, Време, 16.9.1991, стр.26–27.



рена ватра, овог пута из „војарне“ ЗНГ у близини Нових Чаковаца. Пилот Жељко Парађина (у Јастребу) је узвратио, и ка објектима из којих је пуцано испалио невођене ракете. На велико изненађење, то је изазвало страховите експлозије које су скоро потпуно разориле базу ЗНГ, како је саопштено у Народној армији<sup>25</sup>. Претпостављало се тада да су ту биле ускладиштене знатне количине разног наоружања и ракетно гориво. Службено саопштење хрватских власти било је да су страдала четири а да је рањено седам припадника ЗНГ. Неслужбени војни извори процењивали су тада да је могло бити и преко стотину страдалих, међу којима и неки немачки инструктори-чије присуство до данас није потврђено<sup>26</sup>. Како наводи извиђач Мачак, који је фотографисао нешто касније учинак овог дејства, сам објекат- била је то школа уз некакав пут, око које су били у полукруг девет ископаных заклона и ров у облику слова Т, није дозвољавао физичко присуство већег броја хрватских бојовника. Погодак је био право у врата школе. Снимак овог дејства извиђачи су увеличали и на некаквом картону уз натпис „Браво мајстори“ послали Курјацима, као честитку.



Командир Марковић врши предполетни преглед

Права драма се одвијала у Загребу и Охриду-где је у току био самит председника југословенских република. Туђман, коме су из Загреба јавили да је база у Чаковцима одлетела у ваздух, промењеног расположења, хитно се враћа у Банске дворе. Да ли је овај догађај био судбински за пилота Жељка Парађину који је испалио салву ракетних зрна на хрватску базу, да пола године касније настрада у још увек мотивом непознатом убиству?<sup>27</sup> Према неким изворима, по повратку пилота у Батајницу, после првих радосних коментара колега, зазвонио је телефон. На вези је био тадашњи командант РВ генерал Јурјевић. Он је упутио речи преко ра говорећи: „Шта радите, побогу, зар хоћете да изазовете рат?“ У извештају ескадриле из 1991. наводи се да је трагом вести о уништењу ракетне базе, а и погађања авиона почели су да у јединицу долазе претпостављене старешине међу

<sup>25</sup> Жесток одговор ваздухоловаца, Народна армија, 27. 7. 1991.

<sup>26</sup> Исто.

<sup>27</sup> На нишану од Чаковца, Ревизија 92, стр. 8.

којима и сам новоустоличени командант РВ и ПВО. Уместо похвала пилотима за остварени учинак исти се излажу слушању непримерених речи као што је „па ви сте извршили одмазду“, „ко вама наређује?“, „зашто летите тако ниско?“, „од сада ћете на 500, 800 и више метара, јер се одатле најбоље види, а вас неће погодити“, „ви ћете изазвати свеопшти рат, те од сада Вам се забрањује свако узвратно дејство.“ Није се могао стећи дојам добронамерних примедби, па је такав начин обраћања до тада узора пилота схваћено као нешто што не одликује пилота, а посебно команданте. Пилоти не прихватају летење на висинама које желе претпостављене команде-старешине и војни мислиоци у миру поучени искуством обарања хеликоптера у Словенији. Схватили смо да нећемо бити употребљени онако како смо се обучавали а и зашто смо се обучавали. Не схватајући и не наслуђујући којом ће се брзином развијати односи у Хрватској и да се хрватски народ изузетно брзо наоружава екипа стручњака из КРВ долази 23. јула у ескадрилу где разматра употребу авиона В-51 и материје ЦС за даља дејства на територији Хрватске, не уважавајући нити један елемент конструкције авиона и распоређених противавионских средстава. Истог дана Оперативни центар 1. Ко РВ И ПВО наређује присутност 100% састава у јединици, а у приправности бр. 2 имати непрекидно 2 наоружана авиона. Пилоти и ВТС ове задатке извршавају без поговора уносећи се потпуно у могућу даљу ескалацију. На авионима се ради даноноћно и обезбеђује се максимална исправност, а људи живе у крајње скромним условима. Спавају на поду физкултурне сале, у амбуланти и просторијама ескадриле. За то време друге јединице са аеродрома раде у приближно мирнодопским условима. Велики број техничара 204. ловачког пука, а посебно из пар-це тражи да се прикључи и омогући бржу припрему авиона. Долазе и јављају се људи из ВЗ Мома Станојловић које јединица прихвата, а који постају изузетно корисни као и радионица 177. вазд. базе.<sup>28</sup>

Даљим извиђачким летовима прикупљени су визуелни подаци и аеро-фото снимци који су достављени обавештајном органу у Команди РВ, али од њих не стижу никакве повратне информације. „Сами вршимо дешифровање и прикупљамо податке за даљу употребу.“<sup>29</sup> Хрватски извори навели су 25. јула „pravi dojam ratnog stanja stvarali su vojni zrakoplovi, koji su više puta nisko nadlijetali područje Vukovara i Iloka.“<sup>30</sup> До дејстава ескадриле по хрватским снагама дошло је 27. јула на обали Дунава (Опатовац, Принциповац), пошто су снаге МУП-а и ЗНГ отвориле ватру на авионе. Пилоти су узвратном ватром погодили два складишта муниције и наоружања. По слетању и подношењу извештаја, тражи се дозвола о контролном извиђању, а то се из оперативног центра 1. корпуса РВ и ПВО не одобрава. Дејства по овим објектима дала су до знања да се хрватске паравојне формације непрестано наоружавају и прерастају у праву оружану силу.<sup>31</sup>

У периоду од 27. јула до 21. августа извиђачким летовима ескадрила врши прикупљање података који се прослеђују обавештајним органима Команде РВ и 1. војне области. На основу и наређења команде корпуса, део ескадриле из Бања Луке вратиће се у Батајницу. У построју од 15 авиона, ескадрила врши лет на маршрути Маховљани- Бања Лука- Босанска Градишка- Нова Градишка- Ђаково- Осијек- Вуковар- Нови Сад- Инђија- Батајница, на висини од 200 метара. „Због веома важних преговора које је требало да води команда Бањалучког корпуса са органима МУП-а у рејону Босанска Градишка замољени смо да прелетимо сам мост, што смо и учинили. Наиме, касније се успоставило да су код овог моста стално заустављани наши транспорти, посебно у вечерњим часовима, претресани и малтретирани, али су преговори успели.“<sup>32</sup>

У другој половини августа тежиште дејстава сели се у Источну Славонију, а самим тим и подручје дејстава 252. ескадриле. Ескадрила наставља са интензивним прикупљањем података визуелним извиђањем и аеро-фото снимањем. Поред тога врши се пратња конвоја и и колона са јединицама које пребазирају на исток.

<sup>28</sup> Ратни пут 252. лбае. стр 5-6.

<sup>29</sup> Исто, стр 6.

<sup>30</sup> Давор Рунтић, н. г. стр. 43-44.

<sup>31</sup> Ратни пут 252. лбае. стр 7.

<sup>32</sup> Исто, стр 7.



Мимо ратних задатака, ескадрила са аеродрома Батајница извршава задатке за потребе противавионских јединица, показно летење и испробавање аеродрома Ковин. Прво значајније дејство извршено је у овом периоду по згради КП дома Стара Градишка, по наређењу 5. Корпуса РВ и ПВО. То дејство је изведено у сумрак око 20,10 часова 17. августа 1991, а имало је изузетног ефекта јер је од тада КП дом напуштен и користе га снаге бањалучког корпуса<sup>33</sup>. У тим данима Курјаци врше надлетање неких места као што су Винковци, Јармина, Нуштар, Мирковци... (18, 21), јер хрватска дејства постају све интензивнија према српским насељима. Три јуришника Јастреб, дејствовала су 21. августа из митраљеза и сањастих лансера по положајима ЗНГ у циглани, у селу Сарваш.<sup>34</sup> Циљеви авијације у току наредног дана била су места Сарваш, Биље, Меце и полигон ЗНГ Љесковац код Винковаца „где су вјежбали гађање. Према првим обавјестима из Центра обавјештавања два припадника ЗНГ су погинула а петорица ранјена... када су их зракoплови tzv. protupancirnim zrnima zasuli s visine od 20 metara sa trideset metaka“.<sup>35</sup> Од дејстава авијације страдало је више гардиста, али у нападу на Сарваш оштећен је и један авион типа Јастреб. Тих дана услед дејстава десиле су се и прве повреде мађарског ваздушног простора услед борбених дејстава, на које су њихови званичници почели са реаговањима. У ноћи између 22. и 23. августа, из југоисточног дела Осиека отворена је ватра на три авиона, ради откривања непријатељских положаја употребљене су светлеће авио-бомбе, а после тога је уследио и ракетни напад. Следећег дана, хрватски извори констатују „Већ осми дан за редом мјеста у западном дијелу општине Винковци надлијећу непријатељски зракoплови југовојске, што ствара напетост код становништва.“<sup>36</sup> Истог дана доћи ће до првог обарања авиона из 252. лбае у акцији.

24.9.91 → ЈУЧЕ НА ПОДРУЧЈУ ВУКОВАРА

## Оборен авион РВ и ПВО

Пилот је спасен, а убрзо су ратни авиони жестоко узвратили по циљевима Збора народне гарде

Током јучерашњих активности над територијом источне Славоније, два авиона типа „Јастреб“ Југословенског ратног ваздухопловства и противваздушне одбране, обављала су уобичајене извиђачке задатке у околини Вуковара.

Управо на том подручју на ове авионе отворена је ватра од стране јединица Збора народне гарде Хрватске и том приликом из противавионских топова калибра 20 мм, баражком ватром, погођен је и оборен један „Јастреб“. Пилот је успео да се катапултира из апарата и безбедно спусти на земљу. Други „Јастреб“ је кружио изнад места где се пилот погођеног авиона спустио падобраном па је тачно уочио пилотову позицију и то јавио

бази. И сељаци на земљи прискочили су одмах у помоћ пилоту погођеног авиона, а све време, док није пристигао транспортни хеликоптер, други „Јастреб“ је кружио у ваздуху штитећи свог колегу.

Убрзо по доласку транспортног спасилачког хеликоптера, пилот погођеног „Јастреба“ био је опет у својој јединици. Након овог, ничим изваног напада на авионе Ратног ваздухопловства и противваздушне одбране, који су били на редовном извиђачком задатку, уследио је одговор ЈРВ по циљевима Збора народне гарде, а у складу са одлукама и овлашћењима Штаба Врховне команде оружаних снага

Југославије да се на сваки напад на припаднике Армије, њена средства и објекте, одговори ватром.  
Н. Д.

**Око 400 избеглица из Славоније стигло у Бањалуку**

Касно по подне данас је у Бањалуку стигла група од око 400 избеглица из славонских села Рајаћ, Смртић и Грешани код Окучана. Они су, бежећи пред терором хрватских снага, како кажу, прешли Саву и спас потражили у селу Међеба код Босанске Дубице. Потом су упућени у Бањалуку.  
Д. К.

У касно по подне 24. августа, пилот Аћим седео је у згради ескадриле и дежурао. Обичај је био да када да ако нема позива за дејство до око 17 часова, неће их ни бити касније. На позив пилота и земљака из 126. ескадриле, Аћим одлучује да са њим лети у извиђање на двоседом Мигу. Док је силазио низ синењенице, налетео је на командантиа 1. Корпуса генерала Стефановића, командантиа 204. јука Пећковића и свој командира Марковића. Прејходно, Стефановић и Пећковић су се вратили са леица двоседим Мигом-29, и иако леићећи досија брзо, осмојрили су да се на прилазу једном месту нешто дешава око некаквог аутобуса. Ситоја је командантия наредио Аћиму, да крене и извиђи што се тамо дешава.

<sup>33</sup> Исто, стр 8.

<sup>34</sup> Миг у Зенге.

<sup>35</sup> Д. Рунтић, н. д. стр. 69-75.

<sup>36</sup> Исто, стр. 77.

Као Аћимов прилази кренуо је Лаза, а као прећи на извиђачу летео је Мачак. Ова тројка долетила је до Винковаца, облетели су варош и прилазе Јушеве, Пошто су се удаљили прелетели су и излази из града према Мирковцима, где је у тренутку примећен некакав аутобус. Пилот Лаза је јавио да га је уочио, и према су итакву ситуацију и изражи према ојису генерала Стефановића, Навиравиши заокрећ, тројка је кренула назад. Аћим је направио заокрећ око Бриштина и његовог доминантног силоса који је био у хрватским рукама, и преко шуме Берзај кренуо назад. Како сам каже направио је треику, у тренутку не размисљајући да су Хрвати могли на силос да оставе неки противавионски лансер, а иакође и не обраћајући пажњу на илац прегузећа Грађевинар у близини, где се оставило да Хрвати имају три противавионска топа 3/20мм. Био је (око 18,25 часова) у заокрећу изнад шуме са око 60 сиенени, десетак мейара изнад крошњи, додешавајући права леица према аутобусу. „У том моменту само је запрашало по авиону. Кабина се напунила димом“. Одједном ништа није видео, али је осетио да му је ручица заса остала у руци и да је мотор сјао. Команде су биле исправне, и како је знао што и где се налази испод њега, кренуо у заокрећ од 180 сиенени ка српском селу Бриштин, а зајим ошро и без мотора још 90 сиенени циљајући према селу. У току маневра, преко радио сјанише јавио је да је погођен и да ће да искочи. Друђи прилази видеши вајру са земље одвалио је омах преко Дунава, а зајим и извиђач правећи заокрећ. Мачак се сећа да је око његове кабине пролетела Аћимова картиа, кабина и некакви делови авиона. Не знајући да ли су га чуле колеге, Аћиму је кроз главу прошло само да мора да одбаци кабину, пре него што искочи. Зајим је излеио из кабине, седнише се одвојило, он се „окренуо у жабу“ и убрзо са отвореним падобраном који га је на срећу усјорио, како каже „бубнуо о земљу“. Висина Аћимовог искакања, према неким подацима, била је око 60 мейара. Седнише се убрзо сјојило са вајреном лониом авиона који је пао, и касније је нађено на једној крушки. Ошарасивиши се падобрана, Аћим је бежао према селу, настйојећи да умакне из видокруга непријатеља са силоса који је запрашујуће деловао. У међувремену, извиђач је направиши заокрећ сликао месито угеса, на коме већ није било шилоиа, већ је неки сељак махао, како се доцније видело на снимку.

На дну њиве Аћим је наишао на жену, која га је пресрела вичући „Пао је авион! Пао је авион! Шта је с шилоим?“ Пошто је рекао да је он шилои, она га је одвела до двојице сељака који су сјајали са бициклима уз куће. Један од њих му је јружио бицикл, и Аћим и друђи сељак су се зајилили у сеоски шиаб, смешени у ранијој задрузи. Тек тамо, када су га окрвљене руке и шира повели до лекара, Аћим схватио да је поврећен и да су га шраинели изрешетали. Ииак, све је било у реду, иако да се он превијен, већ расшиивао за превоз назад до Батајнице. Некаким Југом, којим је управљала једна сеоска момчина, Аћим је поред хрватског ујоршића Нушира и кроз кукурузе, заглављујући се усјио у блаио, сјишли преко Бобоице и Триње до следећег месећа. Ту је на локалном сјадиону већ био хеликоптер из сјава Шао, окружен наоружаним шехничарима 252. ескадриле.

Шта се десило за то време у Батајници? Чувиши на радију да је искочио, настала је узбуна. Из реона Новога Сага, шилои Лаза даје деиале пада Аћимовог авиона, али лоцира паг не код Вуковара већ код Винковаца.. Дежурни у ескадрили покреће одмах сигнал „777“, знак узбуне за хеликоптерице, а зајим узбуњује ескадрилску ваздухопловну шехничку чеју, чија дежурна екија, обија своје складишише наоружања, оставља једног механичара као сјажара и наоружана ускаче у хеликоптер да би обезбешивала акцију сјашавања. На челу екије је мајор, заменик командира. Пилот хеликоптера, Шок, усјио наилази и на доктора кога убацује у хеликоптер, и цела екија ујуђује се према меситу искакања. У међувремену, са неке од позиција у Срему, јавио се и извиђач Мачак који је шоврдио шачну локацију обарања. У реону око Инђије, он се размисшио са хеликоптером који је шиао ка меситу угеса.

Пошто је Аћим јокуиљен, хеликоптер заодевен мраком који је прекривао сремску равницу, слеио је у Батајницу. Око хангара скуила се велика гомила људи из ескадриле, али и сви који су се те ноћи ју нашли. Ушавши у ову гомилу, Аћима је чекало шашање по раменима. У команди је седео генерал Стефановић,



прво му рекавши да га је сујруга за то време већ три иућа изражила због некаквио посла. Убрзо, Аћим је прегледан и на ВМА, где су му „најбољније повреде биле од два итејануса“ које му је круйна илавокоса болничарка дала за сваки случај. Следеће јућа, разбудео га је илефон. Био је то пуковник Граховац: „Кажу иим ивојим сељацима да сачувају седишће. Требаће нам једног дана за музеј!“ У хрвајски медијима објављена је иоћ јућа веси: „Pripadnici Zbora narodne garde srušili su jedan neprijateljski zrakoplov kod Bršadina.“<sup>37</sup>

Борбене акације настављене су и 25.-26. 28, и 30-31. августа, у току жестоких окршаја око Вуковара и Винковаца. Мето су биле „војарна“ ЗНГ у пустари Опатовац, циљеви у граду Вуковару, Борово Насеље, економија Хенриковац код Винковаца, силос Бршадин, Бергај, Сотин, Мирковци, Јакобовац, Овчара, Вуче-дол-Бугарско гробље, итд... Хрватске снаге дејствовале су из стрељачког наоружања али и са противградним ракетама. Неколико авиона добило је лакша оштећења тих дана.<sup>38</sup> Како се сећа један од Курјака, „ко год је стигао, шиљо је нишанске справе по нама.“ У дејствима по економији у Опатовцу и силосу Бршадин, први пут се заједно дејствује са ловцима из 204. лап. Карактеристично је да се ова дејства изводе без ваздухопловних официра за навођење (ВОН). Са обзиром да није постојала веза са ВОН-овима и да није било у могућности упозорити пилоте на могуће опасности тражено је од Управе безбедности ССНО неколико моторола за слушање фреквенција МУП-а и ЗНГ, али исте ескадрила не добија. Успо-стављен је контакт са МУП-ом Србије и од њих је добијена тражена опрема, која убрзо показује вредност: преко радиостанице се одржава контакт са пилотима и ескадриле и придодатих хеликоптерција, прате се покрети хрватских снага.<sup>39</sup>

По наређењу претпостављене команде 30. августа вршено је и извиђање и снимање железничке станице Микановци. Станица је снимљена камером типа Винтер, стандардним камерама и уз визуелну потврду: на станици је управо била заробљена једна композиција из које се вршио претовар у другу композицију и камионе. То су били припадници 1. батаљона 109. бригаде ЗНГ, који су разоружали пратњу и вадиле оружје из вагона. „Тijekom istovara vlakove su nadljetali avioni... Bez obzira... ova komplicirana akcija je ipak uspešno izvedena i od tada su jedinice na našem terenu bile solidno opremljene oružjem i ostalom opremom“<sup>40</sup>. По дешифровању снимака у ескадрили, снимци су достављени претпостављеној команди, а јединица остала и без наређења и без снимака. На инсистирање командира Марковића да се дејствује по композицији, ескадрила је забрањено даље летење, а уведена је приправност бр. 3 уместо дотадашње.<sup>41</sup>

Иако је ескадрила борбено дејствовала већ пуна два месеца много тога око ње није било ратно, већ као и пре мирнодопски. Командант Марковић је 28. августа после интензивних дејстава ескадриле тог дана писмено тражио од Команде РВ и ПВО и команде 1. корпуса РВ и ПВО: да се под хитно јединица додели лекар, да се аеродром обезбеди за услове ванредне ситуације, да дејства авијације почињу у јутарњим, а завршавају се у вечерњим часовима, да се далеко више оглашавамо у јавним гласилима, да авијацијска јединица добије распоред бар сопствених снага. Како се ништа од овога није задовољило, после састанка са пилотима 31. августа је упућено опширно писмо команданту корпуса, у коме је истакнуто следеће:



<sup>37</sup> Д. Рунтић, н. г. стр. 78.

<sup>38</sup> Миг у зенге.

<sup>39</sup> Ратни пут 252. лбае. стр 8.

<sup>40</sup> Ratni album 109. brigade HV od osnivanja do 15. 5. 1992, Vinkovci 1992. стр. 8, 13-14.

<sup>41</sup> Ратни пут 252. лбае. стр 9.

– несхваћљиво је да авијацијске јединице живе у ратним условима, а да се људство 177. вб ионаша крајње мирнодопски.

– с обзиром да смо сами бранили а. Бања Лука нећемо дозвољити да код намењених снага за одбрану аеродрома сами преузимамо мере ван наше надлежности

– да се ишћо пре ескадриле обезбеди иошребним средствима за рад у оваквим условима (кревети, чизме, лејачки комбинезони, ишд.)

– с обзиром на догађаје од 30. и 31. 08 1991, као и на ранија ишзорења да ћемо ако иједан авион буде иошћен на ишеријорији Хрвајске узвратишћи ио највишћалнији објекшима, остћајемо и даље на ишћим сћавовима и молимо наши војни врх да се ишћо пре уразуми.

– ишмирје схващћемо ишћако ишћо ћемо веровашћи да је ишћо на важностшћи ако органи МУП и ЗНГ буду свакодневно ишћагали оружје које су увезли за ишћизање својих вековних ишћежњи.

– на крају желимо да кажемо да смо ресћекшћивна снага и да не дозвољавамо никоме калкулацију са нама, а ишћошћову омаловажавање људског ишћноса и вредностшћи ишћошћа.

– смашћрам да сће схващћили ишћа ишћражимо и желимо.<sup>42</sup>

Ово писмо је вероватно било повод за састанак пилота са Командантом РВ и ПВО генералом Јурјевићем већ сутрадан 1. септембра 1991. Основна тема разговора био је велики број погодака у авионе, проналажење нових решења, прелог да се лети на висинама изнад 700 метара... Командант је сматрао „да још нисмо озбиљно схващћили услове у којима се налазимо, ишће да је основан сћвар великог броја ишћошћога наши ишћехнички ишћосћушћи и обученостшћи ишћошћа. Инсисћишћирало се да не лејшћимо изнад кризног ишћодручја ван комуникација и никако на висинама 100 до 200м. Основни закључак сасћћанка је да ишћошћи не могу водити ишћолишћику а да ће се ишћишћање Јушћославије реишћишћи за десесћћак дана. Сасћћанак је завршен монолошћом, а на ишћишћање ишћошћа да ли могу ишћосћавишћи нека ишћишћања одшћворено је са не. Требало је ишћада бишћи ишћошћи и ишћравилно реашћовашћи, а ми смо остћали ишћошћи. Без обзира на осећај омаловажавања и нешћошћишћања разшћговора насћћавили смо са даљим ишћишћремама за наређења која нам ишћресћоје.“<sup>43</sup>

У току септембра ескадрила је била и ангажована у акцијама над истим подручјем: Винковци, Церић, Нуштар, Богданоивци, Маринци, Стари Јанковци, Вуковар и Борово Насеље... Дана 3. септембра ескадрила извршава летове на циљеве у Ернестинову и на аеродрому Чепин, затим по објекту у Микановцима, и поново над аеродрому Чепин 7. септембра. После дејства по истом објекту и 8. септембра, командант РВ и ПВО преко ОЦ 1. корпуса, тачно у 12,13 часова забрањује свако полетање без његовог одобрења. Следећег дана на инсистирање начелника ПВО пребазира једно одељење у Сомбор са циљем извршавања пресретања нисколетећих авиона мањих брзина на релацији Мађарска-Хрватска.<sup>43</sup> Пример пребазирања авиона из ескадриле у Сомбор ради евентуалног дејства на летелице које су из Мађарске преносиле оружје или дејствовале, такође показује да је било проблема са смислом задатка али и са вероватним прислушкивањима са хрватске стране. На задатак су отишла два Јастреб и један Галеб са четири пилота. Неколико дана није се ништа дешавало, пилоти су били у приправности. Потом једне ноћи стигао је знак за узбуну и у акцију је полетео Жића. У мрклој ноћи осим некаквих светала ништа се није видело, и он је продужио за Батајницу. На поновни захтев полете у Галебу Парађина и Резервиста, а за њима са Јастребом Лаза. Требало је да пилоти из Галеба који је летео испред баце светлећу авио-бомбу, а онда да Лаза дејствује по циљу. Навођење је било са земље. Када су дошли на место дејства, Галеб је пустио саб-овку, као по команди са земље је започела ураганска противавионска ватра. Како Лаза у Јастребу, који је летео без светала, није видео ништа сем делића тока река, пар се повукао под дејством ПА са земље. Не видевишћи икакав циљ, одлетели су за Батајницу. Овакви нејасни задаци са изненађењима код самог циља често су знала да огорче пилоте, који су имали жељу и вољу да одраде задатак на прави начин.

<sup>42</sup> Док.252. лбае, стр. пов. бр.7/189, 31. 08 1991.

<sup>43</sup> Ратни пут 252. лбае. стр. 9.



Од 10. септембра ескадри-ла се укључиле у операције подршке снага ЈНА око Вуковара. Дејствовало се по објектима око циглане, Вутекса, Митнице, Водоторња, силоса, бензинске пумпе, силоса Бршадин, мостова на Вуци, села Лужац... Ова дејства су прва која су шифрована именима *Весна* и *Јесен*, и која су унела додатни морал и живост међу пилотима. Карактеристично је да при оваквом плану није нити један авион погођен нити је било угрожавања безбедности летења. У дејствима у другој половини месеца у реону Вуковара најзначајнији ефекти пружени су у садејству са 204. лап по следећим објектима у Сарвашу, Јармини, Даљу, Борнцима, око касарне у Винковцима, у Нуштру, Новим Чаковцима, Ђакову (ноћу), Товарнику, Опатовцу, око објеката Електрославоније... У Винковцима је закључно са 26-27. септембром пружана ваздушна подршка опкољеној касарни ЈНА. Ево како је борбена дејства 24. септембра видела хрватска пропаганда „*Ne prijateljski zrakoplovi su raketalni, bacali su kazetne bombe i zapaljive kuglice na padobranima. U zadnjim naletima su mitraljirali i izbacivali predmete sa kemijskim i bio-otrovima, koji su bili u obliku raznih primamljivih predmeta i igračaka.*“<sup>44</sup>



Један од најдраматичнијих тренутака било је и слетање пилота пуковника Миодрага, који је тешко рањен слетео 14. септембра, и пошто се авион зауставио, извучен је онесвешћен из кабине. Миодраг који је био ван састава ескадриле долазио је на летење као и други старији пилоти из Команде РВ. О овом случају писала је и *Народна армија* 23. октобра 1991. у тексту „Лет на граници свести“, где „пилот Миодраг“ описује дванаестоминутни лет на ивици свести, за који је добио Орден за храброст.

*Била је субојта, дан када обично оглазим на ђецање. Тога јујира, уместио у врбаке набујале реке ујујило сам се на аеродром... Користићећи ђримирје за донаоружавње и размештај снага, устиаше су ђога ђојоднева јаком вајром ојасно уђржавале живој војника и сјајаршина у вуковарској касарни. Ујркос лошим временским условима, ђолејео сам у ђај реон како бих извидео ситуацију и, ђо ђојреби, дејствоваво ради деблокаде ђоменујте касарне. Налазио сам се на малој висини у заокреју изнад Мијнише. Одједном, са леве сјајране зачуо се ђуј ударац. Осетио сам јак бол у ђределу исјод левих ребара и махинално ђовукао лејшлицу на већу висину. Било ми је јасно да сам ђођођен. Исјајравио сам нађиб и ђођледао инсјајрументјалну ђаблу. Мојтор је нормално радио, а инсјајрументјали су ђоказивали уобичајене ђоложаје. Осетио сам ђојлину са лебе сјајране жруди и на комбинезону уочио крваву мрљу која се све више ширила. На ђренујтак ми се учинило да сам осјао без ваздуха... Посјајавио сам ручицу кисеоника на максимални дојок. Бол у жрудима ђосјајао је све јачи... Померам ручицу жаса у максимални ђоложај. Врји ми се у жлави и на инсјајрументјалима не усјевам да очјајам висину леја. Није ни важно, мора да сам на висини око 1.000 метара, али још над ђеријојријом које конјајролишу усјајашке снаге... У некаквој ђолујама окрећем авион ђрема нашим ђоложајима. Време као да сјајоји... Збођ убојних средсјава исјод крила, чини ми се да авион леја сјајоро... Повраћа ми се. Лејаим и жмурим. Ионако влада некаква ђама... Да ли ћу искварити или усјајети да се довучем до аеродрома... Време ђако сјајоро ђролази... Јављам се конјајроли лејања, иако сам себе не чујем... Кажем да сам рањен и ђражим да се ђисја ослободи. Да ме чека лекар и санијајтско возило... Покрејаји руком су све ђежи, а ђредсјајоји ми извлачење сјајнођ ђраја за слејање... Хваја ме ђаника, јер ђја ако чак и усјаем да ђомерим ручицу сјајнођ ђраја на извучен ђоложај ако је авион ђођођен у хидроинсјајалацију... Подрхјавајају ми слике ђред очима... Када сам схвајао да са убојним*

<sup>44</sup> Д. Рунтић, н. д. стр. 122.

*средсјајвима које нисам одбацио морам слејајети бесјајрекорно „мекано“ и ђрецизно, бол као да се ђојачао. При жрубљем слејања, бомбе би се могле ојакачати и...*

*Време је да извучем сјајни ђрај. Сјајскам зубе и исјајричам леву руку. Од бола ми се ђовраћа, Жмурим и ђјајам. Докојао сам се ручице и ђовукао је ђрема себи. Учинио ми се као да је сва крв јурнула из ђела. Ослушкујем ударце. Ако ђраја није ојајтећен, морам их чујаи ђри. Један, два... ђри! Лакнуло ми је. Видим ђисјау, али ми се некако ђомера лево-десно... сада више не смем да жмурим, јер ђојравнођ нема. Усјајевам да одузем жас. Већ сам ушао у ђисјау. Врјаи ми се у жлави, али сада не смем да зажмурим. Додир нисам ни осјајио. Сјајуран сам да никада до сада нисам ђако мекано и ђрецизно слејао... Треба заусјајавити авион. Учинијаи најор и ђријајиснујаи кочнице. Више нисам имао ђојребе да жмурим. Чим сам наслонио нође на ђедале за кочење, мрак ми је сам јао на очи. Још сам једино усјао да се уклоним са ђисјае да би и друја мођли да слеја. Пре неђо сјајо сам ујајоу у ђојајуни мрак, видео сам збринуја лица својих друјава ђилоја и ђехничара који су ђрчали ђрема авиону...*

До Новог сада, уз рањеног пилота летео је његов пратилац Стари. Вођа у овој акцији, „Курјак пети“, пратио је свог колегу до слетања, и пошто је видео да је укрцан у хеликоптер за прелет на ВМА, окренуо се и одлетео, истресавши све под крилима на означени циљ.

Прегледом техничара, установљено је да је на трупу само једна једина рупа од метка 12,7мм, и да је она замало била фатална за пилота!

Случај рањавања пилота Миодрага, 14. септембра, учинио је да ношење панцира буде стална појава, просто зато што се није могло догодити да и поред вештине пилота неко буде случајно рањен. Али је ефекат тог случаја био значајан у томе што су пилоти постали свесни да могу да буду и рањени, а не само оборени. Један од Курјака сећа се једног борбеног лета у којем му је кабинско светло пало на колена. Осејајући његову топлину, а немајући времена да спусти поглед, он је помислио да је рањен и имао је осејај да му чак и крв цури.

*У свјајање 16. авђусја у ескадрилу су сјајиђли задаји ђо којима је ђребало дејсјајвовати. Било је 6 „јајачака“ за дејсјајво за које су у зору одређени ђарови која је ђребало да дејсјајвуја у инјајвалима од два минуја. У јујајро, када се ђојавила нова смена, сјајјао је захјаев за 7. „јајачку“. То је била караула код Доњеђ Михоља. Подајака је жоворио да је ојакољена хрвајским снагама, и из ваздуха је ђребало ђружјаи ђодрику. Пилоја Нишки је већ имао један изведен задајајак у јајом реону. Сјајога је он ђреузео ја 7. јајачку, и не ђојивши кафеу, у јајајњи ђек ђрисјајиђлођ Деде ојајшао на сјајанку. Око 9 часова, јај Јасјајребова је ђолејао. Требало је да они буду ђеја минуја исјајред осјајалих. Резервни ђиљ био је некакав брод на Вајаову, који је ђреносио оружје. Сумађлиа је ђрекривала равнију. Видљивосја око 800 метара. Радио-јајшина. Хјајали су ка ђиљу, кога је Нишки најао лако, као и резервни ђиљ. „Убо сам жа у метар“. Пар је ђрешао у брјајући леја, на око 50 метара. У фази ђишањања, Нишки је одмах добио ђођодак. Метјај је ђробио кабину и ђођодио жа у доју ђојаколенију. Он је одмах са авионом „искочио“ ђреко језера, иако рањен, не би ли ујајврдио ђја се дејава. Онда се врајаио у још један налеја на ђиљ, у јајом ђренујајку снажан ђресак буквално је ђрејајоловио њеђов Јасјајреб 24136. Реја је јао у језеро, и касније је ђосјајављен у самом Доњем Михољу. Био је јајо веровајајно некакав Сјајинђер. Нишки се кајајаулијајао. Било је око 9,30 часова. У мађновењу, он је видео и ексјајозију друја ракеја намењене њеђовом јајајајоцу Деда, који је маневријајући ђродужио улејајевши у ваздушни ђросјајор Мађарске и лејаећи даље на исјајок до базе. У ђу је слејао са само 40 лијаја жорива.*

Павиши у сред нејајајајелске ђеријајорије, Нишки се скривао јаја дана. Као јајлоја J-21, није имао нијаја од ојајреме за сјајсавање, ни комјаас, ни сјајнални јајајајољ, ни јајаблејае за ђречишавање воде. ИЦ-мајаи још нису били ујајајивани. Једино су два дана ђрејајходно јајлоја у ескадрили добили камуфлајне комбинезоне. Хеликојајтер ђослаја да жа сјајси, чак жа је два јајаја ђрелејае, али како је био окружен хрвајским бојајвнијама, и без сјајналнођ јајајајоља, мођао је само да се нага да Хрваја неће оборијаи вајајром и њеђове ђојајенијајалне сјајсиоце. Када је одлучио да баја бомбу у рибњак и јајо ђривуче јајажа својих, хеликојајтер



се није више враћао. Нишци је штиа јео, нишци ишо нишци сјавао. Одмакао је достиа, али 18. по подне, ујада у заседа на иромеђи Барање, Славоније и Мађарске. Предај хрватским мушовицама, имао је среће да га не убију одмах. Једни су хтели да га ликвидирају, други су сматрали да је као илој важан, и иако је остиао жив. Локални докјори, су га иревили, и иребачен је у зајвор у Осјеку. Тамо је већ било око 150 Срба и ириадника ЈНА. Ту ће Нишки сазнаи, да је караула била већ иала у хрватске руке, а да је њен командир, неки млади иоручник иакође у истом зајвору. Још касније, сазнао је да је по њиховом иолеињау, на ванредно догају 7. иачку, остали део мисије ойказан и да нико није иолеиео.

У ескадрили се по паду пилота Нишког, сматрало да је он погинуо. Тек касније, вест о заробљавању једног Курјака, била је гром из ведра неба, али и сигнал за акцију. Ослобађање Нишког је постао императив. Ангажовање колега Небојше и Веље, филмског редитеља Србе, али и других, уродиће плодом. Преко познанстава старог партизанског генерала Ненезића, чији је редитељ био зет, дошло се до људи на терену: команданата локалних територијалаца и до оних који су знали како доћи до противничке стране, какав је био територијалац под псеудонимом Мали мрав. Обављани су телефонски разговори са хрватском страном и из Боботе, па онда и из Мађарске, када је прекинута телефонска веза. Проблем је био када су Хрвати подигли „цену“ са два на десет Хрвата. Тада је морало на брзину да се ствар реши у Антину, који је био претежно насељен Хрватима. Нишки је био први размењени активни припадник ЈНА, приватном акцијом својих другова. Захваљујући само-организованости Курјака, он је спасен заробљеништва, што је значајно у време када је би за државу за коју се борио био потпуно заборављен, и ко зна када би и да ли би дочекао на размену.

Нишки је размењен 1. новембра. Хрватски муповац који га је одвео до моста на Вуки, на друму Ланка-Ернестиново, упозоравајући да иде само по белој линији, добио му је „Добио си живот на дан мртвих...“ У том часу на овом делу фронта владало је примирје уприличено само за ову размену. Са друге стране доведено је десет тражених заробљеника, за које су се Курјаци поприлично намучили да их пронађу, јер су сви одмах слати у позадину у заробљенички логор. Ту, чак и контактирани начелник Управе безбедности Александар Васиљевић, није могао да помогне са својим списковима заробљених. Хрвати су мимо тога упозорени да ће Курјаци дејствовати по одређеним циљевима, ако нешто крене лоше. У току размене наоружани хеликоптери Гаме биле су у Силвашу, где је био и Живота Марковић. Неколико Курјака било је у ваздуху спремно за акцију. За сваки случај...

Хеликоптером Ми-8 из, увек при руци, Штабног одељења, Нишки и Курјаци који су га преузели на размени одлетели су преко Силваша и Боботе за Батајницу. Направљен му је дочек целе ескадриле, која се постројила иако је била ноћ. На аеродрому је била и супруга. Поздрављен овацијама, Ранђеловић је ступио међу своје другове у некаквој тренерци и патикама у које су га оденули Хрвати. У руке му је тутнута хармоника, а затим се аеродромом зачула паљба. Ваљало је прославити ослобађање колеге.

Седамнаестог септембра 1991. године у ескадрили је владала потиштеност, јер се сматрало да је претходног дана оборен пилот Нишки погинуо. У ескадрилу је стигла вест да је нека од јединица нападнута и да јој је лоше кренуло под притиском хрватских снага. Цело пре подне лоша видљивост је паралисала активности.

Командиров иелефон звонио је више иуиа, али он није узимао задатке због лошег времена. Ни иар не би могао да иолеици, а да се међусобно не иоубе, била је ироцена. Коначно, звонио је иелефон, и неко је са друге сиране жише, рекао да мора да се иде. Марковић је иогледао у илоица Зокија, који је до иада имао већ око двадесетак борбених лейвова:

- Зоки... Мора се!
- Нема ироблема.
- Али, мораш сам да идеш!

Овај крајак дијалога је увод у брзу ирипремену. Зокију је иришао илој Злаиан се ионудио да га наводи из кабине, ишо је у неким ранијим лейвовима била нормална иракса да лейве два илоица на иежи циљ. Неишо је из Зорана само

и рођоворило: „Ако мора да се гине, нека гине један!“ И сам зачуђен својом изјавом илој је ускочио у кабину Г-4 број 23603.

После неког времена, авион са илојом Зокијем нашао се иред циљем. У бришућем лейу, бацио је једну кочећу бомбу МК-82, али је због лоше видљивости она иромашила. Направио је зајим леви заокреи и ушао у још један залаз, и другом бомбом иоодио циљ. Екслозија је заиресла околину. Окренувши се од циља у оишром заокреиу на око 50 метара висине, авион је иоодио ракетиа са земље. Од удариа, глава му је ударила о седишће. Казаљке на мојорским инсирументима су иолуделе и вршеле се у круж. „Е, јеби га Зоране!“ ойсовао је илој. Захваљујући чињеници да је реч о иредсеријском иримерку, са јачим мојром, који је давао мођућности веће брзине (на брзиномеру је било око 720 км/час) и чињеници да су команде хоризонталног сиабилизаиора биле механичке, Зоки је иочео да хваиа висину и да се удаљава од места иоодица. Једина му је била мисао искочићи ишо даље одаице, где се извешиаји говорили да су некакви херицеговачки ирнокошуљашци. Како је авион и иоред иожара био уирављив, Зоки га је вукао до иачке где је искочио из иоиално иревученог авиона, на малој висини. Седишће иица МК-8 оглеиело је у сирану. Пагобран се чак и није ойворио иоишуну се ойворио. „Звекнуо сам доле ко иесиица“ негде између Сарвашиа и Белог Брга. Свега свесиан нашао се на ораници иовређених ноћу. Извадивши иишитољ Шкориион и бомбе, иузао је до заклона. Кукурузи су били сиђуран заклон од минобаиачких зраниа које су иочеле да иадају около. Бар за сада.

После десет минута чуло се у близини „Изађи илој! Изађи илој!“ Како није знао коме ириидају ови гласови, са оружјем у рукама илој је довикнуо, „Изађице ви на чистиину да вас видим!“ Како су незнаници исовали много, мођуће је било да су Срби, мислио је зрозичаво илој. Ииак, минут касније, зруиа наоружаних је сиавила илоица обливеног крвљу на носила и ирчећи се заиуиила ирема селу.

– Не мој ие да ирчице. Нисам иешко рањен, и рођоворио је илој.

– Не ирчимо ми због ишебе, него ишо гађају минобаиачи, узвратио је иериоријалац. Пилој је иек иада иосиао свесиан да око њих иадају зраниаце.

У камиону са сандуцима за муницију лежао је илој. Око њега иериоријалици. Видевши да носе црне мајице и крсииове, илој је на ирен био ойхрван сумњом да ишо нису можда неки са друге сиране. Говор није био кључ за иреиознавање. Рањеног Зокија у селу је иревио неки сиари седи докјор. На ногама су му иоиуали лигаментии и мишићи, брада је крварила, по леђима гелери. Инјекцију за смирење је одбио. „Имаице ли ви ракије?“ Одмах зајим из гомиле се чуло „Ракију за илоица“ и баи корака на сиеиеницама. Неко је донео ракију.

Пеинаест минута доиције, иојавила се једна Хера из 896. ескадриле. Иако су Хрвати одмах активирали минобаиаче, хеликоптер се брзо дигао и са сиашеним илојом, несиао на хоризонту. Правац је био ВМА на Бањици. После два месеца, илој Зоран био је ионово у сироју Курјака. И лейео ионово. Хрвати су консиаиовали суирадан: јучер су бранииелји Вуковара и Борова села, срушили још два (!) зракоилова.





После обарања Нишког и Зокија, прешло се на „висинску шему“ летења и дејстава са висина 2000–2500 метара тачке откачивања. Преласком на ову шему смањени су губици ескадриле а и друге јединице на ратишту прелазе на овај начин, поучене искуством Курјака.<sup>45</sup> Тактика дејства из бришућег лета и дејстава „набијањем на ракету“, показала се таквом да је било оштећено око 27 авиона у свим дејствима, а у овом периоду поједини пилоти су имали и по три пута лакша оштећења од ватре са земље. Сви се Курјаци слажу да је такав начин био нужан јер се желело по сваку цену избећи грешке, погађања цивила или сопствених снага.

Скоро да није било пилота који није био барем по неки пут погођен од ватре са земље. „Кад слетиш техничари већ стоје са кредама и фото-апаратом да означе поготке са земље“ Када их није било, они су некако чудно вртили главе, као да су питали пилота да ли је уопште био тамо? Сећа се један од млађих Курјака. Искуство пилота који су летели у овој ескадрили сада је долазило до изражаја. Један тадашњи мајор се сећа да је му је искуство из обуке над морем, помогло да у критичном тренутку избегне трагедију. Наиме, у једном дејству група Јастребова је добила ватру са земље од хрватских снага код Шаренграда. Маневришући Јастребови су се спустили „у корито“ Дунава. Пратећи вођу, заменика командира ескадриле, овај пилот је приметио да му је „пројекција воде ненормална“, исправљајући нагиб осетио је ударац: леви тип-танк закачио је површину воде. Од силне удара само отпао је мали репић на танку, али је пилот због моменталне сигнализације отворености система морао на слетање. Пратилац је остао запрепашћен сликом коју је видео испред себе. Захваљујући само осећају за реаговање над водом у бришућем лету, пилот је избегао сигурну катастрофу.

Ескадрили су за потребе извиђања почетком августа придодата двојица пилота из 353. ескадриле у Мостару. Били су то Мачак и Тоша. Они су долетели са паром извиђачких Јастребова које су узели у суседној 240. лбае. Како се сећа Мачак, првобитно је било наређено да остају само три дана, да би остали уз Курјаке све до друге недеље септембра. Како су због сталног летења над поприштем борби и праћењем Курјака у дејствима, неколико авиона добила поготке (Мачак је на шест авиона имао „рупе“), то је због замерки из Мостара, ова извиђачка екипа прешла на Јастребова такозване тактичке извиђаче. Значи наоружане авионе, који су у тип танковима носили камере за снимање дејстава. Тако су у појединим акцијама ови извиђачи предводили парове или тројке Курјака, или су ишли на крају и снимали учинак дејстава. Ова екипа добијала је задатке од 1. корпуса, али је радила истовремено и за потребе 252. ескадриле. Зид у канцеларији командира Курјака био је прекривен радним картама на којима су се из часа у час уцртавали нови подаци са терена. Како је изгледао типичан задатак извиђача: звонио би телефон и преко њега би стизала информација коју би Живота Марковић гласно понављао, а извиђач би уцртавао податке. Онда би пар или тројка узлетали и кретали у акцију. Дејство је морало да буде брзо 15–20 минута највише од пријема позива.

Једна од значајних ствари је била та што је Мачак, момковао седамдсетих у Источној Славонији, па је са лакоћом и прецизношћу наводио колеге, проналазио циљеве и фотографисао из ваздуха. Неки од Курјака по први пут су извели борбена дејства уз Мачка. Неки су га стога пратили, летевши стриктно уз крило, као доброг познаваоца. Екипу извиђача из Мостара, заменила је затим постава из 354. извиђачке ескадриле из Лађеваца. Тоша и Мачак су вратили на мостарски аеродром, слетели и паркирали авионе попреко на стајанци, пошто никога није било да их дочека из њихове матичне ескадриле. Те авионе су пилоти из 252. лбае затим вратили у Батајницу. Седам дана после ова екипа поново је била у Тузли одакле је извршавала извиђачке летове, сада се сусрећући са Курјацима само над ратиштем. Извиђачи у формацији од по два авиона, мењали су се на десетак дана. Разни су долазили, али Курјаци, на крају, највише памте, најискуснији пар извиђача Мачка и Тошу. Тактика извиђања над ратиштем је била таква, да су извиђача обично пратила двојица Курјака, пружајући му „ловачку“ заштиту. Неки пут би извиђач пошто би се вратио са задатка, и предводио групу, којој би маркирао циљ невођеним ракетним зрнима.

<sup>45</sup> Ратни пут 252. лбае. стр 10.

У једној ситуацији појавио се испред команде корпуса пуковник Мика. Како му се није допао овакав начин дејстава, јер није био по правилима, „школски“, са припремама и потребном администрацијом, истерао је све присутне пилоте и у канцеларији критиковао командира Марковића. Међутим, убрзо се на примеру једног задатка уверио у исправност оваквог рада, извинио се присутнима и одао признање на ефективности њиховог рада.

Потоњи командир 252. ескадриле објашњавао је проблеме дејства за Војску 1993: „Објекти дејства које смо добијали од претпостављене команде док се на њеном челу налазио генерал Јурјевић свакако претпостављају посебну причу. Наређивали су нам све и сваки. Од тога да дејствујемо по минобаачком гнезду, скривеном снајперистици, жућком комбију или да водимо уличне борбе у тој и тој улици од броја 16 до броја 48. Мислим да је у тој периоду и обавештајна служба ЈНА потпуно подвукла, јер нам уопште није, или није правремено, допостављала и све како значајне и драгоцене податке о непријатељу. Узалуд смо се трудили и ризиковали да будемо оборени док смо у дубини непријатељске територије извиђали и снимали покрете и објекте. За експлоатацију наших података и аерофото снимака иако још нико није био заинтересован. Још се сећамо транспортна наоружања из Словеније и воза са кога су у Микановцима устали дуго претоварале ратну технику, а да нико у томе није покушао да их сиречи иако смо извиђањем благовремено све то успоставили и понудили аерофото снимке.“<sup>46</sup> Од ескадриле је захтевано да у извиђачким летовима лете по мирнодопским правилима на висинама 300–600 метара, што је за противничку страну била идеална прилика да буду оборени. На позиве претпостављенима, који су им то наређивали да лете по тим правилима заједно са Курјацима, нико се није одазвао.

Било је доста неприцизности, произвољности у додељивању задатака ескадрили али и непознавања терена, могућности авијације и слично од стране наручилаца ових дејстава. Давани су нејасни задаци, затим захтевано је дејство по тачкастим циљевима, што није било у складу са дејствима борбене авијације. Пилоте су знали да нервирају „глупи задаци“ у стилу „група зенги креће се од те и те тачке путем до те и те раскрснице“. Често по доласку на означено место, пружале су се непрегледне пољане кукуруза високог и до два метра, некакви путељи-знани само мештанима. У други случајевима уместо зенги налазиле су снаге ЈНА, па је трен пред дејство требало проверавати ко је заиста доле. Док је само ЈНА имала тенкове, било је лако одредити припадност. Касније и овде има проблема са идентификацијом на земљи. А Курјаци су имали максимум „не погрешити“. Стога је и било забрањено пилотима да дејствују из првог налета, док не би циљ био идентификован. Стога ни до дана данашњег нико са противничке стране није могао да оптужи ескадрилу да је дејствовала по цивилним циљевима. Такође, инсистирања да се неки објекти, на пример некакви мостови руше рецимо ракетама типа Мунџа. Неразумевање да се то не може тек тако лако извршити често је водило да се наређује поновно нападање истог циља.

Како је све постављене задатке извршавала ефикасно, а ствари на вишем нивоу нису ишле како треба, све се више чуо глас да је потребно дефинисати циљ борбе и рата који је текао. У неколико наврата 252. лбае, на челу са потпуковником Марковићем, обавештава претпостављене команде о својим ставовима и захтевима. Тензију је подигао и случај када је дошло до дејства по нашим снагама:

<sup>46</sup> Ловачко-бомбардерска јединица РВ и ПВО мајора Миљка Стефановића, Курјаци са Ушћа, Војска 15. 7. 1993.





четири Курјака и ловци 204. пука, после чега је дошло и до смена у командном кадру копнених снага ЈНА на том сектору: отишли су командант 1. војишта Спирковски и 1. пролетерске гардијске дивизије Силић. Како се стање није променило, ескадрила заједно са придодатим пилотима из 712. похе и 354. иае, захтева 25. септембра 1991. од команданата РВ и ПВО генерала Звонка Јурјевића да се повуче са дужности. Како пише лист *Војска*, Марковићеви саборци „се сећају првог и веровајно јединог одбијања наређења у лето прошле године. Дижао је свој глас и садашњем моћнику са врха армијске пирамиде одрекао своју послушност. Није прихватио да жртвује своје људе за неке сумњиве и мажловите идеале.“<sup>47</sup> Читамо ескадрилски извештај „На основу досадашњих искустава, нашег неуважавања и нерационалне употребе изражимо да се више не калкулације са нама, да се дефинитивно остави ишање граница вазд. простора и употребе снага које имамо. У касним вечерњим часовима око 21,45 командант РВ и ПВО информирао је ланчких јединица о стању и ескалацији односа у Јужославији. Информисању је требало да присуствује и командант 1. Ко РВ и ПВО, али је због остављених условности морао ићи да напусти. На истом састанку је од више команданата изражено да се употребимо рационално и да не дозволимо да на крају останемо „сила“ без моћи.“<sup>48</sup>

На поменутом састанку тога дана свих команданата пукова и бригада, где је био само један командир ескадриле чуо се захтев за смену генерала Јурјевића, који је предлагао да њега замени генерал Стефановић, а ако он не пристане да то буде генерал Бајић. У свађи која је затим избила од генерала Бајића чуло се одбијање, и оптужба на рачун ескадриле да је четничка. То је за њих било велико разочарење. За то време пилоти су се окупили око зграде, а неки су већ били у њој спремни на акцију. Ситан интерес превладао је жељу за променом. Смене није било. Како се ништа није десило, ваздухопловци су се покупили и повукли на аеродром, не знајући да ли ће доћи до некакве одмазде или контра-акције. Са временске дистанце цела акција делује наивно, али показује какве се биле жеље пилота и однос према рату. Ово је сматрано доцније као један од два покушаја пуча у ЈНА 1991. године. Да је заиста било организоване акције од стране Курјака, сигурно је да би акција уродила плодом. Овако је настављено са смушеном политиком врха ЈНА према рату који се водио.

„Овај састанак је био повод да командант РВ и ПВО предложи оставку на дужност, те да на основу изнетог мишљења „неког“ командира иницира састанак са Савезним секретаром и Начелником ГШ ОС СФРЈ. Командир ескадриле је присуствовао и овом састанку и поновио мишљење пилота који су инсистирали да оно мора бити сталан став, јер смо убеђења да се са нама не поступа употребно, те да се то не може толерисати. На састанку од 26. 09. 1991. Савезни секретар и Начелник ГШ ОС СФРЈ не прихватају оставку команданта, а прекор упућују командиру ескадриле“ (видети говор потпуковника Марковића у прилогу)<sup>49</sup>

Од тога дана се у потпуности мења однос према целокупном саставу ескадриле. „Све старешине, високе по чину и функцији престају да долазе у канцеларију командира, док се у исту појављују свакодневно официри безбедности 204. лап и 177. вб. Ескадрила је све више под присмотром али је то све без битног утицаја на морал и одређеност целокупног састава.“<sup>50</sup>

У току борбених дејстава, многе колеге су биле гости код 252. ескадриле. Тако је чест гост био командант 204. пука Бранислав Петровић, али и многи његови „елови“, који су их највише звали **Првом српском ескадрилом**. (По једном сећању, тим називом их је прозвао неки војник кафеџија, муслиман из Тузле, који се доцније једва растао од ескадриле). Иначе су се команда овог пука и 252. ескадриле налазиле у истој згради. У неколико случајева крајем августа и током септембра 1991. године било је и сасрећеног дејства Курјака са Галобовима Г-4 и „елова“ из 204. пука који су летели на авионима Миг-21Бис и Миг-29. Уз процену и вре-

<sup>47</sup> Човек коме се веровало, Војска, 5. 11. 1992.

<sup>48</sup> Ратни пут 252. лбае. стр. 10.

<sup>49</sup> Исто, стр. 11.

<sup>50</sup> Исто, стр. 11.

менско одређивање, над циљем би се појављивали редом. У таквим дејствима, противник би просто био поклопљен и није долазило до оштећења од ватре са земље.

У октобру на мети су биле хрватске снаге у Вуковару, око Винковаца, Јармени, Старим Мирковцима, Нуштру, Иванкову, Ловасу, Боринци затим комуникације између ових места. дејства су у току прве две недеље била свакодневна, а дејствовало се у групама од три до пет авиона, а извршена су и прва дејства у вечерњим сатима (15.). Дејствовало се и по позиву и у сарадњи са ВОН-овима 1. војне области. У току ових дејстава ескадрила је изгубила свој четврти авион.



Најмлађи Курјак, поручник Сјари преставао је ноћ 16. на 17. октобар у аеродромском „Дому летача“. Тих дана била је пракса да по једно комилетно одељење буде на аеродрому. Ту су савали и дружи летачи који су били на дежурству, а било је и неких који су ту живели. Нашавши полицу са књиџама једног заставника, који је ту живео, Сјари бира Ђосићево „Време смрти“. Уз ту књиџу је сјао. Сушрадан, 17. октобра пре подне је било мирно, ило је мирно читао књиџу, када је око 11 часова ушао неко у канцеларију и рекао да га Живоћа зове за извршење задатка. Узео је крпу и каиџу, а роман је сјао у џебу од комбинезона. Информација је била да се крећу хрватски џенкови од Вараждина према Вуковару. То је био шљ дејства. Командир Живоћа је јару који је требало да изврши задатак (у првом авиону шља Г-4 шљо Циџа и Мирко из више команде, у Јасребу шљо Сјари) дао ушљ: шљојале су индиције за јаку шљошавионску артиљерију око Осијека, да да шљога иду са северне шљране, а затим да уколико шљо не нађу иду на резервни шљ шљо Осијека. „Водити рачуна јер се воде борбе око Тење... Тамо су наши“, ушљорио их је Марковић. На шљошњу, у шљвери међусобне комуникације, шљановљено је да Сјари чује свој вођу, али да нема „предају“, шљ јесу да му не ради предајник. На шљрање шљошом шљријих шљош из Г-4, да се шљош, Сјари шљош одговара одречно. „Уреду, и онако шљ нас шљош“ чуло се. Његов Јасреб 24116, имао је ојачања оклојом у шљрњем делу и видео камеру, ушљраћену у шљошору иза кабине. То је био један од два шљква „извиђача“ које су Курјаци имали.

Над означеним шљошом, Курјаци су се дуго шљели, али ничега није било. Пала је одлука, шљреко резервног шља, кући. Већ је шља увелико шљрењивана „висока шема“. Са висине од 3,500 метара увели су у шљаг, а затим се раздвојили. Г-4 одлази шљрема Осијеку, а Сјари са командирским шљорешем у мислима, о шљоме да су „наши“ у у Тењи окреше на шљ шљрану. На вези чуо се дијалог из водећег авиона:

– Где је гејше? Јел га видити?

– Видим га.

Сјари је шљао. Гледајући у висиномер, чинило му се да авион иде шљро. Висина је расла. „Ваги... Ваги... Ајде“ сам је шљжуривао свој Јасреб. Када је ознака била на 3.300 метара ошовао је сочно. У шљо шљренушљку осетити је удар. Било је око 11,55 часова. Од удара ошворио се и кочећи шљдобран, авион је шљчо нагло да џуби брзину и свалио се у леђни ковч. Касније су му шљрчали да је са земље изгледало као да ће ракетна да шљродужи својим шљшом, и да ушљаво авион на леће на њу. Такође, очевици су шљворили да је мођуће шљ била и неква заробљена Сјрела-10, довежена шљ да шљјача хрватске снаге.

На висини од око 800 метара шљош искаче. Радио веза није радила и није мођао свом вођи да јави шља се дешава. Размишљао је само да шљдне шљо даље од хрватских шљошјаја. Маска и каиџа су одшљеле, шљдобран се ошворио, шљршине су га секле од шљрзаја да се шљрави у шљду. Авион, Јасреб 24116, шљрашљо је шљшлом до земље где се шљшворио у букшљњу. Ужаснуо се када је видео дружи шљ-



добран да промиче... За тренућак са зајрејашћењем мислио је да је и други авион постојећи, али се показало да је био кочећи падобран из његовог авиона.

При земљи чула се сирељачка вајра: „Јао, сад кад почну да бију...“ размишљао је пилоти скуљајући се у панцир колико је год могао. Пао је четворонишке између Тење и Тењског Анђуновца, на ничију земљу. Вајар га је нанео ближе (српској) Тењи за око 200 метара. Али је био тек после сазнао. На ивици некаквог кукуруза, одвезивао се. У њему је осетио књижу Добрице Ђосића, извадио је и башио је из њега на њиву. Сакривши се у кукуруз, чекао је. У следећем трену јавили су се људи. Неки у униформама неки без ње. Викали су „Пилоти, Пилоти!“ Није могао да био ничему прејозна ко су. Иако су били веома близу нису га у заклону примећивали. Одједном зачуле су се совке и повиши „Ево падобрана...“, затим „нашао сам и књижу!“, ишћо је посебно пренеразило сакривеног поручника. Иако су га још десетак минута дозивали, он је био решен да пре мрака не излази. Одједном према прагаоцима, из села је преко њиве прчала нека ситарија жена. као без душе викала је да се склоне, јер ће сада Хрвати да минобаиачима идуко био место. Сакривен, пилоти Ситари је био фасциниран овим изненадним обрћом. Ако је пррик, много је добро смишљен. Мало затим, људи су почели да се повлаче. Тек када се јавио из свој заклона.

Међутим, настао је нови преокрет. Двојица који су му били веома близу сво време, одједном су повикали да ситане, јер је усред минског поља! Они су имали скицу поствљених мина. Полако, уз њихова ујучива („Браћо, гледај где ћеш да ситанеш!“) кроз њиву, ситишли су сви до села, у локални шћаб.

У међувремену, први авион је летио је према Бајрајници. У кабинџ се чуло:

– Где је дејше?

– Нема га.

– Ту је негде...и онако нема предају.

Како су шћога дана дејствовали и ловци из суседног 204. јука, из Г-4 је замољен шћорањ да се раишћити протитор за слећане њиховог праћитоца, који касни и коме не ради предајник. По слећану, Цига је сазнао од шћехничара који су носили књижицу обореног авиона, да је Ситари осћиао иза њих... Наиме, када су обореног пилотџа довели до локалног шћабџа, испред кога су ситџјала двојица брадаћих и реденицима оћасаних шћеришћоријџалаца, одмах је поствљено шћићане како дојавићи Београду за цео случај. Ту у близинџ је била је некаква јединица ЈНА из које је одмах јављено у Генералишћаб, а даље преко Команде РВ-а до ескадриле где је пилоти Ситари. За био време око пилотџа су се окућили многи који су дошли да га виде. Таћшања, руковања, узвиши „Срећне шћи ране јуначџ!“ прекраћили су време док се није појавио Ми-8.

Срећна околностџ је шћа да су на некој блиској локацији, били већ један Ми-8 из шћћабног одељења и једна Газела. Наиме они су довели делегџацију на шћреговоре о шћримирју са Хрватишћа шћога дана, и у Ми-8 су осћивили укључену радио-сћитџицу. Одмах био сазнању за обарање, ова шћсада је кренула. За командама су била двојица пилотџа: Сремаца-Хрвати! Они су се одмах усћремили на место где је шћорела олућина од Јасћреба. У шћшћом шћренућку са хрватџске сћирџане шћочињу да шћадају шћранџше около. Хеликопћтер лебди у шћолукруг кабинџом окренућћом шћрема авиону. На ивици Тење расћше нервозџа, како им дојавићи да је пилоти код њих? Да ли ће и њих оборићи? Неколико ракетџа разних боја није шћомогло, шћек када се хеликопћтер окренуо да оде, засћјавама и махањем му је шћривучена шћажња. Хеликопћтер је слећео, а за војника који је шћшћрчао из летилице са носилима није било шћса. Пилоти Ситари је усћочио у шћшћробу „осмише“ а неко је за њим убацио и његов падобран. Уследио је лети у сишћурностџ.

После месеци био дана боловања, пилоти Ситари се враћио у ескадрилу. Сетћио га се и засћјавник који му је шћшћражио књижу. Узалуд, она је осћћала негде на шћрвој линији.

И у току овог места инсћитирало се од претпостављених на забрани дејства, а одобравали су се само узвратна дејства. Интересантно је била сазнање, за ова дејства, да се пре сваког полетања у рејону објеката дејства даје знак за ваздушну опасност. Даљим током дејства, а на основу прикупљених података са терена тежиште дејства се преноси на новооткривене положаје у рејону Апшеваца, Липовца и Комелтинаца, чиме се прекида дотур нових снага и средстава и спреча-

ва удар у бок и позадину снага ЈНА и српске ТО. Крајем октобра и почетком новембра вршена су нова борбена дејства на истим локацијама (Винковци, Нуштар, Богдановци), затим циљеви у Вуковару и околини (закључно са 18. новембром) а после 4. и касније током месеца положаји хрватских снага јужније око Нијемаца, Отока, у Спачви и према Жупањи.<sup>51</sup> Током новембра сва жестина операције за ослобађање Вуковара, видели су и пилоти дејствујући плански и по позиву: и то у рејону Ђакова, Копачког Рита (оба са употребом светлећих авио бомби), села Липовац, Оток, Привлака, Комлетинци, Рачиновци, Дреновци, Строшонци, Митница, Ернестиново, Антуновац Тењски, аеродрома Чепин, Мала Босна, Јармина, Боринци, Дургутовица, Подграде, Богдановци... Највећи ефекат постигнут је комбинацијом дејстава са малих и средњих висина, иако у веома сложеним метео условима.<sup>52</sup>

Почетак новембра донео је још два губитка авиона у ескадрили:

Задаћак шћара Курјџака који је шћолећео да Јасћребовима 4. новембра био је дејствџво био хрватџским шћоложајима у самој близинџ обале Дунава. До шћља, шћар Цига и Жбукац, летили су на висинџ од око 2,700 метџара. План је био сћусћићи се шће висине, оћкачићи шћерџи био шћљевима и одмах шћрећи назад преко Дунава, хваћџајући висину.

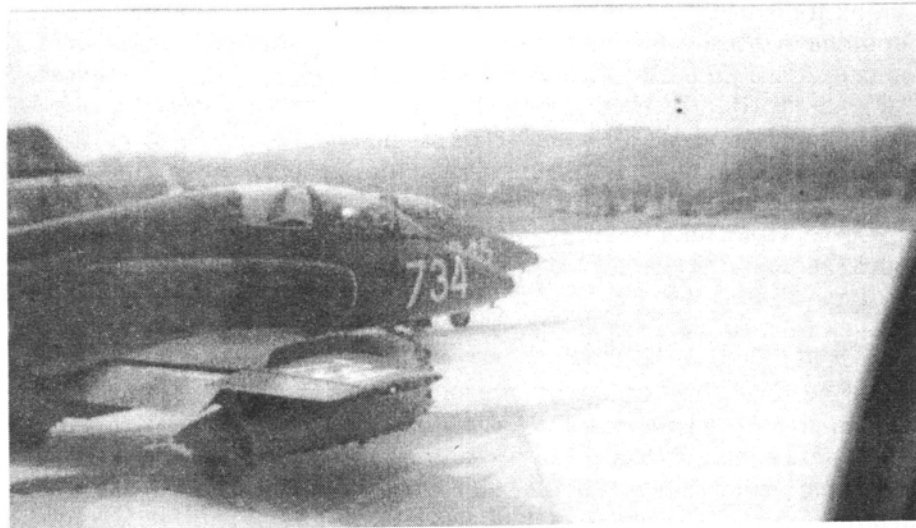
Пошћћо је шћочео да уводи у наћад свој Јасћреб, Жбукиу се одједном учинило да је у шћоку увођења нешћћо зашћресло авион. Ићак, не регистрџујући био као шћроблем извршио је наћад на означене шћљеве, са висине од шћшћод 1000 метџара, и одмах извукао шћреко Дунава на српску сћирџану. По вађењу како каже „шћрећвара брзину у висину“, како каже, али је осетио да иако је додавао шћас није могао да осћћвари шћовећање брзине. Инсћтрументџи су шћоказивали да је моћтор осћћваривао 78% обрћџаја, шћћо је у нормалним условима сасвим довољно. Сада авион није држао хоризонћћални лети. У висинџ Бачке Паланке јавља се аеродрому да има шћроблема. У шћоку летиа Жбукац шћаси и шћали моћтор неколико шћшћџа, јер је мислио да му моћтор „шћумџа“. Обрћџаји су се усћћалили на око 75%. Над Дунавом одбацује лансере, и додџћно шћуби брзину, али се враћа у ранији шћравац. Са аеродрома му савџшћују да „шћрескочи“ Фрушћку Гору, ако хоће да искаче, али пилоти има намеру да са авионом слећи на новосадски аеродрџм Ченеј. Авион шћланира са брзином 230–240 км/час. Коначно у реону Кисачџа, јавља аеродрому да ће да искаче. Окренуо је авион шћрема шћолоћшћривредном добру где је видео да нема никога. Затим искаче на минималној висинџ. Падао је 3–5 секунди. Од скока авион је добио најиб најравио круг и шћао две шћшћшћине метџара даље од њега. Иако се заћћалио, Јасћреб са бројем 24268, осћћиао је у шћриличном комаду. Пилоти се нашао на шћољу реје, ударио је четворношћке и лишем о земљу. Није из шћрве могао да усћћане, ићак дигао се на ноге: „Видим, добар сам... жив човек!“ У шћшћом шћренућку шћраћћилац Цига шћрелџћао је место скока. Жбукац му је махнуо и овај је шћродужио за Бајрајницу. Осћћало је да се сачека хеликопћтер. Појавио се и неки шћридесетџошћићи сељџак. Пришћао је пилотџу и шћружио му флашу од 1,5 литџар Кока-коле, шћросћћодушћно рекџвши „Не знам како је шћеби... А ли ја сам се ућћлашћо...“ Човек је објаснио да је мислио да ће два авиона да дејствџвују, када су се појавили на небу.

Пџшћнаесћћ-двадесетџ минућџа појавио се и хеликопћтер са неизбежним Шћћком за командама. Хеликопћтерџије су базирале у Вајској и биле су на радио-вези, шћако да им није шћребало много за акцију. Из авиона искочише наоружани војници, шћокућише шћадобран, пилоти је већ био унућра. Летило се за Бајрајницу. За разлику од дошћадашћних случајева, Жбукац је дошћао нешћоврећен и добро расћоложен у ескадрилу, шћако да га је класни друг Мајк у шћали шћозвао на нови лети. Наравно, није ишћао... Кући је сћићгао био шћодне. Сушћруга која је мирно шћушћћила јџбуку не знајући за мужевљеву аваншћуру, ушћћћала га је „А где си шћи шћврљо?“

<sup>51</sup> Д. Рунћић, н. д. стр. 182-183.

<sup>52</sup> Ратни пут 252. лбае. стр 11–12.





Курјаци на полетњању: авиони ев. број 23645 и 23734-који је оборен новембра 1991

На Галебу Г-4, број 23734, деветио новембра ошићен је још један авион са пилотом Њокијем за командама. Он је услиео уз праћу друго Курјака, Горана, да се довуче до реона Бачке Паланке, где се каићулићирао на врло малој висини.

Као признање за учешће у борбама за ослобођење Вуковара, савезни секретара за народну одбрану генерал-армије Кадијевић примио је једну групу истакнутих команданата и појединаца. Ескадрилу је на том скупу представљао пилот Жића, јер како каже тадашњи заменик командира, на скуп је ишао пилот да се њена команда не би експонирала, поготово у ситуацији где је у ескадрили било пилота са врло великим бројем борбених задатака.

Вишемесечно искуство је говорило да је било свакаквих задатака, од оних када су копнењаци или територијалци звали за циљеве који нису могли да се нађу на картама, до великих акција. У неколико напада, хрватским снагама су нанети озбиљни губици (Барања у септембру). У неким акцијама, било је и кратко трајних повреда ваздушног простора Мађарске. Посебно су припадници ЈНА опкољени у касарни у Вуковару, били захвални Курјацима за прецизна дејства. Уз помоћ прислушкивања комуникација, плана града и телефонског именика изведена су и врло прецизна гађања, што је навело опкољене у касарни у Вуковару да кажу „од сада се само у вас кунемо!“

Средином децембра пешадијски потпуковник Рајко Новаковић који је био на челу снага окружених у вуковарској касарни, после ослобађања из окружења посетио је 252. ескадрилу, која је његовој јединици пружала вишемесечну подршку. „Дошао сам да вам се захвалим што сте својим храбрим летовима и дејствима у деблокади наше касарне сасили моје људе и мене. Увек када је било најтеже, када је било бити или не бити, када се услиашка пешадија масовно залетала да нас већ једном збрише и униште, појавом ваших летелица и нама сте учврћивали наду да ћемо преживети, а у услиашке редове уносили панику и расуло.“ Потпуковник Новаковић је у неколико наврата, преко посредника тражио помоћ од авијације. Касније, у јеку најжешћих сукоба у Вуковару, телефоном је непосредно контактирао са командантом Марковићем и његовим замеником Радинком Марчетом, које, иначе, лично није познавао. Звао их је да му помогну само онда када је располагао прецизним подацима о усташким положајима... „На сваки позив ваздухопловци су нам прискакали у помоћ и бољ штога не разумем ко је и због чега једно време пројурео дезинформације да нема ваздухопловне подршке... Када је услиашка артиљерија жестоко нападала из правца нове и старе шћлане, винарије, вућексовог игралишта или из рејона Мићинице, тек по услиановљењу њихових положаја, позивао са пилотом Марковића и његове пилоте. Пошто су то објекти у непосредној близини наше касарне, голим оком смо могли да услиановимо учинак дејства авијације. Иако су дејствовали по сирого

селективним циљевима, пилоти су били на највишем професионалном нивоу. После њихових летова, услиашка оруђа би занемела, а моји људи су добијали нову снагу... „ Командант Курјака, Марковић том приликом је нагласио да је са овом јединицом остварена успешна сарадња. Оно, што је по његовим речима било изузетно значајно, то је да су посаде одмах по слетању, од потпуковника Новаковића, телефоном добијале врло прецизне информације о ефектима својих дејстава. „Ту ноћ пилотићу до краја животића“ наставља причу Рајко Новаковић. „Велике усташке снаге концентрисане око вуковарске гимназије, припремале су општи напад на нашу касарну. Од Потпуковника Марковића тражио сам помоћ, иако сам веровао да у потпуно замраженом граду авијација може нешто да учини. Оно што је уследило после поноћи не само да је разбило моје сумње него је и у свима нама изазвало и чуђење и одушевљење. Дејством под светлошћу светлеће авиобомбе, авиони су за само неколико минута натерали усташе у панично бекство... Док смо са оружјем у рукама из ровова посматрали шта се дешава, здушно смо закључили да вероватно никада више нећемо бити у прилици да посматрамо лепши ватромет од онога који су нам те ноћи приредили ваздухопловци.“<sup>53</sup>

Децембар је био мирнији и са врло мало борбених дејстава. Махом задаци су били патролирање, извиђање, означавање положаја и покрета хрватских снага за потребе артиљерије и слично. Дејствовало се по објектима у рејону Ернестинова, Антуновца, Сољане... Крајем децембра по наређењу команде 1. корпуса РВ и ПВО вршене су припреме за пребазирање на аеродром Тузла, али до реализације овог задатка није дошло.



Добродошлица на аеродрому: Курјаци и преживели из вуковарске касарне

Почетак јануара 1992. донео је престанак операција у овом делу југословенског ратишта. задње дејство пред примирје извршено је ноћу 2. јануара 1992. године, око 21,40 часова пресретањем једног АН-2 којом приликом на авион бивају лансиране три ракете земља-ваздух, али без икаквих резултата.<sup>54</sup>

У ово време борбених дејстава боравило се на смену 24 сата у ескадрили, 24 код куће и тако укруг. Сваког јутра стизала би смена одморних. Касније, током прве половине 1992. долазило се сваки трећи дан на смену, и преноћите на аеродрому. За припаднике 252. ескадриле, сасвим је било чудно понашање осталих на аеродрому Батајница. Док су они летели над ратиштем, дејствовали, бивали обарани, њихове остале колеге одлазиле би на крају редовног радног времена кући, баш као да се ништа није десило. У првим месецима борбених дејстава, пилоти који би дошли са летења, наилазили би на затворен ресторан, или би их куварица у поспремљеној кухињи, нервозно питала „Где сте ви до сада?“ или би у комбинезонима са оружјем за пасом, посматрали уобичајену мирнодопску колину аутобуса, у којима би „плавци“ одлазили кућама. Многе је то нервирало, неки од Курјака су по који пут бесно реаговали многи нису могли да верују да је за друге све исто као и пре. Многи су се трудили да те сцене неправде покрију и задрже у себи. Стога су Курјаци почели сами да се организују за све оно што им не достаје. Тако се проблем хране после летова, решио прављењем роштиља, који је „са љубављу“ правио Крста Ненадић. „Тако смо летели са задатка брже, да се месо не охлади,“ сећа се један од извиђача придодатих Курјацима

<sup>53</sup> Народна армија, децембар 1991.

<sup>54</sup> Ратни пут 252. лбае. стр 12.



На другој страни, касније, припадници летачких јединица, који би се затекли на аеродрому, су их дочекивали у шпалирима, поређани, аплаузима одобравања. „То нам је давало снагу и вољу“, сећа се ветеран ескадриле Веља. Неки од пилота су хтели да и без прекоманде пређу код њих само да лете у оваквом елитном друштву. У ескадрилу су на летење долазили из виших команди и јединица и неки од њених бивших припадника. Неки од њих летећи било сами, било са неким од колега извршили су низове задатака. Курјаци са ушћа летели су по систему шта је тренутно спремно на стајанци. Највећи број пилота није имао свој авион већ је летео шта је било спремно за лет. Многи нису ни обраћали пажњу на то који је број авиона који су летели. Тек понеко зна са којим је авионом чешће летео или био оборен.

Јединствена оцена техничара втч, је да је у току рата командир Марковић, успоставио својим односом јединство пилота и техничара. За техничаре из втч у суштини посао се није променио. Они су радили на истом аеродрому у истим условима, али је стварност летова њихових пилота била другачија. Техничари су дуго без паузе били на аеродрому. Ноћивало се у просторијама втч (анексу) или у делу хангара. Радило се и одмарало по сменама. По два или три техничара ноћу су обилазила стајанку да се неко не позван не би појавио међу авионима. Такође, сав стражарски посао су обављали подофицири втч, јер поверења није било у друге. Војницима није било дозвољено да раде (тако они нису ишли у Бања Луку), јер је био јединствен став техничара да је то њихова дужност. Највећа обавеза коју су ови људи преузели била је да авиони буду исправни и увек припремљени за дејство. Тако да пилоти само дођу, седну и одлете на задатак. Зато су сви без обзира на струку постајали оружари- а прави оружари су само ишли за њима и проверавали урађено. Сви су помагали свуда, без обзира ко који авион дужи. Сви техничари се слажу да су повратак авиона са задатка био најтежи тренутак за њих који су их на стајанци ишчекивали. Авиони на хоризонту су бројани, а евентуални недостатак неког је доста тешко преживљаван, док не би по слетању чули шта се десило. Задовољство техничара било је да пилоти не морају да чекају већ само да лете. На овај начин многе техничари су процењивали и личности појединих пилота. Ценили пилоте-Курјаче, од којих је понеко и по три пута у току дана полетао, а памтили када би неки пилоти из виших команди били ту и њих су додатно процењивали. Техничари су развили своје параметре за процене пилота: како се неко понашао пред улазак у кабину, да ли стрепи или не, да ли се везује на овај или онај начин, да ли је неко вратио са задатка са неиспаљеним или неодбаченим убојним средствима, да ли слеће и како то чини у техничком смислу, да ли оштећује гуме итд...

Ескадриле је током борбених дејстава било придодато Штабно хеликоптерско одељење 1. Ко РВ и ПВО, са хеликоптерима Ми-8, које су им у ствари биле мирнодпоске комшије. Затим, из 712. противоклопне хеликоптерске ескадриле 119. бригаде ту су биле придодате Гаме (12 пилота и 9 летача механичара)-са њима је у неколико пута организовано и садејство. Стални саборци били су извиђачи из 353. или 354. ескадриле (4 односно 11 пилота), као и четворица пилота ван састава летачких јединица. Укупно 31 пилот и 9 летача механичара било је уз Курјаче и прошло борбена дејства. Кроз ескадрилу је био ангажован 271 човек, од чега 89 пилота, 126 старешина ВТСл и 56 војника. Тешко је утврдити који је број авиона прошао кроз ескадрилу. На дан 28. августа 1991. ескадриле је имала: 11 Јастребова Ј-21, 10 Галебова Г-2, 6 Галебова Г-4, 2 извиђачка Јастреба, 4 Утве 66 и 7 Крагуја, дакле укупно 40 авиона, да би приливом појединих авиона из ескадриле у Церкљу и Удбинама број у 1992. години премашио и свих 50 расположивих летелица. Није стога чудо да је у једном тренутку средином јула 1991. године, као да је постојала жеља у ескадриле да се она подигне на ранг пука, јер је фактички ескадрила била подељена на две лбае, а постојала је техника и за једну ескадрилу лаке борбене авијације. Међутим, никад се није извршила оваква преформација, иако је било довољно технике и људства. До марта 1992. године из ескадриле није дезертирао нити један старешина, а двојица су тражила прекид радног односа, један по уговору и један из активног састава. Дезертирало је једанаест војника до марта 1992. и то седам Хрвата, два Македонца и два муслимана.

Посебно поглавље ратног пута 252. ескадриле заслужују припадници седног штабног хеликоптерског одељења 1. вак-а. Његови припадници заједно са

Курјацима организовали су нон стоп дежурство за потребе службе трагања и спасавања (СТС). После прве успешне примене коришћења расположивих људи и хеликоптера за СТС у случају обарања пилота Аћимовића, на упорне захтеве из ескадриле, коначно је одобрено да у току њихових дејстава, једна хеликоптерска посада базира у Вајској са сталним пријемом буде спремна да полети. Хеликоптерције су били радо виђени гости и сами су имали своја напрезања, али су успели да успоставе СТС на нивоу који је сваком Курјаку био сигуран ослонац у току борбених задатака. Да је у неким другим случајевима тако поступано могуће је да би губици РВ у рату били нешто мањи. Оно што су у деведесетим годинама америчке снаге имале у својим борбеним дејствима, или што данас увежбавају армије Партнерства за мир, Курјаци и „Шао“ успоставили су у току рата 1991. године. Ова служба доносила је сигурност код пилота, јер је увек неко бринуо за њега, што има несумњив психилошки значај.

Ескадрила је имала и одличну сарадњу са техничарима из ваздухоплног завода Мома Станојловић. Оштећени авиони, које су поправљали њихови људи, врло брзо су враћани у строј. У сарадњи са Моминим техничарима неколико авиона типа Јастреб било је ојачано оклопом испод и са стране пилотске кабине, према идеји из ескадриле. Такође, уз њихову помоћ на два авиона уграђене су видео камере типа Винтен.

Према исписима самог командира Животе Марковића, најтежи тренуци за ескадрилу у борбеним дејствима 1991. године било је следеће: Издавање, усмених наређења путем жичаних веза, летови и дејства по објектима које је требало идентификовати а посебно градске борбе, доста објеката са нетачном позицијом и неидентификованих, ловачка пресретања ноћу и експериментисање са ловачко-бомбардерском авијацијом и пилотима који то никада нису радили, велики број погођених и напуштених авиона, ослобађање пилота из заробљеништва у Осијеку без ичије помоћи, формирање службе трагања и спасавања, прислушкивање и озвучавање радног места командира ескадриле, рањавање пилота у авиону (двојица) када санитарске екипе нису благовремено реаговале ни на аеродрому ни на ВМА, стручни разговори и анализе које су биле сувопарно излагане без детаљних разрада ратних дејстава са посебним освртом на тактичке радње, поступке и искуства.

Од почетка ратних дејстава ескадрила је извршила 989 дејстава по 349 објеката и остварила налет од 1656 летова са 1288,55 часова укупно.<sup>55</sup> Оборено је укупно шест авиона, а у периоду од 23. јула до 24. септембра оштећено је 20 авиона.

Поред осталог припадници ескадриле су у току 1991. године учествовали у формирању Радио Баније, извршавали курирске летове преносећи снимљене материјале за благовремено информисање јавности, сарађивали са заводима Космос, Руди Чајавец и Мома Станојловић, извршили самостално промену радних одела и офарбали кациге, вршили заштиту хеликоптерског десанта на Диљу где стога није било никаквих губитака, формирали екипу за ослобађање пилота уз помоћ локалне ТО и коначно „многбројне активности од значаја за ОС и ЈНА које ће бити обелодањене формирањем правне државе“. Свој извештај о учешћима у борбеним дејствима командир Марковић је поднео неколико дана пред одлазак у болницу. Извештај је завршио речима: „без обзира на околности и окружење које су диктирали услове употребе ескадриле, сматрамо да је целокупан састав ескадриле постао монолитнији, оспособљенији и радикалнији. Сматрамо да смо одговорили основној намени и да нисмо изневерили народ. СМРТ ФАШИЗМУ!“<sup>56</sup>

Ескадрила у борбеним дејствима није имала губитака. Ипак, услед дејства хрватских снага са земље, током дејстава 1991. године укупно је изгубљено шест авиона: два Галеба-4 и четири Јастреба. Тројица пилота који су искочили, били потом рањени или повређени одликовани су Орденом за храброст.

За своје дејство по касарни хрватских снага у Новим Чаковцима, и пилот Жељко Парађина је добио Орден за храброст. О томе је писала и штампа. У тексту у *Народној армији*, 16. јануара 1992. објављена је и фотографија: командир Марковић и његов пилот са орденом у кутији, позирају фоторепортеру. „Добио сам орден за храброст иако сам ја ничим посебним нисам заслужио, За-

<sup>55</sup> Ратни пут 252. лбае. стр 13.

<sup>56</sup> *Истио*, стр 13-14.



служио је сваки пилот у нашој јединици...“ Има мишљења међу пилотима, да тада није требало објављивати његово име, нити да је добио орден, у јавности. Неколико дана потом, 23. јануара 1992, Парађина је убијен у Земуну. Запутивши се то вече на родитељски састанак, свратио је претходно у суседни кафић. Неудуго затим, наилазе тројица младића, један, по имену Миле Бакић му прилази и пита га да ли је Србин или Хрват. Парађина је одговорио да је Југословен, како преноси штампа.<sup>57</sup> Бакић, познат органима унутрашњих послова од пре, потегло је кра-теж и убио пилота. Иако, осуђен, убица није лежао ни дан за ово недело. Касније и он је по рецепту београдског подземља убијен. Неки од Курјака сећају се да им је претходно неформалним везама било дојављено да се спрема ликвидација јед-ног од пилота који нема презиме на -ић, стога су и добили препоруку да се ван аеродрома не крећу сами, из разлога сигурности. Неки су добили и обезбеђење. Та-ко је ескадрила претрпела губитак пилота, али овога пута, у крајње проблематич-ним околностима, на земљи.

### Рајна дејства 1992.

У току пролећа 1992. године, два месеца се део ескадриле налазио на аеродрому Удбина, где је сменио на дужности 105. авијацијски пук-који је по-вучен у Подгорицу и касније расформи-ран. Прва група је стигла са шест авио-на, а онда су се неки пилоти мењали ка-ко је време пролазило. Одатле је еска-дрила требало да дејствује као подршка снагама ЈНА око Купреса. Иако су пот-пуно припремљени били на овом аеро-дрому, није дошло до њихове употребе, нити до борбених дејстава. У овом пери-оду у ескадрилу ће стићи и неки Галебо-ви Г-4 из 249. ескадриле која је тамо ба-зирала и била расформирана почетком априла. Повратак на аеродром Батајни-ца, 15. априла, био је праћен српским песмама а многи пилоти су носили сим-боле крајишке и српске војске. И визу-елно била је то Прва српска ескадрила!

Средином марта после одласка потпуковника Марковића на лечење, вршилац дужности команданта ескадри-ле преузима његов заменик, мајор. По-што је ствар третирана као привремена, њему није додељен заменик, па је мајор морао самостално да води ескадрилу у току нових борбених дејстава. Али, и ка-сније када је требало прикупљати авионе из јединица, организовати прихват пилота и њихових породица из отцепљених репу-блика, како каже и то је био један од ви-дова опструкције рада ескадриле.

Поновна борбена дејства била су паралелно са хрватском инвазијом на Босну и Херцеговину у ноћи 26/27. мар-

**ОБРАНА**

**Пилот Жељко Парађина,  
добитник Ордена за храброст**

**СВАКОМ  
ПРЕМА  
ЗАСЛУГАМА**

Сва одликовања, напредна  
унапређења и остала признања  
треба да остави за крај рата,  
када трезвено и на основу  
чињеница ваља прогледати учинак  
сваког појединца — сматра пилот  
Жељко Парађина

Пилоти из колектива потпуковника Же-  
љко Марковића приликом одласка са  
устанком у земљу у јуни прошле  
године. У време када су извршавали своје  
редовне летачке задатке из југословенском  
вају, који су увек сматрали независном, хр-  
ватској борбеном су ни кад, без икаквог по-  
вода, пуцали из свих оруђа. Иако су летели,  
у подмуклом и необразложеном рату, били  
скопчани са великим ризицима, пилоти су  
храбро извршавали све своје задатке. Нису  
предели ни од којих атака са готово цело-  
купном простору администрације Хрват-  
ске, ни овег када су устали, уз помоћ десет-  
тера и белогривских пилотима, објавили  
највеће авионе, а пилоте, после пробојања,  
извадили немиђеном мастретрици-  
ма. Са задатка су се, наредно, враћали у  
иностранство летелицама. Али су све те-  
сложне провешли крајње професионално,  
захваљујући чему су данас још и младићи  
колектив него што су то били на почетку  
сукоба.

— Тако је разумети када те неко у  
мирнодопским условима и из територије  
сопствене земље, из чиста мира и без ика-  
ког разлога, хапси јаким затвором с наме-  
ром да те ухвати — држи Жељко Парађина,  
пилот који је, на изузетно залагање и не-  
повуљну храброст у досадашњим сукобима,  
одликован Орденом за храброст. — Говори-  
ма се спрема да од неких противника са  
стране, ако треба и животом, одбраниш  
свој мост, болницу, млизу, реку, пр-  
кићу. Сада, обједином, тај противник је  
твој хрв, твој јерек, твој аер, твој кон-  
стија или рођак, само што је он, за разлику

**ЛИКОВИ РАТНИКА**

од тебе, каснијас мржњом и желим да  
унашћаванем свих оних који не мисле као  
он. Хтео је тако мржати да прихватиш не-  
милостиву ситуацију, да срцем и оружјем бр-  
зине не само достојанство и српског чвст  
већ и све људе добре воље који желе да сво-  
ју велику подижу и кадитаву у миру.

— Добио сам Орден за храброст како  
сматрам — наставља Парађина — да га ни-  
чим посебним нећам заслужити. Заслужоу га  
је сваки пилот у нашој јединици. Сви смо  
као један одлучни и спремни да се боримо и  
то било коју нашу сународника, акистама  
фашизма и да нашој и свој другој вели вра-  
тимо мир и дејствовај како су имали до из-  
бијана пољне у Хрватској. Ситуација, у ко-  
ју смо против своје воље увучени, отворила  
нам је очи. Не само да смо сада борбени  
способнији, већ су наши редови много на-  
стрији од кукавица и издајника, иако, по-  
мом мислимо. Армија још није потпуно оисти-  
ла своје редове. Часно је да сви они који до

**Пилоти Јанковић Марковић и  
Жељко Парађина**



сада нису имале најбоља решења, да ли зато  
што су неспособни или кукавици, без обри-  
ра на чим, вољели или невољели упрети-  
љивост, наусте наше редове. Нека остану  
они који желе и вољу да се боре, способни  
команданти и неспособни борци. Прем  
познатици, а мање храбри, отиш је про-  
шло. Убуђење ће зала да вршну својом од-  
носу. Када то кљем, мислим, пре свега, и  
па не тако мекс жртва који смо понели од  
Словенце до данас, а, којој ми је доста,  
најдани командант није спавео због не-  
способности.

Када је реч о признањима, па и о мом  
ордену, мислим да би сва одликовања, на-  
редна унапређења и друга признања тре-  
ба да остави за крај рата. Тада би трезвено  
и на основу чињеница ваљало установити  
уникал својко појединца. Наградба и на-  
одликовања би, свакако, добио оно што су  
заслужили, с тим што би се ипак и пре-  
мислом морали проврати и сви они који су  
били у прелазу, а нису још озбиљно коли-  
кале од наше очекивања. Реци, сваком пре-  
ма заслугама, а што је ниш и положај авио-  
и одговорност би морали бити важа. Али не  
као до сада да се одговорност само конста-  
тује на папиру, већ и да се предузму свр-  
ствене мере.

С. Недељковић

та када су њихове снаге напредујући на правцу Босански Брод-Дервента упале у село Сијековац и масакрирале затечено српско становништво у њему. Већ сутрадан Курјаци су дејствовали по њиховим снагама у овом реону и у реону Дервенте. Касније, како се рат ширио на овом простору, Курјаци су добијали задатке да деј-ствују у реону Дервенте, Кладња, Тузле, Оџака, Хаџића, Сарајева. Посебан зада-так био је дејство по скелским прелазима, које су хрватске снаге користиле за пребацивање у Босну. Оно што је био проблем, а који су Курјаци који су открили на лицу места је да су се скеле назад на хрватску страну враћале са цивилима. То је посебно отежавало борбена дејства. И у овом периоду борбених дејстава, било је примера садејства са ловцима из 204. пука, или ситуација када су Курјаци обе-лежавали циљеве за ловце који су долазили затим. Један од задатака ескадриле у Босни, у току ратних месеци пролећа 1992. године, био је пратња конвоја ЈНА ко-ји су се повлачили до својих нових одредишта. Тако је ескадрила пратила конвоје опреме евакуисане из фабрике Соко у Мостару, и саме ваздухопловне базе. Авио-ни су летели над колонама које су ишле друмовима источне Босне ка Србији. је-дан од последњих борбених летова над Босном извела су двојица Курјака, који су се 15. маја нашли над самом Тузлом из ваздуха посма-трајући масакр над коло-ном ЈНА која се повлачила из те вароши. Иако су тра-жили да дејствују, из разло-га нејасности догађаја на тлу им је наређено да се врате у базу.

У то време, ескадри-ла је изгубила још један авион. Наиме, на једном од Јастребова 252. ескадриле, оборен је потпуковник Ра-дислав Мориц, који је рани-је повремено долазио у еска-дрилу да лети, а сада је као командир 238. ескадриле у Бања Луци, узео једног Јастреба и са њим је требало прелтеи на свој аеродром. Као што је то била устаљена пракса био је да обиђе породицу у Београду. Те но-ћи дуго је читао некакав илустровани магазин, који је преносио некакве негатив-не оцене о раду ваздухопловства. Заспавши сам, као никад до тада, ујутро је до-шао у ескадрилу. Уобичајене су биле његове шале и псовке. Сада је био озбиљан и само је псовао. Био је код заступника командира ескадриле, који му је рекао да избегава део око Босанског Брода и даље према Градишки. Улетео је и у канце-ларију, код пилота Лазе проверавао је карте, а питао је пилота Сарму за те скел-ске прелазе, по којима се тих дана дејствовало у спречавању пребацивања хрват-ских снага у Босну. Овај му је објашњавао да не иде сам и да хрватске снаге туку све што лети са њихове стране Саве, и да пошто носи наочаре неће видети одакле гађају. Не обазирјући се на ово Мориц је са кацигом под руком, сишао низ степе-нице гласно се поздрављајући са неким познатим колегама и отишао на стајанку. Тамо га је чекао „курјачки“ авион. Поручник Стари му је помогао да се веже, та-кође га упозоравајући да не „шара“ до Бања Луке. Мориц је одлетео наоружаним Јастребом. Касније тог дана, из Бања Луке су се распитивали где је, пошто авион није слетео код њих. На телевизији тих дана видела се слика неког хрватског бо-јовника који псује у моторолу поред делова авиона и откинуте људске руке. Иако су Хрвати више пута слали тела убијених на разменама, ниједно ни одговарало карактеристикама несталог пилота.

У ово време, двојица пилота муслиманске националности (Бешић и Брај-ловић) напустили су ескадрилу и отишли у „своју“ Босну. Брајловић се опростио и отишао на званичан начин. Мевлудин Бешић се једноставно није више вратио у ескадрилу. Он је прво био командант општинског штаба ТО у свом родном месту



<sup>57</sup> На нишану од Чаковица, Ревизија 92, стр. 8; Политика експрес, 25.2.1994. стр 15.



Живинице, затим командант тамошње ТО, командант 6. оперативне групе Армије БиХ на том подручју, а каније ће постати командант аеродрома у Тузли, и истакнути припадник ваздухопловства Армије БиХ. Одликован је Златним љиљаном.

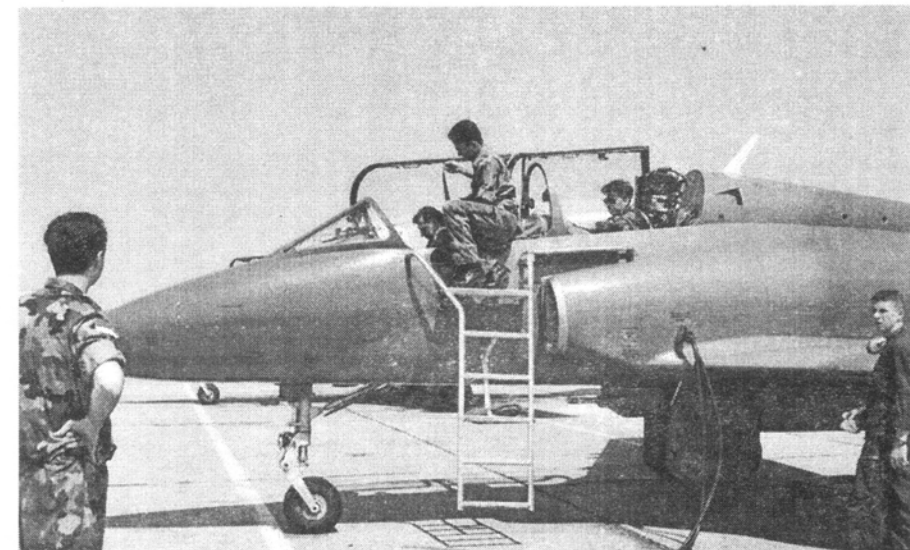
У борбеним дејствима 1991–1992. коришћени су авиони Галеб Г-4, Јастреб, и Галеб Г-2. Према неким сећањима било је pilota који су волели да раде само са бомбама, а други са невођеним ракетним зрнима. За дејства су коришћене невођене ракете типа Муња калибра 128мм, затим америчке ХВАР-овке, 2–4 бомбе типа ФАБ тежине 250 кг, или оне од по 50кг у 2–4 гроздовима по три комада, затим ПРАБ-50, ПРАБ-250, ПЛАБ-200, а на Удбини и ПЛАБ-350, ФОТАБ-100, КПТ-150, светлеће авио-бомбе САБ-100, цементне ЦАБ-50, затим различита НРЗ типа С-8–16, БР-1, С-5М, С-5К, авио-топови и митраљези и ИЦ-мамци. Према сећању техничара било је случајева када су у ескадрилу стигле неке старе бомбе, односно када су због совјетских бомби, морали да се турпијају поткрилни носачи. Авиони типа Галеб Г-4, носили су и две или четири америчке бомбе МК-82 („глатке“) и МК-82К („кочеће“) са системом за успоравање пада. По томе је ова ескадрила била јединствена у ваздухопловству, јер је ове бомбе бацала са авиона Г-4. Углавном су за њих коришћени предсеријски авиони јер су били јачи и могли су да поднесу тежину ових бомби. Са друге стране они нису носили ни топове ни носаче за друго оружје сем за бомбе. Мада је било pilota који су само летели серијске авионе са бомбама овог типа. На серијском се уз бомбе МК стављао и подвесни контејнер са топом. Лет са овим бомбама, захтевао је много зноја. Полетање је морало да буде „без флапсова“, и било је знатно дуже, а у лету Г-4 се претварао у класичног носача. Тактика је била дејствуј и бежи. Када би се откачиле бомбе, авион као да би учинио „Ух“, поскочио би мало и одједном би постао боље управљив. Од објекта дејства морало је брзо да се склања да експлозија не би наудила авиону. Уколико се не би избацила нека од бомби, и за слетање је била иста процедура. Један од Курјака вратио се у Батајницу слетевши са 4 МК-бомбе које нису хтеле да отпадне, на своју одговорност. У миру он би вероватно био кажњен. Овако, уз доста хладног зноја, остао је без покуде и без похвале. Топ на овом авиону био је стандардно коришћен, и са добрим резултатима, иако је према пилотским искуствима имао малу брзину гранате. Сваки од pilota имао је своје системе за нишањење и гађање, који су зависили од ситуације или од навике.

Тешко је утврдити борбени налет 252. лбае у 1992. години. У званичном податку за борбена дејства 1. корпуса РВ и ПВО (1992) једино за ову ескадрилу се ништа не наводи.<sup>58</sup> Пилоти кажу да им је било наређено да уписују летове, без икаквих детаља у своје књижице, као обичне летове. Операцијски дневник је био ту да се уписују борбени задаци. Тај дневник је нестао. Неки пилоти регистровани су само борбене летове „кад сукнеш бомбе“, критикујући колеге из неких јединица који су писали као борбене летове и све друге летове у рату: прелете, пробне летове и слично. Остало је сазнање да је пилот Мајк имао највише борбених летова укупно. Суштина борбених дејстава у рату била је та да су у једном периоду само Курјаци дејствовали. Знање, ентузијазам и патриотизам, био је усмерен за одбрану државе и српског народа. „Ништа више“, кажу данас многи Курјаци. Људи нису жалили себе ни по ком основу, и штета што та енергија није боље искоришћена. Водило се рачуна да се не гађају цивили. Оскудни и непроверени обавештајни подаци са терена могли су да створе много несреће. Стога се дешавало да се на циљ налеће више пута. Зато је било шест оборених и преко 30 погођених авиона. Курјаци су због тога примили страшно бремене: себе су жртвовали да не би направили неку грешку. Бирани су искусни и зналци за поједине акције, где је требало гађати прецизно.

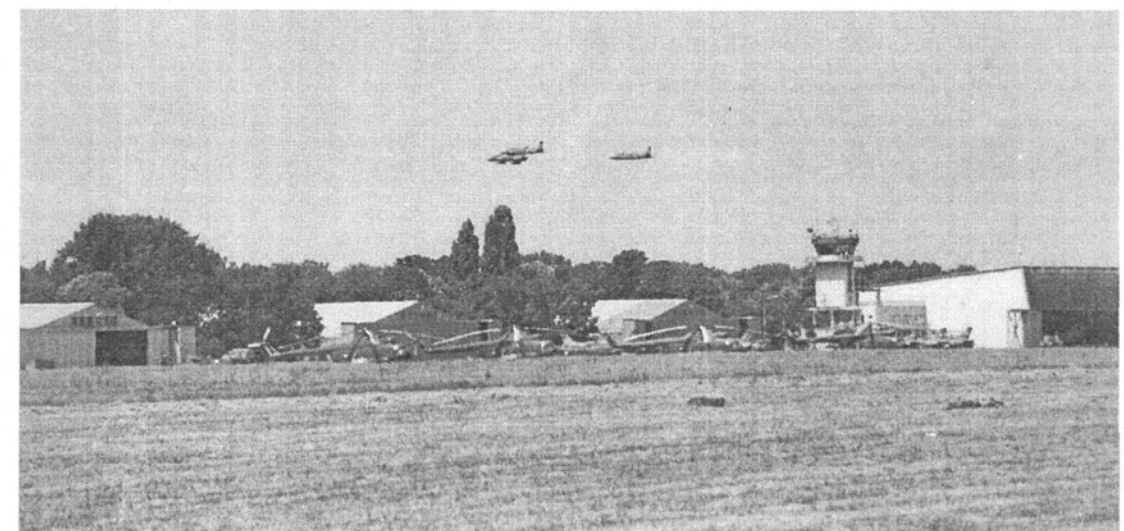
Има мишљења да је позитиван дух енергија и способност ескадриле „изманипулисана од државе“, што ће рећи од режима Слободана Милошевића и његових тајних ратних полуга.

Један од ветрана ескадриле, овако види своје колеге: „Врло храбри момци, достојанствени, прави професионалци... Хтели да одраде оно што се од њих тражило без компромиса... Изузетни... Баш прави професионалци.. Два месеца су били у рату када РВ није било у рату“.

<sup>58</sup> Музеј ЈРВ, фонд јединица РВ и ПВО, к. 25.1 ВаК, Историјат за 1992. годину.

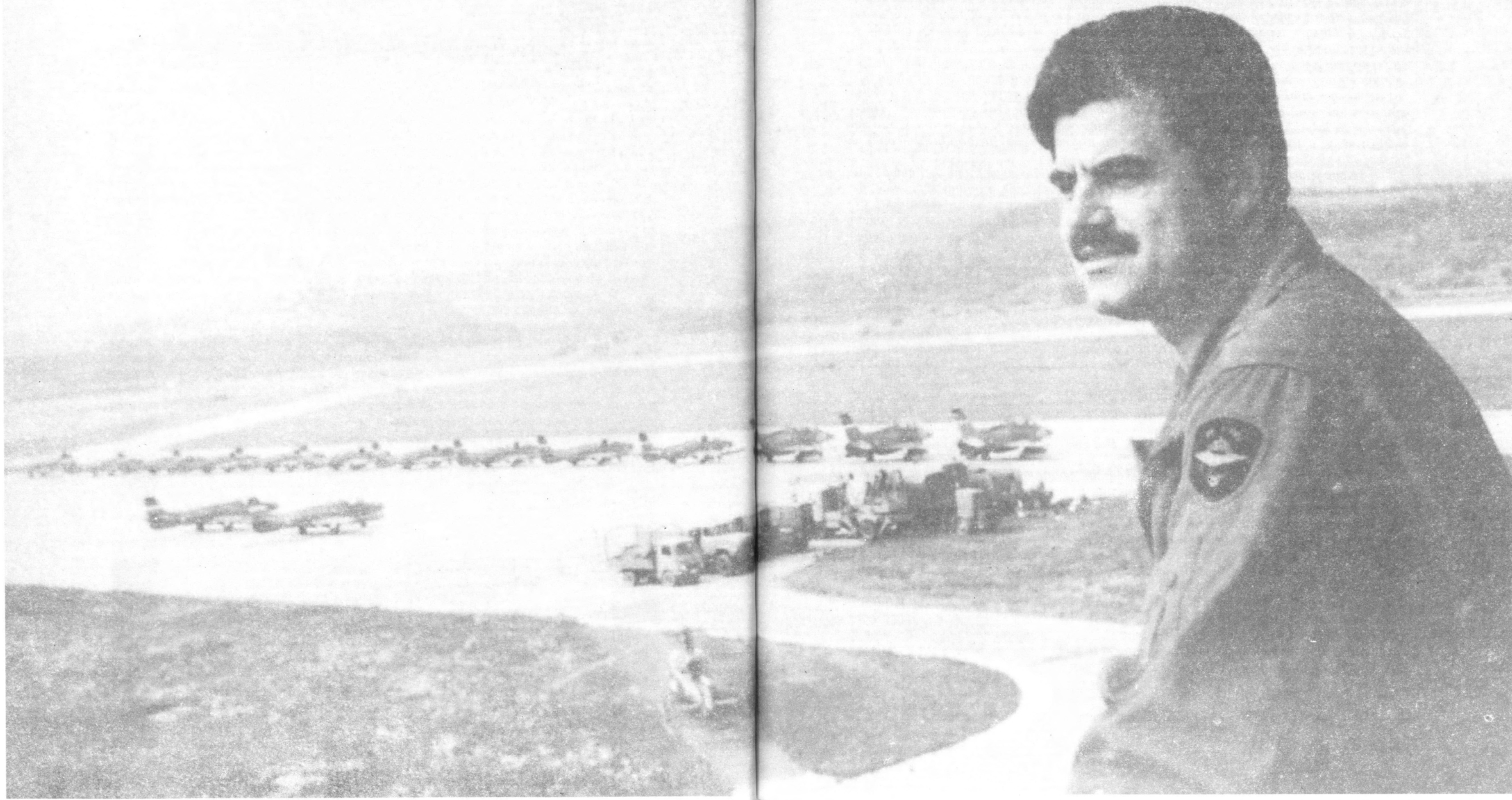


Типичан рајини изглед 252. ескадриле 1992-1993. године: пред полетњање, у акцији и повраћајак пројекте на аеродром. (фото М. Ристић)





*Слика која говори за себе: командир Живоја Марковић и авиони његове ескадриле на рајном аеродрому*





Рајни вођа Курјака, појшуконик Живоћа Марковић-Жиле, завршио је Ваздухопловну војну академију са 22. класом 1971. године. Службовао је до 1983. године у оквиру 172. ловачко-бомбардерског јука. У 525. (252.) ескадрилу прекомандован је (почетком новембра) 1983. године. У периоду 1986–1988. године био је заменик командира ескадриле, да би (у лето) 1988. године преузео команду над 252. ескадрилом. Неки саварији поилоћи сматрали су Марковића у време предрати ишиичним изданком Титоградске школе поилоћа, који се очипавао и у, како неки сматрају, посебном настију. Међушим, изузећан сшејен одговорностии према људима, шехници и јединици као целини, разуверио је и последње који су због неког разлога можи да имају и ирачак неверења... Живоћа је својим настијуом укисао могућностии за подвајања, сшварење трушца. Дух ескадриле је усађивао одмах, и брисао ирагове ирећходних ескадрила у поилоћима који су сшали у сшрој два-иет-груће. Код нећа је важила само летачка обука, а шек после је разматрао карактеристикее које су ирашле поилоће из друћих јединица. Он је сшварно био човек без пропусса у радном дану. Мимо поља, сви који су шата лешли са њим, видели су Марковићев изузећан поилоћки квалиеет, иа чак и у инсшрументаалном и ноћном летеењу, „шио није био фах погоричке школе“. Према многим поилоћима, ескадрила је имала ираву срећу шшио је шакав човек био на њеном челу, и многи сматрају да она не би имала шакав „историјски значај и развој да није било нећа“.

Када је почео рати, Живоћа се пошшуну посвешћо ескадриле, заборавивши на све. Доћајају су сломили Живоћу, видео је људе око себе, а они су му „дали срце на сшолу“. Сви. Свог командира Марковића поилоћи су следили зашо шшио су шакко хшели и зашо шшио им је он имоновао. Понекада шврдоглав, али за ирави циљ. Био је шо официр који је у шоку дејсшава много обавеза иреузимао на себе, иа су и дрући пог нећовим ипримером шо чинили. Он је сагоревао у брићама и за друће који су шо по формацији морали да чине. Преузео је на себе обавезу да ршава и оно шшио је било нерешиво. Секирао се ако би га неко изневерио и иражио је у себи трешку. По шшоме се он разликовао од мноћих команданаћа. Нећове сшарије колеге сматрају га „достиа емойтивно-одговорним“ човеком. Официром и командиром који је сваку одговорност иримао исувиие емойтивно, шшио га је веровашно догаћно шрошило. Такође, и човеком са дозом позишшне амбиције, шшио је у време рата када се шшешко бреме разних задатака сручило на све људе у ескадрили, мошло чесшо да га доведе у незахвални пологај. После једног достиа комшикованоћ лета, који је од нећа сшварило „пола човека“ он није више летео на борбеним задацима и нико му, наравно, није замерао од колега. Он је поштао свемислећи организашор дејсшава ескадриле, и нећова каниеларија била је центар одакле се руководило дејсшвима. Није ни чудо шшио је био моћућа мети разних.

Око 10–15. марта 1992. године Живоћа Марковић се разболео од шшанствене болесши. После ирве жалбе докторки на аеродрому, хшшо је одведен на ВМА. После пола године безушешноћ лечења, командир Марковић се 11. сештембра 1992. године иреслио у небеску Србију. Мисшерију нећове смрши шојачала је неушврћена дијагноза, болесши не шшиичне за ваздухопловце чије се здравље будно и дешашно ираши кроз каријеру. Сумњу жош више јача чињеница да је од истих симшшшима касније умро и засшавник Наранцић Бошко-једини из РВ са дијагнозом шее болесши, као и да је засшавник Жуна који је био шеф каниеларије и Марковићев кућни ириашељ и комишја извршио самоубисшво. Да ли је у ишианњу убисшво или изненадна болесш, сшрес, рашна исихоза, шшек овај одлазак челноћ Курјака до данас ироизводи дискусије међу ваздухопловцима, као и ишианење у коме би се иравцу развијала нећова каријера и уошшше да ли би се много од нећа шшшне ираксе сломило о нећов лични иншегришшш.

Престанак рата значео је својеврстан „пад“ активности и специфичне борбене тензије у њеном саставу. По завршетку рата, августа 1992. године, 252. лбае „Курјаци са ушћа“ улази у састав 204. авијацијске бригаде (1992–1994).

### Прва и друћа српска ескадрила

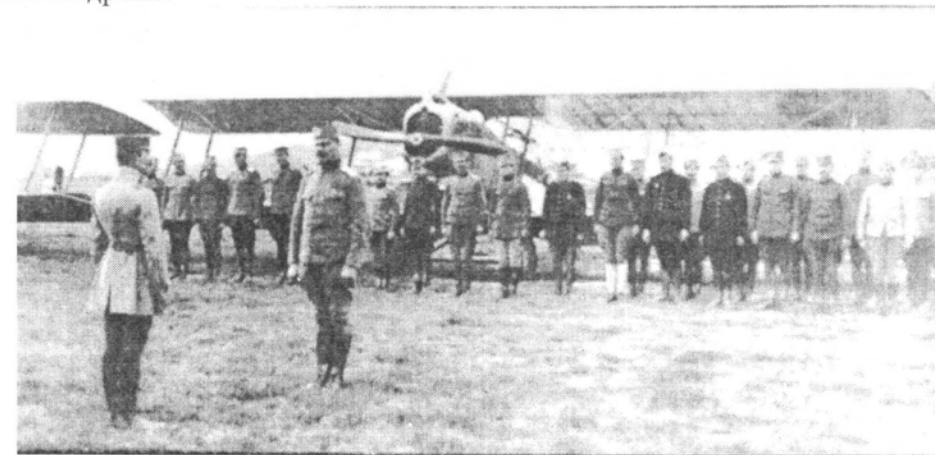
Почетком 1918. године, у току борби на Солунском фронту створили су се услови за претварање дотадашњих мешовитих француско-српских ескадрила у чисто српске ескадриле. Овим је остварена жеља Врховне команде да се на солунском фронту, војно ваздухопловство Краљевине Србије што више оспособи да даљи самосталан развој. Дана 17. јануара 1918. начелник штаба Врховне команде донео је следећу одлуку:

*По решењу Париске конференције од марта 1916, Французи нам имају даћи комшлетне ескадриле са својим особљем. Пшшње о авијашшчком машеријалу жош није раишшићено и за сада се истии има сматрати као фрциуски. Према шшоме, а с обзиром на остшале ирилике у којима се налазимо, као и да бисмо мошли посшшшши шшо бољи усшех и на овом пољу и сшвориши добар основ за нашу будућу авијашшску, нарећујем: да команданти аерошланске ескадре, сшоразумно са шефом Српске авијашшке, наше особље посшшшено ирикуши и трушшше у две армиске ескадриле, једну код Прве а друћу код друће армије, да би се шшо боље омоћушило командовање, уошшребма и снабдевање...*

На бази овог наређења одмах је почело стварање Прве српске ескадриле на летелишту Ветеркоп, која је до даљег носила француски бројни назив 521 и била је наоружана авионима типа AP 1 и Непор 24. Француско људство је повучено у друге јединице. Током маја и јуна, на исти начин француско-српска ескадрила 525, у Врбени преформирана је у Другу српску ескадрилу, а затим је у јулу постала оперативна. Обе ескадриле су у периоду пред пробој Солунског фронта базирале на аеродрому Ветеркоп, преоружане на нове типове авиона и учествовале у борбеним дејствима до краја рата пратећи српске армије у походу у Отацбину. Ескадриле 521 и 525 биле су основ за даљи мирнодопски развој војног ваздухопловства Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца.

Ратни пут ескадриле Курјаци са ушћа, учинио је да се они са правом позивају на традиције ових ескадрила, а сасвим је случајна историјска паралела истих бројних ознака српске ескадриле са Солунског фронта и Тренажне ескадриле потоњих Курјака са ушћа.

Седамнаестог јануара 1993. године организована је у Дому бардова и прва прослава датума формирања Прве српске ескадриле 1916. године, у време Првог светског рата. Седамнаести јануар обележаван је потом неформално сваке године. Одлуком министра одбране од 24. децембра 2003. овај датум званично је одобрен за Дан ескадриле.





После рата постепено, почео је постепено одлазак Курјака-ратника из ескадриле. Први су прилику за прелазак на транспортну авијацију добили пилоти који су обарани, маја 1992. године. Тројица оборених и још један пилот отишли су у суседну 675. трае. Касније, у истој години, неколико старијих Курјака, добиће места у команди новоформираног Ваздухопловног корпуса. Код ратника ескадриле осећао се утисак да одлазак није природан. Пилоти ратне генерације Курјака наставили су другарство и после постепеног разиласка из ескадриле, другујући, окупљајући се, кумујући једни другима и преносећи борбеност на младе колеге, који су долазили у јединицу и бивали задојени херојском, ратном причом Курјака са ушћа.

У периоду од августа 1992. до септембра 1993. године, ескадрилом је командовао Миљко Стефановић. У овом периоду долазе и нови пилоти, посебно из ескадрила које су дошле из већ бивших република СФРЈ, и чије су ескадриле биле расформиране. Ескадрила је била преоружана комплетно на Галеб Г-4, којих је било 17 у употреби тада, а на овај тип су преобучавани и стари и нови пилоти који су летели Јастреба. Поред Супер Галебова, било је и 12 Јастребова и 14 Галебова, као и неколико Крагуја и Утви 66. Командир ескадриле, Стефановић, се сећа да је највећи број који је ескадрила имала био 57 авиона! Овако велики број авиона прикупљених у 252. лбае, последица је повлачења ваздухопловне технике из јединица или завода из отцепљених република. Неки авиони налазили су се у Ковину и Сомбору, јер у пренатрпној Батајници није било места за паркирање свих ових машина. Понекад су авиони пребацивани директно у Ковин, поготово ако је била реч о оштећеним или поквареним примерцима. Тако је током повлачења ЈНА из Мостара, пилот Марјановић прелетео оштећени НЈ-21, са којим је раније његов класни друг Глишић ударио о површину мора и одбио се. Авион није дочекао ремонт, већ је тако без тип-танкова, са изломљеним трупом прелетео до Ковина. Овако велики број авиона дозвољавао је да се борбеној обуци приђе растерећено и да пилоти лете у великом броју. За команду ескадриле и ваздухопловну техничку чету, био је то велики проблем јер је овако велики број авиона требало одржавати, и на тим аеродромима где није било сталних оперативних јединица. Организовање и превоз екипа техничара, редовно одржавање, запуштање мотора по редовној процедури, набавке резервних делова и другог материјала.



Повлачењем разноврсне технике из других јединица у ескадрилу су ситигли и двоседи Јастребови. Овде авион 23507 на ситијанци батајничког аеродрома. (фото М. Мишевић)



Пилоти 252. ескадриле 1993. године (фото М. Ристић)



Време 204. авијацијске бригаде: Курјаки заједно са ловцима и извиђачима

Права срећа је била што је и ваздухопловно-технички кадар био искусан, савестан и високо оспособљен, па су ова напрезања издржавана уз максимално ангажовање свих.

Укључивање ескадриле у 204. авијацијску бригаду, августа 1992, која је настала преформирањем 204. ловачког пука, чијим двама ловачким ескадрилама (126, 127) су додате 252. лбае и 352. извиђачка ескадрила, донео је период заједничког рада са ловачком авијацијом. За неке од летача ово је био неприродан спој, јер су сматрали да елови и Курјаки тешко могу да срасту у једно. Ипак, ова формација је била специфичан послератни изданак тог времена. Захваљујући приличној слободи око планирања летења, на нивоу бригаде организоване су заједничке вежбе ловачких и 252. ескадриле. Увежбавано је садејство ловаца и ловаца-бомбардера у разним нападачким мисијама, а које је неколико пута у рату 1991. и остваривано. Вежбе су биле такве да је у лету три тројке Галебова пратио би по пар Мигова 29 са стране. Сценарио ових вежби би могао да се илуструје овако: 127. ескадрила са Миговима 29, под командом Мирчете Јокановића кретала би из Ниша, а 252. ескадрила са Поникве, направљен би био заједнички излаз и сусретање. Онда би се формирао јединствени поредак са, на пример 11 двадесетдеветки и 14-15 Г-4. Формирана би била ударна група коју би сачињавали авиони обе ескадриле, и која је летела на малој висини до Панчева, где би био фиктивни циљ-аеродром. Ту би се формација делила и Курјаки би нападали циљ, а двадесетдеветке би се упуштале у ваздушну борбу са браниоцима, које су играли пилоти 126. ескадриле на Миговима 21бис. Овај сценарио је уиграван у више оваквих заједничких вежби. Тако да је на команда бригаде са командирима ескадрила организовала вежбе где је летело и до 40 авиона свакако заузима значајну пажњу, када се упореди каснија или ранија пракса. Наиме, ратна психоза није престајала. Није било јасно да ли ће се поново ратовати против Хрватске, или у Босни, а чули су се и позиви за бомбардовање Србије у међународној јавности. У ово време ескадрила достиже свој максимум из борбене обуке и спремности, што се тиче пилота ратне генерације Курјака, и што се тиче ваздухопловног материјала. Ако се изузме један случај без икаквих последица, када је једна птица ударила у авион који је летео у току снимања прилога и спота о ескадрили, постигнута је стопостотна безбедност летења. Такође, није на одмет истаћи да је у њој било 15 пилота по чину мајора! Сходно неким идејама командира Стефановића, уведено је неколико новости у летачкој обуци. Он је био инспирисан праксом цивилне авијације и форсирао је енглески језик у употреби у летењу, сматрајући да је то нужност у ваздушној комуникацији са контролом лета.



Чак и бројеви „Војске“ са текстовима о Курјацима отворено потврђују њихово нерасположење после ратних операција, изражавано и јавно 1993. године: „не могу да схватим да се у многим областима војниковања и даље ради и мисли на стари начин. Огорчени су, веле, због тога што су за оне који су у рату и невољи исказали свој људски и патриотизам и оданост отаџбини, данас нема пара ни за обичан мокри чвор или ицаћу воду, што су, више од половине а за велике паре, подстианари по агајтир-аним београдским гаражама, што посла за њихове ствари једноставно нема... Код њих није било ванредних унапређења, медала и одликовања. С друге стране, појединци који су рат преживели у иштучама и удобним канцеларијама данас уживају све оно о чему они само маштају.

„Не можемо осити само неми посматрачи док на одговорна места долазе неки људи који су се, док смо ми крварили, бавили неким својим личним проблемима“ каже пилот Живица Трифуњагић. „Када смо проиив таквих дигли глас, речено нам је да су учињене одређене кадровске грешке и да ће бити брзо оиклоњене. Време пролази, ти исти људи и даље раде одговорне послове, а ми сами себе „возамо“, ишчекујући да се реше некакве правне заклошце.“

„Крајње време је да се ова држава за коју смо увек били спреми и на највеће жртве изјасни да ли јој треба војска или не, јер и ми имамо свој ресурс и границу издржљивости, истиче пилот Зоран Ситарчевић, један од војева коме је ушаки пројектил прекинуо борбени лет. Мислим да смо на најбољи могућ начин оиравдали своје постојање и да смо достигли максималан ниво борбене особљености, Нема задатка који нећемо и не можемо да извршимо. Због свега тога ми више не желимо такве односе у Војсци Југославије у којима ће, на пример, кувари, конобари и секретарице да имају више ушцаја од командира ескадриле. Држава мора коначно да сине иза нас...“ Најушцајући њихов колектив присеи се да је неко једном усврдио како и преирана а неузвраћена љубав може некада да прерасте у мржњу. Ценимо, што да се сасвим озбиљно преба позабави речима командира Курјака са ушца мајора пилота Миљка Стефановића који је, иштцајући се ко му је и због чега пре народом скинуо униформу... јер како рече, своје авијачарске униформе најошлене сиресовима и знојем у проиеклим сукобима уишце се не сиду. Нека се сиду они којима је годинама служила као декор и средиво за осиваривање личних иштереса“<sup>1</sup>

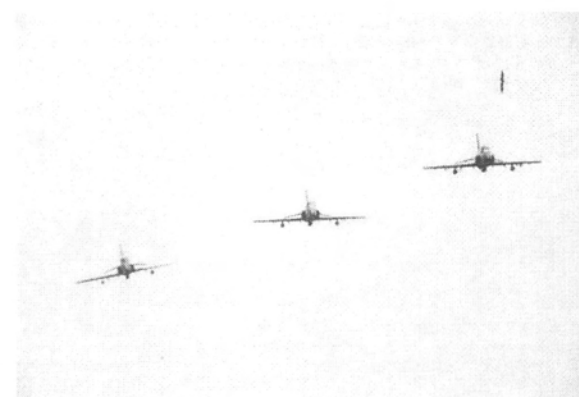


Типичан изглед станице 1992-1993. године. Виде се авиони са бројевима 740, 739 и 744. (фото М. Миневски)

<sup>1</sup> Ловачко-бомбардерска јединица РВ и ПВО мајора Миљка Стефановића, Курјаци са Ушца, Војска 15. 7. 1993.



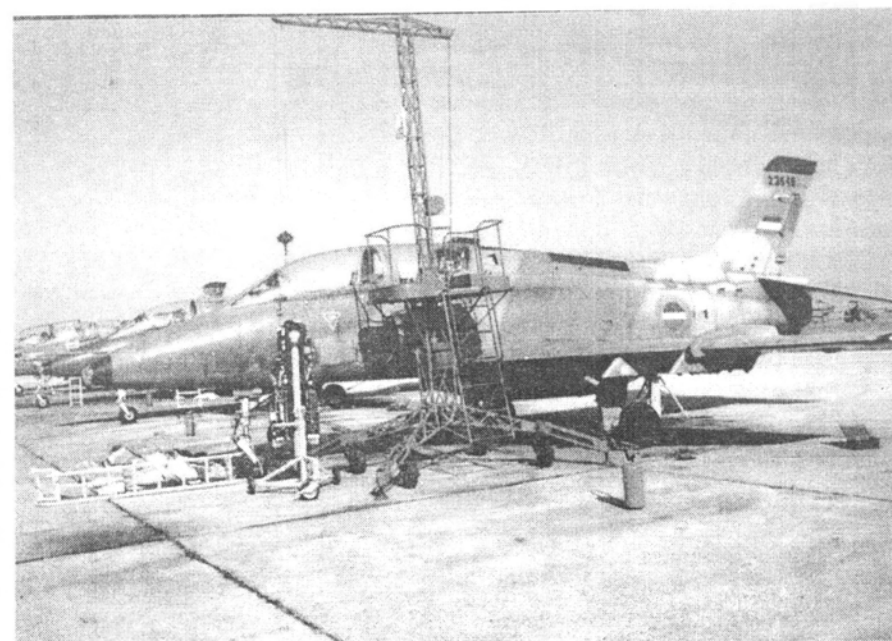
Припрема за лет под будним оком командира мајора Стефановића (фото М. Ристић)



Инцидент на снимању сине ескадриле: лево рода се приближава ироји Галебова. десно пилот Живица Трифуњагић у чији је авион ина рода ударила, позира по слепању са ошће-ним авионом (фото М. Ристић)







После Миљка Стефановића, командант ескадриле био је мајор Бране Мајкић, а потом фебруара 1994. заменик, а затим, пошто је Мајкић написао молбу за престанак активне службе, заступник команданта постаје Ненад Нићифоровић. Он на то место стиже из команде 204. бригаде као најстарији пилот по класи. Претходно, јануара 1994. године, тадашњи заменик командира ескадриле Трифуњагић имао је удес на једном од Галебова-тегљача. Он је у реону Кумана закачио у бришућем лету далековод, после чега је уследило искакање и пилота и механичара-летача који се спремао за пензију. Тај инцидент учинио је да дође до његове смена и постављења новог заменика командира.

У то време већ је био евидентан проблем горива. То је водило до редуковања обуке кроз смањени налет који је одобран. Ради упоређења ваља истаћи да је раније било одобрано и 100 сати годишње по пилоту. Пад налета по пилоту већ је био евидентан 1993. године, када се просечно летело 50–60 сати. Следеће 1994. године одобрено је и до четири пута мање налета по пилоту, тако да је свако могао да има око 40 сати лета, што је остао просек у ескадрили до краја 1997. године. У тим условима био је велики напор одржати потребну борбену готовост, поготово јер је у ово време почео прилив млађих пилота у ескадрилу. Тонажа испорученог горива одобрана је по недељним квотама, а за месец не више од 100 тона горива, што је омогућавало око 100 сати лета месечно за све пилоте. Када се зна да је било преко тридесет пилота, то је свако у просеку свако могао да има до три сата месечно налета, а око 30 годишње. Ипак, у овом периоду истрајавало се на тренажи и борбеној обуци колико је год то могло да буде учињено. Иако је ескадрила имала Г-4 као основни авион још увек су на списку авиона ескадриле били Јастребови и Галебови у Ковину, Крагуји, и они са Брника и они које су касније Курјаци прелетели из Подгорице, коначно и Утве, сви на Батајници, а једно време и АН-2 и два Крагуја која су летела са једног аеродрома у унутрашњости. Све у свему у време Нићифоровићевог заступниковања било је преко 60 авиона на задужењу у ескадрили.

Јуна 1994. године на место команданта дошао је први човек „са стране“, пробни пилот на Г-4 у ВОЦ-у, Срђан Цимбаљевић. Од августа 1994. године, ескадрила излази из састава 204. авијацијске бригаде и препотчињава се 98. авијацијској бригади (од 1997. 98. ловачко-бомбардерском пуку), чија је команда у Лађевцима.

#### Командни састав ескадриле 1994–1997 у оквиру 98. бригаде:

командант Срђан Цимбаљевић (1994–1995), (иако је уредно примио и предао команду над ескадрилом поштомаркица Марјановић се не води у документацији као командант ескадриле у другој половини 1995), Михаило Јордачевић (јануар 1996 - септембар 1997), Драган Тодоровић (септембар 1997-)

заменик: Зоран Марјановић (1994–1995), Бранислав Ећимовић (1996–1997)

помоћник за опште послове и обуку: Зоран Глишић (1994–1996), Љубодраг Срејковић (1996), Зоран Сјарчевић (1996–1997)

помоћник за навигацију: Живица Трифуњагић (1994–1996) Душан Сивојановић (1996), Звонимир Сјанковић (1997)

помоћник за збр: Рајко Божић (1994–1997)

помоћник за рид и информ.: Жељко Павлек (1994–1996), Горан Ђуровић (1996), Душко Вергаи (1997), Бранислав Зоркић (1997)

1. ао- Јордачевић (1994–1996), Љ. Лазич (1996–1997), Никићковић (1997)

2. ао- Ећимовић (1994–1996) Вергаи (1996), Сјанковић (1997), Бандић (1997)

3. ао- Виденовић (1994–1997)

4. ао- Вергаи (1994–1996), Сјанковић (1996) ово одељење укинуто у формацији из 1997. али описано незванично

вић- Хајдуковић (1994–1995)



Ескадрила је узела учешћа на две зту (од којих једна *Пролеће 95*), на ескадрилској тв, бојевом гађању у току марта. И то све без икаквих удеса или катастрофа.

Овај период доне је са собом многа искушења за припаднике ескадриле. Стамбена ситуација је била катастрофална, због малих плата радило се на допунским пословима поподне ради одржавања голе егзистенције. Многе старешине су на текућим рачунима имали негативан салдо. Лутања у изградњи морала, низак рејтинг угледа војске, безидејност основа и рат који се водио у завичајима неких припадника били су отежавајући фактори у извођењу свакодневних активности, како је оценила команда бригаде 1994. године.<sup>2</sup>

У току 1995, и то у време хрватске агресије на Републику Српску Крајину, Цимбаљевићево здравствено стање се погоршало. По том, он је био повучен из ескадриле у команду корпуса, а затим на лечење. Иако је званично примио ескадрилу, мајор Марјановић није озваничен те јесени за команданта ескадриле. Јануара 1996. ескадрилу преузима мајор Јордачевић, раније пилот 105. пука. У току краткотрајног ишчекивања шта ће се десити на граници према остатку Републике Српске Крајине на коју је Хрватска извршила агресију 4. августа 1995. ескадрила је стављена у приправност. Појавили су се у ескадрили и стари Курјаци, а кацигама под пазухом, чекајући тренутак за акцију.

Неки Курјаци, сматрају да је специфична атмосфера ослона на Животу Марковића, а затим и околности које су касније уследиле, учинила да нико од Курјака не ступи на место командира/команданта ескадриле. Тако су Курјаци почели да се на овај или онај начин разилазе по командама корпуса, школама или да одлазе ван Војске. За две године, „језгро“ се разишло. Нови људи су командовали ескадрилом, долазили су нови пилоти из других јединица. Интересантно је ипак, да се пелцер Курјака ипак, прихватио и да су генерације млађих пилота, врло брзо прихватале традицију и усвајале понашање Курјака, инсистирали на окупљању и одржавању борбеног духа старијих.

У току 1992–1994. године, авиони типа Јастреб полако одлазе у пензију. Задњи контингенти пребачени су у Ковин, тако да је ескадрила остала наоружана авионима типа Г-4. Неки од ових дошли су из ескадриле 172. бригаде, па их је ту и тамо било и са ознакама њене 249. ескадриле на трупу. У 1996. години. ескадрила располаже са 10 авиона Галеб Г-4/Н-62/ и 5 авиона Галеб Г-4/Н-62Т/.



*Припрема мейна пийија ПРМ-200, са којима се летило на бојева гађања од групе њоловине осамдесетих година*



*Ескадрила је узела учешћа и у великом пребацивању авиона из оперативне употребе у Музеј југословенског ваздухопловства на Сурчину. Југославија је на смањење била обавезна по одредбама Дејтонског споразума 1995. (фото А. Рагић)*

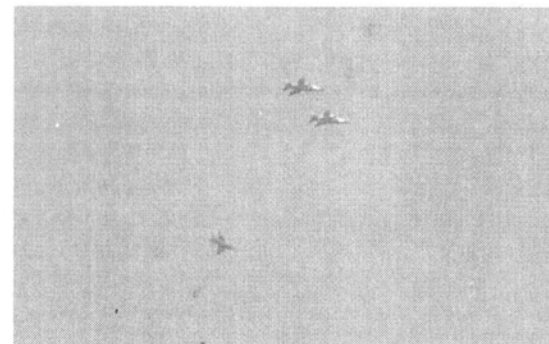
<sup>2</sup> Музеј ЈРВ, фонд јединица РВ и ПВО, к. 33 Историјат за 98. абр 1994. године

Са овим авионима ескадрила учествује на следећим вежбама у првој половини 1996. године: *Извор, Јасиребац и Пролеће*, док у 1997. години увежбава дејство по аеродромима у саставу ескадриле (8. април) и на вежбама *Милановац* (22. мај) и *Дунав* (22. јун)<sup>3</sup>



*Челни авион њредсерије 23601 и данас се користи за вучу мейна у ескадрили. Ињтересанан је најиис ИР (испјраживање и развој) и знак ескадриле. (фото А. Рагић)*

У склопу стандардизације опреме ескадрила од 1996. почиње са постепеном припремом за преоружања на авион Орао. Од септембра 1997. у ескадрилу стижу авиони типа Орао, који су повучени из наоружања 242. ескадриле 172. авио-бригаде у Голубовцима. Обрнуто, сем авиона за вучу мета, и три обична Г-4, ескадрила своје Г-4, прослеђује у 172. бригаду. Са новим авионима стиже и нови командант мајор Тодоровић, и девет пилота из 242. ескадриле (Тодоровић, Жели, Никитовић, Бандић, Ристић, Анђелковић, Ђурђановић, Крстић, Вујчић), од којих ће неколико преузети дужности командира одељења, а касније неколико из 241. ескадриле (Зоркић, Крнета), да би ојачали строј. Примопредаја технике није ишла планираном динамиком а прелети су вршени појединачно, остало је забележено у документима. Мада се пилоти сећају да су Орлове из 242. ескадриле прелетели поменути пилоти на челу са самим командантом ВаК-а генералом Граховцем, који је био на челу строја. Уосталом чија је и била идеја да се изврши ово преоружање. Ескадрила је у том тренутку имала укупно девет једноседа Ј-22 и шест двоседа НЈ-22, пет Н-62Т, три Н-62, и једну Утву 75 /В-53/.



*Лево: прелет авиона Орао из састава 242. ескадриле за 252. ескадрилу у Бајтајници, септембар 1997. Десно: пилоти 242. ескадриле њо слећању на аеродром Бајтајница: њодборички Орлови њосијају Курјаци са ушћа.*

<sup>3</sup> Музеј ЈРВ, фонд јединица РВ и ПВО, к. 33 Историјат за 98. абр 1996. године.



Касније број је варирао, због уобичајених проблема, а неки авиони су послати у састав ВРС, за замену њихових авиона које је ремонтвао завод Мома Станојловић. Проблеми који су иначе пратили преобуке свих ескадрила на тип Орао у РВ, и сада су или видљиви: недостајало је двоседа, исправност је била ниска и код двоседа и једносседа, ресурс је био недовољан и недостајали су и резервни делови. И сама преобука није била јасно дефинисана кроз папире, па су командант и заменик имали доста проблема око папирологије у току прве етапе преобуке. Још пре примопредаје, започела је преобука: теоретски део за припаднике втч 252. ескадриле у Школском центру, у периоду од 27. августа до 16. септембра, а практично за први степен одржавања до краја септембра 1997. За преобуку на Ј-22 одређено је 16 пилота, како се наводи у документацији.<sup>4</sup> Претходно је направљена селекција пилота ко ће летети нови тип, а ко остати на Г-4. Први информативни летови старијих Курјака на Орловима изведени су већ после 20. септембра 1997. године. Ова преобука је дочекана код многих у ескадрили са ентузијазмом. Техничка учионица је добро одрађена, а са еланом је започето летење. Како каже један од пилота у тим данима „сви су били на стајанци“.

Сам авион иако је са земаљске стране још увек остао неизбрушен и са техничким проблемима, у ваздуху је поуздан и пилоти воле да лете са њим. За техничаре био је то двоструки посао: јер Орао има два мотора и више електронике- тако да специсти имају више проблема него механичари. Ипак, преобука која се одвијала у школском центру, није била проблем. Штавише, у втч је било неколико техничара који су у претходној служби одржавали овај авион. Преобуку су Курјацама давали млађи пилоти са Орлова из 172. бригаде, па је било случајева да преобуку старијим пилотима са и по хиљаду сати налета дају преобуку млађи пилоти, а било је пилота 252. ескадриле који су одраније летели Орла (Станковић у Церкљу и Хајдер на извиђачима), који су се одмах укључили у летење. После пола године ентузијазма уследио је нагли пад у темпу преобуке. Прво се неко време није летело због припрема аеродрома за традиционални, и испашће последњи велики митинг РВ и ПВО маја 1998. године. На овом великом и митингу названом *Бајрајница 98*, пилот Орла, капетан прве класе Саша Никитовић, надахнутим и бриљантним пилотирањем приказао је тај авион и новом светлу, достојно репрезентујући своју јединицу, писала је *Војска* у то време. За лет на аеромитингу иначе су били одређени пилоти Никитовић и Бандић, који су се припремали за програм у поподневним часовима. Они су увежбали две шеме наступа: једну за повољне и једну за лоше метео услове. Сам Никитовић је тога дана на митингу извео импровизован летачки програм према метео ситуацији тога дана и то са врло великим успехом.



Командант РВ и ПВО генерал-пуковник Љубиша Величковић разговара са пилотима ескадриле са командантом Сашом Никитовићем, под крилом Орла 1998. године (фото М. Ристић)

<sup>4</sup> Музеј ЈРВ, фонд јединица РВ и ПВО, к. 27в, историјат Ваздохпловног корпуса за 1997. годину; исто, к. 33 Историјат за 98. абр 1997. године.

Уследило је ишчекивање пред буру. Спољно-политички догађаји нису обемавали, па је са виших командних нивоа стигла наредба да се штеде ресурси авиона за могућа борбена дејства. И тако да је за још око пола године рада, до јесени 1998. довршена комплетна преобука за инструментално и ноћно летење, сада се стало. Настављено је са тренажом већ оспособљених пилота који су авион Орао летели раније. Пилоти који су летели Орла пре, сада су само одржавали тренажу, а они који су требали да доврше преобуку чекали су на развој ситуације. Једна група најперспективнијих пилота ускакала је у процес тренаже, друга група је требало да чека наставак обуке, а трећа група пилота није ни планирана за преобуку. Лист *Војска* је у пар наврата писала о обуци на орловима у ескадрили 1998. године. У једној ситуацији почетком октобра Орлови су увежбавали дејство са циљем: у оквиру ватрена подршке сопствених снага пронаћи на делу пловног пута (Дунав) објекат непријатеља (речни миноловац из РРФ) и дејствовати брзо и уз маневар напустити поприште. Борбена обука није извршена и тек је по који пилот имао лет над полигоном. Са вишег места није одобрено да се ескадриле врате неколико Г-4, за тренажу пилота који су на њима раније летели. Преобука је текла споро и због повремених недостатака исправних двоседа, затим и због мањка горива и отегла се до времена када је НАТО извршио напада на СР Југославију. Ова преобука за многе старије Курјаке није била јасна. Ескадрила је била у највишој форми да дејствује са авионима Г-4. Пилоти су били оспособљени да на овом авиону изведу све што је могло да се изведе дању и ноћу. Преобука је направила од ескадриле високе борбене готовости, право „богаља“. Тако да је од две одлично оспособљене борбене ескадриле: 242. на Орловима и 252. на Г-4, направљене две полуоспособљене ескадриле, од којих само једна са некаквим борбеним статусом.



Генерал Радољуб Масић са командантом ескадриле мајором Тодоровићем и техничарима ескадриле, 1998. године (фото М. Ристић)





Први конкретни наговештаји ратног сукоба између Савезне Републике Југославије (СРЈ) и Северноатлантског пакта (НАТО), дошли су средином јуна, када је уследила највећа претња СРЈ: ваздушна вежба над територијом Албаније и Македоније. Средина октобра била је кулминација за 1998. годину. 4. октобра донета је одлука за одбрану државе, следећег дана командант (РВ и ПВО), генерал Величковић одржао је састанак са свим командантима свог вида. Већ од 2. октобра почео процес расељавања средстава и размештаја технике, познатог као *Дис-ѝерзија-1*. Делови снага РВ и ПВО (Корпус ПВО, најпре) извршили су тада неке припреме за акцију, маневар одређеним снагама и сл. У оквиру ових припрема 252. ескадрила комплетна пребазира на аеродром Поникве. На аеродром први слеће авион са командиром ескадриле мајором Желијем, а за њим и сви остали. Састав втч одлази делом на возилима а део транспортним Ановима. Атмосфера је била нешто налик на предратну тензију из 1991. године. Како се сећа један од пилота стање је било „доста озбиљно и напето“. Оно што је старије Курјаке, бринуло је то „да нису имали у рукама посао“, односно да је већина њих са борбеним искуствима из рата била сада у току преобуке. На срећу, тензија је изненадно спуштена договором Холбрук-Милошевић од 15. октобра. После 12 дана проведених на Пониквама ескадрила се вратила у Батајницу.



Састав втч 252. ескадриле на аеродрому Поникве маја 1999. године

Наоружана Орловима, 252. лбае је учествовала у рату 1999. године НАТО против СР Југославије. Већ 23. марта била је прва узбуна, јер је непријатељ симулирао електронским путем напад. Следећег јутра борбени део ескадриле био је спреман. Како није било довољно пилота спремних да изврше ноћно пребазирање, уследило оно је уследило током пре поднева. Ескадрила је поново била на аеродрому Поникве, сем 3. одељења које је имало задатак вучу мета. Они су са неколико авиона остали у Батајници. Техничари су у два ешалона такође стигли на Поникве. Један од последњих летова пред сам напад извршио је Ми-8 који је на Пониквама искрцао једну екипу из втч ескадриле. Неки дан касније хеликоптером стижу из Генералштабне школе и ранији командант Тодоровић и командир Бандић, који ће такође ојачати строј. Курјаца су тако били поново на истом месту као и пет месеци пре, на аеродрому, на коме се од 1997. налазио само 65. батаљон за обезбеђење авијације. Ишчекивање рата је опет био познат осећај за многе од Курјака, само није се слутило да ће рат бити вођен на начин какав је вођен.



Типична слика за време рајна са НАТО: пилоти ескадриле у рајним условима, тичеку нове догађаје

Удео ескадриле у свега 31 борбеном лету ловачко-бомбардерске авијације РВ и ПВО био је сразмеран ситуацији: 5 борбених летова. Историја борбених дејстава авионима је кратка. Извршени су борбени летови само у току два дана, заједно са 241. ескадрилом на положаје снага шиптарске УЧК на планини Чичавици. Неки од каснијих летова били су сторнирани из различитих разлога, међу којима је била и недоумица виших команди у тачну локацију појединих циљева. Како год било, у току самог рата из 3. армије стигла је у 98. пук захвалница за поменута борбена дејства. За пилоте, летови су били на режиму лета екстремно ниске висине, због тоталне премоћи ваздушних снага НАТО над Косметом и Србијом, уопште. Мимо летова организовано је оперативно дежурство на аеродрому од стране челних људи 65. боа, 252. ескадриле и ракетне јединице.

За техничаре ово је било такође искушење: било је случајева превлачења авиона под узбуном, па чак и док је на другом делу аеродрома дејствовала авијација. Ипак, и као 1991, често се пребацивала норма у брзини рада. Шест техничара истом извлачили су наоружан авион за мање време него што је предвиђено за извлачење трактором. Људи из втч памте као специфичну ратну анегдоту, ситуацију у којој су после првог дејства извлачили авионе из капонира, и када је за њима, а на њихов ужас, у хангар посут касетним бомбицама ушло и четири изгладнела пса. Припадници втч, касније су добили и појачање у виду екипе из ВЗ Мома Станојловић. Техничари ескадриле, кажу да су се врло брзо морали да привикну на брзо деловање и склањање по сигналу за узбуну или једноставно по звуку долазеће авијације или пројектила, јер су они веома брзо стизали у реон Поникве. Напротив, техничари из завода, нису били навикли брзо да реагују када дејствује авијација, па је остало неколико анегдота из њиховог боравка у ескадрили.



Борбени летови који су извршени у току рајна 1999. били су углавном у режиму ниског и бришуће летова. (фото Д. Величковић)





Улаз на аеродром Поникве, јун 1999. године

Ова борбена дејства учинила су да непријатељи буду врло брзи у свом одговору. Уследила су дејства НАТО авијације по овом аеродрому, која су постепено избацила полетно слетну стазу из употребе. Ни стални боравак екипа које су санирале рупе од пројектила није помогао. У сећању многих остало је да је једно од последњих дејстава, по дану, било и најтеже по последицама и за ескадрилу и за аеродром. Остало је сећање механичара втч, који су непосредно пред прво дејство по писти, преко ње превукли један Орао са западне на источну стајанку. Према објављеним званичним подацима РВ, први напад на аеродром био је 24. марта у 20,30 часова, а последњи током 3. јуна. Било је укупно 35 ваздушних напада, међу којима и три тепих бомбардовања. На аеродром је пао преко 705 различитих пројектила, уништавајући комплетну аеродромску инфраструктуру. У овим дејствима мета су били и авиони 252. лбае.

Прво вече састав ескадриле спавао је на аеродрому. Међутим, већ у току те прве ратне ноћи уследила је узбуна састав ескадриле је аутобусима превезен у сеоску школу. Тако да дејство НАТО авијације по аеродрому, пилоти и техничари нису видели. Следеће ноћи спавало се у хотелу на Кадињачи, па даље у једној оближњој школи, да би затим били распоређени по кућама у околини аеродрома. Углавном чекало се дејство, све док уништење писта у другом и трећем авио нападу НАТО и постепено, али темељно разарање аеродрома и авиона ескадриле није убедило Курјаке да од авио-дејстава у овом рату нема ништа. Радни дан у околини аеродрома укључивао је поред редовних чекања на оброке, слушања радија и телевизије ради прибављања информације, и друштвене игре: ризико, карте. Углавном, „врзмаш се лево-десно“, како је прокоментарисао један од пилота. Ипак, оваква ситуација учинила је да се људи зближе више, да првих дана сви очекују напети било какву информацију, да се покажу емоције по повратку колеге са вестима од куће. Као и у рату 1991. године, и сада је састав втч преузео улогу обезбеђења. Одлука је била да војнике на одслужењу војног рока не узимају за такве послове, па су зато стражарили током целог рата припадници втч. И то они до чина заставника.

До краја рата на Пониквама уништено је више Орлова. Из ескадриле се чуло да би требало авионе расклапати и склањати да не буду статичне мете на аеродрому који је тучен из ваздуха немилеце. Али је наређење за расклапање авиона дошло касно и то тек после дневних дејстава која су нанела доста штете. Тек десетак дана пред потписивање примирја почиње расклапање авиона. Авиони су повлачени у шуму, ту додатно расклапани и онда стављани на посебно израђене дрвене профиле и спуштани у тунел на воз. У једној ситуацији док су техни-

чари ескадриле и екипа из Моме превлачили један расклопљени Орао, преко њих су шиштећи прелетела два крстарећа пројектила типа Томахаawk, грабећи ка циљу на северу. Било је више ситуација због којих је рад на превлачењу авиона прекидан, онда је стигла наредба да се рад не прекида, без обзира на околности, и да се тај посао заврши. Преостала 4 Орла су одвучени са аеродрома и сакривени у железнички тунел код станице Сушица. авиони су расклопљени стајали на вагонима а припадници втч су их обезбеђивали више од месец и по дана после и краја рата. Да би затим на вагонима враћени до Батајнице, и склопљени тек касније, почетком 2000, после дужег стајања на тим вагонима.

На Батајници, у једном капониру уништен је један неисправни Орао, испред хангара један Г-4 из прве партије, а други Г-4 је био оштећен од гелера и касније отписан. Такође, оштећења мотора регистрована су и на авиону, прототипу Г-4. И коначно, Утва 66 са којом је пре почетак операција долетео командант Малиновић из Краљева, такође је била уништена. Такође и једна „бела“ Утва-75. Припадници ове групе, улазили су на аеродром, у тренуцима када није било ваздушне опасности, извлачили резервне делове, померали авионе, износили шта је могло да се изнесе. Сасвим је сигурно да није наређено да се авиони стављају у хангаре, да би губици ескадриле били мањи. То потврђује и пример једног Г-4, који је покривен маскирним елементима стајао између дрвећа близу садашње зграде ескадриле, и који није ни такнут. И овде као и на Пониквама, у другој фази рата било је расклапања преосталих авиона и сељења ван територије аеродрома. Састав ескадриле који је остао у Батајници убрзо је нашао смештај у празној кући једног батајничког приватника, који им је дао кућу уз обавезу да се плате трошкови за струју, после рата.

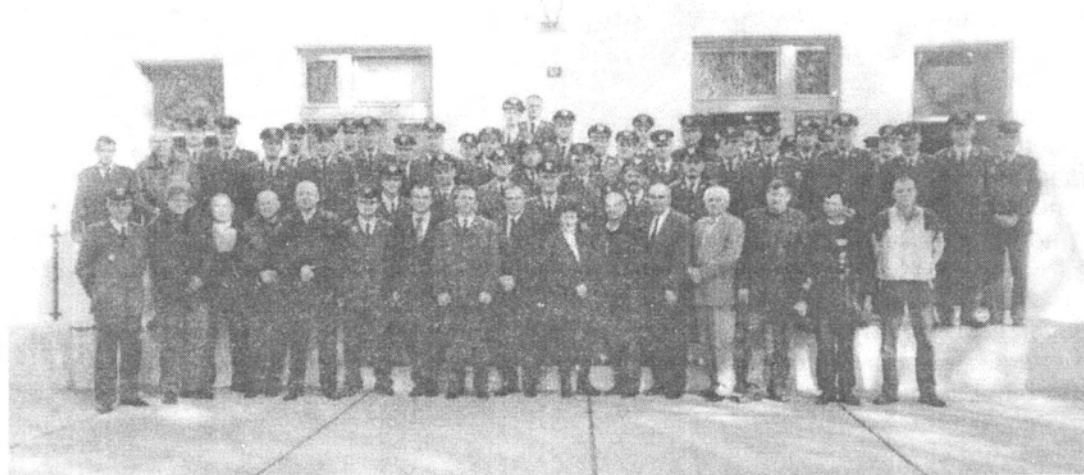


Капетан Миодраг Ристић позира над остацима једног J-22 Орао, аеродром Поникве

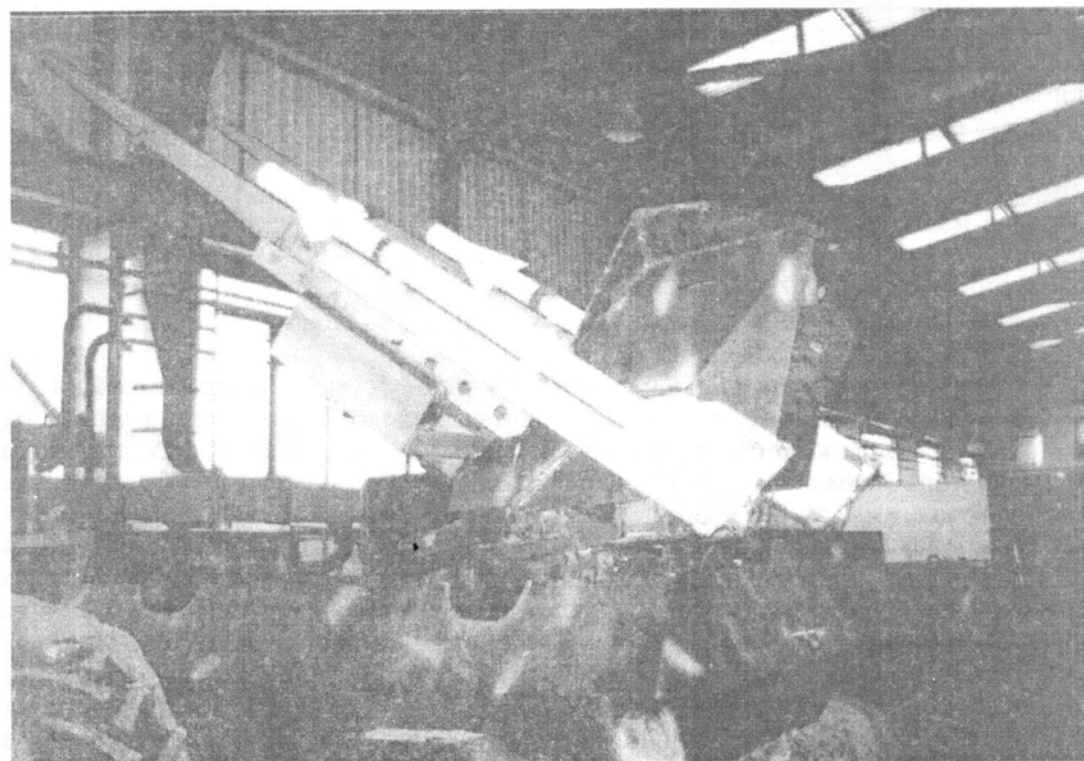
Специфично ратно поглавље ескадриле је употреба импровизованог ракетног система РЛ. Наиме, на бази неки претходних искустава и проба, у овом рату је код ескадриле коришћен ракетни лансер РЛ-2 са ракетама К-13М, монтиран уместо топова 30мм на возилу Прага В3С. Видевши прва дејства, и у договору са командантом пука, за Батајницу се 26. марта, запутио заставник Зоран Трипковић. Прва овако модификован Прага је већ стајала код ВОЦ-а. Убрзо затим стиже и надградња за другу Прагу. Уз знање надлежних, заставник Трипко, са овом Прагом улази у систем дежурства у околини аеродрома Батајница већ 27. марта увече. Четири дана касније одвози већ постојећу Прагу на аеродром Поникве. Овај ракетни систем имао је први задатак да штити батерију са ракетним системима Куб, која је пребазирана у близину аеродрома. Са овим системом дејствовало је први пут 6. априла у 23,10 часова, а затим још неколико пута на авионе који су летели на Србију. Интересантно је да је овој посади било стриктно наређено да не сме да дејствује по НАТО-овим хеликоптерима преко у Босни (Српској) иако



су се они понекад видели голим оком. Убрзо уз Трипковића и заставник Васић преузима дежураре на овом систему, а одржавање овог оруђа преузимају оружари и специсти ескадриле. Осим што је представљало типично ратну иновацију, па је са те стране ово оруђе врло интересно, за ескадрилу ово је био велико морално појачање. После онеспособљавања писте, једино преостало активно оружје ескадриле био је овај лансер. Пилоти и техничари су се иначе просто утркивали ко ће да иде код противавионаца да са њима дејствује, а сада и да дежура и дејствује са овог система, све док није дошао један пуковник из команде корпуса, и забранио им да учествују у оваквим ратним епизоди. За сељаке из околине ово средство такође је био прави хит, јер су они одушевљени његовом појавом седели у околини и чували га са ловачким пушкама, очекујући неко дејство. Тако и када није летела ескадрила је кроз овај систем настављала дејство.



*Рај је завршен. Домаћини код којих су летиачи 252. ескадриле сјановали у њоку раја 1999. као гостии ескадриле*



*Специфична рајна импровизација РЛ са којом су припадници ескадриле дежурали и дејствовали у њоку раја*

## ЕСКАДРИЛА ДАНАС



*Послератни изглед сјајанке 252. ескадриле (Фојо А. Рађић)*

Повратак на разрушени аеродром у Батајници био је суморан. Објекти ескадриле и део авиона који су остали били су уништени. Уништена је зграда на чијем је другом спрату била команда и просторије ескадриле, заједно са већином инвентара и документације, као и хангар ескадриле. Уследили су дани рашчишћавања. Мала зграда „анекс“ у коме је била смештена втч, била је потпуно руинирана. Паркет дигнут, све пуно влаге. Неексплодирана бомба испред зграде. Садашњу команду ескадриле такође је требало рашчистити и оправити. Стога је прва зима је проведена у шаторима, уз пећ бубњару што вероватно нико од људства није могао да верује раније. Само једна канцеларија у згради базе служила је за потребе команде ескадриле. Укупно је постављено три, па пет шатора у којима се сместио, састав ескадриле. Зграде су се у току те прве зиме додатно напуниле влагом. Касније, у пролеће 2000. године, ескадрила се уселила у објекат, а ваздухопловно-техничка чета остала је у старој згради иза разрушеног хангара. Трбало је почети од нуле: средити и устројити документацију, радити на објектима и оспособити авионе и пилоте за летење.

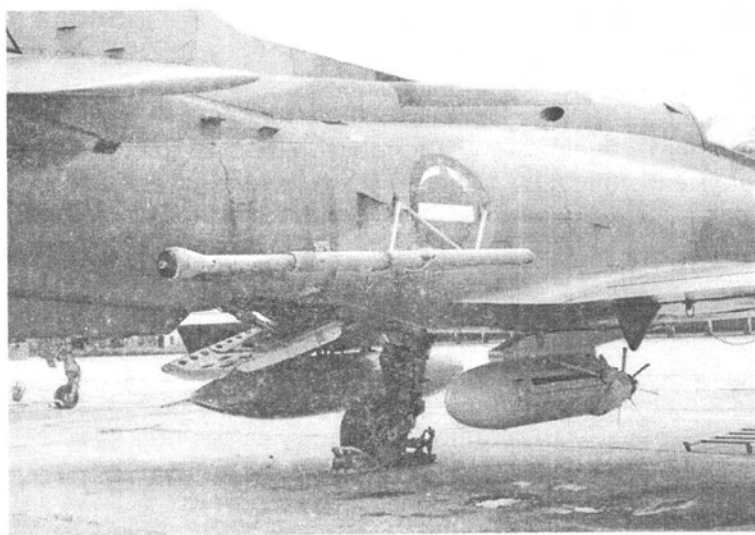
Више од годину дана после завршетка рата, ескадрила није летела. Сачувани авиони са аеродрома Поникве стигли су два месеца касније у Батајницу, али су и ту дуго чекали на склапање. Други авиони били су на ремонту. Доста се изгубило због свега овога, али од пролећа 2000. године почиње се и са летачком обуком. Први који су полетели били су командант Тодоровић и заменик Бандић, са њима почиње и послератна страница историје оспособљавања ескадриле. У оквиру целог пука, јер је аеродром Лађевици био ван употребе, почиње летење у оквиру ескадриле, а под руководством команде пука. Главни проблем за рад ескадриле постао је тако мањи број авиона и недостатак горива. Према званичним подацима које је ова држава доставила по подрегионалном споразуму о контроли наоружања, ескадрила је крајем 2000. године имала: 97 припадника, седам авиона J-22 и један авион HJ-22 у свом саставу.<sup>5</sup> Иначе, у реалности, овом периоду бројно стање се усталило на два J-22, и по три HJ-22, H-62 и H-62T.

<sup>5</sup> Документ: Air Formations and Air Combat units of the Air Forces, Air Defense Aviation and of Naval Aviation permanently based on land in accordance with point 3 paragraph 10.5 Federal Republic of Yugoslavia. Valid as od 1 January 2001, страна 4



У току наставне 2000/2001. године у ескадрили лете пилоти на расположивим Г-4, а на Орлу се не лети због пуцања оквира на конструкцији, што за неко време успорава наставак летења или преобуке пилота ескадриле на овај тип. Долазе и први нови поручници из Подгорице, а неколико старих Курјака одлазе на друге дужности. Од 1. октобра 2001. године ескадрилу преузима мајор Предраг Бандић. Преузевши кормило ескадриле, он одлучује да се са пилотима на Г-4 настави обука тамо где су стали 1997. године и тако да се одмах добије група борбеном оспособљених пилота на овом типу, а да се са другом групом продужи обука на Орлу. Тако да се до краја 2002. године профилише оспособљеност ескадриле за борбена дејства са групама пилота и на Орлу и на Г-4, а такође и за задатке вуче мета. За ове последње задатке оспособљени су пилоти са 3. категоријом и са потребним налетом, тако да старе и прекаљене Курјаке тегљаче сада мењају, такође добро оспособљени летачи.

Као и некад и данас ескадрила врши задатке вуче мета за потребе противавионских јединица. Само што је од 1992. списак локација над којима се врше ови летови знатно мањи-сведен на полигоне у Србији и Црној Гори. Лети се за потребе свих јединица, било копнене војске било Ратне морнарице, али и за потребе РВ и ПВО. Мету вуче посебна варијанта авиона Супер Галеб са системом за вучење мете постављеним на трупу. Електронска мета је повезана са уређајима за регистрацију погодака који се налазе један на полигону, а други у задњој кабини авиона, где је смештен и летач техничар који рукује уређајем, тако да су резултати гађања доступни готово моментално. Дужина сајле на чијем крају је мета износи око 1.200 метара, а најчешће се вуче на дужини од 300 до 800 метара. Постоје две врсте мета, обична и радарска, која омогућава веран радарски одраз за нишањење оруђима са опремом за радарско праћење циљева.



Део инсталације за вучу мета (Фото М. Мишевски)

У репортажи за Војску 19. октобра 2000. године, дојен пилота у ескадрили мајор Вергаш описивао је ове летове: *Задачи вуче мета, осим несигурне дозе ризика, нису нимало лаки. Летови су дуготрајни, маневри авионом крајини и оштри, у границама могућности ваздухолова и мета, али са честим понављањем и са захтевима за великом тачношћу маневра, што подразумева веома прецизно одржавање елементарних лета, а заистинске наочаре пролив ласерског зрачења којим неки системи ПВО одређују параметре за гађање, нарочито у врелим летњим месецима.* Током извршења задатка састав функционише малтене као самостална јединица. Посао је везан за честе изласке на терен, лети се са скоро свих аеродрома, неретко по дванаестак сати дневно, и то, несумњиво, доприноси компактности колектива.

Осим пилота у авиону за извршење оваквог задатка налази се и летач-техничар који рукује уређајима. Летачи-техничари су пробрани међу најквалитет-

нијим ваздухопловним техничарима у ескадрили, сви су се добровољно јавили да извршавају задатке оператера на авиону и на то су веома поносни. На терену, на њима почива готово комплетно одржавање технике, а о стручности говори и податак да сами ремонтују уређај за вучу мете. Интересантно је да се за потребе вуче мета користи други прототип авиона Г-4 (23005) на коме је уграђена опрема.

У складу са свакодневицом Војске Југославије листа проблема ескадриле има уобичајен изглед као и у другим ваздухопловним јединицама. Ескадрилу највише притиска недостатак резервних делова, горива и неких елементарних ствари потребних за редовне послове. Механичари, рецимо раде у класичним маскирним униформама, јер не могу да набаве одговарајуће радне комбинеzone. Више од 70 одсто састава ескадриле без икаквог је стана, а остатку је стамбени простор непримерено решен. До јесени 2002 је за рад, после бомбардовања 1999. године оспособљен само један хангар, Адаптацију објекта у коме је смештена команда ескадриле одрадио је грађевинско предузеће Комграп 2001. године. Срећен је и објекат у коме су смештени техничари. Једноставно, техничко особље и пилот прави су виртоузи, који се сналазе на разноврзне начине. Питање о мотивима само се намеће, приметио је новинар Војске октобра 2002 у посети ескадрили.

Упитан о мотивима за труд, потпуковник Виденовић, за лист Војска каже „Најважније је летети, кад се једном неба наједемо, заувек смо у ток приче. Летење је зараза која нас више никада не напушта, без обзира на услове и тешкоће. То код нас пилота већ постаје генетски и записано. У саставу наше ескадриле имамо три официра који су синови пилота. Наравно, сваку љубав повремено ипак треба хранити. и неговати.“

Година 2002. је била кључна за ескадрилу јер ју је обишла и инспекција, и то као прву јединицу, после реформе овог инспектората. Ескадрила је посебно похваљена за стање по свим тачкама провере. У току године кроз више акција окреће се традицији: пилотима се додељују официрски бодјежи, кроз штампу се афирмише њен рад и традиција. У октобру 2002. године после дуге суше, испоручено је гориво. То је омогућило остварење далеко важнијег задатка, враћања у прву линију борбеног строја. Пилоти су опет са насмејаним лицима. У две смене лете тренажне летове пилоти, који су на дужностима ван ескадрила, а у трећој смени Курјаца. У интензивној летачкој обуци, достиже се ниво из 1998. године, кроз борбену обуку, ноћно и инструментално летење. У својеврсном смислу наступа прекретница после дугог периода послератне опоравка и стагнације, јер се са ових остварених позиција може даље у јачању строја 252. ескадриле, „велике породице индивидуалаца“, како је своје позиције команданта оцењивао тадашњи мајор Предраг Бандић.





### Командири и команданти ескадриле:

Јосип Мајнарић (1966–1967),  
Александар Веселиновић (1967–1970),  
Ђорђе Стијовић (1970–1978),  
Зденко Бабић (1978–1980),  
Срећко Дугалић (1980–1981),  
Драгослав Спасојевић (1981–1986),  
Предраг Стакић (1986–1988),  
Живота Марковић (1988–1992),  
Марчета Радинко (март-29. јул 1992),  
Миљко Стефановић (август 1992/иако је званично постављен наредбом к-та ВаК-а 18. новембра/- септембар 1993),  
Мајкић Бране (септембар 1993- јануар 1994),  
Нићифоровић Ненад (заст к-та фебруар-јун 1994),  
Срђан Цимбаљевић (јун 1994- септембар 1995),  
Зоран Марјановић (заст к-та 1995 до краја године),  
Михаило Јордачевић (јануар 1996- септембар 1997),  
Драган Тодоровић (септембар 1997-септембар 1998),  
Јосип Жели (септембар 1998–1999),  
Драган Тодоровић (септембар 1999- септембар 2000),  
Никитовић Дејан (септембар 2000-септембар 2001),  
Бандић Предраг (1. октобар 2001-мај 2004)  
Валериј Ловрен (заст к-та мај 2004)

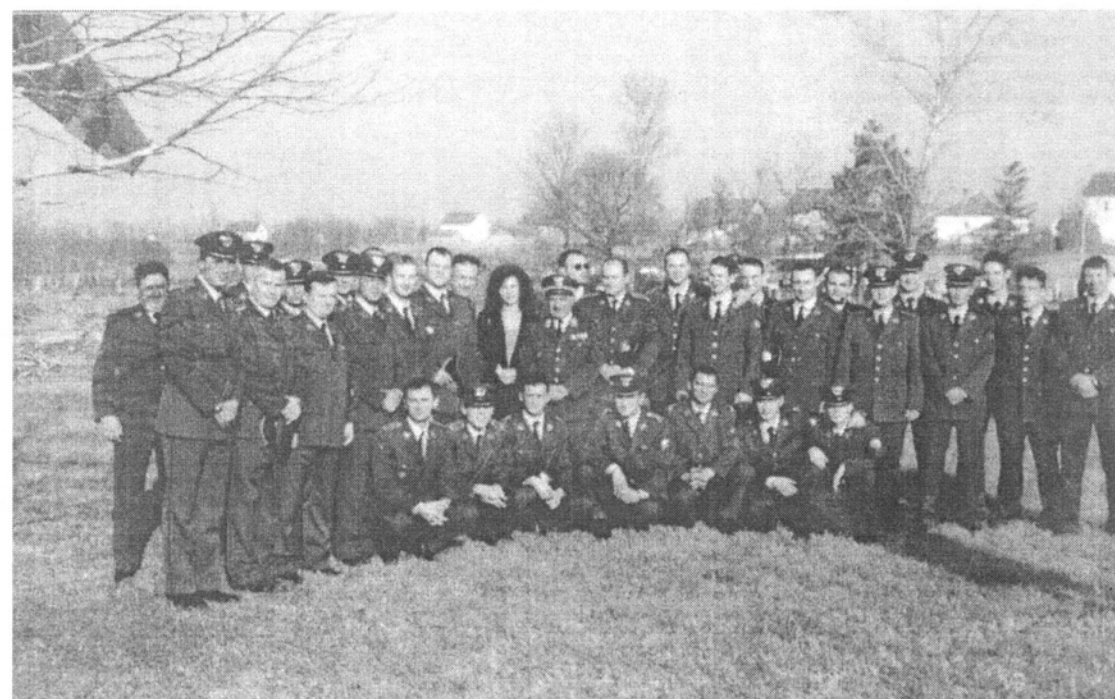
### Командири ваздухопловно-техничке чете:

Јосип Мајнарић (1967),  
Предраг Мајкић (1973–1983),  
Миодраг Димић (1983–1987),  
Мирослав Кртинић (1987–1992),  
Зоран Хајдуковић (1992–1996),  
Драган Влаховић (1996–1999),  
Душан Јовић (1999- )  
Зоран Петровић (2001- )

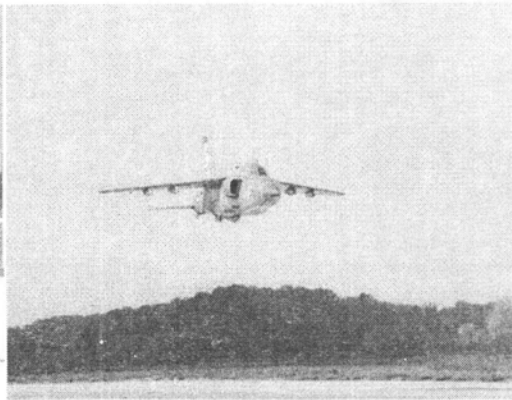
### ЕСКАДРИЛА ДАНАС



*Активности у ескадрили 2002–2004. године, виђене оком камере Александра Саше Радића, Владимира Јовановића, Управе за информисање Министарства одбране, новинара Војске и аутора*



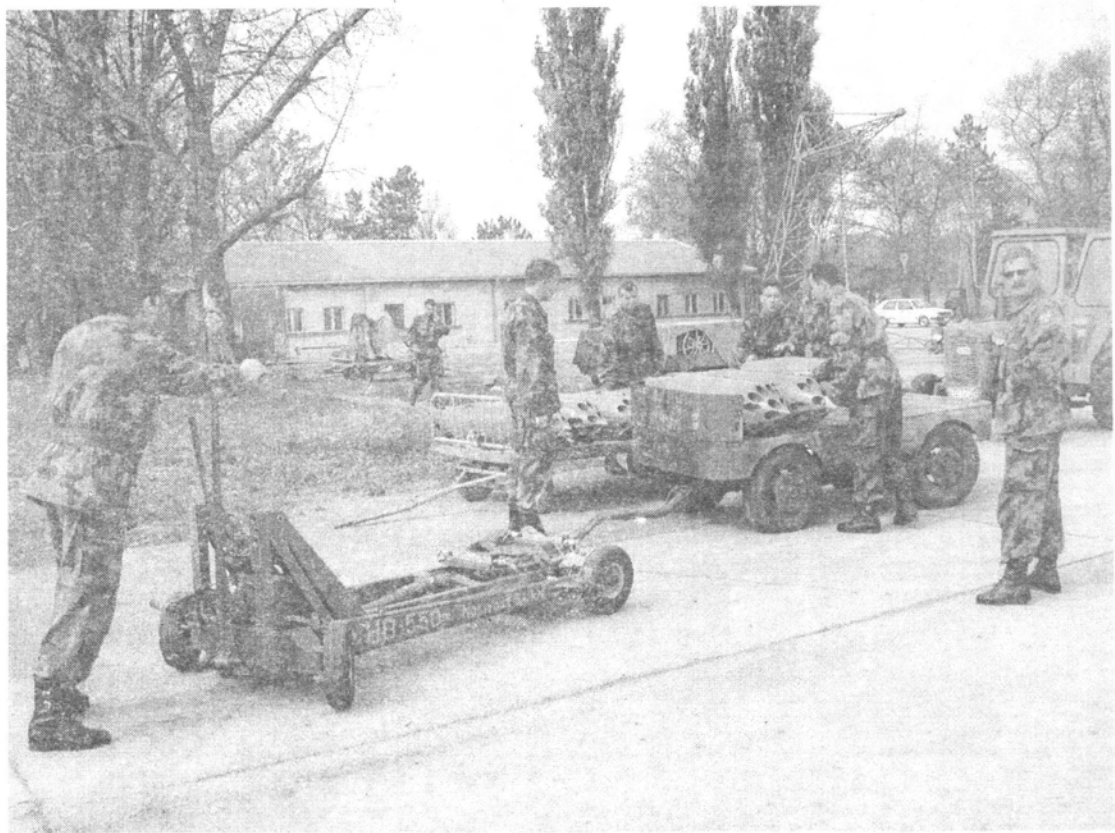








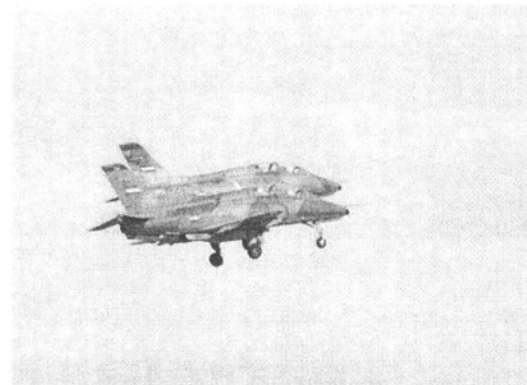
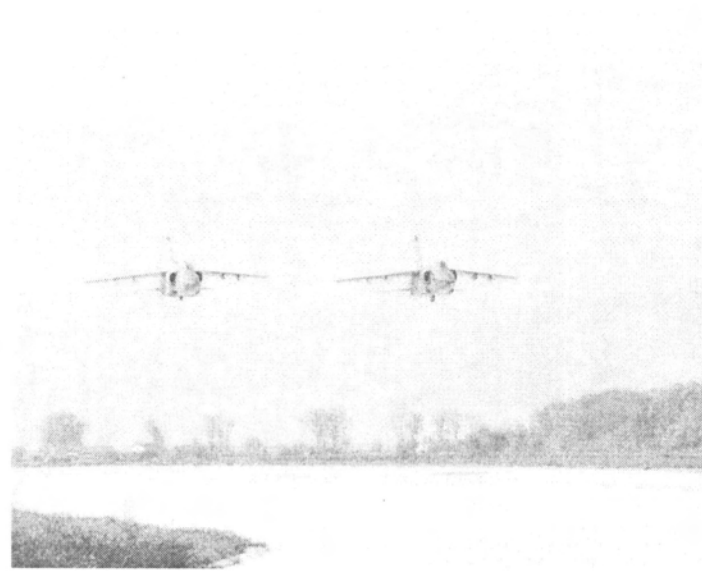
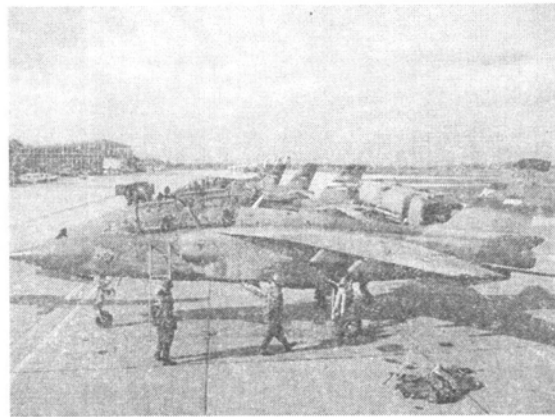




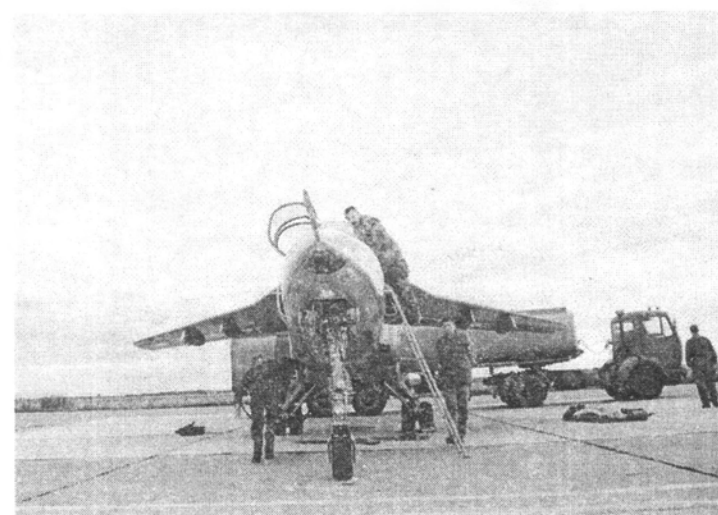
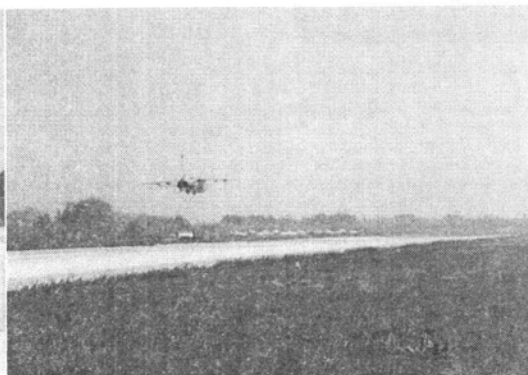












## САДРЖАЈ

Увод .....	3
Настанак ескадриле и рани период 1967–1981 .....	5
Успон ескадриле 1982–1986 .....	10
Сврставање у борбени ешалон 1986–1991 .....	15
Име и знак ескадриле .....	23
Рат у Словенији 1991 .....	24
Рат у Хрватској 1991 .....	32
Ратна дејства 1992 .....	54
Живота - човек коме се веровало .....	60
После рата 1992–1998 .....	61
Рат са Атланским пактом 1999 .....	72
Ескадрила данас .....	77
Командири и команданти ескадриле .....	80



Издавач  
ИНСТИТУТ ЗА САВРЕМЕНУ ИСТОРИЈУ  
Београд, Трг Николе Пашића 11

За издавача  
*Др Момчило Павловић, директор*

Обим 7,18 а/т

Формат 21x29,7 цм

Тираж 200 примерака  
Прво издање

CIP – Каталогизација у публикацији  
Народна библиотека Србије, Београд

355.318:358.4 (497.1) "1967/2004"  
355.469 (497.1)  
355.426 (497.1) "1991/1999": 929

**ДИМИТРИЈЕВИЋ, Бојан Б.**

Курјаци са Ушћа : историјат 252. ловачко-бомбардерске ескадриле / Бојан Б. Димитријевић. - 1. изд. - Београд : Институт за савремену историју, 2004 (Београд : Фото Футура). - 93 стр. : илустр. ; 30 cm

Тираж 200. - Напомене уз текст. - Напомене и библиографске референце уз текст.

ISBN 86-7403-084-X

а) Југославија. Војска. Две стотине педесет друга ловачко-бомбардерска ескадрила - 1967-2004 б) Војно ваздухопловство - Југославија - 1967-2004 ц) Ваздушна одбрана  
COBISS.SR-ID 118829836

Извори фотографија:

*Милан Мицевски, Владимир Јовановић, Милорад Ристић-Риле, Александар Радић-Саша и аутор, припадници ескадриле: Борђе Симијовић, Драго-слав Сјасојевић, Вељко Ромић, Драган Величковић, Пејтар Пјевач, Небојша Виденовић, Миодраг Ристић, Предраг Бандић, Зоран Трийковић и њихови родоци Живоје Марковића.*