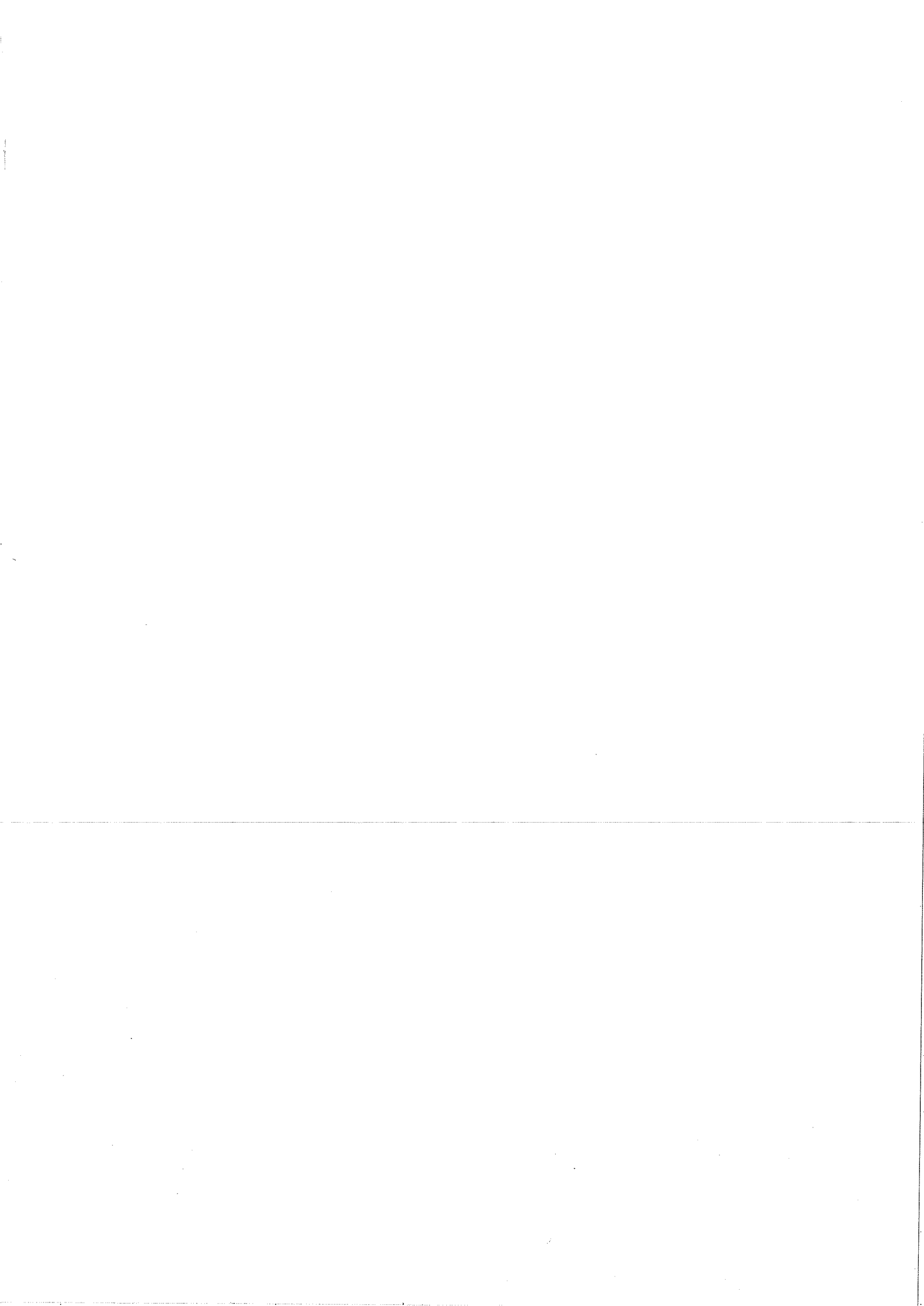


**172.**  
**AVIJACIJSKI**  
**PUK**

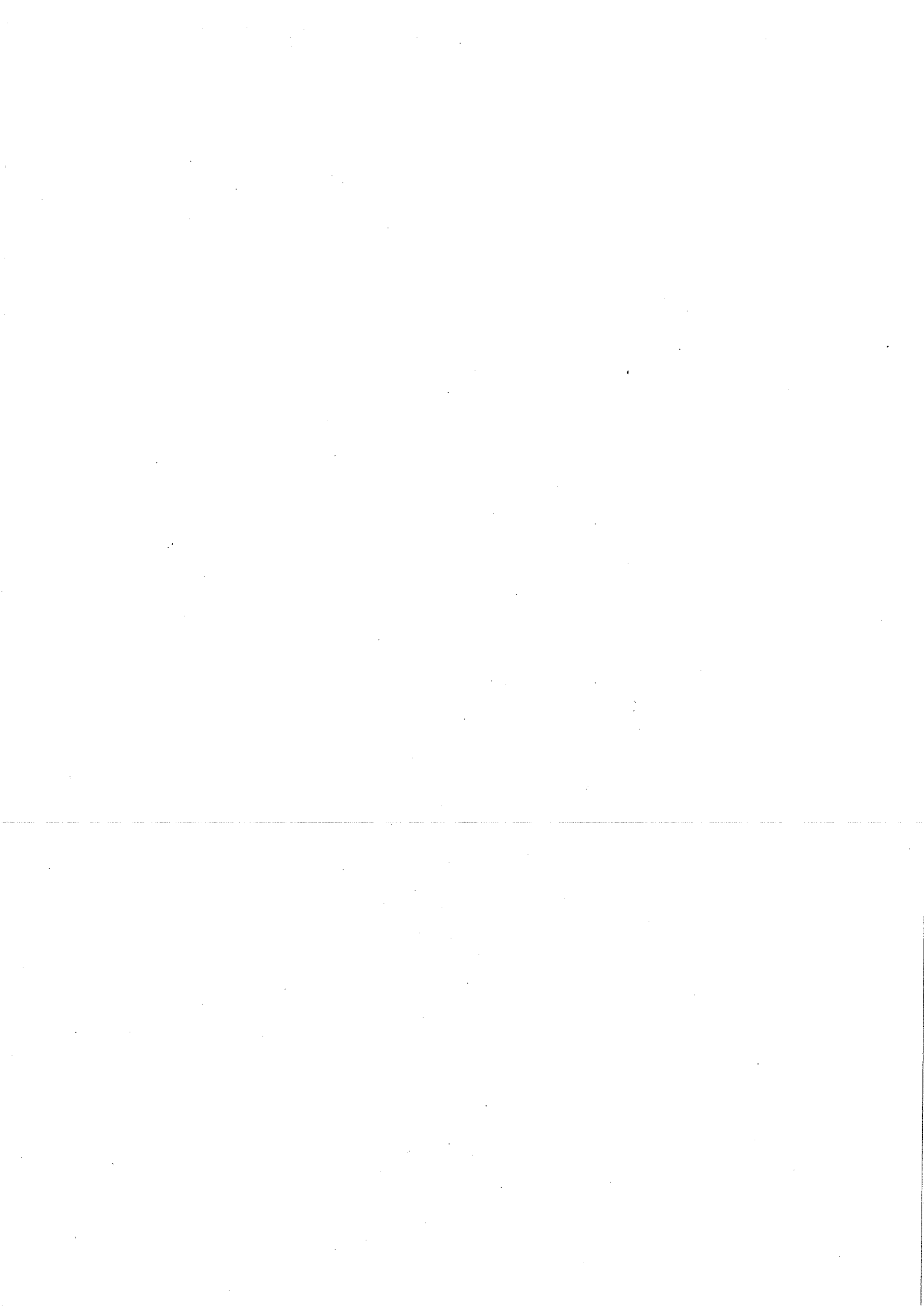




# 172. AVIJACIJSKI PUK



PROMETEJ  
Novi Sad



# SADRŽAJ

## 1. Nosilac tradicije ratnog 111.vlp (koreni)

Sastav puka na dan formiranja	15
Ratni štab 111.vlp	16
Komandant Ljubomir Popadić	16
Školovanje prvih vazduhoplovaca u Jugoslaviji	17
Obuka i borbena dejstva sistemom „dubliranja“	18
Mirnodopski rad i život 111.vlp	21
Preformiranje u 94. lap	24

## 2. Formiranje 172.vlp i period klipne avijacije, 1949–1954.

Formiranje, aerodrom „Cerklje“	
05. decembar 1949. godine	27
Prvi dani, Petar Obradović	28
Obuka na avionu „Meseršmit“	29
Predislokacija sa a. „Cerklje“ na a. „Zemunik“ (Zadar)	31
Vežba u širem rejonu Banja Luke	32
Prenaoružavanje avionom F-47D „Tanderbolt“	32
Tršćanska kriza i vežbovne aktivnosti	35
Profil Stojana Mutića, prvog komandira	
1. eskadrile 172. vlp	36

## 3. Prelazak na mlazne avione i uspon puka, 1954–1959.

Usvajanje aviona F-84G i T-33A i borbeno osposobljavanje	39
Vežbe i posebni zadaci	40
Pokazna TV za VDP i američku vojnu misiju	41
Najbolji puk JRV u 1955.	42
Obuka i kombinatorike na čelu puka	42
Status specijalizovane jedinice za b/d noću i podršku JRM	43
Izrastanje u elitnu avjacisku jedinicu kroz bolan proces	43
Prvo iskakanje iz aviona F-84G „Tanderžet“ u JRV	44
Prinudno sletanje avionom F-84G sa bombama od 500 kg.	44

## 4. Noćni – evropski puk, 1959–1965.

Preformiranje prema planu „DRVVAR“	49
Sastav komande do 1965. i eskadrila do prenumeracije 1961. godine	49
Takmičenje za najboljeg pilota RV i PVO	50
Podmlađivanje puka pilotima	50
Profil obuke i rada	52
Dolazak u „evropski puk“	54
Grupna letačka obuka noću	55
Suvereni vladar na Jadranskom moru i zaleđu kopna	56
Pogibija Komandanta puka Dušana Rodića	58
Pogibija Ranka Jankovića, danak hipoksiji	59
Pavel Sevčnikar avionom F-84G obeležio objekat dejstva	60
Sletanje sa neodbačenom plamenom bombom NAPALM-750 libri (344 kg) na sopstvenu odgovornost	61

## 5. Nova, školska uloga, 1965–1968.

Preformiranje i priprema za novi zadatak	65
Sastav komande puka i eskadrila	66
Udar u more avionom F-84G kapetana Milovana Đuknić	67
Letačka obuka pitomaca-pilota 18, 19. i 20. klase VVA	67
Raketiranje razarača „Učka“ sa dva aviona F-84G	71
Spasavanje Jagoša Radulovića iz zapaljenog aviona F-84G	72

## 6. Predislokacija i prenaoružavanje, 1968–1971.

Preformiranje i predislokacija na a. „Golubovci“ (Titograd)	77
Sastav pilota 242.lae u vreme prihvata	79
Predaja „Sejbrova“ i prenaoružavanje 242.lbae(š)	79
Sastav komande puka i 239.lbae(š) nakon predislokacije	79
Komešanje i kadrovske promene	81

Provođenje KNL sa pilotima 242.lbae(š) u Zadru .....	82
Provođenje kursa komandira avijacijskih odeljenja za potrebe RV i PVO .....	83
Prenaoružavanje 239.lbae(š) .....	85
Borbena obuka slušalaca-pilota 21. klase VVA ..	85
„Sejbr“ kao meta u letu za raketu V-V K-13 ....	87
Otkaz navigacijskog sistema noću na avionu TV-2	87
Prinudno sletanje avionom TV-2 .....	88
Kako sam izbegao katastrofu na avionu TV-2 noću .....	90

## 7. Školovanje učenika-pilota inostranih OS,1971–1974.

Novi komandant dolazi iz COLO .....	97
Pripreme za školovanje učenika-pilota IOS .....	98
Nova nastavna zgrada u funkciji .....	99
Visok intezitet i bogatstvo sadržaja obuke i rada	100
Učešće na manevru „Sloboda-71“ – znanje, rizik i ponos .....	102
Pokazno dejstvo 239.lbae(š) za ministra odbrane Republike Francuske .....	104
Školovanje učenika-pilota ARL (Libije) i RZ (Zambije) .....	106
U leđnom kovitu sa libijskim pitomcem (Zvonko Jurjević) .....	108
Iskakanje iz kovita na avionu „Galeb“ .....	109
Danak brišućem letu .....	109
Jedna prekomanda .....	109
Vrednosti 172.lbap(š): borbena obuka i briga o ljudima .....	110
Slučaj lekara-pilota Vladete Pepića .....	113

## 8. Centar za borbenu obuku pitomaca-pilota, 1974–1980.

Sistem letačke obuke u VVA .....	117
Program letačke obuke završne godine školovanja (četvrte) .....	119
Obuka slušalaca oficira-pilota 24–27. klase VVA .....	120
Najbolja jedinica JNA u takmičenju „Birajmo najbolju jedinicu u JNA“ .....	123
Smena komandanata i rukovodeći sastav puka	125
Letačko-borbena obuka pitomaca-pilota .....	128
Privremena predislokacija na aerodrom „Mostar“ .....	134
Puk na tri vojišta: provođenje ZTV sa TVBG na SZV, JIV i na CV .....	138
Tradicija dobrog rada .....	142

Pionirska uloga 172. puka u borbenoj izgradnji RV i PVO .....	143
Pukovnik Bogdan Komljen .....	147
Smrt predsednika SFRJ i VKOS Maršala Tita. .	149

## 9. Školovanje pitomaca-pilota u kontinuitetu, 1980–1985.

I dalje intezivna obuka i rad .....	153
Rukovodeći sastav komande puka i eskadrila ..	154
Letačka obuka pitomaca 31. klase po modelu „zadatka“ .....	155
Stajanje motora u oblacima na tri aviona NJ-21	156
Drama u noćnom letu od 46 minuta .....	156
Najbolji puk borbene avijacije RV i PVO 1983. godine .....	157
I to je tradicija .....	157

## 10. Tehnološka modernizacija 172.lbap(š), 1985–1990.

Opšti kontekst modernizacije .....	161
Rukovodeći sastav puka .....	161
Prenaoružavanje avionom N-62 („Super Galeb“ G-4) .....	162
Prenaoružavanje avionom J/NJ-22 „Orao“ ....	164
Takmičarski duh u obuci .....	166
Operativna upotreba i održavanje aviona G-4 i „Orla“ .....	167
Brojne posete i obilasci puka, i promocija aviona G-4 .....	168
Bezbednost letenja i pilot kao njen dominantni faktor .....	169
Takmičenje za najboljeg pilota u GRB i GCV u Zadru .....	171

## 11. U vremenu raspada SFRJ, 1990–1995.

Delikatnost vremena u svemu .....	175
Iskakanje iz „Orla“ dvoseda (NJ-22) .....	176
Rukovodeći kadar puka (abr) .....	177
Obaranje komandanta puka Muše Begića .....	177
Preformiranje u 172. avijacijsku brigadu (abr) .	177
Školovanje studenata-pilota .....	178
Veliko „jato“ vazduhoplova na aerodromu „Golubovci“ .....	179
Nedaće materijalne prirode – puko preživljavanje .....	180
Najveća avijacijska jedinica na Balkanu. ....	181
Posedanje aerodroma „Kovin“ .....	182
Poseta vojno-diplomatskih predstavnika jedinici .....	182

## 12. Vreme uspona 172.abr, 1995–1999.

Sastav brigade i njeno funkcionisanje .....	185
Unapređenje letačke obuke .....	189
Ponovno formiranje akro grupe „Leteće zvezde“ .....	192
Formiranje helikopterske akro grupe „Stršljeni“	198
Školovanje studenata-pilota .....	200

## 13. Odbrana otadžbine, 1999.

Ratni naponi 172.abr .....	208
Početni period vojne intervencije NATO-a .....	209
Mudrost i žilavost u očuvanju snaga .....	212

## 14. U novim iskušenjima, 2000–2004.

Obnova aerodroma i trenaže pilota .....	217
Reorganizacija brigade .....	218
Posjedanje aerodroma „Kovin“ kompletnom 251.lbae(š) .....	218
Rukovodeći sastav brigade .....	220
Dalja transformacija brigade .....	221
Obuka slušalaca-pilota .....	222
Letačka obuka studenata-pilota .....	222
Obuka pilota stalnog sastava .....	223

## 15. Poslednji dani, 2004–2006.

Izazovi novog vremena .....	227
Lideri u ostvarenom naletu .....	229
Teška zima: .....	231
Labudova pesma – prerastanje u vazduhoplovnu brigadu .....	232
Kraj puta .....	234

## 16. Iz obuke, rada i života jedinice

172. puk u odbrani jugoslovenskog neba .....	237
Problematika i ostvarenja u održavanju VTMS .....	238
Drugarstvo, članak iz lista „Galeb“, izdanje uprave VVA .....	245
Piloti koji su iz 172.lbap otišli u JAT i ostale kompanije .....	247
Iz obuke i rada sa pitomcima stranih oružanih snaga (SOS) .....	248

Kolevka generala .....	252
30 godina 172. lovačko-bombarderskog avijacijskog puka .....	254
Sport u 172.lbap (abr) .....	256
General Momčilo Nikić ponovo u plavom stroju .....	261
„Najbolji ples“ .....	262
Aerodrom „Zadar“ – velika škola pilota .....	262
Delegat na 11. Kongresu SKJ .....	263
Od pilota i komandanta 172.abr, do NGŠ vojske DZ SiCG .....	263
Nosioci zlatnog letačkog znaka .....	266
Eskadrila odličnih pilota .....	267
Vrsni tehničar, drug i muzičar: Zis .....	268
Izvođenje i primena vertikalnih složenih manevara sastavom eskadrile .....	269
Aerodrom „Podgorica“ .....	271
Vučena meta (VM) .....	278
Bliski susreti pripadnika 172.lbap i NLO .....	280
Obeležavanje šest decenija od formiranja 172.lbap .....	283

## Prilozi

Baziranje jedinice (karta SFRJ) .....	289
Organizacijsko-formacijski razvoj .....	290
Spisak pilota 172.lbap (abr) .....	293
Potporučnici-piloti na borbenoj obuci u 172. lbap .....	296
Rukovodeći kadar vazduhoplovnotehničke službe (VTSI) .....	297
Pregled klasa pitomaca i slušalaca koje smo školovali u 172.lbap(abr) .....	297
Komandanti 172.lbap (abr) .....	298
Komandiri – Komandanti eskadrila 172.lbap (abr) .....	307
Veterani jedinice .....	307
Pregled vazduhoplova u naoružanju jedinice ...	308
Piloti koji su iz nužde napuštali avione iskakanjem .....	310
Oni su svoje živote ugradili u razvoj jedinice ..	311

Izvori korišćeni u izradi knjige .....	314
--	-----





# UVOD



Zadavanje monografije **172. lovačko-bombarderski avijacijski puk** (lbap) je pokušaj da se bogato i sadržajno delo renomirane i elitne avijacijske borbene jedinice što potpunije predstavi, te kao svojevrsno iskustvo i pouka, ostavi budućim generacijama vazduhoplovaca, pre svega pilotima i tehničarima, ali i brojnim zaljubljenicima i simpatizerima avijacije i letenja uopšte.

Ona je zbirni zapis i dug prema akterima izgradnje ove slavne jedinice, pa je time i doprinos bogatoj istoriji Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva (JRV), čiji je istaknuti i značajan deo bila. Formiran i izgrađivan u jugoslovenskom duhu, pucanjem i poslednje karike bivše SFRJ 172.lbap prestaje da postoji rasformiranjem na aerodromu „Golubovci“ 2006. godine.

Monografija je istovremeno i doprinos obeležavanju 100. godišnjice srpske avijacije, koja je letom Ivana Sarića zakoračila u svetske vazduhoplovne tokove. Doprinos razvoju i upotrebi avijacije prevazilazi ekonomsku moć i demografski potencijal Srbije, i svrstava je u malobrojnu porodicu država i naroda, vazduhoplovnih predvodnika. Danas ona nastoji da, uz sve probleme, ne izgubi tehnološki i razvojni korak sa razvijenim svetom.

Predstavljanje avijacijske borbene jedinice sudu javnosti ne samo što nije uobičajeno, već je zbog prirode delatnosti, načina funkcionisanja, teško vidljivih i merljivih ostvarenja delikatno i složeno, ali je poželjno.

U pitanju je vrlo složen, skupocen i ubojit mehanizam, namenjen za borbena dejstva u vazdušnom prostoru, na kopnu i moru, u svim meteorološkim uslovima, danju i noću. Problem razumevanja je i u stepenu poznavanja brojnih činilaca od uticaja na funkcionisanje, efikasnost i bezbednost pojedinca i jedinice u jednom sistemu. U

osnovi sistema je sprega: avion, pilot i vazdušni prostor kao ambijent, zatim tehničar, lekar, meteorolog, brojne snage logističkog oslonca i podrške sve do ornitološkog obezbeđenja, te rukovođenje i komandovanje kao pokretač, organizator i kontrolor sistema. Letenje kao delatnost i stalna gotovost za borbenu primenu aviona i jedinice je osnovni sadržaj, smisao i cilj obuke i rada. Osim lepote poziva pilota, letenje je puno izazova, a selekcija je stalna i nemilosrdna. Veština je u meri sticanja određenog stepena slobode kao pretpostavke za viši stepen ostvarenja. Letenje je uvek osvajanje nepoznatog, pa je ono time stvaralaštvo i svojevrsna kreacija. Gledanje da su jednostarešinstvo i subordinacija, na kojima počiva vojna organizacija, unapred rešili probleme funkcionisanja tako složenog sistema je svojevrsna simplifikacija.

U svom razvoju 172.lbap deli sudbinu razvoja JRV, koji neodoljivo podseća na slogan „svetsko, a naše“, ali i „naše, a svetsko“. Nije samo tehnološki faktor presudan, nego je primat u domenu ljudskog faktora. Posedovanje čitave palete vazduhoplova iz oba vojna politička saveza (NATO i VU) jedna je od specifičnosti razvoja naše avijacije, koja je tražila sve veći oslonac na razvoj vazduhoplovne industrije u zemlji. U sistemu održavanja, školovanja i obuke kadra ispoljena je umešnost i kreativnost našeg čoveka, uz afirmaciju dostignuća i vrednosti čak i na svetskom tržištu.

Formiran kao 172. vazduhoplovni lovački puk (VLP) 05. decembra 1949. godine na aerodromu „Cerklje“ (Brežice, Slovenija), na putu dugom pedeset sedam godina ostvario je takve domete u izgradnji borbene gotovosti koji služe na čast i ponos generacijama svih njegovih pripadnika. Svoju ulogu, namenu i brojne zadatke izvršio je u skladu s najboljim očekivanjima. Na maratonskoj

stazi razvoja avijacije nalazio se u čelnoj grupi, i u dobroj meri je diktirao tempo njenog razvoja. Nošen entuzijazmom mladosti, rodoljubljem i stvaralaštvom, ostvario je grandiozno kolektivno delo, u mnogo čemu za pouku ostalima. Vrednost jedinice je počivala na efikasnom rukovodjenju i komandovanju, sistemu vrednovanja, zdravim međuljudskim odnosima na svim relacijama (posebno odnosu pilota i tehničara), što je bila temeljna vrednost i zaloga svih ostvarenja.

Nakon petogodišnjeg perioda klipne avijacije, poteškoća i posrtanja u vremenu aviona „Meseršmit“, te ubrzanog razvoja i stabilizacije u vremenu aviona „Tanderbolt“, krajem 1954. godine puk je naoružan mlaznim avionom F-84G, „Tanderžet“, koji je ostao u naoružanju puka do kraja 1970. godine. Nakon godinu dana njegove upotrebe, 02. i 03. novembra 1955. godine na pokaznoj taktičkoj vežbi za vojno-diplomatske predstavnike i američke predstavnike za dotur naoružanja i vojne opreme, puk je uspešno demonstrirao mogućnosti aviona u dejstvima na moru, danju i noću. Na kraju 1955. godine proglašen je za najbolji puk u JRV. Krajem 1957. godine puk je dobio status specijalizovane jedinice za noćna dejstva i za podršku snaga Ratne mornarice. Bio je to novi impuls, jer je već krajem prve decenije stekao renome elitne avijacijske jedinice. To je period kada se forsira noćna obuka i kada se koristi svaka povoljnost za letenje kroz oblačnu masu, danju i noću, pri čemu se oko polovine, a 1963. godine čak 60% naleta ostvaruje u tim uslovima, dok je godišnji nalet pilota puka bio u visini standarda pilota NATO-a. Puk izrasta u moćnu borbenu snagu visoke operativne efikasnosti i funkcionalne pouzdanosti u svim uslovima. Afirmisan je kao noćni i evropski lovačko-bombarderski avijacijski puk, koji je bio suvereni vladar na prostoru Jadrana i širem zaleđu kopna.

Kada je bio na vrhuncu borbene sposobnosti, preformiran je u 172. Ibp (š) – školski, čime su bogato iskustvo i tradicija puka stavljene u funkciju borbene izgradnje RV i PVO. Počev od 18. klase pitomaca-pilota Vazduhoplovne vojne akademije (VVA), 1965. godine puk se afirmisao u novoj, dvostrukoj ulozi. Dvostrukoj, zato što je po ratnoj formaciji morao biti u stalnoj borbenoj gotovosti u skladu sa planovima moguće upotrebe, uz redovnu obuku i školovanje pitomaca-pilota. Piloti, nastavnici letenja, svojski su prenosili znanja, veštine i iskustvo na mlade pilote, negujući pilotski duh i najbolje ljudske vrednosti. Međusobno poverenje, koje se gradi i vlada među pilotima, proističe iz njihove životne povezanosti i međuzavisnosti. Nakon aviona F-84G i trenaznih dvoseda T-33A i TV-2 puk prelazi na avione već izrasle i ojačale domaće vazduhoplovne industrije, mlazne avione „Galeb“, „Jastreb“, „Super Galeb“ i „Orao“. Puk je u naoružanju imao trideset vazduhoplova. Kada je puk

preformiran u avijacijsku brigadu, pored borbenih aviona, jedinica je u svom naoružanju imala borbene, transportne i protivpodmorničke helikoptere.

Od 20. decembra 1968. godine puk se na aerodromu „Golubovci“ (Titograd) razvio u centar za borbenu obuku pitomaca-pilota na završnoj godini školovanja u VVA. U međuvremenu pojavio se novi zadatak, školovanje učenika-pilota inostranih oružanih snaga. Od 12. avgusta 1971. godine do 31. decembra 1974. godine velikim pregnućima kadra i tehnike puka i 423. vazduhoplovne baze (vb), praktično na ivici mogućeg, uspešno je završeno školovanje po dve klase učenika-pilota Arapske Republike Libije i Republike Zambije, i to od prvog sedanja u avion pa sve do borbene obuke noću, što je do tada bio jedinstven primer u našem RV i PVO.

Nakon toga puk se vratio osnovnoj mirnodopskoj ulozi i zadatku, obuci slušalaca-pilota, a zatim školovanju pitomaca i studenata-pilota na završnoj godini školovanja u VVA. 172. Ibp je izrastao u moćan centar za borbenu obuku sa potrebnom materijalnom bazom obuke, razvijenim aerodromom na povoljnoj klimatskoj lokaciji, objektima za povoljan razmeštaj i smeštaj ljudstva i tehnike, trenazerima i osposobljenim kadrom. Puk je uživao ugled i opšte simpatije građana Zadra i Titograda (Podgorice), i bio je njihova ugledna institucija. Vidno obeleženo vreme odlaska i povratka sa posla, a u međuvremenu zvuk avionskih motora u vazduhu građani su doživljavali kao najlepšu muziku. Međusobne veze i uspomene su brojne: ženidbe, rađanje dece, sportski susreti, mnogobrojni kulturni događaji, zajedničko obeležavanje praznika, i sve to uz dirljivo rodoljublje; ljubav i simpatije prema letenju su bili znaci prepoznavanja pripadnika puka.

U vremenu raspada SFRJ puk je preformiran u avijacijsku brigadu, svakako iz nužde, čime objektivno gubi jugoslovenski karakter. Bio je to najteži period jedinice u svakom pogledu, pre svega psihološkom. Uz raspad države pojavljuje se neviđena inflacija, pad standarda, izolacija SRJ, te oskudica svake vrste. U jednom periodu u puku (abr) se nalaze 174 vazduhoplova, a početkom 1994. godine dolazi do potpunog prekida letačke obuke. Nakon perioda preživljavanja brigada ulazi u period stabilizacije i nastavlja sa školovanjem studenata-pilota na trećoj i četvrtoj godini. Aktivira se akro grupa „Leteće zvezde“ na avionu G-4 i akro grupa „Stršljeni“ na helikopteru „Gazela“. Njihovi nastupi u zemlji i inostranstvu su bili veoma uspešni i atraktivni. Jedinica je nastavila pružanje pomoći stanovništvu u različitim nedaćama, a posebno u gašenju šumskih požara i u vremenima teške zime.

Na mukotrpnom brigadnom putu posebno težak period za pripadnike 172. abr je bio u vremenu vojne intervencije

NATO saveza na SRJ 1999. godine. U odbrani otadžbine ispoljen je visok stepen umeća ljudstva i žilavosti jedinice u očuvanju kadra i tehnike od totalnog uništenja, uz pružanje otpora u uslovima nesrazmernog i nerazumnog odnosa snaga. U dejstvima iz vazdušnog prostora, uništen je veći deo tehnike i objekata na aerodromima baziranja i matičnom aerodromu „Golubovci“. Oporavak jedinice je vršen u hodu i uz velike napore i dovtljivost RiK.

Nakon proglašenja državne samostalnosti Republike Crne Gore 172.abr i 423.vb prvo su integrisane u 172. vazduhoplovnu brigadu (vbr), a zatim je preformirana u vazduhoplovnu bazu Vojske Crne Gore. Od 2000. godine izdvojena eskadrila 172.abr na aerodrom „Kovin“, 251. lbae u funkciji školovanja studenata-pilota integrisana je kao 3. avijacijsko odeljenje u sastav 252.lbae na aerodromu „Batajnica“ sa istom ulogom i zadatkom.

Od zvanično uvedenog takmičenja jedinica u JNA pod nazivom „Birajmo najbolju jedinicu“ 1974. godine, puk je već naredne 1975. godine proglašen najboljom jedinicom ranga puk-brigada u JNA. Isti uspeh je ponovio 1983. godine. Godine 1977. borbena gotovost puka je ocenjena sa preko 90% bodovne vrednosti što je najviša ocena u njegovoj istoriji, ali zbog jednog udesa nije proglašen najboljom jedinicom. Od četiri avijacijska puka u VVA puk je uvek imao najveću ocenu borbene gotovosti, dok je u RV i PVO više puta proglašavan najboljom jedinicom. Za uspešno rukovođenje i komandovanje jedinicom, tri komandanta puka su dobila nagradu „22. decembar“. Od ukupno dvadeset komandanata puka, odnosno brigade, kroz dalji tok službe njih devet je unapređeno u čin generala, pa je nazivan i kolevkom generala.

Puk je nosilac tradicije ratnog 111. vazduhoplovnog lovačkog puka, formiranog 25. decembra 1944. godine u Novom Sadu. Polovinom maja 1945. godine sa aerodroma „Kupusina“ (Sombor) prebaziran je na aerodrom

„Petrovac“ (Skoplje), gde je 1948. godine preformiran u 94. lovački avijacijski puk, da bi 10. juna 1964. godine bio rasformiran.

**Ako tradiciju čine ljudi i događaji, onda grandiozno kolektivno delo 172.lbap pripada svim građanima republika i pokrajina bivše SFRJ. Svoju bogatu i častnu tradiciju 172. lbap (abr) neposredno je ostavio u nasleđstvo Vazduhoplovnoj bazi Vojske Crne Gore, koja bazira na aerodromu „Golubovci“ (Podgorica) i 251.lbae, integrisanoj u 252. lbae u sastavu 204. vbr na aerodromu „Batajnica“. Ima dosta razloga da tradiciju 172.lbap brižno čuvaju i Vojska Crne Gore i Vojska Srbije.**

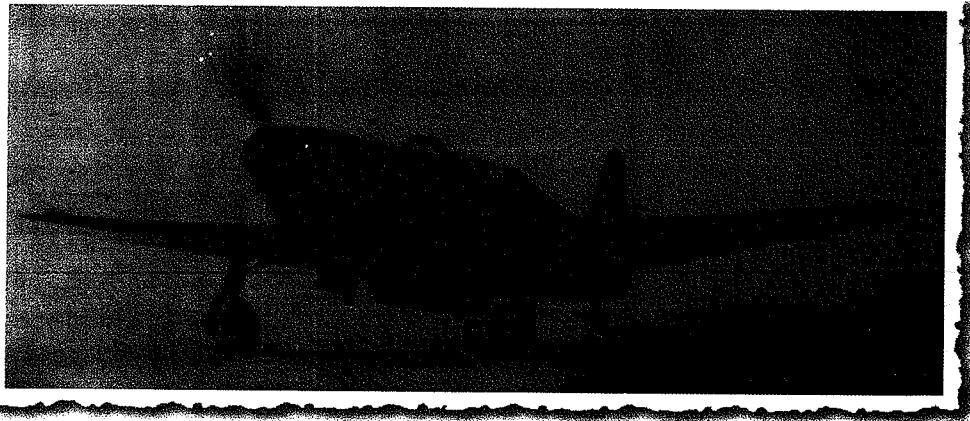
Na putu dugom pedeset i sedam godina kroz uvek mladu jedinicu prošlo je preko 750 pilota stalnog sastava, oko 1350 tehničara i inženjera, 1200 slušalaca, pitomaca i studenata-pilota i brojne generacije vojnika na odsluženju vojnog roka. U borbi za viši kvalitet obuke i osvajanjima novih vrednosti, devetnaest pilota je bilo prinuđeno da napusti avion u nuždi, iskakanjem na klasičan način ili katalpultiranjem, dok je trideset jedan pilot izgubio svoj život. To najrečitije govori o suštini pilotskog poziva i letenju kao delatnosti, jer njena uspešnost i bezbednost u najvećoj meri počiva i zavisi od pilota. Visok nivo psiho-motornih sposobnosti i emocionalne stabilnosti samo su pretpostavka uspešnosti, uz ostale neophodne i brojne kvalitete i osobine ličnosti pilota. Zato je pilot u stalnom fokusu rukovođenja i komandovanja i medicinskog obezbeđenja.

Ponosni smo na pređeni put 172. puka, odnosno brigade. Svoja sećanja i zahvalnost dugujemo generacijama pilota, inženjera i tehničara, koji su gradili ovu slavnu jedinicu. Sa dužnim pijetetom sećamo se i večno smo zahvalni pripadnicima jedinice koji su položili svoje živote na putu njenog razvoja.

*Duro Stupar*



**NOSILAC  
TRADICIJE  
RATNOG 111.VLP  
(KORENI)**







adi uspešnijeg izvođenja završnih operacija za oslobađanje naše zemlje, krajem 1944. i početkom 1945. godine, formira se snažna vazduhoplovna grupacija u cilju ojačavanja zamaha i udarne moći kopnenih snaga. U vezi s tim, konkretizuje se predhodna odluka Maršala Tita i Sovjetske vlade, i to ugovorom od 16. oktobra 1944. godine sa komandantom trećeg Ukrajinskog fronta, Maršalom Tolbuhinom. Tim ugovorom iz sastava frontovske 17. Vazdušne armije predaju se NOVJ-u kompletne: 10. gardijska jurišna i 236. lovačka divizija sa 9. rejonskom bazom. Ugovoren je postupak postepenog preuzimanja tehnike i osposobljavanja kadra sistemom „dubliranja“.

Formiran je operativni štab grupe vazduhoplovnih divizija sa 11. vazduhoplovnom-lovačkom divizijom (vld) i 42. vazduhoplovnom-jurišnom divizijom (vjd), trojnog formacijskog sastava, sa ukupno šest pukova. U sastavu 11.vld bili su: 111. i 112. i 113.vlp. Naređenjem štaba vazduhoplovstva NOVJ str.pov.broj 110. od 29. decembra 1944. godine od Sovjeta je preuzet 117.giap, koji dobija naziv 111.vlp. Sa grupom „VITRUK“ dogovoren je 25. decembar 1944. godine kao dan formiranja i Novi Sad kao mesto baziranja. Rešenjem štaba grupe divizija određen je komandni sastav puka. Komandovanje pukom do dolaska komandanta 22. 01. 1945. godine obavljao je NŠ puka major Velimir Poučki.

Zakletva sastava jedinice obavljena je 13. januara 1945. godine na aerodromu „Sajilovo“.

#### Sastav puka na dan formiranja

Komandant: kapetan Ljubomir Popadić,  
Načelnik štaba: major Velimir Poučki  
Komesar puka: kapetan Velimir Zrilić  
Šturman puka: poručnik Trajko Basekić  
Inženjer puka: kapetan inž. Borivoje Marković  
Komandir 1. eskadrile: potporučnik Radovan Daković  
Komesar 1. eskadrile: poručnik Sava Andrić  
Komandir 2. eskadrile: stariji vodnik Đorđe Đuričić  
Komesar 2. eskadrile: kapetan Ivan Bradnjak  
Komandir 3. eskadrile: vodnik Andrija Brajović  
Na dan formiranja 3. eskadrila nije imala svog komesara.

#### *Piloti puka:*

1. Poručnik Milan Marjanović
2. Potporučnik Konstantin Popović
3. Potporučnik Mihajlo Obuljan
4. Potporučnik Dušan Gabrijelčić
5. Potporučnik Josip Makvić
6. Zastavnik Anton Paraščok
7. Zastavnik Matija Rendulić
8. Zastavnik Veljko Abramović
9. Zastavnik Borivoje Mišković
10. Vodnik Aleksandar Janković
11. Vodnik Dmiter Dmitrovski
12. Vodnik Dragutin Kavčić
13. Vodnik Radovan Kačanski
14. Vodnik Bogoljub Aleksić
15. Vodnik Stevan Garić
16. Vodnik Todor Siškovski
17. Vodnik Ivan Kiseljak

18. Mlađi vodnik Emil Grabarević
19. Mlađi vodnik Života Gođevac
20. Ml. vodnik Dobrivoje Petrovski
21. Mlađi vodnik Arsen Vukojević
22. Mlađi vodnik Željko Čermalj
23. Borac Milenko Dragišić
24. Borac Dragomir Lazarevski
25. Borac Kosta Munjin
26. Borac Milutin Obradović
27. Borac Cvika Klajić
28. Borac Nikola Marić

#### Ratni štab 111.vlp



**Ljubomir Popadić**, kapetan, komandant puka, rođen je 19. novembra 1911. godine u Tomaševu kod Bijelog Polja u Crnoj Gori. Završio je 6 razreda gimnazije u Sremskim Karlovcima, a zatim stupa u vojnu akademiju koju završava 1932. godine kao najbolji u rangu. Godine 1934. prelazi u vazduhoplovstvo, u školu pilota-lovaca, koju uspešno završava. Rat je dočekao u činu kapetana 1. klase i NL u

ŠRO u Kragujevcu. Nakon kapitulacije bivše Jugoslovenske vojske, odbija da napusti domovinu i priključuje se Narodnooslobodilačkom pokretu (NOP). Do 1943. godine intenzivno pomaže NOP i radi u pozadini, a početkom 1943. godine odlazi u Kosmajski partizanski odred, zatim u Posavski partizanski odred u Sremu i u Proleterski korpus. Kada je formirana Vazduhoplovna komanda dobija zadatak da organizuje aerodrom „Divci” i vazduhoplovnu bazu u Valjevu. Učestvovao je u borbama za oslobođenje Beograda. Osposobljava aerodrom u Zemunu, zatim odlazi u centar za preobuku pilota u selu Sajilovo.

Postavljen je za komandanta 111.vlp, a 20. avgusta 1945. godine za načelnika štaba 1. vazduhoplovne divizije, a 1946. odlazi na školovanje u SSSR. Bio je načelnik Više vojne akademije, a 1958. godine načelnik štaba korpusa. Penzionisan je 1961. godine, a umro je 1973. Bio je član SKJ-a od 1944. godine i nosilac je mnogobrojnih odlikovanja.

**Velimir Poučki**, načelnik štaba 111.vlp od njegovog formiranja, čovek koji je najviše doprineo formiranju i organizacionom učvršćivanju 111.vlp. Učesnik je NOR-a

od 1941. godine. Na dužnost načelnika štaba došao je sa dužnosti referenta za vazduhoplovstvo pri glavnom štabu Vojvodine. U ratu je nekoliko puta ranjavan. Za hrabrost i odvažnost odlikovan je sa nekoliko ratnih odlikovanja. Umro je 19. marta 1945. od zadobijenih povreda u saobraćajnoj nesreći i posledica ranjavanja.



**Milan Zrilić**, kapetan, komesar je puka od njegovog formiranja do kraja 1946. godine. Rođen je 19. novembra 1907. godine u Drvaru, potiče iz radničke porodice. Od rane mladosti opredeljuje se za radnički pokret. Kao mašinbravar radio je u gotovo svim industrijskim mestima. Uoči rata prelazi da radi u „Ikarusu”, a zatim radi u transportnoj grupi „Savoja Kaproni”. Na ovom poslu ga zatiče rat. Posle kapitulacije Jugoslovenske vojske vraća se u rodno mesto i uključuje se u NOP. Borac je od 1941. godine. Obavljao je dužnosti komesara čete, bataljona, obaveštajnog oficira, komesara pilotske škole, komesara bataljona i komesara 111.vlp. 1946. godine prelazi u komandu vazduhoplovstva, odakle odlazi u penziju. Nosilac je spomenice 1941. i više ratnih odlikovanja.



#### Komandant Ljubomir Popadić

Kada sam se vratio iz Alžira i primio dužnost političkog komesara centra za prikupljanje ljudi za vazduhoplovne škole, još na samom početku rada komisije za prijem budućih vazduhoplovaca, pukovnik Božo Lazarević govorio mi je: „Kapetane, ti ćeš biti komesar našeg novog 111. puka. Ali pazi, dobit ćeš najboljeg komandanta, čoveka koga može svako poželeti!”. Nije mi rekao ime tog čoveka. Mislio sam da bi to mogao biti Arkadije Popov, divan čovek, koga sam upoznao u Italiji, gde sam bio komesar pilotske škole. Popov me je često puta u Bengaziju uzimao u svoj avion i sa njim sam dugo leteo po prostranoj Sahari. Od tada sam ga jako zavoleo. Još više smo se sprijateljili kada je postao zamenik komandanta pilotske škole, jer smo često radili na istom poslu.



Kada je došao Ljuba Popadić sa grupom pilota, Božo Lazarević me je upoznao sa njim. Malo sam bio razočaran. Ljubo je bio sitan, mršav, njegova spoljašnost nije odavala energičnog čoveka. Smejući se, pružio mi je ruku i rekao: „Šta misliš, komesare, hoćemo li se slagati?“. Ja sam mu odgovorio: „Ne znam se svađati!“. To je bio naš prvi susret.

Posle, kada smo se bolje upoznali, kada smo počeli raditi i saradivati na stvaranju 111. lovačkog puka, video sam da je Boža Lazarević bio u pravu. Ljubo se interesovao za sve, za svakog čoveka, za smeštaj, za ishranu, odeću, za oženjene kako im živi porodica, za sve ono što tišti čoveka, brinuo se kao pravi otac za svoju porodicu. Znao je za svakog pilota kada je ušao u kafanu, kada je legao, da li je dovoljno spavao, da li može da leti ili ga treba poslati da se odmori. Bio je divan čovek, pravi starešina i rukovodilac. Voleo je da se dogovori o svemu šta treba raditi. Posebno mi se dopala njegova briga i razumevanje za letачe. Nekoliko puta se desilo da se pilot, neiskusni i mlad, vrati sa zadatka neobavljenog posla, navodno da je zalutao. Oni koji su išli sa njim, videli su da se odvojio od formacije i vratio u bazu. Piloti su posle sletanja izvestili komandanta. Često su leteli zajedno sa Rusima. Rusi su ponekad preterivali u kritici, da takvog pilota treba odmah streljati, itd. Popadić je u svakoj prilici priskakao u pomoć i ublažavao situaciju. Obično bi prišao Sovjetskom komandantu i objašnjavao mu: „To su prvi ratni zadaci, pa ni meni nije baš svejedno kada počnu da prašte granate oko aviona. Uplašio se, šta ćeš mu. Drugi put ću ga uzeti sa sobom i sigurno će biti bolje!“. I zaista, drugi put nije bilo problema. Piloti su iz leta u let postajali vrsni vazdušni borci. Zato je Ljubo Popadić do kraja svoga života bio cenjen i poštovan od svih pilota, tehničkog sastava i vojnika.

Milan Zrilić ■

### Školovanje prvih vazduhoplovaca u Jugoslaviji

Krenuo sam iz Alžira avionom RAF iz Menzon Blansa u Italiji, na aerodrom „Bari“ 23. oktobra 1944. godine kao kurir našeg tehničkog sastava „Detašmana NOV i POJ“. U odeljenje naše vojne misije koja se nalazila u Bariju, čiji je šef bio Savo Poljanec, stigao sam sutradan. Pošto je Vrhovni štab zahtevao od Velike Britanije da se naš detašman ispiše iz RAF-a i celokupni tehnički sastav vrati što pre u Jugoslaviju, kada sam predao poštu Poljanec mi je saopštio da se neću vraćati u Afriku. Meni je naređeno da se odmah vratim u zemlju sovjetskim transportnim avionom. Uveče smo krenuli za Beograd oko 19.00 časova, a sleteli na aerodrom u Zemunu kasno u noć. Sutradan sam se javio Milanu Simoviću u zgradi

komande vazduhoplovstva, koji je u to vreme bio delegat za vazduhoplovstvo pri Vrhovnom štabu. Zeka, srdačan kao što je uvek bio, lepo me je primio i upoznao sa naredbom VŠ o formiranju novih vazduhoplovnih jedinica. Upoznao sam se s tim gde se sve nalaze sabirni centri za prikupljanje budućih vazduhoplovaca, i da u Pančevu ima mnogo prijavljenih. Sledećih dana očekivao sam da će pristizati iz svih krajeva naše zemlje i jedinica naše vojske budući vazduhoplovci.



*Dolazak vazduhoplovaca u Novi Sad 1944. g.*

Određen sam da budem politički komesar tog centra za prikupljanje ljudstva. Prvi zadatak bio je da se brinem za njihov smeštaj, ishranu, politički rad sa njima i da saradujem na svim poslovima sa Đurom Zeljkovićem, koji je imao specijalni zadatak provere tog ljudstva koje dolazi u naše jedinice, jer su mnogi prebegli iz kvislinških jedinica, ili su tokom rata bili po strani. U Pančevu smo ostali do početka novembra, a zatim smo prebačeni kamionima za Novi Sad. Tu je bila formirana stručna komisija u čijem su sastavu bili: Božo Lazarević, Božo Žarković, inž. Slobodan Kruščićanin, inž. Hubmajer i Milan Zrilić. Pored ove komisije postojala je još jedna komisija kojom je rukovodio jedan ruski pukovnik, a u sastavu komisije bili su dva potpukovnika i više oficira višeg i nižeg čina.

Komisija je odmah počela sa radom. Radili smo tako što bih najpre izašao u hodnik, koji je bio prepun kandidata, i pitao dali neko od njih ima pismo ili preporuku iz jedinice ili narodnooslobodilačkog odbora. Procedura se nastavljala pojedinačnim ispitivanjem svakog kandidata. Interesovalo nas je šta je po zanimanju, gde je radio pre rata, gde je služio vojsku, na kojim dužnostima je bio, čime se bavio u toku rata ako nije došao iz neke naše jedinice. One koji su prebegli, ili zarobljeni, a javili se u vazduhoplovstvo, duže smo ispitivali, po nekoga korili kako je naseo neprijatelju, davali savete itd. Sabirni centar je bio prva selekcija kandidata. Bilo je slučajeva da je komisija nekog od prijavljenih oglasila kao nepodobnog za vazduhoplovstvo i uputila u neku od brigada na front.



*Školovanje VTSl u Novom Sadu*

Posle ovih razgovora i provere svaki pojedinac je dobijao svoju specijalnost i raspoređen na jedan od kurseva za preobuku. Ruski instruktori su beležili podatke o svakom vazduhoplovcu svoje specijalnosti i preuzimali dalju brigu o njima, vodili u prostorije koje su bile određene za nastavu, ishranu i stanovanje. Radilo se po čitav dan, a ovaj posao završen je za desetak dana. Letači su upućivani u Rumu i Zemun, gde je vršena preobuka i popunjavanje jedinica. Nastavnici su bili ruski oficiri i podoficiri, i naši stari mehaničari i tehničari bivšeg kraljevskog vazduhoplovstva. Našim vazduhoplovcima je zadatak bio da pored redovne nastave izvrše prevod naziva pojedinih delova vazduhoplovnog materijala.

Polovinom novembra kursevi su počeli sa radom, mada se i ranije radilo sa manjim grupama. Sovjetski instruktori su se do maksimuma zalagali da prenesu svoje znanje, a naši slušaoci su njihovo zalaganje nagrađivali svojim marljivim učenjem i željom da što više nauče i ovladaju vazduhoplovnom tehnikom, za koju mnogi nisu imali nikakvo predznanje. Kad god bi me sreli, nastavnici bi govorili: „Kapetane, harošii momci ovi kursisti!”

Za kratko vreme naši slušaoci su savladali ogromno gradivo, i na kraju polagali stručne ispite po svim propisima pred stručnom komisijom, i pokazali su odlične rezultate. U prvoj polovini decembra 1944. godine tehničko osoblje je već bilo raspoređeno po pukovima. Svako je znao kojoj jedinici pripada i koju će dužnost vršiti, a zatim svi su upućeni na nove dužnosti, na stvaranje našeg vazduhoplovstva, koje se kalilo kroz borbena dejstva protiv neprijatelja na Sremskom frontu i drugim ratištima.

*Milan Zrilić ■*

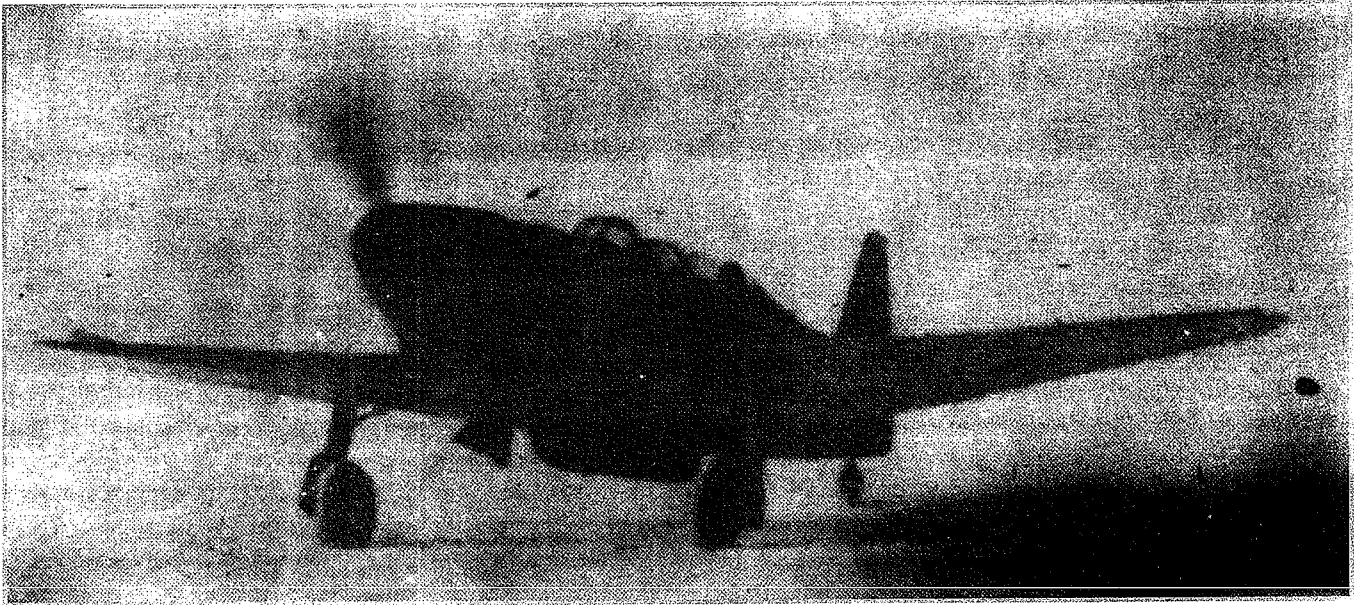
#### **Obuka i borbena dejstva sistemom „dubliranja”**

Dvadeset drugog januara 1945. godine dolazi prva grupa pilota posle uspešno završene teorijske obuke u centru za obuku. Zajedno sa ovom grupom dolazi i komandant puka. Dana 23. januara 1945. godine komandant 111. vlp kapetan Ljubomir Popadić primio je puk od svog NŠ majora Velimira Poučkog, zatim se kraćim govorom obratio sastavu puka, ukazujući na predstojeće zadatke. Komandirima eskadrila izdao je konkretne zadatke. Popunjenost puka pilotima, tehničkim sastavom i avionima je bila zadovoljavajuća i omogućavala je izvršenje borbenih zadataka. Na kraju rata puk je imao ukupno 214 starešina i vojnika.



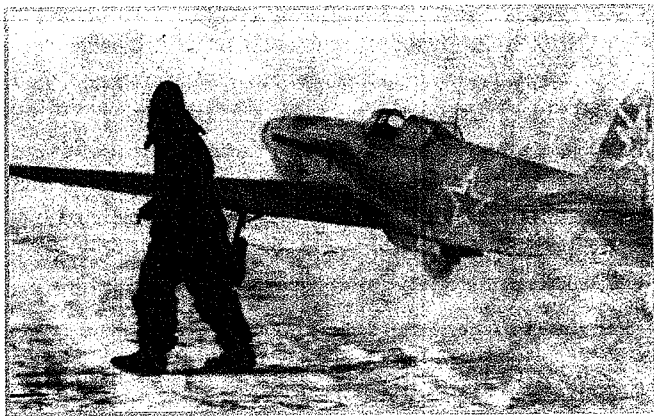
*Ispit mehaničara posle preobuke na savremenim avionima, Novi Sad, decembra 1944. g.*

**U januaru 1945. godine** puk je izvršio 4 borbena zadatka, i to: izviđanje iz vazduha rejona Novi Sad–Barič, Vinkovci–Đakovo, sa zadatkom uočavanja neprijateljskog



*Poletanje Jak-1, Novi Sad, januara 1945. g.*

rasporeda, pokreta i razmeštaja neprijateljskih trupa. Prvi borbeni zadatak izvršio je vodnik Aleksandar Janković 25. januara 1945. godine, od 11.00–12.20 časova. Sledeća dva zadatka izvršila je posada: potporučnik Radovan Daković i vodnik Andrija Brajović, u sastavu para. Zadaci su izvršavani na avionu Jak-1, kojim je puk bio naoružan. Četvrti zadatak je izvršen 26. januara 1945. godine. Do kraja januara puk nije mogao izvršavati zadatke zbog loših meteoroloških uslova, velikih padavina snega i guste magle. U tom vremenu, uspelo se napraviti 3 leta po školskom krugu, 2 pilotažne zone, 2 leta u paru, 1 u sastavu odelenja i 1 navigaciski let.



*Poletanje „Jaka” na ratni zadatak, januara 1945. g.*

U februaru 1945. godine puk je izvršio 89 avio poletanja (a/p), od čega 24 borbeni zadatka. Bili su to zadaci izviđanja iz vazduha sa fotografisanjem i dejstva topovsko-mitraljeskom vatrom po objektima na zemlji:

kolonama pešadije i moto-mehanizovanim jedinicama, ukrcnim i iskrnim stanicama itd. Dejstva su bila planska u zaštiti jurišne avijacije i za trenazu i osposoblavanje pilota puka, dok je naveći deo b/d puk izvodio po pozivu iz pripravnosti na zemlji. Bila su to dežurstva u sastavu para i odeljenja, a poletalo se po pozivu.

Dana 22. februara 1945. godine kod sela Kuglera u blizini Đakova je poginuo borac-pilot Kosta Munjin, pri dejstvu na motorizovanu kolonu neprijateljske protivavionske artiljerije. Ovo je Kosti Munjinu bio prvi borbeni zadatak. Ujedno, ovo je bila i jedina žrtva koju je puk imao u izvođenju b/d na frontu i do kraja rata.

Od 1970. godine 172.lbap je ustanovio pilotsko priznanje pod nazivom „Kosta Munjin” u čast i pomen na poginulog pilota.



*Naši i sovjetski piloti prilikom pripreme borbenog zadatka, februara 1945. g.*

**U martu 1945. godine** puk je izvršio 66 borbenih zadataka od čega: 42 izviđanja iz vazduha, 20 letova u zaštiti „Štormovika” i 4 topovsko-mitraljeska dejstva po objektima na zemlji. Bilo je to:

- Izviđanje objekata, mostova i prelaza na reci Dravi kod Valpova i Donjeg Miholjca,
- Neutralisanje zemaljske artiljerije,
- Zaštita dejstava „Štormovika”.

Deo zadataka izvođen je iz sistema dežurstva na aerodromu prema pozivu. Za potrebe trenaze i osposobljavanja pilota izvršeno je: 66 školskih krugova, 12 letova u pilotažnoj zoni, 10 letova u sastavu para, 30 maršrutnih letova i 4 preleta na druge aerodrome. U toku izvođenja b/d ostvareni su sledeći rezultati: uništene su 4 lokomotive, dve zgrade, 66 automobila, 22 vagona 3 topa i ubijeno 95 neprijateljskih vojnika.

Dana 14. marta 1945. godine izvršena je zvanična primo-predaja aviona od strane Rusa i naših mehaničara. Vršene su intezivne pripreme za prebaziranje puka na aerodrom „Sombor” (Kupusina), dok je samo prebaziranje izvršeno 26. marta 1945. godine.

Dana 19. marta 1945. godine preminuo je u bolnici NŠ puka major Velimir Poučki, od povreda zadobijenih u saobraćajnoj nesreći, koje uz brojne ratne rane njegov organizam nije mogao podneti. Sahranjen je uz vojničke počasti.

Za načelnika štaba 111.vlp postavljen je Đorđe Fratučan.

**U aprilu 1945. godine** puk je izvršio ukupno 134 borbeni leta i to:

- Izviđanje rasporeda neprijateljskih snaga na Sremskom frontu, 44 leta,
- Topovsko-mitraljeska dejstva po objektima na zemlji, 51 dejstvo,
- Fotografisanje pojedinih objekata iz vazduha, 5 objekata,
- Zaštita grada Osijeka, naših trupa na zemlji i zaštita jurišnih dejstava „Štormovika”, sa ukupno 33 leta.

Za potrebe osposobljavanja i trenaze pilota, izvršeno je: 114 školskih krugova, 22 zone pilotažne, 8 maršrutnih letova, 2 probna leta aviona, 10 letova u paru i 4 preleta na druge aerodrome.

**U maju 1945. godine** zadaci puka bili su mirnodopskog karaktera, trenazni letovi i borbeno osposobljavanje pilota i vazduhoplovno-tehničkog sastava (VTS) po svim vrstama obučavanja. Obuka je izvođena prema planu komande 111.vlp i prema naređenjima pretpostavljene komande 11.vld (divizija).

3. maja izvršen je poslednji borbeni zadatak, a to je fotografisanje aerodroma kod Doroslava. Taj zadatak pripao je u čast i izvršio ga je vodnik Andrija Brajović.

Od formiranja do kraja rata puk je izvršio ukupno 230 borbenih zadataka, od čega:

- Izviđanja iz vazduha: 112 letova,
- Topovsko-mitraljeskih dejstava: 57 letova,
- Zaštita objekata: 21 let,
- Zaštita dejstava „Štormovika”: 34 leta,
- Fotografisanja: 6 letova.

Uz ovaj broj izvršenih borbenih zadataka, puk je izvršio i 460 letova za potrebe obuke i trenaze pilota. Pad Berlina 08. maja 1945. godine proslavljen je u svim jedinicama avijacije na aerodromu „Sombor”.



Čitanje zadnje borbene zapovesti, maj 1945. g.

#### **Posebni primeri izvršenja borbenih zadataka**

Aprila 1945. godine pilot Andrija Brajović, iako je bio ometan od strane neprijateljske PAA, uspešno je izvršio fotografisanje Osijeka i rasporeda neprijateljskih snaga. Vođa para aviona, ruski pilot, je odustao od izvršenja ovog zadatka zbog jakog dejstva protiv-avionske odbrane (PAO) i vratio se, dok je vodnik Brajović u potpunosti izvršio postavljene zadatak.

Pilot Đorđe Đurišić, kao vođa para uništio je u toku meseca aprila: 20 neprijateljskih vojnika, 24 kamiona, 13 kola sa konjskom vučom, razorio bombama dve stanične zgrade, 8 vagona, 2 lokomotive, 3 topa i 10 konja.

Pilot Radivoje Kaćanski, pri patroliranju iznad reke Drave, bio je iznenada napadnut od aviona „Foke-Vulf-190”. Avion je bio pogođen sa nekoliko metaka, a pilot Kaćanski ranjen, ali on nije napustio borbu, već je uspešnim manevrom odbio napad i otvorio vatru, nakon čega je „F-V” pobegao iz tog rejona.

Za samopregoran rad, hrabrost u borbi i postignute rezultate, naredbom broj 24 od 24. aprila 1945. godine od strane komandanta 11. vazduhoplovne lovačke divizije pohvaljeni su:

Vodnik-pilot Andrija Brajović,  
 Stariji vodnik-pilot Đorđe Đurišić,  
 Potporučnik-pilot Radovan Daković i  
 Vodnik-pilot Radivoje Kačanski.

Vodnik-pilot Andrija Brajović, posebno je pohvaljen od strane komandanta ruske divizije, pukovnika Kudrašova za uspešno fotografisanje rejonu Valpovo-Osijek.

#### **Primerak izveštaja sa jednog borbenog leta:**

Izveštaj broj 17 od 22. 02. 1945. godine u 11.00 časova.

Od 09.35 do 11.00 časova potporučnik Daković avionom Jak-1 vršio je izviđanje u rejonu: Vukovar–Osijek–Našice–Đakovo–Straživojka–Vinkovci–Tovarnik–Novi Sad.

Na visini od 500–1000 m. Let je trajao 1 sat i 25 minuta.

U Vinkovcima na izlazu iz grada primećena je auto kolona, koja stoji okrenuta prema Osijeku. Između Vinkovaca i s. Tutina stoje tri automobila u pravcu Osijeka. Na pruži kod s. Kravice kreće se jedan voz sa 35 vagona u pravcu s. Bizovca.

Od s. Stepanovca na zapadu, na putu Podgrac–Bračevci, stoji oko 70 automobila u pravcu Našica. Na putu za Našice iz Osijeka stoje 10 automobila. U Straživojki se nalaze 2 voza, jedan pod parom, a drugi bez lokomotive, oba imaju po 35 vagona. U Vinkovcima primećeno 6 lokomotiva kako manevrišu. Na pruži Crvenka–Vinkovci jedan voz sa oko 45 vagona natovaren automobilima i municijom kreće se u pravcu Vinkovaca.

Na stanici Hlača stoji oko 70 teretnih vozila u pravcu zapada.

U Đakovu sa severne strane, između puta Našice–Osijek i Đakovo, nalazi se jedna baterija.

Kod Straživojke, između puta i pruge za Đakovo, nalazi se jedna baterija teške PAA.

Oblačnost 2/10. Visina oblaka do 2.000 m. Vidljivost 10 km, inače sumaglica.

Radio veza funkcionisala dobro.

Potporučnik Daković.

#### **Mirnodopski rad i život 111.vlp**

Odmah po završetku rata puk je 17. maja dobio naređenje za prebaziranje na aerodrom „Skoplje”. Posle uspešno izvršenog prebaziranja prišlo se organizovanju mirnodopskog života i rada jedinice. Zadaci su bili: obuka i održavanje trenaze letачkog sastava na avionima Jak-1, 7 i 9, koje je puk imao u naoružanju, obuka VTS, vojna

obuka, moralno-politička i fizička obuka. Sve planirane zadatke puk je uspešno izvršio. Od maja do decembra 1945. godine, puk je ostvario nalet od 1640 letova sa 647 časova. Sastav je organizovano radio i na uređivanju i rasčišćavanju aerodroma, odmah po dolasku u Skoplje. Vladao je visok radni entuzijazam i borbeni moral sastava. Puk je imao 32 ispravna aviona i to: Jak-1, Jak-3, Jak-9, Lokid Lajtning, UJak-7, UJak-9 i „Biker Jungman”.

U ovoj godini puk je bio popunjen sa: 10 starešina štaba, 25 pilota, 12 šefova mehaničara, 3 fino-mehaničara, 6 ostalih podoficira, 7 ostalih oficira, 10 majstora oružara, 7 elektro-mehaničara, 35 vojnika oružara, 41 vojnikom motoristom i 45 vojnika mehaničara.

Kulturno-zabavni i sportski život bio je u punom zamahu. Organizovani su susreti sa omladinom i klubovima u gradu Skoplju, ali i susreti sa omladinom iz susednih manjih mesta. U čitavom periodu odvija se proces stalnog pomeranja kadra zbog školovanja i kretanja kadra po horizontali i vertikali. Već u mesecu julu 1945. godine, komandant puka Ljubo Popadić odlazi za komandanta 1.vd, a dužnost komandanta primio je kapetan Mihajlo Nikolić, zvani „Kajle”.

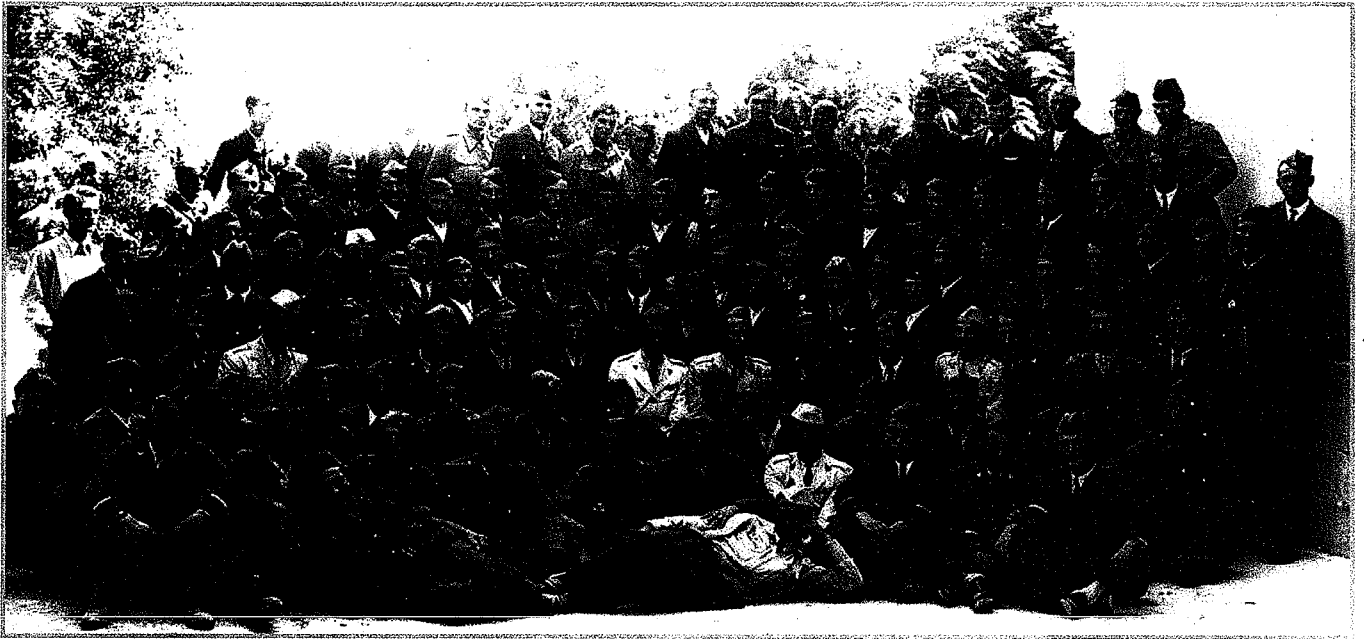


*Kapetan M. Nikolić*

**U toku 1946. godine** puk je ostvario nalet od 1994 leta sa 665 časova i 58 minuta. Puk je održavao visok stepen b/g, u gotovosti da od datog znaka za uzbunu za 8 minuta bude spreman za poletanje. Te godine puk je imao jedno logorovanje u trajanju od dva meseca u cilju osposoblavanja za GRB u sastavu para, odeljenja i eskadrile.



*Stroj sastava 2. eskadrile 111.vlp na a. „Skoplje” koji predvodi R. Kačanski 1945. g.*



*Pripadnici 111.vlp na a. „Skoplje” 1946. g.*

U toku 1947. godine puk je imao sledeći sastav: 20 starešina štaba, 29 pilota, 6 inženjera sa pomoćnicima, 37 avio-mehaničara, 13 tehničara, 27 oružara sa pomoćnicima, 33 avio-motorista, 47 ostalih specijalnosti i 27 svih ostalih.

Puk je u ovoj godini logorovao od 16. juna do 15. septembra i učestvovao na paradi povodom dana puka i dana Armije. Komanda divizije je izvršila dva obilaska puka u cilju kontrole b/g, dok je komanda JRV izvršila tri obilaska i kontrolu puka. Obilazak i kontrolu puka izvršio je komandant 5. armije, general-pukovnik Kosta Nađ, komesar JRV general-major Milija Stanišić i NGŠ JA general-pukovnik Koča Popović.



*Grupa od 14 oficira-pilota 111.vlp 1947. g. na a. „Skoplje”*



*Grupa od 17 pilota i tehničara 111.vlp ispred aviona Jak na a. „Petrovac”, Skoplje*



*Komandir 1. eskadrile kapetan M. Šuković i komandir 3. eskadrile T. Samardžić, Skoplje 1948. g.*



*Udes aviona Jak-3 na a. „Petrovac”, Skoplje*



*Grupa pilota i tehničara 3. eskadrile oko aviona Jak-3, Skoplje 1948. g.*



*Piloti 3. eskadrile 111. vlp na avionu Jak-3 u toku pripreme sa komandrom T. Samardžićem*

U toku 1949. godine puk je produžio sa intezivnom obukom i radom. Zbog većeg obima specijalnih zadataka nije u potpunosti izvršen plan kursa borbene obuke. Prema naređenju komande JRV bilo je pojačano dežurstvo, kroz pripravnost para aviona i odeljenja. Zatim, izvršavani su posebni maršrutni letovi radi učešća na paradi u Zemunu i Novom Sadu, uz korišćenje etapnih aerodroma.

Pritisici sa strane i izolacija zemlje se pojačavala. Sve izraženiji pritisci nisu pokolebali nijednog pripadnika puka. U ovoj godini puk je imao jedan vrlo težak gubitak. Na izvršavanju zadatka patroliranja, odmah posle poletanja, otkazao je motor aviona Jak-9, i u težnji da spasi avion, poginuo je major-pilot Ćiro Begović, omiljeni komesar puka.

#### Preformiranje u 94. lap

Krajem 1949. godine i početkom 1950. godine puk je preformiran u 94.lap, naoružan avionom Jak-9P.

Prenaoružavanjem na avion F-47D (1952–1954) i avion F-84G (1954–1959) preimenovan je i postoji kao 94.lap. Od 1959–1964. godine naoružan je avionom F-86E „Sejbr” i egzistirao je kao 94.lap. Kao takav, rasformiran je 10. juna 1964. godine, uz ostanak 123. lae.

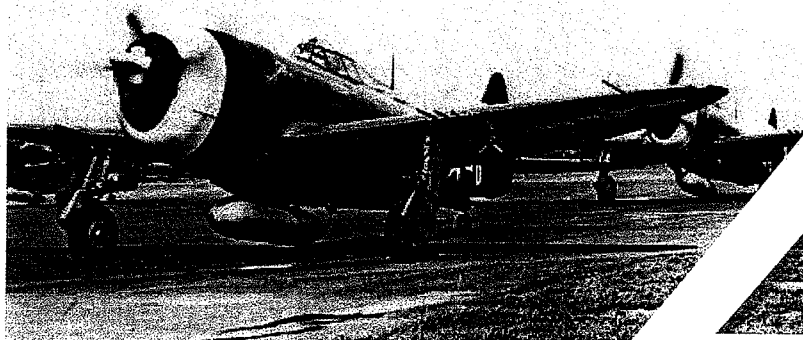
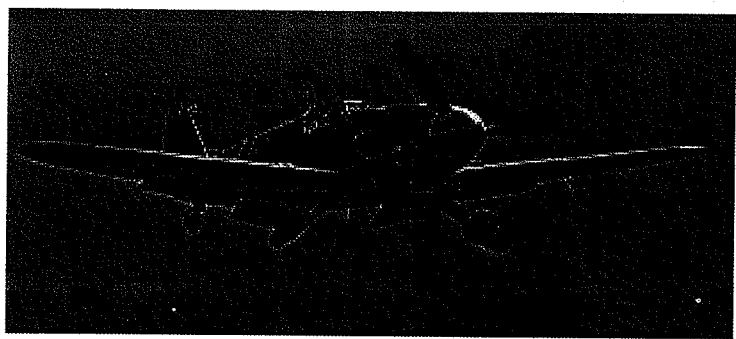
Komandanti jedinice bili su: Ljubomir Popadić, Mihajlo Nikolić, Milan Marjanović, Gojko Grubor, Mihajlo Vranješević, Bogdan Popović, Nikola Đurđević, Stojan Mutić, Murat Hanić, Živko Radosavljević, Nikola Mijatov, Vlada Vejnović i Ante Sardelić.

**Reorganizacijom RV i PVO prema planu „DR-VAR-2” i rasformiranjem 94.lap od 10. juna 1964. godine, 172. lap preuzima tradiciju ratnog 111.vlp od kada je i slavio 25. decembar 1944. godine kao svoj praznik, Dan formiranja 111. vlp.**

*Đuro Stupar ■*



**FORMIRANJE**  
**172.vlp**  
**I PERIOD**  
**KLIPNE**  
**AVIJACIJE,**  
**1949–1954.**







U ovom periodu 172. vazduhoplovni lovački puk (vlp) imao je u naoružanju dva borbena aviona ME-109G „Meseršmit” i F-47D „Tanderbolt”. Održavanje i upotrebu aviona Meseršmit pratili su brojni problemi zbog zastarelosti tehnike i neadekvatnog prelaznog aviona, što je i pored mladosti i entuzijazma kadra imalo za posledicu poteškoće, pa i posrtanja. Prelaskom na avion „Tanderbolt” nastupa period ubrzanog razvoja novih vrednosti i standarda. Period u svemu karakteriše složen geopolitički i bezbednosni položaj zemlje, uz pritiske i izolaciju sa istoka.

#### Formiranje, aerodrom „Cerklje” 05. decembar 1949. godine

U sklopu plana razvoja Jugoslovenskog Ratnog Vazduhoplovstva (JRV) polovinom 1949. godine doneta je odluka o dogradnji postojećih vazduhoplovnih divizija, kroz formiranje novih pukova borbene avijacije. Do kraja godine formirana su ukupno četiri puka, tri lovačka (172, 204. i 198.) i 138. jurišni puk.

Formiranje 172.vlp izvršeno je 05. decembra 1949. godine na aerodromu „Cerklje” kod Brežica u Sloveniji. Formiranje je izvršeno prema naredbi Vrhovne Komande Oružanih Snaga (VKOS) br. 67 od 24. jula 1949. godine i podčinjen je komandi 44. vazduhoplovne lovačke divizije (vld) na a. Cerklje. Puk je formiran standardno, sa štabnim avijacijskim odeljenjem, tri lovačke eskadrile (1, 2. i 3. eskadrila) i VTČO, naoružan avionom ME-109G. Glavnina kadra za formiranje puka uzeta je iz postojećeg 83.vlp, koji je već bazirao na a. Cerklje i bio naoružan istim avionom. Time je popunjena komanda puka, rukovodeći kadar eskadrila i većina sastava vazduhoplovno-tehničke službe. Letački sastav puka činilo je 40 pilota prema punoj formaci-

ji. Većinu pilota činilo je 29 mladih pilota iz tek završene 3. klase Vazduhoplovnog vojnog učilišta (VVU) iz Pančeva, pa je kao takav imao tretman puka mladih pilota.

#### **Sastav komande puka na dan formiranja :**

Petar Obradović, kapetan, komandant 172.vlp,  
Jordan Franc, načelnik štaba puka,  
Nikola Miletić, major, komesar puka,  
Dobrivoje Petrovski, pomoćnik za letačke poslove,  
Franc Pečarić, šturman puka,  
Leopold Batić, pomoćnik komandanta za VTSl.

#### **Komandiri eskadrila:**

1. eskadrila: Stojan Mutić (*na slici*) do jeseni 1951.

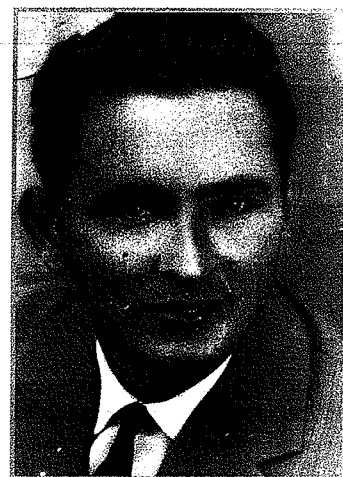
Veljo Lukić, do jeseni 1953.  
Momo Nikić do prenaoružanja

2. eskadrila: Milan Drnovšek do kraja 1950.

Milan Lovrenčić, do jeseni 1953.  
Jože Kunčič, do prenaoružanja

3. eskadrila: Nikola Marinjanin, do jeseni 1952.

Vasko Ivanovski, do kraja 1953.  
Tomislav Radić, do prenaoružanja



**Sastav pilota na dan formiranja 172.vlp:**

- |                       |                     |
|-----------------------|---------------------|
| – Veljo Lukić         | – Branko Kovačević  |
| – Franc Pečarić       | – Nedeljko (Ceder)  |
| – Stojaković          | – Marko Flajs       |
| – Dobrivoje Petrovski | – Branko Vujičić    |
| – Jože Kuncić         | – Milan Lovrenčić   |
| – Janez Kavčič        | – Petar Obradović   |
| – Anđelko Košuta      | – Nikola Jovanović  |
| – Franc Nabergoj      | – Nikola Marinjanin |
| – Milan Martinović    | – Petar Inđić       |
| – Teodor Bukovnik     | – Stojan Paunović   |
| – Prodanović          | – Milan Drnovšek    |
| – Dinko Marović       | – Jovo Čuić         |
| – Nikola Milekić      | – David Ćorić       |
| – Ivan Hren           | – Momo Nikić        |
| – Jordan Faganel      | – Milenko Trivić    |
| – Petar Furlan        |                     |

Komandant 172.vlp kapetan Petar Obradović, predratni pilot, podnarédnik, nakon povratka sa obuke iz Sovjetskog Saveza (Krasnodor), bio je na dužnosti komandira eskadrile u 112.vlp, da bi nakon završene prve klase Više oficirske škole (VOŠ) u Kraljevu, bio postavljen na dužnost komandanta novo formiranog 172.vlp.

**Prvi dani, Petar Obradović**

Petog decembra 1949. godine formiran je 172. vazduhoplovni lovački puk na aerodromu „Cerklje“. Pri likom formiranja puk je imao 31 pilota, kao i potreban tehnički sastav za opsluživanje i održavanje aviona. U naoružanju je imao lovačke avione „Meseršmit“ – 109G. Puk je oformio tri lovačke eskadrile i štabno odeljenje. Sastav pilota bio je sledeći: komandant sa svojim pomoćnicima, komesar puka i komandiri eskadrila, koji su imali već nekoliko godina letačkog staža, predstavljali su kostur letačkog sastava u puku. Ostali letači bili su tek završili pilotažu u VVU, tako da je puk u diviziji tretiran kao „puk mladih pilota“.

Pred pukom se postavio osnovni i zadatak: izvršiti preobuku sa svim mladim pilotima na avionima „Meseršmit“ – 109G, jer su u VVU leteli na avionima tipa Jak, i osposobiti ih za borbena dejstva. S obzirom na materijalno stanje i broj ispravnih aviona za letenje u puku, ovo je bio vrlo ozbiljan i težak zadatak koji je postavljen pred komandu puka, letački i tehnički sastav. Najveći broj tehničkog sastava došao je iz drugih vazduhoplovnih jedinica koje su u svom naoružanju imale druge tipove aviona, i prvi put se susreo sa avionima ovoga tipa. Pored toga, izvestan broj



Grupa pilota i VTSI na dan formiranja 172.vlp

tehničkog sastava pojavljivao se kao problem, pa su njihove ranije jedinice jedva dočekale da ih se oslobode.

Kod formiranja puk je raspolagao sa svega šest ispravnih borbenih aviona i tri aviona dvoseda za obuku na duploj komandi. Ostali avioni, koji su nam formacijski bili dodeljeni, bili su rastavljeni u hangarima, posebno trup i posebno krila, tako da su više ličili na gomilu starog gvožđa nego na avione. Rezervnih delova bilo je vrlo malo i skupljali smo ih sa raznih aerodroma na kojima su u toku rata bazirali Nemci.

S obzirom da je naša vazduhoplovna industrija tada bila tek u začetku, ni ona nam nije mogla ništa pomoći. Sve je ovo stvaralo ozbiljne probleme i otežavalo izvršenje postavljenih zadataka. Mi koji smo bili najodgovorniji u puku, suočeni sa svim ovim činjenicama, shvatili smo da je jedini izlaz iz ove situacije i jedini način da puk izvrši zadatke, da maksimalno angažujemo i iskoristimo sopstvene snage i mogućnosti. Zahvaljujući glavnom organizatoru tehničke službe u puku, pomoćniku komandanta za tehničku službu Leopoldu Batiću, majstoru za rešavanje mnogih tehničkih problema koji su se pojavljivali, pripala je naročita zasluga da je puk od šest borbeno sposobnih aviona izrastao na osamnaest. Njegovi visoki tehnički kvaliteti, njegov nesebičan i samopregoran rad i zalaganje, potkrepljeni visokom sveću čoveka i komuniste, pomogli su da puk ima dovoljno sposobnih aviona za letenje i da letачki sastav izvrši postavljene zadatke.

Postavljenim zadacima morali smo pristupiti planski i metodički. Kao prvo, pristupili smo upoznavanju letачkog i tehničkog sastava sa eksploatacijom aviona i motora, pa smo tek kasnije prešli na praktičan rad. Na aerodromu smo radili po čitav dan, a često su mnogi radovi završavani i pod svetlom sijalica. Osposobili smo pokretnu avio radionicu (PARC) za izradu potrebnih delova. U radu je bio angažovan svaki pojedinac. Zabušanti i problemi koji su umanjivali naš rad brzo su se iskazali. Tamo gde nisu pomogli saveti i opomene, bili smo prinuđeni da nekolicinu predložimo za demobilizaciju. Na taj način puk se oslobodio od neradnika, bilo nas je manje, ali smo zato bili snažniji i jedinstveniji. I poslednji čovek morao je shvatiti ozbiljnost zadatka i situaciju u puku. Ovde su vrlo veliku ulogu odigrali i politički rukovodioci na čelu sa komesarom majorom Nikolom Miletićem-Korčaginom (posle nekoliko godina poginuo u nesreći avionom kod Skoplja, kao potpukovnik i komandant). Naš tehnički sastav osposobljen je za izvođenje svih radova na avionu i motoru, pa čak i stočasovne reglamentne radove na motoru i reglažu pojedinih agregata motora. Posle solidne pripreme i upoznavanja letачkog i tehničkog sastava sa eksploatacijom aviona i motora, pristupili smo praktičnom izvođenju

letačke obuke. Preobuka pilota i osposobljavanje za borbeno dejstva, borbu u vazduhu, praćenje i zaštita druge vrste avijacije i dejstava po ciljevima na zemlji, uspešno su završeni bez ijednog udesa.

Puk je u novembru 1950. godine izvršio prebaziranje na aerodrom „Zemunik“ sa 18 borbeno sposobnih aviona ME-109G. Mladi piloti bili su udarna snaga naše jedinice. Izvestan broj pilota, borbeno osposobljenih, iste jeseni upućen je za popunu borbeno lovačkog puka u Puli, a naš puk je popunjen sa nekoliko mladih pilota iz VVU. U puku je vladalo jedinstvo i svi smo živeli kao jedna velika složna porodica sa visokim političkim moralom, svesni do poslednjeg čoveka opasnosti koja se tih godina bila nadvila na granicama naše zemlje, i zveckanja oružja pored naših granica od strane istočno-evropskih zemalja. To je znao i toga je bio svestan svaki starešina u puku. Zato mu se postavljao logičan zadatak da mora biti borbeno spreman da brani našu domovinu. Od sastava *puka mladih pilota* mnogi su izrasli u visoke vojne rukovodioc.



*Petar Obradović*



*Piloti puka na dan formiranja 05. 12. 1949.*

#### **Obuka na avionu „Meseršmit“**

Pred puk je postavljen zadatak da što pre dovede u ispravno stanje borbene i ostale avione, izvrši preobuku i borbeno osposobljavanje pilota na avionu ME-109G. U datim okolnostima bio je to izazovan i vrlo složen zadatak, pre svega za rukovodeći kadar puka. Tražen je maksi-



„Meseršmit” na stajanci na dan formiranja puka

mum od svakog pojedinca. Tamo gde nisu pomagali saveti i ostale mere, vršena je i demobilizacija. Borbeni avion u naoružanju puka ME-109G „Meseršmit” je bio lovački avion iz drugog svetskog rata, nemačke proizvodnje, naoružan sa dva mitraljeza i topom od 20 milimetara. Na dan formiranja od ukupno 22 aviona na brojnom stanju, puk je raspolagao samo sa šest ispravnih borbenih aviona i tri aviona dvoseda za obuku i trenazu. Neispravni avioni su bili u rasklopljenom stanju, posebno trup, krilo i motor, zbog transporta jer su dobijeni iz Bugarske na osnovu ratne reparacije. Uz ovakvo stanje aviona okolnosti čine još težim rezervni delovi, njihov nedovoljan broj, mali asortiman ili nedostatak, bez nomenklature i prateće dokumentacije. U održavanju aviona puk se morao oslanjati na sopstvene snage.

Zahvaljujući dobroj organizaciji rada i dovitljivosti pomoćnika komandanta za VTSl Leopolda Batića, kao i svakodnevnom pregalačkom radu tehničara, avioni su sklapani i dovođeni u ispravno stanje. Radilo se i učilo istovremeno. Formirana je i stavljena u funkciju tzv. PARC, koja je osim pregleda i opravki vršila i izradu rezervnih delova. Svakako, iz nužde. Puk je krajem godine, odnosno 10. decembra 1949. godine imao od ispravnih aviona sedam školskih UT-2, UT-2M i dva Zlin-381, dok se kao neispravno vodilo osamnaest (18) jednoseda, četiri dvoseda „Meseršmita” i jedan PO-2. Na ubrzanom dovođenju aviona u letno stanje rađeno je po čitav dan, vrlo često uz veštačko osvetljenje do duboko u noć. Do kraja 1950. godine VTSl puka, izvršila je generalnu reviziju na 15 motora DB-605, što je inače u nadležnosti preduzeća vazduhoplo-

vne industrije. Prema njihovom predračunu, cena revizije po jednom motoru iznosila je 300.000 dinara. Bio je to veliki doprinos VTSl puka u susret danu jedinice i proslavi prve godišnjice od formiranja 172.vlp.

U stvaranju i izgradnji vojnih kolektiva i motivaciji ljudi, značajan doprinos davao je politički rad. U vezi s tim, komesar puka major Nikola Miletić, bio je nesporni autoritet. Stručno i borbeno osposobljavanje pilota i kadra VTSl predstavljao je opšti prioritet i osnovni sadržaj obuke i rada svih faktora u puku. Trebalo je u hodu ovladati avionom „Meseršmit” i sa pilotske i sa tehničke strane. Preobuka kod dobrog dela pilota u prelazu sa aviona Aero-2 na avion Meseršmit odvijala se otežano i usporeno, dok su istovremeno komesari svojom linijom vršili pritisak da svi piloti završe preobuku.



Grupa od 8 pilota na krilu „Meseršmita”

### Predislokacija sa a. „Cerklje” na a. „Zemunik” (Zadar)

Puk je 16. novembra 1950. godine u strogoj tajnosti, sa 18 aviona ME-109G izvršio predislokaciju sa a. Cerklje na a. Zemunik kod Zadra. Samo piloti određeni za prelet avionima bili su upoznati sa zadatkom, dok je kadar VTSI to saznao tek po dolasku na novu lokaciju – Zadar. Nakon izvršene predislokacije 172.vlp prepotčinjava se i ulazi u formacijski sastav 21. mešovite avijacijske divizije (mad), čija je komanda bila na a. „Zemunik”. Ubrzo nakon predislokacije, deo borbeno osposobljenih pilota upućen je u Pulu za popunu 83.vlp, dok je 172.vlp dopunjen sa 13 mladih novodošlih pilota iz četvrte i pete klase, koji su leteli na avionu Aero-2. Na novoj lokaciji u složenom i teškom vremenu po svemu, dolazi do izvesnog zastoja u borbenoj izgradnji puka, kao posledice delovanja neprijateljski nastrojenih pojedinaca, ali i propusta i neefikasnosti u rukovođenju i komandovanju pukom. Otkriveno je devet sabotera, nekoliko pokušaja sabotaže i dva dezertiranja vojnika mađarske nacionalnosti.

Početak 1951. godine puk nastavlja sa provođenjem letačke obuke kroz borbeno osposobljavanje pilota prema programu za lovački puk. Paralelno s tim puk u sklopu 21.mad dobija zadatak preobuke mladih pilota zbog čega otpočinje sa osposobljavanjem nastavnika, odnosno instruktora letenja. Stanje aviona dvoseda, problemi sa sta-

nim trapom i gumama, niz udesa na sletanju i loše stanje aerodroma „Zemunik”, usporavali su program preobuke. Pomoć komande 21.mad nije bila adekvatna i kao da nije bilo razumevanja i podrške za zadatke 172.vlp. Tek intervencijom komande 3. vazduhoplovnog korpusa stanje se popravlja i obuka intezivira. Izvršena je reglaža stajnog trapa na svim avionima, neispravni avioni dovedeni su u ispravno stanje, popravljen je aerodrom „Zemunik”, a instruktori dodatno obučeni. Uveden je strogi dnevni raspored obuke i rada, određeno je startno vreme (ili vreme letenja), uvedeno dozvoljeno dnevno naprezanje pilota i aviona, i zabranjen je poslepodnevni i noćni rad avio-mehaničara.

U sklopu borbenog osposobljavanja puka 3. eskadrila je osposobljena za izviđanje kopna i mora. Težište je bilo na vizuelnom izviđanju, ali i aero-foto snimanju (AFS) maršrute ili celine u sastavu para ili odeljenja. Osnovni objekti izviđanja su bili putne i železničke komunikacije, trupe na maršu i plovni objekti na moru, sa optimalnih visina. Uz brojne teškoće tehničke prirode, program letačke obuke (PLO) u 3. eskadrili je realizovan sa 80% dok je program izviđačkih zadataka realizovan sa 100%.

Na dan 01. januara 1951. godine 172.vlp je raspolagao sa 17 ispravnih „Meseršmita” (14 jednoseda i 3 dvoseda), kao i 7 UT-2 i UT-2M uz još neispravna 4 jednoseda ME-109G i jedan UT-2. Štabno avijacijsko odeljenje (šao) bilo je neposredno potčinjeno komandi puka i bilo je mešovito



Zadar, 18 godina baziranja puka

sastava u funkciji trenaze i ostalih potreba komande puka. U svojoj formaciji imao je i meteorologa (sinoptičara), bio je to poručnik Dobrosav Đorđević, dok je komandir šao bio poručnik-pilot Anđelko Košuta. Za uspešno završenu preobuku na avionu Meseršmit puk je dobio pohvalu od strane komandanta korpusa Generala Vlade Matetića.

### Vežba u širem rejonu Banja Luke

U mesecu junu 1951. godine puk je privremeno prebazirao na a. „Cerklje” kako bi kroz sadejstvo sa jurišnom i bombarderskom avijacijom učestvovao na vežbi koja se izvodila u širem rejonu Banja Luke. Vežba je bila pokazna, namenjena za vojnu delegaciju OS SAD. Puk je svoj zadatak na vežbi uspešno izvršio i pohvaljen je od strane komandanta korpusa, uz posebne pohvale posmatrača vežbe. Nakon završetka višednevne pokazne vežbe i povratka sa iste, u toku prebaziranja sa a. „Cerklje” na matični a. „Zemunik”, zbog pogoršavanja meteorološke situacije i slabe procene situacije u letu, dolazi do uvođenja grupa aviona u oblačnu masu, što dovodi do razbijanja poretka puka u letu (parovi aviona u koloni). Deo pilota, samo delimično osposobljenih za instrumentalno letenje (IFR), probija oblake na gore i sleću na a. „Zemunik”. Veći broj grupa aviona (parova), na komandu komandanta puka izvršava povratak na a. „Cerklje”. U toku manevra povratka i izlaska iz oblačne mase, dolazi do pogibije dva pilota: pukovskog šturmana Franca Pečarića i pilota Petra Inđića. Posle uspešno provedene vežbe i pozitivnog nadahnuća, bio je to stres za sastav puka. Nakon ovog događaja i zahteva komandanta za odlazak sa funkcije, za komandanta 172.vlp postavljen je kapetan Tomaš Samardžić iz 103. izviđačkog avijacijskog puka (iap) sa dužnosti komandira 2. eskadrole.



*Izvršna priprema pilota 172.vlp na ME-109, 25. 09. 1951. g. na a. „Zadar”. Oko karte su piloti: Radić, Košuta, Kunčić, Martinović, Čorić, Lidej, Veljković, Skale...*

U toku 1951. godine puk je ostvario nalet od 1.350 časova na svim tipovima aviona u svom naoružanju. U daljem puk produžava sa preobukom mladih pilota i borbenom obukom starijih pilota na avionu Meseršmit. U toku 1952. godine puk je ostvario nalet na dvosedima i „Meseršmitu” jednosedu od 1561 let i 682 časa, zbog preobuke na F-47D. Zbog malog iskustva, nedovoljne obučenosti i težeg prelaza na avion „Meseršmit”, dešavaju se brojni udesi, od čega je bilo devet udesa teže i deset lakše prirode. Još četiri katastrofe su težak bezbednosni bilans puka i najveći mogući gubitak. Dinko Marović i Mileusnić, piloti iz pete klase VVU, Jovo Čuić zbog otkaza motora i odličan pilot Ivan Hren u brišućem letu u Zadarskom kanalu. U izazovnom Zadarskom kanalu pilotski rečeno, danak brišućem letu platio je i Andrija Marinković, koji posle dejstva na vučenu metu odstupava od zadatka prelaskom u brišući let na ekstremno maloj visini.



*T. Samardžić kao mlad pilot, u pilotskoj jakni sa šlemafonom i brilama, Komandant puka od kraja 1951. g.*

### Prenaoružavanje avionom F-47D „Tanderbolt”

Period od formiranja do kraja 1951. godine bio je vrlo težak period 172.vlp. Stanje je teško i u ostalim jedinicama borbene avijacije i moglo bi se reći da je to bila opšta karakteristika stanja. Razvoj avijacije je složen, mukotrpan i bolan proces, potvrđuje i mladalačko iskustvo 172.vlp. U uslovima pritisaka i izolacije zemlje sa istoka, na zapadu preovladava mišljenje o korisnosti pružanja vojne pomoći našoj zemlji. Nakon posete načelnika Generalštaba JA generala Koče Popovića Sjedinjenim Američkim Državama, slede intezivni pregovori. Maršal Tito i ambasador SAD Džordž Alen potpisuju sporazum između vlada, čime se uspostavlja sistem vojne pomoći FNRJ. Nabavka tehnike iz okvira sistema MDAP (Programa pomoći za zajedničku odbranu) omogućila je novi kvalitet za JRV.

Poslednjeg dana 1951. godine počinje isporuka prvih aviona F-47D „Tanderbolt” američke proizvodnje. Avioni se prebacuju u našu zemlju brodovima do Pule, gde je i uspostavljen centar za preobuku. Avion F-47D je avion sa kraja drugog svetskog rata i vrhunac je u razvoju klipnog aviona. Bio je to robustan lovac-bombarder moćnog naoružanja, velikog doleta i visokih manevarskih mogućnosti. Nakon odluke da puk krene na preobuku, star-





Pula, preobuka na F-47D „Tanderbolt”

iji i iskusniji piloti puka 14. avgusta 1952. godine izvršili su prelet „Meseršmita” i predali ih školskom centru Rajlovac kod Sarajeva, BiH.

Preobuka sastava puka na avionu F-47D „Tanderbolt” počela je 01. septembra 1952. godine, tekla je bez poteškoća i bila je uspešno završena za nepuna tri meseca. Prelet na matični aerodrom „Zemunik” bio je izvršen sutradan, 21. novembra 1952. godine sa 20 borbenih F-47D, od čega je 10 aviona preuzeto od 83.vlp, dok je 10 aviona bilo preuzeto iz isporuke, nakon sklapanja i probnih letova. Tokom preobuke ostvaren je nalet od 511 letova i 595 časova, a do kraja godine još 33 leta sa 29 časova.

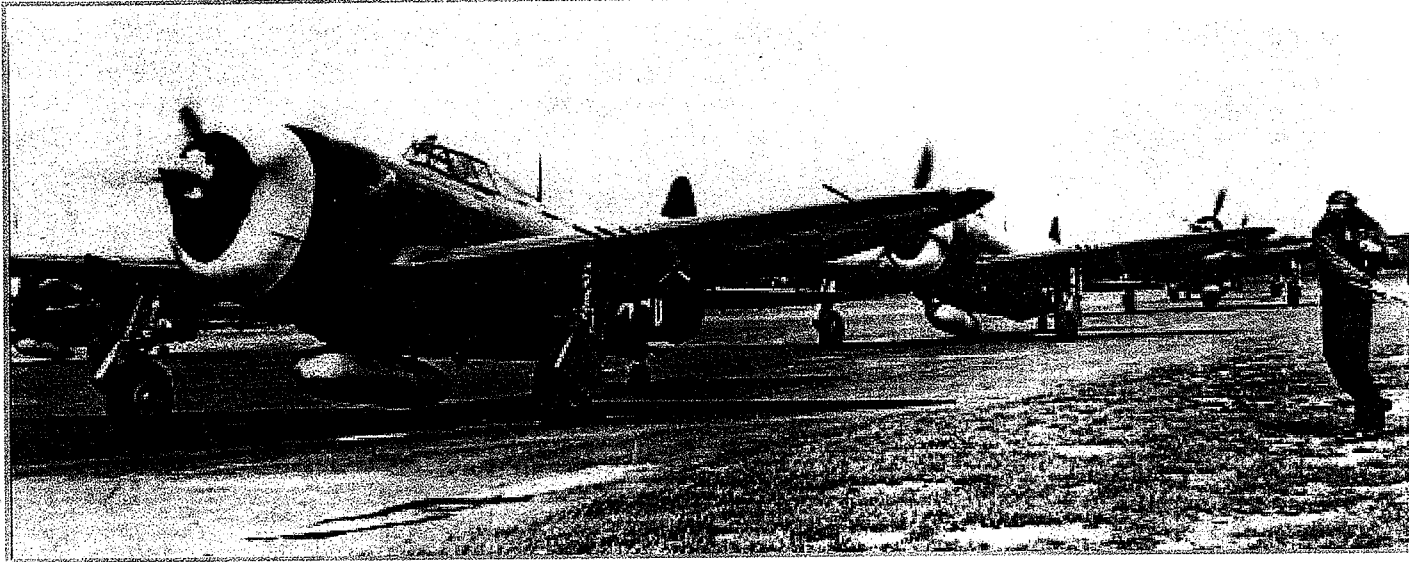
Piloti 172.vlp koji su bili na preobuci i izvršili prelet 20 aviona F-47D sa a. „Pula” na a. „Zemunik” (Zadar), bili su:

- |                       |                    |
|-----------------------|--------------------|
| – Tomaš Samardžić     | – Jože Kunčič      |
| – Slobodan Nikolić    | – Vojo Dakić       |
| – Dušan Prašnikar     | – Franc Nabergoj   |
| – Miloš Kondić        | – Branko Kovačević |
| – Vasko Ivanovski     | – Ivan Kunović     |
| – Miloš Atilić        | – Đorđe Novaković  |
| – Tomislav Radić      | – Branko Vujičić   |
| – Đorđe Elenkov       | – Veljo Lukić      |
| – Anđelko Košuta      | – Rade Rajić       |
| – Mihajlo Velimirović | – Milan Lovrenčić  |

Nakon izvršenog preoružavanja sa F-47D puk je preimenovan u lovačko-bombarderski avijacijski puk, u 172. lbp, i taj naziv (ime) je nosio čitave naredne četiri decenije. Takozvani „novi materijal”, iz po svemu drugog organizacijskog sistema, doneo je mnogo novina u JRV. Usledilo je prilagođavanje organizacije i sistema rada VTSI u

svim stepenima održavanja i snabdevanja vazduhoplovno-tehničkim materijalnim sredstvima (VTMS). Uvodi se nova nomenklatura uz prevazilaženje teškoća oko paralelne upotrebe colovnog i metričkog sistema mera. Dolazi do razvoja infrastrukture prema zapadnim standardima. Širi se mreža skladišta svih vrsta, rade se nove i duže polno-sletne staze (PSS), postavljaju se nova sredstva za navigaciju, uvodi se nova elektronika i sistem radarskog obezbeđenja.

Preobuka, zatim obuka sastava puka, prema oceni stranih posmatrača, u svemu se odvijala prema standardima Zapada. Navike i shvatanja pilota i tehničkog sastava bile su brzo menjane, u hodu i u skladu sa novim zahtevima. Za potrebe preobuke i trenaze pilota puk dobija odeljenje dvosednih aviona Harvard, koji je najbliži jednosedu Tanderboltu. Tokom 1953. godine provedeno je intezivno borbeno osposobljavanje pilota, uz učešće na brojnim vežbama, na vanrednim i posebnim zadacima kao pratnja vrhovnog komandanta i zadacima tokom tršćanske krize. Pošto je novi komandant puka Tomaš Samardžić bio osposobljen za letenje u IFR uslovima, vršena je obuka u tim uslovima sa iskusnijim pilotima. Sa delom starijih pilota vršena je obuka u sumrak i noću, što nije bio pukovski zadatak. Nakon saznanja da je vršena i noćna obuka, komanda divizije je to zabranila. Na povratku Maršala Tita iz Velike Britanije brodom „Galeb”, puk dobija zadatak da na putu od Otranta do Splita sistemom neposredne zaštite vrši obezbeđenje broda iz vazduha. Puk je prebazirao na aerodrom Titograd, i u sadejstvu sa 97. pukom, koji je bio naoružan avionom „Moskito”, uspešno su izvršili zadatak, zbog čega su oba puka dobila lično priznanje Maršala Tita.



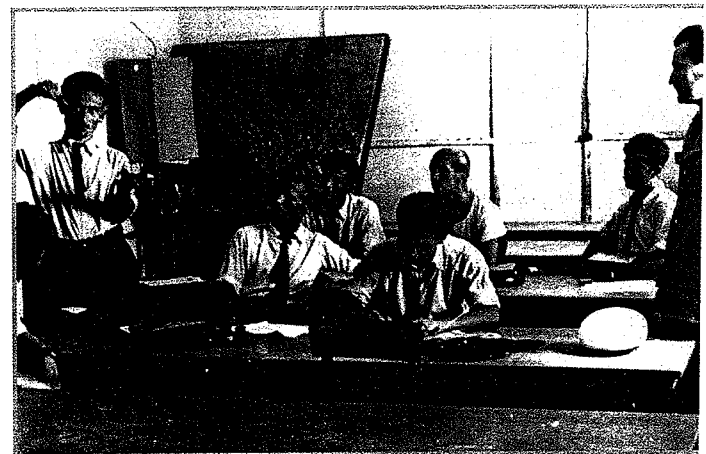
*F-47D „Tanderbolt“ u voženju*

Kapetan Vasko Ivanovski bio je pilot u formaciji aviona koja je dočekala Tita iznad Jadranskog mora 1953. godine. On opisuje prijem u Splitu koji je organizovao Tito: „A evo naših avijatičara...zdravo drugovi“, bila je njegova dobrodošlica. Naš svedok je opijen Titovom harizmom. „Da li ja sve ovo sanjam ili je stvarnost? Uštinuo bih se kad me ne bi bilo sramota. Drug Tito prilazi, pruža mi svoju desnicu i očinski stiska moju, a pogled mu je veseo, razdragan. Za svakoga nađe po koju lijepu riječ. Tito je vazduhoplovcima tom prilikom rekao kako se osećao sigurnije u Otrantskim vratima, kada je video avione. Posle zakuske, on je prisutnima izneo svoje utiske iz Velike Britanije, a zatim i nešto o sadejstvu mornarice i vazduhoplovstva. Ja slušam i gutam svaku njegovu riječ. Njegovo prirodno držanje, način izlaganja i ton govora opili su me i prosto ne verujem da sam i ja tu gdje on govori. To su nezaboravni trenuci u mom životu. To je najsvečaniji moj dan ispunjen srećom i radošću, jer se moja želja ispunila da vidim njega – Tita... Pjevao je i veselio se s nama zajedno, a nakon dva sata provedena u našem društvu, oprostio se i otišao jer ga zovu veliki državni poslovi.“



*Tomaš Samardžić sa grupom pilota nakon završene preobuke na avionu F-47D „Tanderbolt“*

Puk se kadrovski osvežava grupom mladih pilota iz šeste klase krajem 1952, a iz 7. klase krajem 1953. godine. Mladi piloti brzo se uklapaju u sistem obuke i rada, i predstavljali su novu snagu i osveženje puka. Do meseca jula 1953. godine puk je bio potpuno osposobljen za gađanje, raketiranje i bombardovanje (GRB) objekata na kopnu i moru, kao i gađanje ciljeva u vazduhu (GCV) uz upotrebu poluradarskog nišana. Svoju borbenu osposobljenost puk je potvrdio u leto 1953. godine kroz dve pukovske vežbe, (tzv. LTV) u sadejstvu sa JRM, i kroz divizijsku LTV sa temom udara na konvoj i desant u rejonu Rogoznice (Šibenik). Potvrđene su borbene mogućnosti aviona „Tanderbolt“ kroz visoke manevarske sposobnosti, moćno naoružanje, vatrenu efikasnost i preciznost. Na velikoj svečanosti na a. „Batajnica“ povodom dana JRV 21. maja 1953. godine, komandant puka Tomaš Samardžić je iz ruku Maršala Tita primio novu ratnu zastavu, zajedno sa još 15 komandanata ostalih avijacijskih pukova.



*Izvršna priprema u učionici pilota 172.lbap za figurno letenje, Zadar, 1953. g.*

### Tršćanska kriza i vežbovne aktivnosti

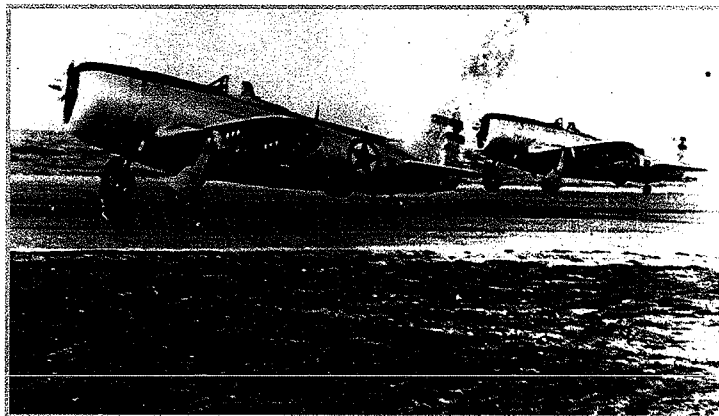
Tršćanska kriza kulminira u jesen 1953. godine kada je situacija postala krajnje dramatična. Snage 3. vazduhoplovnog korpusa stavljene su tokom noći 8/9. oktobar 1953. godine u stanje pripravnosti. Divizije su bile u pripravnosti broj 3, dok su pukovi delom snaga bili u pripravnosti broj 2. Ovo je usledilo nakon velikih desetodnevni manevara JA, održanih sredinom septembra. 172.lbap okrenut je održavanju najvišeg stepena borbene gotovosti i zadanog stepena pripravnosti. Bazirao je na matičnom aerodromu „Zadar”, dok je sa 1. eskadrilom ojačavao ostale pripravnosti snage na a. „Pula”. Snage Ratne mornarice bile su raspoređene uz obalu Istre, od Pule do Pirana, i njima je bilo stavljeno na raspolaganje 1. avijacijsko odeljenje 1. eskadrile 172.lbap, pod komandom komandira eskadrile kapetana Mome Nikića. U oktobru i novembru 1. eskadrila sa a. „Pula” vrši zaštitu snaga KOV i RM u priobalnom pojasu i na granici prema Italiji, kroz lovačke patrole i izviđanje. Izvedena je jedna vežba sadejstva sa RM kroz zaštitu i podršku konvoja u sektoru Piran–Kopar i na poligonu Kameno. U krajnje zategnutoj situaciji reaguje se na svaku povredu granične linije i na svaku promenu u rasporedu snaga.



Piloti 172.lbap u kombinezonima, osmatraju letove kolega u iščekivanju zadatka, na avionu F-47D na a. „Zadar” 1953. g.

Na jednu najavu da se našoj granici približava strani avion, sa a. „Pula” iz pripravnosti broj 2 poleće par aviona F-47D 1. eskadrile 172.lbap, sa posadom Momo Nikić vođa para i pratilac Nikola Jovanović. Poletanje je izvršeno u sumrak. Par aviona preleće već osvetljeni Trst i leti prema Veneciji i tamo grupisanim snagama RM Italije. Tada dobijaju poziv i naređenje da se vrate na a. „Pula”. Na aerodrom su sleteli već u noćnim uslovima, svesni incidentne situacije i reagovanja pod viškom emocija, očekivali su reakciju više komande. Narednog dana posadi je komandant divizije Blažo Kovačević lično održao „slovo” sa dvostrukom porukom. Za postupak dubokog pro-

dora u Italiju grdnja, a kroz reči „nama takvi piloti trebaju, a vi sada pamet u glavu” – pohvala. Tršćanska kriza ušla je u fazu smirivanja kada je početkom decembra 172.lbap dobio naređenje o prekidu pripravnosti. Izdvojena 1. eskadrila sa a. „Pula” se vraća na a. „Zemunik”.



Par aviona F-47D „Tanderbol” na poletanju 1953. g.

U toku 1953. godine 172.lbap ostvario je 1872 leta i 1776 časova naleta, uz samo tri udesa lakše prirode. Na dan 01. januara 1954. godine puk je bio naoružan sa 25 aviona F-47D, imao je 23 potpuno obučena i iskusna pilota i još 13 mladih pilota u procesu borbernog osposobljavanja. Za lovačke zadatke puk je osposobljen za dejstva svim snagama u povoljnim uslovima (PMU), a sa starijim pilotima i u složenim meteorološkim uslovima (SMU), u sastavu para i odeljenja. Za jurišne zadatke puk je osposobljen za GRB ciljeva na kopnu i moru u sastavu odeljenja i eskadrile, primenom manevra napada iz poniranja i iz brišućeg leta. U formaciji puka je izviđačko avijacijsko odeljenje sa 5 pilota u potčinjenosti komandi puka. Obuka je izvođena prema programu izviđačke avijacije. Zbog nedovoljne efikasnosti jedno vreme, IAO bilo je izbačeno iz formacije puka, a taj zadatak je dodeljen 3. eskadrili.

Marta 1954. godine 172.lbap sastavom eskadrile proveo je LTV u sadejstvu sa snagama RM, kroz zaštitu i podršku grupe torpednih čamaca u toku podilaženja i udara po konvoju transportnih brodova. U aprilu sa 1. i 3. eskadrilom proveo je još jednu LTV u sadejstvu sa RM na temu: „Izvođenje napada na pomorske konvoje i napad na pomorski desant u sadejstvu sa divizionom patrolnih brodova”.

U mesecu maju proveo je LTV u sadejstvu sa 83. pukom na temu: „Udar po artiljeriji na vatrenom položaju i tokom marša”. Artiljerija na vatrenom položaju je dobro maskirana i teško uočljiv objekat dejstva za avijaciju. Piloti puka su artiljeriju pravovremeno otkrili i uspešno dejstvovali po istoj. U junu provedena je korpusna LTV pod nazivom ISTRA, gde je puk izvodio dejstva po pozivu sa komand-



Avion F-47D „Tanderbolt” sa naoružanjem, pilot M. Nikić sa mehaničarem

nog mesta (KM) 3. VaK, na operativnoj dubini, kroz zaštitu snaga KOV sistemom presretanja i patroliranjem.

Sa avionom F-47D Tanderbolt 172. lbap je izrastao u stabilnu, moćnu i pouzdanu avijacijsku jedinicu. Sa tako moćnim klipnim avionom stečeno je bogato iskustvo pilota, tehničara i inženjera, ostalog kadra i sistema rukovođenja i komandovanja, što je bio krupan iskorak ka



T. Samardžić sa dva oficira pored upravne radio stanice, a. „Zadar”



T. Samardžić na čelu puka sa uručenim priznanjem puku, u stroju 21. divizije na a. „Zadar”

novom vremenu. Avgusta 1954. godine 172. lbap predaje svoje avione F-47D, čime je za puk završen period klipne avijacije, kao borbenog aviona u naoružanju. Puk prelazi na mlaznu tehniku i vrši prenaoružavanje mlaznim borbenim avionom F-84G „Tanderdžet”.

#### Profil Stojana Mutića, prvog komandira 1. eskadrile 172. vlp

Stojan Mutić, pukovnik avijacije – pilot, rođen je u Levač Polju u BiH 09. avgusta 1927. godine. Završio je drugu klasu VVU u Pančevu 1948. godine, stekavši zvanje pilota. Od formiranja 172. vlp 05. decembra 1949, pa do kraja 1951. godine bio je komandir 1. eskadrile 172. vlp na avionima „Meseršmit”. Na tom avionu je imao težak otkaz motora usled lomova klipnjače motora, ali je uspešno sleteo na matični a.



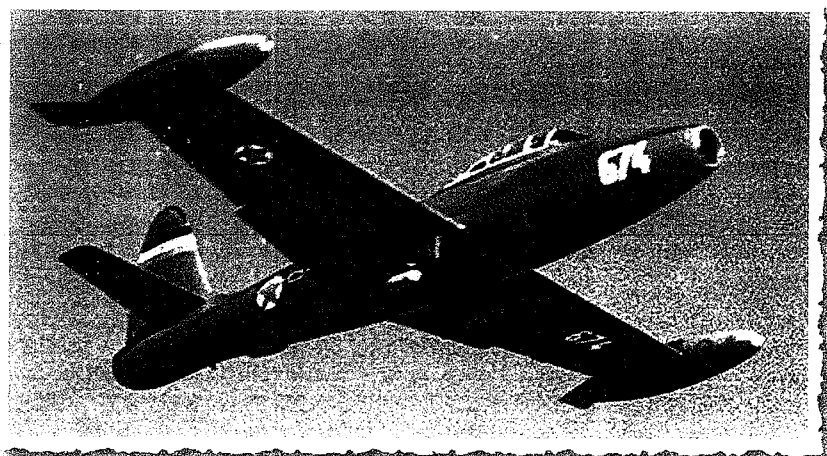
„Cerklje”. Školu usavršavanja, tzv. Vazduhoplovno vojnu oficirsku školu (VVOŠ), završio je od 1951–1953. godine kao prvi u rangu sa ocenom odličan (5.00). Izuzetno, za ovako pokazan uspeh proglašen je kao Titov oficir-slušalac.

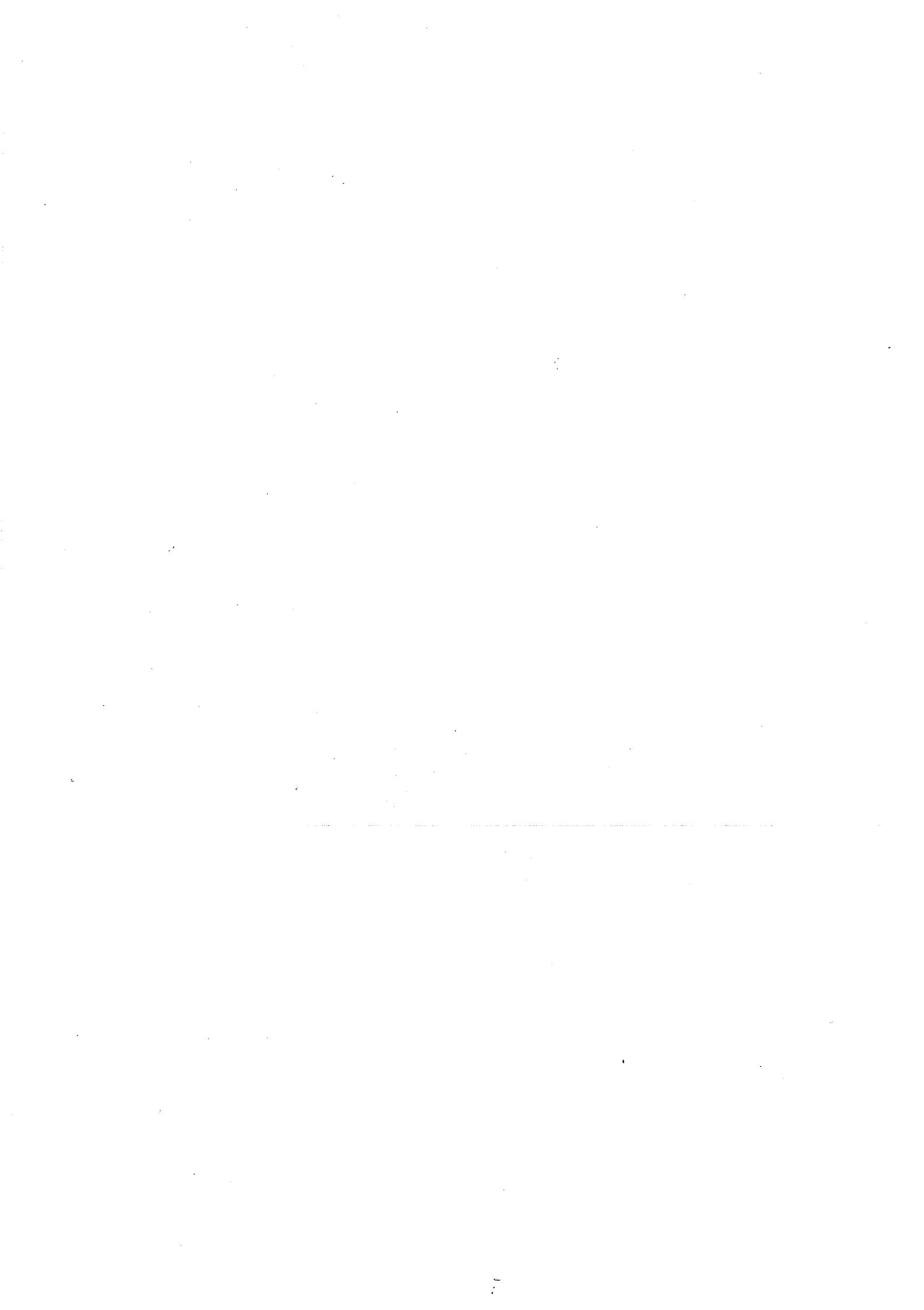
Kao pilot aviona F-84G bio je komandir eskadrile u 117. puku od 1953–1955. godine. Na dužnosti komandanta 94. lbap u Skoplju bio je od 1955–1957. godine. Na dužnosti pomoćnika vojnog izaslanika u Moskvi (SSSR) bio je od 1957–1960. godine. Komandant 103. izviđačkog avijacijskog puka (iap) bio od 1961–1962. godine. Načelnik štaba komande 11. divizije protiv vazdušne odbrane bio je od 1963–1969. godine. U komandi RV i PVO bio je na dužnosti načelnika 2. obaveštajnog odeljenja od 1969–1972. godine, kada je i penzionisan u činu pukovnika avijacije – pilota. Počasni je nosilac zlatnog letačkog znaka i zvanja instruktora letenja. U Slovenačkoj „Adria” floti u periodu od 1972–1989. godine leteo je na avionu DC-9. U dobroj je životnoj kondiciji i sa porodicom živi u Beogradu.



Pukovnik u penziji Stojan Mutić na obeležavanju 60-godišnjice formiranja puka

**PRELAZAK  
NA MLAZNE  
AVIONE  
I USPON  
PUKA,  
1954–1959.**





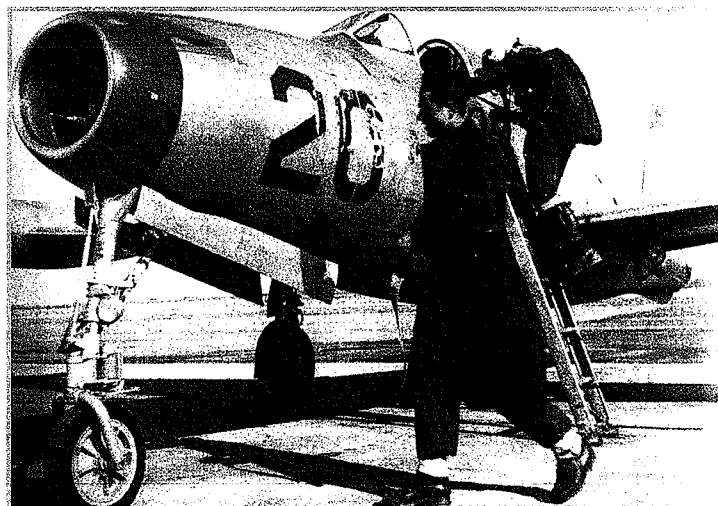


vo je period dinamičnog razvoja avijacije JRV po svim pitanjima, zapadna tehnika ulazi na velika vrata, sovjetska tehnika je u dobrom delu još u naoružanju jedinica, u zemlji su uloženi grčeviti naponi na osvajanju novih tehnologija, proizvodnji aviona i razvoju vazduhoplovne industrije. Traže se najbolja rešenja u dogradnji i usavršavanju organizacijsko-formacijske strukture avijacije. Razvoj školskog sistema u fokusu je pažnje, kao i vođenje i usavršavanje kadra. U ovom periodu na čelu jedinice promenjena su četiri komandanta, što samo po sebi ukazuje na problematiku razvoja.

#### Usvajanje aviona F-84G i T-33A i borbena osposobljavanje

Program isporuke mlaznih aviona F-84G „Tanderdžet“ i dvoseda T-33A američke proizvodnje otpočeo je polovinom 1953. godine. Program isporuke nove tehnologije našoj zemlji bio je u zastoju i praktično je aktiviran tek okončanjem „Tršćanske krize“.

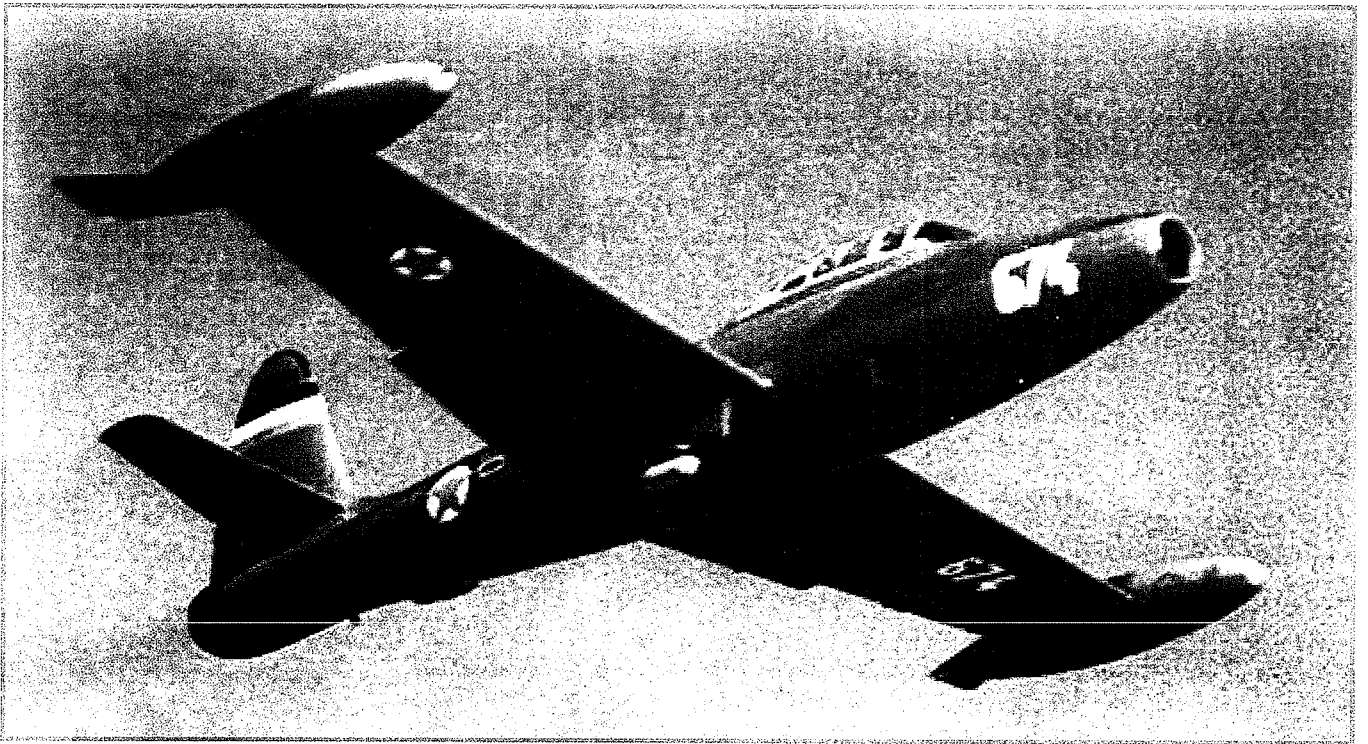
Među prvim jedinicama avijacije za preobuku i prenaoružanje određenjen je 172. lbap, što je sastav puka doživeo kao čin priznanja za dotadašnji rad i ostvarene rezultate. Avgusta 1954. godine nakon predaje aviona F-47D, skoro kompletan puk odlazi na preobuku na mlazni avion F-84G. Preobuka je organizovana na aerodromu „Batajnica“, gde su avioni primani isporukom i gde je oformljen centar za preobuku (CZP). Na preobuku odlazi 27 pilota, dok je 9 mladih pilota u fazi preobuke na avionu F-47D prešlo u sastav 83. puka radi okončanja obuke i ojačavanja istog. Preobuka pilota i sastava VTSl u CZP na a. Batajnica trajala je tri meseca bez poteškoća, uz primerno zalaganje i brzo usvajanje nove mlazne tehnologije.



F-84G na a. „Zemunik“



F-84G u paru iznad o. Kornata



F-86G u letu

Nakon završene preobuke prelet puka na matični aerodrom „Zemunik” izvršen je 21. novembra 1954. godine sa 16 aviona F-84G. Doček puka na a. „Zemunik” imao je karakter posebne svečanosti, celokupni sastav 21.mad svečano, uz oduševljenje i slavlje dočekao je letački ešalon 16 aviona Tanderžet 172.lbap. Bilo je to slavlje svih pripadnika aerodroma „Zemunik”, ali uveliko i građana Zadra. Za potrebe trenaže i kontrole pilota puk dobija dva aviona dvoseda T-33A, koji je imao ulogu prelaznog aviona borbenog jednoseda F-84G. U formaciji puka još se zadržava avion „Aero-2” za potrebe veze i trenaže dela pilota šao i komande puka. Usvajanje aviona F-84G i T-33A do stepena kada VTSI puka samostalno priprema avione za letenje, vrši međuletne i posleletne preglede i pripremu, bila je prava radost za celokupni sastav. Ispraćaj aviona i njihov doček nakon izvršenog leta, posebno prvog samostalnog leta ili tzv. „laširanja” pilota puka, bili su dodatni razlozi za druženje i slavlje pilota i tehničara puka. U toku 1954. godine, ostvaren je prosečan nalet od 73 časa po pilotu na svim tipovima aviona uz nalet i na preobuci. Za uspešno završenu preobuku, ostvarene rezultate u obuci tokom godine i stanje b/g puka u 1954. godini ocenjen je kao jedan od najboljih pukova JRV i pohvaljen od strane komandanta JRV. Na početku 1955. godine puku je postavljen zadatak da ostvari dalji napredak u borbenoj sposobnosti kroz godišnji nalet po pilotu od 115 časova, od

čega 15 časova na trenažnom dvosedu T-33A i 100 časova na borbenom F-84G, i to:

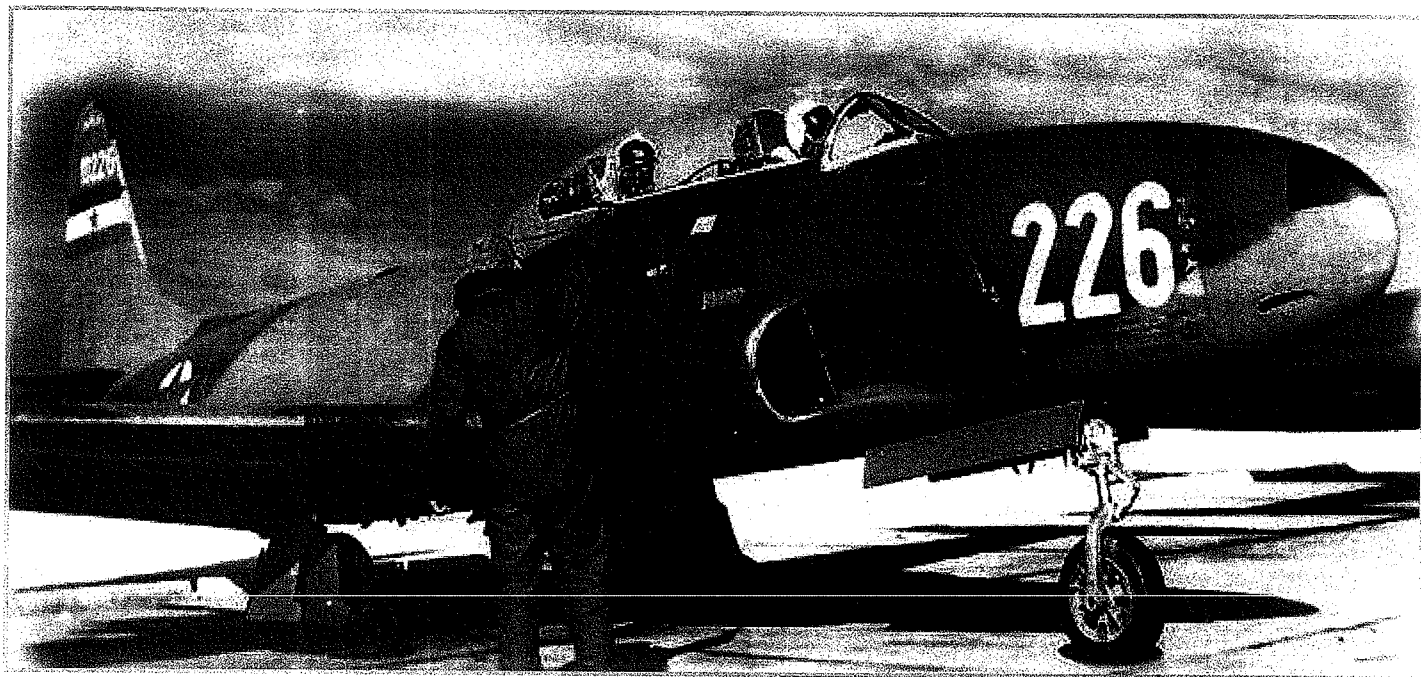
- do 01. juna da sve pilote osposobi za GRB objekata na kopnu i moru u PMU, sastavom odeljenja i eskadrile uz primenu adekvatnog manevra;
- do 01. septembra sa rukovodećim kadrom i starijim pilotima da provede kurs IFR i noćnog letenja. Dejstva noću izvoditi informativno, uz plan daljeg osposobljavanja.
- za vizuelno izviđanje danju da osposobi 10% sastava pilota ili ekvivalent izviđačkog avijacijskog odeljenja (iao).

Komanda 21.mad izdala je naređenje, kojim je striktno naložila da svaki pilot ostvari godišnji nalet od 20 časova na trenažeru ili tzv. „link treneru”, bez obzira da li je na kursu za IFR i noćno letenje.

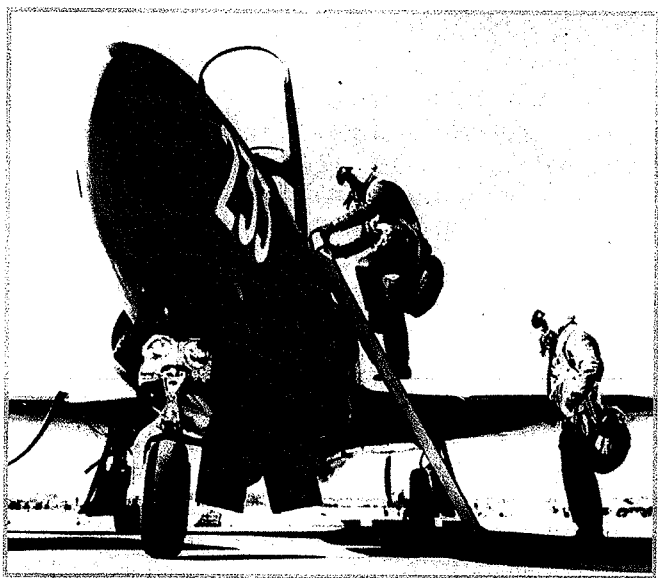
#### Vežbe i posebni zadaci

Kao moćna avijacijska snaga, baziranjem u centru priobalnog pojasa puk učestvuje u brojnim vežbama i nizu specijalnih zadataka. Puk učestvuje u tri združene taktičke vežbe (ZTV) sa JRM, danju i noću i u ZTV 21.mad, u sadejstvu sa JRM po temi „Zaštita konvoja i podrška desantnim snagama u rejonu Rogoznice (Šibenik)”. Puk učestvuje u





Avion T-33 sa posadom i mehaničarem na stajanci



Ulazak u kabinu T-33

ZTV 3. VaK u vremenu 15–25. septembra iz uslova logorovanja celokupnog sastava. U uslovima približno ratnim, danju i noću, izvođena su borbena dejstva na prostoru Slovenije u rejonu Ilirska Bistrica–Pivka–Metlika. Na potezu Zagreb–Petrinja–Udbina izvodi b/d noću. Na kraju vežbe izvodi b/d u sadejstvu sa JRM po konvoju razarača, dejstvom po vučenoj meti na morskoj površini, tzv. „meti prskalici”. Tokom 1955. godine puk je izvršio više posebnih–specijalnih zadataka, kao što su:

- pozdravni nalet sa 16 F-84G i 2 T-33A iznad konvoja brodova u pratnji Maršala Tita, koji se vraćao sa puta iz Indije. Nalet je izvršen u rejonu Rijeke, a vođa ešalona je bio komandant 21. mad pukovnik Miljenko Lipovšćak;
- učešće na prvomajskoj paradi u Zagrebu sa 8 aviona F-84G;
- zaštita konvoja sa delegacijom SSSR, 3. maja na ruti Rijeka–Brioni;
- pozdravni nalet premijeru Burme 15. juna sa 10 aviona F-84G;
- pozdravni nalet grčkom kraljevskom paru sa 8 F-84G pri odlasku iz Splita 13. septembra, i prilikom isplovljavanja iz Dubrovnika 14. septembra sa 4 F-84G;
- u više navrata puk je vršio obezbeđenje – zaštitu otoka Brioni u vremenu boravka Maršala Tita, sistemom dežurstva u određenom stepenu pripravnosti na a. „Pula”.

#### Pokazna TV za VDP i američku vojnu misiju

Završnica vežbovniha aktivnosti puka u 1955. godini provedena je kroz dvodnevnu pokaznu TV, 2. i 3. novembra za sve vojno–diplomatske predstavnike akreditovane u Jugoslaviji i predstavnike američke vojne misije za dotur vojne pomoći, prema sistemu MDAP. Tema vežbe bila je GRB objekata na moru danju i noću. Dejstvo puka bilo je veoma uspešno. Pokazan je visok stepen obučenosti pilota u prikazu manevarskih i vatrenih mogućnosti aviona F-

84G, nakon godinu dana njegove upotrebe. U noćnim uslovima b/d su izvođena pod svetlećom avio bombom, dejstvom iz poniranja i iz brišućeg leta upotrebom plamenih avio bombi PLAB-750 libri (344 kg). Posmatrači vežbe su veoma visoko ocenili obučenost pilota puka, uz epitete da je to noćni i Evropski puk. Tadašnji komandant NATO u Evropi, američki general Bernard Rodžers, pomenuo je ovu vežbu nakon 30 godina u jednom intervjuu, rekavši da bi voleo da je tada „pod svojom komandom imao te momke”.

### Najbolji puk JRV u 1955.

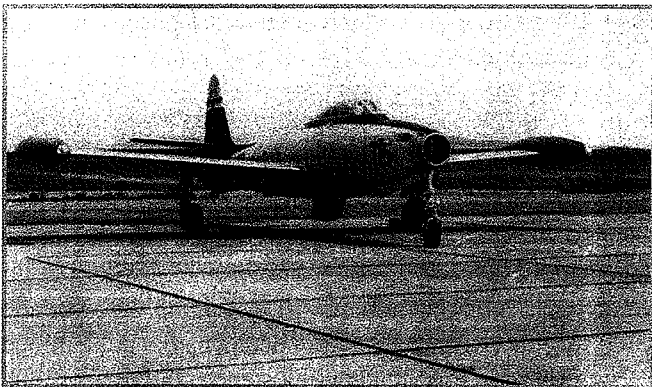
Nakon preobuke u CZP krajem 1955. godine u puk dolazi osam pilota iz 8. klase ŠAO, i oni su: Kocijan Ivan, Marković Aleksandar, Čirjaković Miljenko, Petković Lazar, Janković Ranko, Šamo Ivan, Dvorski Franjo i Bankovački Rade.

U toku 1955. godine puk je ostvario nalet od 2641 let sa 3.219 časova, od čega u IFR uslovima 566 letova sa 818 časova, i noću 299 letova sa 318 časova. Struktura naleta najbolji je pokazatelj uspona, jer 35% naleta je ostvareno u noćnim i uslovima IFR letenja.

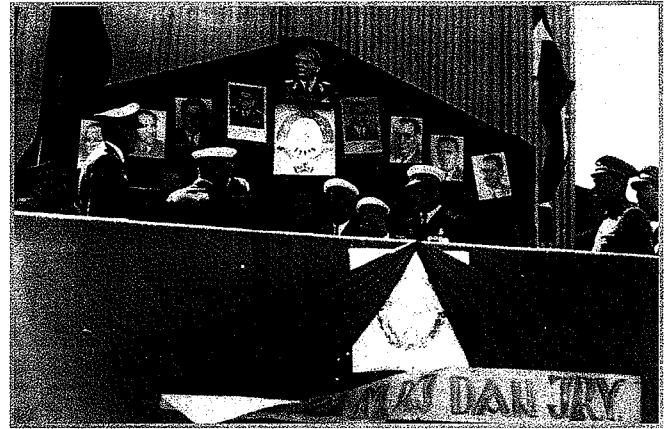
Godišnji nalet puk je ostvario bez udesa, dok je godišnji nalet po pilotu od 118 časova veći od zadanog. Puk je tokom 1955. godine raspolagao sa ukupno 20 aviona (18 F-84G i 2 aviona T-33A). Na kraju 1955. godine 172.lbap je proglašen za najbolji puk u JRV.

### Obuka i kombinatorike na čelu puka

Komandant puka Tomaš Samardžić krajem godine odlazi na školovanje u Višu vazduhoplovnu akademiju, a dužnost preuzima major Frandolić Gregor (došao iz 83. puka). U 1956. godini puk produžava sa borbenim osposobljavanjem starijih pilota i vrši obuku kompletne grupe od 16 mladih pilota, koji su došli iz CZP sa ukupno



Avion F-84G na stajanci aviona



Obeležavanje Dana JRV 21. 05. 1955. g. na a. „Zadar”, priznanja prima Komandant 172.lbap T. Samardžić

10–15 časova naleta na avionu T-33A i F-84G. U GRB objekata na kopnu i moru ostvarena je zadana ocena, vrlo dobar sa ukupno 25 pilota (jedan otišao u prekomandu). U GCV dejstvom na vučenu metu ostvarena je ocena dobar (3.00). Puk je osposobljen za letenje danju i noću, u uslovima bez spoljnje vidljivosti, letovima kroz oblačnu masu. U izvođenju b/d noću po objektima na kopnu i moru, godišnji zadatak nije u potpunosti ostvaren. Razlog je nađen u opterećenosti puka obukom 16 mladih pilota, nedostatkom rezervnih delova u sistemu održavanja aviona i izrazito nepovoljnom meteo situacijom.

Puk je tokom godine učestvovao na više ZTV i korpusnoj ZTV, na kojoj je izvodio b/d u SMU. Težak udes dogodio se 10. avgusta, kada je u fazi poletanja došlo do otkaza motora, izletanja u kamenjar i teškog loma F-84G, nakon čega je pilot Rade Bankovački podlegao povredama. Poručnik Tihomir Ivanovski je 12. decembra 1956. prinudno sleteo na aerodrom u Italiji. Analiza bezbednosti letenja u komandi 21.mad ukazala je na propuste i slabosti u pripremi i analizi izvršenja svakog zadatka, i u vezi s tim naložila je komandi puka konkretne zadatke. Puk je u 1956. godini ostvario nalet od 3.152 časa, od čega je na dvosedima T-33A bilo 437 časova. Po pilotu ostvaren je prosečan nalet od 85 časova.

Bez obzira na vrlo dobre rezultate u borbenoj obuci, ostvareni nalet puka, povoljnu strukturu naleta i prosečan nalet po pilotu, ocenjeno je da mogućnosti puka nisu u potpunosti iskorišćene. Nedovoljna efikasnost i slabosti u sistemu RiK uslovile su izvestan zastoj u dinamici uspona puka. Krajem 1956. godine na čelo puka postavljen je Radovan Krstić, koji ostaje na funkciji do polovine 1957. godine. Nakon kadrovske kombinatorike u puk se vraća bivši komandir 1. eskadrile Momo Nikić i preuzima dužnost komandanta puka. Prethodno je bio na funkciji komandanta 83. puka.

### Status specijalizovane jedinice za b/d noću i podršku JRM

Viši nivoi odlučivanja i komandovanja opredeljuju 172.lbap kao jedinicu specijalizovanu za noćna dejstva i podršku snaga JRM. To je podrazumevalo vrhunsku osposobljenost za letenje u SMU danju i noću, jer to i danju zahteva ambijent otvorenog mora. Ovakva odluka bila je obaveza pre svega, ali i priznanje jedinici. Sastav puka sa oduševljenjem je prihvatio novu ulogu i namenu puka, jasno videvši da to otvara prostor i nove mogućnosti ispoljavanja mladalačke energije i potencijala. Ovakva, tada jedinstvena uloga specijalizacije za veoma zahtevna noćna dejstva, doprinela je daljem usponu jedinice i njene afirmacije u širim razmerama. Odatle i nezvanični naziv „noćni puk“.



Grupa od 15 pilota 172.lbap pored F-84G, u uniformi je Momčilo Nikić, komandant puka 1957.

U 1957. godini, intezivirana je letačka obuka sa opštim težištem na izvođenju b/d noću i danju u SMU, u uslovima letenja bez spoljne vidljivosti, i kroz oblačnu masu. Dejstva su izvođena po objektima u priobalnom pojasu i na otvorenom moru, u sadejstvu sa JRM. U uslovima intezivne i sadržajne borbene obuke puk je u usponu po svim elementima obučenosti i uvežbanosti pilota i VTSl.

### Izrastanje u elitnu avijacisku jedinicu kroz bolan proces

Intezivna, sadržajna i složena obuka rađa novi kvalitet. To je opet, samo po sebi, jačalo veru u sopstvene i mogućnosti raspoložive tehnike. U takvim uslovima obuke i rada oštra selekcija kadra je neminovnost, opstaju ili idu dalje visoko motivisani i sposobniji, uporni i dosledni, profesionalci u pravom smislu tog pojma. Istovremeno, oština obuke i najsloženiji uslovi njenog izvođenja objektivno su rizični uslovi, sami po sebi. U periodu 1957–1959. godine živote su izgubila četiri pilota dok su



Piloti 172.lbap: J. Faganel (u šinjelu), T. Radić, K. Mićović

dvojica bila prinuđena da napuste avion F-84G katapultiranjem. U noćnom letenju 1957. godine život je izgubio Dragan Muharem u fazi pristrojavanja vođi odeljenja nakon završenog dajstva na ŠTP „Benkovac“. Marta 1958. godine u toku leta kroz oblačnu masu zbog gubitka kontrole nad avionom, izgubio je život mladi pilot iz 8. klase ŠAOA Franjo Dvorski. U dejstvu sastavom eskadrile na poligonu „Rt Kamenjak“ (Pula), zbog nepotpune koordinacije tokom manevra obrade objekta dejstva, izgubila su živote dva vrsna pilota: Kunčić Jože, komandir eskadrile i njen vođa, i njegov pratilac mladi pilot Milorad Živković. Đuro Topolčić, poručnik-pilot, napustio je avion F-84G upotrebom izbacivog sedišta 03. oktobra 1957. godine, što je bilo prvo iskakanje iz „Tanderdzeta“ u JRV. Danilo Perović, kapetan 1. klase i načelnik štaba 172.lbap u letu Pula–Zadar kroz oblačnu masu u rejonu otoka Lošinj, napustio je avion F-84G katapultiranjem zbog ulaska u zonu intezivnog zaleđivanja i otkaza motora.

Godišnji nalet puka ostvaruje se sa skoro 50% naleta noću i u SMU danju, dok se prosečan nalet pilota povećava na oko 120 časova. Godišnji nalet i struktura naleta pilota

puka je na nivou zahtevnih standarda pilota NATO. Obuku i rad puka karakterisala je opšta stabilnost, unapređenje sadržaja obuke i organizacije rada, usavršavanje kadra i sistema vrednovanja.

U vremenu 1957–1959. godine 172.lbap se afirmisao kao „elitna” avijacijska jedinica. Elitna zbog činjenice da svoju ulogu, namenu i svaki zadatak izvršava dosledno, pouzdano i efikasno. Kroz brojne vežbe i zadatke ispoljava u svemu vrednost pouzdane jedinice kroz visoke manevarske sposobnosti i vatrenu efikasnost. Snagama JRM pruža efikasnu zaštitu i podršku u priobalju i floti na otvorenom moru, u svim prilikama i vremenskim uslovima, danju i noću.

### Prvo iskakanje iz aviona F-84G „Tanderdžet” u JRV

Đuro Topolčić, poručnik-pilot iskočio je iz aviona F-84G „Tanderdžet” upotrebom izbacivog sedišta, odnosno katapultiranjem 03. oktobra 1957. godine u podnožju planine Dinare u rejonu mesta Aržano i Trilj (Hrvatska). Bilo je to po svemu uspešno iskakanje i prvo iskakanje iz već popularnog aviona Tanderdžet u JRV.

Đuro Topolčić je rođen u Slavonskom mestu Đurđevci (Hrvatska), završio je sedmu klasu ŠAOA 1953. godine i raspoređen je na službu u 172.lbap na a. „Zemunik” (Zadar). Uspešno je gradio pilotsku i oficirsku karijeru. Bio je na funkcijama: pilot, pilot nastavnik letenja, komandir avijacijskog odeljenja, zamenik komandira eskadrile i dugogodišnji komandir 240.lbae, zatim je bio na funkcijama pomoćnika komandanta puka i načelnika uprave VVA Zadar.

Kao mladi pilot u toku leta grupe (odeljenja) kroz oblačnu masu u ulozi pratioca, odvojio se od grupe u uslovima slabije vidljivosti i turbulencije unutar oblačne mase. U datim uslovima i nakon izlaska iz oblaka ne uspeva da uspostavi orijentaciju u prostoru. U naporu da uspostavi orijentaciju ostaje bez goriva, jer je do odvajanja od grupe



*Pilot Lazar Petković na stepenicama F-84G*

došlo pri kraju leta i prinuđen je da napusti avion. U tim uslovima odluku javlja i uz saglasnost AKL vrši napuštanje aviona F-84G. Samo napuštanje aviona F-84G upotrebom izbacivog sedišta, odnosno katapultiranjem izveo je primenom propisanog postupka iz uputstva pilotu za postupke u nuždi. Prizemljenje pilota prošlo je bez povreda, dok je avion F-84G udario u tlo van naseljenog mesta i bez materijalnih posledica. Mladi pilot ubrzo nastavlja sa letačkom obukom, što je bio najbolji lek za prevazilaženje doživljenog stresa. Jedan je od pilota veterana 172.lbap. U penziju je otišao u činu pukovnika. Udovac je i živi u Zadru, Hrvatska. Ima sina Igora i ćerku Sandru.

*Članak je napisao Đuro Stupar  
nakon razgovora sa Đurom Topolčićem ■*

### Prinudno sletanje avionom F-84G sa bombama od 500 kg

Po završetku preobuke na mlaznim avionima u CZP Batajnica krajem 1955. godine, raspoređen sam u 172.lbap na aerodromu „Zadar”, sa grupom pilota iz 8. klase ŠAOA. Bili su to: Kocijan, Marković, Ćirjaković, Šamo, Janković, Dvorski i Bankovački, inače svi moji klasići. Iskusni, stariji piloti puka koje zatičemo, suvereno vladaju avionom F-84G, leteći u svim meteorološkim uslovima, danju i noću. Mi mladi piloti, nastojali smo što pre da im se približimo u borbenoj osposobljenosti. Ubrzo završavamo kurs IFR i noćnog letenja i postepeno izrastamo u iskusnije pilote. 172.lbap već ima tretman i renome jedne od najboljih jedinica avijacije. Puk često obilaze strane vojne delegacije i svi daju visoko mišljenje o letačkoj osposobljenosti pilota. U jednom obilasku vojne delegacije NATO-a, dobija epitet „evropski puk”. U brojnim kriznim situacijama 172.lbap je uvek tamo gde je bilo najteže. Naš VTSL je veoma dobro održavao avione Tanderdžet i tokom njegove upotrebe nismo imali ozbiljnijih kvarova i otkaza. U mojoj pilotskoj praksi imao sam vanredni događaj baš na ovom avionu. Događaj je uslovljen greškom u razvodnoj slavini gorivne instalacije, što dovodi do prestanka rada motora u vazduhu.

Nalazio sam se iznad planine Velebit sa dve bombe ispod krila. To su bombe od 1000 libri (454 kg). U pravcu aerodroma pokušavam dva puta da izvršim pokretanje motora u vazduhu, ali bezuspešno. U pokušajima zapuštanja motora gubim visinu leta i cenim da ne mogu doći u poziciju da sletim na poletno sletnu stazu. Odbijam sugestiju sa aerodromske kontrole letenja da avion napustim katapultiranjem. U letu ka aerodromu na maloj visini prelećem mesto Zemunik u nameri da sletim preko na aerodrom koristeći travnate površine oko PSS. Problem su dve bombe ispod krila, koje nisam odbacio, jer

nisam pronašao teren bezbedan za odbacivanje kako pri padu ne bi napravile štetu. Sa izvučenim stajnim trapom slećem na travnati deo, neposredno posle preleta „Zemunika”. Odmah nakon dodira zemlje pritiskom na prekidač „SALVO” odbacujem bombe i gorivne tiptankove koji doslovce trče za avionom. Avion F-84G zaustavljam na travnatom delu aerodroma prošavši pored avioradionice. I ja i avion smo prošli i bez većih posledica. U 172.lbap sam proveo 15 godina na dužnosti pilota i komandira avijacijskog izviđačkog odeljenja. Jedno vreme sam bio vršilac dužnosti komandira treće eskadrile koja je bila izviđačka,

kao i nepunu godinu dana na dužnosti načelnika operativnog organa komande puka 1972. godine u Titogradu. U 172.lbap sam doživeo svoju punu pilotsku zrelost i smatram je mojom jedinicom.

*Lazar Petković, potpukovnik u penziji ■*

*Nakon napisanog članka ubrzo je i umro, oktobra 2009. godine, u rodnom mestu Platičevo, Srem, Srbija, ostavivši udovu Ljubicu i sina Đorđa.*

*D.Stupar ■*

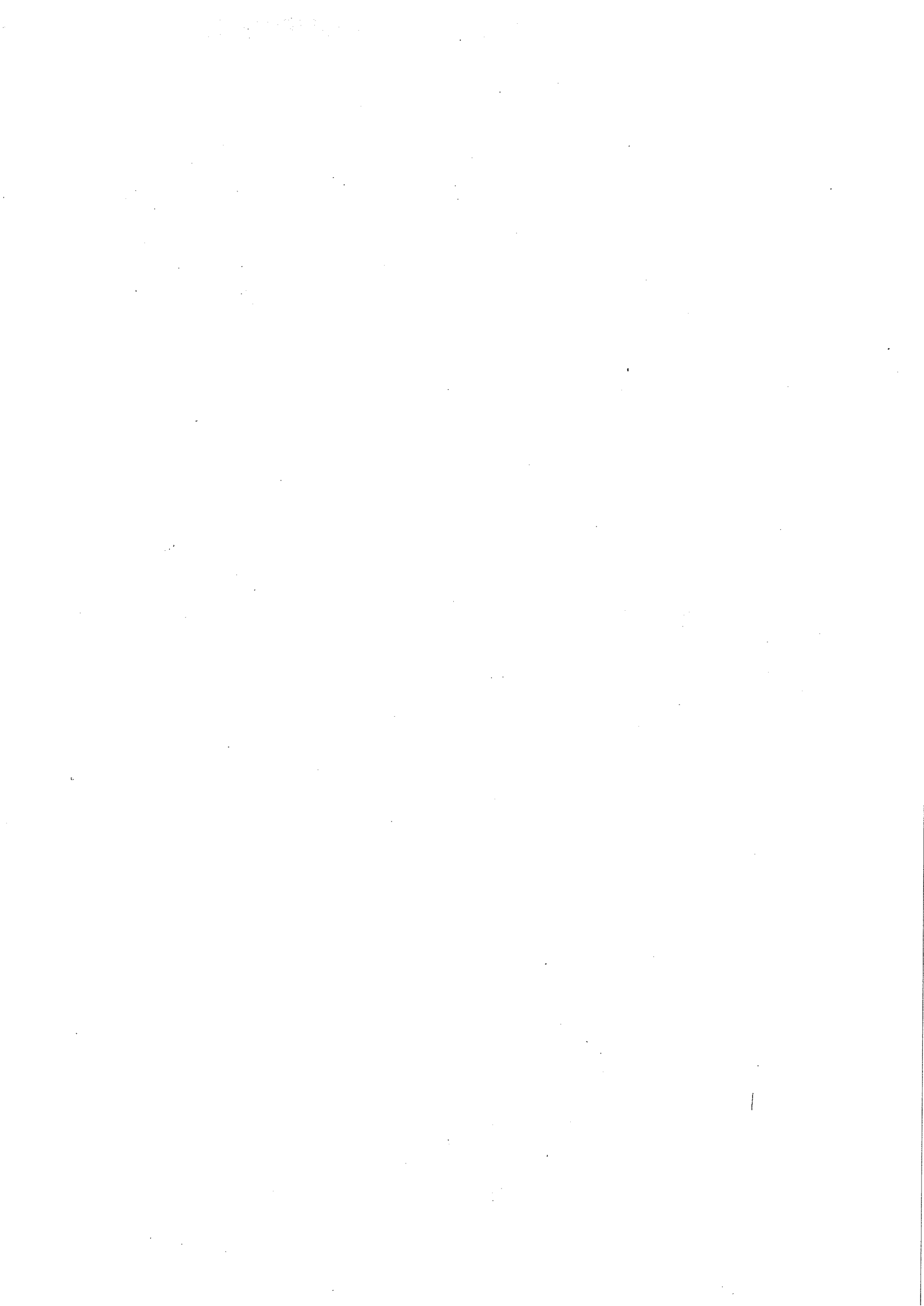


*Lazar Petković, komandir izviđačkog odeljenja, vrši pretpoletni pregled aviona F-84G pred polazak na zadatak*



# NOĆNI-EVROPSKI PUK, 1959-1965.









vo je period koga karakteriše dalja afirmacija puka kao specijalizovane borbene jedinice za noćna dejstva i podršku JRM u svim meteorološkim uslovima, danju i noću. Renome koji je mukotrпно sticao u prvoj deceniji od formiranja u vremenu do 1965. godine, ne samo da snažno potvrđuje, već osvaja nove prostore u borbenoj izgradnji i efikasnosti. Sa dostignutog nivoa borbene vrednosti, iskoraci su sve sitniji, ali oni se uporno i dosledno traže i ostvaruju.

#### Preformiranje prema planu „DRVAR”

U sklopu reorganizacije JRV prema planu „DRVAR” od 27. juna 1959. godine, 21. maj je početkom jeseni preformirana u 9. vazduhoplovnu komandu (VaK), koja se iz Zadra premešta u Mostar. U svom sastavu imao je: 172. lbap, 83. lap i 97. protiv podmornički puk (ppp), sa baziranjem na tri lokacije: Zadar, Titograd i Mostar. JRV je 22. oktobra 1959. godine preimenovano u Ratno vazduhoplovstvo i protivvazdušnu odbranu (RV i PVO), čime je taj vid OS objedinio obe funkcije, odnosno namene i taj naziv je nosio do 2005. godine.

172. lbap ostaje sa baziranjem na a. Zemunik i raspolaže sa 25 aviona F-84G i tri dvoseda T-33A (TV-2). Krajem 1959. godine dolazi do smene na čelu puka. Dužnost komandanta predaje major Momo Nikić, a postavljen je i prima major Kosta Mićović, zvani „crni oblak”. Takav nadimak stekao je spontano, ne samo zbog svog crnoman-jastog, inače lepog fizičkog izgleda, već i zbog zahtevnosti i strogoće u RiK jedinicom.

*K. Mićović,  
Komandant 172. lbap  
u dva navrata*



#### Sastav komande do 1965. i eskadrila do prenumeracije 1961. godine

##### **Komandanti:**

- Kosta Mićović, 1959–1961.
- Dušan Rodić, 1961–1963.
- Kosta Mićović, 1963–1966.

##### **NŠ puka:**

- Danilo Perović, 1959–1961.
- Dinko Radman, 1961–1962.
- Dušan Rosić, 1962–1964.
- Jordan Faganel, 1964–1966.

##### **Organ za LP:**

- Anđelko Košuta
- Stanko Đekić
- Aldo Levi
- Stjepan Lidej
- Aleksej Laptjuhin

##### **Organ za MPV:**

- Ljuben Jandrijeviski
- Đuro Topolčić
- Marko Zec
- Anton Đapo

##### **Personalni organ:**

- Mićo Šemuga

##### **Organ VTSl:**

- Ante Matulović
- Čedomir Bajić
- Tepavčević
- Mladen Morožin

##### **Organ za ONP:**

- Anđelko Košuta
- Jordan Faganel
- Nikola Knežević
- Jože Kernić

**Organ za OIP:**

- Ciril Rupert
- Ranko Marić
- Ljubinko Mihailović

**1. eskadrila**

- Miladin Zečević
- Tomislav Radić
- Špiro Tadić
- Milovan Đuknić
- Aleksa Ristić
- Ljubinko Trifunović
- Jože Barić
- Stevo Džilitov
- Đuro Topolčić
- Aleksandar Marković
- Vojislav Veselić
- Aleksandar Pantić
- Ranko Janković
- Boško Vijatović
- Stojan Kajtuz
- Đorđe Stanković

**3. eskadrila**

- Jože Kunčić
- Stanko Jelačin
- Gojko Mišić
- Petar Popović
- Ranko Marić

**Bezbednost:**

- Pavle Marjanović

**2. eskadrila**

- Jordan Faganel
- Aleksej Laptjuhin
- Anton Đapo
- Božidar Crnojević
- Velizar Milivojević
- Petar Đorđević
- Slavko Bostić
- Vlastimir Galantić
- Ivan Kocijan
- Miljenko Ćirjaković
- Tomo Špehar
- Šaban Prištavec

- Nikola Stanković
- Lazar Petković
- Miodrag Milatović
- Milorad Živković
- Vidak Čupić

Aprila 1961. godine uspostavljen je novi numerički sistem označavanja jedinica avijacije. Od postojeće 1, 2. i 3. eskadrile formirane su dve eskadrile i to: **239.lbae** od sastava postojeće 1. eskadrile i **240.lbae** od sastava 2. i 3. eskadrile. Formirano je i izviđačko avijacijsko odeljenje (iao) sa formacijom od pet pilota, potčinjeno komandi puka.

**Rukovodeći kadar 239.lbae:**

- Tomislav Radić, komandir
- Aleksa Ristić, zamenik
- Vojislav Veselić, komandir 1.ao
- Milovan Đuknić, komandir 2.ao
- Jože Barić, komandir 3.ao

**Rukovodeći kadar 240.lbae:**

- Stanko Jelačin, komandir
- Aleksej Laptjuhin, zamenik
- Špiro Tadić, komandir 1.ao
- Đuro Topolčić, komandir 2.ao
- Božidar Crnojević, komandir 3.ao

Komandir iao bio je Petar Popović, zatim Nikola Stanković, pa Lazar Petković.

**Takmičenje za najboljeg pilota RV i PVO**

Komanda RV i PVO u avijacijske jedinice uvodi takmičenje pod nazivom „Takmičenje za najboljeg pilota”, propisuje kriterijume i način provođenja i prvo takmičenje organizuje i provodi 1961. godine na a. „Batajnica”. Na takmičenje dolaze po dva pilota iz pukova borbene avijacije (LA, LBA, i IA). Na prvo takmičenje iz 172.lbap odlaze kapetani Aleksa Ristić u grupi LBA i Lazar Petković u grupi IA. Predstavnici puka bili su visoko plasirani, ali im je izmaklo zvanje „najboljeg”.

Drugo takmičenje za najboljeg pilota organizovano je na aerodromu „Zemunik” od 19–23. septembra 1963. godine. Ulogu domaćina imao je 172.lbap na opšte zadovoljstvo letačkog i tehničkog sastava. Takmičenje je dodatno motivisalo sastav u borbi za viši kvalitet obuke, posebno vatrene efikasnosti, kao njene krune. Kako su žučno brojani pogoci na vučenu metu nakon njenog odbacivanja, ili kako su brojani pogoci ili merene padne tačke na poligonu (ŠTP) „Benkovac”! Uz takmičarski duh bio je to događaj svečarskog karaktera i nezaboravnog druženja. Za najboljeg lovca proglašen je Jovan Vojinović, za lovca-bombardera Mirko Šarić, a izviđača kapetan Marko Andrić iz 103.iap na avionu RT-33A.



*Takmičenje za najboljeg pilota*

**Podmlađivanje puka pilotima**

Značajno podmlađivanje puka pilotima izvršeno je 01. oktobra 1962. godine sa 12 pilota iz 14. klase VVA, bivših podoficira-pilota sa pilotskim iskustvom od 3–5 godina. Nakon dužeg perioda od prijema 8 pilota iz 8. klase (kraj 1955. god.) bila je to prva značajnija popuna puka pilotima. Bili su to potporučnici piloti:

- Mile Šorak

- Milivoje Dramičanin
- Alojz Caf
- Slavko Šlajpah
- Đuro Stupar
- Dragoslav Tomić
- Đorđe Stanković
- Pavel Sevčnikar
- Božo Stojanović
- Milan Batoz
- Josip Babec
- Ratko Janković

Naredne, 1963. godine puk se ojačava sa još 7 pilota iz 15. klase VVA, bivših podoficira VTSl. Bili su to potporučnici piloti: Miloš Krndija, Žarko Olbina, Pero Čuso, Miloš Ivanović, Milivoje Soldatović, Dušan Narandžić i Tomislav Pejičić. Navedeni sastav pilota u dužem vremenu činio je osnovu pilotskog sastava puka i bio je nosilac njegovog daljnjeg razvoja. Novodošli piloti brzo su prihvatili organizaciju i postojeći sistem obuke



Zimska rekreacija pilota puka, Pohorje 1963: Š. Tadić, Soldatović, S. Jelačin, A. Marković, T. Radić, Đ. Topolčić, A. Pantić, A. Levi, P. Čuso, M. Batoz, M. Milatović, Đ. Stupar i B. Crnojević



Zimska rekreacija pilota puka, Delnice (Hrvatska): M. Batoz, Đ. Stupar, M. Šorak, P. Sevčnikar, R. Janković i Đ. Stanković



Na zimskoj rekreaciji, Delnice: Đ. Stanković, R. Janković, A. Pantić, R. Marić, M. Dramičanin, Đ. Stupar, M. Šorak i likovni stvaralac R. Janković

i rada. Uvođenje u stroj vršeno je planski i ubrzano. Praktično, kratki program doobuke sa čitavom grupom vodio je kapetan Aleksa Ristić, bez obzira na formacijsku podelu po eskadrilama.

Krajem 1961. godine dužnost komandanta puka predaje major Kosta Mićović, a prima major Dušan Rodić, koji je pilotažu završio u Sovjetskom Savezu. Bio je nosilac partizanske spomenice 1941. godine.

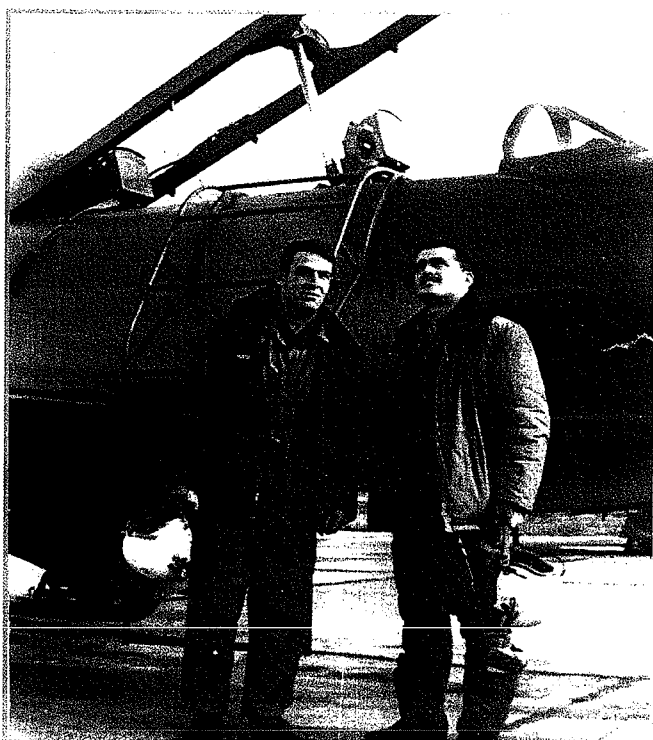
Delegacija Ratnog Vazduhoplovstva Indonezije, na čelu sa njenim komandantom bila je u poseti puku 13. septembra 1962. godine, prema posebnom programu.

Puk je proglašen za najbolji puk RV i PVO u 1962. godini.

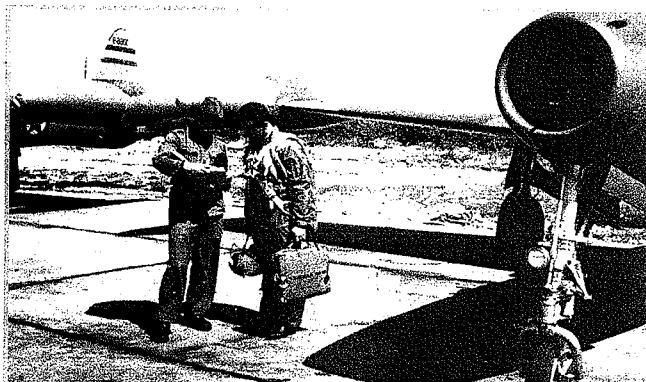
Marta 1963. godine tokom trenažnog leta u SMU sa avionom F-84G izgubio je život komandant puka major Dušan Rodić. Katastrofa se dogodila u povratku u Velebitskom kanalu, kod mesta Ražanac.

Uzrok: podlegao je tzv. „lažnom osećaju”. Dužnost komandanta puka preuzima major Kosta Mićović, zvani „crni oblak”, po drugi put. Jedinica tako težak udarac prevazilazi nastavkom obuke.

Nakon razornog zemljotresa u Skoplju 26. jula 1963. godine puk se prevodi u stanje povišene b/g i pripravnosti. Pred postrojenim sastavom puka komandant objašnjava situaciju, pozvao je sastav na maksimalnu odgovornost i izdao konkretne zadatke. Bile su uvedene i provođene posebne mere u kraćem periodu, zatim je usledila bratska i ljudska solidarnost. Krajem 1963. godine na preobuku za avion MiG-21 u 204. lap odlaze tri pilota: Šorak Mile, Caf Alojz i Janković Ratko.



M. Dramičanin i Đ. Stanković na TV-2



Đ. Stupar nakon završenog zadatka sa mehaničarem



Pantić, Stupar i Čirjaković, piloti 172.lbap, na obeležavanju šest decenija od formiranja

### Profil obuke i rada

Obuka novodošlih pilota puka kroz kraći program doobuke bio je opšti prioritet obuke. Puk provodi intenzivnu letačku obuku kroz borbenu-taktičko osposobljavanje pilota, danju i noću, u svim meteorološkim uslovima i prostornim mogućnostima aviona F-84G. Često, bili su to letovi u granicama krajnjeg taktičkog radijusa (TR). Sa matičnog aerodroma „Zemunik” TR aviona „Tanderžet” obezbeđivao je pokrivanje većeg dela kopnenog prostora SFRJ i suverenog Jadranskog mora, bez korišćenja etapnih aerodroma. Bio je to period u kome su se do maksimuma koristile borbene mogućnosti aviona „Tanderžet”, u manevarskom i domenu vatrene efikasnosti i preciznosti. Po jedinstvenoj oceni nas pilota, bio je to na komande pomalo tvrd, ali u prostoru stabilan i pouzdan avion uz moćno naoružanje i visoku vatrenu efikasnost. Pilotski sastav puka, sve do većeg podmlađivanja 1962–1963. godine, činili su piloti 7. i 8. klase ŠAOA, koji su na funkcijama pilota uveliko bili u činovima kapetana. Bilo je to vreme skromnih uslova života i vreme opšte posvećenosti poslu i radu. Nama potporučnicima, činilo se da su to već piloti sa velikom patinom, maltene stari, iako je razlika između nas bila 5–6 godina. Oni su imali korektan, drugarski i brižan odnos i predstavljali su nesporan autoritet za nas mlade pilote.



Na zimskoj rekreaciji, Delnice: S. Kajtuz, P. Popović, general R. Ljubičić, zvani „Geroj”, komandant 9. VaK-d i pilot J. Zoranović

Radno vreme puka teško je opisati. Uslovno rečeno, u danu nije bilo časa, polovine ili njegove četvrtine kada se nije polazilo ili vraćalo sa posla. Takozvano klizno, često produženo radno vreme, prilagođavano je zadacima puka, uglavnom dnevno-noćne ili samo noćne letačke obuke. Prevoženje na relaciji grad Zadar – aerodrom „Zemunik” vršeno je vojnim autobusima 84.vb. Zadnji deo

autobusa (kalipso) uz stajanje bio je rezervisan za nas, potporučnike-pilote. Lični standard bio je skroman. Kao oženjen i sa dvoje dece bio sam podstanar četiri godine i skoro neprekidno je bio aktuelan tzv. „minus“. U jednom periodu plaćalo se noćno letenje po časovima naleta, što je popravljalo lični standard. U vezi s tim bilo je i komičnih situacija od strane pojedinaca, koji su pri kraju leta, u prilazu na sletanje, produžavali na još jedan zalaz za sletanje ili tzv. školski krug, navodno zbog neuredne signalizacije izvučenosti stajnog trapa. Znala se i cena jednog školskog kruga. Mladost je mladost, njoj je sve svojstveno.



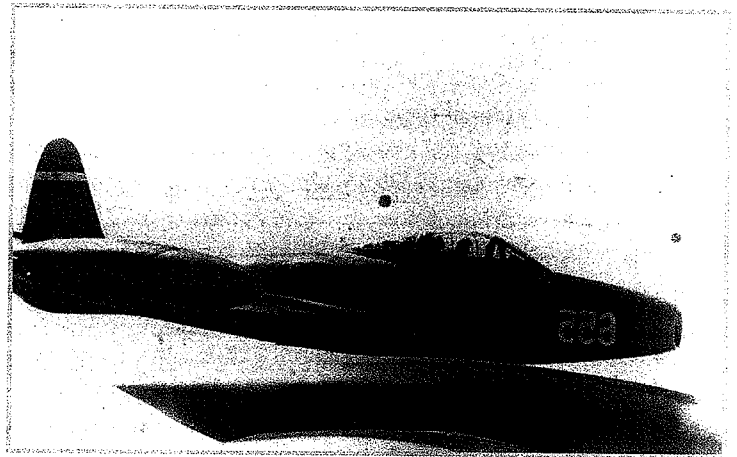
Piloti 172.lbap na rekreaciji na Jahorini 1960. g.



Major D. Rosić, NŠ 172. lbap na ogradi Hotela „Jahorina“

U sedmičnoj strukturi rada načelno je ponedjeljak bio tehnički dan, naredna četiri dana su bila letačka, dok je subota kao sistemski radna, bila teorni dan, dan za informisanje i slične aktivnosti. U letačkom danu najčešće primenjivani profil letačke obuke je bio jedan dnevni i dva noćna izlaza. Primenjivan je izlaz u sumrak i dva noću, dva izlaza noću i izlaz u svitanje, ili samo tri noćna izlaza. Izlaz podrazumeva jedno poletanje svih aviona puka.

Duro Stupar, pilot 240.lba ■



Par F-84G u letu



Avion F-84G u kaponiru sa maskirnom mrežom. Piloti M. Đuknić i M. Čirjaković igraju šah na a. „Zemunik“



Na skijanju, Pohorje, Slovenija: Dramičanin, Veselić, R. Janković, Pantić, Stanković, Crnojević i R. Janković

## Dolazak u „evropski puk“

Ideja za stvaranje puka koji će biti vrhunski osposobljen za dejstva noću u svim meteorološkim uslovima potekla je verovatno i ranije, ali njeno ostvarivanje počelo je početkom druge polovine 1950. godine sa 172.lbap. Pilote puka sačinjavale su samo dve klase pitomaca VVA, sa odličnim komandnim sastavom, koji je po iskustvu bio u samom vrhu po letačkim sposobnostima i sposobnostima komandovanja i rukovođenja. Moj dolazak u puk, maja 1960. godine, privlačio me je ne samo radi toga što je toliko moćan i poznat, već radi toga što ću biti obučen za izvršavanje svih zadataka danju i noću. Privlačile su me priče o ljudima, kojima izvršavanje zadataka noću u SMU u sastavu odeljenja više ne predstavlja nikakvu poteškoću, već je za njih to običan let kao i svaki drugi. Privlačile su me priče o tim noćnim vukovima, noćnim pticama, i kako ih sve nisu nazivali, koji su stvarajući jedinicu za noćna dejstva, toliko postigli da se o njima može pričati. Privlačilo me je i to što je u to vreme bio puk, kako su ga popularno zvali „evropski“. Za mene, koji sam u to vreme leteo samo u povoljnim meteo uslovima danju na klipnom avionu, dolazak u „evropski“ puk među noćne vukove predstavljao je s jedne strane veliku čast, a sa druge zebnju da neću uspeti sve da postignem kao oni.



„Tanderžeti“ u letu

Slučaj je hteo da dan mog dolaska u puk bude takav da me uveri u istinost svih priča o toj jedinici. Doputovao sam prethodnog dana i saznao za radno vreme. Rekli su mi kratko: „Kao i obično – noću!!!“. Satnica je postojala sigurno, ali ona je za moje shvatanje u to vreme bila čudnovata. Padom mraka dolazilo se na posao. Za pilota koji leti samo danju, zaista čudnovato. Grupa pilota koja je sa mnom zajedno doputovala u istu jedinicu i čekala čas kada se treba javiti, preko dana se dosađivala, jer na

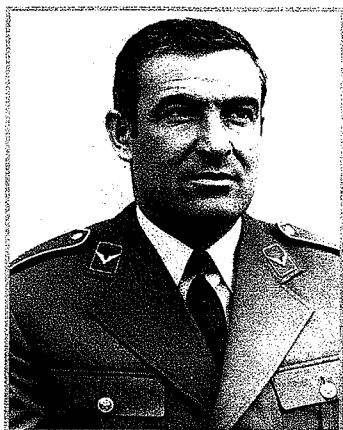
aerodromu nije bilo nikoga, sem aviona koji su isto čekali da prođe dan. A dan? Dan je bio takav da se o nikakvom poslu nije moglo govoriti, a o letenju ni misliti. Niska oblačnost, kiša, grmljavina koja je povremeno pojačavala pljusak. Možda će do noći, do dolaska tih noćnih ptica sve to proći, pa pošto letenja sigurno neće biti, komandant će nas primiti, upoznati sa programom naše obuke sa zadacima koje ćemo izvršavati i upoznati sa tim ljudima o kojima su stvarane priče, kojima su se drugi piloti divili. To je bio naš utisak toga dana. Vreme se nije ništa popravilo, samo je sa padom mraka za nas vreme izgledalo mnogo strašnije.

Komandant nas je primio i uz kratko objašnjenje rekao: „Žurimo na izvršnu pripremu za letenje!“. Izviđač vremena je poleteo. Mislio sam da je po takvom vremenu samo mogao poleteti, a kako će sleteti? Prisustvovali smo njihovom dogovoru, pripremi za izvršenje zadatka te noći. Priprema je bila kratka. Bio sam siguran da posle podataka koje će javiti izviđač letenja neće biti. Donja baza!... gornju bazu izviđač nije javio, jer nije bilo potrebno. Zadatak će se izvršavati na manjoj visini. Znači noć, kiša, pa još i u oblacima, čudno, zar ne?!

Pričali su o nekim svetlosnim krstovima, linijama, o elementima za bombardovanje i raketiranje, a ja sam razmišljao i donosio svoj sud šta to treba da predstavlja i da li ću moći sve te tajne da upoznam. Nakon kratkog dogovora odeljenja su jedno za drugim odlazila u noć, dejstvovala i vraćala se. Sumnje više nije bilo. Što su imali onakve nazive sigurno je imalo razloga. Toga dana i sam sam se uverio. U toku preobuke slušao sam događaje i anegdote koje su pričali piloti, ti ljudi koji su izvršavali zadatke i doživljavali razne situacije, teške i lake. One su za mene tada bile sve teške. Mnogo toga mi je bilo nepoznato: šta je nepravilni položaj, iluzije, lažni osećaji... sve je to i mene očekivalo.

Završio sam preobuku kao vodnik-pilot u jedinici sjajnih pilota, vazdušnih ptica, i od njih mnogo, mnogo naučio, a zatim sam otišao na školovanje u VVA, završio kurs IFR i noćnog letenja kao potporučnik pilot. Posle završetka školovanja ponovo sam se vratio u 172.lbap. Ponovni susret sa istim ljudima radovao me je, jer sam mogao leteti zajedno sa njima krilo uz krilo. Tu sam naučio da dejstvujem noću, a onda sam počeo izvršavati zadatke koje svaki mladi pilot želi. A zadaci su raznovrsni, interesantni i uvek novi. Dejstva noću po najmanje su izvođena na školskom poligonu, već su se najčešće izvođila na taktičkom poligonu, dejstvujući pod svetlećom ili zapaljivom bombom, uz korišćenje etapnih aerodroma.

Svi zadaci u kojima je trebalo dejstvovati noću na vežbama i pokaznim dejstvima za strane vojne delegacije,



*Dorđe Stanković, major-pilot, tada komandir 239.lbae i nosilac zlatnog letačkog znaka, članak je napisao povodom 25-godišnjice 172.lbap(š)*

bili su po nekom nepisanom pravilu pravo i vlasništvo ovog puka, pravo koje je on zaslužio postignutim rezultatima u dejstvima noću, pravo sa kojim se mogao ponositi svuda i na svakom mestu. Iskustvo koje je puk imao u noćnim i ostalim dejstvima bilo je toliko bogato, bila bi šteta da bude samo njegovo vlasništvo. Trebalo ga je preneti na druge, na mlađe koji su kao i ja, dok sam bio mlad pilot, bili željni takvih zadataka. 1965. godine puk je postao jedinica, škola za borbenu obuku mladih pilota, pitomaca VVA.

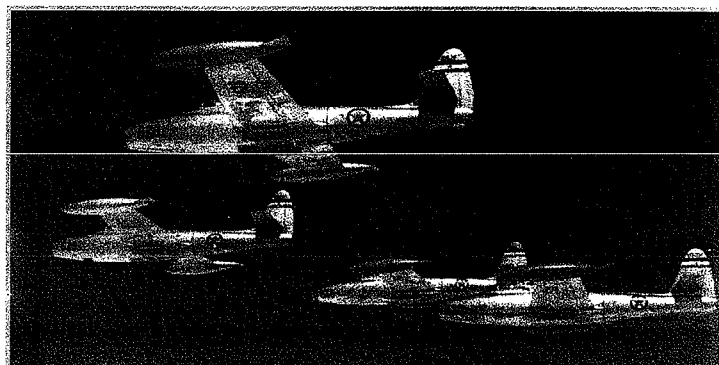


*D. Stanković i S. Kajtuz nakon 50 godina*

### **Grupna letačka obuka noću**

Grupno letenje odeljenjem ili u sastavu četvorke bila je načelna šema upotrebe i letenja noću i u SMU danju i noću. To je letenje u tzv. smaknutom poretku grupe aviona u svim uslovima, sem kod obrade objekta dejstva, kada se zauzimao razmaknuti borbena poredak. Grupni navigacijski let kroz oblačnu masu danju i noću uvek je bio poželjan i težilo se njegovom ostvarenju. Rađeno je to umešnim planiranjem, procenama meteo i rezervnim planovima. U letovima kroz oblačnu masu danju i noću držanje smaknutog poretka u četvorci zavisilo je od vrste oblačnog sistema, vidljivosti unutar oblačne mase i turbulencije. Najčešće nije mogao biti primenjivan normalni smaknuti poredak grupe od 3x5 metara, sa rastojanjem 3m i odstojanjem 5m avion od aviona. Rastojanje od 3m podrazumevalo se od krajeva krila ili tip tankova, dok se odstojanje od 5m računalo od poprečne ose predhodnog aviona do nosa aviona pratioca. Uglavnom

je bio korišćen grupni poredak odeljenja, desni klin ili desni stepen, sa međusobnim smaknućem od 2x3 m, a često i 1x1 m, što je diktirala vidljivost unutar oblačne mase. U grupnim letovima kroz oblake noću u sastavu odeljenja (četvorka) i još u uslovima umerene ili jače turbulencije, napor pilota je bio očit. Održavanje smaknutog poretka grupe aviona u tim uslovima, uz sve ostale radnje (povremeni pogledi u kabinu radi kontrole stanja motora i pozicije aviona) bitno zamara pilota i svi su manje-više izlazili iz aviona preznojeni ili mokri do kože. Još ako vođa odeljenja nije krajnje pažljiv i ne komanduje promene, posebno u radu sa konfiguracijom aviona, to dodatno otežava ulogu pratioca.



*Odeljenje F-84G u letu*

U nekoliko navrata bio sam prvi pratilac komandanta puka Koste Mićovića. Bili su to uobičajeni zadaci, navigacijski letovi u sastavu odeljenja u oblacima noću, sa dejstvom na ŠTP Benkovac. U letu kroz oblake poredak odeljenja bio je desni klin. Kao prvi pratilac bio sam sa vođine leve strane. Nakon maršrutnog-navigacijskog leta od najmanje 45 minuta, sledila je procedura izlaska iz oblaka (tzv. probijanje oblaka). Na visinama od 15.000–20.000 fita približavamo se tzv. visokom konusu radio fara Kakma (Zadar), koji otkucava „ZR”. Sledila je silazna procedura za izlazak iz oblačne mase. Ona se vršila smanjenjem snage motora na 75% snage i izvučenim vazдушnim kočnicama, do izlaska ispod donje baze oblaka. U prvom takvom letu, komandant prelazi u proceduru i ne komanduje promenu snage motora, niti izvlačenje vazдушnih kočnica. Promena snage motora se lako parira, dok izvlačenje vazдушnih kočnica izaziva jak zaustavni momenat, i zato se izvlače na komandu. I pored toga što sam u prilazu visokom konusu, imao kontrolu pozicije i očekivao rad sa konfiguracijom, pri izvlačenju VK bez komande jedva sam održao poredak prvog pratioca. U kasnijim letovima, znajući za takvu mogućnost, delujem *očekivano* i pariram moguće nepovoljne efekte. Razmišljao sam da li to komandant radi namerno, što inače nije bilo poželjno. Nakon procedure probijanja oblaka i dovođenja grupe ispod donje baze oblaka, dolazi do olakšanja. Tada je

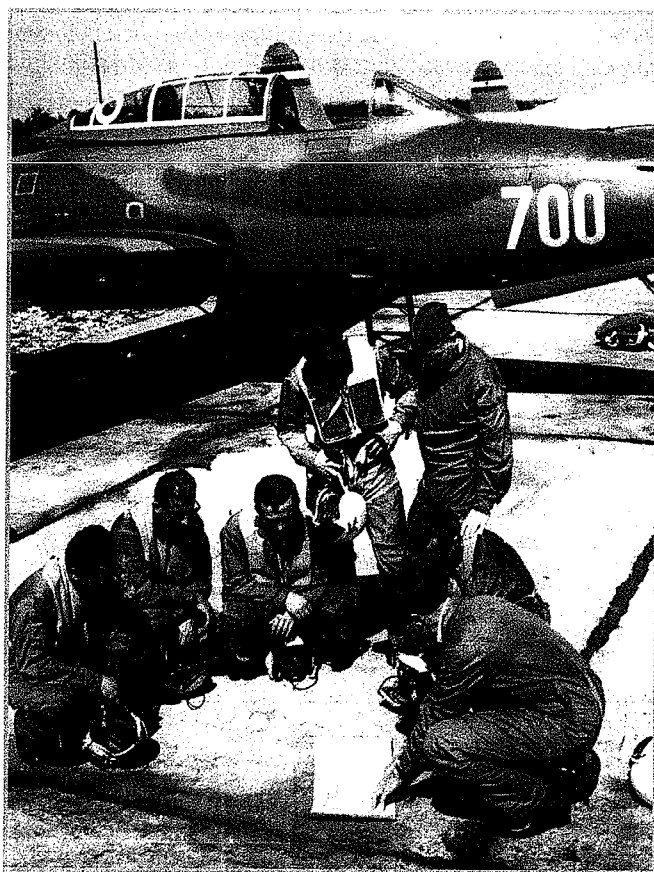
obično sledilo zauzimanje razmaknutog borbenog poretka zbog blizine poligona i dejstva na istom bombama i raketama u noćnim uslovima, ili pak kompletno GRB danju, u sumrak ili svitanje. U noćnim uslovima dejstva su izvođena prema na zemlji postavljenom tzv. svetlosnom krstu ili upotrebom zapaljive avio-bombe (ZAB). Upotreba svetleće avio-bombe (SAB) bila je u širokoj primeni u dejstvima na kopnu i moru. Bila je optimalno rešenje za noćna dejstva i obezbeđivala je vreme manevra ili obrade objekta dejstva jednoj grupi (odeljenje). U dejstvima na otvorenom moru i priobalju, u sadejstvu sa JRM upotreba SAB bila je optimalno rešenje.

Koliko brzo smo, uslovno rečeno gurani u vatru, ilustrujem na jednom primeru kada sam sticajem okolnosti, baš te noći prvi put bio u ulozi vođe odeljenja, nas mladih pilota noću. Bio je to maršrutni-navigacijski let uz dejstvo bombama i raketama na ŠTP „Benkovac” po svetlosnom krstu. Zadatak, reklo bi se, već rutinski. Noć je bila karakteristična po izraženoj sumaglici na čitavom prostoru tzv. dalmatinske ploče, ali do visine 1.500–2.000 metara (5.000–6.000 fita), što je pojavni oblik stabilnog vremena i bez vetra. Od radio-fara „ZR” komandujem razmaknuti poredak odeljenja u letu ka poligonu „Benkovac”. Nakon prelaska na radio-kanal rada na poligonu javljam se rukovodiocu dejstva, dajem poziciju i tražim odobrenje za dolazak. Slušam obeshrabrujuću informaciju da prethodna grupa u pokušaju dejstva odustaje od rada na poligonu zbog izražene sumaglice. Bio je to iskusni pilot iz komande puka, major Mihajilović Ljubinko, zvani Bobek. Rukovodilac dejstva na poligonu upozorava me da ako cenim da nemam uslove za rad zbog sumaglice, postupim shodno tome. Odlučujem se za dejstvo i javljam uvođenje u napad. Faza manevra od uvođenja u napad na „svetlosni krst”, dejstva i vađenja aviona iz poniranja tekli su normalno. Poteškoće se javljaju prelaskom u borbeni zaokret i tokom formiranja borbenog kruga zbog vrlo otežanog održavanja i kontrole položaja aviona u prostoru. Vidnog horizonta nema zbog vrlo izražene sumaglice na visinama rada, pa je manevar avionom oslonjen na instrumentalno vođenje uz povremene poglede na „svetlosni krst” kao objekat dejstva. U tim uslovima teža je uloga vođe grupe, jer pratioci u borbenom krugu imaju vođu kao orjentir i hvatište u prostoru ispred sebe. Te noći uspevamo da kroz četiri manevra napada „odradimo poligon”, i ostavši u razmaknutom poretku, preko Obrovca i Nina odemo na sletanje u startu 135°. Bio je to još jedan od podsticaja i vere u sopstvene mogućnosti nas mladih pilota.

*Đuro Stupar,  
tada potporučnik-pilot 240. lbae 172. lbap ■*

### Suvereni vladar na Jadranskom moru i zaleđu kopna

U vremenu do 1965. godine 172. lbap je bio najobučenija i najefikasnija borbeno avijacijska jedinica JRV. Renome elitne avijacijske jedinice stečene krajem prve decenije i epiteti kao što su gardijski, noćni i evropski, dosad sticani, u ovom periodu su u potpunosti afirmisani. Puk je u nekom smislu bio suvereni vladar u širokom priobalnom pojasu kopna i prostoru Jadranskog mora. Nijedna značajnija vežba na kopnu, posebno moru, nije održana bez učešća 172. lbap. Snagama JRM, posebno floti, pruža intenzivnu podršku i ostvaruje sadejstvo.



*Sedam pilota u pripremi za zadatak: Popović, Trifunović, Stupar, Batoz, Radić, Tomić i Košuta*

Dejstva po takozvanoj meti „prskalica” predstavljao je posebno zaslađenje za nas pilote.

Radio saobraćaj sa oblasnom kontrolom letenja (OBKL) Beograd i Zagreb u SMU danju i noću, svojevrsni je sve-dok aktivnosti 172. lbap. U složenim meteo-uslovima danju i noću, u radio saobraćaju samo se čuo glas pilota puka i glas pilota u civilnom vazдушnom saobraćaju, koji su imali znatno bolju opremu za takve letove i izvode ih po ustaljenim procedurama.





*Odeljenje pilota nakon završenog zadatka:  
Milatović, Trifunović, Tomić i Stupar*



*S. Kajtuz u kabini F-84G u pripravnosti*

U tom periodu 172.lbap ostvaruje godišnji nalet oko 4.000 časova uz sve povoljniju strukturu naleta. Forsira se obuka i izvođenje b/d noću i u SMU danju i noću. Skoro polovina naleta ostvaruje se u tim uslovima. U 1963. godini od 3.800 časova naleta 1.216 časova je izvršeno noću i 912 časova u SMU danju, uglavnom kroz oblačnu masu. Godišnji nalet pilota puka je u visini standarda pilota NATO-a i iznosi 145 časova u 1959. godini i 126 časova 1960. godine.

Tehnički sastav puka uspešno održava avione F-84G i avione dvosede T-33A (TV-2). Problematiku održavanja koja iskrsava u procesu obuke uspešno razrešavaju inženjeri i tehničari uz oslonac na treći stepen na matičnom aerodromu „Zemunik”. Pod rukovodstvom majora Ante Matulovića ističu se mnogi pregaoci. U PARC puka vidan doprinos je davao zastavnik Dušan Rodić u održavanja motora F-84G. U 1. stepenu održavanja je brojna ekipa, među kojima se ističu tehničari: Marko Brkljač, Petar Skoko, Miloš Sovilj, Slavko Obućina i mnogi, mnogi posvećeni i vrsni pregaoci i dobri drugovi.

Prema planu DRVAR-2 došlo je do ukidanja vazduhoplovnih komandi, pa je puk prepotčinjen komandi novoformiranog 5. vazduhoplovnog korpusa (VaK) sa komandom u Zagrebu. Prema istom planu 10. juna 1964. godine rasformiran je 94.lap, koji je nastao preformiranjem 111. vlp, pa je 172.lbap preuzeo ratne tradicije 111.vlp.

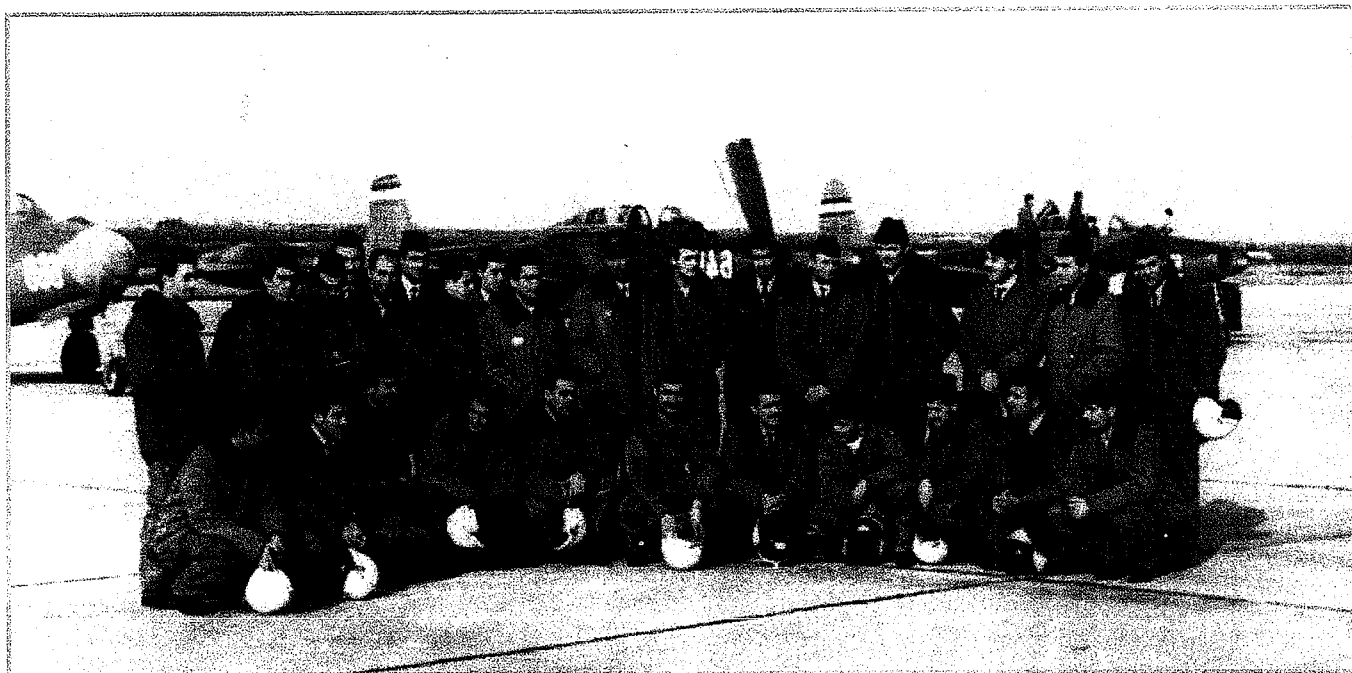
Kapetan Janković Ranko 23. jula 1963. godine izgubio je život na avionu F-84G u toku noćnog letenja udarom u austrijske Alpe. Bila je to klasična hipoksija. Oktobra 1964. godine izgubio je život potporučnik Pavel Sevčnikar, kao prvi pratilac komandanta puka Koste Mićovića prilikom dejstva odeljenja F-84G na pokretnom taktičkom poligonu (PTP) u rejonu Bileće–Grahovo.



*M. Čirjaković, pilot i sportista u kabini F-84G*



*Đ. Stupar, pilot 240.lbae, nakon završenog zadatka kontroliše praznjenje mitraljeza 12,7 mm na avionu F-84G*



*Kosta Mićović sa pilotima puka 1965. godine*

### **Pogibija Komandanta puka Dušana Rodića**

Dušan Rodić pilotsku školu završio je u Sovjetskom Savezu u grupi sa Kostom Mićovićem, od koga je i primio dužnost komandanta puka krajem 1961. godine. Učesnik je NOR, i nosilac Partizanske spomenice 1941. godine. Početkom marta 1963. godine na snazi je bila zabrana letenja avionom F-84G po naređenju komande RV i OVO, zbog provođenja zimske rekreacije pilota, ali prevashodno kao pripremni period u svakom pogledu za nastavak obuke u cilju povećanja bezbednosti letenja pre svega. U konkretnom programu mera i zadataka bilo je teorije nastave, analiza udesa i katastrofa, jačanje psiho-fizičkog stanja sastava, uz završetak zimske rekreacije pilota, dok je sastav VTSL radio na obnovi resursa i posebnih pregleda na svim avionima. Letenje avionom F-84G vršeno je samo za potrebe tzv. obleta (nakon stajanja aviona na zemlji duže od 20 dana) i probnih letova nakon izvršenih povremenih tehničkih pregleda ili propisanih radova za koje su bili regulisani probni letovi. Ovakve letove izvodili su probni piloti, određeni naredbom komandanta puka. U to vreme u puku su probni piloti bili: Kajtuz Stojan i Pantić Aleksandar.

Tog kobnog dana probni pilot Kajtuz Stojan imao je u planu jedan oblet i dve tehničke probe. Prema njegovoj izjavi, skrenuo je pažnju i podsetio komandanta na stanje zabrane letenja, na šta je on uz smešak odgovorio: „Treba mi trenažni let. Biće to pravi oblet.”

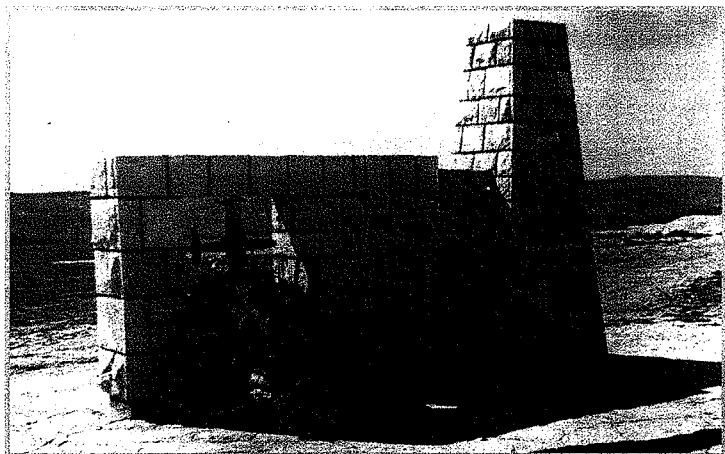
Živo se sećam komandanta koga sam u prolazu poslednji put video i pozdravio. Tog dana u jutarnjim časovima

krenuo sam pešice u komandu 84.vb radi rešavanja nekog ličnog računa u finansijskoj sekciji baze. To je udaljenost oko jedan kilometar, bio sam u uniformi i na relaciji između stajanke aviona, odnosno aneksa (zgrade) komande puka i aerodromske kontrole letenja (AKL), susrećem komandanta puka u prolazu. Komandant je bio u letačkoj odeći, nosio je kacigu pod miškom, i na moj vojnički pozdrav otpozdravio smeškom i klimnuvši glavom. Komandant je od AKL, gde je bio na uvidu u meteorološku situaciju i ostale činioce od uticaja na zadatak, išao ka stajanci aviona puka i pripremljenom avionu F-84G, kojim je poleteo na trenažni let. Sama prognoza meteo situacije za taj dan ukazivala je na složenost iste. Vreme je još zimsko, jutarnje, oblačnost 8/8 (potpuna), sa donjom bazom od 600–800 m, što se lepo videlo prema planini Velebit, vetar slabo izražen. Struktura oblačnog sloja ukazivala je na nestabilnu oblačnu masu, sa manjom ili umerenom turbulencijom, što se moglo oceniti iskustveno, prema donjoj bazi oblaka.

Na povratku iz komande 84.vb u prolazu sam čuo da je došlo do katastrofe aviona F-84G i pogibije našeg komandanta puka. Po dolasku u jedinicu to početno saznanje je i potvrđeno. Bila je to katastrofa uslovljena padom u nepravilni položaj. Komandant nije bio u punoj trenaži za letenje, posebno u SMU koji su tada vladali, zbog prekida u letenju. Nakon poletanja na svoj trenažni let i leta od oko 15 minuta, gine u Velebitskom kanalu. Na AKL Zadar javio je: „Pao sam u nepravilni položaj, pao...!” Komisija za ispitivanje katastrofe nije imala zagonetnu situaciju, traka je bila tu.

U pilotskoj praksi dobar deo pilota životom je platio nemogućnost prevladavanja tzv. „lažnog osećaja” ili lažne predstave o položaju aviona u prostoru. To je dosta česta pojava u uslovima letenja bez spoljnje vidljivosti. Naravno, ovo se odnosi na avione bez automatizacije u upravljanju avionom. Nema pilota koji nije doživeo ovu pojavu, ređe ili češće, sa manje izraženim ili jačim intezitetom. Pojavljuje se uglavnom kod nepravilnog rasporeda pažnje u kabini aviona, pokreta glavom pilota, time i informacija od strane vestibularnog aparata, koji dovodi do pojave lažnog osećaja o položaju aviona u prostoru. Trenaža u letenju smanjuje učestalost pojave i doprinosi lakšem prevladavanju lažnog osećaja. Pilot i pored toga što vidi položaj aviona u prostoru prema instrumentima leta, ne uspeva da savlada izražen osećaj i prevlada ga na adekvatan način, već vođen takvim osećajem sam dovodi avion u nepravilni položaj, u skladu sa fiziološkim imputima. Verovanje instrumentima je zlatno pilotsko pravilo. I pored takvog saznanja, svako i u svim prilikama ne uspeva da se odupre i pravilno odreaguje. To je na momente silna unutrašnja borba. Recimo, biti u leđnom položaju po fiziološkim imputima, a ostati miran sa komandama aviona do prevladavanja lažne predstave, je proces i predstavlja snažan psiho-fizički napor pilota.

Najverovatnije iz ovako doživljenih uslova je život izgubio i naš komandant Dušan Rodić. Bio sam u sastavu grupe starešina puka koja je išla kod porodice u porodični stan u Zadru, u tzv. zadarskom neboderu, radi izjave saučešća, davanja informacija o njegovoj pogibiji i dogovora oko sahrane. Mesto udara aviona F-84G i pogibije Dušana Rodića je nedaleko od mesta Ražanac u Velebitskom kanalu. Samo mesto je goli kamenjar, zapravo ogromne litice, u koje je avion udario i potpuno se raspao. Bilo je to surovo viđenje i suočavanje sa stvarnošću i nas samih, kamoli porodice koja stojički podnosi bol.



Spomen obeležje komandantu Dušanu Rodiću (Ražanac)

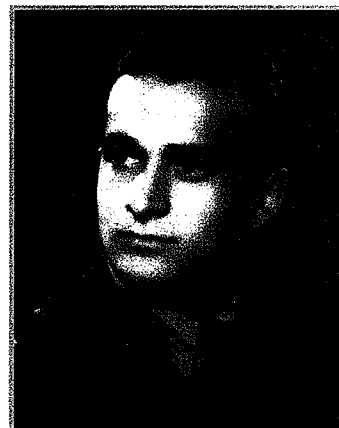
Komandant Dušan Rodić je sahranjen u Bačkoj Palanci, a na mestu pogibije podignuto je spomen obeležje. Na dužnost komandanta puka dolazi Kosta Mićović, drugi put. Pukovska mladost, uz visok životni potencijal, nastavkom obuke na najbolji način prevazilazi tako težak gubitak.

*Đuro Stupar,  
tada potporučnik-pilot 240.lbae, 172.lbap ■*

### Pogibija Ranka Jankovića, danak hipoksiji

Ranko Janković je došao u 172.lbap krajem 1955. godine sa grupom pripadnika 8. klase ŠAOA, koji su po završetku školovanja i kursa preobuke u CZP popunili ovu jedinicu. Ranko je ubrzo stasao u pilota visokih sposobnosti, osposobljen za letenje i dejstva u svim meteo uslovima danju i noću. Ranko je kao vođa para aviona F-84G 23. jula 1963. godine u 23.30 časova poleteo na zadatak po maršruti: Zadar–Zagreb–Pula–Zadar, sa GRB dejstvom na poligonu Benkovac. Let se odvijao normalno do ispred Ivanić Grada (Zagreb), kada je njegov pratilac primetio da se vođa učutao, te da je u kabini neuobičajeno nepokretan.

Kada su preleteli Ivanić grad a vođa nije skrenuo levo ka Puli, pratilac je intervenisao sugestijom šta da radi. Ranko je reagovao tako što je blago skrenuo u levo za oko 10 stepeni. Na ponovljene intervencije nije reagovao. Posle ovoga reaguje komandir eskadrile Stanko Jelačin, koji je leteo po istoj maršruti i bio je ispred Ranka. On je davao



Poručnik R. Janković pred ulazak u F-48G

Ranku uputstva preko radio veze, na koja ovaj nije reagovao.

Komandir eskadrile potom naređuje pratiocu da izađe avionom ispred Ranka te da mu mahanjem krila da znak da on preuzima vođstvo i da ga Ranko prati. Ni na ovakav postupak Ranko nije reagovao.

Pošto je vreme odmicalo, približili su se granici susedne Austrije, odakle se približavao oblačni sistem sa grmljavinom i sevanjem. U takvoj situaciji pratilac polazi u zaokret kako bi izbegao sudar sa Rankom jer su već ušli u nestabilni oblačni sistem. Ovim manevrom par aviona se definitivno razdvojio. Pratilac, potporučnik-pilot Ratko Janković uleteo je u razvijeni kumulonimbus, iz kojeg je izašao povećanjem visine leta i uz pomoć komandira eskadrile, uspeo je da se vrati na a. „Zadar” i sleti sa neodbačenim ubojnim sredstvima. Ostao je u vazduhu 3 sata i 47 minuta i sleteo je sa doslovce zadnjim kapima goriva. Pokušaji uspostavljanja radio veze sa Rankom preko OBKL i preko drugih aviona u vazduhu, ostali su bez uspeha.

O Rankovoj sudbini se nije ništa znalo nekoliko dana, dok austrijska služba spasavanja nije pronašla ostatke aviona i pilota kod mesta Murau u blizini granice sa Švajcarskom. Sve je ukazivalo da je Ranko Janković ispred Ivanić Grada doživeo hipoksično stanje (nedostatak kiseonika), zbog čega je izgubio svest i nije mogao reagovati na uputstva preko radio veze niti na vizuelne znakove pratioca. Avion je verovatno bio dobro natrimovan i pod blagom kontrolom desne ruke, letom u severo-zapadnim kursevima leteo do udara u Alpe na granici Austrije i Švajcarske. Austrijske vlasti vratile su posmrtnu ostatku pilota Ranka Jankovića, koji je sahranjen u Jagodini, svom rodnom mestu. Iza njega je ostala supruga Milena sa dve ćerke.

*Dušan Anđelković,  
pukovnik-pilot u penziji iz 8. klase ŠAOA ■*

#### Pavel Sevčnikar avionom F-84G obeležio objekat dejstva

Nakon nekoliko godina slabije popune pilotima, 01. oktobra 1962. godine puk se podmlađuje grupom od 12 pilota iz 14. klase VVA. U toj grupi pilota bio je i Pavel Sevčnikar, koji je pre VVA završio 5. klasu PPŠ i stekao zvanje pilota 01. 10. 1959. godine. Pavel je rođen u mestu Polzela u Sloveniji 1939. godine u brojnoj radničkoj porodici, po prirodi skroman, dobre i vesele naravi, čvrste konstitucije, plave kose i tena, bio je vrlo pouzdan drugar. Pavel, kao i svi mi ostali piloti, brzo se uklapao u novu pilotsku sredinu, jedinicu koja je na sve nas zahtevno delovala, jer je već bila poznata kao vrhunska borbena jedinica. Puk je letačku obuku uglavnom provodio noću i u



*Đ. Stupar, R. Janković, P. Stepančić, A. Moličnik i P. Sevčnikar na a. „Pula”*

složenim meteorološkim uslovima danju i noću. Težište borbene obuke i dejstava bilo je na prostoru Jadranskog mora i priobalju u podršci JRM, posebno flote. Kopneni prostor SFRJ korišćen je u zahvatu taktičkog radijusa, uglavnom do linije: Beograd-Slavonski Brod-Banja Luka-Ljubljana-Pula. Povremeno, dejstva su izvođena u sistemu protiv-desantne borbe (PDB), dejstvom iz pripravnosti na zemlji, uz radarsko navođenje, češće bilo je to samo usmeravanje na fingirane operativne-vazdušne desante (OVD), koji su navodno leteli ka širem rejonu Beograda, Tuzle i Sarajeva. U okviru taktičkog osposobljavanja za vatrenu podršku KOV i RM korišćeni su pokreti jedinica, njihovi izlasci iz kasarni ili povratak iz rejona razmeštaja.

U nedostatku pokreta KOV i RM često je korišćen tzv. „pokretni taktički poligon, PTP”. Bile su to gumene makete tenkova, motornih vozila, artiljerije i raketnih jedinica zemlja-zemlja (RJ Z-Z), koje su nakon izlaska na teren i postavljanja u određeni raspored, bili naduvavani. Ovakva metna situacija korišćena je u sistemu traženja i pronalaženja objekata, a zatim bi usledilo fiktivno dejstvo, korišćenjem kino-foto mitraljeza. Za dejstva vazduhoplovnim ubojnim sredstvima (VUS) korišćen je PTP sa meta- ma koje su bile izrađivane od drveta i presvlačene platnom od jute. Cilj taktičkog osposobljavanja je bio izoštravanje opšteg pilotskog refleksa u traženju i prepoznavanju, zatim obrada objekta dejstva primenom adekvatnog manevra grupe aviona iz tačke uočavanja istog.

Početak jeseni 1963. godine puk je vršio dejstva svim ubojnim sredstvima na PTP u rejonu Grahova (Crna Gora). Pozicija PTP pilotima je bila data rejonski, konkretno: Bileća-Grahovo-Plana, i to na izvršnoj pripremi za letenje. Jedno odeljenje (četvorka) aviona vodio je komandant puka major Kosta Mićović, u čijem sastavu je

bio i Pavel Sevčnikar na mestu prvog pratioca. Po dolasku u širi rejon dejstva komandant se javlja rukovodiocu dejstva na PTP na kanalu rada i dobija informaciju da mu je rad u rejonu slobodan i da javi uvođenje u napad. Sa odeljenjem u razmaknutom borbenom poretku primenom određenog sistema pretraživanja vršio je traženje objekta dejstva. Kako u očekivanom vremenu nije uočio objekat dejstva, javlja pratiocima: „Ko vidi objekat dejstva, neka ide u manevar napada”. Pavel, kao prvi pratilac komandanta uočava objekat dejstva i javlja: „Vidim i uvodim”. Međutim, Pavel uvodi u napad sa visine traženja, koja je bila manja i nedovoljna za manevar napada (oko 3.000 fita), i sam napad je izveden pod velikim uglom. Manevar napada avionom F-84G izveo je iz manevra poluprevrtanja da bi pod velikim uglom poniranja samo uspeo da odbaci bombe, ali nije uspeo da izvadi avion iz napada. Udario je svojim avionom o kamenito tlo, na oko 200 metara od padnih tačaka odbačenih bombi. Bilo je to „obeležavanje pozicije objekta dejstva” na tragičan način. Ono je bilo plaćeno nedovoljnim iskustvom i viškom emocija mladog pilota u ulozi pratioca komandanta puka.

*Slavko Šlajpah, kapetan pilot 239.lbae, od aprila 1970. pilot JAT-a, kapetan i instruktor u JAT-u ■*

#### Sletanje sa neodbačenom plamenom bombom NAPALM-750 libri (344 kg) na sopstvenu odgovornost

Verovatno se radi o jedinstvenom slučaju, kada pilot Tomo Špehar, pored svih mera ne uspeva da se oslobodi jedne plamene bombe zvane PLAB-340, oglušuje se o naređenje da napusti avion, nego je uspešno i bezbedno sleteo sa F-84G na a. „Zemunik” kod Zadra.

Tomo Špehar stekao je zvanje pilota nakon završene druge klase pilotske-podoficitske škole (PPŠ) 1956. godine. U 172.lbap dolazi u grupi od pet pilota 1959. godine. Pre dolaska u puk leteo je na klipnom borbenom avionu F-47D „Tanderbolt” na aerodromu „Cerklje”. Rodom je iz Slavenskog sela Ferićanci kod Osijeka, plavog i pegavog tena, skoro crvenkaste boje kose, vesele naravi, dobar i pouzdan kao pilot i čovek. Polovinom septembra 1964. godine puk dejstvuje po metnoj situaciji na privremeno postavljenom taktičkom poligonu u rejonu Nevesinje–Kalinovik, i to svim raspoloživim UBS. Zadnja grupa (odeljenje) dejstvovala je



Grupa pilota 172.lbap pored F-84G, s leva: M. Aleksić, Lj. Trifunović, Đ. Topolčić, S. Kajtuz, Š. Tadić, Đ. Stupar, T. Špehar, A. Đapo, V. Milivojević i D. Tomić

sa po dve PLAB-340 kg po avionu. Vođa odeljenja je bio major Anđelko Košuta, pomoćnik komandanta za letачke poslove, dok mu je prvi pratilac bio Tomo Špehar. Nakon završenog dejstva odeljenja Tomi Špeharu je otpala samo jedna, dok je druga tzv. „plabovka” ostala na avionu. Prema naređenju rukovodioca dejstva na PTP, grupa ponavlja napad u pokušaju odbacivanja bombe u ponovljenom postupku. Pošto bomba nije otpala u ponovljenom napadu, RD odobrava još jedan manevar napada, međutim bomba je ostala na avionu, odnosno nosaču bombe. U datoj situaciji i nakon povratka u rejon Zadra, pristupljeno je postupku odbacivanja bombe u krajnjoj nuždi iznad otvorenog mora u zoni iza Dugog Otoka. Par aviona se odvaja iz grupe u sastavu Košuta–Špehar, zatim menjaju međusobne pozicije, sada je Tomo u ulozi vođe para aviona, dok je Košuta u ulozi pratioca radi boljeg vizuelnog kontakta. Postupak odbacivanja bombe u tzv. „krajnjoj nuždi” sastojao se u odbacivanju bombe zajedno sa nosačima bombi. Tehnološko rešenje bilo je izvedeno na taj način što su nosači bombi vezani za trup-krilo aviona, svaki nosač sa po četiri usadna eksplozivna zavrtnja, promera oko trideset i pet milimetara. U kabini pilota nalazio se prekidač pod crvenim i osiguranim poklopcem, kojim se vršilo odbacivanje nosača bombi, time i podvešenog tereta na njima. Nakon dolaska para aviona F-84G u zonu odbacivanja i vizuelne provere da je zona bez plovila, pristupljeno je odbacivanju nosača bombi, ali na komandu majora Košute. Tomo aktivira prekidač, ali su samo tri eksplozivna zavrtnja odradili svoju predviđenu funkciju. Plamena bomba i nosač bombe ostaju da vise na četvrtom i sada jedinom nosećem zavrtnju nosača. Košuta je pričao kako je u avionu čuo eksplozivno dejstvo zavrtnjeva i njihovo odsecanje. Sada je situacija još gora i najgora moguća, dotada u praksi nepoznata. Novonastala situacija još je nalagala samo mogućnost odbacivanja uz primenu oštih manevara avionom pod preopterećenjem od najman-

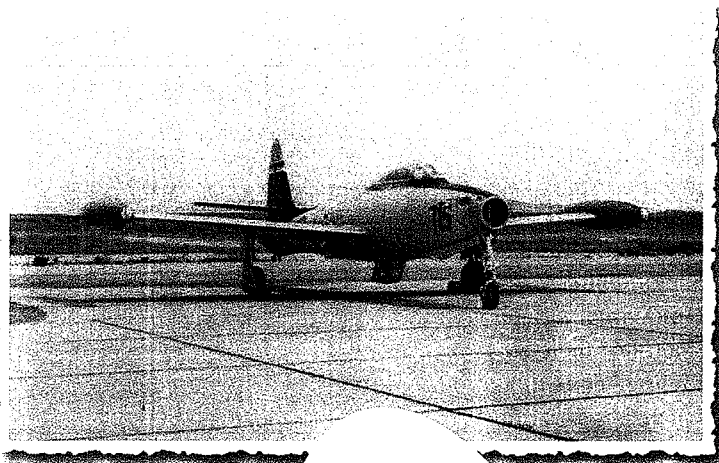
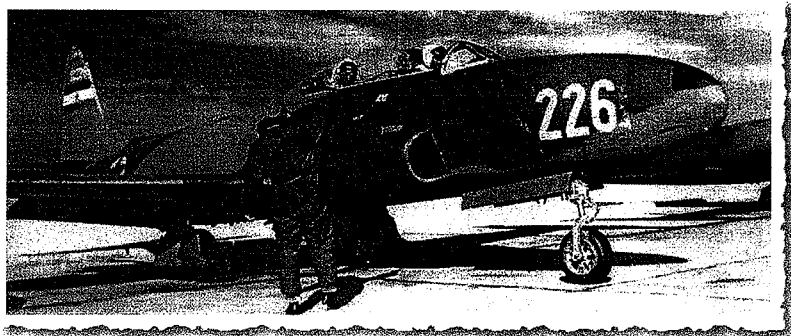
je 4–6 g. Manevar se vršio energičnim prevodenjem aviona pri velikoj brzini iz poniranja u režim penjanja radi prisilnog odvajanja spoljnog tereta od aviona. Nakon nekoliko pokušaja teret se nije odvojio od aviona. Plamena bomba zajedno sa nosačem bombe ostaje da visi na jednom zavrtnju. U dogovoru sa AKL major Košuta naređuje Tomi Špeharu da napusti avion, na šta se on bio oglušio i javlja AKL da je on odlučio da ide na sletanje na sopstvenu odgovornost. Na a. „Zemunik” bile su stavljene i prevode se u najviši stepen pripravnosti sve ekipe službe spašavanja.

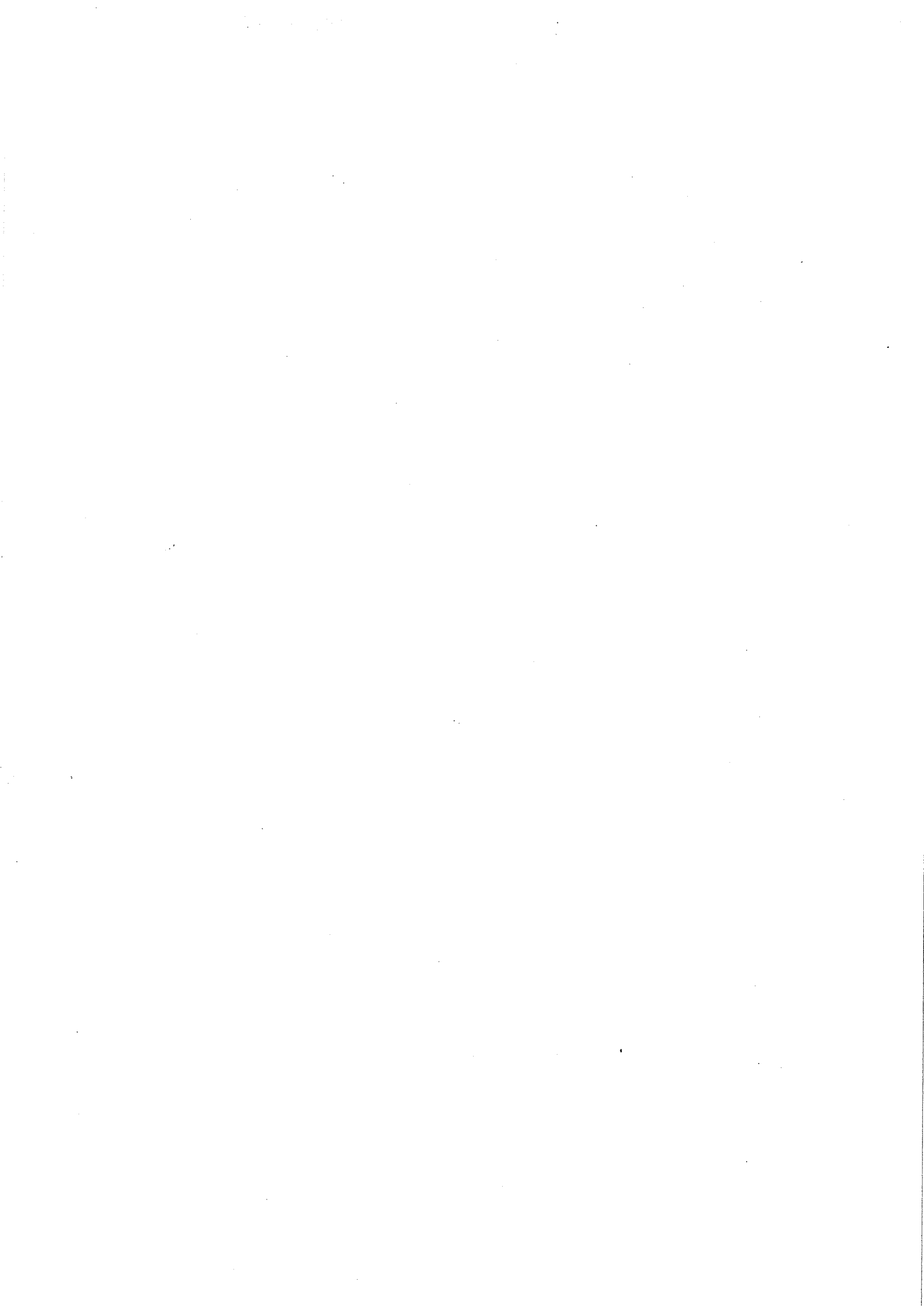
Pilot je u redovnom postupku i proceduri izvršio prilaz i sleteo na pistu a. „Zemunik”. Samo sletanje i dodir piste bio je izvršen uobičajeno dobro, dok telo bombe sa nosačem koji visi na jednom zavrtnju u dodiru sa betonskom površinom piste proizvodi varničenja. Uz pratnju protivpožarnih vozila i ostalog dela ekipe spasa, avion F-84G nakon smanjivanja brzine napustio je pistu i na komandu sa AKL zaustavio se na proširenom delu, tzv. platformi. Ovakvim sretnim ishodom okončana je prava drama slučaja koji je bio nepoznat u bar našoj letачkoj praksi. U pitanju je bila nama dobro poznata potencijalna vatrena buktinja velike razorne moći. Plamena bomba od 750 libri (344 kg) razvijala je plamenu eksploziju od 1200°C u vremenu od četiri sekunde, dok je njeno dogorevanje trajalo od četiri do šest minuta. Pilot Tomo Špehar spasio je avion F-84G i objektivno dao doprinos nauci, dok je bio svestan lične odgovornosti, na koju nije pozivan.

*Stojan Kajtuz, stariji vodnik-pilot 172.lbap, krajem 1964. godine prešao u JAT, gde je do kraja radnog veka bio pilot i kapetan instruktor letenja ■*

*Autor članka je umro 15. januara 2011. godine i sahranjen je na Bežanijskom groblju u Beogradu, ostavivši suprugu Boženu.*

# NOVA, ŠKOLSKA ULOGA, 1965–1968.









prvoj polovini 1965. godine, u vremenu kada je puk bez premca i na vrhuncu borbene osposobljenosti i vrednosti u JRV, doneta je odluka da 172.lbap dobije novu ulogu i namenu: školsku. Svakako, ulogu bi obavljao u miru i po MF. Bio je to veliki preokret koji nije naišao na početno razumevanje, posebno pilota puka. Bila je ovo dalekosežna odluka, jer su bogato iskustvo i tradicija puka neposredno stavljeni u funkciju borbene izgradnje RV i PVO. Puk je u ovom periodu vršio letačku-borbenu obuku pitomaca-pilota na završnoj godini školovanja u VVA. Na ovom zadatku i u novoj ulozi efekti su u skladu sa najboljim očekivanjima, čime je potvrđena ispravnost ovakvog opredeljenja. Puk se u potpunosti afirmisao u novoj dvojnoj ulozi i nameni, u kojoj ostaje do svog rasformiranja.

#### Preformiranje i priprema za novi zadatak

Naređenjem DSNO (Državni sekretariat za Narodnu Odbranu) str.pov. 241/65 puk se preimenuje u 172.lbap(š) – školski, čime je puku dodeljena dvojna uloga i namena. Puk je preformiran uz ojačavanje sa 355.iae. Prema MF izuzet je iz komandnog lanca 5.VaK (Zagreb) i prepotčinjen je upravi VVA. Prema ratnoj formaciji (RF) puk ostaje u planovima upotrebe i potčinjenosti vazduhoplovnih korpusa, iz čega i zadatak održavanja zadane b/g tokom godine. Iz ovakve dvojne uloge i namene puka proističu i nove obaveze i pojačani naponi pripadnika puka, posebno rukovodećeg kadra. Kod pilotske strukture bilo je nerazumevanja ovakve odluke i rezonovanja, da je to privremena odluka i da je šteta da puk vrši obuku pitomaca-pilota i slično. Vreme je ubrzo demantovalo takva razmišljanja i razbilo svaku sumnjičavost. Realizuje se posebno sačinjeni plan i pro-

gram priprema jedinice za novu ulogu i zadatak. Provede se opšte, materijalne, kadrovske i methodske pripreme. Težište je na pilotima sa kojima se provodi teorijski i praktični deo KNL. Praktični deo je bio realizovan u skladu sa konkretnim potrebama svakog pojedinačno. Postojeća stajanka puka sa 25 aviona F-84G nije mogla da primi snage ojačanja, pa je 355.iae sa 11 aviona dvoseda TV-2 (T-33A) raspoređena na platformi, stajanci ispred vazduhoplovno-tehničke radionice (VTR) 84.vb. Uz opšte pripreme puka za prijem pitomaca-pilota na završnu, treću godinu školovanja u VVA, nije zapostavljeno održavanje zadane b/g i provođenje zadataka posebne namene.

Početkom maja 1965. godine puk delom snaga predi-slocira na a. „Batajnica” radi neposredne pripreme i učešća na paradi u Beogradu povodom Dana pobeđe 9. maja. Ešelon od 16 aviona F-84G predvodi komandant puka potpukovnik Kosta Mićović, vrlo efektno. Sam nalet *Tanderdzeta* bio je u besprekornom poretku odeljenja i ešelon je impresivno delovao.

U okviru kadrovske prestrojavanja za novi zadatak bilo je pomeranja kadra u komandi puka i eskadrilama, ali je bilo i prekomandi i neminovnog ojačavanja puka. Dugogodišnji komandir 239.lbae postavljen je u VVA za načelnika 18. klase pitomaca-pilota VVA, koje puk prima na obuku. Dužnost komandira 239.lbae prima kapetan 1. klase Branko Gajović, a Tomislav Radić je postavljen za inspektora letenja u VVA. Sudbina je htela da je nakon nekoliko godina doživeo katastrofu na avionu *Zlin* sa učenikom-pilotom u toku selektivnog letenja, i to u toku izvođenja figure kovit, zbog nemogućnosti vraćanja nožne komande leta.

Ojačava se organ za letačke poslove komande puka, koji čine: Anđelko Košuta, Jagoš Radulović, Svetozar Žigurski

– referent za navigaciju, Vilim Rončević – referent za IFR, Milivoje Bakić – referent za GCV i Jože Barić – referent za GRB i noćno letenje. Uz svestrane pripreme za novi zadatak, puk učestvuje u svim vežbama koje provodi KOV i JRM na kopnu, u priobalju i na otvorenom moru. Vežbe su bile posebno česte sa snagama flote, sa kojom su pored zajedničke obuke negovani i odnosi druženja nas pilota i pripadnika flote, posebno podmorničara. U takvim prilikama čak su potezane teme iz domena rivalstva. Povremeno, puk se, kao lovačko-bombarderska jedinica, upotrebljava za dejstva u sistemu protivdesantne borbe (PDB), kroz dejstva po imitiranom operativnom vazдушnom desantu (OVD). Najčešće OVD je bio u letu ka širem rejonu Beograda ili Tuzla–Sarajevo. Dejstva su izvođena iz pripravnosti broj 2, uz delom leta radarsko navođenje, ali bilo je to najčešće uz povremeno usmeravanje na OVD, zatim je sledila podrška snagama PDB. U sklopu modernizacije flote 1967. godine povlači se iz upotrebe razarač *Učka*, pa je komanda flote i JRM organizovala bojevo gađanje po razaraču iz celokupnog arsenala bojovih sredstava u opitne svrhe, kroz pokazno dejstvo i vežbu. Razarač je ukotvljen uz obalu ostrva Čiovo kod Trogira, Hrvatska. 172.lbap dejstvuje sa 2 aviona F-84G, svaki sa po osam raketa HVAR-5 inča, i ostvaruje dva direktna pogodka, u bok i palubu.

#### Sastav komande puka i eskadrila

U pripremi puka za novu ulogu i zadatak i nakon izvršenog kadrovskog prestrojavanja unutar same jedinice i njenog ojačavanja, rukovodeći sastav komande puka i eskadrila je u skladu sa novim zadatkom.

#### **Komanda puka od 1965–1968.**

##### ***Komandant:***

- Kosta Mićović do 01. 10. 1966.
- Jordan Faganel

##### ***NŠ puka:***

- Jordan Faganel do 01. 10. 1966.
- Stanko Jelačin od 01. 10. 1966.

##### ***Organ MPV:***

- Ljuben Jandrijević do 1967.
- Nedeljko Dabović
- Anton Đapo, referent

##### ***Organ LP:***

- Jagoš Radulović, pom. k-danta
- Slavko Bostić, referent
- Vilim Rončević, referent
- Svetozar Žigurski, referent
- Velizar Milivojević, referent

##### ***Organ ON:***

- Anđelko Košuta, pom. NŠ
- Jože Kernić, referent
- Boško Dimitrijević, referent

##### ***Organ OIP:***

- Ranko Marić, pomoćnik NŠ
- Ljubinko Mihailović, referent

##### ***Organ OMP:***

- Bogdan Begović, pom. NŠ

##### ***Organ bezbednosti:***

- Pavle Marjanović

##### ***Lekar puka:***

- dr. Ljubisav Nikolić
- dr. Vladeta Pepić, od 1967.

##### ***Organ VTO:***

- Ante Matulović, pom. K-danta
- Momčilo Tepavčević, referent
- Mladen Morožin, referent
- Čedomir Bajić, referent
- Mladen Raletić, referent

##### ***Opšti odsek:***

- Franc Gabriš, nač. kancelarije

#### **239.lbae(š)**

- Branko Gajović, do 1967.
- Božo Crnojević, do 1969.
- Špiro Tadić, zamenik
- Viktor Lenarčić, za ONP
- Budimir Maudić, pomoćnik
- Milovan Đuknić, 1.ao
- Jože Barić, 2.ao
- Aleksandar Marković, 3.ao
- Miljenko Ćirjaković, pomoćnik
- Časlav Lazarević, komandir VTČ

#### **240.lbae(š)**

- Stanko Jelačin, do 10. 1966.
- Đuro Topolčić, od 10. 1966.
- Budimir Maudić, zamenik
- Jože Barić, pomoćnik
- Ivan Šamo, 1.ao
- Miljenko Ćirjaković, 2.ao
- Đuro Stupar, 3.ao
- Mirko Štajner, komandir VTČ

#### **Izviđačko avijacijsko odeljenje**

- Lazar Petković, komandir

#### **VTČ za održavanje (VTČO)**

- Vinko Frleta
- Žarko Tica

Avioni 355.iae (11 dvoseda TV-2) sa kojima je ojačan puk za predstojeći zadatak, bili su locirani na stajanci ispred VTR 84.vb, i ta stajanka aviona ličila je na pčelinju košnicu. Radilo se celodnevno, pa je održavanje aviona dvoseda TV-2 bilo u fokusu brige VTSI puka u domenu organizacije rada, snabdevanju RD i obnovi resursa u uslovima intezivne letačke obuke pitomaca-pilota. Brojni su bili pregaoci u VTV za opsluživanje TV-2 sa oko 20 starešina i toliko vojnika, na čelu sa Vinkom Frletom.

### Udar u more avionom F-84G kapetana Milovana Đuknić

U okviru priprema puka za novi zadatak i ojačavanja sa 355.iae, vršena je preobuka sa delom pilota izviđača na avion F-84G. Iako se radilo o grupi pilota sa solidnim letačkim iskustvom, bio je realizovan program preobuke na avionu *Tanderdžet*. Bili su to piloti: Jagoš Radulović, Budimir Maudić, Miroslav Miljković (zvani Mačak), Svetozar Žigurski (Toza), Frane Galov, Milovan Ilić (Mića Banglja) i Jože Klamer. U fazi preobuke sa navedenom grupom pilota poginuo je jedan od najboljih pilota puka, komandir 1.ao 239.lbae, kapetan Milovan Đuknić. Bio sam svedok katastrofe. Tog dana u planu je uobičajena struktura letačkog dana, jer u planu je bilo dnevno-noćno letenje. U planu letenja je bio jedan dnevni, kasno-popodnevni izlaz i dva noćna izlaza. U planu dnevnog izlaza je grupno figurno letenje u sastavu odeljenja na F-84G u zoni grupnog letenja: Pag–Molat–Vir, u trajanju od 45 minuta. Jedno odeljenje *Tanderdžeta* vodio je iskusni i vrsni pilot Milovan Đuknić. Njegov prvi pratilac je kapetan Miljković Miroslav, na preobuci na F-84G, vođa para poručnik Đuro Stupar i četvrti u grupi kapetan Svetozar Žigurski, pilot na preobuci. Prema programu rada u pilotažnoj zoni za grupno letenje bile su izvedene sve akrobacije, sem valjka. Samo se čula komanda vođe odeljenja na koju figuru prelazimo i kojom snagom motora, a od nas pratioca samo se čulo: „Na mestu”. Meteo situacija: vedro, tiho, uz slabije izraženu sumaglicu nad morem. Rad se odvijao na visini od 15.000 fita, u pravcu sever–jug. Nakon završetka izvođenja svih vertikalnih figura vođa je prešao na izvođenje zadnje figure, a to je bio horizontalni valjak, čime je trebao biti završen rad u zoni. Oštrim zaokretom vođa zauzima južni pravac, ka otocima Molat–Ugljan radi izvođenja valjka. U datom vremenu, pred zalazak sunca sumaglica se pojačava i gubi se oštrina horizonta prema otvorenom moru. Pošto to uviđa, vođa odeljenja oštrim zaokretom za 180°, zauzeo je severni pravac, prema planini Velebit, čime je obezbedio bolji horizont. Vođa komanduje: „Idemo u levi valjak, snaga motora 90%”. Podiže nos aviona za oko 10–15° iznad horizonta i ide u levi horizontalni valjak. Nakon punog okreta oko uzdužne ose

aviona nije ispravio avion, već je napravio još jedan poluokret i ostao u leđnom položaju. Sasvim rutinski i ja polazim za vođom odeljenja, iako vidim da je prvi pratilac vođe odeljenja zvani Mačak ostao u položaju završenog valjka, što je učinio i četvrti u grupi. U leđnom položaju gubim iz vidokruga vođu odeljenja i prvog pratioca i osećam nagli prirast brzine aviona. U takvoj situaciji skidam gas na relant (minimalna snaga motora), izvlačim vazdušne kočnice i već negde u uglu poniranja od oko 70 stepeni vadim avion iz poniranja pod velikim preopterećenjem od 6–7 G, praktično završavajući drugi valjak, kada u procesu vađenja aviona i pod nagibom od oko 30°, tražeći pogledom vođu odeljenja, vidim njegov udar avionom u more pod uglom od oko 90°. Stvorio se beličasti vrtlog i talas u širenju. Postajem svestan šta se dogodilo. U vrtlogu je moj vođa odeljenja. Nakon prvog valjka piloti na preobuci ostaju u normalnom položaju, položaju završenog valjka, dok vođa odeljenja, iz još nepoznatih razloga, odlazi u još jedan poluvaljak i ja za njim, jer se vođa prati dok to ima smisla. Vođa iz leđnog položaja i snagom motora od 90%, uz ogroman prirast brzine udara u more, nedaleko od ostrva Vir, pod velikim uglom obrušavanja od oko 90°. Nakon što sam izvadio avion iz poniranja, javio sam AKL situaciju i pojedinačno smo nas trojica, onako pod doživljenim stresom, otišli na sletanje. Bio je to veliki udarac i gubitak za našu jedinicu. Izgubio je život u jednostavnim i neobjašnjivim uslovima vrsni pilot kapetan Milovan Đuknić, pilot iz sedme klase ŠAOA, poznat i kao dobroćudan i po svemu plemenit čovek.

*Đuro Stupar,  
poručnik-pilot 240.lbae, 172.lbap ■*

### Letačka obuka pitomaca-pilota 18, 19. i 20. klase VVA

Početkom septembra puk prima 26 pitomaca-pilota 18. klase VVA, ali je klasa bila na tzv. tehničkoj učionici za avion TV-2 i F-84G mesec dana, tako da je primljena na praktičnu obuku 04. oktobra 1965. godine, čime je otpočelo provođenje programa letačke obuke (PLO). Visoka motivacija, radni entuzijizam sastava i povoljna meteo situacija idu na ruku novom pukovskom zadatku. Program preobuke i kurs IFR letenja pod pokrivačem na avionu TV-2 uspešno i kvalitetno je završen. Početkom 1966. godine otpočela je i provedena borbena obuka na avionu F-84G. U pripremi puka za novi zadatak stvorena je kadrovska povoljnost da pilot-nastavnik letenja ima dva pitomca na obuci. U nedostatku adekvatnog smeštajnog prostora u pukovskom aneksu uz hangar, piloti-nastavnici letenja samoinicijativno i priručnim sredstvima izrađuju metodska mesta na otvorenom prostoru. Radna mesta



*Pitomci-piloti 18. klase na avionu F-84G u puku*

su u rastresitom rasporedu, prilagođena terenu i ranije zasađenim borićima, i predstavljala su rešenje i prijatan ambijent za uslove lepog vremena. U slučajevima kiše, grupe su tražile rešenja ispod svodova aneksa, ili pak u zajedničkoj učionici. U tim uslovima primenjivana je i zajednička priprema.

Rukovodeći sastav puka i piloti – NL svojski prenose znanja, veštine i navike na mlade pilote. U prenošenju znanja i iskustava ispoljavan je i takmičarski duh između eskadrila, a o, i između NL. Međusobni odnos bio je korektan i vojnički, pilotski pre svega. Praktikivano je povremeno menjanje pitomaca-pilota u letenju između NL, radi sticanja uvida i provere ličnog kriterijuma. Radilo se

o sistemu obuke sličnog sistemu „dublerstva”, kao metodu najbržeg obučavanja. Dobrom organizacijom i predanim radom VTSl puka uspešno su rešavala iskrslu problematiku održavanja aviona dvoseda TV-2 u sva tri stepena održavanja. Rukovodeća ekipa oficira inženjera Frleta Vinko, Momčilo Tepavčević, Časlav Lazarević, Žarko Tica i Mirko Štajner, na čelu sa Matulović Antom, nalaze rešenja u svim prilikama.

Kao inovativno uvodi se organizacijsko rešenje opsluživanja svih aviona puka, sastavom VTČ jedne eskadrile. U prilog ovome je nalet puka u 1966. godini od 6.000 časova, do tad najveći za nivo puka. Uz visok nalet pilota – NL u obuci pitomaca, korišćena je svaka

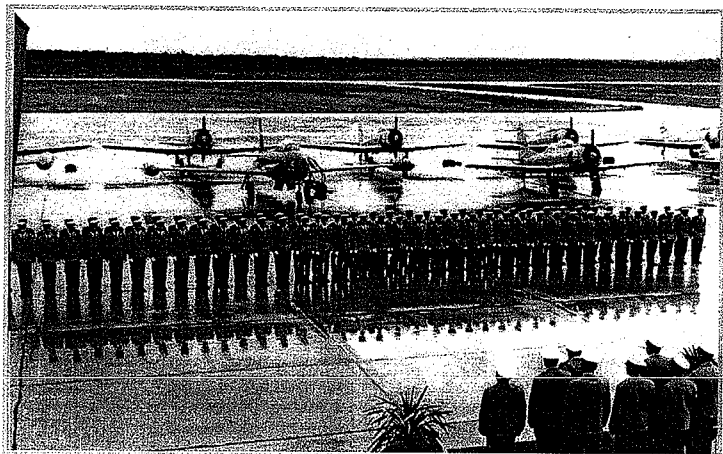


*Pitomci-piloti 18. klase na kolektivnom izletu*



*Pitomci-piloti 18. klase nakon zadatka*

moćnost za održavanje trenaze na dostignutom nivou borbene osposobljenosti, za ulogu i zadatke u skladu sa mogućim planovima upotrebe po RF. Borbena obuka stalnog sastava i vežbe, načelno su provodene u periodu do prihvata sledeće klase pitomaca.



Promocija završetka školovanja 18. kl. VVA 31. 08. 1966. g.

Borbena obuka sa 18. klasom odvijala se u kontinuitetu, u atmosferi pozitivnog nadahnuća i težnje svih struktura puka da se obuka realizuje u celosti i što kvalitetnije. To je i potvrdio vrlo dobar izlazni kvalitet u obuci prve generacije mladih pilota, uz stečena dragocena iskustva. Pitomac Jure Jurković nije uspeo da savlada tehniku IFR letenja tokom kursa na avionu TV-2, i bio je upućen u školu za oficire-sinoptičare. U figurnom letenju na avionu TV-2 pitomac Jože Butara sa NL Mihajlom Aleksićem, uz veliko preopterećenje i dinamičko prevlačenje, „uspeo” je da deformiše ramenaču aviona. Tokom obuke na jednosedu, borbenom avionu F-84G, bila su dva izuzetno gruba sletanja, pitomaca Lazara Miokovića i Ratka Slavnića, koja



Đ. Stanković i pitomac u kabini TV-2



NL Đorđe Stanković sa pitomcima 18. klase

su dovela do oštećenja stajnog trapa. Sastav puka najteže je primio informaciju o pogibiji pitomca-pilota Milana Bubulja. Poginuo je 16. maja 1966. godine avionom F-84G u pilotažnoj zoni Bosanski Petrovac, zbog odstupanja od zadatka.

Promocija završetka školovanja 18. klase održana je 31. avgusta 1966. godine na a. „Zemunik”. Izaslanik VKOS bio je general-pukovnik Viktor Bubanj.

Avgusta 1966. godine došlo je do smene na čelu puka. Kosta Mićović odlazi za komandanta 98.abr u Sko-



Grupa pilota i tehničara pored TV-2. U kabini je major B. Gajović, komandir 239.lbae, stoje Ž. Tica, B. Milojević, Mačukat, Krndija, Bilbija, čuče Stupar i dva pitomca 18. kl.



*Nastavnici letenja M. Ivanović i Đ. Stupar sa pitomcima 19. kl. nakon zadatka*

plje, a dužnost komandanta 172.lbap(š) preuzima NŠ puka potpukovnik Jordan Faganel. Dragutin Obradović, potporučnik-pilot iz tek završene 18. klase VVA bio je raspoređen u puk, u 240.lbae(š), jer zbog kraćeg bolovanja nije završio kompletnu obuku. U toku 1966. godine puk je bio domaćin vazduhoplovnim vojnim delegacijama SSSR i Francuske.

U školovanju naredne 19. klase VVA 1966/1967. godine ostvaren je nešto bolji rezultat uz veći stepen bezbednosti obuke i rada. Reklo bi se da je stečeno iskustvo rukovodećeg kadra i NL, svakako uz ostale činioce, doprinelo nešto boljem rezultatu ove, inače dobre i stabilne klase. Nakon završetka obuke sa 19. klasom VVA početkom jeseni 1967. godine, došlo je do smene na čelu obe eskadrile. Dužnost komandira 239.lbae(š) preuzima Božidar Crnojević. Dužnost komandira 240.lbae(š) preuzima Đuro Topolčić, a zamenika Budimir Maudić. Stanko Jelačin postavljen je na dužnost NŠ 172.lbap(š), dok je Branko Gajović upućen na školovanje u višu vojnu akademiju.

Školovanje 20. klase VVA 1967/1968. godine provedena je u celosti prema NPP završne, treće godine školovanja pitomaca-pilota VVA, sa vrlo dobrim kvalitetom i bezbednošću letačke obuke. Klasa je inače nosila naziv *jubilarne*.

Trenaža pilota stalnog sastava na dostignutom nivou borbene osposobljenosti provodila se kroz 2-3 letačka dana mesečno. To je rađeno planski, ali i kroz rezervne



*Poručnik Đ. Stupar, komandir 3. odeljenja i NL 240.lbae sa pitomcem Gaćešom iz 20. kl.*

## U K A Z broj 31

Vrhovnog komandanta oružanih  
snaga od 31. avgusta  
1968. godine

NA OSNOVU ČLANA 273. STAVA 1. ZAKONA O JUGOSLOVENSKOJ NARODNOJ ARMII

## PROIZVODE SE

PITOMCI XX KLASJE VAZDUHOPLOVNE  
VOJNE AKADEMIJE

## U ČIN POTPORUČNIKA AVIJACIJE

- |                                |                                  |
|--------------------------------|----------------------------------|
| 1. ALJIU Šukrije ALJI          | 21. IVKOVIĆ Milivoja DRAGAN      |
| 2. BAHTOVIĆ Bajre SEAD         | 22. IVKOVIĆ Dušana ZORAN         |
| 3. BEGIĆ Hasana SALKO          | 23. JANIČIĆ Novaka LJUBOMIR      |
| 4. BELOŠ Živana MIODRAG        | 24. JANKOVIĆ Branka LJUBOMIR     |
| 5. BRENCIĆ Janeza DRAGO        | 25. JOKANOVIĆ Nikole ĐORDE       |
| 6. BUGARINOVIĆ Petra VALERIJ   | 26. JOVANOVIĆ Borivoja MIODRAG   |
| 7. CERANOVIĆ Mirka BOŽIDAR     | 27. JOVANOVIĆ Stevana SAVO       |
| 8. CVETKOVIĆ Branka SLOBODAN   | 28. KASUMOVIĆ Iljaza BORIS       |
| 9. ČAVDAREVIĆ Stevana NIKOLA   | 29. KELEMINEC Ivana IVAN         |
| 10. DANGUZOV Milana NEMANJA    | 30. KNEŽEVIĆ Marka VLADO         |
| 11. ĐOKOVIĆ Dake TOMO          | 31. KOSANOVIĆ Todora DUŠAN       |
| 12. ERČIĆ Dragoljuba VLADIMIR  | 32. KOSTIĆ Stanimirke VLADIMIR   |
| 13. FABRIK Ferenc ĐERĐ         | 33. KOZINA Marka IVAN            |
| 14. GABRIJELIĆ Angelice SLAVKO | 34. KROŠNJAR Đure NIKOLA         |
| 15. GAČEŠA Miloša BORISLAV     | 35. KUTOŠ Kolomana LUDVIK        |
| 16. GAČEŠA Mile DRAGO          | 36. LAKICEVIĆ Janka MILAN        |
| 17. GAJIĆ Predraga RODOLJUB    | 37. LATINČIĆ Stjepana IVAN       |
| 18. GOGIĆ Svetomira SLOBODAN   | 38. LAZAREVIĆ Aleksandra MILUTIN |
| 19. GRUJIN Ivana NIKOLA        | 39. LEKOVIĆ Save MILETA          |
| 20. ILIĆ Miodraga DRAGOLJUB    | 40. LJUBIČIĆ Bogdana NIKOLA      |

- |                                     |
|-------------------------------------|
| 41. MALINOVIĆ Dušana PETAR          |
| 42. MANOLEV Ilije MILE              |
| 43. MARELJ Dušana STOJAN            |
| 44. MARIČIĆ Ilije ILIJA             |
| 45. MIHAJLOVIĆ Miodraga BRATISLAV   |
| 46. MIHAJLOVIĆ Milisava ČASLAV      |
| 47. MILADINOVIĆ Dobrivoja DRAGAN    |
| 48. MILANKIĆ Borivoja RATKO         |
| 49. MILENKOVIĆ Milovana DRAGOSLAV   |
| 50. MILENKOVSKI Spase BLAGOJE       |
| 51. MILIĆ Đorđa NIKOLA              |
| 52. MILIKIĆ Radoslava SAVO          |
| 53. MILOJKOVIĆ Zarija DRAGIŠA       |
| 54. MILOSAVLJEVIĆ Đorđa MIODRAG     |
| 55. MILOŠEVIĆ Vukašina BOGOLJUB     |
| 56. MILUTINOVIĆ Momira BRANISLAV    |
| 57. MIŠKAR Jovana MIROSLAV          |
| 58. PALIKUĆA Petra LJUBIŠA          |
| 59. PANDŽIĆ Mirka MIRKO             |
| 60. PETROVIĆ Kamenka MILIJA         |
| 61. PEULIĆ Stanka UGLJEŠA           |
| 62. PLASKAN Ladislava LADISLAV      |
| 63. POP-JOVANOV Vladimira BRANISLAV |
| 64. POPOVIĆ Radiše RADOSAV          |
| 65. RAČIĆ Milutina MILOVAN          |
| 66. RAĐOJEVIĆ Milička STRAŽIMIR     |
| 67. RAŠKOVIĆ Luke DUŠAN             |
| 68. STOŠIĆ Božidara PREDRAG         |
| 69. SURLA Dušana DMITAR             |
| 70. SVITLICA Petra STANISLAV        |
| 71. TALIĆ Miodraga STOJAN           |
| 72. TERBOVC Jože ALOJZ              |
| 73. TRAJKOVSKI Borisa DUŠKO         |
| 74. VOJVODA Emila BOJAN             |
| 75. VULIĆ Marka MATO                |
| 76. ZLATKOVIĆ Rajka JORDAN          |
| 77. ŽIVANOV Žive RADIVOJE           |

## U ČIN POTPORUČNIKA VEZE

1. BENETA Josipa IVAN
2. BOŠNJAK Ivana BOŠKO
3. DEHELJAN Stanka SAŠA
4. LUKIĆ Milutina DRAGOSLAV
5. LUKIĆ Vere MIŠA
6. MEHTIG Silvestra SILVESTAR
7. PEROVIĆ Sime MILAN
8. MIRKOVIĆ Steve BRANKO

## U ČIN POTPORUČNIKA KoV-a

1. MILANKOVIĆ Rade ĐURO

VRHOVNI KOMANDANT  
ORUŽANIH SNAGA  
Maršal Jugoslavije  
Josip Broz Tito. s.r.

Ukaz VKOS od 31. 08. 1968. o proizvođenju 20. kl. u čin potporučnika

planove, kada meteo situacija nije odgovarala za obuku pitomaca. Nalet NL, koji je bio ostvarivan u obuci sa pitomcima od najmanje 120–140 časova, bio je dobra osnova za nadogradnju i održavanje trenaže u dejstvima noću i u SMU danju i noću, uz stalno visoku vatrenu efikasnost. Stanje b/g puka ubrzo je razbila početnu sumnjičavost i snažno afirmisala jedinicu u novim uslovima. Nesumnjivo je da je najveća opšta dobit bila kvalitetna obuka mladih pilota kroz stečeno znanje i iskustvo kojim su napajani i kao takvi odlazili u operativne jedinice RV i PVO. Nakon uspešno završenog programa letačke obuke sa 20. klasom VVA puk dobija novi, složen i nimalo lak zadatak. Predislokacija iz Zadra u Titograd.

Đuro Stupar ■

### Raketiranje razarača „Učka” sa dva aviona F-84G

Tehnološkom modernizacijom JRM, iz sastava flote povlači se deo borbenih sredstava iz naoružanja, među kojima je bio i razarač „Učka”. Komanda JRM i flote organizovali su vežbu bojovog gađanja iz celokupnog arsenala

borbenih sredstava, radi provere njihove efikasnosti, verifikacijom efekata dejstva na sam razarač. Razarač je ukotvljen neposredno uz obalu otoka Čiovo u rejonu Trogira, Hrvatska. Bojevo gađanje je provedeno početkom jeseni 1967. godine u prepodnevnom vremenu i predstavljala je poslasticu i izazov za njene brojne učesnike – prava fešta. 172. IbaP(š) dobija zadatak da izvrši dejstvo po razaraču sa dva aviona F-84G sa po osam raketa „HVAR-5 inči” (127 mm). Odabrane posade ova dva aviona bile su poručnici Milivoje Bakić i Miloš Ivanović, obojica iz sastava 240. IbaE(š). Prema odluci Jordan Faganela, komandanta puka, provedena je određena procedura za izbor dvojice pilota. Ovo stoga što je to predstavljalo osetljivo pitanje. Radilo se o velikom izazovu ali i pilotskom renomeu. Uz predhodnu selekciju i rangiranje pilota prema rezultatima GRB u toku predhodne obuke i dejstava, posebno u tekućoj godini, proveden je i neposredni izbor dejstvom na poligonu, kandidata koji su ušli u uži izbor. Sve je podsećalo na izbor za Mis. Sa pilotima koji su ušli u uži izbor provedeno je raketiranje na ŠTP Benkovac, kroz dejstvo raketama 127 mm. Rezultati ostvareni tom prilikom, za komandanta puka bili opredeljujući elemenat za izbor dvojice pilota. Odabrana

posada sa dva *Tanderdzeta*, sa po osam tzv. „hvarovki”, kako su popularno zvane, tačno u određeno vreme izvršila je dejstvo po razaraču „Učka” uz dva direktna pogodka. Pogodke je ostvario vođa para poručnik Milivoje Bakić. U toku samog ispaljivanja plotuna od osam raketa uočava mali podbačaj, podiže nišansku tačku i pogađa razarač u sam bok, gde je i tražen pogodak, a jednom raketom pogađa palubu razarača. Pratilac Miloš Ivanović ostvaruje plotunom raketa mali podbačaj. Zadatak je bio uspešno izvršen.

*Milivoje Bakić*

*tada poručnik-pilot i NL 240.lbae(š)172.lbap(š) ■*

#### Spasavanje Jagoša Radulovića iz zapaljenog aviona F-84G

U vreme ovog događaja nalazio sam se na službi u komandi 172.lbap(š), na dužnosti pomoćnika komandanta za letačke poslove. Tog dana, 13. januara 1968. godine poleteo sam sa aerodroma „Titograd”, gde sam službeno boravio, za aerodrom „Zemunik”, tada matični aerodrom 172.lbap(š). Meteo uslovi bili su složeni, zbog čega je aerodrom „Titograd” kao i svi ostali do Zadra bili zatvoreni. Na aerodromu „Titograd” je napadao sneg debljine 10



*Pilot Jagoš Radulović*

cm, što je bila retkost za ovaj aerodrom. Poleteo sam na svoju odgovornost i već na visini 200 fita ušao u sloj gustih oblaka. Na visini 500 fita na avionu se dogodio otkaz generatora, što je značilo da mi je preostalo oko 15 minuta leta sa napajanjem potrošača iz akumulatora, posle čega ostajem bez električne energije na avionu, i time dolazi do otkaza svih instrumenata i uređaja za IFR letenje i vođenje navigacije. U datim uslovima nisam imao neko racionalno rešenje za novonastalu situaciju. Do aerodroma „Zadar”, jedinog aerodroma sa povoljnim meteo uslovima, trebalo mi je duplo više vremena, odnosno još 30 minuta leta. U uglu penjanja zadržavam elemente leta prema otoku Hvaru, zatim isključujem sve nepotrebne električne potrošače. Iz oblačnog sloja izašao sam na visini 16.000 fita. Ispred proračunate pozicije Hvara akumulator se ispraznio, time je došlo do potpunog elektro otkaza. Ostao sam bez instrumenata i uređaja za IFR letenje, a morao sam izvršiti probijanje oblačne mase. Od proračunate pozicije otoka Hvara zauzeo sam kurs prema Zadru po magnetnom kompasu i otpočeo poniranje. Brzinomer, visinomer i pokazivač skretanja su mi bili jedini instrumenti za održavanje položaja aviona i ugla poniranja tokom probijanja oblaka. Na visini od 200 fita „ispao” sam iz oblačnog sistema u desnom nagibu od oko 45° iznad mora, pa mi se tog momenta učinilo kao da ću zaroniti u morske talase. Bočno sam

preleteo aerodrom kod Splita. Razmišljao sam da sletim na isti, ali sam odustao pri pomisli da se ljudstvo na tom aerodromu ne bi snašlo na adekvatan način u tim uslovima.

Nastavio sam let ispod oblaka ka aerodromu „Zemunik” na visini od oko 200 fita. Po dolasku ispred aerodroma odlučio sam da sletanje izvršim iz suprotnog pravca, u kursu 135 stepeni, što je značilo da letom bočno i paralelno sa pistom, izvršim zalaz za 180° i sletim. U prilazu, tzv. trećem zaokretu, u letu u kursu 315 stepeni nakon što sam prošao prvu trećinu piste, iznad mesta Zemunik motor je stao bez ikakvog predznaka. Visina leta od od 200 fita i raspoloživa brzina aviona omogućili su mi da napravim zaokret u levo za 90°, i u jedinom mogućem pokušaju da sletim popreko u odnosu na pistu





**IZ ZAPALJENOG MLAZ-  
NOG AVIONA VOJNIK  
MILAN KNEŽEVIĆ JE, IZ-  
LAŽUĆI SE ŽIVOTNOJ  
OPASNOSTI, SPASAO  
PILOTA POTPUKOVNI-  
KA JAGOŠA RADULO-  
VIĆA**

# PILOT JE U PLAMENU

i stazu za voženje. Odmah sam ručicu stajnog trapa prebacio na izvučen položaj, čisto rutinski, iako sam bio svestan da se neće izvući. Stajni trap se bez rada motora i pada hidro pritiska, u tako kratkom vremenu nije mogao izvući. Ono malo visine je brzo nestajalo, i avion je u levom nagibu u snižavanju udario levim krilom i tip tankom u zemlju. Avion nisam mogao ispraviti iz nagiba pre udara u zemlju. Nakon udara u zemlju na travnatom delu ispred piste, levo krilo sa tip tankom je otpalo, a ostatak aviona je nakon prelaska popreko preko piste i nakon 200 m struganja terena zaustavio ispred same stajanke aviona F-84G 172. Iba(š). Nakon prvog udara u zemlju, avion *Tanderdžet* se odmah zapalio. Tog momenta sam izgubio svest, koja mi se povratila posle 12 dana u bolničkoj sobi bolnice u Zadru.

Veća grupa VTSI i pilota koji su tog časa bili na stajanci i sve to posmatrali, potrčali su prema ostatku *Tanderdžeta* koji je goreo i tada, više u dimu nego li u plamenu. Gust crni dim se dizao iz plamena, koji je najviše izbijao iz dela spoja trupa i krila. Stvorena je apsurdna i naoko nelogična situacija, jer je motor pre nekoliko sekundi stao zbog nestanka goriva. Međutim avion je goreo jer je u njemu bilo goriva. Redosled potrošnje goriva je bio prvo tip tankovi pod pritiskom vazduha, zatim iz trupnog rezervoara slobodnim padom. Nakon potrošnje ovog goriva počinje popotrošnja goriva iz krilnih rezervoara, čije pražnjenje se vrši snagom potiska tzv. buster pumpi, koje rade na

električni pogon. To je bio razlog prestanka rada motora. Po dolasku prve veće grupe starešina i vojnika u blizinu gorućeg aviona prva pomisao je bila da je pilot gotov, i samo se očekivala eksplozija ostatka aviona. Pilot Jagoš na momente se video u položaju oborene glave, bez davanja znakova života. Vojnik Milan Knežević, koji je prišao najbliže avionu, primetio je jedan pokret pilota Jagoša, pa je viknuo da je živ i odmah skočio na gorući avion, dohvatio sekiru od vatrogasaca i razbio poklopac kabine, jer istu nije mogao otvoriti sa spoljne strane. Zastavnik Marko Brkljač prinosi stepenice, penje se do kabine, a vatrogascima je doviknuo da njega polivaju penom. Vojnik Milan Knežević odvezuje pilota, hvata ga ispod oba ramena i uz pomoć Brkljač Marka izvlače beživotno telo pilota Jagoša, koje je na više mesta bilo zahvaćeno plamenom. Goreli su i delovi odeće spasioca, vojniku Milanu se zapalila nogavica na pantalonama. Vatrogasci su polivali penom čas spasioca, čas zapaljeni avion.

Stalno je bila prisutna pretnja od eksplozije aviona, pa je već brojna grupacija posmatrača bila na odstojanju, na samoj stajanci. Tokom izvlačenja Jagoša iz kabine, došlo je do eksplozije kiseoničke boce, koja je u dobroj meri raspršila plamen na avionu. Spasioci Jagoša, vojnik Milan Knežević i zastavnik Marko Brkljač, uspešno su izvukli telo Radulović Jagoša i smestili ga u sanitetsko vozilo, koje u pratnji zastavnika Marka Brkljača odvozi ih u Zadarsku bolnicu. Prema kazivanju Marka Brkljača, koji je stalno

bio uz Jagoša, on je na putu jednog momenta kratkotrajno došao k svesti i pitao: „Šta je sa avionom i u kakvom je on stanju?”. Marko ga je umirivao rečima da je sve u redu, nakon čega je Jagoš ponovo izgubio svest. Lekarska ekipa u zadarskoj bolnici je uspela da skrpi Jagoša i da mu vrate prvobitni oblik, što je bilo veoma složeno, s obzirom da mu je izgorelo 25% površine tela. Ekipa vatrogasaca je uspela da ugasi ostatke od aviona F-84G.

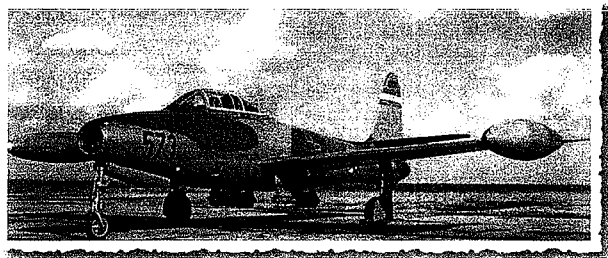
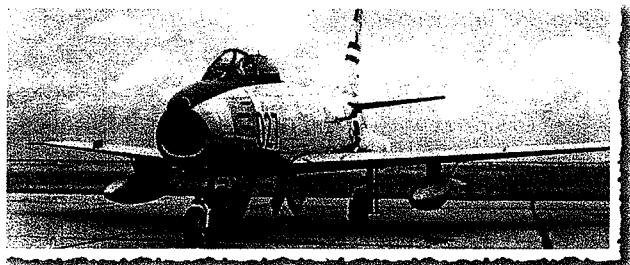
Po izlasku iz bolnice i vremenu oporavka, zahvalio sam se svim spasiocima, a posebno vojniku Milanu Kneževiću i zastavniku Marku Brkljaču, kojima sam poklonio ručne časovnike sa posvetama. Sa njima dvojicom veže me trajno prijateljstvo. Milanu sam bio kum kada se ženio. Posle oporavka napravio sam još jedan let na mlaznom avionu, a potom sam prešao na dužnost u Vazduhoplovni savez Jugoslavije, gde sam leteo na različitim tipovima aviona sve do svoje 77. godine života, kada sam otišao u penziju.

*Jagoš Radulović, potpukovnik-pilot u penziji ■*



*J. Radulović nakon 41 godine od događaja u razgovoru sa Z. Jurjevićem*

# PREDISLOKACIJA I PRENAORUŽAVANJE, 1968–1971.



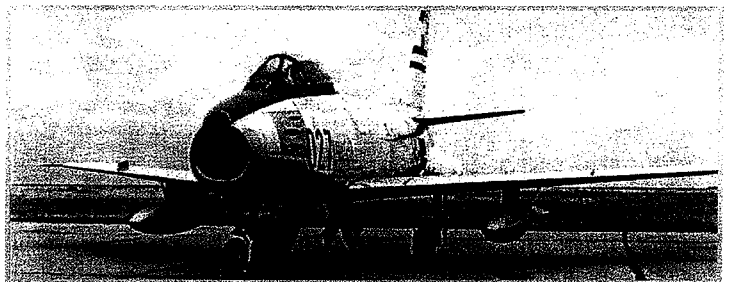
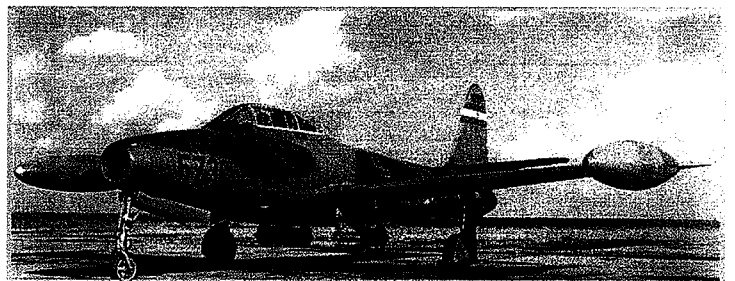
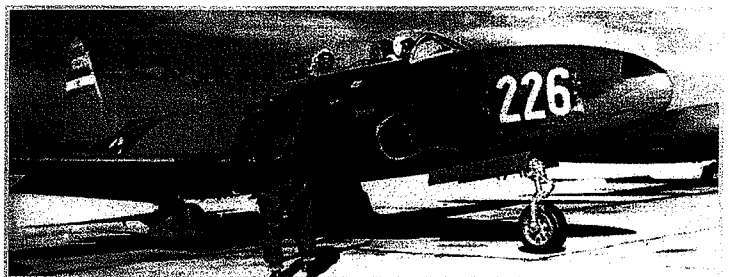


vo je period koji podseća na pticu, koja je prinuđena da gradi novo gnezdo. Period karakteriše visoka dinamika i bogatstvo obuke i rada, uz visok i dugotrajan emocionalni naboj kod dobrog dela sastava, zbog predislokacije i svega što je ona nosila i ispostavljala svakom pojedinačno. Uz kadrovsko komešanje i brojne kadrovske promene pobeđu je i ovoga puta odnela proverena deviza, da je obuka najbolja „pilula”. To je u punoj meri bilo afirmisano kroz provođenje kursa komandira avijacijskih odeljenja u puku za potrebe RV i PVO, prenaoružavanje i borbenu obuku slušalaca 21. klase VVA. Nova lokacija, zbog ispoljavanja patriotskog odnosa građana prema uniformi, posebno vazduhoplovcima, pozitivno je delovala na sastav puka, ali i obratno.

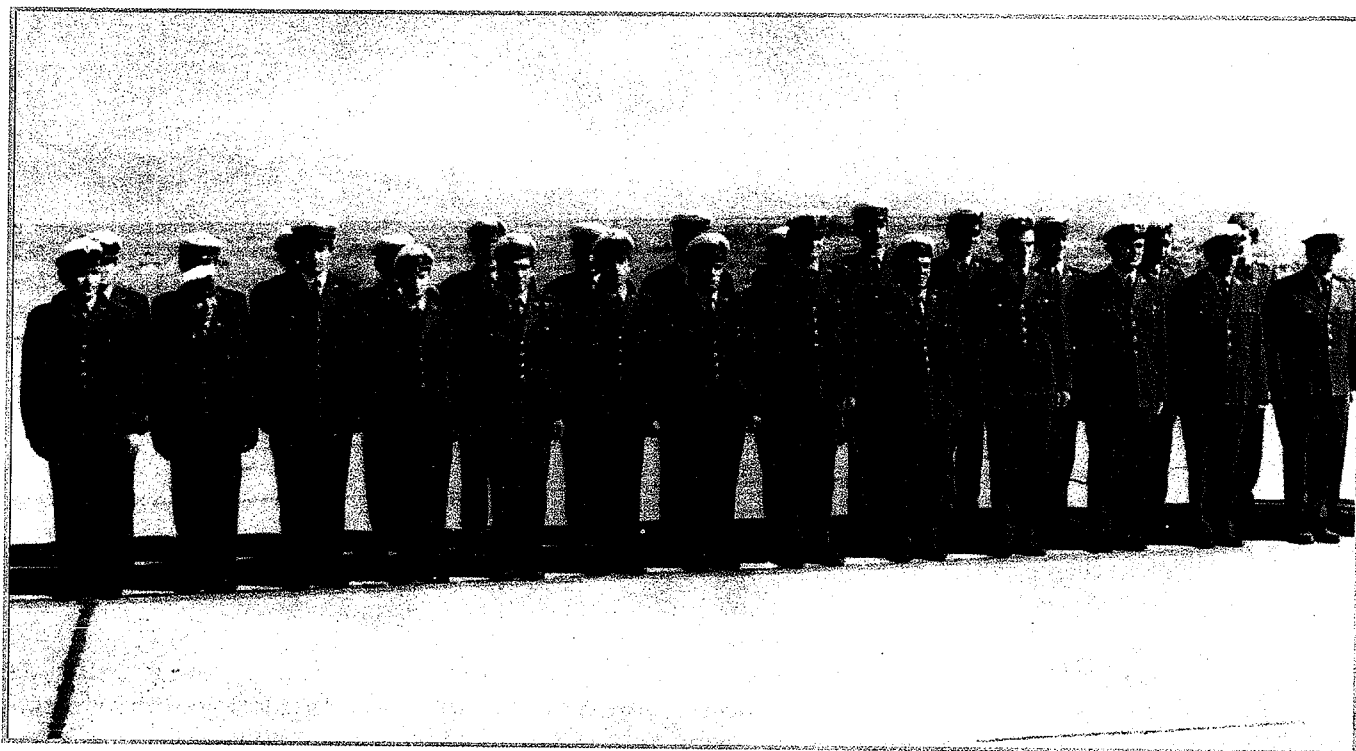
#### Preformiranje i predislokacija na a. „Golubovci” (Titograd)

Avgusta 1968. godine puk dobija zadatak da izvrši predislokaciju sa matičnog aerodroma „Zemunik” (Zadar) na aerodrom „Golubovci” (Titograd). Preformiranje puka izvršeno je izuzimanjem 240.lbae(š), koja ostaje na lokaciji Zemunik, uz prepotčinjavanje komandi 97.abr, dok u sastav puka ulazi 242.lae, „starosedelac” i jedina avijacijska jedinica na aerodromu „Golubovci”. Zadatak preformiranja i predislokacije u operativno-funkcionalnom smislu predstavljao bi rutinski zadatak za 172.lbap(š). Međutim, dobijeni zadatak se ispostavljao kao složen, niti lak niti jednostavan. Nije lak zbog činjenice da se napušta obala mora i grad Zadar, a nimalo jednostavan zbog pomeranja porodica i svega što je u vezi sa tim (škola, posao, prijatelji). Ostanak 240.lbae na postojećoj lokaciji u Zadru delimično ublažava situaciju, jer se kadrovskim kombinatorikama

rešavaju najdelikatniji slučajevi. Ljudima se izlazi u susret, ali ventil je bio nedovoljan. Eskadrila praktično preuzima raniji zadatak i ulogu puka, jer ostaje specijalizovana jedinica LBA u sastavu 97.abr, namenjena za podršku RM, za



*Avioni 172.lbap(š) nakon predislokacije na a. „Titograd”*



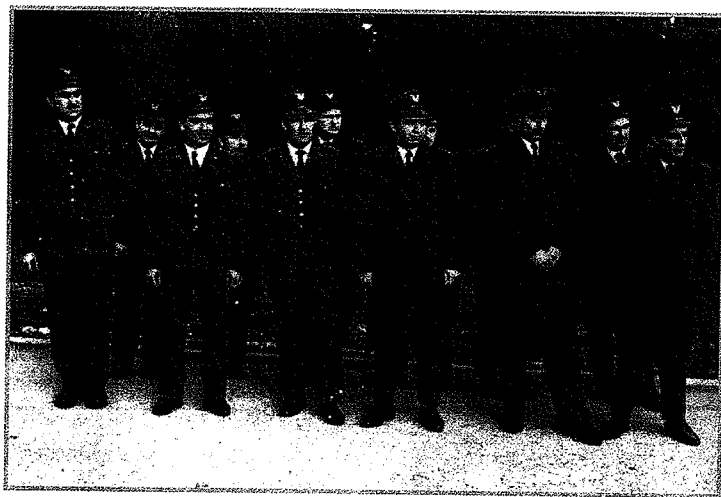
*Stroj pilota i VTSI nakon predislokacije na a. „Titograd” na čelu sa kapetanom Đurom Stuparom*

noćna i dejstva u priobalju i na otvorenom moru. Komanda puka sa 239. Ibae(š) izvršila je prebaziranje na a. „Golubovci” 20. decembra 1968. godine do 12.00 časova, preletom 14 aviona F-84G i 2 aviona TV-2. Prihvatni ešelon, ranije upućen vazdušnim putem, sačekao je prelet i prihvatio avione *Tanderžet*, dok su zemaljskim putem bile stigle VTČO

i ostatak materijalnih sredstava. Do pada mraka 20.12.1968. godine, bio je izvršen razmeštaj ljudstva u već pripremljenim paviljonima. Već sutradan, 22. decembra, puk je u svečanom stroju povodom dana JNA, a 25. 12. 1968. godine povodom Dana jedinice, dana formiranja 111.vlp, čije ratne tradicije puk nastavlja.



*Grupa pilota 239. Ibae(š) pored F-84G nakon predislociranja na a. „Titograd” (s leva): M. Soldatović, M. Krndija, Đ. Stupar, P. Čuso, B. Grozdanić*



*Stroj pilota puka nakon predislokacije na a. „Titograd”: V. Milivojević, J. Barić, Đ. Stupar, B. Stojanović, Đ. Stanković, D. Narandžić, M. Njegomir, S. Šlajpah, M. Soldatović, T. Pejčić, B. Grozdanić i M. Krndija*

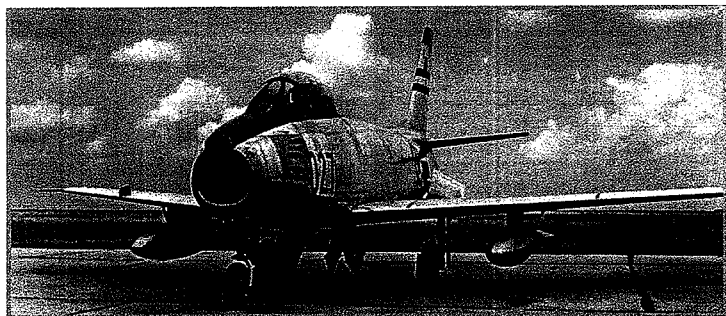
**Sastav pilota 242.lae u vreme prihvata**

- kapetan 1. klase Vlado Milić, komandir eskadrile, zvaní Minda
- kapetan 1. klase Ivan Mikloučić, zamenik komandira, zvaní Brka
- poručnik Svetozar Carević, pomoćnik komandira
- poručnik Srđan Popović, pomoćnik komandira
- kapetan Božidar Martinović, komandir 1.ao
- poručnik Ljubomir Bajić, komandir 2.ao
- poručnik Zijo Varešanović, komandir 3.ao
- potporučnik Miloje Pavlović, pilot
- potporučnik Miodrag Petrovski, pilot
- potporučnik Slavko Janković, pilot
- potporučnik Janko Brejc, pilot
- potporučnik Oto Brvar, pilot
- potporučnik Tomislav Tasić, pilot
- potporučnik Ratko Turčinović, pilot
- potporučnik Radislav Moric, pilot
- potporučnik Milan Maček, pilot
- potporučnik Vinko Svetina, pilot
- potporučnik Momčilo Milojević, pilot
- poručnik Franc Cesar, komandir VTČ 242.lae

Većina pilota eskadrile bili su piloti iz 19. klase VVA sa dvogodišnjim pilotskim iskustvom. Komandir eskadrile i njegov zamenik su iz 8. klase ŠAOA, dok su pomoćnici komandira eskadrile i komandiri ao piloti iz 14. i 15. klase VVA.

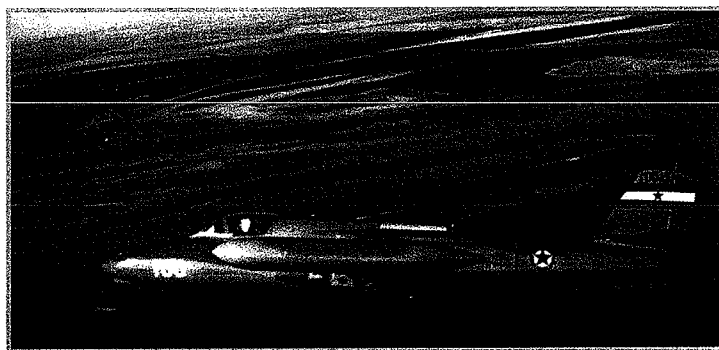
**Predaja „Sejbrova” i prenaoružavanje 242.lbae(š)**

Prvu polovinu 1969. godine karakterisao je mešoviti proces u svakom pogledu, letelo se na F-84G i TV-2, pomalo i povremeno na F-86E „Sejbr”, prihvataju se iz proizvodnje avioni N-60 i J-21, koji se maksimalno koriste. U toku su i kadrovske promene. „Sejbrovi” ostaju u puku do 21. aprila, kada su bili predati vazduhoplovno-nastavnom centru u Somboru. Avioni su predavani delom uz prelet,



F-86E „Sejbr”

delom transportom, dok je nekoliko aviona bilo prevučeno na taktički deo poligona „Tuzi” za potrebe meta, a jedan je bio upotrebljen kao meta u letu za raketu K-13. Bio je to F-86E, bez poklopca kabine, avion još sa farbom i bojama iz akro grupe. Preimenovana u 242.lbae(š) prva prima avione domaće proizvodnje i odmah je otpočela sa preobukom na avionima N-60 „Galeb” i J-21 „Jastreb”. Prva tri aviona N-60 primila je 31. marta 1969. godine. Prvi avion J-21 „Jastreb” (24102) eskadrila je primila 08. jula 1969. godine, još dva u oktobru, da bi do kraja 1970. godine puk raspolagao sa ukupno 20 aviona J-21. 242.lbae(š), uspešno je provela preobuku, i do kraja 1969. godine i skraćeni program obuke na avionu N-60.



J-21 „Jastreb” u letu i N-60 „Galeb” na stajanci

**Sastav komande puka i 239.lbae(š) nakon predislokacije**

**Komandant:** – Jordan Faganel, potpukovnik

**NŠ puka:** – Stanko Jalačin, major, do 09. 1969.

– Branko Gajović, major, do 08. 1971.

– Velimir Stanojević, major, do 08. 1972.

**Organ za LP:** – Slavko Bostić, major, pomoćnik komandanta.

– Jože Barić, kapetan 1. klase, referent

– Velizar Milivojević, kapetan 1. klase, referent

– Ivan Mikloučić, kapetan 1. klase, referent

– Vladeta Pepić, doktor-lekar puka

**Organ MPV:**—Špiro Tadić, major, pomoćnik komandanta  
– Nedeljko Dabović, major, od 09. 1969.

**Organ bezb.:** – Pavle Marjanović, kapetan 1. klase  
– Tomislav Pejičić, poručnik, referent

**Organ VTSl:** – Ante Matulović, major, pomoćnik komandanta

- Žarko Tica, kapetan, referent za avion i motor
- Mirko Vuksanović, poručnik, referent za opremu
- Rudolf Štimac, poručnik, referent za opremu
- Velimir Ranđelović, zastavnik, evidentičar u VTO

**Organ za ONP:** – Viktor Lenarčić, kapetan 1. klase, pomoćnik NŠ, do 09. 1969.

- Lazar Petković, kapetan 1. klase, pomoćnik NŠ od 09. 1969.
- Milan Trbojević, poručnik, referent

**Organ za OMPP:** – Bogdan Begović, kapetan 1. klase

- Arnik Marijan, kapetan, referent
- Srđan Tatalović, stariji vodnik 1. klase, evidentičar

**Organ za OIP:** – Kazimir Šubić, kapetan 1. klase, pomoćnik NŠ

**Opšti odsek:** – Franc Gabriš, zastavnik, načelnik kancelarije

- Sabit Merdžanić, stariji vodnik 1. klase, daktilograf

**Služba spasa :** – Pavle Maksimović, kapetan 1. klase i Stojan Janković, poručnik, piloti na HT-41, i

- Savić Laušević, stariji vodnik, letač-mehaničar.

#### Sastav pilota 239.lbae(š) u vreme predislokacije:

- Božidar Crnojević, kapetan 1. klase, komandir eskadrile
- Đuro Stupar, kapetan, zamenik komandira
- Dragoslav Tomić, kapetan, pomoćnik komandira
- Slavko Šlajpah, kapetan, pomoćnik komandira
- Mihajlo Aleksić, kapetan, pomoćnik komandira
- Milivoje Dramičanin, kapetan, komandir 1.ao
- Đorđe Stanković, kapetan, komandir 2.ao
- Božo Stojanović, kapetan, komandir 3.ao
- Miloš Krndija, poručnik, pilot
- Pero Ćuso, poručnik, pilot
- Miloš Ivanović, poručnik, pilot
- Tomislav Pejičić, poručnik, pilot
- Žarko Olbina, poručnik, pilot
- Milivoje Soldatović, poručnik, pilot
- Dušan Narandžić, poručnik, pilot
- Berislav Grozdanić, potporučnik, pilot
- Časlav Lazarević, poručnik, komandir VTČ za opsluživanje 239.lbae(š)
- Jovan Borkovački, poručnik, komandir VTČ, od 1970. godine.

Pilotski sastav je bio na vrhuncu borbene osposobljenosti i trenaže. Bili su to piloti sa iskustvom u proseku od 7–10 godina. Svi su već biliiskusni NL sa trogodišnjim iskustvom, što se u praksi teško sustizalo, a kamoli da se moglo duže održati.



Piloti 239.lbae(š) na a. „Titograd”



Đorđe Stanković i Berislav Grozdanić



### Komešanje i kadrovske promene

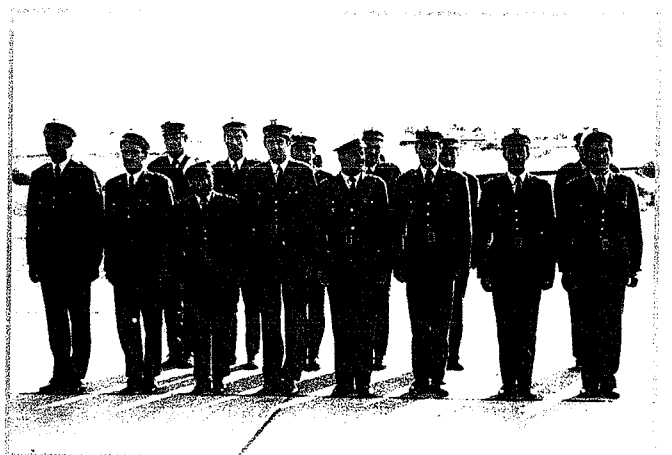
Komešanje, kao uslovni termin, mogao bi na najbolji način da oslika stanje i htenja koja su u tom vremenu bila preokupacija sastava puka. Kod dobrog dela sastava, pilota i tehničara bila je prisutna težnja za povratak u Zadar, zatim nastojanje dela pilota za odlazak na nadzvučnu-borbenu avijaciju i JAT. U 239.lbae(š) za komandira eskadrile došao je major Zvonko Jurjević 01. 09. 1969. godine, nakon završene KŠA RV i PVO. U 242.lbae(š) dužnost komandira od Vlade Milića primio je kapetan Milivoje Bakić, a dužnost zamjenika kapetan Dragoslav Tomić. Na preobuku na NBA odlaze Ljubomir Bajić i Zijo Varešanović aprila 1969. godine, dok su krajem godine na preobuku otišli Božidar Martinović i



*Sednica organizacije SKJ puka nakon predislokacije na a. „Titograd“*



*Defile ešalona oficira povodom dana RV i PVO 1969. g.*



*Svečani stroj oficira-pilota 239.lbae, na čelu major Z. Jurjević*



*Pripadnici 172.lbae u KŠA RV i PVO: Đ. Stanković, I. Mikloučić, Đ. Stupar, M. Cvijetić*

Pero Ćuso, koji je kasnije izgubio život na avionu MiG-21 na a. „Batajnica”. Deo neoženjenih pilota molbama su tražili odlazak u JAT, dok je veliki broj pilota i VTSl tražio povratak u Zadar. Mnogima su porodice ostale u Zadru, samo deo kadra, i to pilota, je dobio stanove u Titogradu, dok je najveći deo bio u statusu podstanara.

Uz navedne i ostale kadrovske promene i pomeranja unutar same jedinice i objektivno prisutnu problematiku kod sastava, letačka obuka odvijala se neprekidno, i predstavljala je najbolji ventil rasterećenja uz sport i već tradicionalno druženje. Obuka i rad su bili usmereni na stvaranje centra za borbenu obuku. Navedena problematika sastava ni približno se nije osećala u procesu obuke i rada, koji su bili usmereni na stvaranje pretpostavki za formiranje centra za borbenu obuku VVA. Puk je neophodnom kadrovskom konsolidacijom, određenim programskim i metodskim pripremama, i kroz proces prenaoružavanja postao moćan centar za borbenu obuku pilota na završnoj godini školovanja u VVA.



Gađanje iz pištolja „Zastava” 242.lbae(š): M. Bakić, D. Tomić i O. Brvar



Ispraćaj u prekomandu J. Faganela, s leva stoje: N.N, M. Bakić, B. Begović, V. Lenarčić, M. Krndija, D. Tomić, S. Merdžanić. Sede: B. Čalasan, V. Stanojević, V. Milić, J. Faganel, B. Komljen, M. Aleksić i P. Maksimović



Krndija, Soldatović, Ćuso, Stupar i Grozdanić na F-84G

#### Provođenje KNL sa pilotima 242.lbae(š) u Zadru

Nakon što su predali avione „Sejbr”, i početkom isporuke aviona domaće proizvodnje „Galeb” i „Jastreb”, aprila 1969. godine eskadrila je otpočela sa preobukom i obukom, prvo na dvosedu N-60, a zatim i na jednosedima J-21. Iz objektivnih razloga 242.lbae(š) je prva prenaoružana, a proces se odvijao u skladu sa mogućnostima proizvodnje i isporuke aviona N-60 i J-21. Proces usvajanja oba aviona od strane kadra VTSl i pilota odvijao se ubrzano i bez poteškoća. Radilo se o mladalačkom entuzijazmu i želji da se što pre uđe u fazu borbene obuke. Zbog predstojećeg zadatka puka, pilotski sastav 242.lbae(š) morao je da se u potpunom sastavu osposobi za nastavnike letenja. Eskadrila je bila upućena na KNL u Zadar prvog radnog dana 1970. godine u trajanju od tri meseca. Na kurs je bilo upućeno ukupno 11 mladih pilota, koji su u VVA u Zadru uspešno završili kompletan kurs NL (teoriski i praktični deo). Nakon što su piloti 242.lbae(š) svi dobili zvanje pilota-nastavnika letenja, time je bio kompletan pilotski sastav



Piloti 242.lbae(š) na kursu nastavnika letenja u VVA u Zadru početkom 1970.g.: (s leva) Brejc, Maček, Turčinović, Tasić, Janković, Pavlović, Moric, Svetina, Momčilović i Brvar

172.lbae(š) u statusu nastavnika letenja, a puk osposobljen za ulogu i predstojeće zadatke. Na kursu NL u Zadru bili su potporučnici piloti: Miloje Pavlović, Miodrag Petrovski, Slavko Janković, Janko Brejc, Oto Brvar, Tomislav Tasić, Ratko Turčinović, Radislav Moric, Milan Maček, Vinko Svetina i Momčilo Milojević.

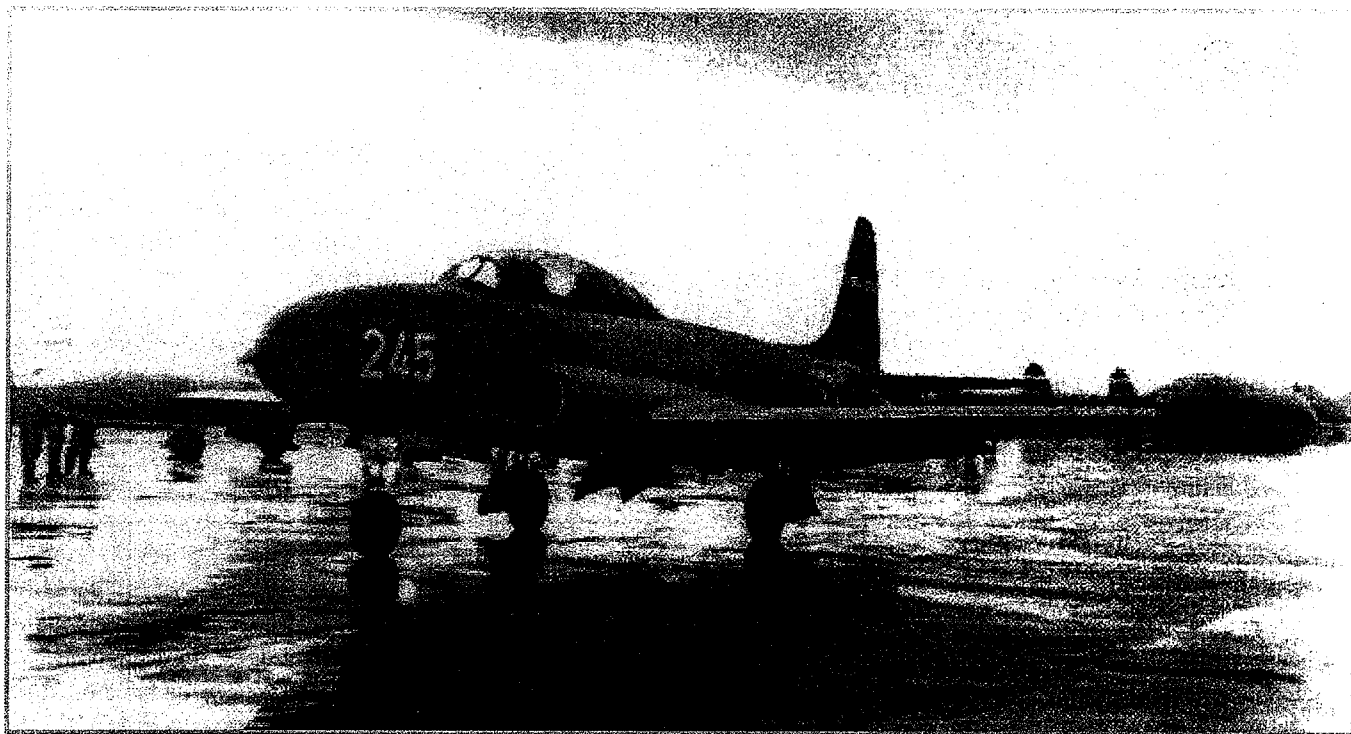
*Đ. Stupar* ■

#### Provođenje kursa komandira avijacijskih odeljenja za potrebe RV i PVO

Kako bi se poboljšala funkcija komandira avijacijskih odeljenja u eskadrilama borbene avijacije RV i PVO, na godišnjoj analizi obuke u komandi RV i PVO za 1969. godinu, doneta je odluka da se organizuje poseban kurs za njihovo usavršavanje. Kurs je bio organizovan za postojeće i kandidate za komandire ao. Zadatak kursa je bio da se kursisti osposobe za letenje iz druge kabine aviona TV-2, radi kontrole i ocenjivanja pilota u letu nakon prekida u letenju ili provere stepena njihove osposobljenosti. Težište kursa je bilo na letenju u noćnim i IFR uslovima. Pukovski zadatak dodeljen je 239.lbae(š), na čelu sa novodošlim komandrom eskadrile Zvonkom Jurjevićem. Bio je to izazovan zadatak u svakom pogledu. Na kurs je bilo upućeno 30 pilota iz borbenih eskadrila RV i PVO. Eskadrila je u svom naoružanju imala avi-

one F-84G i dva aviona TV-2. Za potrebe kursa izvršeno je grupisanje „Tevejaca”, pa su puku dodeljeni skoro svi ispravni avioni TV-2, i puk je raspolagao sa ukupno 14 njih. Sačinjen je poseban program letačke obuke za kurs sa težištem na letenju u SMU danju i noću iz druge kabine dvoseda TV-2. Provođenju praktičnog dela kursa u puku prethodio je teorni deo u trajanju od dva meseca u VVA u Zadru. Svi piloti – NL 239.lbae(š) bili su u vrhunskoj trenazi za letenje i b/d u svim meteo uslovima na oba aviona, TV-2 i F-84G. Kako je PLO bio fokusiran na letenje u oblacima i noću, praktični deo kursa je otpočeo u januaru 1970. godine.

Aerodrom „Golubovci” u to vreme nije bio adekvatno opremljen za letenje u SMU. Osnovni radio-far „NIK” kod Nikšića, po kojem se vršila procedura probijanja oblaka, nije imao rezervni izvor napajanja električnom energijom i nije imao stalnu poslugu. Zbog strujnih udara bio je sklon otkazima, pa je za otklanjanje kvarova i puštanje u rad trebalo nekoliko sati. Više puta se dešavalo da cela eskadrila ostane u vazduhu u SMU bez ovoga radio-fara. Brojne pritužbe i predlozi za rešavanje ovoga problema nisu ozbiljno shvatani, sve dok kasnije dvojica inspektora iz uprave VVA, zbog otkaza ovog RF nisu udarili u brdo iznad manastira Ostrog, jer su vršili probijanje oblaka bez RF. U toj katastrofi izgubili su živote Stanko Jelovčan i Jože Bizovičar. Nakon toga je RF „NIK” dobio rezervni izvor napajanja i stalno tehničko održavanje.



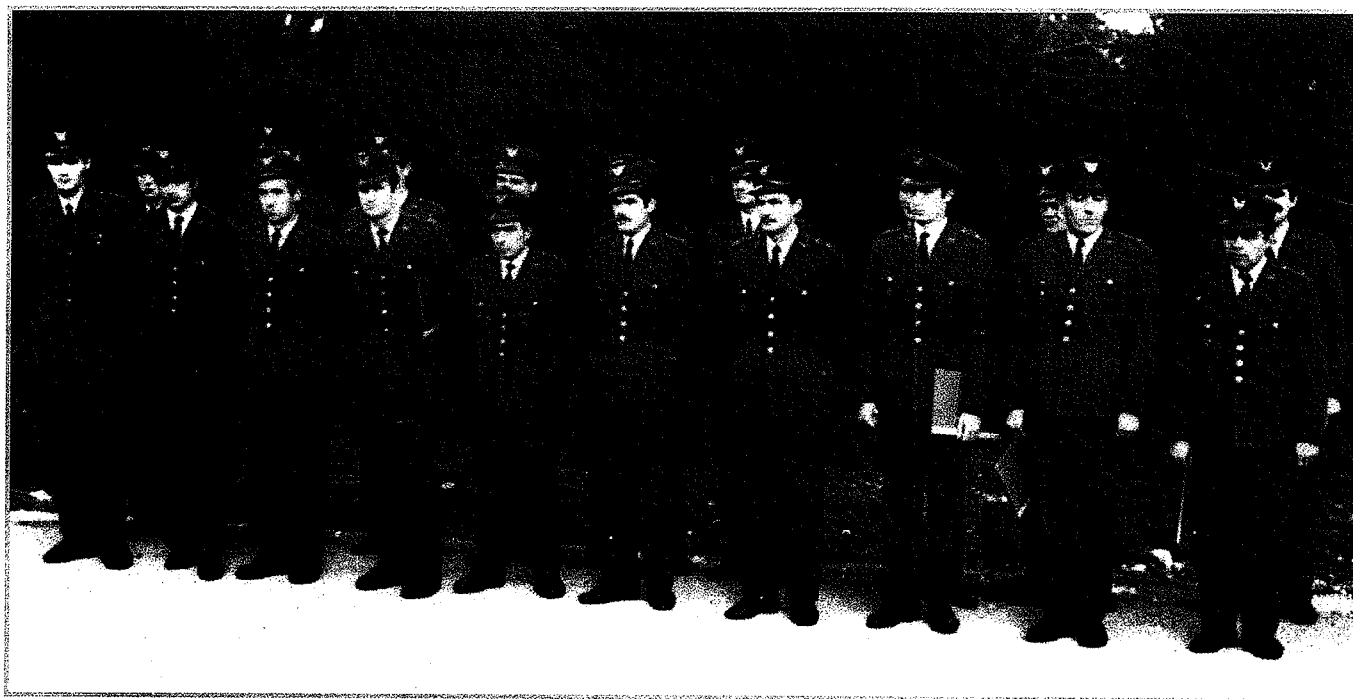
*Avion TV-2 u toku voženja*

Slušaoci kursa nakon teorne obuke u Zadru, došli su u puk na praktični deo kursa. Za relativno kratko vreme (dva i po meseca) trebalo je ostvariti veliki nalet u SMU danju i noću, te je letenje bilo intezivno i svakodnevno. Osoblje vazduhoplovne baze (vb) nije naviklo na takav tempo rada, jer dotada na a. „Golubovci” bazirala je samo jedna, 242.lae, sa avionom F-86E i skromnim naletom. Poseban problem u realizaciji kursa bili su avioni TV-2, kojima je resurs bio na izmaku veka upotrebe. Zbog zamora tehnike vrlo ozbiljni otkazi su bili skoro svakodnevna pojava, na šta se sastav skoro navikao. Čak su počeli da se pojavljuju otkazi za koje smo do tada znali samo iz teorije. Piloti su u svim slučajevima postupali blagovremeno i stručno, pa je zahvaljujući tome sve prolazilo bez posledica po njihove živote. Tehnički sastav, koji je inače bio vrlo stručan i sa iskustvom, jedva je uspevao da kroz danonoćni rad obezbedi potreban broj aviona. Svakodnevni otkazi na TV-2 su još više dolazili do izražaja, jer to je bilo po prvi put da je na jednom mestu skocentrisan toliki broj aviona uz intezivno letenje. U eskadrilama borbene avijacije do tada se nalazio 1–2 TV-2, na kojima se letelo povremeno i isključivo za potrebe uvođenja u stroj pilota nakon dužih prekida u letenju, i radi kontrole i odobrenja za prelazak na borbenog jednoseda. Među brojnim otkazima tehnike dogodila su se dva otkaza motora u fazi poleta pre prvog zaokreta, oba zbog raspadanja turbine, što je uzrokovalo požar na avionu. Oba slučaja su se završila vanaerodromskim prinudnim sletanjima bez povreda pilota (zahvaljujući pilotskoj

prisebnosti), od čega se jedan dogodio noću, kapetanu Đuri Stuparu. Na jednom avionu TV-2 u toku noćnog letenja u oblacima je otkazao radio-navigacijski sistem, što je uzrokovalo ekstremno skretanje iz zadane zone IFR letenja i gubitak orijentacije sa posadom, poručnikom Milivojem Soldatovićem i slušaocem.

Ovim kursom komandira avijacijskih odeljenja otpevana je labudova pesma za avione TV-2. Ovi inače veoma uspešni avioni, koji su se u našem RV i PVO nalazili punih 17 godina, povučeni su iz operativne upotrebe. Zamenio ih je avion domaće proizvodnje N-60 „Galeb” ili G-2. Bilo je ostalo samo jedno odeljenje sa osam aviona TV-2 do 1983. godine za potrebe vuče meta za dejstva protivavionskih topova. Time su avioni dvosedi tipa T-33A (TV-2) bili pune tri decenije u naoružanju naše avijacije i potvrdili svoju nespornu vrednost. Tromesečni kurs komandira avijacijskih odeljenja je uspešno završen ispitnim letovima 01. marta 1970. godine, i u praksi se pokazao veoma korisnim. Svi piloti-slušaoци su kurs uspešno završili i stečena znanja valjano primenjivali u praksi. Opšta karakteristika kursa je bila ta da se provodio u složenim meteo uslovima uz ostvaren veliki nalet. Praćen je čestim i brojnim otkazima i praktičnom primenom gotovo svih postupaka predviđenih za avion TV-2, te njegovim povlačenjem iz operativne upotrebe.

*Zvonko Jurjević,  
tada major i komandir 239.lbae (š) ■*



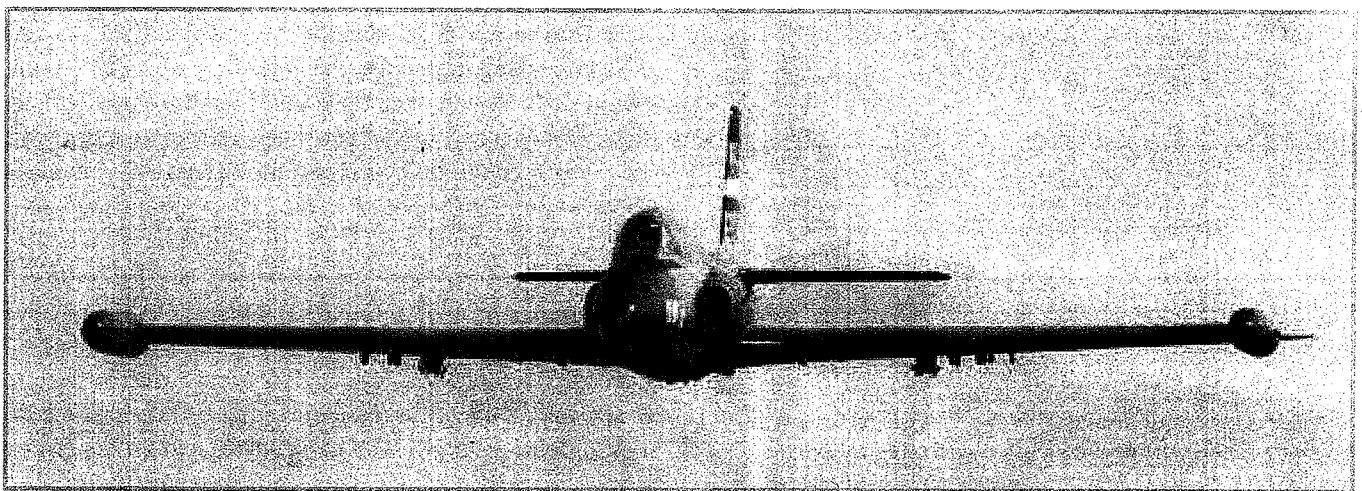
*Stroj oficira-pilota nakon završetka kursa komandira avijacijskih odeljenja u 239.lbae*

### Prenaoružavanje 239.lbae(š)

Proces prenaoružavanja puka avionima domaće proizvodnje „Galeb” i „Jastreb” odvijao se u skladu sa mogućnostima proizvodnje i isporuke iz fabrike „Soko” u Mostaru. Činilo se da je taj proces usporen, međutim verovatno su očekivanja bila nerealna, jer je proces bio završen do kraja 1970. godine. Predajom „Sejbrova” prva je prenaoružana 242.lbae(š), dok je 239.lbae(š) provela kao na TV-2 i održavala trenazu na dostignutom nivou na F-84G. Nakon uspešno provedenog kursa stiču se uslovi, i tokom aprila 1970. godine sa preobukom je otpočela i 239.lbae(š). Piloti eskadrole su bili u vrhunskoj trenazi, pa su sa delom pilota komande puka program preobuke i obuke na avionima „Galeb” i „Jastreb” uspešno završili do avgusta 1970. godine. Završetkom prenaoružavanja i preobuke puka avionima N-60 i J-21 bile su stvorene materijalne, kadrovske i metodeke pretpostavke za predviđenu ulogu i namenu 172.lbap(š). Prelaskom VVA na četiri akademske



*Druženje kod „Deje”: Krndija, Stupar, G. Pejanović, B. Stojanović i M. Njegomir.*



*G-2 „Galeb” u letu*

godine u školovanju pitomaca-pilota bila su već formirana četiri centra: Zadar, Pula, Titograd i Mostar.

172.lbap(š) postaje centar za borbenu obuku pitomaca-pilota na završnoj, četvrtoj godini školovanja u VVA. Nakon stečenog trogodišnjeg iskustva u obuci pitomaca-pilota 18, 19. i 20. klase, puk je na novoj lokaciji ubrzo izrastao u moćan centar za predviđenu ulogu i namenske zadatke u okiru VVA i RV i PVO. Sa novom tehnikom, kadrovski popunjen i stabilizovan, metodski osposobljen i uz entuzijizam mladosti kao da je tražio nove izazove.

### Borbena obuka slušalaca-pilota 21. klase VVA

Nakon završenog trogodišnjeg školovanja i sticanja zvanja potporučnika-pilota, brojna generacija 21. klase VVA raspoređena je uglavnom za popunu VVA u centrima: Pula, Zadar i Titograd, dok je manji deo određen za odlazak na preobuku na NBA. Prvog oktobra 1970. godine puk je primio na borbenu obuku 24 potporučnika-pilota 21. klase VVA, sa statusom slušaoca-pilota. Sa istima je trebalo provesti obuku prema PLO četvrte godine školovanja pitomaca-pilota VVA. Borbena obuka mladih pilota je otpočela na vreme, odvijala se u kontinuitetu i vrlo uspešno. Međutim, u toku leta 1971. godine, tokom provođenja kursa gađanja ciljeva u vazduhu (GCV), i to na njegovoj polovini, nastale su neočekivane promene. Kurs je bio nastavljen samo sa 12 slušalaca, koji se uspešno privodi kraju i ta grupa potporučnika-pilota dobila je raspored u 98.abr (Skoplje i Kraljevo). Sa ostalih 12 slušalaca-pilota kurs je bio prekinut na polovini i sa njima je otpočeo kurs nastavnika letenja u puku. Bili su to piloti koji dobijaju novi raspored u 172.lbap(š) zbog novonastalih potreba, koje su naložile takvo rešenje i dinamiku obučavanja. U puk su bili raspoređeni sledeći piloti:

- |                    |                     |
|--------------------|---------------------|
| – Muše Begić       | – Dragan Marjanović |
| – Ljubo Vidmar     | – Dragan Kovačević  |
| – Slavko Počkaj    | – Andrija Urban     |
| – Miodrag Dautović | – Marko Ostrogonac  |
| – Predrag Stakić   | – Milan Perić       |
| – Ivan Đorđić      | – Dušan Vukobrat    |

Početak avgusta 1971. godine dužnost komandira 242.lbae(š) primio je kapetan Đuro Stupar, nakon završene jednogodišnje KŠŠ taktike. Istovremeno, eskadrila je popunjena sa deset potporučnika-pilota 21. klase VVA u Pule, koji su bili određeni za odlazak na NBA i to su:

- |                       |                     |
|-----------------------|---------------------|
| – Dragomir Bogdanović | – Slavko Ovčariček  |
| – Ivan Mihaljević     | – Mile Melentijević |
| – Fadil Rizvan        | – Milan Ostojić     |
| – Dragan Bašić        | – Radoljub Masić    |
| – Mile Filipović      | – Vidimir Veljković |

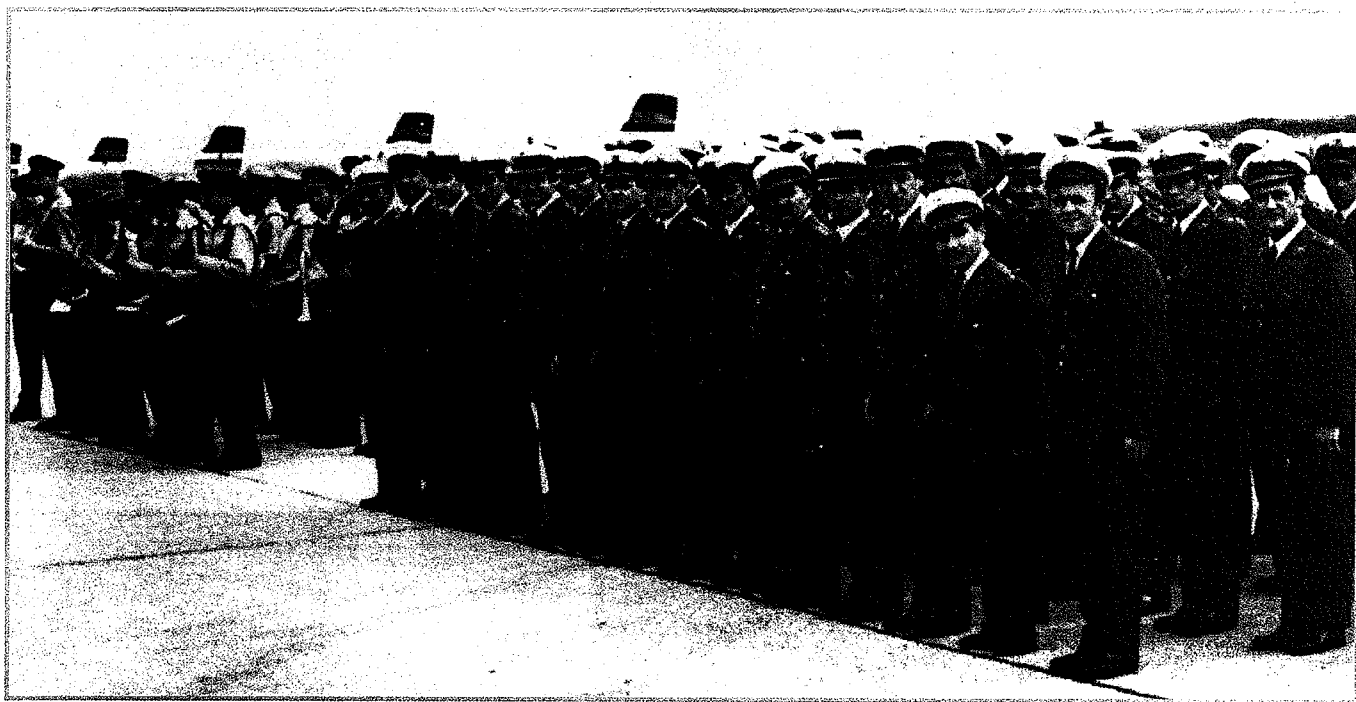
Takav preokret i rešenje svakako da piloti nisu primili sa zadovoljstvom, ali to su izazovi profesije. Za utehu odmah primaju na obuku 1. klasu učenika-pilota ARL. Najveći „bundžija” i nezadovoljnik tavim rešenjem bio je potporučnik-pilot Mile Melentijević, koji je javno obelodanio da će napisati molbu za prekomandu. Rodom iz Nove Varoši ubrzo se oženio i ostao je u 172. puku u Titogradu do odlaska u penziju. Kao penzioner bio je žitelj ovoga grada. Umro je 25. avgusta 2010. i sahranjen je u Podgorici.



*Prihvat na borbenu obuku oficira-pilota 21. klase VVA u statusu slušalaca. U sredini komandant puka J. Faganel i komandant 423.vb B. Komljen*



*Kapetan Đ. Stupar, komandir 242.lbae sa pilotima eskadrole: (s leva) R. Masić, M. Filipović, Mihaljević, Bogdanović, Soldatović, Stupar, Svetina, Moric, Ostojić, Melentijević i V. Veljković*



*Svečani stroj puka povodom obeležavanja dana RV i PVO 21. 05. 1970. g.*

Puk je bio popunjen sa 22 pilota iz 21. klase VVA, što je ne samo bitno kadrovsko podmlađivanje, već je predstavljalo drugu najbrojniju popunu puka jednom generacijom pilota u njegovoj istoriji. Oni su bili nosioci obuke učenika-pilota inostranih OS, i brzo su sazrevali u svakom pogledu, uz visok nalet i pojačanu odgovornost. Pukovski magnet privukao je još 5 pilota 21. klase, pa ih je 1972. godine u puku bilo ukupno 27 pilota – NL.

*Đ. Stupar* ■

### „Sejbr” kao meta u letu za raketu V-V K-13

U procesu predaje i rashodovanja aviona F-86E „Sejbr”, jedan avion iz 242.lae, preformirane u 242.lbae(š), bio je upotrebljen u opitne svrhe, kao meta u letu. Radilo se o raketi vazduh-vazduh K-13 sa infracrvenim samonavođenjem na cilj, lansirane iz aviona MiG-21 (L-12). Avion „Sejbr” je bio u letnom stanju, sa farbom iz akro grupe i bio je bez poklopca kabine, što je odgovaralo za ulogu mete u letu. Svrha ispitivanja bila je ocena efekta dejstva rakete K-13 po stvarnom objektu, ali i sticanje samopouzdanja pilota-lovaca u efikasnost rakete. Zadatak je bio izveden u proleće 1969. godine sa a. Golubovci u zoni GCV „Bar–Prevlaka”. Dejstvo je izvršeno po „Sejbru” u letu iznad otvorenog mora od Tivta u kursu 180°, uz ranije naloženu zabranu plovidbe u datoj zoni i ostale mere bezbednosti na moru i u vazдушnom prostoru.

U danu izvršenja zadatka vladali su povoljni meteorološki uslovi, uz oblačnost od 3–5/8 kumulusa, sa gornjom bazom oko 1500 metara i vidljivošću preko 20 km. Dejstvo raketom K-13 izveo je bratski 204.lap iz Batajnice avionom MiG-21. Pilot određen za dejstvo bio je kapetan Ante Šutalo, pilot iz prve klase PPŠ i 13. klase VVA. Rezerva u letu bio je pomoćnik komandanta za LP Božidar Stevanović. Dva aviona „Galeb” bočnim letom imali su zadatak da izvrše snimanje aviona-mete. U letu Nikšić–Tivat ulaskom u zonu GCV i dobijene dozvole da je zona slobodna avion „Sejbr-meta” zauzima kurs 180° na visini 2.500 metara i brzinom nešto većom od minimalne, oko 250 km na čas. Nakon odobrenja da je dejstvo slobodno, pilot Šutalo Ante sa avionom MiG-21 izvršio je manevar za upotrebu rakete K-13. U tom momentu pilot „Sejbra” Toma Đelošević, koji je u vazduhoplovnom opitnom centru (VOC) bio profesionalni padobranac, iskočio je iz aviona-mete. Dva aviona „Galeb” koji su to snimali, izlaze iz zone dejstva. Avion „Sejbr-meta” produžio je let u pravcu. Piloti-lovci dobijaju potvrdu da je pilot „Sejbra” napustio avion i da je dejstvo slobodno. Pilot Ante Šutalo uz vizuelni kontakt sa metom ide u tzv. zahvat i po dobi-

janju glavom rakete IC zahvata, na daljini oko 1100 metara lansirao je raketu i manevrom je izašao iz napada. Raketa K-13, samonavođena na toplotni izvor, pogađa „Sejbr”, koji je bio u plamenu i uz sagorevanje je pao u more. Zadatak je bio izvršen u skladu sa planiranim sadržajem.

Obećanje dato pilotu i padobrancu VOC Tomi Đeloševiću bilo je i ispunjeno. Toma je ubrzo posle toga i otišao u JAT. U to vreme JAT i ostali avio prevoznici su se u najvećoj meri popunjavali pilotima iz RV i PVO. Akteri ovog zadatka su u dobroj životnoj kondiciji i žive u Beogradu.

*Miloje Pavlović, tada potporučnik-pilot na avionu „Sejbr” u 242.lae (lbae(š))* ■

### Otkaz navigacijskog sistema noću na avionu TV-2

U uslovima intezivnog letenja neminovni su i vanredni događaji prouzrokovani povećanim naprežanjem tehnike i ljudstva. Karakterističan je bio otkaz radio kompasu noću u oblacima na avionu TV-2, sa nastavnikom letenja poručnikom Milivojem Soldatovićem i slušaocem na kko. Posada je imala zadatak let u IFR zoni noću u rejonu planine Sinjajevina–Durmitor, koja je bila vezana za radio-far Mojkovac, na visini rada od 17.000–20.000 fita. Nakon završetka tog noćnog izlaza i sletanja svih aviona, ovoga aviona nije bilo na zemlji niti na radio vezi u vazduhu. Te noći bio sam rukovodilac letenja na AKL, pa sam uključio i počeo koristiti civilnu radio frekvenciju pored naše vojne frekvencije. Posle dužeg pozivanja preko radio stanice uhvatio sam vezu sa pilotom Soldatovićem, i kako sam ga jedva čuo zaključio sam da je veoma daleko. Na kontrolnom tornju je bio i radio-goniometar, koji je jedva reagovao zbog velike udaljenosti i slabog radio signala aviona, ali sam po QDM oko 315° (znači u tom kursu leti ka nama, ili goniometru), zaključio da se nalazi duboko u vazдушnom prostoru Albanije. To sam posadi i saopštio i naredio im da pogase spoljna-poziciona svetla na avionu. Kako su se približavali aerodromu, veza je bila sve bolja. Nakon izvesnog vremena poručnik Soldatović mi javlja da je ugledao svetla aerodroma „Golubovci”. Odmah sam ugasio noćni start i aerodromsko osvetljenje kako bih se uverio da slučajno nije ugledao neki aerodrom u susednoj Albaniji. Kada mi je saopštio da su nestala aerodromska svetla, tek tada smo se obojica uverili da je na pravom putu. Ostao je u vazduhu toliko dugo da je morao da uključi gorivo iz rezervoara u napadnoj ivici krila, što se inače izuzetno retko koristilo na avionu TV-2. Naknadnom rekonstrukcijom leta ustanovili smo da smo ga na radio vezi pronašli kada je bio na Albanskoj granici sa Make-

donijom. To je značilo da je preleteo celu Albaniju, ali ga nisu registrovali, jer nisu reagovali, što su inače činili u oštroj formi za svako naše približavanje njihovoj državnoj granici.

*Zvonko Jurjević,*

*tada major-pilot, komandir 239.lbae(š) ■*

### Prinudno sletanje avionom TV-2

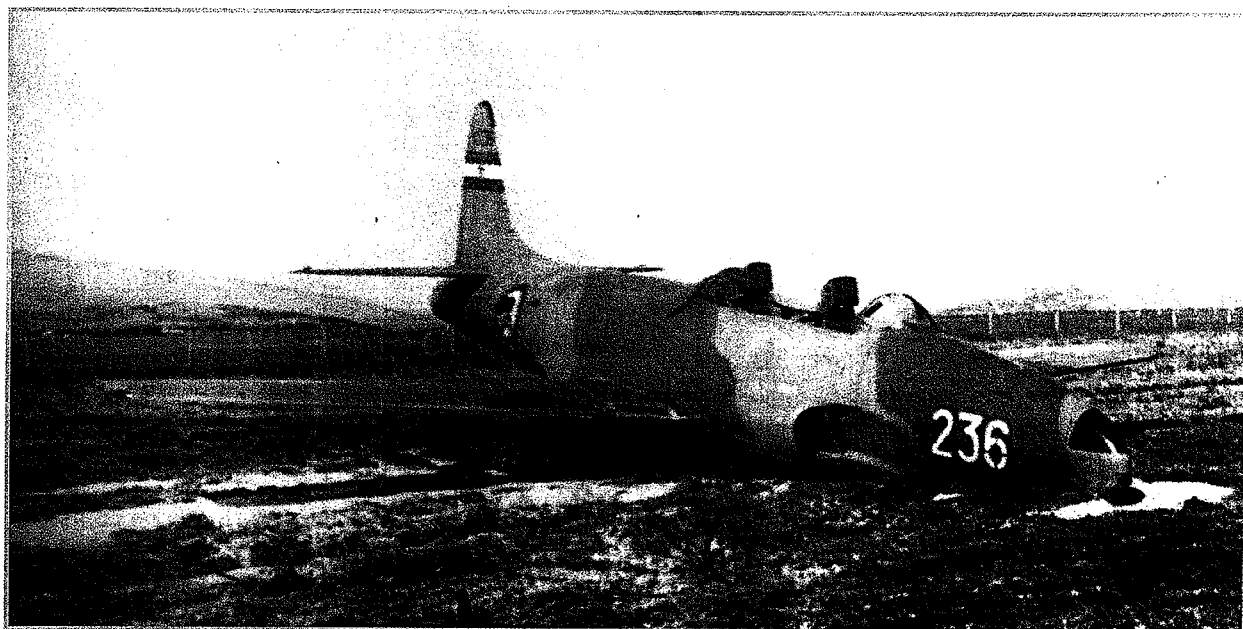
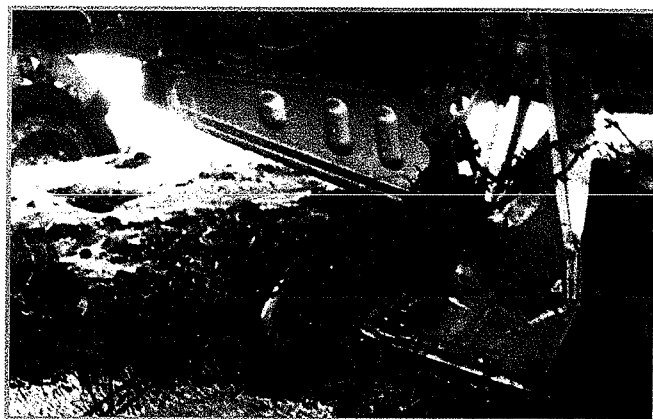
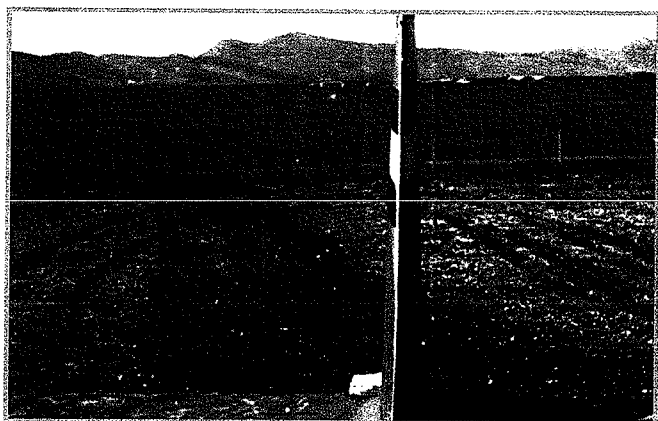
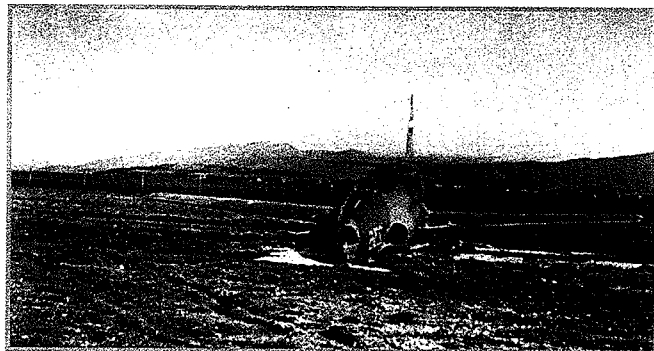
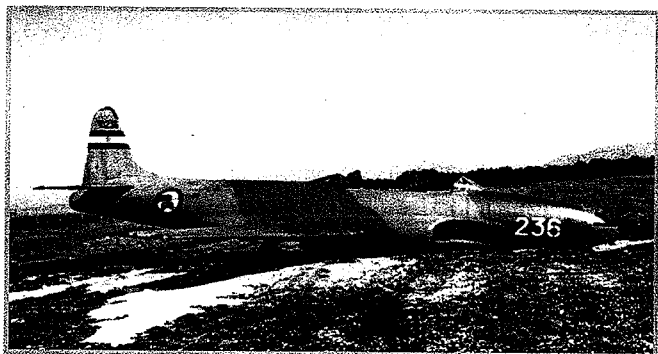
Tokom svoje, verujem uspešne letačke karijere, ovladao sam tehnikom pilotiranja na brojnim vazduhoplovima, od školsko-treznih pa do tada najsavremenijih borbenih aviona MiG-21. Većina tih aviona su bili blizu svog moralnog veka (veka upotrebe). Tako je bilo i sa dvosednom varijantom američkog mlaznog aviona F-80 „Štuting Star”, kod nas poznat kao T-33A, pa su docnije nabavljani u verziji TV-2. Uprkos svemu to je zaista bio dobar avion za obuku u svim uslovima, danju i noću, i u toj nameni je u potpunosti ispunio naša očekivanja i potrebe tog vremena. Međutim, serija aviona TV-2 je bila dosta izraubovana, a velika eksploataciona naprezanja tokom upotrebe su učinili svoje, te su otkazi manji ili veći postali svakodnevnim pojavama. To se dešavalo uprkos izvanrednom i stručnom održavanju od strane našeg tehničkog sastava. Kasnije, kao vojni izaslanik u SAD, imao sam prilike da vidim rad tehničara u američkim skvadronima i da vidim koliko, baš oni od kojih smo kupili iste korištene avione, zaostaju za kvalitetom naše vazduhoplovno-tehničke službe.

Toga zimskog dana početkom 1970. godine, u komandi 172.lbap smo se skupili mi inspektori iz brojnih komandi i jedinica RV i PVO kako bi proveli završne ispitne letove slušalaca kkao. Posle provedene pripreme sa slušaocem poručnikom Veljkovićem primio sam avion TV-2, pokrenuo motor i prema planu za poletanje izrula na pistu aerodroma „Golubovci”. Vreme je bilo izuzetno povoljno za ovaj zadatak: kompaktni srednji i visoki oblaci, severni vetar. Slušalac je iz druge kabine izvršio poletanje pod pokrivačem. Neposredno posle uzleta u pravcu severa na visini oko 100 m sam komandovao uvlačenje stajnog trapa. Istog trenutka sam osetio jaku vibraciju, a zatim nešto kao eksploziju u motoru. Procenti snage motora su počeli da opadaju, a upozoravajuće sijalice na pregrevanje i požar motora su zlokobno svetlele. Budući da sam i ranije tokom letenja na aerodromu „Pula” imao veoma sličan kvar i tada sam se sa velike udaljenosti uspešno vratio na aerodrom, odlučio sam da krenem u levi zaokret, uprkos tome što se ispred mene pružao pogodan teren za sletanje u nuždi. Ru-kovodilac letenja na kontrolnom tornju Zvonko Jurjević, primetio je moj manevar i pitao me o čemu se radi. Odgo-

vorio sam mu da imam kvar na motoru i da ću pokušati da se vratim da sletim na pistu. Iako je znao da moj postupak nije bio u skladu sa uputstvom, podržao je moj manevar i u daljnjem mi je davao naprekidno korisne instrukcije. Tokom tog levog zaokreta snaga motora je spala na 60%, a avion je počeo da gubi visinu, ispred sebe sam ugledao reku Cijevnu, pa sam usmerio avion ka njoj, pritiskom na dugme „salvo” sam odbacio dopunske rezervoare sa krajeva krila koji su pali u korito reke. Sada sam leteo niz vetar ka jugu i sa pola snage motora, istina olakšan, ali sam shvatio da neću moći da ostvarim svoju nameru da formiram krug za sletanje na pistu jer sam neprestano gubio visinu. Na visini oko 50 m sam prekinuo formiranje školskog kruga, napravio levi zaokret ka istoku i poprečno na pravac protezanja piste, u nameri da barem prvi dodir točkova sa zemljom ostvarim na pisti, a na dalje da protrčavam u polje. Iz zaokreta sam ispravio na nekih 20 m i proleteo sam između dva hangara. Kada sam video da ću se prizemljiti preko piste, uključio sam požarnu slavinu i u visini grudobrana za reglažu vatrenog naoružanja odbacio sam poklopac kabine. Skoro u istom trenutku avion je pristao na travnato zemljište preko piste, snažno sam pritisnuo nos aviona i čvrsto se uhvatio za ram kabine. Avion je protrčao kroz bočni pojas sigurnosti, probio žičanu ogradu aerodroma i nastavio da poskakuje po neravnom terenu. Nisam siguran da je baš moje uporno kočenje doprinelo njegovom zaustavljanju, ali je poskakivanje bilo sve manje i manje. Motor je još uvek radio, što je značilo da požarna slavina (električna) nije odradila svoje, te sam tek tada zatvorio mehaničke komande motora. Napokon, avion se zaustavio u oblaku prašine. Obojica brzo izađosmo iz kabine i tada smo primetili da sa spoljne strane avion gori. Sleteli smo u poslednjem trenutku. Skoro trenutno stigoše protivpožarna kola i dobro uvežbana ekipa preкри avion penom i uspešno ugasi požar. Svako dalje letenje je naravno prekinuto do vanrednog pregleda aviona TV-2 i motora, posebno što je ovo bio drugi slučaj teškog otkaza motora u nekoliko dana (otkaz motora na poletanju noću, kapetanu Đuri Stuparu).

Ne sećam se zvanične analize i zaključka. Sam sa sobom sam raspravio sopstvene postupke i pri tome sam sagledao moje greške u postupcima koje su u većoj ili manjoj meri mogli da promene, ipak uspešan ishod ovog vanrednog događaja. Dakle, krenuo sam u levi zaokret umesto da prinudno sletim na teren ispred sebe. Samom sebi sam dao opravdanje: u prvi mah sam pomislio da se radi ne o eksploziji motora već stajnog trapa, što mi se ranije dogodilo, pa je prethodno iskustvo imalo uticaja na moje odluke. Zatim, odbacio sam poklopac kabine ručicom na izbacivom sedištu umesto šrafiranom ručicom koja se koristi samo za mehaničko odbacivanje poklopc kabine.





*Avion TV-2 nakon prinudnog sletanja*

Mogu misliti kako bi se sve završilo da je prilikom „rodea” po neravnom terenu slučajno došlo do aktiviranja uređaja izbacivog sedišta. Inače, ova šrafrana mehanička ručica postoji samo na avionu TV-2, pa sam zbog dugotrajnog iskustva na avionu T-33A ovu okolnost smetnuo sa uma, obzirom da na T-33A nema ove *šrafrane* ručice za odba-

civanje poklopca kabine. Na kraju, aktiviranje električne požarne slavine bez zatvaranja mehaničkih komandi motora nije bila baš mudra odluka, jer se pokazalo da ona ipak nije odradila svoje, što je moglo dovesti do većeg požara ili čak eksplozije. Pomenuću veoma pribranu konverzaciju sa rukovodiocem letenja Jurjevićem, koja mi je pomogla da svoju

nameru privedem uspešnom završetku. Najvrednija je pomena efikasna akcija komandira protivpožarnog voda, koji je najkraćim putem, ustvari mojim tragom kočenja, vatrogasnim vozilom stigao na mesto udesa, takoreći jednovremeno sa zaustavljanjem samog aviona. Sve u svemu opisani primer nije događaj kojeg se rado sećam, uprkos sretnom završetku, ali je dobar za nauk generacijama pilota.

*Dragan Ikonović, tada major-pilot  
i inspektor iz Komande 3. VaK, Niš ■*

### Kako sam izbegao katastrofu na avionu TV-2 noću

U pilotskoj praksi pored brojnih izazova i lepote pilotskog poziva iskrsavaju i vanredni događaji i situacije, manje ili više rizične, neke i krajnje rizične, pa čak i bezizlazne situacije. Mnoštvo je činilaca od uticaja na bezbednost letenja. Moje iskustvo samo potvrđuje opšte pravilo da je ljudski faktor ključni činilac bezbednosti letenja. Pilot je, potvrđuje iskustvo, osnovni uzrok udesa i katastrofa, dok je znatno manji udeo tehničkog faktora, otprilike 70% prema 30%. Recimo, do pojave automatizacije u upravljanju avionom, dobar deo pilota životom je platio pojavu lažnog osećaja ili lažne predstave o položaju aviona u prostoru u uslovima letenja bez spoljne vidljivosti danju i noću. Ili koliko je samo pilota životom platio poriv brišućeg letenja na ekstremno malim visinama. Kako sam izbegao tragičan ishod na avionu TV-2 u fazi poleta noću u najkritičnijoj fazi leta, poučno je kao jedno pilotsko iskustvo narednim generacijama pilota pre svega, ali i široj stručnoj javnosti, ljubiteljima i simpatizerima avijacije i letenja uopšte. Odmah nakon uspešno okončanog događaja bio sam svestan kao i dan danas, nakon 40 godina da je to bio izlaz iz situacije koja je ustvari bila bez izlaza. Danas samo potpunije sagledavam ulogu i značaj izoštrenosti svih ljudskih čula. Zahvaljujući njihovoj funkciji, posebno čula vida, vrhunskoj trenazi u kojoj sam bio, veštoj tehnici pilotiranja i odlučnosti, izvučen je maksimum i nađeno spasonosno rešenje.

Avion TV-2, popularno zvani „Tevejac” je bio mlazni avion američke proizvodnje, dvosjed namenjen za obuku i trenazu pilota po svim elementima tehnike pilotiranja. Bio je to avion visoke podzvučne brzine od 0.8 maha, u više rezervoara goriva nosio je ukupno 813 galona ili 3.073 litre kerozina, uz veliki dolet. U naoružanju naše avijacije u varijantama T-33A, RT-33 i TV-2 nalazio se od 10. marta 1953. do 1983. godine. Odličnih performansi i visokih letnih mogućnosti, avion TV-2 je bio i zahtevan avion, lagan na komande i veoma pokretljiv, tražio je dobru koordinaciju i finoću upravljačke ruke. Nije bilo aviona sa kojim se

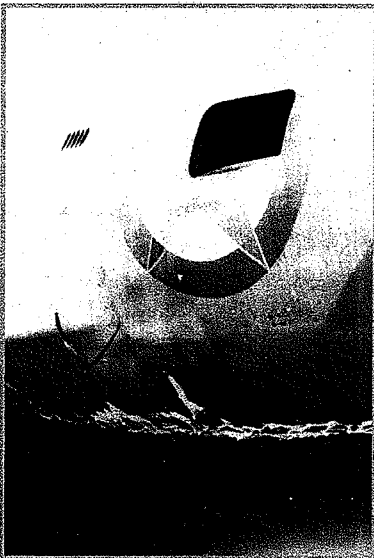
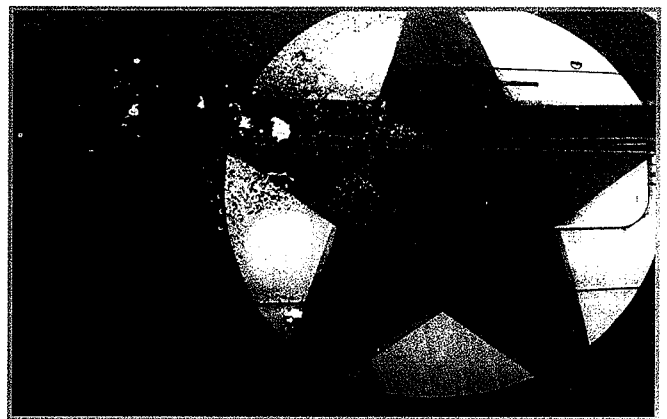
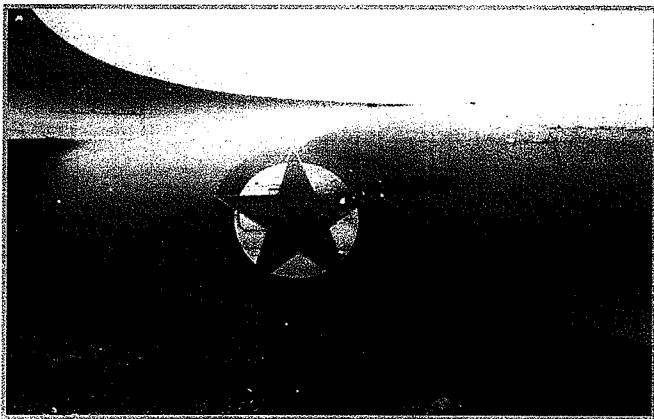
moglo lepše sleteti u tzv. „lizu”, pilotski rečeno, od aviona TV-2.

Te letačke noći, 14. februara 1970. godine, kao zameznik komandira 239. Ibae(š) imao sam zadatak da u ulozi nastavnika letenja sa slušaocem poručnikom Zlatomirom Krstićem izvršim noćni let po vežbi broj 12 PLO na kursu komandira avijacijskih odeljenja. Slušalac let izvršava po školskom krugu iz zadnjeg pilotskog sedišta na avionu dvosedu TV-2, dok je moja funkcija iz prednjeg pilotskog sedišta kontrolno-metodska, ujedno sam odgovoran za bezbednost leta. Prijem i pregled aviona, sedanje, pregled i priprema kabine i puštanje motora u rad odvijalo se normalno. Kod provere agregata i opreme konstatujemo da je neispravna radio veza i sačekujemo intervenciju tehničara-specijaliste. Pošto radio-veza u datom roku nije dovedena u ispravno stanje, naređeno je da predemo na rezervni avion TV-2 evidencijskog broja 10257. Pregledom knjižice održavanja aviona, izjave mehaničara i ličnim uvidom konststujem potpunu ispravnost aviona na stajanci i tokom voženja do izvršnog starta za poletanje. Poletanje smo izvršili u 19.30 časova, i nakon leta po tzv. „proširenom krugu” od 15 minuta radi potpunije adaptacije pilota na date noćne uslove, utroška goriva u tip-tankovima i formiranja poretka od pet aviona u tzv. „lancu”, dolazimo na razlaz iznad i na početku piste. Razlaz je tačka ulaska u školski krug radi izvođenja pet zalaza (poletanja i sletanja). Manevar aviona po školskom krugu se izvodi radi uvežbavanja postupaka i radnji koje prethode i sadrže poletanje i sletanje, kao kritične faze svakog leta. To je stalni manevar avionom na maloj visini i brzini, rad sa spoljnjom konfiguracijom aviona (vazdušne kočnice, stajni trap, zakrilca), neprekidnim promenama parametara leta, što zahteva maksimalno angažovanje pilota. Za pilota iz zadnjeg pilotskog sedišta to je još složenije zbog ograničene spoljne vidljivosti i drugačijih vizura avion – spoljni prostor.

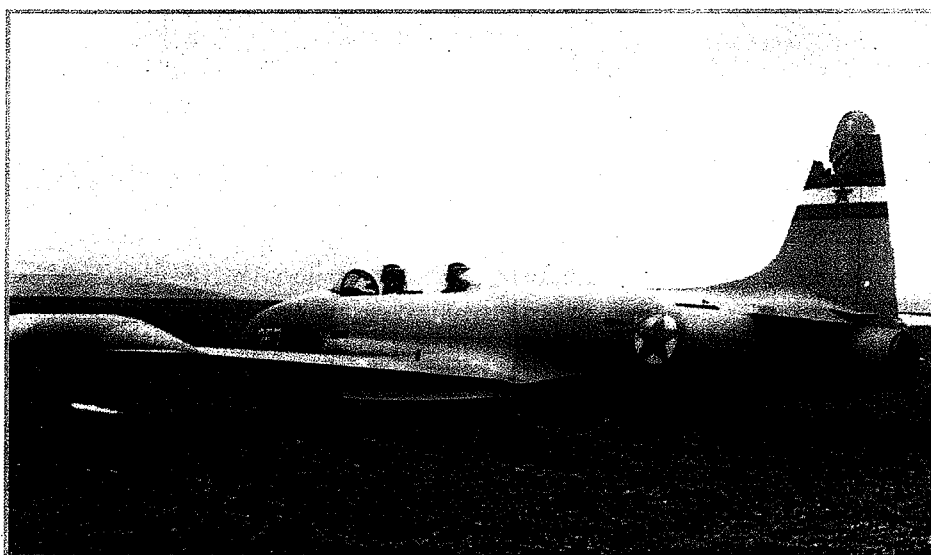
Nakon izvršena dva školska kruga, zalaza sa sletanjem, konstatujem da motor, uređaji i oprema rade normalno, a slušalac poručnik Zlatimir Krstić odlično upravlja avionom. Sve se odvijalo normalno, pet aviona TV-2 u „lancu” lete po školskom krugu u tamnoj zimskoj i kišnoj noći. Zbog južnog vetra od 3–5 m/s na snazi je južni start u 183°, pravac ka Skadarskom jezeru i razuđenom selu Golubovci. Oblačnost je potpuna sa donjom bazom od oko 600–800 m i povremenom sitno sipećom kišicom. U trećem zalazu, posle sletanja u kursu 183° i dodira piste, slušaoc spušta nos aviona i pristupa produžavanju, tj. ponovnom poletanju. Uvlači vazdušne kočnice, gasi svetlosni far i postepeno povećava snagu motora do pune snage od 100% radi ponovnog poletanja. Odvajanje aviona od PSS izvršio je na

brzini od oko 110 čvorova i uspostavio ugao penjanja sa brzinom uzdizanja od 500 fita u minuti. Na visini od 100 fita i brzini od 140 čvorova uvlači stajni trap. Nakon kontrole da je isti zabavljen u uvučenom položaju, povećava vertikalnu brzinu uzdizanja na 1000 fita u minuti. U tom momentu moju desnu ruku sa ovlaš kontrolisane palice za upravljanje avionom prebacujem na ručicu poklopca kabine i samo vizuelnim putem nastavljam kontrolu rada slušaoca. Svi parametri rada motora, ostalih uređaja i agregata kao i parametri leta bili su normalni. Slušalac Krstić otpočinje sa uvlačenjem zakrilaca aviona na razdele, jer treba 2–3 intervala da se potpuno uvuku. Uvlačenje istih kroz više intervala je neophodno zbog aerodinamičkog uticaja na stabilnost aviona. Nakon prvog razdela kod uvlačenja zakrilaca, na visini oko 400 fita i brzini aviona od oko 155 čvorova došlo je do udara u motoru, pada snage motora ispod 90% snage i pojave požara na avionu. Osetio sam snažan zaustavni proces aviona uz zvučnu i svetlosnu signalizaciju (žuta i crvena sijalica) požara na avionu.

Sijalice su jedna ispod druge, gornja žuta je pregrevanje motora, a crvena ispod nje signalizuje požar na avionu. Pale se jednovremeno, što uz sirenu i pad snage motora deluje kao grom u tamnoj noći. Momentalno preuzimam komande i sa velikim nagibom aviona energično idem u levi zaokret, još u blagom penjanju, koristim preostalu brzinu i ostatak snage motora u nameri da se okrenem ka pisti aerodroma. Nakon skretanja od oko 45–60°, bojeći se eksplozije, zaustavljam rad motora, prevodim avion u poniranje zbog pada brzine, izvlačim stajni trap i komandujem slušaocu da ukoči leđno-sedišne veze. Avion okrećem na granici prevlačenja u težnji da se domognem povoljnog sektora i poznatog terena Čemovskog polja ka poligonu Tuzi. Doslovce u jednom dahu uspevam da se okrenem za oko 120–135°, ispravljam avion iz nagiba na oko 10–20 m visine, izvlačim zakrilca do kraja, pažljivo ravnam avion za sletanje van piste. Sa AKL čujem 2–3 puta: „Kabina, kabina!” Bio je to glas komandira eskadrile majora Zvonka Jurjevića, te noći na AKL u ulozi rukovodioca letenja.



Avion TV-2 nakon sletanja, sa nagorelim trupom i odbačena kabina



*TV-2: zaustavljen avion i tragovi nakon prinudnog sletanja*

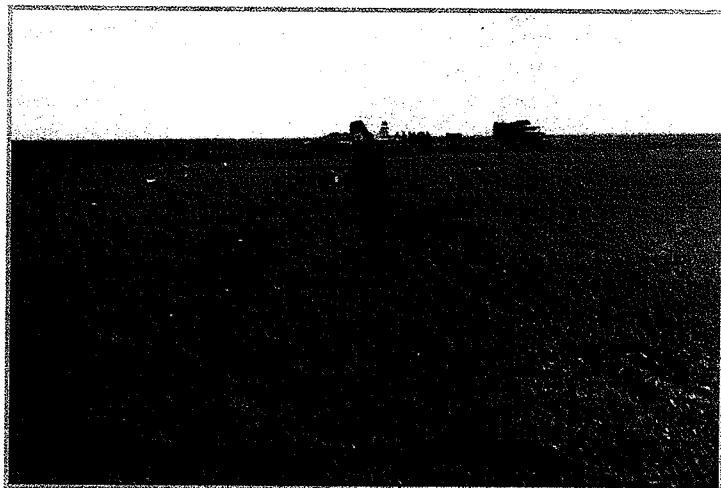
Slušalac Krstić tek na moju komandu odbacio je poklopac kabine. U procesu ravnjanja aviona za sletanje, pod svetlosnim farom uočavam da sam u sektoru sa čvrstim tlom šljunkovitog Čemovskog polja. Dodir tla izvršio sam uz više podignut nos aviona. Iako još na dva točka osećam jak zaustavni proces. Nos aviona držim podignut što sam duže mogao. Znajući da na tom terenu ima neravnina i rupa, nakon spuštanja nosa aviona u nameri da skratim protrčavanje u neizvesnost davanjem nožne komande izazivam levu traverzu, radi bržeg zaustavljanja aviona, po cenu loma stajnog trapa. U skretanju pod traverzom levi tip-tank dodiruje površinu tla. Osećam jaku inerciju u zaustavnom kretanju aviona, ali ne dolazi do loma stajnog trapa. Nakon skretanja pod traverzom od oko 90–110°



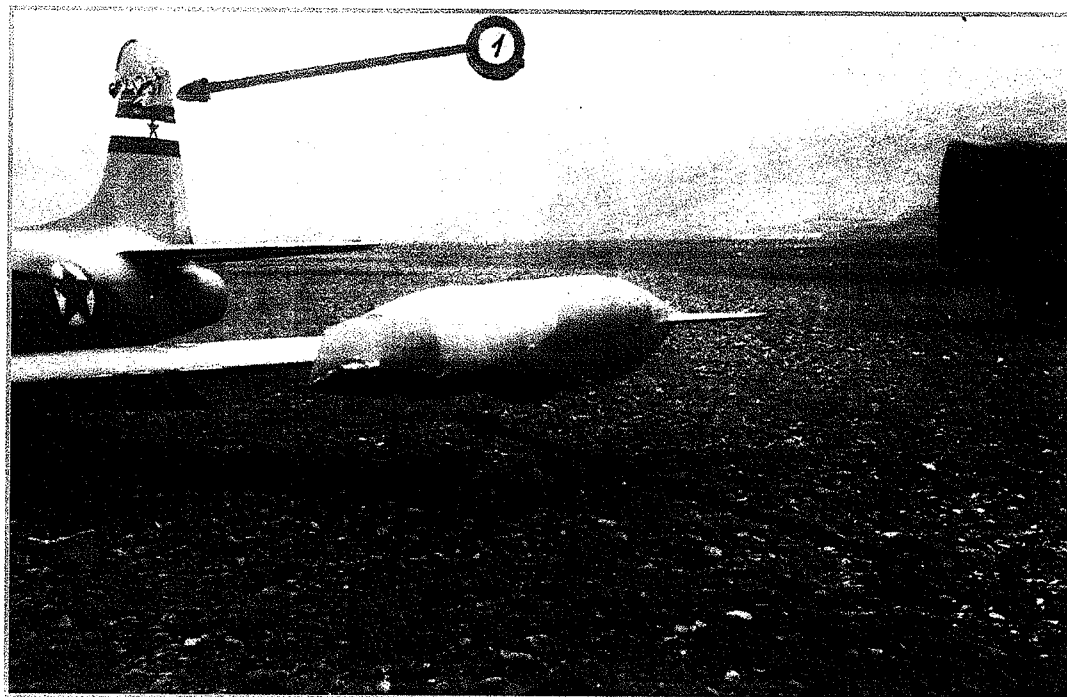
*Avion TV-2: nakon prinudnog sletanja; kapetan Stupar pored aviona*

od pravca sletanja avion se zaustavlja. Odvezujemo se i udaljavamo od aviona oko 30 m zbog moguće eksplozije. Slušalac Krstić ima izvesnu prednost u brzini napuštanja aviona. Nisam isključio akumulator i poziciona svetla aviona. Slušalac Krstić hoće da se vrati i isključi akumulator, što mu nisam dozvolio. Ubrzo dolazi helikopter HT-41 u službi traganja i spašavanja, a zatim i brojna ekipa koju predvodi moj kolega kapetan-pilot Đorđe Stanković, komandir 1.ao u našoj 239.lbae(š). Zaustavni trag aviona TV-2 iznosio je neverovatnih 296 metara, zbog zaustavnog uticaja šljunkovitog tla i izazvanog skretanja pod traverzom. Radi upoređenja, avion TV-2 nakon sletanja na pistu normalnih dimenzija 2.500 x 45 m tek sa kočenjem na intervale se usporava do brzine sa kojom nastavlja manevar stazama za voženje do stajanke aviona.

Događaj je uslovio zamor materijala, kada je došlo do loma i ispadanja lopatica turbine motora kroz trup aviona, što je dovelo do pada snage motora i požara na avionu. Događaj je iskrasnio u tački leta u kojoj uspešnog rešenja teško da je moglo biti danju, kamoli noću. Na toj visini i brzini aviona iskakanje je bilo nemoguće, jer je „Tevejac” imao izbacivo sedište upotrebljivo tek na visinama iznad 1000 fita. Prinudno sletanje u pravcu kako je uputstvo pilotu nalagalo bila bi katastrofa za posadu ali i bezbednost na zemlji. U pravcu je bilo selo Golubovci i dalje jezero. Događaj nije ostavljao prostor nikakvoj dilemi niti razmišljanju, tražio je trenutnu odluku i reagovanje. Gore se ne može, dole ka zemlji mora, i od nje vas dele desetine sekundi. Zvučna i svetlosna signalizacija su preteće. U svetom kalendaru hrišćana 14. februar je Dan svetog Trifuna ili Dan zaljubljenih. Sticaj okolnosti hteo je da zaljubljenik u avion i letenje u 31. godini



*Avion TV-2 nakon zaustavljanja; uviđaj vrši član komisije, major J. Barić*



*Oštećenja na avionu: vertikalni stabilizator od poklopca kabine i levi tip tenk zbog traverze*

života, decenijskim iskustvom i punoj trenazi za letenje, u mračnoj i kišnoj noći nađe uspešan izlaz. Spasonosno rešenje nalazim u odluci i vešto izvedenom atipičnom manevru ka poznatom i pogodnom sektoru Čemovskog polja u pravcu mesta Tuzi. Za te kritične faze leta do postizanja operativne visine i brzine aviona, imao sam od ranije pripremljena i memorisana rešenja za poletanje u oba starta. To od ranije, uslovno rečeno čipovano rešenje, bilo je i spasonosno rešenje.

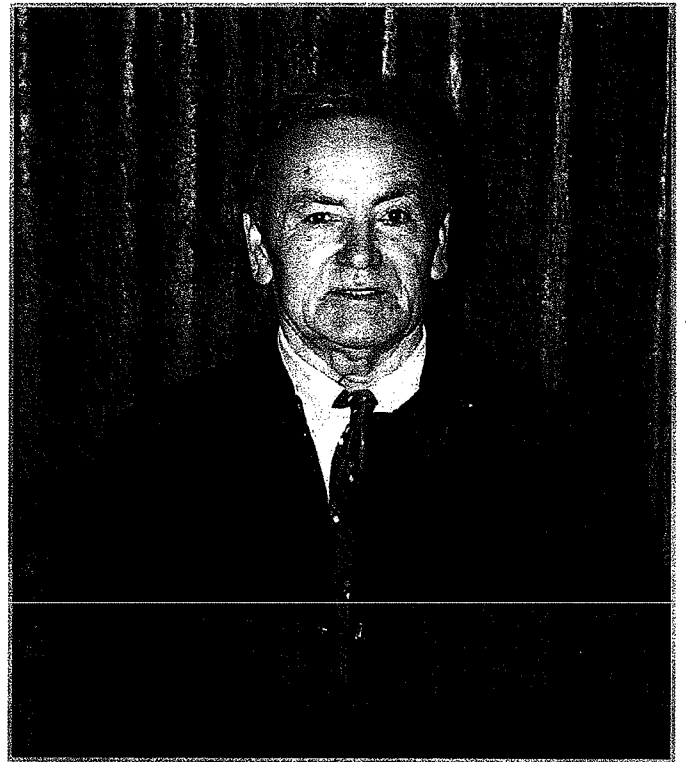
Letenje te februarske noći mojim prinudnim sletanjem je prekinuto. Usledilo je opšte, posebno pilotsko slavlje. Saznanje da se svako mogao naći u toj situaciji i pilotska solidarnost, razlozi su slavlja. Nakon saslušanja i provedenog ispitnog postupka, kapetan-pilot Đuro Stupar nagrađen je ručnim časovnikom „Omega” sa posvetom, i pohvaljen je od komandanta RV i PVO general-potpukovnika Milana Simovića. O događaju je objavljen članak u listu Krila Armije, pod naslovom „Odlučivale su sekunde”, pilota i dopisnika iz puka Berislava Grozdanića. Postoji sačuvano

saslušanje i slike udesa, a u dobroj životnoj kondiciji postoje i brojni očevici i svedoci događaja.

Udes aviona A-320 posle poletanja sa njujorškog aerodroma „Lagvardija” po mnogo čemu je poučan. Kapetan aviona Česli Salen Berger (57), nakon poletanja sudara se sa jatom kanadskih gusaka, što je izazvalo haos i požar na motorima aviona. Iskusni i hrabri pilot oglašuje se o komandu sa AKL da se vrati na aerodrom, već izbegavajući nebudere Njujorka vrši prinudno sletanje na njujoršku reku Hadson. Mekanim dodirrom vodene površine sačuvao je živote 150 putnika i 5 članova posade, i čitav avion.

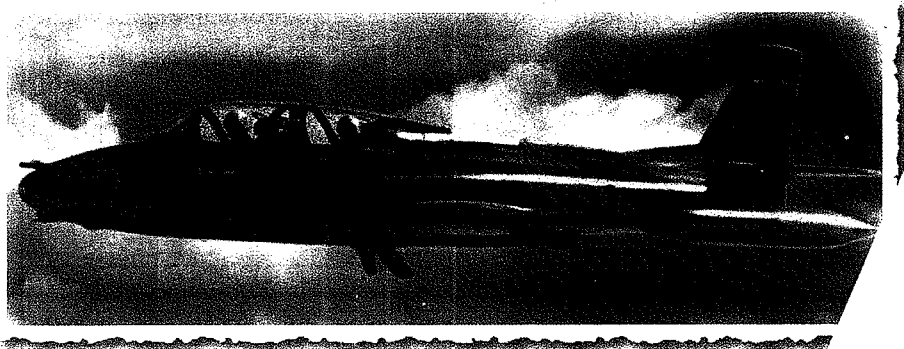
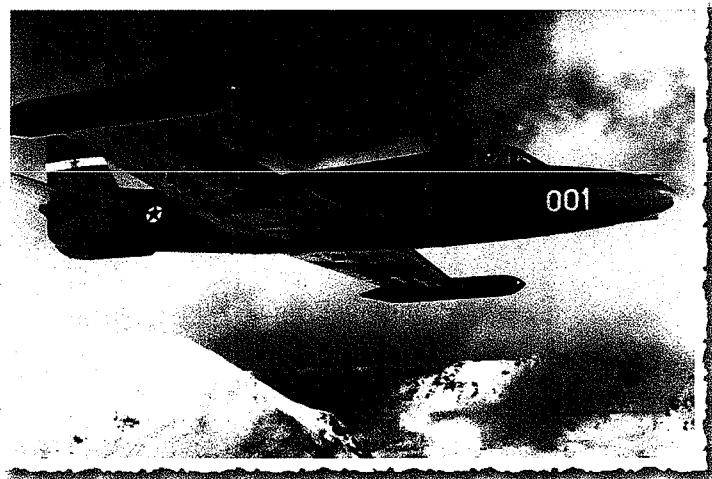
Danas visoka automatizacija u vođenju i upravljanju avionom ne umanjuje ulogu i značaj posade, odnosno pilota. Naprotiv. Iskusni kapetan Česli je bivši američki vojni pilot, on je imao uvid u situaciju, doneo je racionalnu odluku u datim uslovima, koju je maestralno realizovao. Članak je objavljen u dnevnom listu „Politika” 22. januara 2009. godine, u oglasnom dodatku *Posao* pod naslovom *Pravi čovek na pravom poslu*, novinara Nenada Novaka Stefanovića. Nakon pročitanoog članka osetio sam potrebu za ovako sublimiranom ocenom jednog, uistinu pilotskog podviga.

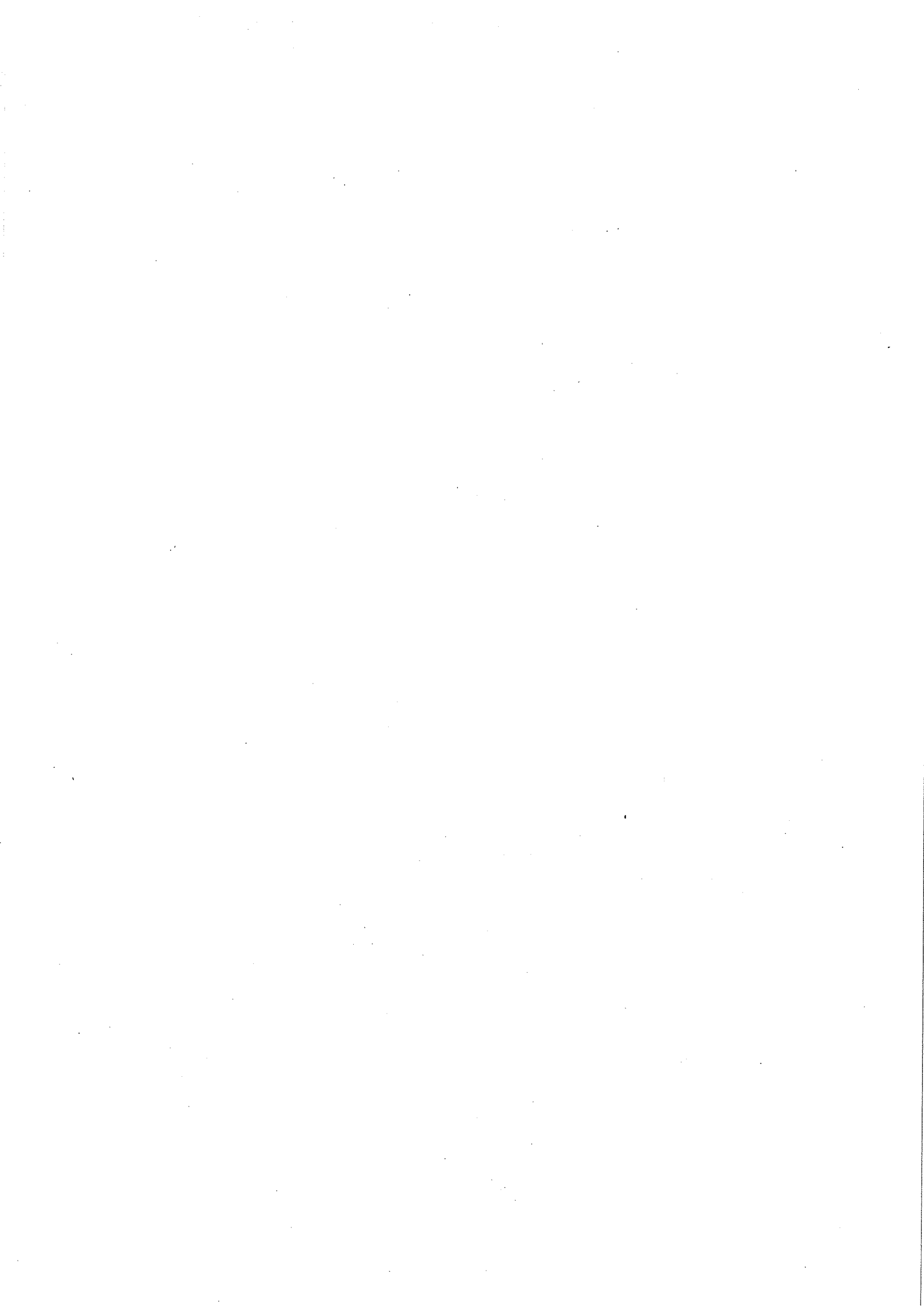
*Đuro Stupar, tada kapetan-pilot i NL,  
zamenik komandira 239. lbae(š) ■*



*General Đ. Stupar nakon 40 godina*

# ŠKOLOVANJE UČENIKA-PILOTA INOSTRANIH OS, 1971-1974.









snovni pečat ovom periodu davalo je školovanje učenika-pilota inostranih oružanih snaga (IOS) iz prijateljske Arapske Republike Libije (ARL) i Republike Zambije (RZ). Prvi put je u našem RV i PVO u jednoj jedinici provedena kompletna letačka obuka učenika-pilota, od prvog sedanja u avion do borbene obuke noću. Uz skoro četvorogodišnju preokupiranost puka obukom mladih pilota IOS, puk nije zapostavljao održavanje trenaze pilota stalnog sastava, neophodne i zadane b/g, naprotiv. Uspevao je to dodatnim naporom i dobrom planskom funkcijom RiK. Puk je učestvovao i imao zapaženo dejstvo na manevru OS SFRJ „Sloboda-71”. Na prostoru Slunjskog polja izveo je pokazno dejstvo za ministra odbrane Francuske Mišela Debrea, eskadrilom „Jastrebova”, i na a. „Zadar” za vojnu delegaciju Republike Nigerije, radi prezentacije mogućnosti aviona domaće proizvodnje. Uz brojna pokazna dejstva puk je učestvovao na svim značajnijim vežbama u sadejstvu sa KOV i RM. Bio je to period pregalaštva i naprezanja materijalnih i ljudskih resursa neviđenih razmera. Samo visoka motivacija i mladalački radni entuzijizam sastava puka uspešno je iznela ovaj obiman, složen i delikatan zadatak.

#### Novi komandant dolazi iz COLO

Tek što je završen proces prenaoružavanja puka avionima domaće proizvodnje, i u završnoj fazi borbene obuke sa slušaocima-pilotima 21. klase VVA, i priprema za učešće na manevru „Sloboda-71”, puk je dobio novi zadatak od velikog armijskog i državnog značaja. Zadatak nije bio nimalo lak, školovanje učenika-pilota pri-

jateljske ARL i RZ. Do tada nismo imali slučaj da jedna avijacijska jedinica provodi kompletnu letačku obuku od prvog sedanja u avion pa do borbene obuke noću, i to sa učenicima-pilotima IOS sa najnužnijim znanjem našeg jezika. Postavljeni zadatak puk je uspešno realizovao sa dve klase ARL i dve klase RZ. Umešnost, bogato iskustvo i veština rukovodećeg kadra bitno su uticali da se veliko iskustvo i kadrovski potencijal puka umešno i racionalno koristi. Istovremeno, izvršena je smena na čelu puka. Dužnost komandanta predaje pukovnik Jordan Faganel, a prima 02. avgusta 1971. godine potpukovnik Čedo Kovačević iz Centra za osnovnu letačku obuku (COLO) ili 105.lbap(š) Zadar. Novi komandant, uz ostale kvalitete, imao je veliko iskustvo u osnovnoj letačkoj obuci mladih pilota, što je bilo od velikog značaja za predstojeći zadatak puka.



Stroj oficira na čelu sa Zvonkom Jurjevićem

Komandni sastav 172.lbap(š) u periodu avgust 1971–avgust 1974. godine:

**Komandant:** – Čedo Kovačević, 08. 1971–08. 1974. godine

**NŠ puka:** – Velimir Stanojević, 08. 1971–08. 1972. godine

– Đuro Stupar, 08. 1972–08. 1973. godine

– Zvonko Jurjević, 08. 1973–08. 1974. godine

**Organ za LP:** – Ivan Mikloučić, pomoćnik komandanta

– Aleksandar Veles, referent

– Miloje Pavlović, referent

**Organ VTSl:** – Žarko Tica, pomoćnik komandanta

– Mirko Vuksanović, referent

– Rudolf Štimac, referent

– Rihard Ferik, referent

**Organ MPV:**

– Branko Čalasan, pomoćnik komandanta

**Organ Bezbednosti:**

– Tomislav Pejičić

**Personalni organ:**

– Bogdan Begović

**Komandir 239.lbae(š):**

– Zvonko Jurjević, 08. 1971–08. 1972. godine

– Đorđe Stanković, 08. 1972–1977. godine

– Miloš Krndija, zamenik komandira, od 08. 1972. godine

**Komandir 242.lbae(š):**

– Đuro Stupar, 08. 1971–08. 1972. godine

– Milivoje Bakić, 08. 1972–1974. godine

– Dragoslav Tomić, zamenik komandira od 08. 1972. godine

Ovaj komandni sastav bio je kvalitetan i dorastao svakome zadatku, mada veći deo nije imao iskustva u početnoj obuci pitomaca.

### Pripreme za školovanje učenika-pilota IOS

Pripreme za prihvatanje učenika-pilota ARL i RZ u osnovi su bile realizovane kroz izvršeno prenaoružavanje, kadrovsko ojačavanje i prilagođavanje komandne strukture i metodsko-psihološke pripreme sastava puka, sastava 423.vb i civilnih struktura u okruženju aerodroma, posebno grada Titograda. Težište pripreme bilo je na pilotima-nastavnicima letenja jer se radilo o mladim pilotima. Osnovnu pilotsku snagu činili su potporučnici piloti iz 21. klase VVA, svi u statusu NL. Iako su imali tek godinu dana iskustva, krasila ih je odlična tehnika piloti-

ranja, sveža znanja iz metodike letačke obuke i mladalački elan. Dobro su poznavali avione „Galeb” i „Jastreb”. Pod budnim okom komandira i preko metodskih savetovanja za izvođenje vežbi i razdela obuke, pružali su veliki podsticaj i ohrabrenje za uspeh. Potencijalna opasnost je pretila od pojave nediscipline u letenju, s obzirom da su bili „neiživljeni”. Prema potrebi službe ili po molbi u puk su krajem 1971. i tokom 1972. godine došli piloti:

– Milan Cvijetić

– Aleksandar Veles

– Milovan Račić

– Nikola Ljubičić

– Milutin Tomić

– Ivan Kozina

– Slobodan Gogić

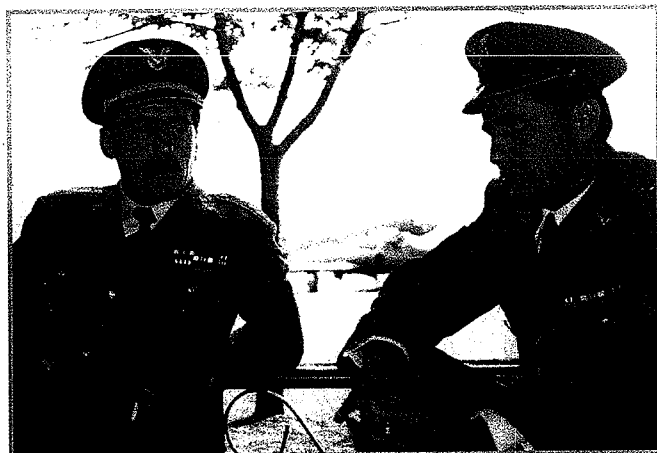
– Blagoje Grahovac

– Milan Stefanović

– Miodrag Filipović

– Zdravko Kovačević

– Lazar Munišić



*General Momo Nikić, Načelnik VVA u razgovoru sa Čedomir Kovačevićem, komandantom 172. lbap(š) na a. „Titograd”*

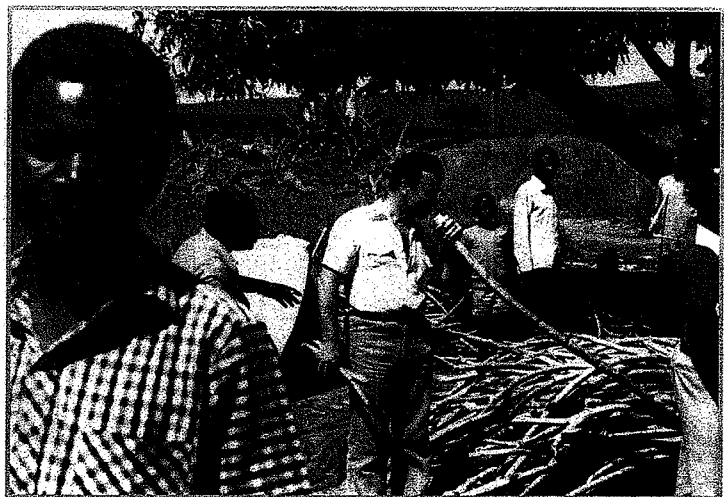


*Na preobuci: L. Munišić, T. Tasić, M. Tomić, M. Račić, B. Stojanović, R. Turčinović, J. Brejc, M. Maček, S. Gogić i N. Ljubičić.*

Dolaskom još pet pilota-NL iz 21. klase, privučeni nekom magnetnom silom, sada ih je bilo ukupno 27 u puku, što je predstavljalo drugu najbrojniju popunu puka jednom generacijom pilota u njegovoj istoriji. Najveća je bila na dan formiranja, kada je popunjen sa 29 pilota iz tek završene 3. klase VVU iz Pančeva. Time je više od trećine pilota 21. klase bilo u 172.lbap(š). Sasvim je slučajna simbolika da je ovo generacija pilota, koja je najvećim brojem rođena 1949. godine, kada je i formiran 172. puk. To je generacija koja je narednih 20 i više godina nosila razvoj puka. Uz visok nalet u obuci stranaca i pojačanu odgovornost, ubrzano su sazrevali u svakom pogledu. Ogromna mladalačka energija i radni entuzijizam uz sport i druženje, predstavljao je radni „cunami”. Vazduhoplovno-tehnički sastav u eskadrilama i pukovskoj radionici (VTČO) bio je veoma iskusan i potpuno je ovladao avionima N-60 i J-21 i opremom u naoružanju puka. U periodu neposrednih priprema, puk je istovremeno angažovan na više zadataka, ali su pripreme u fokusu pažnje rukovodećeg kadra



*Zimska rekreacija na Jahorini sa 21. klasom oficira*



*Iz posete prijateljskoj Republici Zambiji: Đuro Stupar sa meštanima*

puka. Razumevanje i briga za dobijeni zadatak je svesrana od svih faktora puka, 423.vb i VVA. 423. vazduhoplovna baza obezbeđivala je smeštaj i ishranu učenika u skladu sa ugovorom i realnim potrebama, kao i kompletno logističko obezbeđenje potreba puka. Postojalo je veliko razumevanje i pomoć nadležnih organa grada Titograda. Postavljeni zadatak puku smatran je zadatkom od vrhunskog značaja i opšteg interesa. U vezi s tim, puku su bila odobrena dodatna materijalno-finansijska sredstva za obnovu resursa i potrebe obuke u uslovima logorovanja, ako to bude potrebno. Nalet nije striktno ograničavan, već se tražio izlazni kvalitet.

#### Nova nastavna zgrada u funkciji

U toku prve godine obuke mladih pilota ARL i RZ 1971/1972. godine, izgrađen je novi objekat, nastavna zgrada, radi boljih smeštajnih i radnih uslova školovanja pilota. Zgrada je obezbeđivala smeštaj pilotima stalnog sastava obe eskadrile, potreban broj boksova (mini učionica), kao metodskih mesta za pripremu učenika pilota, konferencijsku salu, salu za trenažer leta i mokri čvor sa nekoliko tuš kabina. Nakon što je izvršeno useljenje u nastavnu zgradu, piloti obe eskadrile uređuju i oplemenjuju okolinu zgrade, dok je unutrašnji deo ulaznog hola likovno oplemenio akademski slikar Aleksandar Prijjić. Njega je na bazi ličnog poznanstva angažovao NŠ puka major Velimir Stanojević, inače rođeni Podgoričanin, koji je kasnije umro relativno mlad. Do izgradnje nastavne zgrade urađna su metoda mesta na otvorenom prostoru, u parku sa već ranije zasađenim borićima, na prostoru između aneksa komande puka i nastavne zgrade. U uslovima kiše, priprema mladih pilota vršena je po sobama u paviljonima za nji-



*Sastanak vojničkog kolektiva 242.lbae(š), a. „Titograd” 1974. g. U sredini je kapetan M. Pavlović, zamenik komandira eskadrile*



*Zajednički ručak sa pitomcima-pilotima RZ.  
Nazdravlja Komandant 242.lbae M. Bakić*

hov smeštaj. Izgradnjom i stavljanjem u funkciju nastavne zgrade, i građevinskom adaptacijom i uređenjem ostalih objekata, stvoreni su povoljni smeštajni i radni uslovi za odvijanje procesa školovanja učenika-pilota.

#### Visok intezitet i bogatstvo sadržaja obuke i rada

U obuci mladih pilota puk je usvojio kao trajnu tekovinu ostvarenja vrhunskih rezultata, uz maksimalno angažovanje svih resursa, ljudskih naročito. Takvim odnosom i rezultatima puk se dodatno afirmisao u našem RV i PVO, izgrađivši prepoznatljiv imidž 172.lbap(š). Tom novom imidžu puka najveći doprinos dala je obuka mladih pilota IOS, veliki godišnji nalet i utrošak ubojnih borbenih sredstava. Godišnji nalet pilota – NL kretao se u proseku od 250–340 časova, dok je godišnji nalet po avionu iznosio preko 400 časova. Takva ostvarenja bila su moguća samo u uslovima dobrog planiranja, besprekorne orga-



*Stroj 239.lbae, na čelu komandir Đ. Stanković*



*Đorđe Stanković predvodi ešalon oficira 25.12.1972.*



*Sastanak kolektiva, na čelu NŠ V. Stanojević*

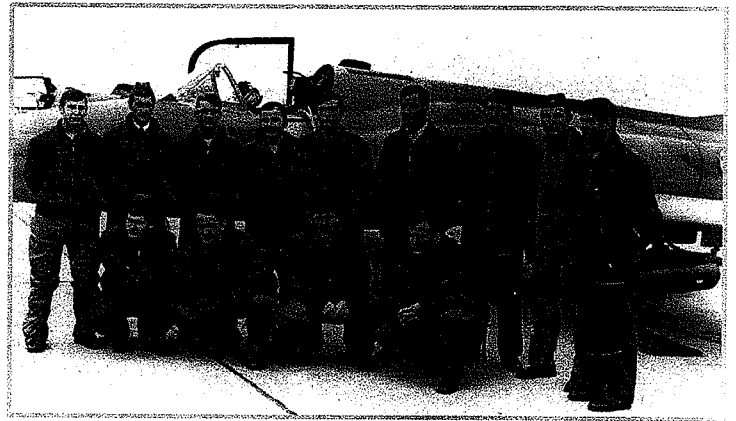
nizacije i velikog radnog pregalaštva sastava puka i vazduhoplovne baze. Pilot – NL Svetina Vinko ostvario je godišnji nalet od 457 časova, što je najveći nalet pilota borbene avijacije u RV i PVO. Uz provođenje letačke obuke sa 1. klasom učenika iz ARL, puk je dobio zadat-



*Delegacija Bangladeša u poseti 172.lbae u pratnji puk. K. Mićovića i kllk J. Brejca; u letačkoj opremi komandir 242.lbae(š) M. Bakić*



Piloti 242.lbae sa komandrom Bakićem nakon pokaznog bojevog dejstva na ŠTP „Tuzi” za delegaciju Bangladeša 1974. g.



Piloti 242.lbae sa komandrom Bakićem nakon pokaznog bojevog dejstva na ŠTP „Tuzi”, maja 1974. g. Stoje: Ostojić, Brvar, Moric, Kozina, Rizvan, Bakić, Masić, Pavlović i Melentijević; čuče: Ovčariček, Bogdanović, Filipović i Grahovac



Komandant Č. Kovačević sa komandrima Bakićem i Stankovićem

ak učešća na manevru „Sloboda-71” snagama jedne eskadrile od 12 aviona „Jastreb”. Bila je to 239.lbae(š) i njen komandir major Zvonko Jurjević. Puk je učestvovao na svim značajnijim vežbama KOV i RM, pri čemu se ističe učešće u ZTV „Podgora-72” i „Jesen-73”, pred Glavnom inspekcijom narodne odbrane (GINO). Puk je otpočeo i sve više primenjivao dejstva primenom tzv. vertikalnih složenih manevara (VSM), čime je demonstrirao visoke manevarske mogućnosti aviona *Jastreb*, osposobljenost i vatrenu efikasnost pilota puka.

Krajem 1971. godine u Republiku Zambiju, kao instruktori letenja odlaze piloti: Božo Stojanović, Janko Brejc i Srđan Popović. Nakon godinu dana ostaje samo Srđan Popović, koji je u Zambiji izgubio život u saobraćajnom udesu. Od ugovorene isporuke aviona Zambiji prva dva aviona „Galeb” isporučena su već 18. oktobra 1971. godine. Nakon povratka iz Zambije kapetan Božo Stojanović, početkom 1973. godine otišao je u Zadar za vođu tek formirane akro grupe na avionu „Galeb”, zatim i „Jastreb”, gde je ostao do kraja 1977. godine.

Početkom 1971. godine na lični zahtev odlaze u JAT piloti: Milivoje Dramičanin, Slavko Šlajpah i Žarko Olbina. U ovom periodu puk je ostvarivao godišnji nalet od 10.000–12.500 časova, dok je utrošak VUS (ubojnih i školskih) iznosio više nego što su trošile sve ostale jedinice borbene avijacije RV i PVO. Puk je 1973. godine ostvario nalet od 12.500 časova, što je bio dotad najveći godišnji nalet jedinice avijacije tog ranga.

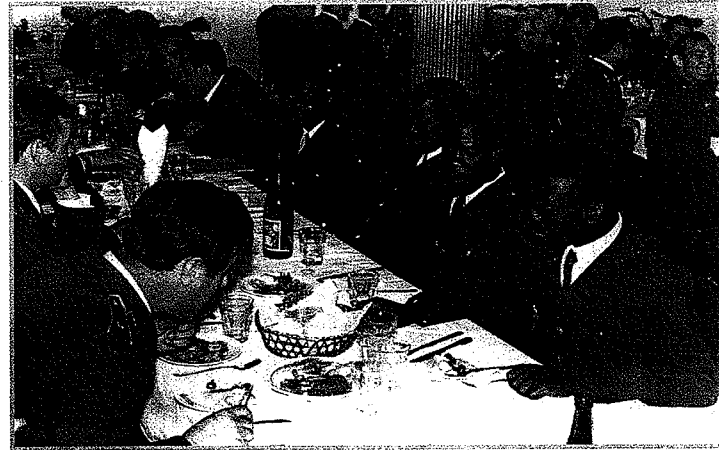
*Duro Stupar* ■



Na KM puka na VPBG puka i ocenjivanju od strane GINO, s leva: K. Šubić, M. Krndija, M. Bakić, I. Mikloučić, Đ. Stupar, Ž. Tica, B. Čalasan i A. Veles



*Na privremenom KM puka, Komandant Č. Kovačević izdaje zadatke komandirima eskadrile, na TZV „Jesen-73”*



*Svečani ručak sastava puka sa pitomcima-pilotima klase RZ povodom završetka školovanja*



*Komanda na IKM puka na vežbi „Jesen-73”, stoje: Krndija, D. Anđelković, Pavlović, Veles, Čalasan, Tica, Komandant Č. Kovačević, Cvijetić, Mikloučić, čuče: T. Pejičić, M. Bakić i Đ. Stupar, upućen iz KŠA kao pratilac vežbe*



*Sastav 239.lbae na izletu, na putu ka Biogradskom jezeru u Crnoj Gori. Prvi s leva je komandir Z. Jurjević*



*V. Veljković, D. Bogdanović, Đ. Stupar i R. Moric na jednoj VPBG puka*

### Učešće na manevru „Sloboda-71” – znanje, rizik i ponos

Odlučeno je da se u jesen održe veliki vojni manevri pod nazivom „Sloboda-71”. To su bili najveći vojni manevri održani na prostoru Jugoslavije, sa ciljem da se pokaže snaga i stabilnost Jugoslavije. Manevri su trajali oko nedelju dana, od 02. do 09. oktobra 1971. godine. Učestvovali su brojni sastavi oružanih snaga, jedinice svih rodova JNA (osim vida Ratne mornarice), kao i teritorijalna odbrana. Manevarska prostorija je bila na teritoriji Hrvatske, a manjim delom i na teritoriji BiH. Težišno je bio obuhvaćen prostor između Karlovca i Bihaća, a centralna prostorija je bio prostor Slunja. Na Slunjskom polju su se odigravali ključni događaji, uključujući i bojna gađanja svih rodova i vidova koji su učestvovali na manevru.



*Piloti 239.lbae na manevru „Sloboda-71“: M. Cvijetić, M. Njegomir, B. Stojanović, B. Grozdanić, M. Maček, Z. Jurjević (komandir), S. Janković, S. Popović, J. Brejc; čuče: M. Soldatović i J. Petrovski*

RV i PVO je angažovao veliki deo svojih snaga. Zadatak 172.lbap(š) je bio specifičan u odnosu na ostale jedinice RV i PVO. Puk je na manevru morao da svojom 239.lbae(š) izvede pokazno bojevo gađanje različitim ubojnim sredstvima po različitim stvarnim ciljevima, i pri tome prikaže mogućnosti domaćeg aviona J-21 „Jastreb“ u GRB. Avioni J-21 su upravo bili u fazi uvođenja u naoružanje u RV i PVO umesto aviona F-84G „Tanderdžet“, koji su postepeno povlačeni iz upotrebe (na manevru je F-84G poslednji put dejstvovao u JNA). Prva eskadrila RV i PVO koja je završila preobuku na avione Jastreb, bila je 239.lbae(š), čiji je komandir bio major Zvonko Jurjević. Bilo je veoma bitno pokazati pred brojnim posmatračima iz zemlje i inostranstva visoke manevarske i vatrene mogućnosti ovog aviona. Zahvaljujući bogatom iskustvu i osposobljenosti za dejstva sa prethodnog aviona F-84G, sastav je relativno brzo usvojio dejstva VUS primenom VSM, što je eskadrila više puta uspešno demonstrirala, i to je verovatno presudno uticalo na opredeljenje, da joj se poveri takav zadatak. Pripreme 239.lbae(š) za dobijeni zadatak odvijale su se paralelno sa obukom učenika-pilota, bile su intenzivne i planske, uz veliko zalaganje sastava. U pripremi se ništa nije prepuštalo slučaju, unapred su predviđani mogući problemi i tražena rešenja. U sklopu priprema iz vazduha je snimljen teren Slunjskog poligona i napravljen njegov reljef, a svaki pilot imao je svoj avion, radi potpunije adaptacije i upoznavanja sa njegovim karakteristikama. Pred početak manevra posebna inspekcija je proverila pripremljenost eskadrile i ocenila je uspešnom. Dan pre prebaziranja iz Titograda i nakon vatrene dejstva na poligonu „Tuzi“, parče rakete je oštetilo čeno staklo na avionu komandira eskadrile. I pored naređenja komandira da mu pripreme rezervni avion, tehničari su samoinicijativno radeći celu noć zamenili čeno

staklo. Komandira je sutradan uoči preleta za Zadar čekao avion sa kojim je vršio pripreme i uvežbavanje sastava eskadrile za manevar. Na a. „Zadar“ izvršene su neposredne pripreme za učešće na manevru. U toku dinamike manevra eskadrila nije učestvovala kao vežbajuća strana, već je bila u gotovosti za poslednji dan, koji je bio predviđen za bojeva gađanja rodova i oružja OS.

Prve su dejstvovale jedinice KOV, počevši od najmanjih kalibara oruđa pa naviše. Usledilo je dejstvo RV i PVO, pri čemu je prva dejstvovala 239.lbae(š). Objekti dejstva bila su tri rashodovana oklopna transportera. Na Slunjskom polju oni su bili postavljeni neposredno ispred tribine sa brojnim posmatračima na čelu sa predsednikom i VK OS SFRJ Josipom Brozom Titom. Meteo uslovi na dan bojevog gađanja bili su idalni, vedro, vetar je bio slab dok je vidljivost bila preko 10 km. U planu je bilo dejstvo sa 10 aviona J-21, dok su dva aviona bila u rezervi u letu u gotovosti da zamene bilo koga u grupi u slučaju potrebe. Poletanje je izvršeno prema planu, i letom eskadrile na maloj visini prema kontrolnom objektu cilja (KOC) Velika Kladaša, u traverzi Slunjskog polja, video se efekat dejstva divizionara višecevnih bacača raketa. Sve je bilo u plamenu, jer je njihovo dejstvo bilo u funkciji pripreme dasantne prostorije za predstojeći padobranski desant. Od KOC Velika Kladaša eskadrila prelazi u brišući let i nakon preleta traverze Slunj sa zapadne strane otpočela je manevar obrade objekta dejstva, napadom istog iz pet pravaca u dva naleta. Za jedan minut na objekat dejstva je palo 16 bombi FAB-50 (fugasne avio-bombe), 48 nevođenih raketa vazduh-zemlja „HVAR-5 inči“ i 4 plamene avio-bombe (PLAB-150 kg). Objekti dejstva dobili su direktne pogodke bombama, zatim raketama, da bi sa PLAB-150 sve to bilo zapaljeno. Dejstvo je bilo vrlo efikasno i spektakularno, jer su avioni bili nevidljivi do početka odbacivanja ubojnih sredstava zbog tribine koja se nalazila na južnim padinama Slunjskih Brda, a manevar eskadrile odpočinjao je sa severne strane brda prelaskom u penjanje i napad, koji je bio vidljiv tek po uvođenju u napad. Dejstvo bombama tri grupe iz tri pravca, zatim ukrštanje iznad cilja u momentu eksplozije bombi, njihov prelazak u imelman i polupetlju i dejstvo raketama, što je sve u vidokrugu posmatrača delovalo impresivno. Iza se nadovezuje dejstvo grupe sa PLAB-150, što je uvećalo efekat dejstva. Kompletan objekat dejstva je efikasno pogođen, dok je zbog nešto zaostalog goriva u jednom oklopnom transporteru i direktnog pogodka bio zapaljen i goreo je, pa je time ukupni efekat bio uvećan.

Učešće puka na manevru ocenjeno je visokom ocenom, čime se još jednom dokazao i potvrdio da je najosposobljenija avijacijska jedinica za dejstva po ciljevima na zemlji. Za uspešan rad, osposobljenost eskadrile i dejstvo na manevru

„Sloboda-71”, njen komandir major Zvonko Jurjević pre-  
vremeno je unapređen u čin potpukovnika. Manevar „Slo-  
boda-71” bila je najveća vežba koju je JNA dotada izvela i  
pokazala je visok stepen obučenosti i borbene gotovosti JNA.

*Zvonko Jurjević,*  
*tada major i komandir 239.lbae(š) ■*

#### Pokazno dejstvo 239.lbae(š) za ministra odbrane Republike Francuske

Nešto pre početka manevra „Sloboda-71” u poseti SFRJ bio je ministar odbrane republike Francuske, Mišel Debre. U programu njegovog boravka bila je i poseta manevarskoj prostoriji, kao i dejstva pojedinih rodova i oruđa OS. Dva dana pre njegovog dolaska na prostor Slunja, eskadrila je dobila zadatak da tokom njegove posete Slunjskom polju, izvede dejstvo po istoj šemi predviđenoj za učesće na manevru „Sloboda-71”. U određeno vreme grupa od 12 „Jastrebova”, na čijem sam se čelu nalazio, poletela je sa aerodroma „Zadar”, i u besprekornom poretku letela je ka poligonu na Slunjskom polju. Ispod krila svakog aviona bile su podvešene po dve bombe FAB-50 i po šest nevođenih raketa vazdh-zemlja „HVAR-5 inči”, a na dva aviona na kraju poretka bile su podvešene po dve bombe PLAB za dejstvo na kraju manevra napada. Dok smo leteli u priobalnom pojasu meteorološki uslovi su bili povoljni. Pri preletu planine Velebit i dalje na sever, grupa je naišla na sloj kompaktne oblačnosti. Donja baza oblaka pokrivala je brda, a gornja je bila na visini oko 2.500 m. Zbog problema sa avionom izviđač vremena je kasnije poleteo, pa se tada nije raspolagalo sa meteorološkom situacijom u rejonu objekta dejstva. Leteći iznad oblaka, tri odeljenja „Jastrebova” blještala su na jesenjem suncu i sa svojim teretom predstavljali su impresivnu sliku. Znao sam da leteći ovako iznad oblaka grupa neće biti u stanju da ispolji dejstvo, te sam tražio mogućnost kako bismo se spustili ispod njih. Iznad Ličkog polja, kroz rupu u oblacima ugledao sam Gospić, pa sam doneo odluku da snizimo ispod oblaka. Zaokretom za 360 stepeni cela grupa se našla ispod oblaka i nastavila let u ranijem kursu letom na maloj visini. Vrhovi brda i oblaci iznad njih bili su sve bliži. Bilo mi je jasno da ćemo morati ući u oblake ako se želi nastaviti let. Komandovao sam smaknuti poredak, snagu motora 95% i probijanje oblaka po odeljenjima. Na visini 2.500 m po izlasku iz oblaka posle nekoliko sekundi, ugledao sam sa leve strane i nešto nazad drugo odeljenje kako izranja iz oblaka, a zatim sa desne strane i treće odeljenje. Grupa je ponovo bila kompletna, ali nimalo bliža mogućnosti ostvarenja dejstva, jer je ponovo letela iznad oblaka čiji je sloj bio kompaktan. Dolaskom iznad kontrol-

nog orjentira cilja Velika Kladuša, oblačnost se smanjila na 6/8. Zbog dejstva jedinica KOV, rukovodilac dejstva je naredio čekanje od šest minuta. U međuvremenu je izviđač vremena doleteo iznad rejona dejstva i javio meteorološke podatke koji nisu bili pogodni za dejstvo: oblačnost 8/8, donja baza iznad cilja 300 m, okolna brda u oblacima.

Posle nekoliko minuta čuo se preko radio stanice glas rukovodioca dejstva: „Golub-1, slobodan dolazak na poligon, pokušaj nešto da uradiš!”

Bilo mi je jasno da od predviđene šeme manevra nema ništa. Za dejstvo eskadrile bombama i raketama sa tri grupe iz tri pravca u dva naleta, bila je neophodna donja baza oblaka od minimalno 1.500 metara. Naredio sam: „Golubovi, u kolonu, odstojanje 600 m”, okrenuo sam u kurs prema poligonu i letom iznad oblaka pošao na cilj. Uzaludno sam pogledom tražio bilo kakav vidljivi kontakt sa zemljom – oblaci su bili gusti i neprozirni. Po isteku vremena leta do poligona, u pravcu leta aviona iznenada se ukazala rupa u oblacima. Sa manjom popravkom pravca leta doveo sam grupu da može izvesti napad. Komandovao sam napad bombama, okrenuo avion na leđa, obezbedio ugao poniranja, ponovo ga vratio u normalan položaj i otpočeo sa nišanjenjem. Dolaskom na određenu daljinu od cilja pritiskom na dugme odbacio sam bombe i otpočeo sa vađenjem aviona iz poniranja. U fazi vađenja iz napada avion je ponovo ušao u oblake, kojih je bilo do 2.500 m. Popeo sam se na nešto veću visinu i pogledom pratio impozantan prizor. Avioni, jedan po jedan izletali su iz tamnih oblaka. Za kratko vreme grupa je izvršila ovaj napad i zauzela prethodni poredak. Oduševljeni glas vazduhoplovnog oficira za navođenje (VON) je nekoliko puta ponavljao: „Odlično Golubovi, odlični pogoci! Ima više direktnih pogodaka!”

Određenim manevrom pokušao sam dovesti grupu za ponovni napad raketama kroz istu rupu u oblacima. Ubrzo sam je pronašao i ugledao cilj. Iz poluprevrtanja uveo sam u napad. Zbog pomeranja oblaka ili nepovoljnijeg mesta uvođenja u napad, ovaj drugi napad za raketiranje se izvodio pod daleko težim uslovima. Odmah posle uvođenja, da bi se održao pravac napada, avion je ušao u oblake. Zadržao sam prethodni pravac leta, ponirao po instrumentima i razmišljao o nastaloj situaciji. Cilj se nije video. Tribina na kojoj je bio francuski ministar odbrane Mišel Debre, komandant RV i PVO i ostali gosti, bila je udaljena od cilja 1.800 m u pravcu odakle smo dolazili, te je njihova bezbednost bila zastupljena. Smatrao sam da je bilo nemoguće u ovako kratkom vremenu poniranja toliko povećati ugao i stvoriti takav podbačaj da bi posmatrači bili ugroženi dejstvima raketa. Dalje od cilja, u pravcu leta prostirao se teren poligona koji je nenastanjen. Zaključio sam da se dejstvo može





*Pokazno dejstvo 239.lbae sa J-21, za delegaciju R. Nigerije na a. „Zadar”. Dejstva sa PLAB bočno od PSS*



*Sastav 239.lbae posle dejstva*

izvesti bezbedno, izdao komandu preko radija: „Slobodno dejstvo 1”, sačekao proračunatu visinu dejstva i pritisnuo na bojevo dugme. Šest bljesaka od mojih šest raketa začas je nestalo u oblacima, posle čega sam otpočeo sa manevrom vađenja iz napada, sve po instrumentima. Ovu radnju sam izvodio mehanički jer sam se sav pretvorio u uho čekajući glas VON. „Golub-1, prebačaj 20 metara”, zagrmio je njegov glas. Iako je ovolika greška u raketiranju nedozvoljiva, u ovakvim uslovima dejstva ona je značila više nego direktan pogodak. Pored toga, nakon dejstva bombama makete su bile potpuno uništene, tako da je dejstvo raketama imalo više svrhu stvaranja efekata. Pogodci ostalih pilota iz sastava grupe takođe su bili u granicama do 30 metara, a jedan

je direktno pogodio cilj. Još jednom se ponovila slika izlaska aviona iz oblaka. Posle zбора grupe video sam da se na dva aviona nalaze po šest raketa. Ti piloti nisu imali živaca da *na slepo* ispale rakete. Nisam im rekao ni reči prekora, jer su oni bili u pravu. Kasnije u razgovoru sa onima koji su prisustvovali dejstvu, saznali smo da je postignut izvanredan efekat, jer su bombe i rakete izletale praktično iz oblaka, niko ni jednog trenutka nije ugledao nijedan avion. Sam Mišel Debre je odao priznanje ovom dejstvu i izvođačima. Posle su nam rekli da je stekao utisak da smo u ovim dejstvima primenjivali neka nova tehnička nišanska sredstva za dejstva bez vizuelnog kontakta sa ciljem, ne sluteći da se radilo o klasičnom nišanjenju samo bez stalnog vizuelnog



*Sastav 239.lbae(š) nakon pokaznog dejstva za delegaciju RN, u sredini je Načelnik VVA i levo general S. Roglič. Piloti: Z. Jurjević, M. Cvijetić, M. Njegomir, B. Grozdanić, B. Stojanović, M. Maček, S. Janković, J. Brejc, S. Popović i K. Šubić*

kontakta sa objektom dejstva, što je već postojalo u našoj borbenoj obuci.

Na aerodromu „Zadar” 239.lbae(š) u istom sastavu izvela je pokazno dejstvo za vojnu vazduhoplovnu delegaciju Republike Nigerije radi prezentacije aviona domaće proizvodnje. Metna situacija je postavljena na travnatom delu bočno od piste uz dejstvo po istoj šemi manevra i sa istim ubojnim borbenim sredstvima. Dejstvo je bilo veoma uspešno, uz reči hvale i zadovoljstvo delegacije Nigerije.

*Zvonko Jurjević,  
tada major i komandir 239.lbae(š) ■*

### Školovanje učenika-pilota ARL (Libije) i RZ (Zambije)

Puk je školovao po dve klase učenika-pilota Arapske Republike Libije (ARL) i Republike Zambije (RZ) u periodu od skoro četiri godine. Za njih je bio sačinjen poseban program letačke obuke, koji je bio usaglašen sa obe strane, a uvažavao je i neke specifičnosti i zahteve. Osnovni zahtav je bio traženi izlazni kvalitet, pri čemu je nalet definisan okvirno i nije bio limitiran. Zadatak postavljen puku bio je njegova opšta preokupacija zbog činjenice da se po prvi put radilo o kompletnom školovanju pilota, od prvog sedanja u avion pa do borbene obuke noću. Zadatak je bio složen i delikatan, obiman i vrlo odgovoran.

Na školovanju je ukupno bilo 112 učenika-pilota, od čega 67 iz Arapske Republike Libije i 45 iz Republike Zambije. Klase su primane u određenim vremenskim intervalima, i obuka je završavana za dve godine vrlo intenzivne obuke. U čitavom periodu obuke mladih pilota iz nama prijateljskih zemalja, obuku i rad je karakterisa-



*Milivoje Bakić raportira Ambasadoru RZ 1972. u pratnji generala Lekića*

lo veliko pregalaštvo i radni entuzijazam sastava puka i 423.vb, uz veliko razumevanje i pomoć svih struktura iz okruženja i grada Titograda. Materijalni i ljudski resursi korišćeni su intezivno i krajnje racionalno. Školovanje je uspešno završilo ukupno 99 pilota, od čega 57 pilota iz ARL i 42 pilota iz RZ, što je prema svim pokazateljima rezultat daleko iznad svih proseka. Bezbednost je, takođe bila na visokom nivou.

Zbog odstupanja od zadatka i nediscipline letenja mladi pilot – NL potporučnik Ostrogonac Marko, u prvom letačkom danu 04. januara 1972. godine, izgubio je život sa učenikom pilotom Nahisijem iz 1. klase ARL, u brišućem letu avionom „Galeb”, u dolini reke Zete kod mesta Spuž. Na mestu gubitka dva mlada života podignuto je spomen obeležje. U pilotažnoj zoni figurnog letenja Petrovac na moru, zbog neuspešnog vađenja aviona „Galeb” iz figure kovit, uspešno su iskočili iz aviona poručnik Radisav Moric i pitomac Mabruk iz 1. klase ARL. Program letačke obuke sa 1. klasom ARL otpočeo je 12. avgusta 1971. godine, a bio je završen 26. decembra 1973. godine. Obuka je otpočeta sa 43 učenika-pilota, a završilo je uspešno 37 pilota, od čega 33 na dozvučnoj borbenoj avijaciji (DBA).



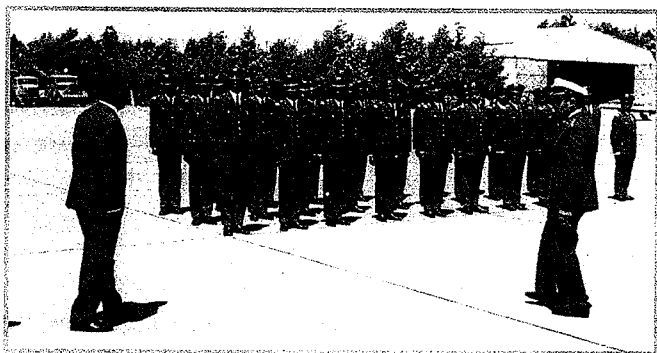
*Priprema pitomaca-pilota RZ za zadatak*

Obuka je izvođena u osnovnom, figurnom, grupnom, navigacijskom, instrumentalnom i noćnom letenju, uz GRB objekata na zemlji. Prosečan nalet po pilotu iznosio je 240 časova, dok je srednja ocena klase 7.85 (vrlo dobar).

PLO sa 2. klasom ARL proveden je u vremenu od 01. februara 1973. godine, a bio je završen 28. decembra 1974. godine, prema identičnom PLO koji se u praksi potvrdio u obuci sa 1. klasom ARL. Na obuku su bila primljena 24 učenika-pilota, a obuku je uspešno završilo 20 pilota. Ostvareni nalet i rezultati u osnovi su slični ostvarenjima 1. klase ARL. U međuvremenu, uporedo sa obukom 1. klase ARL, provodena je obuka sa 1. klasom RZ u noćnom letenju i borbenoj obuci noću, sa ukupno 15 učenika-pilota, koji su obuku svi uspešno završili. Uporedo sa obukom klasa ARL

provođen je PLO sa 2. klasom RZ. Na obuku je primljeno ukupno 30 učenika, od čega je uspešno završilo 27 pilota sa izlaznom osposobljenošću za borbena dejstva noću. U obuci sa pilotima IOS puk je ostvario nalet od 24.000 časova.

*Đuro Stupar* ■



*Ambasador RZ u obilasku stroja klase pitomaca-pilota u 172. lbap(š), u pratnji komandira 239.lbae(š) Đ. Stankovića*



*Sa pitomcima-pilotima R. Zambije na obuci u 172.lbap, u Titogradu maja 1972. g. sa NL poručnicima B. Grahovcem, S. Ovčaričekom F. Rizvanom i M. Ostojićem*



*Druženje sa pitomcima ARL i RZ, Soldatović, Stupar i Cvijetić*



*Svečano obeležavanje završetka školovanja klase pitomaca-pilota RZ. Komandant 172.lbap sa najboljim u klasi*



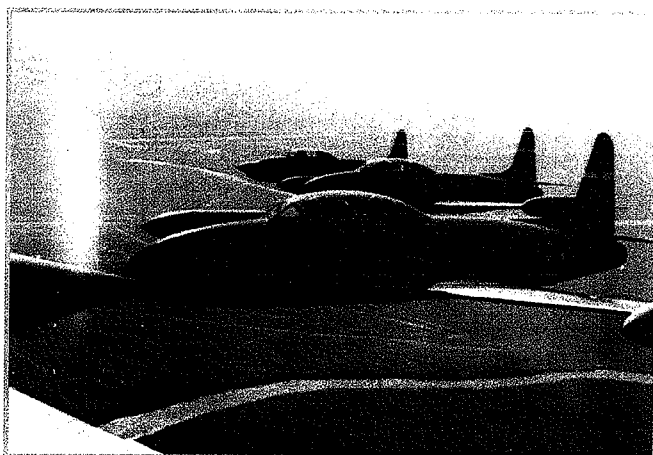
*Pitomci-piloti 2. kl. ARL ispred nastavne zgrade sa NL i zamenikom komandira 242.lbae M. Pavlovićem*



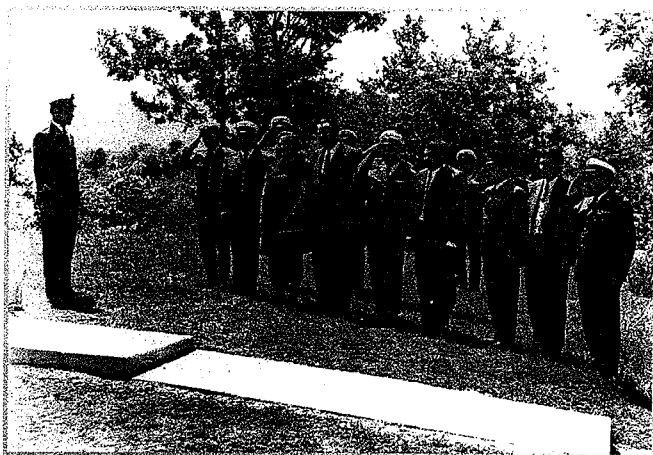
*Soldatović, Stupar i starešina 1. klase Libije Sadik*



*Stupar, Crnojević i Soldatović sa pitomcima 1. klase ARL*



*Odeljenje aviona TV-2 u letu iznad r. Morača (Podgorica)*



*Otvaranje spomen obeležja i odavanje pošte poginulom pitomcu-pilotu Nahisiju iz 1. kl. ARL, i NL potporučniku M. Ostrogoncu kod mesta Spuž (Crna Gora)*

### U leđnom kovitu sa libijskim pitomcem (Zvonko Jurjević)

U sastavu prve klase učenika-pilota ARL, Sadik je kao učenik bio specifičan. Po prirodi je bio „nervičk”, nestabilan i teško predvidiv. Sporo je usvajao PLO, i bio je najgori u klasi. Svašta mu je padalo na pamet. Tako je jednom prilikom došao kod mene na razgovor, rekao mi da ne želi da se vrati u Libiju, i tražio je politički azil, uz želju da ga primimo u sastav Jugoslovenskog RV i PVO. U podužem razgovoru objasnio sam mu da je to nemoguće, a da on više nikome tu želju ne spominje, dok ću ja zaboraviti ovaj razgovor. S obzirom da su svi libijski pitomci osim njega laširali (prvi put samostalno leteli), trebalo je da kao komandir eskadrile proverim njegove sposobnosti u letu, i da donesem odluku o njegovom daljem školovanju. Za proveru u planu je bio uobičajen zadatak, figurni let u pilotažnoj zoni sa nekoliko zalaza za sletanje. U pilotažnoj zoni Šavnik izvodili smo predviđeni program figurnog letenja. Tokom izvođenja petlje, u gornjem delu figure u leđnom položaju imao je skretanje u levu stranu. Skrenuo sam mu pažnju na tu pojavu i naredio da produži u još jednu vezanu petlju, kako bi uočio i ispravio grešku. Kako mu se i u narednoj petlji greška ponovila, rekao sam mu da malo „zategne” desnu nogu. Sadik nije reagovao, pa sam mu ponovo rekao da malo „gurne” desnu nogu. On je tada, u pravom smislu grubo gurnuo desnu nogu do kraja hoda nožne komande. Tog momenta smo bili u leđnom položaju i na minimalnoj brzini, tako da je sa potpunim otklonom nožne komande avion upao u klasičan leđni kovit. Preuzeo sam komande odmah, koje sam dotada ovlaš držao, i otpočeo sa vađenjem iz leđnog kovita. O leđnom kovitu sam sve znao – ali teoretski. U ovoj situaciji nisam imao praktičnog iskustva, jer mi se niti na jednom tipu aviona nije dogodilo da napravim tako grubu grešku pa da upadnem u leđni kovit. Avion se tumbao, a ja sam visio na gurtnama (sedišnim vezama). Teorija predviđa u ovom postupku naoko nelogične postupke: da se palica „navuče” na sebe do kraja, da bi se avion preveo u strmi kovit, pa tek nakon toga se pristupa vađenju aviona uobičajenim, normalnim postupkom. Sve sam ja to znao, ali teoretski.

Čak ni sada ne znam šta sam i kako sve radio. Znam samo da je to bilo dugotrajno tumbanje, da se avion okretno i propadao kroz vazduh, i znam da sam avion izvadio u horizontalni let nekih 500 metara iznad brdovitog terena. Odlučio sam da prekinemo dalji let i da se vratimo na aerodrom. U povratku sam radio stanicu prebacio na radni kanal AKL, gde je bila takva gužva da nisam mogao doći do reči. Uglavnom sam shvatio da je neko iskočio iz aviona, bio je to NL poručnik Radisav Moric i učenik-pilot Mabruk iz 1. klase ARL, da su im se padobranci otvorili, i

da su pali u more nekih 3 km od obale i mesta Petrovac na moru. More je bilo valovito, ali se prema njima uputio ribarski čamac, koji uspeva da ih nepovrađene izvadi iz mora i prebaci na obalu. Kada je čamac bio na putu ka luci Petrovac, uputio sam se na sletanje i pomislio šta li me još čeka u ovom letačkom danu?!

Naknadno je ustanovljeno da su Moric i Mabruk izvodili kovit iz kojeg nisu uspeli da izvade avion, pa su se katapultirali. Dodatni problem je bio što učenik Mabruk nije znao da pliva i to je stalno isticao. Pojas za spasavanje i Moric su mu pomogli da se ne udavi. Na kraju je i Sadik laširao, pa i završio školovanje, a ja se i dan danas sećam ovog letačkog dana sa više vanrednih događaja i prepunog psihičkim stresovima.

### Iskakanje iz kovita na avionu „Galeb”

Radisav Moric, poručnik-pilot 242.lbae(š) sa učenikom-pilotom Mabrukom iz 1. klase ARL, napustili su avion „Galeb” marta 1972. godine u zoni figurnog letenja Petrovac na moru. Zadatak je bio figurno letenje na avionu „Galeb” u pilotažnoj zoni, koji se završavao sa izvođenjem figure kovit. Rad u pilotažnoj zoni odvijao se prema programu bez nekih poteškoća. Međutim, kod izvođenja figure kovit, kojom se završava rad u zoni, javio se problem u fazi vađenja. U figuri kovit avion se pod strmim uglom brzo okreće oko uzdužne ose, uz tzv. zabacivanje kod prelaska u novi okret. Nakon punog okreta učenik je normalno pristupio vađenju davanjem palice napred i pune nožne komande, suprotne pravcu okretanja. Međutim, avion nastavlja sa drugim, zatim i trećim okretom. Nastavnik letenja Moric proverava položaj komandi i pokušava sa vađenjem, ali Galeb dobija na ubrzanju i naglo gubi visinu. Moric je javio AKL iskakanje, a učeniku Mabruku naređuje da iskače. Nakon odbacivanja kabine iskočio je prvo učenik, a zatim i NL Moric. Iskakanje upotrebom izbacivog sedišta je bilo uspešno. Padaju u uzburkano more oko 3 km od obale i održavaju se na vodi uz pomoć pojasa za spasavanje, koji je bio sastavni deo letačke opreme. Mabruk je bio neplivač i to je stalno isticao. Do pristizanja čamca pomaže mu i hrabri ga da izdrži, poručnik Moric. Ubrzo je stigao u pomoć ribarski čamac, koji je posadu izvadio iz mora i prebacio na obalu. Radisav Moric je pilot iz 19. klase VVA i bio je već nastavnik letenja sa dvogodišnjim iskustvom u 242.lbae(š). Bio je živahne i vesele prirode, veoma druželjubiv, odličan sportista, posebno se isticao u malom fudbalu.

Na putu od Petrovca do Titograda zaustavljaju se u romantičnom Virpazaru, podno planine Rumije na Skadarskom jezeru. Moric sreće dvoje romske dece, uvodi ih

u prodavnicu, kupuje im novu odeću i obuću, i naravno sve to plaća. Zašto? Rekao je da se jednostavno setio da su njegova deca mogla da ostanu bez oca. Na žalost, nakon skoro dve decenije, 1992. godine zadesila ga je zla sudbina, izgubio je život u avionu u rejonu Bosanskog Broda. Iza njega ostala je supruga i dvoje dece.

### Danak brišućem letu

U prvom letačkom danu 1972. godine, 04. januara u prepodnevnom vremenu, živote su izgubili Marko Ostrogonac potporučnik-pilot i NL 239.lbae(š), i učenik-pilot Nahisi iz 1. klase ARL u dolini reke Zete, južno od mesta Spuž u Crnoj Gori. Radilo se o klasičnom pilotskom porivu prelaska u brišuću let na ekstremno maloj visini, odstupanjem od zadane visine u povratku sa zadatka avionom „Galeb”. Brišuću let nije samo veliki, već najveći pilotski poriv, kome su izrazito skloni mladi i još „neživljeni” piloti, pri tome i nedovoljno osposobljeni da u „krađi” uvek prođu bezbedno. Marko Ostrogonac je pilot iz 21. klase VVA, iz velike grupe pilota koji su bili na borbenoj obuci u 172.lbae(š) 1970/1971. godine. Nakon završetka borbene obuke, Marko je bio u grupi od 10 pilota, sa kojima je kurs GCV prekinut na polovini da bi otpočeo kurs nastavnika letenja. Ovakav preokret je usledio zbog prestojećeg zadatka puka, jer su svi dobili raspored u 172.lbae(š). Radilo se o pilotu iz generacije koja je postala i bila nosilac letačke obuke mladih pilota iz prijateljske ARL i RZ. Bio je to veliki udarac za jedinicu u punom zamahu obuke i naše RV i PVO. Izgubljena su dva mlada života: Marka, pilota – NL obučenog i spremnog za čitav pilotski radni i životni vek, i učenika-pilota Nahisija iz prijateljske Libije, koji je prešao Sredozemlje i bio na samom početku obuke za pilota. Na mestu njihove pogibije kod mesta Spuž podignuto je spomen obeležje na ova dva mlada života.

*Duro Stupar ■*

### Jedna prekomanda

Nakon naše molbe, u martu 1972. godine moj klasić Mi-odrag Filipović i ja smo dobili prekomandu iz Zadra u Titograd. Neprimereno našem činu i godinama, priređen nam je veliki ispraćaj. Uz prijateljske dobre želje za budućnost bilo je i zabrinutih komentara o mestu gde idemo, uključujući i ovakav: „Tamo je toliko divlji narod, da čak i žene ubijaju muškarce”. U prekomandu nas vozi klasić, sada nažalost pokojni Milan Stefanović, svojim Pežoom-404, i to preko Plitvica, Vinkovaca, Novog Sada, Beograda i Čačka, pa sve do Titograda. Tipično potporučnički, nema šta. Kada

uđosmo na aerodrom „Titograd”, sa kapije nas uputiše u jednu od pukovskih zgrada. Oko zgrade nema žive duše. Uđosmo u zgradu i imamo šta videti. Jedna grdosija od čoveka u činu podoficira uhvatio za prsa vojnika i njime otresa zid uz reči: „Bitango jedna, daću ti ja tvoje zlatne rukavice ako li mi ikada pipneš ijednog vojnika”. Onaj nesrećni vojnik pokušava pesnicama da zakači onu grdosiju, ali mu ruke bile prekratke.

Nas dvojica izađosmo napolje. Odoše nam đavolu svi pedagoški principi. Zaključismo da smo ušli u pogrešnu zgradu pa uđosmo u sledeću. Nigde žive duše. Usput još čujemo vojnu muziku uz posmrtni marš. Slutimo o pilotskoj pogibiji. Sretosmo jednog vojnika i upitismo ga gde su starešine, na šta nam on odgovori: „Tamo su na stajanci ispraćaju onog kapetana”.

„Koga kapetana”, upitismo. „Onog što ga je ubila žena”, odgovori vojnik. Nas dvojica se zgedasmo, a Fića (ili Firga kako smo ga zvali iz milošte), tipično obrenovački doda kratku ocenu: „J...ga”. Prođoše nam kroz glavu svi saveti koje na ispraćaju dobismo. Da bih utešio njega, ja procedih: „Baš tebe briga, ti si oženjen”.



*Komandant Đ. Stupar uručuje odlikovanje načelniku foto sekcije zastavniku G. Pejanoviću*

A šta je prava istina? U jedinici je služio vojni rok jedan poznati jugoslovenski bokser sa više zlatnih medalja u svojoj kategoriji. Bio je sklon siledžijskom ponašanju, pa je tukao vojnike podoficira Gojka Pejanovića. Iako vojnici nisu to smeli prijaviti plašeći se odmazde, Gojko je to saznao pa ga je podvrgnuo „vaspitnim merama”, izvan očiju drugih. Trinaest godina kasnije, sa dužnosti komandanta puka Gojka sam ispratio u penziju. Svi smo ga znali kao ljudsku dobrotu i najnežniju ljudsku dušu. Pričao nam je kasnije da ga je na ono delo naterala velika muka u odbrani svojih vojnika od kabadahijskog ponašanja jedne poznate ličnosti. Saznali smo i istinu o kapetanovoj smrti.

Obećao ženidbu jednoj devojci, zakazana svadba, a onda ju je prevario. Iz njegovog službenog pištolja u njegovom stanu ona je uradila ono drastično. Brzo zaključivanje i nije ono najbolje. U to smo se uverili i Fića i ja. U Titogradu smo doživeli najveća i najdraža prijateljstva. I niti jednu neprijatnost. U Titogradu ostadosmo sve do dana kada smo, po potrebi službe, morali otići u sledeću prekomandu.

*Blagoje Grahovac,  
tada potporučnik-pilot i NL 239.lbae(š), 172.lbap(š) ■*



*B. Grahovac i B. Stojanović nakon 37 godina*

#### Vrednosti 172.lbap(š): borbena obuka i briga o ljudima

Ako bi tragali za nekim trajnije utemeljenim postulatima koji su predstavljali imidž puka u vremenu od 1971–1974. godine, to bi bili sledeći:

Prvo, visoko zalaganje letaćkog, vazduhoplovno-tehničkog sastava i komandne strukture. To angažovanje i nesvakidašnje odricanje moglo bi se predstaviti brojkama časova naleta, brojem remontovanih aviona, upotrebljenih ubojnih sredstava, trajanja radnog dana u časovima, vidnom ili noćnom delu dana. Ti kvantiteti, po dijalektičkim zakonima, prerastali su u kvalitete koji su trajali.

Drugo, preciznost pri gađanju, raketiranju i bombardovanju na taktičkim poligonima.

Treće, briga za ljude, dobri međusobni odnosi i visok moral.

Četvrto, najuspešnija godina bila je 1973. godina, koja je ujedno bila najopterećenija: završetak obuke prve klase libijskih pilota, kao i kontrola i ocenjivanje puka od strane Glavne inspekcije narodne odbrane (GINO). U toj godini postignuti su vrhunski rezultati rada, kao što je visoka ocena b/g od strane GINO. Ta godina je bila i godina kada se u puku nisu dešavali udesi ni katastrofe. U toj godini na istaknutim dužnostima bili su:

- Čedo Kovačević, komandant puka
- Đuro Stupar, načelnik štaba puka
- Ivan Mikloučić, pomoćnik za letačke poslove
- Žarko Tica, pomoćnik za VTSl
- Branko Čalasan, pomoćnik za MPV
- Đorđe Stanković, komandir 239.lbae(š)
- Miloš Krndija, zamenik komandira
- Milivoje Bakić, komandir 242.lbae(š)
- Dragoslav Tomić, zamenik komandira



*Đ. Stanković u kabini aviona, dugogodišnji komandir 239.lbae i jedan od veterana puka*

Glavna snaga letачkog sastava bili su potporučnici-piloti NL, koji su VVA završili avgusta 1970. godine kao pripadnici 21. klase VVA. Ističući rezultate koje je 172.lbap(š) postigao u periodu 1971–1974. godine potpuno sam svestan da je seme iz kojeg su nicali vredni plodovi bilo ranije zasejano, te da biljke iznikle iz tog semena nisu bile jednogodišnje, već one koje će dugo rasti i cvetati u okrilju 172.lbap(š). Verovati je da je ta biljka bila detelina, među čijim stabljikama je bilo i onih dragocenih, sa četiri lista. Već je istaknuto da je borbena obuka letачkog sastava u svim uslovima, uz primenu raspoloživih ubojnih sredstava, bio veoma važan zadatak, tim pre što je planom GINO 172.lbap(š) bio predviđen za kontrolu u 1973. godini. Ovo je objektivno za sastav puka bilo važnije od obuke pitomaca. Međutim, morao se izvršiti i jedan i drugi zadatak, pa se radilo paralelno i dodatnim naporom. Znali smo da će nastavnici i komandiri kroz obuku pitomaca biti u visokoj letачkoj trenaži u svim razdelima obuke, pa i u dejstvima po ciljevima na zmlji. Ipak, bilo je potrebno da kroz metodski nalet izvršimo i deo individualnog naleta za dejstva na poligonu uz primenu složenih manevara. To je stalno praktikovano. To je bio oslonac, a računali smo na oko 15–20 dana za neposrednu pripremu. Čvrsto smo bili rešili da do GINO puk bude osposobljen za sasređena dejstva uz primenu VSM.

Zašto složenih vertikalnih manevara? Zbog dekoncentracije vatre neposredne PVO objekata i lakšeg pronalaženja objekata dejstva. Ovim manevrom stvorena je mogućnost da pojedinačni avion, manja ili veća grupa pređe u napad, u bilo kom položaju da se nađe u odnosu na objekat u mo-



*Komandant puka Č. Kovačević vrši smotru jedinice uoči dolaska GINO 1973.*

mentu uočavanja istog: ispred, bočno ili u samom momentu preleta, primenjujući polu-petlju, imelman ispod horizonta, kosu petlju, preturanje i druge oblike i kombinacije manevara napada. Druge jedinice borbene avijacije su izbegavale ovaj način dejstva pred GINO plašeći se slabijih rezultata dejstva. Mi smo naprotiv žudeli za tako nečim, pa smo pred GINO 1973. godine primenili navedeni način (VSM). Nakon dejstva prva informacija koja je stigla od GINO bila je da su rezultati gađanja, raketiranja i bombardovanja najmanje vrlo dobri i da je glavni inspektor (general Radoslav Jović) bio oduševljen manevrom napada eskadrila. To je ujedno bio najvažniji elemenat, pa je ukupna b/g 172.bap(š) za 1973. godinu ocenjena sa veoma visokom ocenom.

To je bilo skoro pre trideset godina. Da li su sećanja dovoljno pouzdana? Naravno, kad god je moguće sećanja treba potkrepiti odgovarajućim dokumentom. Dostupan mi je bio list „Front” od 19. aprila 1974. godine. Pročitao sam i citiram: „Za borbenu osposobljenost u protekloj godini glavna inspekcija JNA dala je njegovoj jedinici najveću moguću ocenu – odličnu. Dakako, nije teško pretpostaviti da je za tako visoku ocenu zaslužan i sam pukovnik Čedomir Kovačević, dobitnik nagrade 22 decembar, koja je po prvi put u našoj armiji dodeljena za uspešno komandovanje i rukovođenje jedinicom.” Ako je ova ocena u „Frontu” tačna ili bar približno tačna, smatram da je zaslužila da uđe u anale jedinice, pa iako je pre toga ili posle toga bilo sličnih ili većih ocena (ako bi se zavirilo u arhiv GINO dilema bi bila rešena).

Nije 172.lbap(š) samo leteo, obučavao sebe i druge. Bilo je u ovoj jedinici dosta svetlih primera u oblasti koja se uobičajeno zove briga za ljude, solidarnost i jačanje morala, bez čega bi se teško ostvarili rezultati u drugim elementima borbene gotovosti. Poučan je primer zastavnika Đura Perunovića. Uvek primeran i uzoran starešina.



*Komandant RV i PVO general M. Simović u obilasku puka za dan jedinice, u društvu: B. Grahovac, Đ. Stanković i B. Komljen, komandant 423.vb*

Međutim, tokom 1971. godine često se opija, kasni na posao, daje slabe rezultate rada, prisutni su problemi. Nema kuda, već na razgovor kod komandanta. Pripremio sam se, pročitao sve njegove službene ocene, razgovarao sa njegovim starešinama. Počeo sam razgovor rečima: „Primerni ste bili 20 godina. Šta se sada dešava? Molim da mi bez ustezanja iskreno kažete sve, samo tako će razgovor biti koristan”. Snebivajući se, rekao je da već nekoliko meseci oseća jake glavobolje, koje postaju neizdržive. Poslali smo ga na pregled na VMA. Vratio se sa dijagnozom: tumor na mozgu. Dobrovoljnim priložima celokupnog aktivnog sastava puka odlazi na operaciju u Moskvu. Komanda RV i PVO je obezbedila besplatan prevoz. Operacija je bila uspešna, na radost porodice i svih pripadnika puka. Uspešno je radio do penzionisanja. Kada je bilo potrebno, slično smo postupali i kada su bila u pitanju deca ili su-pruge srešćina.



*Deo starešina komande puka na izletu. Sede: B. Čalasan, T. Pejčić, Đ. Stanković, Z. Jurjević, Ž. Tica i I. Mikloučić*



*Gađanje iz PN: Pejanović i Stanković*

Upečatljiv je takođe primer Radisava Morica. Nastavnik letenja i pitomac u zoni Petrovac na moru, kod izvođenja kovita nisu uspeali da izvade avion iz istog. Napuštaju avion padobranom. Skače pitomac, pa nastavnik. Spasavanje uspešno. U povratku zastaju u mestu Virpazar. Moric sreće dvoje romske dece, uvodi ih u radnju, kupuje im novu odeću i obuću, i sve to plaća. Zašto? Jednostavno setio se da su njegova deca mogla da ostanu bez oca. Zaista, bilo je mnogo primera da su se ljudi vezali za jedinicu i davali sve od sebe za njene rezultate.

*Autor je članak kao svoja sećanja na jedinicu napisao decembra 2004. godine. Umro je 2008. godine i sahranjen je u Beogradu.*

*Čedomir Kovačević,  
general-potpukovnik u penziji. ■*



*Poseta članova porodice a. „Golubovci” povodom Dana RV i PVO, P. Maksimović, Đ. Stupar i Subotić*





Primopredaja dužnosti Komandanta 172.lbap(š): Z. Jurjević prima dužnost od Č. Kovačevića 31. 08. 1974.



Na izletu, s leva četvrti Č. Kovačević, Komandant 172.lbap, zagrljeni Bakić i N. Rolović

### Slučaj lekara-pilota Vladete Pepića

Zbog potreba praćenja dnevnog zdravstvenog stanja pilota svaka letaćka jedinica je imala u svom formacijskom sastavu specijalistu vazduhoplovne medicine. Većina ovih lekara su nakon prakse u jedinicama odlazili na specijalizaciju i završavali kao doktori sa zvanjima u Vazduhoplovno-medicinskom institutu (VMI) u Zemunu. Između više lekara koji su se nalazili na dužnosti u 172.lbap(š), osvrnuo bih se na poručnika dr Vladetu Pepića, zbog brojnih specifičnosti po kojima se razlikovao od ostalih pukovskih lekara.

Pepić dr Vladeta je kao mlad lekar, po završetku specijalizacije raspoređen u 172.lbap u garnizonu Zemunik. Kao čovek vesele prirode koji je voleo društvo, a i dobru kapljicu, bio je vrlo komunikativan i veoma brzo se uklopio u pilotsku sredinu. Stekao je pilotsko poverenje i bio je omiljen među pilotima. Kada je puk prebazirao na aerodrom „Titograd“, došao je sa jedinicom i nastavio sa lekar-

skom praksom, vazduhoplovno-medicinskog obezbeđenja pilota. Kako je bio mlad i zdrav sa dosta avanturističkog duha, izrazio je želju da postane pilot kako bi bolje obavljao svoj specijalistički posao i bolje sagledao okolnosti u kojima piloti rade. Kada je uspešno prošao vazduhoplovnu lekarsku komisiju za letače (VLKL), omogućeno mu je da pređe na letaćku obuku. Letaćku obuku je provodio u 172.lbap(š) po programu obuke pitomaca-pilota, i taj program je uspešno savladivao. Imao je smisla za letenje. Uspešno je završio osnovno, figurno i grupno letenje. Potom je završio program navigacijskog letenja, kao i obuku u GRB zemaljskih ciljva, a na kraju i GCV. Posle je završio i kurs nastavnika letenja i gotovo postao pravi pilot – NL, sposoban za kontrolu pitomaca u letu. Međutim, i pored uspešnog savladivanja elemenata leta, uvek mu je nešto nedostajalo kao pilotu u kojeg se može imati poverenje. Bio je neskroman kao pilot. Mislio je da može izvesti sve u vazduhu kao i profesionalni pilot, pa čak i bolje od njih jer je on doktor-pilot. Posleletnu analizu i kritiku njegovog leta je delimično prihvatao, te se nikada nije znalo šta će u vazduhu uraditi.

Tako je u svom prvom samostalnom letu izvan školskog kruga otišao u rejon Budve, i u brišućem letu uveseljivao turiste, a da pri tome nije primetio da nije uvukao stajni trap. Pri jednom kontrolnom letu u pilotažnoj zoni dao je kritiku NL ispitivaču, kako on to dobro radi kao da je sam u funkciji NL, a ne učenika. Jednom, pri izvođenju borbenih prestrojenja iznad aerodroma, kao četvrti pratilac je stalno zaostajao. Kada sam ga sa zemlje opomenuo, rekao je da ima pun gas, ali nikako da dođe na svoje mesto. Rekao sam mu: „Uvuci vazdušne kočnice pa ćeš stići“, jer je imao stalno izvučene vazdušne kočnice.



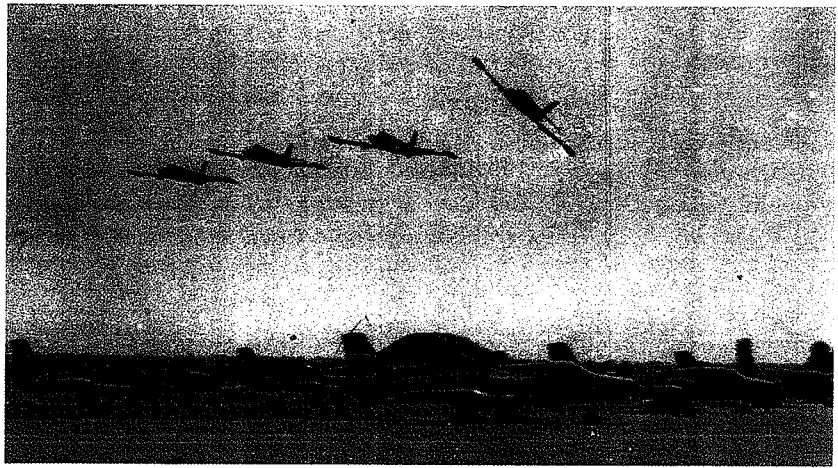
Izvršna priprema za letenje sa slušaocima kursa komandira ao. U prvom redu: Đ. Stanković, B. Stojanović, M. Krndija i dr V. Pepić

Jednom prilikom je privatnim poslom otišao u Beograd, bez odobrenja. Toga dana se desio udes u kojem su izgubili živote i NL i pitomac. Kada se uveče vratio avionom JAT i čuo šta se desilo, izjavio je: „Kako su smeli da lete kada ja nisam prisutan”. Pošto se kao pilot nikako nije mogao postaviti tamo gde mu je mesto, upućen je na VLKL koja mu je stalno zabranila letenje. Teško se mirio sa ovom činjenicom, pa je i lekarske dužnosti počeo da zanemaruje. Posle svega je prekomandovan za lekara u raketnu brigadu u Beograd. Stalno je nastojao da mu se vrati odobrenje za letenje, ali bez uspeha. Ubrzo je u pripitom stanju automobilom pregazio pešaka, te je osuđen na četiri godine zatvora. Zbog psihičke depresije u zatvoru, privremeno je pušten na slobodu. Za to vreme, opet u pripitom stanju pao je sa svoga splava u reku Savu i udavio se. Pronađen je nakon više dana.

Dr Vladeta Pepić je karakterističan primer toga da ko god ne završi pilotsku obuku kroz redovno školovanje uvek ima neki nedostatak kao pilot, bez obzira na obrazovanje i inteligenciju. Bilo je više pokušaja u RV i PVO da pojedinci ili manje grupe završe letačku obuku po nekom skraćenom programu. Niti jedan od takvih nije kao pilot daleko dogurao, a mnogi su izgubili i živote. Dr Pepić je karakterističan slučaj gde dobar lekar, koji živi među pilotima u uslovima koje drugi nisu imali, i pored jarke želje nije uspeo kao pilot. Iako dobar letački doktor, kao pilot je uvek imao neki nedostatak. Pilot se može postati samo redovnim višegodišnjim školovanjem, te što pilot ne može biti pomoćno zanimanje. Odstupanje od ovog skupo se plaća, često i životima.

*Zvonko Jurjević,  
tada komandir 239.lbae(š) ■*

**CENTAR  
ZA BORBENU  
OBUKU  
PITOMACA-PILOTA,  
1974–1980.**







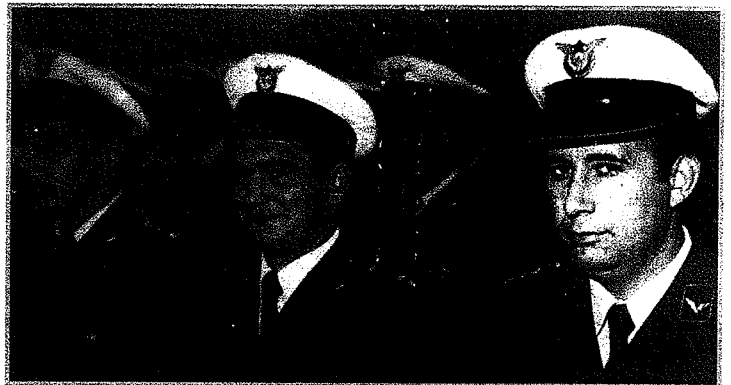
vo je period u kome se puk vratio svojoj osnovnoj nameni centra za borbenu obuku pitomaca-pilota VVA. U prelaznom periodu VVA, u sistemu četvorogodišnjeg školovanja, puk je imao oficire-pilote u statusu slušalaca na borbenoj obuci, prema NPP četvrte godine školovanja pitomaca-pilota VVA. Radilo se o 24, 25, 26. i 27. klasi VVA. Tek sa 28. klasom zatvoren je predviđeni ciklus u nastavnoj 1978/1979. godini, čime je bio zaokružen novi sistem školovanja pilota. Vazduhoplovna vojna akademija je postala savremena naučno-nastavna ustanova visokog ranga, sa teornim i sa četiri centra za letačku obuku (Zadar, Pula, Mostar i Titograd). 172.lbap(š) je izrastao u moćan CBO, sa razvijenom MBO, prepoznatljivom tradicijom, osposobljenim i iskusnim kadrom koji je našoj borbenoj avijaciji u kontinuitetu davao generacije borbeno osposobljenih pilota. U vremenu renoviranja matičnog a. „Golubovci” (presvlačenje PSS i SV), puk je bio privremeno predisluciran na tri meseca na a. „Ortiješ” (Mostar), za koje vreme je sa 26. klasom slušalaca-pilota proveo kurs GCV na poligonu „Mljet”. Stalno je održavao visok nivo obučenosti i uvežbanosti i stanja b/g, provodio intezivno taktičko osposobljavanje puka i učestvovao na svim ZTV i proverama vatrene efikasnosti (TVBG) u organizaciji vazduhoplovnih korpusa. U ovom periodu na čelu puka bila su dvojica komandanata, Zvonko Jurjević i Đuro Stupar.

#### Sistem letačke obuke u VVA

Školovanje pitomaca-pilota u VVA trajalo je tri godine i shodno tome je i bilo organizovano. Posle brojnih izmena i predislukacija u novijoj istoriji i nakon uvođenja mlaznih aviona, bila je organizovana tako da je u Zadru

(a. „Zemunik”) bila uprava VVA, Centar za teornu obuku i Centar za osnovnu letačku obuku u 105. školskom puku. U Puli je postojao Centar za instrumentalno i noćno letenje u 185.lbap(š) i time se završavala obuka pitomaca-pilota, nakon čega su sticali zvanje pilota. Piloti su zatim bili raspoređivani u jedinice naše borbene avijacije, koje su sada bile u obavezi da ih što pre borbeno osposobe za predviđenu ulogu i zadatke. One su to činile kako su znale i umele. Bez obzira što je to rađeno prema određenom programu, jedno je sigurno, radilo se o više kriterijuma. Daljim usavršavanjem školskog sistema u RV i PVO, 1968. godine je doneta odluka o daljoj modernizaciji sistema školovanja pitomaca-pilota u VVA, prelaskom sa tri na četiri godine trajanja.

U vezi s tim je i preformiran i predisluciran 172.lbap(š) na a. „Titograd”. Zbog novonastalih potreba privremeno je postao Centar za obuku pilota IOS, čime je bio preokupiran skoro četiri godine. Tek formiranjem posebnog Centra za obuku pilota stranih oružanih snaga (COPSOS), puk



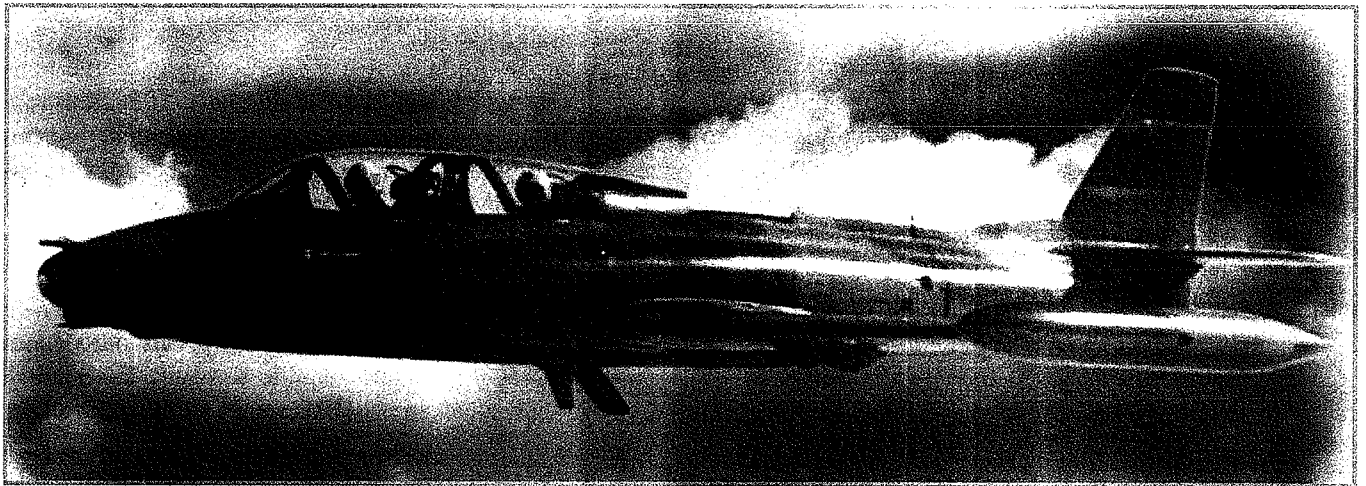
Svečani stroj, piloti: M. Burjan, P. Stakić i T. Tasić



*Prijem aviona dvoseda „Jastreb” NJ-21, maja 1976, na stepenicama Đ. Stupar*



*Nakon izvršenog zadatka komandir 239.lbae(š) izlazi iz kabine, na jednoj od VPBG puka. Na zemlji: M. Samac i J. Borkovački, komandir VTC*



*N-60 „Galeb” i  
J-21 „Jastreb” u letu*



se vratio svojoj osnovnoj nameni, borbenoj-letačkoj obuci pitomaca-pilota na četvrtoj, završnoj godini školovanja u VVA. Program letačke obuke na četvrtoj godini realizovan je u celosti u 172.lbap(š) kao centru za BO, na avionima „Jastreb” i dvosedima „Galeb”. Novim sistemom školovanja pilota letačka obuka je provedena u četiri centra (Zadar, Pula, Mostar i Titograd). Bio je to razvijen i savremeno koncipiran sistem obuke pilota, koji je u sve većoj meri privlačio pažnju stranih armija. Jezgro kadra novo formiranog COPSOS na a. „Mostar”, činio je kadar iz 172.lbap(š), čiji je prvi komandant postao Miloje Pavlović, bivši komandir 242.lbae(š) u 172.lbap(š).

#### Program letačke obuke završne godine školovanja (četvrte)

Program letačke obuke, završne četvrte godine školovanja pitomaca pilota u VVA, imao je razdele obuke i vežbe, kojima se na postupan način dolazilo do tražene izlazne osposobljenosti pilota. Ona je podrazumevala takav stepen borbene i taktičke osposobljenosti svim raspoloživim borbenim ubojnim sredstvima po objektima na zemlji i u vazduhu, sa tretmanom osposobljenosti za b/d u skladu sa planovima upotrebe jedinica borbene avijacije u koje su raspoređivani. Borbeno osposobljavanje je otpočinjalo i u dobroj meri građeno na školskom poligonu i to kroz fiktivna dejstva, radi usvajanja manevra napada, bezbednosti izvođenja i preciznosti nišanjenja. Obuka je vršena u sastavu odeljenja (4 aviona), prvo na dvosedima, tzv. duploj komandini sa NL, zatim se prelazilo na jednoseda. Prelazak na jednoseda je podrazumevao mesta prvog i četvrtog pratioca u sastavu odeljenja, dok su vođa odeljenja i para bili na duploj komandi. Na metodskom putu pitomci-piloti koji su brže usvajali nove elemente i savladavali vežbe, brže su zauzimali pozicije prvog i četvrtog pratioca. Nakon ovladavanja manevrom napada kroz fiktivna dejstva, prelazilo se na dejstva školskim ubojnim sredstvima, prema metodskom putu prvo na dvosedu zatim na jednosedu „Jastrebu”. Radilo se o cementnim bombama (CAB-50 kg) i nevođenim raketama malog kalibra (SKAR-5), čiji su efekti dejstva imali funkciju da se ustanovi padna tačka i da se pilot privikava na efekat eksplozije i baruta. Kroz razdeo GRB sledilo je borbeno-taktičko osposobljavanje na taktičkom delu poligona. Suština vežbi osposobljavanja svodila se na primenu različitih manevara napada iz različitih pravaca uz prilaz objektima dejstva u brišućem letu (ispod 100 m), iskanjanje na visinu uvođenja i obradu objekta iz dva napada, bombama i raketama. Na kraju obuke svaki pitomac imao je određeni broj dejstava sa VUS. To su bile bombe FAB i PRAB-50, NRZ-127 mm (HVAR-5 inči) i PLAB-150 kg.

Mete na taktičkom delu ŠTP Tuzi bile su makete napravljene od drveta i presvučene jutom ili rashodovana borbena i transportna sredstva (tenkovi, avioni, autobusi, kamioni...).

Blizina ŠTP „Tuzi” (4 km) pozitivno je uticala na borbenu obuku iz više razloga: vremenski kraći letovi, vidljivost manevra napada sa aerodroma, čuju se eksplozije VUS, razvijala se motivacija i takmičarski duh, jer su dejstva bila u dobroj meri izložena pogledima i u vidokrugu sa aerodroma. Do uvođenja elektronskih sredstava – registratora leta vizuelno određivanje padnih tačaka VUS i brojanje pogodaka mitraljeskih zrna, usporavalo je tok obuke, time i efikasnost dejstva. Uvođenjem dve mete sa elektronskim brojačem pogodaka izbegnut je dotada veliki broj meta za gađanje, koje su često predstavljale problem pronalaska svoje mete, pa je bilo pucnjave u tuđu metu. Osim toga one su povećavale efikasnost gađanja, uz mogućnosti korekcije dejstva u letu.

Posle obuke na taktičkom delu ŠTP, pitomci su obučavani u dejstvima na pokretnom-taktičkom poligonu (PTP), koja su vršena korišćenjem kino foto mitraljeza (KFM) radi provere preciznosti dejstva. Dejstva su izvođena u sastavu odeljenja na širem prostoru Crne Gore i Hercegovine. Metna situacija je postavljena nakon dolaska na izabrani teren vaduhoplovnog oficira za navođenje (VON), koji je bio rukovodilac dejstva. Mete su predstavljale gumene makete borbenih sredstava, koje su nakon borbenog rasporeda naduvavanjem dovođene u prirodnu veličinu. PTP je kod svakog izlaska na teren bio na drugoj lokaciji, radi osposobljavanja u pronalaženju PTP sistemom pretraživanja. U ovom periodu, najčešće je u ulozi VON bio, tada referent u organu za letačke poslove Aleksandar Veles, koji je tim povodom pored nadimka „Pišta” dobio nadimak „Duvač tenkova”. Umro je 2005. godine,



*Delegacija Bangladeša u poseti puku, pri razmatranju PLO, J. Breje, K. Šubić i Z. Jurjević, sa kacigom M. Bakić*

ostavivši suprugu Milenu, sina i ćerku. Dejstvima po PTP bio je zaokružen proces borbenog osposobljavanja za dejstva po ciljevima na zemlji.

Završni deo BO pitomaca-pilota u centru sastojao se u razdelu gađanja ciljeva u vazduhu (GCV). Presretanja su vršena uz pomoć navođenja sa stanice vazdušnog osmatranja javljanja i navođenja (VOJIN). Ciljeve je predstavljao avion u letu, a presretači su u sastavu para, vršili presretanje dolaskom u vizuelni kontakt uz upotrebu KFM. Završna faza ove obuke je bilo gađanje vučene mete (GVM). Ono je izvođeno na moru oko 10 km od obale, na ruti Bar –Prevlaka (Herceg Novi) i nazad. Avion „Galeb” u ulozi remorkera, tegljača mete, je na sajli dugačkoj 300 metara vukao plastificiranu metu tipa „Zastava”. U svakom letu remorkera u jednom pravcu, par dejstvjućih aviona mogao je izvesti oko 10 napada, dok su na jedan remorker mogla dejstvovati tri para aviona. Strelci su nosili 40 metaka po mitraljezu, sa municijom koja je imala ofarbane vrhove zrna posebnom bojom, zbog brojanja pogodaka nakon odbacivanja vučene mete na travnati deo, bočno od piste. Veće preticanje i duži rafali ponekad su dovodili do pogađanja sajle za vuču mete, koja se otkidala i padala u more, čime se dejstva strelaca nisu mogla oceniti. Zbog mogućnosti otkidanja i težnje strelca da u zadnjem napadu ispuca svu municiju, RD u remorkeru nije naglašavao početak zadnjeg napada, već da je to bio zadnji napad. Završetkom kursa GVM pitomci su u potpunosti borbeno osposobljeni za odlazak u operativne jedinice.

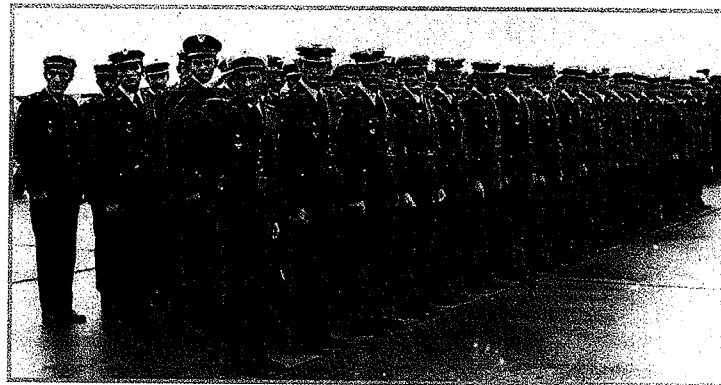


*Nakon pokaznog bojevog dejstva eskadrile „Jastrebova” za delegaciju Bangladeša na ŠTP „Tuzi”, kada je od 12 objekata uništeno 9, a 3 oštećena. U sredini je K. Mićović, Načelnik avijacije u KRV i PVO, do njega M. Bakić, komandir 242.lbae sa pilotima, s leva: Masić, Stefanović, Bogdanović, Rizvan, Ostojić, Grahovac, Mile Filipović; čuče: Miodrag Filipović, Ovčariček, Moric i Kozina*

172.lbap(š) kao centar za borbenu obuku bio je veliki potrošač VUS, jer je trošio više nego ostatak jedinica borbene avijacije. Sve je to moralo da dođe i prođe preko vrednih ruku tehničkog sastava, tehničara i vojnika, posebno oružara puka i 423.vb.

#### Obuka slušalaca oficira-pilota 24-27. klase VVA

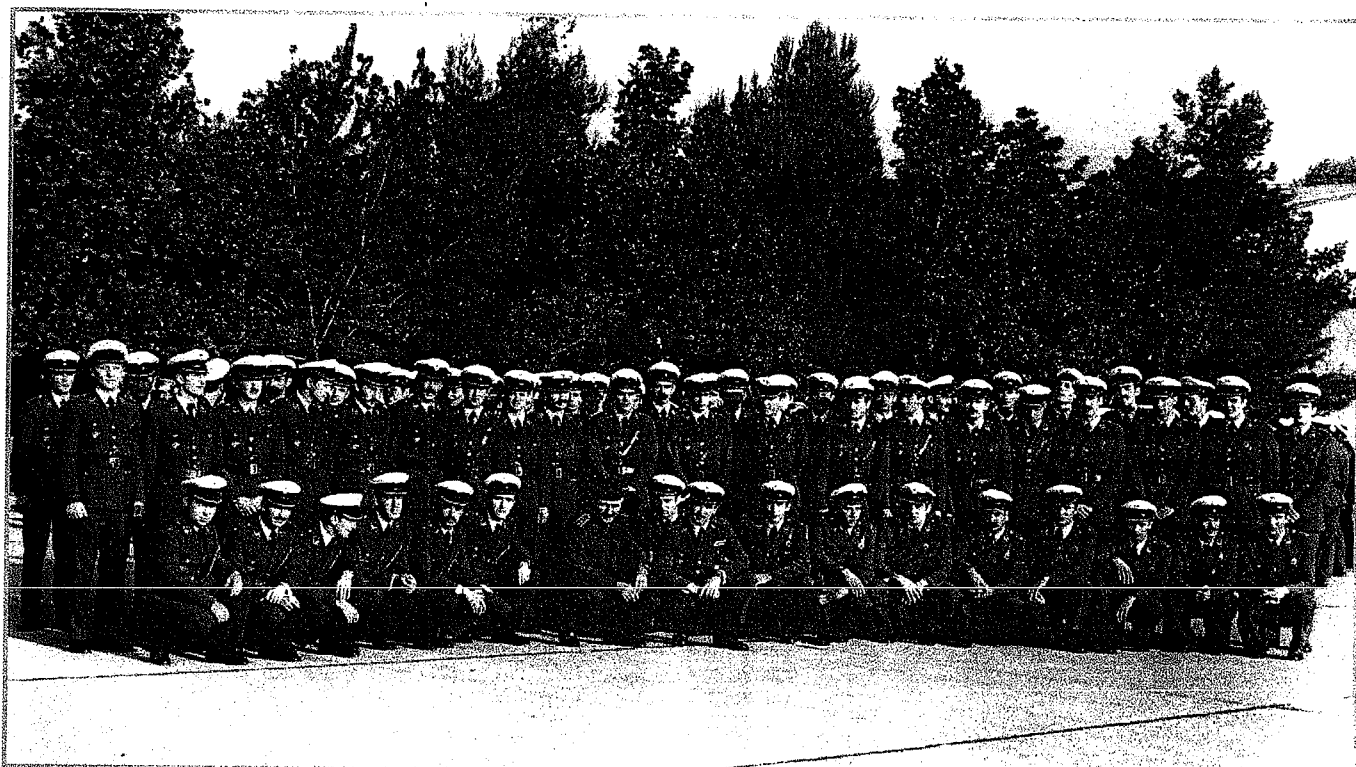
U prelazu VVA na sistem četvorogodišnjeg školovanja, puk je imao na borbenoj obuci četiri generacije oficira-pilota u statusu slušalaca. Bile su to 24, 25, 26. i 27. klasa VVA, u vremenu od 01. 10. 1974. do 31. 07. 1978. godine. Ovo su bile generacije koje su došle na školovanje u VVA prema konkursu u kome je bilo precizirano da školovanje traje tri godine. Sada se četvrta godina obuke kod ovih klasa pojavila kao problem, jer u pitanju je bio jednogodišnji režim života.



*Oficiri-piloti 25. kl. VVA na borbenoj obuci, u statusu slušalaca, na čelu kapetan M. Pavlović*

Tadašnji načelnik VVA pukovnik Jordan Faganel, nadao se da će uspeti da nagovori pitomce ove četiri klase da dobrovoljno pristanu na produženo školovanje za godinu dana. Pitomci su ovaj pokušaj odbijali, jer nije imao zakonski osnov. Rešenje je bilo onakvo kakvo je i moralo biti. Pitomci ovih klasa su nakon trogodišnjeg školovanja bili unapređivani u oficire sa činom potporučnika, zatim su u statusu slušalaca-pilota dolazili u 172.lbap(š), kao CBO sa kojima je provodjen NPP četvrte godine školovanja pitomaca-pilota VVA. U realizaciji NPP, odnosno PLO sa oficirima-pilotima u statusu slušalaca, iskršavali su određeni problemi, koji su proisticali iz režima života oficira-pilota, a imali su svoju refleksiju na proces letačko-borbene obuke, kao izrazito zahtevne. Slušaoci su morali da spavaju i da se hrane na aerodromu, što im je teško padalo. Otpočelo je i sklapanje brakova i pored navedenog ograničenja, zatim kupovina automobila na kredit po jednostavnoj proceduri, što su slušaoci željni života masovno koristili.





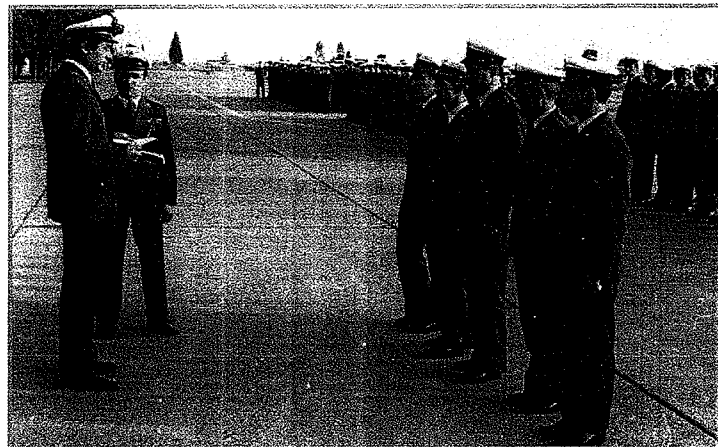
*Prijem na obuku oficira-pilota 26. klase VVA u statusu slušalaca, sa Komandantima 423.vb i 172.lbap*



*Oficiri-piloti slušaoci 26. klase VVA uoči predislokacije na a. „Mostar”, sa Komandantom 423.vb i Komandantom 172.lbap(š) majorom Đ. Stuparom*



*Oficiri-piloti 25. klase VVA u statusu slušalaca, po dolasku u puk na borbenu obuku*



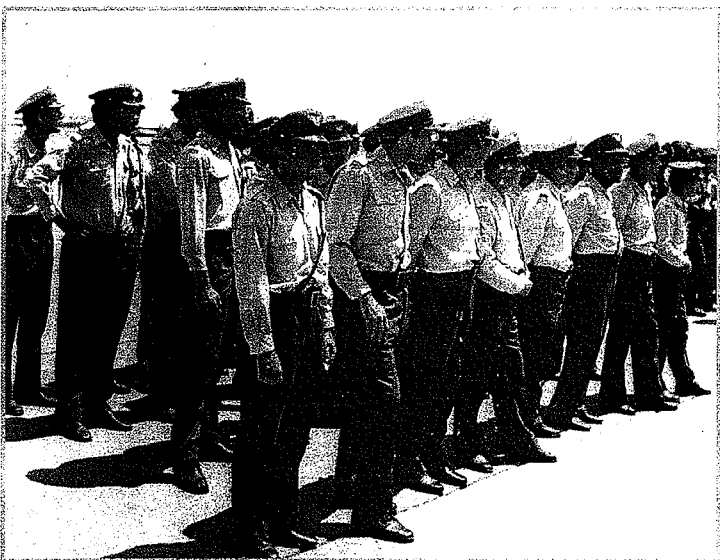
*Načelnik VVA pukovnik M. Bajčetić i komandant 172.lbap Đ. Stupar ispred stroja komandira jedinica puka, uoči provere stanja b/g puka oktobra 1976.*



*Na isturenom KM eskadrile: Pavlović i N. Ljubičić za pisaćom mašinom*



*Komandir 239.lbae(š) Đ. Stanković izdaje zadatke mladim pilotima, slušaocima na obuci*

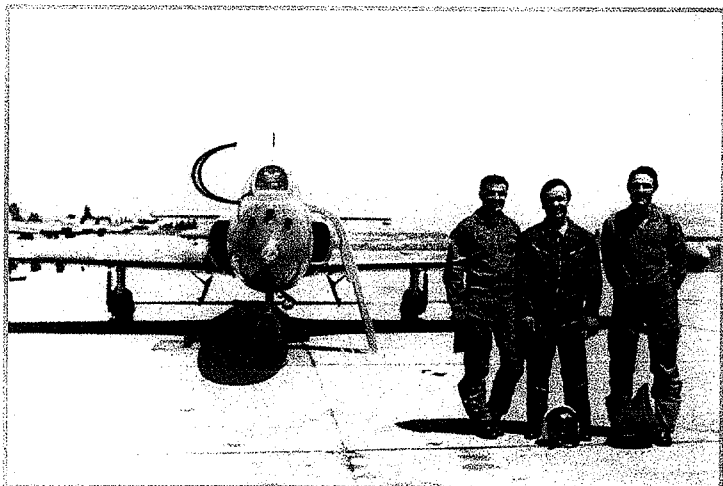


*Stroj oficira, na čelu major M. Njegomir*

U vezi s tim nastaju određeni problemi, koji su dvojake prirode, a proisticali su iz samog života potporučnika-pilota. Radilo se o devojkama, veridbama i ženidbama, što je samo po sebi plemenito. Međutim, bilo je i olako davanih obećanja, pa i raskida veridbi, što je u tada još jakoj tradicionalnoj sredini proizvodilo probleme, koje je morala i komanda puka da razrešava. Drugi problem je proisticao iz saobraćaja, korišćenjem automobila. Da bi ublažila moguće posledice korišćenja automobila (mislim na udese), i posebno neuredan život, komanda puka je u nekim slučajevima ograničavala kupovinu automobila na način što nije overavala zahtev za kredit. Bila je to mera iz nužde. U tom periodu od četiri godine, komanda puka i komandiri eskadrila uspešno i na korektan način su razrešavali problematiku, koja je proisticala iz ovakvog statusa i režima života oficira-pilota. Obuka oficira-pilota



*M. Vuksanović, Đ. Stanković, B. Čalasan, M. Krndija, M. Dragoljević, VPBG puka 09. 1976.*



*Stanković, Stupar i Pavlović pored J-21*

u statusu slušalaca uspešno je provedena u datim uslovima. PLO sa četiri navedene generacije pilota, u celosti uspešno i bezbedno je bio završavan, nakon čega su dobijali raspored u operativne jedinice naše avijacije. Time su oficiri-piloti bili po jedinstvenom kriteriju osposobljeni za početnu dužnost pilota.

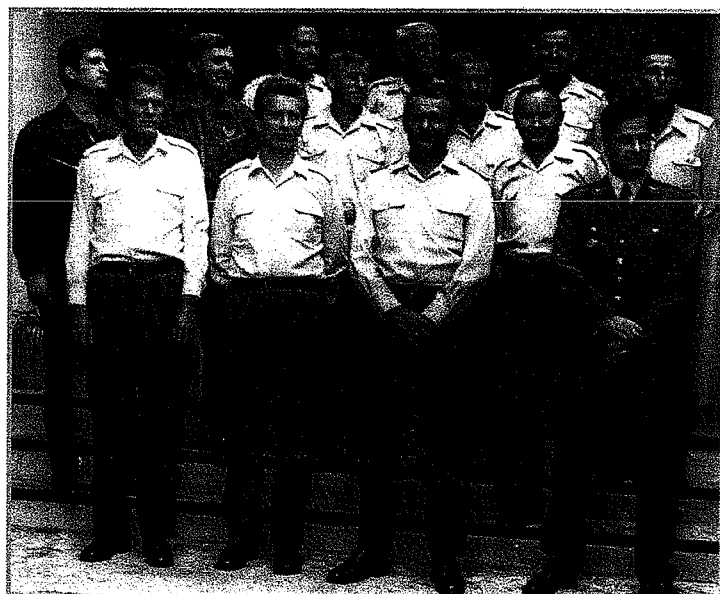
#### **Najbolja jedinica JNA u takmičenju „Birajmo najbolju jedinicu u JNA”**

Nakon zvanično uvedenog takmičenja 1974. godine u JNA pod nazivom „Birajmo najbolju jedinicu u JNA” ranga puk-brigada, puk je te godine osvojio treće mesto jedinica tog ranga. Već naredne 1975. godine, nakon izvršene kontrole i ocenjivanja b/g, puk je osvojio prvo mesto u JNA. Prvo mesto je osvojio prema nađenom stanju borbene gotovosti (b/g), i zvanično je proglašen za najbolju jedinicu

JNA ranga puk-brigada u 1975. godini. Ujedno, bilo je to i krunisanje dotadašnjeg puta i sveukupnih ostvarenja na njemu. Pred svečanim strojem svih pripadnika aerodroma „Golubovci” (172.lbap(š) i 423.vb) i pred brojnim gostima iz komande RV i PVO, VVA, Vojnog područja Titograd (VPT), grada Titograda i Republike Crne Gore, pročitana je naredba Saveznog Sekretara za NO o proglašavanju 172. lbap(š) za najbolju jedinicu JNA, i dodeli prelazne zastavice „Najbolja jedinica JNA”, pehara i male zastavice koje su dodeljivane u trajno vlasništvo jedinice. Komandant RV i PVO kao izaslanik SSNO, uručio je priznanja komandantu puka uz dugotrajni aplauz svih prisutnih.



*Rukovodeći kadar puka, stoje: Veles, Mikloučić, Čalasan, Komandant Jurjević, Stupar, Vuksanović, Cvijetić, Pavlović, Njegomir; čuče: Krndija, Stanković, Bakić, Tomić i Pejičić*



*Nakon sednice komiteta organizacije SKJ puka, u gornjem redu: Stanković, Burzanović, Cvijetić, Jocić, Lutovac, Stakić, J. Stojanović, Stanković, Pavlović; u prvom redu: G. Kasalica, B. Čalasan, Jurjević i Bakić*



Prelazna zastavica krasila je vitrinu ili radni stol komandanta puka, Zvonka Jurjevića, narednih godinu dana. Istovremeno, uz proglašavanje najbolje jedinice, komandant puka je dobio nagradu 22. decembar za pokazane izvanredne rezultate u rukovođenju i komandovanju jedinicom, koja je dodeljivana u ovom slučaju po principu automatizma. Celokupni iznos novčanog dela nagrade komandant puka je uložio za drugarsko veče starešina puka sa suprugama u domu JNA, dok je za vojnike proslava organizovana na aerodromu. U domu JNA na obali Morače u Titogradu, u spektakularnoj drugarskoj večeri, do same zore je slavljeno priznanje puku, najvišeg ranga u JNA.

U svojoj istoriji puk je u više navrata bio najbolja jedinica u vidu RV i PVO, počevši od kraja 1955. godine, kada je proglašen za najbolji puk JRV. Na maratonskoj stazi razvoja naše avijacije puk nije samo bio stalno u vodećoj grupi, već je u dobroj meri diktirao tempo ravoja. Najbolji u RV i PVO i JNA, bio je i 1982. godine, kada je na čelu puka bio pukovnik Milivoje Bakić. Tri komandanta 172. lbap(š) su dobitnici nagrade 22. decembar, i oni su: Čedo Kovačević, Zvonko Jurjević i Blagoje Grahovac.

Nameće se enigma kako je puk uspevao da održava stalno visok nivo b/g i da stalno bude u usponu. Odgovor bi se mogao naći u pažljivom čitanju iskaza brojnih aktera borbene izgradnje jedinice. Prilika je da se na ovom mestu, a povodom proglašavanja puka za najbolji u JNA, u najkraćem istakne ocena tadašnjeg komandanta puka, Zvonka Jurjevića o samom sebi: „U 172. lbap(š) sam došao kao major, a iz njega otišao kao pukovnik. U ovoj jedinici sam se nalazio na dužnostima komandira 239. lbae(š), načelnika štaba i komandanta puka. U njoj sam službovao u naponu mojih umnih i fizičkih mogućnosti, i u njoj sam postigao svoje najbolje rezultate u vojničkoj karijeri. Tokom službe u puku dobio sam zlatni letaćki

znak, prevremeno unapređenje u čin potpukovnika, te nagradu 22. decembar. Zbog svega ovoga, 172. lbap(š) smatram mojom jedinicom i uvek je se rado sećam. U svojoj vojničkoj karijeri sam službovao u sedam avijacijskih pukova i bio na različitim dužnostima, uključujući i najvišu pilotsku dužnost Komandanta RV i PVO, ali su moja najprijetnija sećanja vezana za 172. lbap(š) i na vreme provedeno u njemu”.

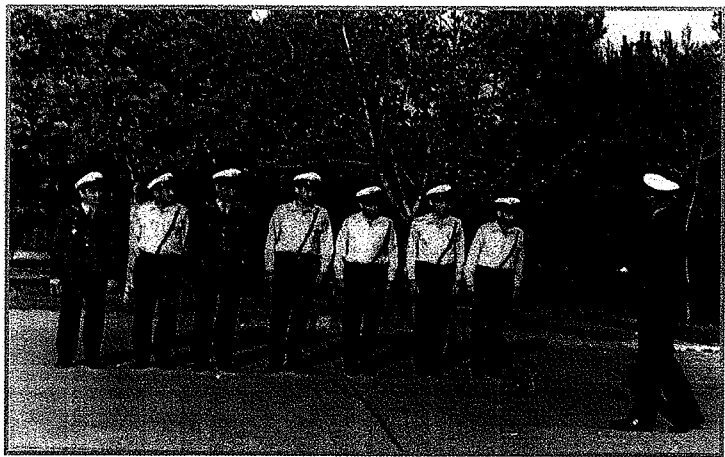
Z. Jurjević ■

Z. Jurjević u uniformi i u kabini J-21



#### Smena komandanata i rukovodeći sastav puka

Avgusta 1976. godine dolazi do smene na čelu puka. Pukovnik Zvonko Jurjević odlazi u Školu narodne odbrane (ŠNO), zatim u Pulu za komandanta 185. lbap(š), a dužnost komandanta prima dotadašnji NŠ, major Đuro Stupar. Novi komandant prevremeno je unapređen u čin potpukovnika i u statusu je vršioca dužnosti komandanta godinu dana, zatim je bio postavljen i ostaje na dužnosti komandanta puka do avgusta 1980. godine. Dužnost NŠ puka primio je major Milivoje Bakić, a komandira 242. lbae(š) od Bakića primio je dotadašnji zamenik Miloš Krndija. Ovaj period, kao i sve prethodne, karakterisao je visok intezitet obuke i rada, intezivna vežbovna aktivnost, održavanje visoke b/g, primerna koordinacija, sadejstvo i saradnja sa subjektima u okruženju i odlični međuljudski odnosi u puku. Puk je primio na borbenu obuku 26. klasu oficira-pilota, i ocenjen je krajem 1976. godine visoko vrlo dobrom ocenom, te je bio najbolji puk u VVA.



Uži deo komande puka i komandiri eskadrila i VTČO, sa Komandantom Z. Jurjevićem, 21. 05. 1975.



*Komandant Đ. Stupar i NŠ M. Bakić, u obilasku stroja za dan puka, 1976.*



*Bakić, Komljen, Jurjević, Faganel, Stupar i Stanojević tokom primopredaje dužnosti komandanta 172.lbap, 1976.*

Rukovodeći sastav puka u periodu 1976–1980. godina je bio:

**Komandant 172.lbap(š):**

– Đuro Stupar

**Načelnik štaba puka:**

– Milivoje Bakić

– Milan Njegomir (1979/1980)

**Organ za MPV:**

– Branko Čalasan, pomoćnik komandanta

– Vidimir Veljković, od 1979. godine

– Ivan Đorđić, referent

**Organ za letачke poslove:**

– Ivan Mikloučić, pomoćnik

– Dragan Bašić, referent

– Aleksandar Veles (1977. u VVA)

**Organ bezbednosti:**

– Tomislav Pejčić

– Miodrag Filipović, od 1978. godine

**Organ za VTSI:**

– Mirko Vuksanović, pomoćnik komandanta

– Tomislav Jocić, referent za opremu

– Rihard Ferk, referent za naoružanje

– Velimir Randelović, evidentičar u VTO

**Organ za operativno NP:**

– Milan Njegomir, pomoćnik NŠ

– Nikola Ljubičić, referent

– Milan Trbojević, referent

– Milivoje Dobričanin, referent

**Organ za obaveštajno IP:**

– Kazimir Šubić, pomoćnik NŠ

– Martin Burjan, referent

**Organ za personalne poslove:**

– Vladan Marjanović

– Marijan Arnik

– Srđan Tatalović

**Kancelarija Štaba:**

– Branko Popović, načelnik

– Sabit Merdžanić, daktilograf

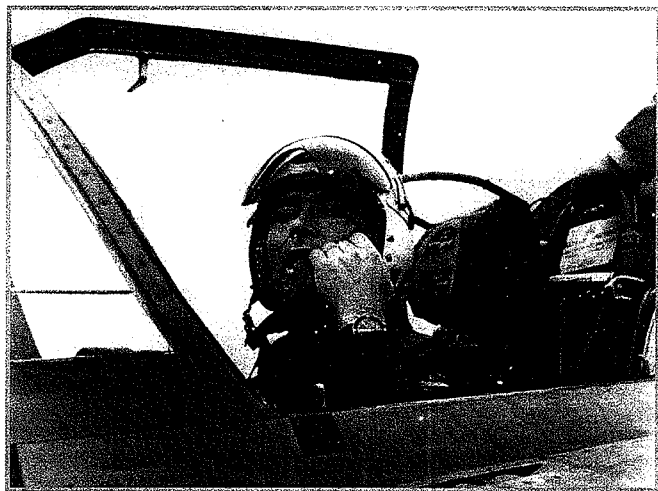


*Sastav Komande puka prilikom ispraćaja u prekomandu majora T. Pejčića*

Navedeni sastav komande puka bio je na nivou zadatka koji su stajali pred pukom, uz primerne međuljudske odnose i radnu klimu, dobro planiranje i neprekidnu kontrolu realizacije planova obuke i rada.



Ispraćaj u prekomandu Načelnika OB Komande puka majora T. Pejčića; s leva: Pejčić, Stupar, Njegomir i Merdžanić



Đ. Stupar u kabini „Jastreba”



Načelnik VVA pukovnik M. Bajčetić u pratnji Komandanta puka Đ. Stupara obilazi stroj puka u kontroli b/g za 1976.

### 239.lbae(š):

**Komandir:**

– Dragoslav Tomić

**Zamenik:**

– Muše Begić

**Pomoćnici:**

– Predrag Stakić

– Zdravko Večernik

**Komandir 1.ao:**

– Slobodan Ivanov

**Komandir 2.ao:**

– Jovan Aleksić

**Piloti:**

– Krešimir Jakovina

– Mladen Samac

– Branko Leskovar

– Drago Nešovski

– Petar Pjevač

– Miodrag Stojadinović

– Vjekoslav Stankić

– Zoran Slavuljica

– Boško Kostić

– Jože Udović

– Duško Filipović

### 242.lbae(š):

**Komandir:**

– Miloš Krndija

**Zamenik:**

– Blagoje Grahovac

– Radoljub Masić

**Pomoćnici:**

– Miodrag Dautović

– Života Marković

**Komandir 1.ao:**

– Mile Filipović

**Komandir 2.ao:**

– Slavko Počkaj

**Piloti:**

– Božidar Petrović

– Zoran Ljubisavljević

– Miodrag Atanacković

– Tomislav Šegerec

– Zvonko Elbl

– Darko Čonč

– Tomilav Stamatović

– Tomislav Milovanović

– Slobodan Nedeljković

– Mićo Sudar

– Ramadan Sadikaj

– Zvonko Zimić

### Služba traganja i spasavanja (STS) sa helikopterom:

– Stojan Janković

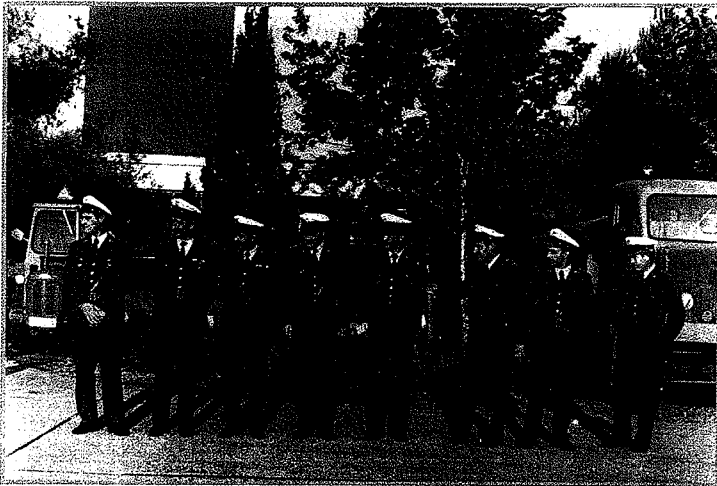
– Ranko Bošković

– Savić Laušević, LM

– Miroslav Malušić



Obilazak svečanog stroja puka od strane Načelnika VVA J. Faganela u pratnji Z. Jurjevića, Đ. Stupara i M. Njegomira



*Rukovodeći sastav Komande i komandiri eskadrila i VTČO dočekuju Komandanta puka*

Obe eskadrile imale su osposobljenu i iskusnu komandu struktru, obučenu za b/d u svim meteo uslovima danju i noću, piloti takođe, ali sa različitim stepenom iskustva, i svi su bili NL i nosioci obuke slušalaca i pitomaca-pilota. Prema godinama sastav je bio promenljiv, zbog školovanja i usavršavanja. Kadrovske promene su neminovnost uvek mlade avijacijske jedinice. Međutim, one su nemile kada iz jedinice odlaze njeni vrsni stručnjaci, dobri drugovi i plemeniti ljudi. Nemoguće je sve njih poimenično istaći. Ipak ću reskirati, pa ću pomenuti Žarka Ticu, pomoćnika kmandanta za VTSl, i Đorđa Stankovića, komandira 239. lbae(š), obojica su bili veterani jedinice. Žarko je bio simbol održavanja VTMS i uspešnog rešavanja te, uvek brojne problematike. Đorđe je bio pilotski simbol, koji bi se mogao identifikovati sa 239.lbae(š) i ona sa njim. U njoj je proveo 16 godina i bio njen dugogodišnji komandir. Zbog zasićenja i na lični zahtev otišao je transportnu avijaciju nakon jednog udesa, koga je teško doživeo. Dužnost komandira 239.lbae(š) primio je njegov zamenik Dragoslav Tomić. Na mesto organa bebednosti postavljen je Miodrag Filipović, zvani „Firga”. Marta 1977. godine završena je isporuka puku dvosedne varijante „Jastreba”, aviona NJ-21, od ukupno 16 aviona. Ove avione dvosede imao je u naoružanju samo 172.lbap(š). Poslednji izrađeni avion NJ-21 (24309) predat je puku 04. marta 1978. godine. Kalendarska 1977. godina bila je jedna od najplodonosnijih godina u odnosu na obim, sadržaj, intezitet i rezultate obuke i rada puka. Pored intezivne BO sa slušaocima, učestvovao je na nekoliko zahtevnih i složenih združenih taktičkih vežbi na tri različita vojišta, i tom prilikom se dokazao kao vrhunska avijacijska jedinica. Bila je to ZTV na SZV 1977. godine, ZTV na JIV 1978. godine i ZTV na CV 1979. godine, uz TVBG na kraju svake ZTV.



*Obeležavanje Dana jedinice 25. 12. 1976.*

#### Letačko-borbena obuka pitomaca-pilota

Puk je sa 27. klasom završio sa obukom oficira-pilota u statusu slušalaca, koja je bila pukovska preokupacija u toku 4 kalendarske godine. Sa 28. klasom u puk dolaze pitomci piloti, čime je VVA u potpunosti prešla na novi NPP, i nastavlja akademsko četvorogodišnje školovanje pilota avijacijskog usmerenja. To je bila 28. klasa pitomaca-pilota, koju je puk preuzeo 01.09.1978. godine na obuku. U daljem, puk u stabilnim uslovima provodi novi NPP završne četvrte godine VVA, sa već poznatim i u praksi potvrđenim PLO, ali su pitomci imali i dodatne teorne obuke koju su održavali nastavnici iz teornog centra VVA, planskim dolaskom na a. „Golubovci”.

Opšta karakteristika obuke 28–30. klase bilo je njeno usmerenje da se ostvari što bolji izlazni kvalitet pilota pre odlaska u operativne jedinice. U međusobnoj komunikaciji sa jedinicama proveravan je izlazni kvalitet i sistem vredno-



*M. Burjan, V. Aranđelović, Stupar, B. Popović, I. Đorđić, D. Tomić i S. Tatalović*





V. Marjanović i M. Račić drže pukovsku zastavu povodom prijema 28. kl. 1978. g.



Instrukcije komandira 239.lbae(š) za dnevni zadatak sa pitomcima-pilotima 28. klase VVA



Miloš Krndija u kancelariji

vanja, kao i sadržaj i usmerenost PLO. Takav odnos postao je tradicija u obuci i radu sa svim narednim generacijama pitomaca-pilota. Puk je kao centar borbene obuke (CBO) raspolagao sa razvijenom MBO, izrastao je u razvijen i kompletno opremljen centar završne godine školovanja u VVA. Imao je aerodrom sa dve PSS, dovoljno prostora za stajanke aviona, kaponir za reglažu oružja, podzemni objekat za smeštaj aviona puka, školsko-taktički poligon „Tuzi”, povoljnu klimatsko-meteorološku lokaciju, objekte razmeštaja, nastavnu zgradu i trenažere. Raspolagao je kadrom sa iskustvom i u kontinuitetu, koji je uspešno ostvarivao dvojnu ulogu i namenu 172.lbap(š). Komanda i jedinice 423.vb, na čelu sa njenim dugogodišnjim Komandantom Bogdanom Komljenom, uspešno su materijalno pokrivali obimne zadatke i rad puka po 16 časova dnevno. Efikasnost 423.vb je na čast i ponos njenih pripadnika, uz bratsku zahvalnost nas pripadnika 172.lbap(š).



Komandant 172.lbap(š) čestita sastavu na dobijenim priznanjima za ostvarene rezultate u obuci i radu



U kancelariji Komandanta: Tatalović, Bakić, Stupar, Mikloučić, i G. Pejanović



## NOVATORSTVO U OBUCI

# NASTAVNICI LETENJA-PISCI PRIRUČNIKA



**Kapetan  
Mile Melentijević**

NASTAVNICI letenja iz jedinice Đure Stupara godinama postižu odlične uspehe u obučavanju borbenih pilota, a i na svim proverama njihov nišan je među najpreciznijima. Iako je dostignut zavidan nivo unapređenja u obuci i vaspitanja i

dalje ostaje preokupacija nastavnika letenja. Već je postalo pravilo da nastavnici letenja stručno obrade teme koje izvode s pitomcima i učine ih dostupnim svima.

— Svaka vežba je elaborirana — ističe drug Stupar. — To su sada već teoretsko-metodski priručnici. Taj priručni nastavni materijal pedagozi su visoko ocenili, a njegovu vrednost praksa je višestruko potvrdila.

Pisanje i stručna obrada nastavnih tema preokupacija je najvećeg broja iskusnih nastavnika letenja iz ove jedinice. Zivota Marković, Blagoje Grahovac, Krešimir Jakovina i ostali strpljivim radom napravili su istinske istraživačke poduhvate.

Kapetan Mile Melentijević, iskusni nastavnik i probni pilot u jedinici, po rečima druga Stupara, jedan je od najsposobnijih u pisanju stručnih radova. Plodovi njegovog istraživanja i marljive obrade podataka, već su postali zajedničko dobro svih nastavnika letenja.

— Među starešinama je razvijen istinski takmičarski duh i svaki trenutak između dva leta koristi se da se nauči nešto novo i istovremeno ponudi i ostalima da uče — kaže drug Melentijević. — To je korisna praksa, a da smo uspeli, potvrđuju brojna priznanja i neprekidni uspesi jedinice.

## BIRAMO NAJBOLJU JEDINICU

### U jedinici Đure Stupara

U jedinici Đure Stupara — praznik je kada piloti izvedu borbena dejstva po meti u vazduhu. Tradicija odličnih rezultata potiče još od osnivanja jedinice u vihoru završnih operacija za oslobođenje naše zemlje. Sve ono što su započeli ratni piloti-pioniri našeg novog Ratnog vazduhoplovstva, na najbolji način nastavljaju njihovi mladi drugovi.

Ova godina donela je odlične rezultate, mnogo uzbuđenja i takmičarskog duha među pilotima jedinice. Jednomesečno uveštavanje gađa-



Jovan Aleksić i Mladen Samac pred polazak na zadatak

# REKORD TRIPUT OBOREN

**NESVAKIDASNI PODVIG  
PILOTA — NASTAVNIKA  
LETENJA MLADENA SAM-  
CA I JOVANA ALEKSICA**

nja ciljeva u vazduhu istaklo je najbolje među najboljima — sjajne pilote — nastavnike letenja Jovana Aleksića i Mladena Samca, koji su tri puta uzastopno obarali rekord jedinice u broju pogodaka, a, verovatno, i rekord Ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane.

Mladen Samac je jedan od najmladih nastavnika letenja. Predsednik je omladinske organizacije u jedinici, član sekretarijata osnovne organizacije Saveza komunista, izuzetno vredan starešina, omiljen među svojim

drugovima, zapažen u borbenoj obuci i vaspitanju mladih pilota. Na protekloj proverbi borbene osposobljenosti imao je samo jednu vrlo dobru ocenu — ostale su bile odlične.

Jovan Aleksić još nema ni 28 godina, ali je iskusan pilot — nastavnik letenja. Obučavao je veći broj pilota koji su danas isto tako dobri u letenju kao i njihov nastavnik. Na mnogobrojnim proverama borbene spremnosti isticao se odličnim rezultatima, doprinevši sa svojim dru-

govima izuzetnim uspesima u takmičenju »Birammo najbolju jedinicu u JNA. Poslednja provera donela mu je rekord Ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane. Sva njegova dejstva ocenjena su odličnom ocenom.

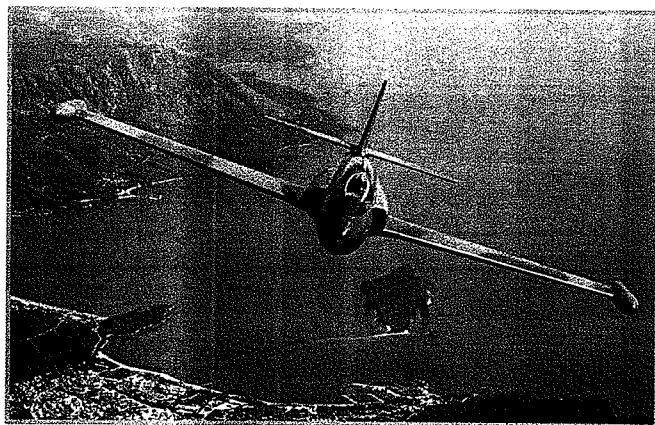
I, tako, piloti u jedinici Đura Stupara nestrpljivo očekuju sledeću proveru borbene spremnosti — gađanje ciljeva u vazduhu, nova uzbuđenja i nove rekorde. A dotle, obučavaju mlade pilote — jurišnike.

V. Veljković

„Birammo najbolju jedinicu” u jedinici Đ. Stupara, gde je rekord tripud oboren (članak iz lista „Kрила Armije”)



Avion G-2 u letu iznad crnogorske obale





*B. Begović, Đ. Stupar, M. Njegomir i M. Vuksanović po završetku ciklusa obuke*



*Na stepenicama osmatračkog tornja na ŠTP „Tuzi”, odozgo: M. Filipović, R. Masić, M. Njegomir, dr M. Joksić, I. Mikloučić, Đ. Stupar, R. Ferk i R. Petričić, oružar i pirotehničar 423.vb*

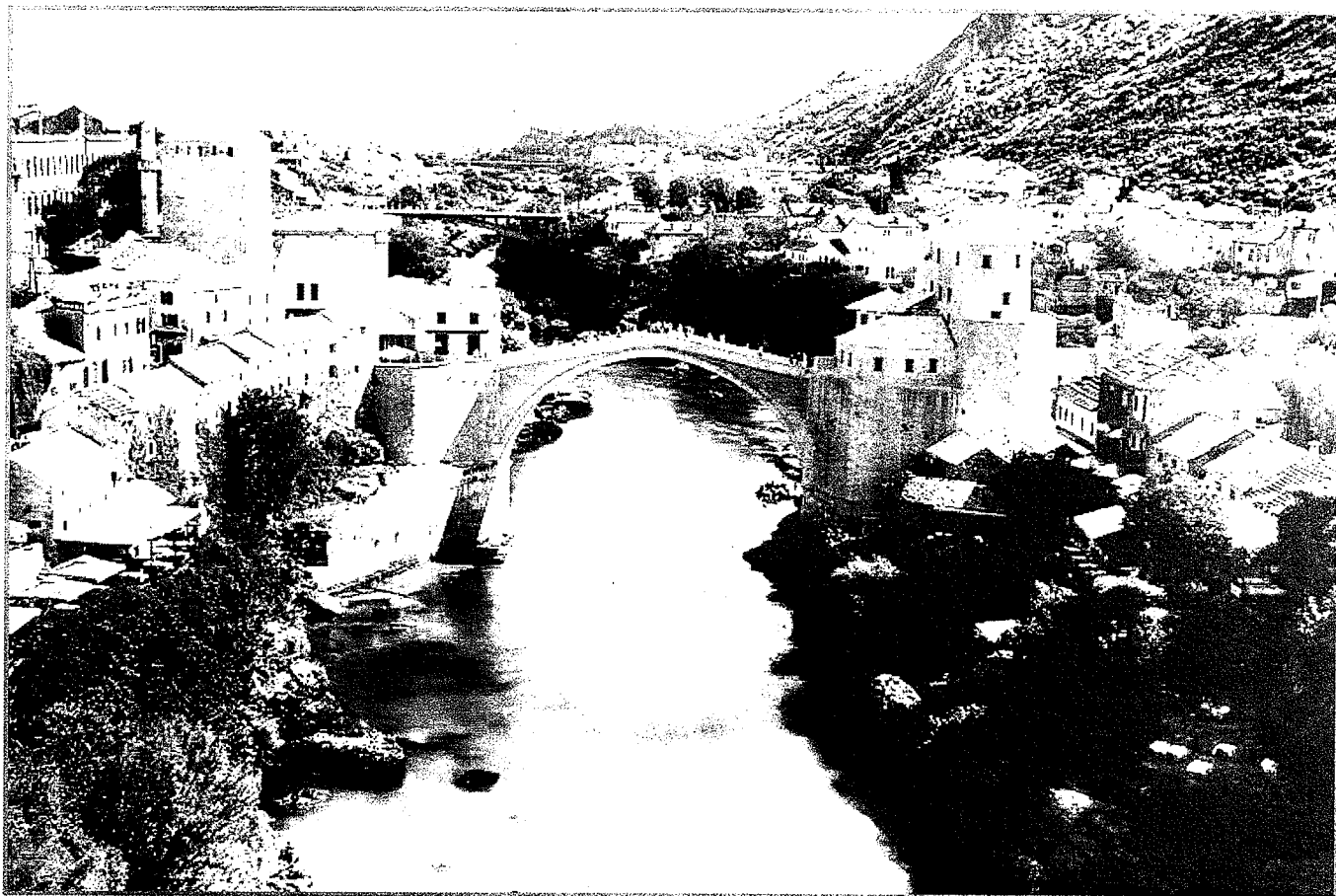


*Nakon uručenih priznanja delu sastava puka, starešina, pitomaca-pilota i vojnika za Dan RV i PVO. Komandant Đ. Stupar*



*Dobitnici priznanja povodom Dana JNA i Dana jedinice, u prvom redu vojnici dobitnici značke „Primeran vojnik”*

**Privremena predislokacija na aerodrom „Mostar”**



*Mostar, avijatičarska kolevka*



*Uoči početka inženjerijskih radova na a. „Titograd”, u pozadini se vidi cementna baza*

Zbog obimnijih inženjerijskih radova na matičnom aerodromu „Golubovci”, pre svega presvlačenja PSS i staza za voženje novim slojem asfalta, puk je bio privremeno predislociran na aerodrom „Ortiješ” u Mostaru, u trajanju od tri meseca, od 08. aprila do 13. jula 1977. godine. Radove na a. „Golubovci” izvodio je inženjerijski bataljon komande RV i PVO iz Pančeva, na čelu sa načelnikom inženjerije KRV i PVO, pukovnikom Sajčićem. 172. lbap(š) u tom vremenu imao je na borbenoj obuci 26. klasu oficira-pilota slušalaca, i za to vreme je sa klasom proveo kompletan kurs GCV na poligonu „Mljet”, uz održavanje trenaze sa pilotima stalnog sastava. Obuka i rad puka u Mostaru, kao velikoj avijatičarskoj kolecvi, odvijao se skoro u logorskim uslovima, celodnevno i po smenama u uslovima visokih dnevnih temperatura. Smeštaj vojničkog



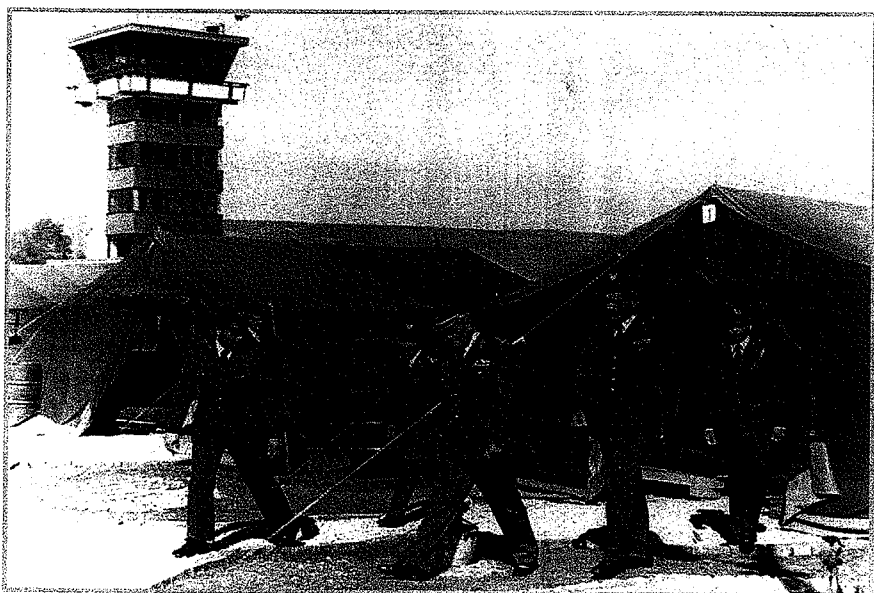
*Komandant RV i PVO general E. Čemalović sa saradnicima na a. „Golubovci” uoči predislokacije puka na a. „Mostar”, daje instrukcije Komandantu 423. vb Komljenju i Komandantu 172. lbap Stuparu*

sastava i dela tehničara bio je pod šatorima u blizini stanke aviona, dok je komanda puka i pilotski sastav bio razmešten u zidanim objektima na aerodromu „Jasenica” i „Ortiješ”.

Komanda 171.vb i njen komandant pukovnik Radoš Milašinović krajnjim naporima su obezbeđivali celodnevni visoki intezitet obuke i rada puka. Nenaviknuti na takav obim i tempo rada, pravovremeno i muški su podneli teret i ostvarili sve zahteve puka, na čemu im je 172.lbap(š) bio zahvalan. Sa ostalim jedinicama na lokaciji: COPSOS, komandom 97.abr, 107.hp(š) – helikopterski puk (školski), i 353. izviđačka avijacijska eskadrila (iae), vršena je periodična i dnevna koordinacija u korišćenju vazdušnog prostora i kapaciteta do kraja opterećene 171.vb. Posebna pažnja je usmeravana na korišćenje vazdušnog prostora zbog njegove zasićenosti i osetljivosti, zbog neprekidne zauzetosti poligona GCV Mljet i letova parova na i u povratku sa vučene mete. Sa ostalim subjektima na lokaciji: Vazduhoplovna vojna gimnazija „Maršal Tito”, namenska industrija „Soko”, Komanda motorizovane brigade (mtbr) u Mostaru i rukovodstvom grada Mostara, puk je ostvarivao planski kontakt uz obostrano dobru saradnju. U više navrata puk je koristio podzemni objekat „Buna” u sklopu uvežbavanja i vežbi provere b/g stalnog sastava puka. Preciznom organizacijom rada, stanjem reda i discipline i ponašanjem u celini, pripadnici puka delovali su primerno i u skladu sa renomeom koji je puk uživao u našem Vaduhoplovstvu. Načlnik VVA i Komandant RV i PVO general-pukovnik Enver Čemalović, praćenjem i nakon obilaska i ličnog uvida, odali su priznanje 172.lbap(š) za ostvarene rezultate u obuci, visoku organizovanost i primerno delovanje u datim uslovima na privremenoj lokaciji.



*Aerodrom „Ortiješ” (Mostar) nakon predislokacije puka: Čalasan, Bakić, Milašinović, Stupar, Bulajić, Stanković, Krndija i Njegomir 08. 04. 1977.*



*Komandant RV i PVO general E. Ćemalović u pratnji Komandanta Đ. Stupara i Komandanta 171.vb R. Milašinića, u obilasku razmeštaja sastava puka na a. „Ortiješ”*



*Major M. Njegomir, pomoćnik komandanta za ONP u razgovoru sa dežurnim oficerom puka i slušaocem 26. kl. na a. „Ortiješ”, juni 1977.*



*Stroj 239.lbae(š) na čelu sa komandantom Đ. Stankovićem na a. „Ortiješ” nakon predislokacije puka*

U vremenu tromesečnog baziranja puka na aerodromu „Mostar”, uz korišćenje transportnog aviona T-70 i helikoptera V-8, obezbeđivan je planski obilazak porodica u Titogradu, što je pozitivno delovalo na moral sastava, a time i na stanje b/g puka. Tokom boravka na a. „Mostar” sportska aktivnost i društveni život sastava dobijaju na svom značaju, ne samo prema intezitetu, već na bogatstvu sadržaja i na većoj prisnosti. Drugarske večeri i druženja



*Đ. Stanković ispred stroja nakon dolaska na a. „Mostar”*





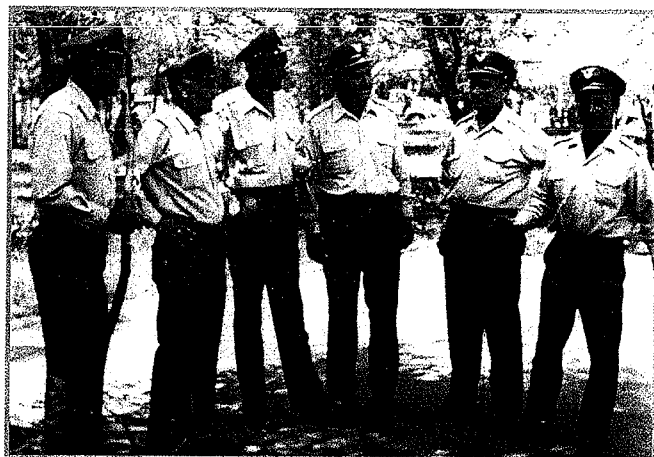
Ispraćaj u prekomandu Đ. Stankovića, komandira 239. lbae u restoranu hotela „Buna” u Mostaru. Sede: Komljen, Komandant 423.vb i pukovnik R. Milašinić, Komandant 171. vb u Mostaru



Obraćanje Komandanta sastavu puka nakon predislokacije na a. „Mostar”



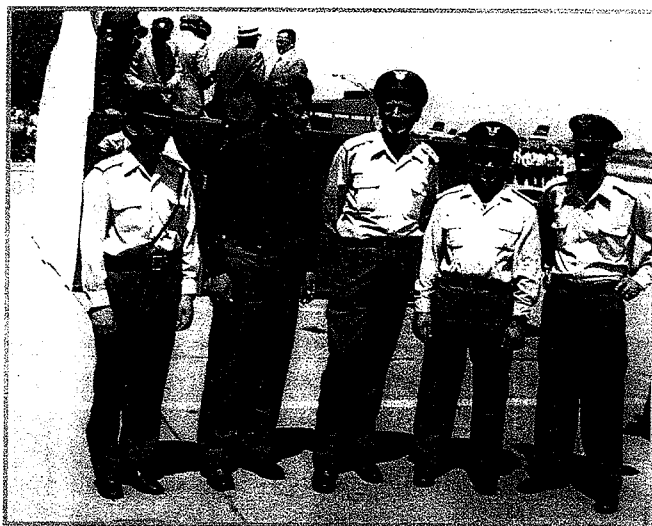
Druženje na Buni (Mostar), Komandant Đ. Stupar sa Komandantom 171.vb R. Milašinićem



Pred otvaranje a. „Titograd” nakon renoviranja: Vuksanović, Bulajić, Milašinić, Sajčić, Milačić i Stupar



Pogled sa ograde puta na Sveti Stefan, tehničar u povratku zemaljskog ešalona puka sa a. „Ortiješ” na a. „Titograd”



Svečano otvaranje a. „Golubovci” nakon renoviranja 13. 07. 1977.



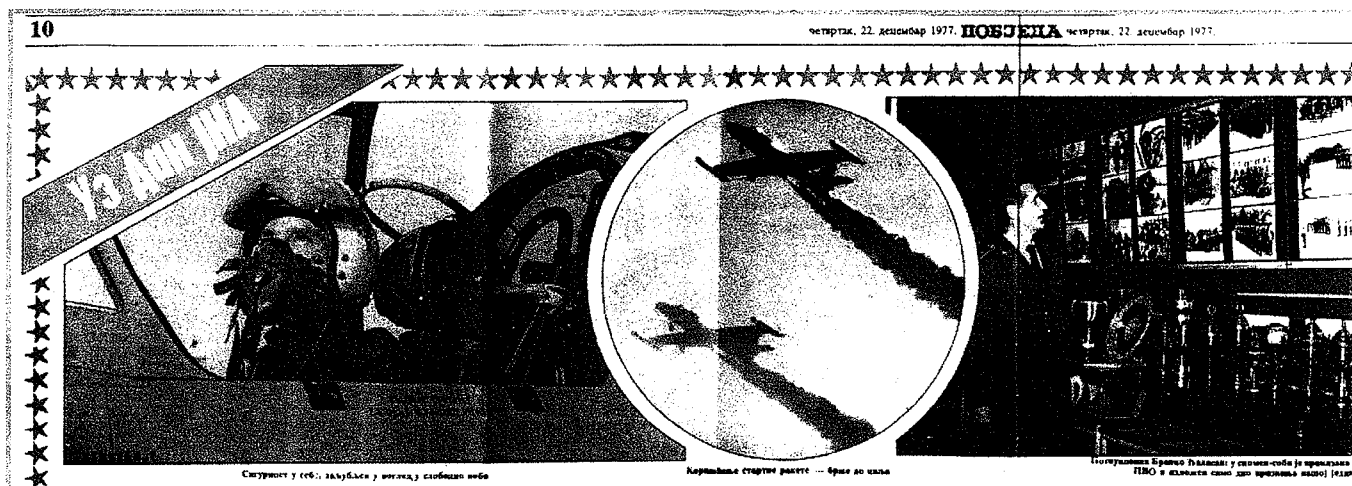
*Odeljenje „Jastrebova” na razlazu za sletanje u povratku puka na matični aerodrom „Golubovci” nakon renoviranja*

u restoranu i bašti na reci Buna dugo će se pamti, posebno ispraćaj u prekomandu majora Đorđa Stankovića, komandira 239.lbae(š). U uslovima celodnevne obuke i rada i visokih temperatura u Mostarskoj kotlini, i preznojavanja u anti-G kombinezonima kroz letove na vučenu metu, druženja su bila pravi ventil rasterećenja, pa i više od toga. Završetak inženjerijskih radova na a. „Golubovci” obeležen je povratkom na matični aerodrom i svečanošću na aerodromu 13. jula 1977. godine, što je tada bio republički praznik, Dan ustanka u Crnoj Gori protiv fašizma 1941. godine.

#### Puk na tri vojišta: provođenje ZTV sa TVBG na SZV, JIV i na CV

Septembra 1977. godine provedeno je višednevno pukovsko taktičko uvežbavanje na fonu ZTV, pod rukovodstvom i u zoni odgovornosti 5.VaK, sa TVBG na ŠTP „Benkovac” i taktičkom poligonu „Medak”. Kroz višednevno uvežbavanje puka ostvarivano je dnevno naprezanje puka od pet izlaza danju i noću, uz korišćenje malih, a tokom dana ekstremno malih visina leta iznad terena (ispod 100 m), uz korišćenje celokupne aerodromske mreže na prostoru severo-zapadnog vojišta (SZV) i jadranskog pomor-

skog vojišta (JPV). Težište je bilo na posedanju i korišćenju travnatih aerodroma B kategorije, to su bili: Glamoč, Ud-bina, Otočac, Grobnik i Novo Mesto. Dejstva su izvođena na postojećim ŠTP, a fiktivno po stvarnim objektima i PTP. Na kraju ZTV izvedena je TVBG na TP „Medak” i „Benkovac”. Primenjivan je tzv. VSM u obradi objekata dejstva uz odličnu vatrenu efikasnost ubojnim sredstvima, obe eskadrile. Avioni N-60, J-21 i NJ-21 tokom vežbe su pokazali svoju eksploatacionu sigurnost i otpornost, kao i operativnu efikasnost u uslovima višednevnog korišćenja travnatih aerodroma i visokog dnevnog naprezanja. Pored iskustva i pouzdanosti koje su sticali piloti i VTSl puka, bili su provereni i normativi u manevru, posedanju i korišćenju travnatih aerodroma od strane vb u zonama svoje odgovornosti. ZTV je bila svojevrsni test efikasnosti za celokupan sistem, posebno snaga u zoni odgovornosti 5.VaK. Kroz visoko dnevno naprezanje i neprekidan manevr, proveravana je efikasnost puka u izvođenju b/d danju i noću, čime je on stvarao uslove i dovodio ostale snage sistema u poziciju zahtevane operativne efikasnosti. Koordinacija, sadejstvo i komandovanje dolaze do punog izražaja u datim uslovima, i potvrđuju se kao pretpostavka opšte efikasnosti.



*Uz Dan JNA, članak iz lista „Pobjeda” od 22. 12. 1977. g.*



*242.lbae na ZTU na SZV 1977. na a. „Udbina”: Ž. Marković, R. Masić, I. Kozina i Petrović*



*ZTV sa TVBG puka na SZV, a. „Udbina”, sleva: J. Borkovački, M. Pavlović, Đ. Stupar i B. Begović*



*Na a. „Udbina” general Alfons Peko u obilasku 172.lbae tokom provođenja ZTV na SZV septembra 1977. S leva: Komandant COPSOS Pavlović, Bakić, A. Peko, Stupar, B.Begović, Komandant 200.vb, Borkovački i Mikloučić*



*ZTV sa TVBG puka na SZV, a. „Otočac”, grupa pilota sa D. Tomićem, komandrom 242.lbae i Komandantom puka Đ. Stuparom*



*Na a. „Udbina” Stupar i Borkovački u razgovoru sa pilotom „Jastreba”*

Tokom provođenja ZTV vladao je primeran red i rad, uz visok borbeni moral i potpunu bezbednost letenja i b/d. Prema svim ocenama i analizama ZTV sa TVBG, svojom celinom, sadržajem i dinamikom stavila je sastav puka u uslove približno ratnim, i ocenjena je kao veoma uspešna. Vežba je delovala motivaciono i relaksirajuće na sastav puka, a višim nivoima RiK demonstrirala stepen obučenosti, uvežbanosti i svoju ulogu u planovima moguće upotrebe.

#### **Provođenje ZTV u zoni JIV**

Septembra 1978. godine taktičko uvežbavanje puka vršeno je na je prostoru Jugo-istočnog Vojišta (JIV), čemu je bila i podređena obuka i trenaža stalnog sastava tokom

godine. Obuka i trenaža vršena je na mogućem fonu upotrebe, najavljenju kontroli i ocenjivanju b/g od strane VVA i TVBG, i ZTV sa TVBG u organizaciji i pod komandom 3.VaK. Uvežbavanje puka vršeno je na prostoru jugo-istočnog dela SFRJ na pravcima: Nišavski, Kumanovski i Bregalnički, letovima na krajnjem taktičkom radijusu uz korišćenje raspoložive aerodromske mreže. Sa komandama KOV vršena je koordinacija, a sa jedinicama na terenu sadejstvo, uglavnom u sistemima protivoklopne (POB) i protivdesantne borbe (PDB). Tokom uvežbavanja puk je koristio aerodrome „Ivangrad” (Berane), „Sjenica”, „Niš”, „Petrovac” (Skoplje) i travnati aerodrom „Kumanovo”, kao aerodrome manevra. Ispred ZTV izvršeno je višednevno posjedanje i korišćenje aerodroma „Ivangrad”, danju i noću. Bilo je to prvi put da se ovaj aerodrom na takav način koristio, što je predstavljalo korisno iskustvo za puk, bataljon 423.vb, koji je posedao aerodrom i rukovodeće strukture grada. Posebno je dragocno bilo iskustvo pilota puka zbog niza specifičnosti aerodroma, koga su u operativnom smislu stavili u funkciju, posebno u noćnim uslovima. Na kraju ZTV provedena je TVBG na TP „Pešter” u organizaciji i pod komandom 3.VaK. Puk je dejstvovao sastavom eskadrila primenom VSM, uz odličnu vatrenu efikasnost. Manevarska efikasnost i vatrena preciznost dejstva puka je znatno bolja u odnosu na ostale jedinice borbene avijacije. Manevar eskadrilom kod 239.lbae(š) izvodio se sa pet podgrupa, a kod 242.lbae(š) sa tri podgrupe, uz trajanje manevra eskadrilom od 55 sekundi do minut i 15 sekundi, računajući vreme od početka iskanjanja iz brišućeg leta do završetka, izlaska iz napada zadnjeg aviona eskadrile. Vođa 239.lbae(š) je njen komandir, major Dragoslav Tomić, a vođa 242.lbae(š) njen komandir Miloš Krndija. Manevar napada obe eskadrile bio je skoro besprekoran, uz vatrenu preciznost koja je imponovala.

*Potpukovnik Đuro Stupar, komandant puka:*

*„Na komandnom mestu rukovodstva TVBG i posmatrača, osećao sam se ponosnim na 172.lba(š), ali zbog očitog vrednosnog raskoraka u odnosu na ostale jedinice, nisam sebi dozvolio da se to vidno ispolji. Bio sam svestan borbenih vrednosti puka i uz dozu zebnje, očekivao sam i efikasno i najbolje dejstvo.”*

Nakon završetka TVBG komandant 3.VaK, generalmajor Stevan Roglić samo je prokomentarisao: „Znali smo mi, i znamo da je 172.lba(š) odlična i jedna od najboljih, ako ne i najbolja jedinica našeg RV i PVO”. Tokom trenaže pilota stalnog sastava u gađanju vučene mete (GVM) bojevom municijom u zoni GCV „Bar–Prevlaka” 12. avgusta 1978. godine, ostvaren je apsolutni rekord od



Ešelon 242.lbae, na čelu sa komandirrom-majorom M. Krndijom u defileu za Dan RV i PVO 1978. g.



Sa jedne od VPBG puka, piloti 242.lbae sa komandirrom M. Krndijom ispred objekta „Šipčanik“



Sastanak vojnog kolektiva, ocena stanja i novi zadaci

430 pogodaka na jednu vučenu metu. Metu ovog remorkera je izrešetala šestorka pilota, sastava: Radoljub Masić, Blagoje Grahovac, Mile Filipović, Miodrag Dautović, Tomislav Stamatović i Jože Udović, pri čemu je na ovoj meti Blagoje Grahovac, ostvario 88 pogodaka, od 120 ispaljenih metaka, što je pojedinačni pilotski rekord uopšte. Temperatura avgustovska, dinamika dejstava na vučenu metu uobičajena u tzv. „lancu“, a piloti zalegli na i oko tek odbačene i donešene vučene mete. Tu ne može biti grešaka u brojanju pogodaka. Meta je postala eksponat spomen sobe jedinice.

#### **Provođenje ZTV u zoni CV**

Septembra 1979. godine taktičko uvežbavanje puka izvođeno je u zoni Centralnog vojišta (CV) na temu borbe sa vadašnim desantima (VD) u letu, i podršci snaga PDB na opštem fonu ZTV snaga 11. divizije PVO. Manevar letom vršen je korišćenjem postojeće aerodromske mreže u zoni CV, i to aerodroma: „Tuzla“, „Batajnica“, „Sarajevo“, „Ponikve“, „Kraljevo“ i „Sjenica“. Zavisno od zadatka korišćeni su kao etapni aerodromi ili pak sa prebaziranjem, radi izvođenja više izlaza sa istog. Uvežbavanje puka vršeno je na pravcima: Osijek–Tuzla–Sarajevo, Banatskom

pravcu, i pravcima koji izvode na Peštersku visoravan u borbi sa operativnim vazдушnim desantima (OVD) i vazдушnim desantima (VD) taktičkog značaja u letu, zatim u podršci snaga KOV u sistemu PDB i POB. U borbi sa desantima bio je izražen manevar letom i brzina reaganja, uz navođenje, težišno usmeravanje grupa aviona od stanica VOJIN. Tokom ZTV snaga 11.d PVO provedena je TVBG sa bratskim 204.lap na ŠTP „Čenta” sa ubojnim sredstvima. Drugo učešće puka u ZTV sa TVBG provedeno je sa snagama KOV prve Armije. TVBG je izvođena u rejonu Tometino Polje (kod Gornjeg Milanovca) dejstvom sa VUS u sistemu POB. Na TVBG u rejonu Tometino Polje, puk je ostvario precino dejstvo po vremenu i objektima, i demonstrirao odličnu vatrenu i manevarsku efikasnost. Provođenjem septembarskog taktičkog uvežbavanja puka u zoni CV, na opštem fonu ZTV 11.dPVO i prve Armije, puk je kroz intezivan manevar i visoko naprezanje proverio svoju osposobljenost, ulogu i mesto u skladu sa mogućom upotrebom. Kroz uvežbavanje u zoni CV puk je zaokružio prostornu i sadržajno bogatu upotrebu, a kod sastava osposobljenost i veru u sopstvene mogućnosti.

*Đ. Stupar ■*

### Tradicija dobrog rada

Poznato je da je 172.lap(š) rođen u veoma burnom vremenu, u vremenu kada je trebalo izdržati sve nedaće koje su Staljin i staljinizam nametnuli našoj zemlji kao kaznu i odmazdu za nepokornost i neposlušnost. Odbrana nezavisnosti i slobodnog socijalističkog razvoja zemlje imperativ je doba u kome je rođen naš puk, što je imalo odraza na njegov razvoj, rad i rezultate koje je postizao. Vazduhoplovno tehnička služba, vitalni deo strukture puka, sa skromnim tehničkim znanjem i iskustvom, morala je brzo da raste i sazrela je tako brzo da je već do prvog rođendana postala punoletna. Počela je sa održavanjem aviona ME-109G za čiji je jedan čas letenja trebalo mnogo rada i znoja vazduhoplovno tehničkog sastava, a od 22 aviona na početku 1950. godine moglo je da leti samo devet. Visoka svest sastava omogućila je maksimalno zalaganje, upornost i rad kojim su osposobljeni svi avioni i omogućena preobuka mladih pilota. Tehnički sastav puka te godine izvršio je generalnu reviziju na 15 motora DB-605 na avionima ME-109G, koju su po ondašnjim propisama radila preduzeća vazduhoplovne industrije i po ceni od 300.000 dinara po jednom motoru. To je bio bogat poklon VTSI puka koji je za svoj prvi rođendan podarila našem RV i našoj armiji.

Tako je počela da radi vazduhoplovno tehnička služba puka, tako je i nastavila. Za 25 godina održavala je 14 vazduhoplova (ME-109G, UT-2, „Aero-2”, F-47D, „Harvard”, F-84G, T-33A, TV-2, „Kurir”, N-60, J-21, VE-51, S-55 i HT-41). Neki od tih tipova aviona imali su ozbiljne konstruktivne nedostatke, za održavanje i eksploataciju bili su veoma složeni, a uz to i dotrajali. Nedostajala su uputstva za održavanje, rezervni delovi i potrošni materijal, ali sve to nije moglo biti zapreka da se postižu maksimalni rezultati u radu, koji su konstatovani za svaku godinu u istoriskim zapisima o našem puku i u sećanjima tehničara i pilota, starih i starijih pripadnika našeg puka. Velike rezultate u takvim uslovima mogli su postizati samo bezrezervno i idejno opredeljeni, savesni, dobro organizovani i marljivi ljudi, čije međusobne odnose karakteriše prisnost, solidarnost i drugarstvo. To je osnova uspeha i tradicija vazduhoplovno-tehničke službe 172. puka. To je plodonosno tle iz koga niče i razvija se osećaj ponosa na svoju jedinicu, osećaj radosti zbog ispravnih aviona i oduševljenja sposobnostima i uspesima naših pilota. Želja za uspesima i radost zbog rezultata trajna su osobina vazduhoplovno-tehničkog sastava puka. U neizbrisivom sećanju ostala mi je 1954. godina, kada je 172. puk među prvima u našem RV vršio preobuku na mlaznim avionima. Tehnički sastav je za tri meseca izučio i usvojio prvi veoma složen mlazni avion F-84G. Prvo samostalno pripremanje i puštanje na let aviona „Tanderdžet” od svakog aviomehaničara i lansiranje svakog pilota, bili su trenuci radosti i oduševljenja, koja su se sa stajanke produžavali u slobodno vreme, do zajedničkih večera i slavlja pilota i tehničara. Te godine tehnički sastav je primio i održavao i avione T-33, za koje nije iz objektivnih razloga mogao biti obučen, a na našem jeziku o tom tipu aviona nije bilo nikakve literature. Isticao sam rad i uspehe iz vremena u kome ogromna većina sadašnjeg sastava nije bila u ovom puku, a jedan deo ni u RV i PVO, pa bi se moglo zaključiti da mlađa i mlada generacija nisu imale tako dobrih rezultata. Naprotiv, u zadnjoj deceniji i zadnjih godina brojni su uspesi, pa je teško i vršiti njihovu selekciju, ali mi se ipak čini da su posebno pažnje vredni oni koji su ostvareni 1966. godine, kada je u puku završila školovanje prva grupa učenika-pilota 18. klase VVA.

U toj godini ostvaren je znatno veći nalet aviona nego u prethodnim godinama – oko 6.000 časova. Intezivno letenje počelo je krajem 1965. godine na avionima TV-2, kojih je u puku bilo 11, a stalno je letelo najmanje 9 aviona, po tri do četiri izlaza dnevno. To je bilo moguće obezbediti samo izuzetnim naporima i zalaganjem ljudstva voda za opsluživanje aviona TV-2 (na održavanju i opsluživanju 11 aviona TV-2 radilo je 20 starešina i isto toliko vojnika). Na tom brju aviona ostvarivano je skoro polovina naleta puka.

Iako sastav te jedinice nije bio naviknut na takav intezitet rada, veoma brzo se prilagodio novim uslovima, radio sa velikim elanom i postizao zadivljujuće rezultate. Na stajanci, u prvom stepenu, vršeni su povremeni pregledi, zamene i opravke motora, pa i modifikacije, i to pretežno u vanradno vreme. Međusobni odnosi i požrtvovanje u radu bili su takvi da nije trebalo posebno naređivati da se pruža pomoć između specijalnosti i aviomehaničara. To su ljudi samoinicijativno radili. Bilo je primera da je pojedince trebalo naređenjima sprečavati da rade. Sve je to dalo izuzetne rezultate, rešavani su i najsloženiji tehnički problemi, koje je inače trebalo rešavati u trećem stepenu održavanja. Naravno, za takav rad i takve rezultate, sledila su brojna priznanja nadležnih starešina i komandi. Slične rezultate postizao je i sastav 239. i 240. eskadrile na avionima F-84G, a stajanke su često bile čiste: svi avioni u vazduhu.

U toj godini začela se i naša današnja organizacija opsluživanja aviona dve eskadrile od sastava jedne, prosečan nalet jednog aviona znatno je povećan i prelazio je 200 časova. Tada je već postalo jasno da plafoni nikada nisu konačni, i da se ne može jednom uspostaviti organizacija rada koja je trajno optimalna. Iskustva iz tog perioda su dragocena. Od tada, iz godine u godinu, rezultati su sve bolji, iskorišćenje aviona sve veće, nalet sve veći, ispravnost veoma visoka, ali za nabranje svih tih rezultata trebalo bi dosta prostora i vremena. Od njih ipak treba istaći one koji su postizani na brojnim vežbama, a posebno na vežbi „Sloboda-71”, kada je sastav 239. lbae zadivio sve posmatrače organizacijom, zalaganjem i brzinom pripreme aviona eskadrile za borbena dejstva. Od izuzetnog je značaja uspešno osposobljavanje i uvođenje u dužnost prvih aviomehaničara vojnika, koji ne samo da su zadovoljavali na tim dužnostima, već postižu zadivljujuće uspehe u radu. Brojni su primeri pronalazjenja i takvih neispravnosti na avionima koji se mogu uočiti samo ako se potpuno svaki pojedinac preda radu, i ako se posebno obavlja sa izuzetnom pažnjom. Naše mlade starešine postali su majstori svog zanata, a naši divni mladići – vojnici žive sa svojim avionima od kojih se ne odvajaju i kada nisu na stajanci. Sigurno nije napisano sve što je imalo i trebalo da se napiše, ali i ovo nekoliko fragmenata iz rada i razvoja vazduhoplovno-tehničke službe puka daje predstavu našim mladim drugovima kako se radilo i kakve su rezultate postizali stariji i stariji drugovi, kako i zašto je od 1.280 časova naleta u 1950. godini došlo do naleta od 12.500 časova u 1973. godini. Uz uvažavanje one narodne: „Svako vreme nosi svoje breme”, mladi drugovi treba da čuvaju sve ono što je lepo i dobro u tradiciji vazduhoplovno-tehničke službe našeg puka, a pre svega da neguju i razvijaju dobre međusobne odnose, drugarstvo

i svest, jer bez toga ne bi bilo pomena u rezultatima koji su ostvareni za 25 godina rada.

*Žarko Tica ■*

#### Pionirska uloga 172. puka u borbenoi izgradnji RV i PVO

Petog decembra ove 1974. godine navršava se 25 godina od dana kada je na aerodromu „Cerklje” formiran 172. lovački puk, koji je ušao u sastav 44. lovačke divizije. Rukovodeći sastav puka i eskadrila, kao i sastav VTSI skoro u celini bili su formirani od sastava 83. lovačkog puka, dok je letачki sastav bio sastavljen od bivših pitomaca 3. klase VVU, koji je svega nekoliko dana pre toga završio školovanje. Puk je bio naoružan sa poznatim avionom iz Drugog svetskog rata ME-109G. Formiranje puka pada u vreme snažnog pritiska na našu zemlju od strane istočno-evropskih zemalja, pritiska koji je iz dana u dan rastao i pretio da će našoj zemlji oduzeti ono najdraže, slobodu i nezavisnost, za koju je dala 1.700.000 žrtava u NOB, posle nama dobro poznate rezolucije inforbioa. Celokupni sastav novoformiranog puka bio je do kraja svestan ne samo opasnosti koja je pretila našoj zemlji, već i svoje uloge i odgovornosti u odbrani svoje domovine. To je bilo ono što je na samom početku diktiralo tempo rada i usvajanja tadašnje borbene tehnike kojom je puk bio naoružan. Međutim, stručno i borbena osposobljavanje nije bilo ni lako ni jednostavno, jer je neiskusni letачki i tehnički kadar dobio u svoje ruke tehniku, koja je bila veoma komplikovana i za čiju eksploataciju nisu postojali nikakvi uputi i instrukcije. To je u velikoj mjeri otežavalo rad komandnog, letачkog i tehničkog sastava puka, koji su morali ulagati maksimalne napore da bi otkrio sve tajne aviona ME-109G, koji je još uvek u rukama majstora predstavljao veoma efikasno i ubojito oružje za svakog neprijatelja naše zemlje. To je dovelo i do većeg broja udesa, no sastav puka je u celini bio sastavljen od učesnika NOB, koji su i sa oskudnim sredstvima izvojevali pobeđu nad nemačkim okupatorom i domaćim izdajnicima, i čiji moral je omogućio da se prebrode sve prepreke na putu do vrhunske borbene osposobljenosti. Pored visokog morala, presudnu ulogu u celokupnom životu i radu odigralo je drugarstvo i kolektivni duh, disciplina i radni entuzijizam celokupnog sastava. Sve te osobine, utkane u vojnostručnu i borbenu obuku, su i omogućile da se borbena izgradnja puka odvija temeljito i ubrzanim tempom, tako da je puk već na kraju prve godine svog postojanja i rada, na prvom inspekcijskom obilasku postigao veoma dobre rezultate u lovačkim dejstvima i u gađanju ciljeva na zemlji.

### **Predislokacija na aerodrom „Zadar”**

Završetkom prve nastavne godine se završava i period boravka puka u mestu Cerklje, jer je već 16. novembra 1950. godine puk predislociran na aerodrom „Zemunik”, i prepotčinjen 21. vazduhoplovnoj diviziji. Samo prebaziranje puka izvršeno je veoma uspešno i u potpunoj tajnosti. Za novo mesto lociranja na dva dana unapred su bili upoznati samo letaći koji su bili određeni za prelet, dok je sastav VTSl to doznao tek po dolasku u Zemunik. Za početak boravka puka u Zemuniku karakterističan je izvestan zastoje u daljoj borbenoj izgradnji puka, koji je došao kao posledica delovanja neprijateljskih elemenata u užem rukovodstvu puka, kao i grubih grešaka u rukovođenju i komandovanju. Sve je to dovelo do većeg broja katastrofa, koje su imale negativnog uticaja na celokupni sastav puka. Međutim, tu su moral i upornost, kako letačkog tako i tehničkog sastava puka, ispoljili svoj snažan uticaj. Sastav puka je vrlo brzo iz stanja zbunjenosti prešao u ofanzivu, koja je rasčistila sa svim negativnostima i obezbedila sve potrebne preduslove za dalji rad na jačanju borbene gotovosti jedinice. Od tada se stanje puka brzo popravlja i beleže se značajniji uspesi na svim poljima života i rada. Takav uspon se nastavlja neprekidno sve do današnjih dana.

### **Prenaoružavanje avionom F-47D**

1952. godine puk dobija u naoružanje avion F-47D, čije letne osobine i taktičke mogućnosti su daleko prevazišle dotadašnje naoružanje puka. Nova tehnika je pružila mogućnosti za izvršavanje mnogobrojnih zadataka u lovačkoj i lovačko-bombarderskoj nameni, ali je zahtevala i šira stručna i taktička znanja, što je od letačkog i tehničkog sastava puka tražilo dodatne napore. Zahvaljujući radnom entuzijazmu, tadašnji sastav puka je u rekordnom vremenu savladao novu tehniku, i sa njom je u daljem procesu borbene i taktičke obuke postigao vrlo visoke rezultate. Izvršavajući zadatke na novom avionu, sastav puka je sticao veoma dragocena iskustva na koje je temeljio svoj dalji rad na borbenoj izgradnji jedinice. Rezultat toga bili su novi uspesi koji su ovu jedinicu, po kvalitetu i sposobnostima svoga sastava, uzdigli na sam vrh rang liste jedinica RV i PVO.

### **Prenaoružavanje mlaznim avionom F-84G**

Svemu tome treba zahvaliti što je 172. puk jedna od prvih jedinica našeg Ratnog vazduhoplovstva, koja je već 1954. godine dobila u svoje naoružanje mlazni avion F-84G. To je tadašnji sastav puka shvatio dvojako, sa jedne strane kao priznanje za uspešan rad i visoke rezultate koje je postigao u procesu borbene izgradnje jedinice, a sa druge kao obavezu da i u narednom periodu ulaže maksimalne napore koji bi

obezbedili i odgovarajuće rezultate. I ovoga puta je došlo do izražaja volja ljudi, koja je obezbedila da se komplikovana oprema i naoružanje mlaznog aviona, ne samo brzo, već i temeljno savlada. To je i omogućilo da se proces borbene i taktičke obuke nastavi, no sada na znatno širem planu, jer ova nova tehnika je omogućila i dejstvo u složenim meteo uslovima i noću, što je tadašnji sastav puka iskoristio, čime je kvalitetan skok u tehnici dobio i adekvatan porast borbene osposobljenosti puka. Od jedinice koja je bila osposobljena za dejstva samo danju u povoljnim uslovima, 172. puk veoma brzo prerasta u jedinicu, koja je sa delom pilota bila sposobna i za dejstvo u složenim meteo uslovima i noću. Karakteristično za borbeno obuku u tom vremenu je da nije bilo izraženo težište ni na lovačka niti jurišna dejstva, već je puk bio u pravom smislu reči lovačko-bombarderska jedinica, koja je izvršavala raznovrsne zadatke i postizala odlične rezultate.



*Pomoćnik komandanta za MPV B. Čalasan u razgovoru sa pilotom Z. Slavuljicom*

### **Status specijalizovane jedinice**

Uspešan tok obuke, odlični rezultati i bogata iskustva su odlučujuće uticali na odluku da 1957. godine puk prerasta u specijalnu jedinicu, namenjenu za dejstva noću i za podršku jedinica RM. To je stvorilo novi prostor i mogućnosti za rad i inicijativu koje je tadašnji sastav obručke prihvatio. Tempo u obuci je znatno ubrzan, i u korak su mogli ići samo najuporniji, samo najbolji, dok su ostali zaostajali i na kraju otpadali. To je bila veoma temeljita selekcija koja je dovela do vrlo visokog kvaliteta komandnog, letačkog i vazduhoplovno-tehničkog sastava. Ovakav kvalitet je i obezbedio uslove za prelazak na najsloženije elemente borbene obuke, čiji rezultat je bila gornja granica borbene osposobljenosti, koja je puk svrstala u red najboljih jedinica RV i PVO. Ovom prilikom treba konstatovati da je puk u





*Priprema pilota na vežbi „Podgora-72”*

mnogim elementima borbene izgradnje, u izvesnom smislu odigrao pionirsku ulogu, da je komandni, letački, i tehnički sastav u procesu obuke stekao veoma dragocena iskustva, na kojima se temeljila obuka mnogih jedinica RV i PVO.

Visoke kvalitete i vrhunsku osposobljenost puk je uspeo da održava i usavršava sve do 1965. godine. U tom vremenu se ništa značajno u RV i PVO nije moglo dogoditi bez aktivnog učešća 172. puka. Mnogobrojne vežbe, manevri, dejstva u raznim krajevima zemlje, u razno doba dana i godine su predstavljali odličnu školu, u kojoj se tadašnji sastav čeličio i sticao dragocena iskustva. Za svoj rad i postignute rezultate puku su odata mnogobrojna priznanja i pohvale, ipak, tadašnji sastav puka je bio najviše počašćen time što mu je pružena prilika da u nekoliko navrata vrši pratnju i zaštitu vrhovnog komandanta druga Tita.

### *Nova, školska uloga*

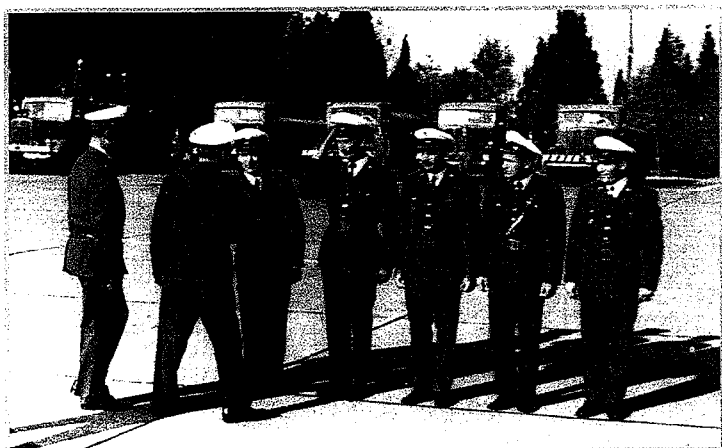
U momentu kada je puk bio bez premca i na vrhuncu svojih sposobnosti i trenaže, objektivni uslovi zahtevaju da se puk preorjentiše na drugi zadatak. 1965. godine 172. puk, ojačan sa 355. izviđačkom eskadrilom, ulazi u sastav Vazduhoplovne vojne akademije. U tom vremenu

akademija se afirmisala kao značajna stručno-pedagoška ustanova, no, analize su istakle potrebu za višim borbenim kvalitetima završenih pitomaca. Takve kvalitete je mogla dati samo jedinica koja je raspolagala visokim znanjima i iskustvom, na kojima je mogla temeljiti obuku mlađih generacija. Rezultati i iskustva koja je 172. puk postigao u dotadašnjoj obuci, bili su najveća garancija da će se taj nedostatak otkloniti. Sastav puka je takvu odluku prihvatio sa oduševljenjem, i shvatio je kao znak priznanja za dotadašnje ulaganje napora i za postignute rezultate. Sve to nije bilo tako jednostavno, nova namena je tražila i drugačiji pristup, za koji nisu postojala odgovarajuća iskustva. U dotadašnjoj obuci su dolazili više do izražaja individualni kvaliteti pilota, dok je sada bilo potrebno stvoriti odgovarajući kadar nastavnika letenja, čija stručnost i kvalifikovanost predstavljaju bitan uslov za kvalitet obuke. Trebalo je stvoriti odgovarajuće planove i programe, kao i potrebnu materijalnu bazu nastave.

Zahvaljujući visokoj svesti, volji i entuzijazmu celokupnog sastava, veoma brzo su uklonjene sve prepreke, i puk je potpuno spremno dočekao svoje prve pitomce iz 18. klase VVA, koji su veoma uspešno savladali sve elemente letenja u vizuelnim, instrumentalnim i noćnim uslovima na avionu F-84G. Obučavajući ovu klasu pitomaca, komandni, nastavnički i vazduhoplovno-tehnički sastav puka je obučavao i sebe. Stečena iskustva su veoma umešno prenesena na 19. i 20. klasu VVA, koje su isto tako uspešno završile obuku na avionu F-84G, i uspešno se uključile u dalji proces borbene i taktičke obuke u eskadrilama borbene avijacije. Priznanja koja je puk dobijao od operativnih jedinica jasno su govorila da se početna zamisao o višim kvalitetima pitomaca VVA počela ostvarivati. No, krajnji cilj letačke obuke u VVA je kompletna i univerzalna borbena osposobljenost za dejstva u obe namene.



*Ispraćaj generala J. Faganela na novu dužnost, tokom primopredaje dužnosti Načelnika VVA na a. „Titograd” : M. Bajčetić, J. Faganel, Đ. Stupar i M. Garić*

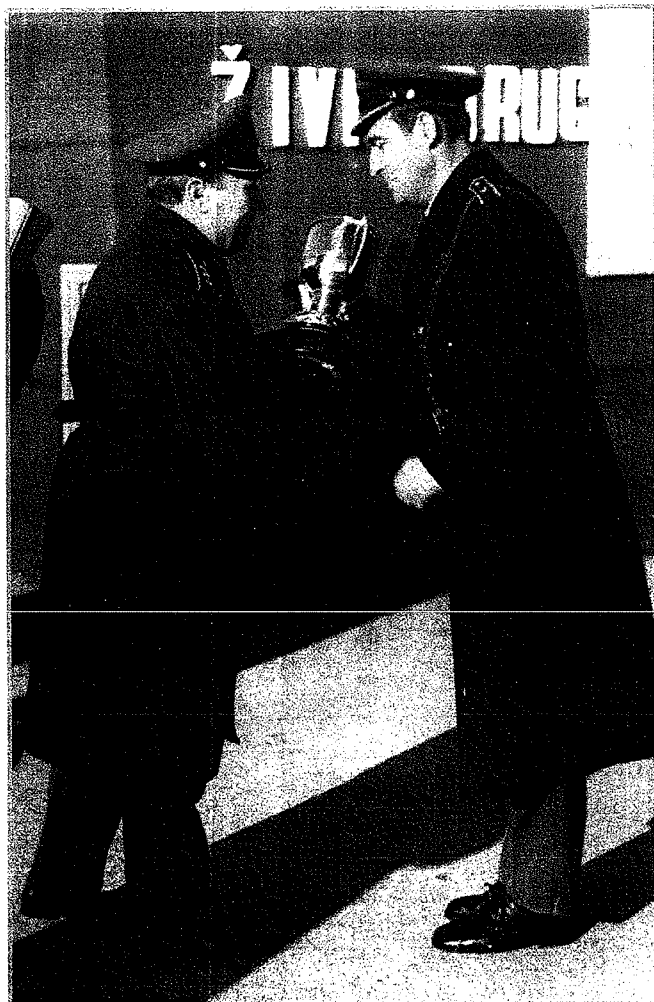


*Uži deo Komande puka na dočeku Načelnika VVA*

Da bi sestvorili potrebni uslovi za realizaciju ovakvog cilja, 1968. godine dolazi do reorganizacije puka, u okviru koje iz sastava izlazi 240, a ulazi 242. eskadrila, i krajem decembra izvršena je predisllokacija na aerodrom „Tito-grad”, gde prerasta u Centar za borbeno osposobljavanje pitomaca VVA. U naoružanju puka tada se nalazio avion F-84G (239.lbae) i F-86E (242.lbae), ali već polovinom 1969. godine počinje preobuka na avionima N-60 i J-21, koja je zbog spore isporuke aviona za puk, trajala sve do polovine 1970. godine. Paralelno sa preobukom vršene su potrebne programske, kadrovske i materijalne pripreme za realizaciju zadataka borbenog osposobljavanja, jer već oktobra 1970. godine trebalo je prihvatiti 21. klasu VVA. Zbog potrebe popune upražnjenih mesta nastavnika letenja u jedinicama VVA, od ove klase na borbeno osposobljavanje je upućen samo manji deo. To je bila povoljna okolnost koja je stvorila uslove za studiozniji prilaz, koji je sa jedne strane obezbedio visok kvalitet obuke, a sa druge strane potpuno oblikovanje plana i programa, razradu metodike i dalji razvoj materijalne baze. Može se konstatovati da su rezultati borbenog osposobljavanja dela 21. klase VVA bili iznad očekivanja. To je prva klasa koja je bila osposobljena za jurišna i lovačka dejstva, i bez dopunske obuke uspešno se uključila u dalji proces borbene i taktičke obuke u operativnim jedinicama. Time je sastav puka stekao veoma dragocena iskustva, koja je trebalo da iskoristi u borbenom osposobljavanju sledećih klasa VVA.

#### **Obuka učenika-pilota Libije i Zambije**

Objektivne okolnosti su zahtevale da se namena puka još jednom menja. Ovoga puta puk dobija ulogu centra za letačku obuku pitomaca stranih armija. Nova namena je opet nametnula nove planove i programe, nove pripreme itd., koje je sastav puka veoma uspešno obavio. U peri-



*Načelnik VVA J. Faganel uručuje pehar komandiru 239.lbae Đ. Stankoviću za najbolju eskadrilu, pred svečanim strojem 172.lbap na a. „Golubovci”*

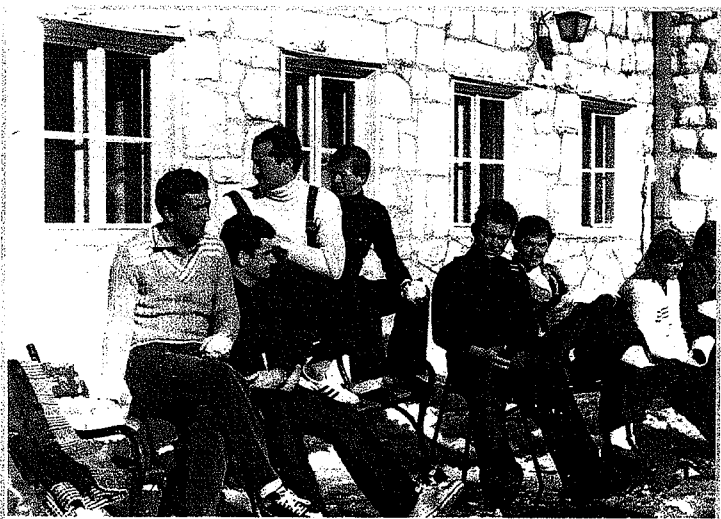
odu 1971–1974. godine u puku su kompletno obučene 1. i 2. klasa pitomaca republike Zambije i 1. i 2. klasa Libijske Arapske Republike. Obuku u ovom periodu, u celini gledano, karakteriše veoma visok stepen naprezanja, zalaganja letačkog i tehničkog sastava, kao i veoma visoki rezultati, za koje je puk dobio i mnogobrojna priznanja. U 1974. godini puk se vraća svojoj osnovnoj nameni Centra za borbeno osposobljavanje, i na obuku je već primio 24. klasu pitomaca VVA. Na kraju, ako bi smo sa nekoliko reči sumirali rezultate koje je puk postigao o formiranju do danas, onda bi smo mogli sa sigurnošću konstatovati da je 172. puk svojim kvalitetima i postignutim rezultatima odigrao jednu od najznačajnijih uloga u borbenoj izgradnji RV i PVO, da se neprekidno nalazio baš tamo gde je bilo najteže, tamo gde se zahtevalo mnogo znanja i veštine, mnogo zalaganja i upornosti.



*Druženje sa pripadnicima 423.vb. Marjanović, Bogdanović, Masić u društvu J. Popovića, načelnika finansijske sekcije 423. vb na a. „Golubovci” 1976.*



*Jordan Faganel, general-major, načelnik VVA, članak je napisao za knjigu „172. puk u odbrani jugoslovenskog neba”, štampane i izdate povodom proslave jubilarne 25-godišnjice od formiranja 172. puka i 30-godišnjice ratnog 111. lovačkog puka, čiju tradiciju nastavlja (25. decembra 1974. godine)*



*Grupa pilota 172. lbap na rekreaciji: Jakovina, Zimić, Marjanović, Stojadinović, Leskovar i Nešovski.*

Danas 172. puk po svojim kvalitetima kao školska i borbena jedinica, spada u red elitnih jedinica našeg RV i PVO. Zato nije slučajno, što je u okviru takmičenja „Biraćmo najbolju jedinicu JNA”, izbio na sam vrh jedinica RV i PVO. Savremena generacija 172. puka svojom voljom, znanjem i iskustvom je garancija da će takva aktivnost biti i dalje nastavljena, da će u okviru svoje namene uspešno pratiti brzi razvoj nauke, tehnike i naoružanja, i stvarati stručno sposobne i odane kadrove, koji će umeti i hteti da kvalitetno realizuju sve zadatke iz okvira svoje školske namene, a i da brane svoju domovinu, ako se za to ukaže potreba.

Velika je čast biti član takve jedinice!

### **Pukovnik Bogdan Komljen**

Nije bio pripadnik 172. puka, a svi smo ga doživljavali da je njegov najbolji i najverniji član. I on je bio ponosan na 172. puk. Bogdan Komljen, pukovnik, 17 godina komandant 423. vazduhoplovne baze i ujedno komandant aerodroma „Golubovci”. U suštini, nije bio samo naš. Tako ga je doživljavala većina pripadnika RV i PVO. Partizan, ljudska veličina, izuzetan vojnik, „roditelj” svakome, čovek, čovek, čovek... Nikada nam nije bilo jasno odakle mu toliko mudrosti i znanja da uvek ima najbolje rešenje za sve. Svako njegovo rešenje je uvek bilo stručno i na zakonima zasnovano, i uvek do kraja ljudsko. Svaki komandant 172. puka je za njega, sa pozicija poštovanja funkcije, bio oficirska ikona. I komandir avijacijskog odeljenja, dok njime rukovodi bio je to isto. Svakog pilota iz drugih jedinica RV i PVO, ako bi sleteo na aerodrom „Golubovci”, tako je doživljavao. Lično bi svakog posle sletanja sačekao i upitao: „Jeste li sleteli po planu ili mimo plana? Da li vam nešto treba, prenoćite, prevoz, novac i ...?” Zato i nije čudo što su pripadnici RV i PVO uvek svraćali da vide i pozdrave tog, od svih najpoštovanijeg vazduhoplovca. Počasni pilotski znak, koji je s ponosom nosio, istinski je zaslužio. Tako su se prema njemu odnosili i civili. Građani Crne Gore, uključujući i najviše državne funkcionere, su prema njemu imali istinsko poštovanje. I svi su ga jednako gostili kafom i lozovom rakijom. Svi su znali da je samo to prihvatao.



*Vreme druženja, s leva: Komljen, Grahovac, Stupar, Njegomir, Marjanović i Munišić*



*Komandant 423. vb i aerodroma pukovnik B. Komljen u pratnji Komandanta 172. Ibp(š) Đ. Stupara i NŠ pukovnika M. Bakića za Dan RV i PVO*



*Na tribini: Bakić, Milačić, Komljen i Stupar*

Ne usuđujem se, a ne znam i ko bi se usudio, pisati o tom velikanu. Međutim, kada se družimo, o njemu volimo evocirati uspomene. Evo samo dve:

Godina je 1978. 21. maj, Dan RV i PVO. Upeklo sunce, a centralni stroj aerodroma je zakazan za 11 sati. Komljen je u svojoj kancelariji već primio goste civile i znamo da je mnogima već nazdravio. Mi koji smo ga bolje poznavali, prilikom njegovog obilaska stroja, zaključujemo da je bilo više *zdravica*. Otpočinje Bogdan da čita referat povodom formiranja i razvoja RV i PVO. *Pametni* komesari su referat napisali i strogo su vodili računa da nešto ne propuste. Rakija radi svoje, zvezda upekla, Bogdan čita već sat vremena, i od 1942. je „dogurao” do 1961. godine. Na iznaneđenje čitavog stroja i svih prisutnih, prekide čitanje i povišenim tonom izgovori: „Živela SFRJ!”

Odjeknuo je gromki odgovor svih prisutnih: „Živela!” Svečanost se mogla privesti kraju.

Rado se prisećamo još jednog slučaja. Jednog ponedjeljka 1980. godine, pukovnik Komljen je, na njen zahtev, primio na službeni razgovor jednu gospođu iz Titograda.

„Zlo i katastrofa, družo pukovniče”, otpoče gospođa svoju ispovest. „Jedan vaš potporučnik se zabavlja sa mojom kćerkom, zakazana svadba za prvu subotu, obaveštene sve zvanice, a on joj sinoć rekao da prekida sa njom svaku vezu”. „Kako se on zove?”, upita pukovnik.

„N.G.”, odgovori ona. Pukovnik preko interfona naredi kuriru da pozove potporučnika N.G. Potporučnik uđe i salutira: „Izvolite družo pukovniče!” „Družo potporučniče, da li poznajete ovu drugaricu?”, upita Komljen.

„Ona je majka moje devojke”, odgovori potporučnik.

„A imate devojku?”, upita Komljen.

„Imam, družo pukovniče”.

„Čestitam”, reče Komljen i nastavi: „A jeste li se jedno drugom obećali?” „Jesmo”, odgovori potporučnik.

„Srećno vam bilo”, reče Komljen i otkomandova: „Možete biti voljno, družo potporučniče!”

„Razumem, družo pukovniče”, odgovori potporučnik i napusti kancelariju. Gospođa htjede nešto reći, ali je Komljen prekide komandom: „I vi drugarice možete biti voljno!” Gospođa izleće napolje, a u subotu je bila svadba radosnica, i nakon toga brojno muško potomstvo.

Jaka su drugarska osećanja i poštovanje svih nas koji smo ga poznavali. Velikog čoveka, pukovnika Bogdana Komljenja.

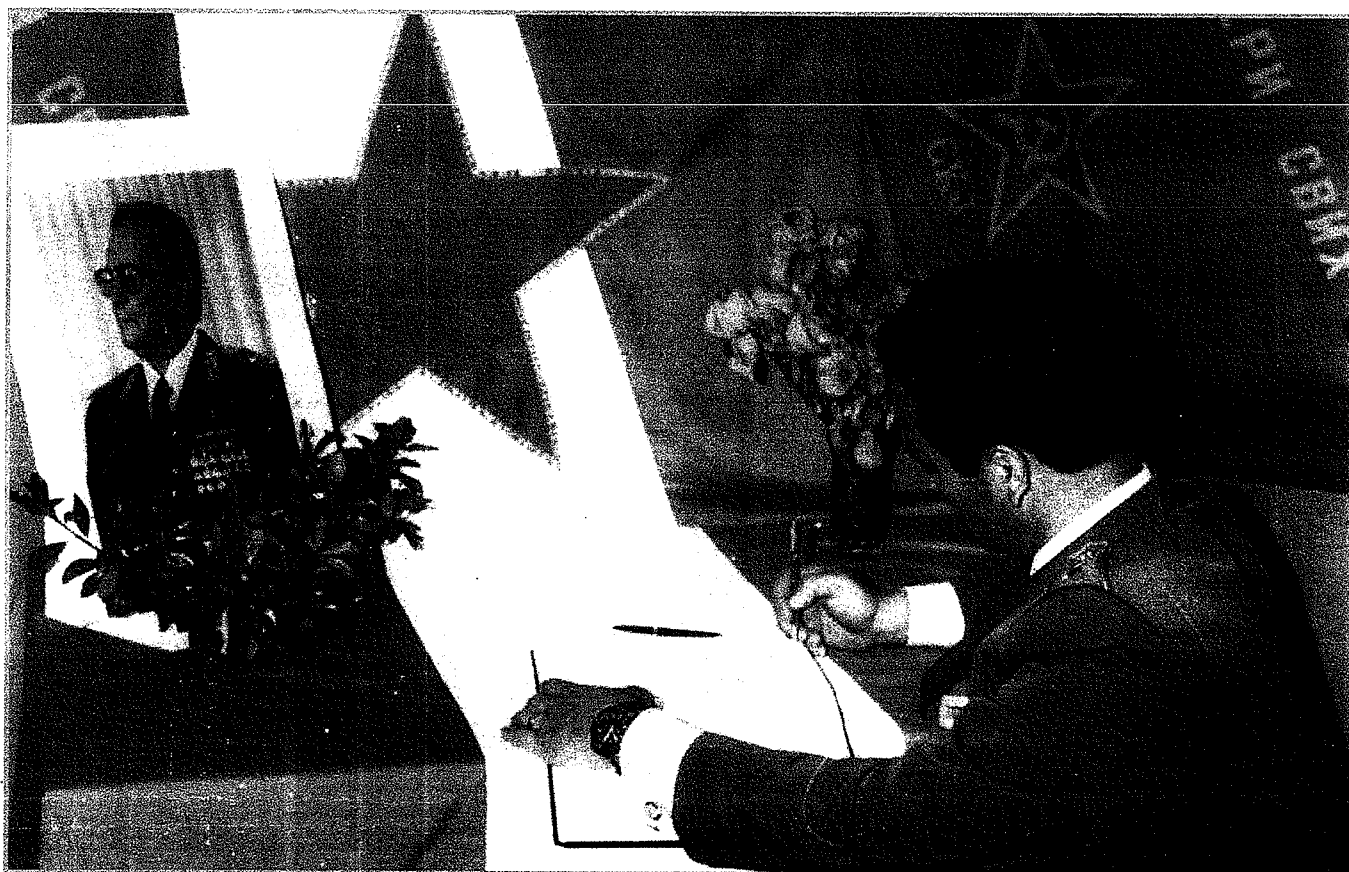
*Blagoje Grahovac ■*

### Smrt predsednika SFRJ i VKOS Maršala Tita.

Bolest, zatim smrt i sahrana Josipa Broza Tita, predsednika i VKOS SFRJ, imala je odraza na rad, red, mere i postupke komande i jedinica puka i 423.vb, svih na lokaciji aerodroma „Golubovci”. Provođene su posebne, jedinstveno regulisane mere povišene b/g opštih i posebnih mera na lokaciji aerodroma i unutar puka. Sam čin sahrane organizovano je gledan, na taj način što su TV prijemnici bili postavljeni i time omogućeno posmatranje čina sahrane, za sastav koji nije bio na dužnostima. Vladao je pojačan stepen samosvesti i discipline, osećala

se potištenost, tuga pa i suze. Osećala se izvesna zabrinutost za sudbinu zemlje, posebno zabrinutost za očuvanje njenog integriteta. Pukovska mladost i zadaci u koje se išlo bez predaha, bio je najbolji način da se emotivna društvena kriza, pre svega bezbolno i što pre prevlada. Dužnost komandanta 172.lbap(š) 28. avgusta 1980. godine predaje potpukovnik Đuro Stupar, koji odlazi na školovanje u Školu narodne odbrane. Dužnost komandanta primio je dotadašnji NŠ puka, potpukovnik Miliwoje Bakić, nakon završene ŠNO.

*Đ.Stupar ■*

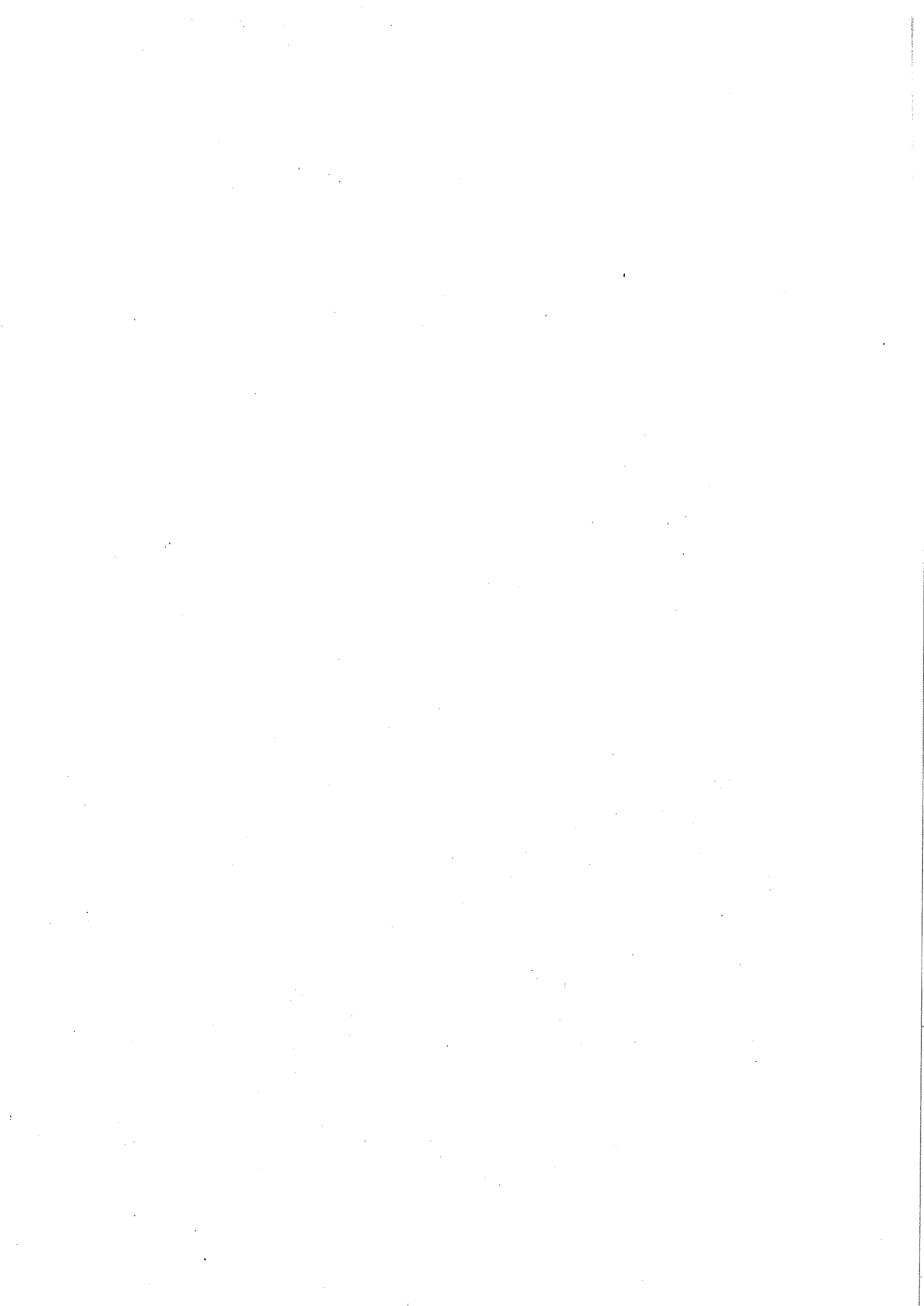


*Komandant 172.lbap(š) Đ. Stupar povodom smrti predsednika VKOS Maršala Tita upisuje se u knjigu zaveta u spomen-sobi jedinice*



# ŠKOLOVANJE PITOMACA-PILOTA U KONTINUITETU, 1980–1985.









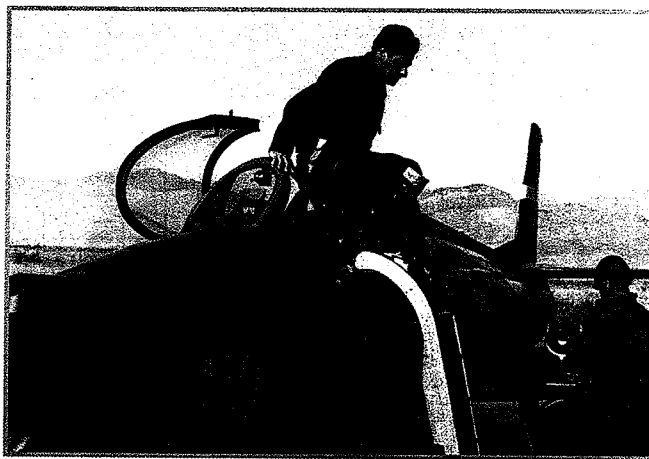
vo je period opšteg kontinuiteta u obuci i radu puka na ostvarivanju svoje dvojne uloge i namene. Obuka pitomaca-pilota na završnoj, četvrtoj godini školovanja u VVA odvijala se uspešno, u stabilnim uslovima i na avionima domaće proizvodnje. U skladu sa svojom dvojnomo ulogom, puk održava visok stepen b/g, provodi eskadrilske TV, i učestvuje u svim značajnijim vežbama na prostoru SFRJ. Avioni u naoružanju puka preko jedne decenije u upotrebi, uz već potvrđenu efikasnost i eksploatacionu pouzdanost, ulaze u period tehnološke i moralne zastarelosti. U ovom periodu avion „Galeb” (G-2) povučen je iz upotrebe i predat COLO u 105.lbap(š).



*M. Bakić, Komandant 172.lbap(š) u kancelariji i prilikom izlaska iz aviona*

#### **I dalje intezivna obuka i rad**

Period od 1980–1985. godine je vreme, koje u potpunosti liči na 172.puk. Intezivna obuka pitomaca-pilota, borbena obuka stalnog sastava, masovno učešće na vežbama i redovne kontrole b/g od pretpostavljenih komandi. Na letачkoj obuci su bile 30, 31, 32, 33. i 34. klasa pitomaca-pilota VVA. Puk je ostvarivao godišnji nalet od 9.000–11.000 časova. Osnovni avion u naoružanju je avion „Jastreb” (J-21) i dvosed NJ-21, dok je N-60 (G-2) bio povučen iz upotrebe. U RV i PVO je 1981. godine doneta odluka da se sa delom pitomaca-pilota završne godine školovanja u VVA, otpočne obuka na nadzvučnom avionu MiG-21. U vezi s tim otpočela je preobuka 129. eskadrile 185.lbap(š) u Puli na avionu MiG-21, što je imalo za posledicu drugačiju raspodelu pitomaca na četvrtoj godini školovanja, pa su puku dodeljena još 23 pitomca iz Pule.

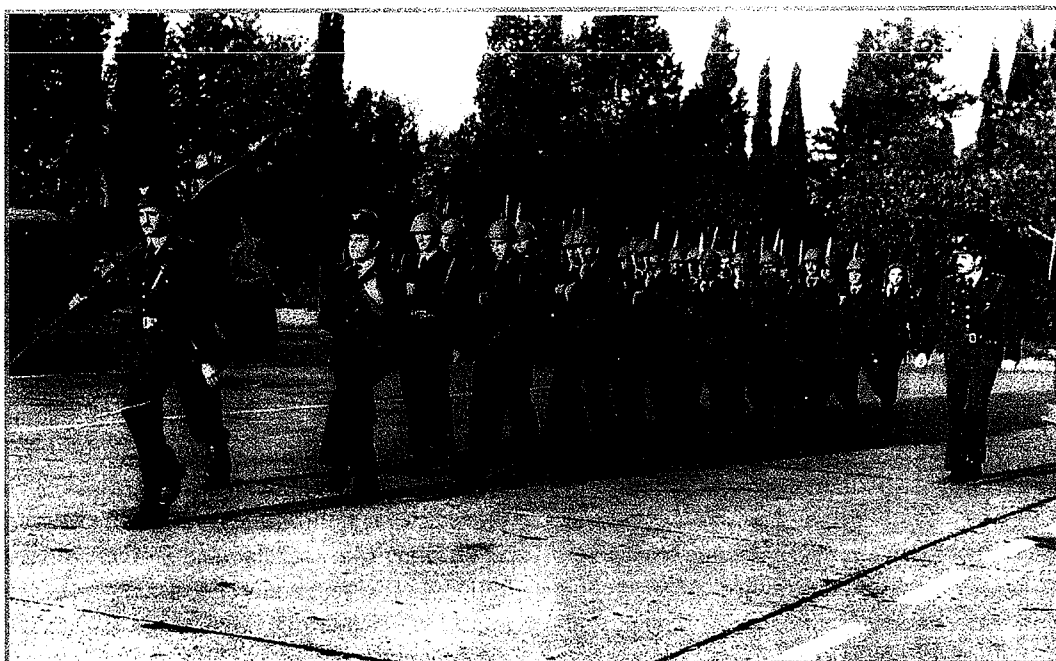




*Lubičić, Milekić, Kostić, Filipović i Jakovina*



*NL Slavuljica sa pitomcima-pilotima*



*V. Marjanović, nosilac zastave jedinice*

### Rukovodeći sastav komande puka i eskadrila

**Komandant puka:**

– Milivoje Bakić,

**Načelnik Štaba puka:**

– Milan Njegomir, do 09. 1982.

– Blagoje Grahovac, od 09. 1982.

**Pomoćnik za LP:**

– Ivan Mikloučić, do 1982.

– Dragan Bašić, od 09. 1982.

**Pomoćnik za VTSl:**

– Mirko Vuksanović, do 1985.

**Pomoćnik za MPV:**

– Vidimir Veljković,

– Miladin Milekić, od 1982.

**Organ za operativno NP:**

– Slobodan Gogić, do 1981.

– Nikola Ljubičić, do 1983.

– Mile Melentijević, od 1983.

**Načelnik organa bebednosti:**

– Miodrag Filipović,

**Načelnik obaveštajnog organa:**

- Nikola Ljubičić, do 1981.
- Mile Melentijević, do 1983.
- Dragan Kovačević, od 1983.

**Načelnik Personalnog organa:**

- Zvonko Iveljić,

**Komandant 239.lbae(š):**

- Blagoje Grahovac, do 09. 1982.
- Radoljub Masić, od 09. 1982.

**Komandant 242.lbae(š):**

- Miloš Krndija, do 02. 1981.
- Mile Filipović, do 09. 1981.
- Slobodan Ivanov, do 09. 1983.
- Muše Begić, do 08. 1985.



*Tatalović, Njegomir, Bakić i Marjanović u „čoravoj” sobi*



*General A. Tus sa generalima: Č. Kovačevićem, B. Petkovim i N. Benićem, načelnikom VVA M. Bajčetićem i komandantom 172.lbap(š) na tribini, za govornicom Komandant 423.vb i aerodroma „Golubovci” B. Komljen*

**Letačka obuka pitomaca 31. klase po modelu „zadatka”**

U obuci pitomaca-pilota, ovo kao vanredni zadatak iskrsao puku, zavređuje posebnu pažnju. Zbog odluke da se u obuku pitomaca-pilota na završnoj godini školovanja u VVA uvede avion MIG-21 i preobuke 129. eskadrile u Puli, 23 pitomca koji su bili u toj eskadrili na četvrtoj godini školovanja, dodeljeni su na dalju obuku 172.lbap(š). Sticajem okolnosti, sada se čitava 31. klasa od 57 pitomaca-pilota avionskog usmerenja našla u puku na završnoj obuci u nastavnoj 1981/1982. godini. Na predlog komandanta 239.lbae(š) Blagoja Grahovca, uprava VVA i komanda RV i PVO su prihvatile predlog da eskadrila na obuci sa celom klasom istu može da iznese do kraja samo po modelu „Zadatka” ili kliznog radnog vremena eskadrile. Tako je eskadrila tokom čitave nastavne godine radila u tri smene, i u potpunosti ostvarila PLO, što je svojevrsni organizacijski i radni podvig sastava 239.lbae(š).

Eskadrila je ostvarila godišnji nalet od 6.400 časova, od čega 4.900 časova sa pitomcima.



*Major B. Grahovac, NŠ puka, predaje raport Komandantu RV i PVO generalu A. Tus, Titograd, maj 1985.*



*Na prethodnom startu, Marjanović pred polazak na avion*



*Lj. Vidmar, Z. Slavuljica i C. Cvetinović u vremenu druženja*

### **Stajanje motora u oblacima na tri aviona NI-21**

U periodu letačke obuke sa pitomcima 31. klase VVA desio se i jedan redak vanredni događaj. Tokom grupnog letenja u oblacima, u okviru jedne letačke smene, i u intervalu od oko jedne minute, došlo je do prekida rada motora na tri aviona. Sve posade bile su u ulozi pratilaca. Uzrok prestanka rada motora bio je visok stepen zaleđivanja u oblačnom sistemu u tom vremenu leta. Snižavanjem na manju visinu u pravcu aerodroma, sve posade uspele su pokrenuti rad motora, „probiti” oblake i bezbedno sleteti na aerodrom.

### **Drama u noćnom letu od 46 minuta**

Marta 1981. godine, u okviru letačke obuke u noćnom letenju, pitomci 31. klase VVA su izvršavali vežbu samostalnog leta noću. Na tornju aerodroma „Golubovci” bio sam rukovodilac letenja, a na startnoj stanici dežurni letenja je bio poručnik Slobodan Nedeljković. Pitomac Silvester Radež je samostalno leteo na avionu N-60 (G-2), i u tom letu je imao indeks „delfin-56”. U prvom prilazu za sletanje imao je veliku brzinu, a uz to je PSS dodirnuo najpre nosnom nogom. Po dodiru PSS avion je odskočio od piste, i pitomac Radež je dodao pun gas i produžio na drugi školski krug. Dežurni letenja poručnik Nedeljković na posebnom kanalu mi javlja da je video da je Radež prilikom pokušaja sletanja odbio nosnu nogu stajnog trapa i da se čuo jak zvuk prilikom odskakanja u vis iste. Radež nije svestan šta mu se desilo, panično javlja da je imao jak udarac u krilo i da ima otežano upravljanje komandama leta. Komunikacija sa njim postaje skoro nemoguća, postaje psihički blokiran i uporno hoće na sletanje. Tokom njegove blokade kolona putničkih vozila sa upaljenim svetlima se kretala putem od civilnog aerodroma prema gradu Titogradu, što je Radežu ličilo na osvetljenu PSS, te

usmerava avion na sletanje u pravcu tog puta. Uporno ponavljanje sa AKL „56. pun gas, ugao na gore!”. Zagmeo je motor na punom gasu i avion je krenuo u penjanje. Usmeravam ga da formira krug za sletanje i vodimo ga na sletanje. U prilazu za sletanje Radež rutinski javlja da je stajni trap izvučen i zabavljen. Dežurni na startnoj stanici ga upozorava da ipak nema izvučen stajni trap, te mu komanduje pun gas i produžavanje na drugi školski krug. Radež ne sluša dežurnog letenja i sleće velikom brzinom na PSS bez izvučenog stajnog trapa. Avion trupom dodiruje pistu, i od struganja aviona po PSS velikom brzinom oko aviona počinju da izbijaju varnice. Ja mu komandujem da ugasi motor, a Radež, videvši da se našao u plamenu, umesto da ugasi motor, dodaje pun gas i ponovo poleće. Pokušavam s njim uspostaviti komunikaciju, ali ne ide.



*Pilot Šegerec Tomislav u kabini aviona „Jastreb”*

U vazduhu je bio i moj zamenik, kapetan 1. klase Slobodan Ivanov. Na drugom kanalu mu naredujem da se pristroji Radežu da skine kacigu i masku i da baterijskom lampom osvetli svoje lice. Kada sam procenio da je Ivanov došao u tu poziciju, Radežu sam naredio: „56. pogledaj desno i videćeš jedno poznato lice”. On za nekoliko sekundi odgovori: „Što je 21. smešan!!!”. (Ivanov je imao indeks „delfin-21”). Od tog momenta Radež počinje da sluša sve komande. Svi ostali avioni su u međuvremenu prizemljeni i vodimo Radeža na sletanje. Potpuno je kooperativan i komunikativan, te izvršava komande. I dalje nije svestan da nema nosnu nogu stajnog trapa. Kada je sa izvučenim glavnim nogama stajnog trapa i flapsovima (zakrilca) bio u fazi ravnjanja, iznenada za njega, komandovao sam mu: „Kupiraj sad!”, što je on to trenutno i uradio. Posle dodira komandovao sam mu: „Lagano spuštaj nos, nemaš nosnu nogu stajnog trapa!”, što je on i uradio postavši tek tada svestan stvarne situacije. Komisija za ispitivanje udesa je utvrdila da je nosnu nogu odbio zbog



*Nastavnik letenja porucnik Šegerec Tomislav sa pitomcima*

velike brzine na sletanju. Nosna noga je posle pucanja udarila u donju stranu krila i ulubila donju oplatu krila. Kao posledica, ulubljenje je pritisnulo sajle komandi leta, zbog čega je Radež imao otežano komandovanje. Nosna noga je velikom brzinom udarila pored piste, čime je napravila veliku rupu u zemlji, a deo zemlje i kamenja je pao na PSS. Prilikom njegovog drugog pokušaja sletanja bez stajnog trapa, trag struganja trupa po PSS je bio u dužini od 232 m, pod punim gasom. Tada je avion naleteo na jedan nabačeni kamen, što je izazvalo odbijanje aviona od PSS i to je bio osnov da se avion u jednom trenutku nađe u vazdhu, pa je Radež uspeo da ponovo poleti. Magnetofonska traka na kontrolnom tornju je zabeležila dramu koja je trajala tačno 46 minuta. Tehnička ekipa je popravila avion koji je ponovo leteo trećeg dana od dana udesa.

*Blagoje Grahovac*

#### Najbolji puk borbene avijacije RV i PVO 1983. godine

Septembra 1983. godine borbenu gotovost puka kontrolisala je GINO, i utvrđeno je njeno visoko vrlo dobro stanje, pa je puk 1983. godine proglašen najboljom jedinicom ranga puk-brigada u RV i PVO. Tokom kontrole i ocenjivanja b/g bio je mobilisan u potpunosti i bio je u neprekidnom manevru eskadrila sa prebaziranjem i korišćenjem aerodroma: „Ivangrad” (Berane), „Sjenica” i „Ponikve”. Nalaz GINO javno je saopšten sa izrazito visokom ocenom b/g. Puk je bio bez konkurenata čak i u izboru za najbolju jedinicu ranga puk-brigada u JNA, u takmičenju za izbor najbolje jedinice u JNA.



*Na vežbi provere b/g puka, Milekić, Bašić i Kostić*



*Komandant 172.lbap M. Bakić sa grupom pilota puka u predahu na ZTV*

Međutim, neposredno pre službenog saopštavanja ocene b/g dogodio se udes sa smrtnom posledicom, što je bio razlog da se 172.lbap(š) ne proglasi najboljom jedinicom u JNA. Puk je u ovom periodu učestvovao na svim vežbama u RV i PVO. U ovom periodu provedene su brojne TVBG na poligonima: „Paka”, „Mrlera”, „Slunj”, „Medak”, „Čemernica”, „Benkovac”, „Manjača”, „Pešter”, „Maljen”, „Krivolak”, „Bošnjaci” i „Knić”. Krajem septembra 1985. godine komandant puka, pukovnik Milivoje Bakić, bio je premešten na dužnost komandanta 97. abr u Divuljama kod Splita, a dužnost komandanta primio je major Blagoje Grahovac, dotadašnji NŠ puka.

#### I to je tradicija

Na poslednjoj vojnoj paradi u Beogradu povodom Dana pobeđe 9. maja 1985. godine, kao Načelnik štaba 172.lbap(š) određen sam za komandanta „plavog ešelona”.

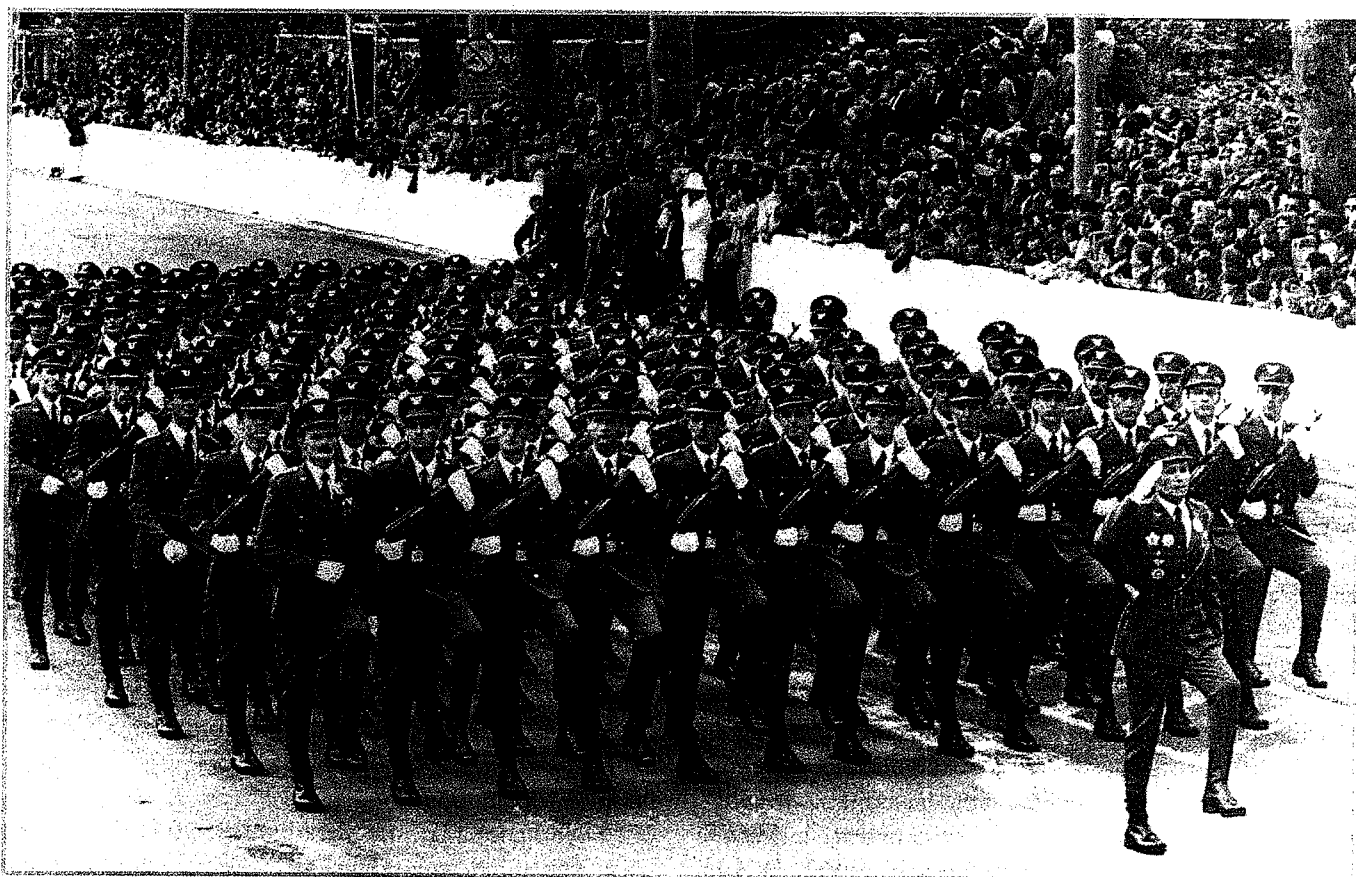
Naime, 144 pitomca iz svih akademija RV i PVO su sačinjavali „plavi ešelon”. Mladost, životna radost i ubeđenje da ćemo biti najbolji su krasili vazduhoplovce. Takvim očima su nas gledali i drugi.

Da li zbog plave uniforme, ili ne znam zbog čega, najviše smo se družili sa mornarima. Pored obrenovačkog auto puta, na kome smo uvežbavali paradni korak, svaki od ešelona imao je svoj šator, koji je služio za smeštaj najnužnije opreme. Jedno jutro na našem šatoru osvanu, velikim tehničkim slovima ispisan transparent, na kome je stajalo „Svaka vrana leti”. Bezbednjaci su uvek tu da sve istraže. Rekoše da su to najverovatnije uradili mornari. Komandantu mornaričkog ešelona, kapetanu korvete Stanku Lučinu sam iskazao kompliment za duhovitost njegovih mangupa. Sutra ujutru kapetan Lučin mi uzvraća da su ovi moji još duhovitiji. „Šta je bilo?”, upitah. On mi pokaza još veći transparent, koji je osvanuo na njihovom šatoru, a na kome je pisalo: „Svako g... pliva”. Obojica smo, u suštini bili ponosni na „svoje mangupe”. Kada sam nakon parade, a posle završene analize u Zadru u komandi VVA, ispričao ovu anegdotu, potpukovnik Anton Lovro Perne se grohotom nasmejavao. „Šta se smeješ?”, upita ga general Jurjević. „Identičan slučaj je bio 1952. godine, kada sam ja učestvovao na paradi”, odgovori večito duhoviti Lovro. I ovo pokazuje da je najcelovitija definicija tradicije ona koja kaže da su tradicije ljudi i događaji.

*Blagoje Grahovac ■*



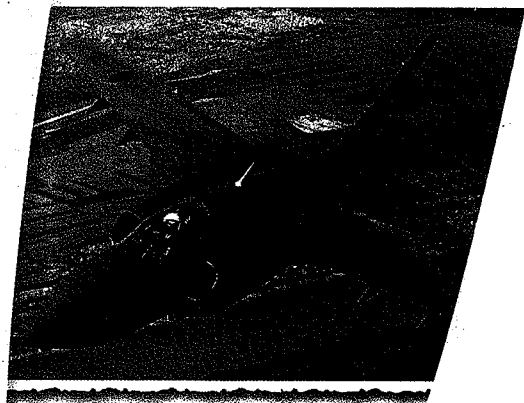
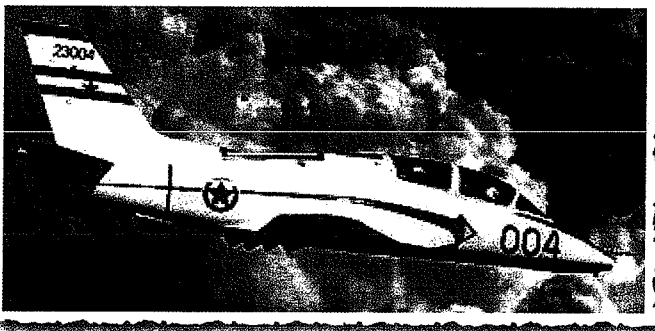
*Parada pobebe maja 1985. g.  
Komandant ešelona RM kapetan  
fregate S. Lučin i Komandant  
ešelona RV i PVO major B.  
Grahovac (NŠ 172.lbap)*

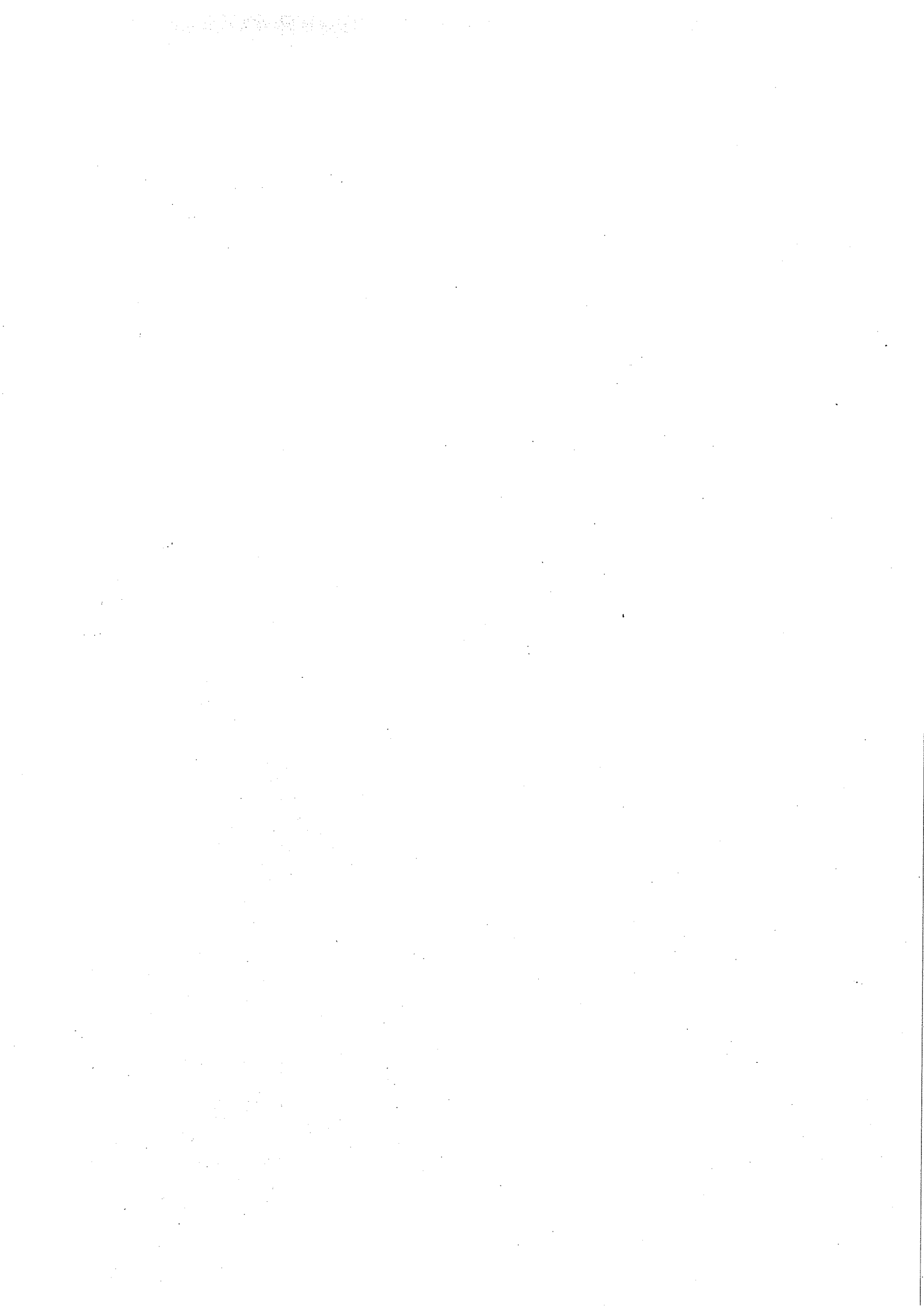


*B. Grahovac na čelu plavog ešelona na paradi pobebe, maja 1985. g.*

# TEHNOLOŠKA MODERNIZACIJA

172.lbap(š),  
1985–1990.









vo je period koga u osnovi karakteriše dinamičan razvoj zemlje, stabilna politička situacija, brz ekonomski razvoj i primerno dobar međunarodni položaj. Pri samom kraju perioda sve više je lebdela opasnost od dezintegracije SFRJ.

U ovom periodu na čelu puka su bili Blagoje Grahovac i Radoljub Masić.

#### Opšti kontekst modernizacije

Jugoslovenska Narodna Armija je vršila reformu organizaciono-formacione strukture uz istovremeno smanjivanje brojne veličine. RV i PVO je prednjačilo u procesu reformi. U naoružanje je uveden jedan od, u to doba, najmodernijih aviona lovačke avijacije: MiG-29 i najbolji protivpodmornički helikopter „Kamov” Ka-28. Izviđačka avijacija je dobila domaći izviđački avion IJ-22 „Orao”. U lovačko-bombarderskoj avijaciji su uvedena dva nova domaća aviona, N-62 „Super Galeb” ili G-4, i J-22 „Orao”, odnosno dvosed „Orao” NJ-22. Intenzivno se radilo na projektovanju novog nadzvučnog višenamenskog aviona, takozvanog „YU supersonika”. Komanda RV i PVO je odlučila da već 1986. godine u 172.lbap(š) uvede u naoružanje G-4, te je u jesen te godine i otpočela preobuka sastava, uz uporedo provođenje letačke obuke pitomac-pilota. Još se nije potpuno „svario” jedan novi avion, a već sledeće godine, 1987. odlučeno je da se u 172.lbap(š) uvede i J-22, i to kao prva jedinica koja će dobiti „Orla” sa dopunskim sagorevanjem. To samo govori o poverenju u jedinicu koje su imale najviše instance.

VVA u čijem se organizacionom sastavu puk nalazio, usavršavala je NPP do mere da su te programe rado

izučavale, i u mnogome primenjivale veoma razvijene armije sveta. To je bila, koliko je poznato, jedina akademija na svetu u kojoj su pitomci-piloti provodili letačku obuku na nadzvučnom borbenom avionu, i to sa potpunim uspehom. Puk je sa razlogom godinama nosio neformalni nazive noćni puk, najbolji puk, evropski puk, ali u skladu sa time su mu i postavljeni zadaci. Uporedo sa letačkom obukom brojno velikih klasa pitomaca na J-21, vršena je preobuka na N-62, pa obuka pitomaca na N-62, a nakon toga preobuka i uvođenje u upotrebu aviona J-22 sa dopunskim sagorevanjem. I sve to u relativno kratkom vremenskom roku.

#### Rukovodeći sastav puka

Brojna kadrovska pomeranja su opšta karakteristika uvek mladog avijacijskog puka, posebno pilotske sredine, zbog školovanja i kretanja kadra po vertikalni, ali i horizontalni.

##### **Komandant puka:**

- Blagoje Grahovac, do 30. 06. 1988.
- Radoljub Masić, od 30. 06. 1988.

##### **Načelnik štaba puka:**

- Radoljub Masić, do 30. 06. 1988.
- Muše Begić, od 30. 06. 1988.

##### **Organ za letačke poslove:**

- Dragan Bašić, pomoćnik komandanta

##### **Organ za VTSl:**

- Mirko Vuksanović, do 01. 08. 1987.
- Milan Kolašinac, od 01. 08. 1987.

##### **Organ za politički rad:**

- Miladin Milekić, pomoćnik komandanta

**Načelnik organa bezbednosti:**

- Miodrag Filipović,
- Dragan Jelić, od 30. 06. 1986.

**Organ za operativno NP:**

- Mile Melentijević, pomoćnik NŠ
- Krešimir Jakovina, od 01. 09. 1986.
- Boško Kostić, od 30. 07. 1988.

**Načelnik obaveštajnog organa:**

- Dragan Kovačević
- Mile Melentijević, od 01. 09. 1986.

**Načelnik personalnog organa:**

- Zvonko Iveljić,

**Načelnik kancelarije:**

- Branko Popović,

**Komandanti eskadrila (239. i 242.lbae) u ovom vremenu bili su:**

- Mile Filipović
- Muše Begić
- Miodrag Dautović
- Vladan Marjanović
- Zvonimir Zimić
- Strahinja Drobňjak
- Drago Nešovski

Blagoje Grahovac 30. juna 1988. godine predao je dužnost komandanta puka Radoljubu Masiću, a za NŠ puka postavljen je potpukovnik Muše Begić.



*Komandant 172.lbae B. Grahovac u svojoj kancelariji*

**Prenaoružavanje avionom N-62 („Super Galeb” G-4)**

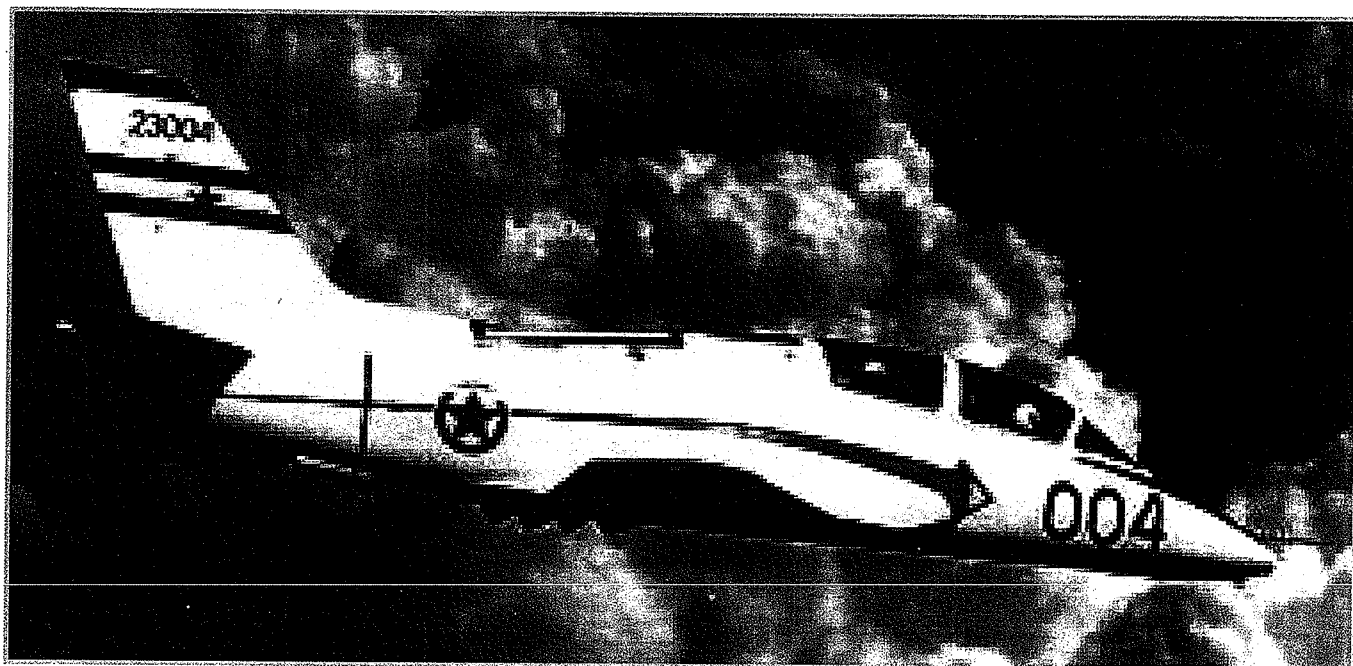
Avion G-4 je prethodnih godina bio uveden u naoružanje 229.lbae(š) 185.lbap(š) na aerodromu „Pula”. Preobuka na taj avion nije išla planiranom dinamikom. Evidentirani su neki problemi subjektivne prirode, pa je u komandi RV i PVO doneta odluka, da pre nego što je planirano, preobuka na ovaj avion otpočne u 172.lbap(š). Tako je 1986. godine vanredno (jer nije bilo planirano po godišnjem naređenju) otpočela preobuka na avion G-4 u 172. puku.



*Avion G-4: pilot i mehaničar pred pokretanje motora*

Posle uspešno završene tehničke učionice i primenjene teorije za ovaj avion (zemaljska priprema), prvi letački dan u 239.lbae(š) na ovom avionu je bio 01. septembar 1986. godine. Tog istog dana, posle jednog leta na dvojnoj komandi, komandant puka potpukovnik Blagoje Grahovac izvršio je samostalni let iznad samog aerodroma sa kompletom svih vertikalnih figura i kovitom sa dva okreta. To je snažno motivisalo sve pilote.

Nakon jednu godinu i 4 dana svi piloti 239.lbae(š) i komande puka samostalno su leteli na avionu G-4, i bili su osposobljeni za sve zadatke složene i bobene obuke iz namene ovog aviona. Brojni tehnički problemi, koji su do tada pratili ovaj avion su detektovani i kroz adekvatne modifikacije otklonjeni. Jedan je posebno karakterističan. Naime, avion J-22 „Orao” je već bio uveden u 353.iae u Mostaru i u 82.abr u Cerklju. Izgubljena su tri aviona J-22 zbog stajanja motora u vazduhu, a uzrok se nije utvrdio. Avion „Orao” i avion G-4 su imali u jednom delu gorivne sisteme isto tehničko rešenje, takozvane gorivne račve. U jednom letu tokom probuke kapetana Milimira Supića na avionu G-4 sa instruktorom Blagojem Grahovcem, na osnovu atipično velike pokretljivosti aviona u akrobacijama, zaključeno je da sa avionom nešto nije u redu i let

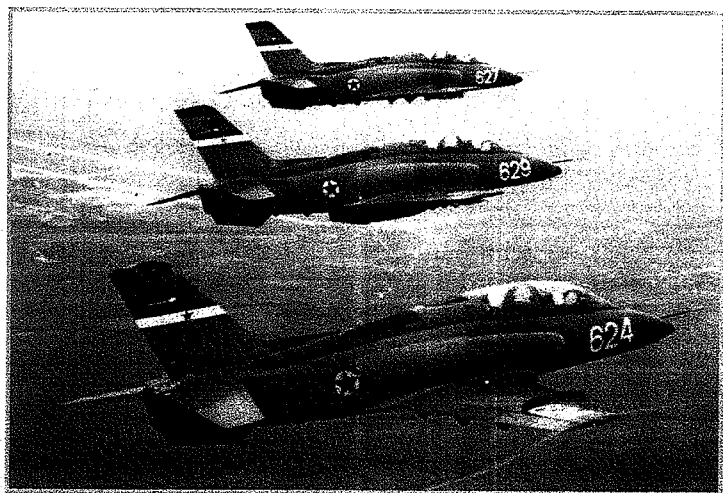


G-4 „Super Galeb” u letu

je prekinut. U prilazu za sletanje motor je prestao da radi. Sletanje je uspešno izvršeno sa ugašenim motorom, a time je VTI naknadno utvrdio gubitak goriva u letu i sistemsku grešku u gorivnom sistemu. Nakon uspešno provedene modifikacije i na avionu G-4 i avionu „Orao”, nije se više desio niti jedan gubitak aviona po tome osnovu.

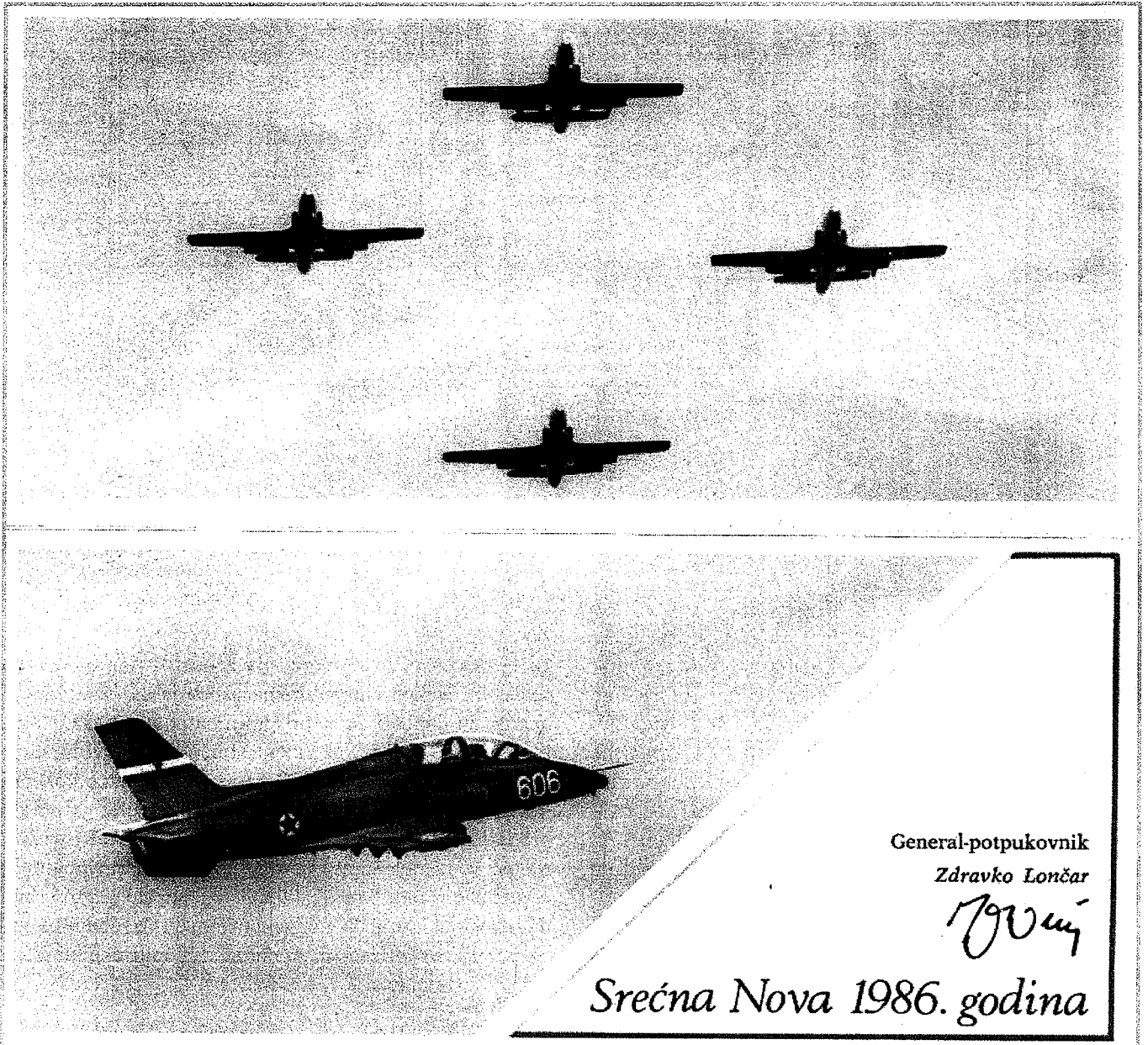
Tokom uvođenja aviona u operativnu upotrebu u 172. lbap(š) jedan avion G-4 je izgubljen. Za vreme b/d na moru 23. juna 1987. godine, prilikom plotunskog ispaljivanja 16 raketa NRZ-128 mm „Munja” stao je motor kapetanu Milimiru Supiću, jedinom pilotu neplivaču u RV i PVO. Više puta je pokušavao da pokrene motor u vazduhu

ali bezuspešno, te je morao da napusti avion izbacivim sedištem. Nakon katapultiranja uspeo je da padobranom doklizi do kopna i da se prizemlji na poluostrvu Luštica, kod Herceg Novog. Nakon toga stručnjaci su utvrdili da je plotunsko ispaljivanje NRZ „Munja”, zbog jake koncentracije plamena raketa ispred usisnika motora, aktiviralo protivpožarnu ploču motora, i zaustavilo dovod goriva u motor. Zbog toga Supić nije uspeo ponovo startovati motor u vazduhu. Modifikacija je urađena tako, što je propisano da se sa dotadašnjih 50 milisekundi intervala, ubuduće prilikom plotunskog lansiranja podesi 100 milisekundi intervala između raketa.



Grupni let na G-4





Čestitka generala Z. Lončara povodom nove 1986. g.

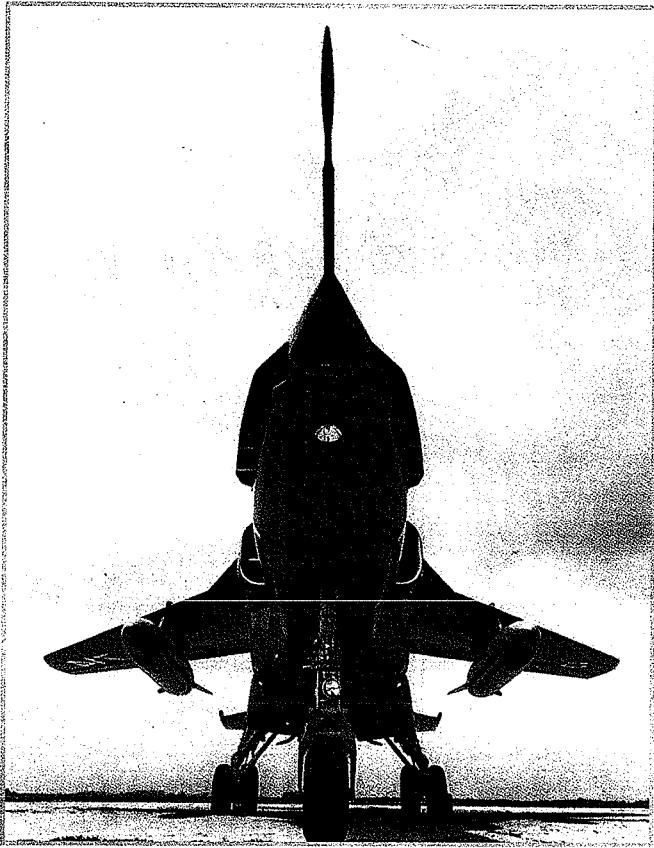
### Prenaoružavanje avionom J/NJ-22 „Orao”

U završnoj fazi obuke 239.lbae(š) i dela komande puka na avionu G-4 usledilo je naređenje, da se 242. lbae(š) prenaoruža na avion J-22, što je podrazumevalo i komandu puka. U oktobru 1987. godine u 239.lbae(š) je otpočela obuka pitomaca na avionu G-4, u 242.lbae(š) je nastavljena obuka pitomaca na avionu J/NJ-21 „Jastreb”, a jezgro od 4 pilota i 9 inženjera i tehničara, na čelu sa komandantom puka je izvršilo obuku na tehničkoj učionici za avion J/NJ-22 „Orao”. Obuka je realizovana u tehničkom školskom

centru u Rajlovcu (Sarajevo). Letačka preobuka na avion „Orao” sa ovim jezgrom po svim namenama aviona je realizovana do marta 1988. g.

U cilju razvijanja motivacije letačkog i tehničkog sastava, komandant puka potpukovnik Grahovac je nakon dva leta na dvojnoj komandi, iznad aerodroma „Golubovci” samostalno izvršio let sa kompletnom vertikalnih figura na maloj visini, a u sedmom letu je izvršio probijanje zvučnog zida i dostigao brzinu 1.18 Mah.

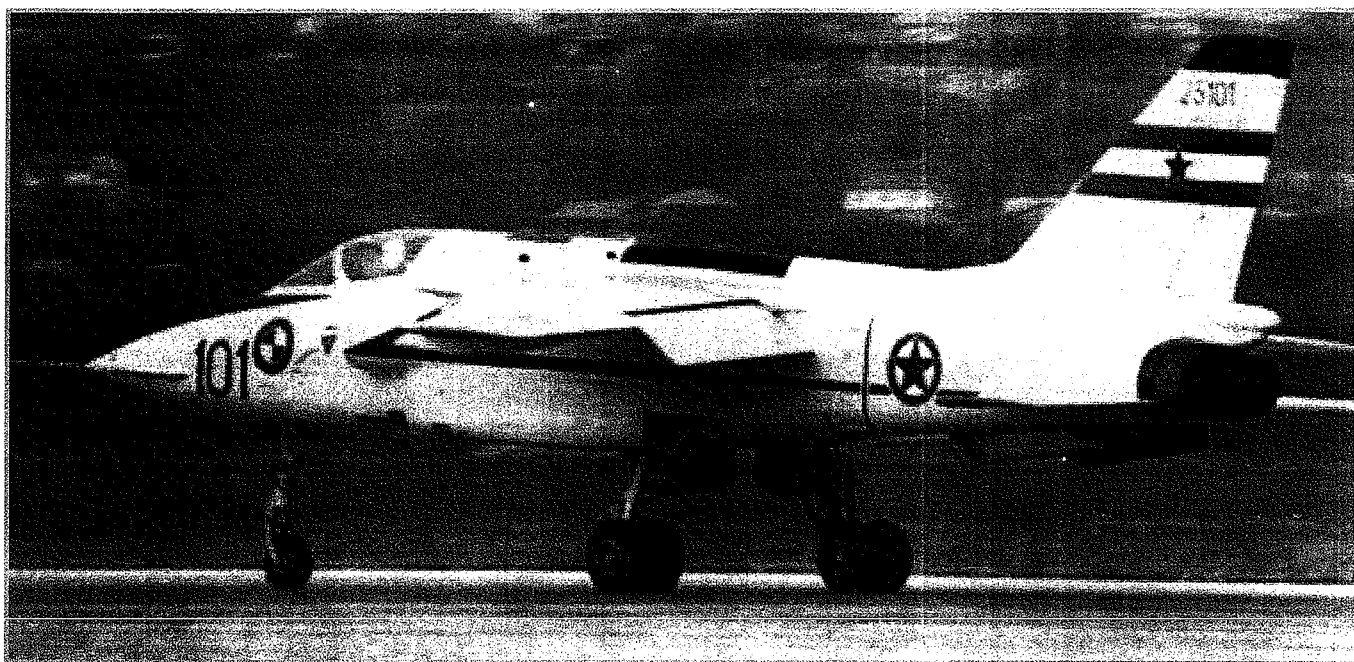
Avion „Orao” je već ranije bio uveden u naoružanje u avijacijske jedinice u Mostaru i Cerklju, ali je uvođenje



*Deo „jezgra”  
pilota i starešina  
VTSl u toku  
preobuke na J-22*

„Orla” sa dopunskim sagorevanjem, ili popularno zvanim *forsazom*, pripalo u čast 172.lbap(š). Provođenje borbene obuke na „Orlu” su pratili i problemi. Naime, prilikom upotrebe topova GŠ-23 dolazilo je do pucanja oplata na usis-

nicima motora, što je zahtevalo novu modifikaciju. Zbog toga je dalja obuka na njemu privremeno zaustavljena, dok se u fabrici „Soko” Mostar, konstruktivno i operativno-tehnički ne izvrši modifikacija i ojačanje uvodnika vazduha.



*J-22 „Orao” u voženju*



*Kraći dogovor i uputstva Komandanta puka Grahovca sa rukovodećom strukturom pred izvršenje zadatka*



*V. Marjanović, Komandant 239.lbae u kabini „Orla” i Z. Zimić, Komandant 242.lbae na stepenicama*

### Takmičarski duh u obuci

U svojoj dvojnoj ulozi i nameni, uz obuku pitomaca-pilota i u pauzama između prijema klasa, puk je održavao trenazu i zadanu b/g, koja je proisticala iz planova moguće upotrebe. Puk je učestvovao na svim ZTV sa TVBG u RV i PVO, a to su bili: Slunj, Manjača, Kapela, Benkovac, Medak, Pešter, Maljen, Krivolak, i na otvorenom moru više puta u sadejstvu sa jedinicama RM (Vojno-pomorske oblasti – VPO). Obuka pitomaca završne godine VVA

nije prekidana ni u uslovima preobuka. Puk je radio u 3–4 smene, danju i noću. Postizani su imponantni rezultati, ali su divljenja vredni oni koje je postizala VTSI. Toliko su bili ovladali novim avionima da su VTI (Institut) i VTU (Upravu) zatrpavali predlozima o poboljšanju tehničkih rešenja. U obuci su obarani razni rekordi: u godišnjem, dnevnom naletu, trajanju pojedinačnog leta i slično. Kapetan Željko Lazić na avionu G-4 je izvršio jedan let od 3 sata i 19 minuta. Takmičarski duh je naročito razvijan na poligonu za vatrena dejstva. Mladim pilotima je bio pose-

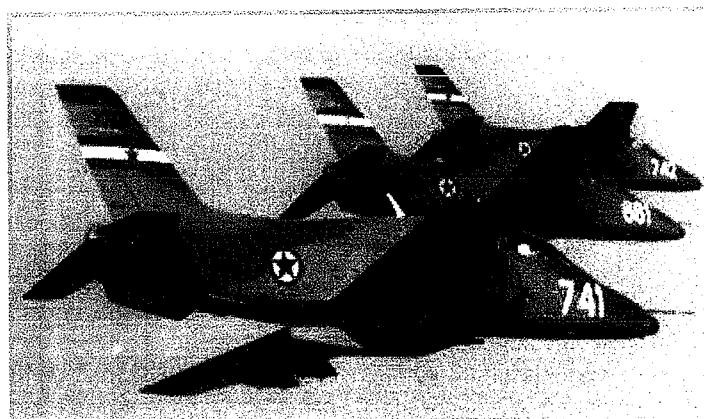
ban izazov da na zadacima gađanja, raketiranja i bombardovanja nadmaše komandanta eskadrile, načelnika štaba ili komandanta puka. Tadašnji NŠ puka, potpukovnik Radoljub Masić je važio za vrhunskog pilota, i stvarno je to i bio, naročito na poligonu. To je vešto koristio u razvijanju motivacije mladih pilota, pa je, kako je to zvao, često „bacao rukavicu” mladim pilotima, da dostignu njegove rezultete dejstava, što su oni sa oduševljenjem prihvatili.

Bila je prisutna još jedna zdrava motivacija za takmičenje između klasa. Pilotski sastav puka činili su uglavnom piloti od 21–31. klase VVA. Pošto je 21. klasa bila u ulozi NL, komandira i komandanata eskadrila i činila rukovodeći sastav komande puka, među njima je imala veliki ugled. U tako zdravoj atmosferi, a posebno u sportskim nadmetanjima bilo je i raznih šala. Parola jednih je bila „Sa 21. klasom u 21.vek”, dok je odgovor drugih bio „skinimo ovu huntu od 21. klase”. Nakon brojnih klasnih nadmetanja, sve se završavalo na isti način, onaj ko izgubi mora da plati kafu pobjednicima. Pri tome gubitnici ne smeju da piju kafu. I uvek uz raspravu ko je bio bolji – do sledećeg takmičenja.

#### Operativna upotreba i održavanje aviona G-4 i „Orla”

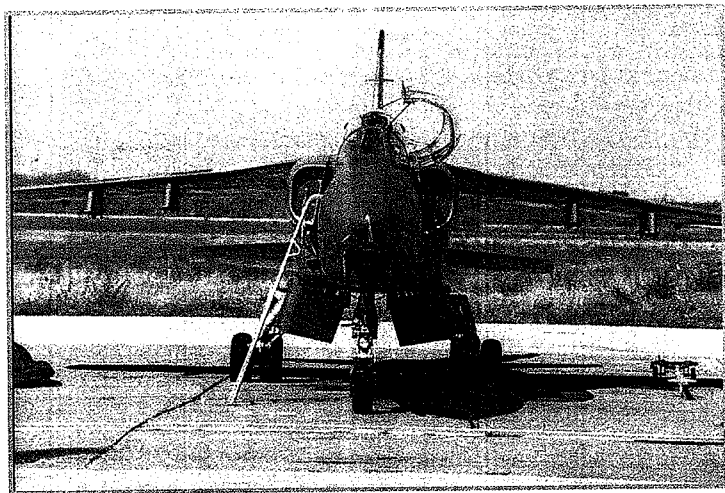
Novi avioni davali su snažan podsticaj za obuku i rad, što se pozitivno odražavalo na atmosferu u jedinici. Avion „Super Galeb” G-4, sa opremom kao što su klimatizacija, novi nišan, moćno naoružanje, super bezbedno izbacivo sedište, uređaji za letenje u IFR uslovima (VOR, ILS i DME), bio je novi kvalitet, koji je bitno povećao borbene mogućnosti, i time unapredio sistem obuke i b/g puka. To je 239.lbae(š), naoružanu avionima G-4, svrstalo u red eskadrila naše borbene avijacije sa najvećim mogućnostima, vatrenim i manvarskim. Nastavnici letenja 239.lbae(š) svoja nova iskustva

predano su prenosili novim generacijama pitomaca-pilota, koji su sa posebnim entuzijazmom i važnošću prilazili obuci u vaduhu. Avion „Orao” je imao još sofisticiraniju opremu: žiro platformu za auto-pilota, savremen nišan, nosivost VUS od 2.500 kg, dva topa GŠ-23 mm, opremu za letenje u IFR uslovima i noću. Raspolagao je motorom koji je imao DS, ili tzv. „forsažom”, što je omogućavalo brze korekcije brzine. Delovao je moćno prema svim parametrima, uz neizbežan pilotski osećaj da vlada moćnom „mašinom”. Svakako, bila je to značajna tehnološka modernizacija puka, koja je predstavljala bitno uvećanje njegovih borbenih mogućnosti i b/g. Svakako, bile su to radikalne promene za celokupni pilotski sastav, koji je u prethodnom periodu leteo na avionima „Galeb” i „Jastreb”.



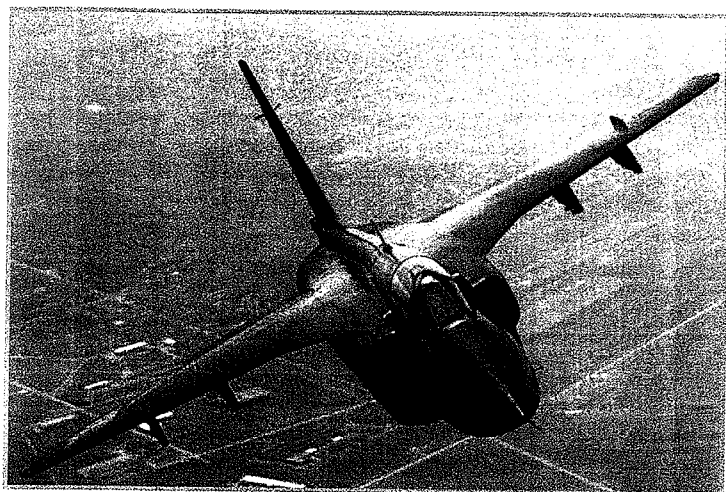
Trojka G-4 u letu

Zbog intenzivne letačke obuke resursi aviona ubrzano su trošeni, što je pukovska radionica tzv. PARC, jedva uspevala da obnovi celodnevnim radom i radom u uslovima logorovanja. Na sreću, fabrika „Soko” iz Mostara i njena geografska blizina, davala je doprinos bržoj obnovi resursa i otklanjanju



J-22 na stajanci i u letu sa izvučenom konfiguracijom

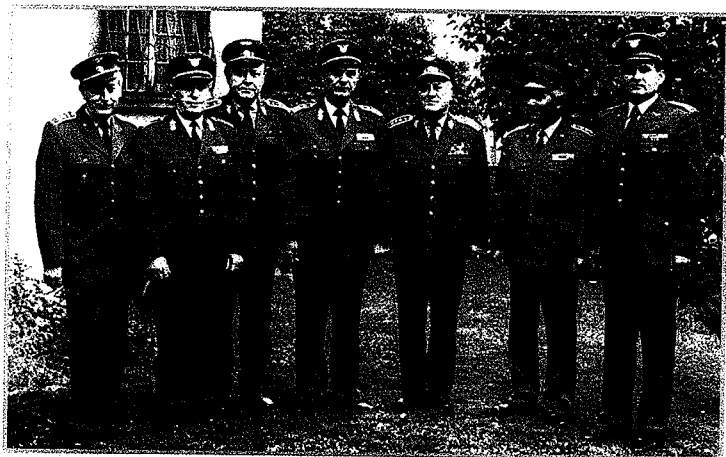




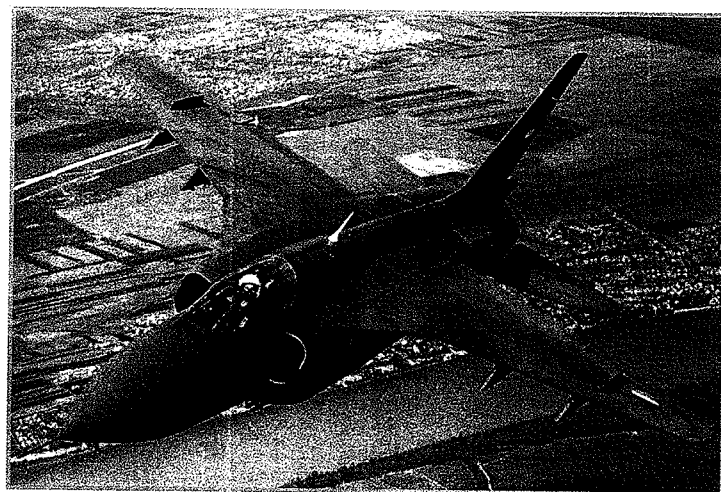
*J-22 „Orao“ u letu*

složenijih kvarova, kroz brz dotur rezervnih delova i prevoznje njihovih stručnjaka helikopterom na relaciji Mostar–Tito-grad. U kojoj meri je takav pristup u održavanju aviona G-4 i „Orao“ bila svrsishodna, pokazao je jedan ponedeljak 1988. godine, kada je nakon tehničkog dana ispravnost aviona G-4 u 239.lbae(š) bila 100%. To je bio jedinstven ishod tehničkog dana, jer takva ispravnost se teško sustiže i ponavlja, i nikad se više nije dogodilo u 172.puku (abr).

Uvođenje novih aviona u operativnu upotrebu u jednoj od najboljih jedinica avijacije bio je mač sa dve oštrice. Kroz intenzivnu upotrebu brzo su se pokazivali svi konstruktivni i eksploatacioni nedostaci, te se sa te strane ubrzavalo njihovo uvođenje u operativnu upotrebu, dok je s druge strane postojala stalna opasnost da se nešto i previdi, i iskrasne kao moguća nepoznanica. U prilog tome je i činjenica da je puk



*Delegacija RV i PVO JNA u poseti čehoslovačkom RV i PVO, Prag, septembra 1987: general-pukovnik A. Tus u sredini, general-major D. Trbojević drugi s leva i potpukovnik B. Grahovac krajnje desno*

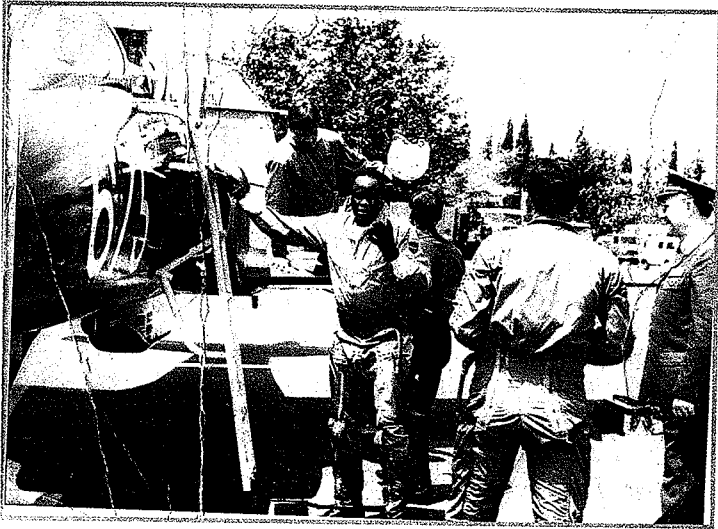


za relativno kratko vreme (1988–1991), od oko četiri godine od uvođenja aviona G-4 i „Orao“, izgubio pet aviona G-4 i dva aviona „Orao“, sa dve pilotske žrtve 1989. godine. Osnovni uzroci su bili konstruktivni nedostaci u gorivnom, i hidrauličnom sistemu za upravljanje.

#### Brojne posete i obilasci puka, i promocija aviona G-4

Period uvođenja u operativnu upotrebu nove generacije aviona domaće proizvodnje praćen je vidnim interesom u zemlji, ali i velikim interesom krugova iz inostranstva, posebno NATO-a. Brojni zvaničnici državnih organa SFRJ i JNA su posetili 172.lbap(š) 04. septembra 1987. godine. U pratnji većeg broja generala celodnevni obilazak puka je izvršio tadašnji Savezni sekretar za narodnu odbranu, admiral Branko Mamula. U poseti puku je bio veliki broj inostranih vojnih zvaničnika. Posebno se izdvaja vojna delegacija vazduhoplovstva SAD, koja je u puku boravila u cilju boljeg upoznavanja sa karakteristikama aviona G-4. Tokom sledeće posete nakon tri godine, vođeni su pregovori o prodaji 900 aviona G-4 vazduhoplovstvu SAD, koji bi kod njih služio kao školsko-borbeni avion za prelaznu letačku obuku. Vojna delegacija Republike Nigerije, na čelu sa maršalom Ibrahim Alфом, boravila je u puku u okviru pregovora o prodaji 120 aviona G-4 toj državi. Zbog poznatih političkih događaja u SFRJ, svi ti pregovori su prekinuti. Letačka obuka u puku izazivala je veliku pažnju vojnih izaslanika NATO zemalja, zbog čega su često boravili u puku. U okviru međuarmske saradnje, komandant puka potpukovnik Blagoje Grahovac u sastavu vojne delegacije SFRJ, boravio je u Čehoslovačkoj i Nigeriji. Uspešnost projekta G-4 vrlo često je bila glavna medijska vest u vojnim i civilnim





*Nakon demonstracije letnjih mogućnosti aviona G-4 za vojne predstavnike R. Nigerije (Maršal Ibrahim Alfa). Na krilu je pilot Slavuljica, leđima okrenut je Grahovac*

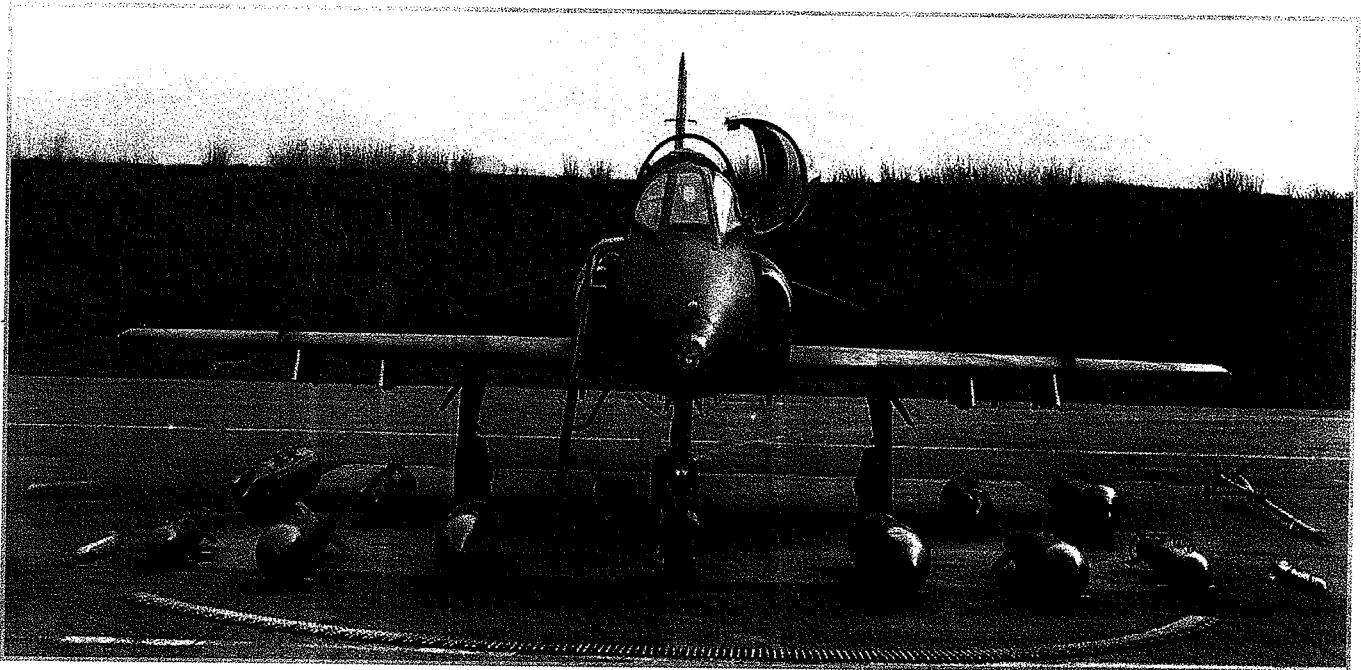
medijima, i predmet interesovanja kao mogući značajan izvozni proizvod. U vezi s tim od 1988. godine bilo je sve više zahteva za učešće na međunarodnim aeromitinzima. Ubrzo je G-4 postao redovan učesnik na najvećim evropskim vazduhoplovnim sajmovima. To je bio povod posete vazduhoplovne delegacije SAD puku 1990. godine. Bilo je zanimljivo da je delegacija odredila dva pilota za letenje na avionu G-4. Jedan pilot-major je bio za ocenu ukupnih letnih osobina i karakteristika aviona,

dok je potpukovnik-pilot, žena, bila zadužena za proveru ponašanja aviona na kritičnim napadnim uglovima, prevučenog leta i u figuri kovit. Osim toga, želeli su da lete iz prednjeg pilotskog sedišta, pa su jedan dan ranije došli u jedinicu, uz pomoć naših pilota proučili uputstvo za upravljanje avionom, i napravili po nekoliko letova na simulatoru leta (trenažer), što je bilo dovoljno da mogu pokrenuti motor i da koriste uređaje aviona tokom leta uz pomoć naših pilota iz zadnje kabine. U programu prezentacije G-4 bilo je i GRB na poligonu Tuzi, pri čemu je primenjena varijanta opterećenja G-4: skupni nosač (SN) sa 6 bombi FAB-50, dva lansera sa 32 kumulativne rakete (protivoklopne) i 100 granata za top GŠ-23 mm.

Utisci njihovih pilota i posmatrača bili su veoma pozitivni, a cela poseta kao uspešna i korisna. Znamo da je ozbiljno razmatrana mogućnost da vazduhoplovstvo SAD kupi oko 900 aviona G-4 za potrebe početne i prelazne borbene obuke svojih pilota. U konkurenciji sa G-4 bili su još češki „Albatros” i engleski „Houk”. Na vidiku je bio avijacijski posao stoleća, da bi predstojeći događaji raspršili ovu mogućnost, kao i samu zemlju, SFRJ.

#### Bezbednost letenja i pilot kao njen dominantni faktor

U uslovima intezivne letačke obuke sa pitomcima-pilotima VVA, prenaoružavanje puka, preobuke uz obuku pitomaca i ubrzanog uvođenja u operativnu upotrebu novih aviona G-4 i „Orao”, pojavljuju se određene konstruktivne i eksploatacione slabosti na oba tipa aviona. Uglavnom



*G-4 „Super Galeb” sa naoružanjem na stajanci*

iskrsavaju neadekvatna konstruktivna rešenja u sistemu gorivne i hidraulične instalacije. Vanredni događaji i udesi tim povodom, adekvatnim reagovanjem pilota imali su srećne ishode. Tokom uvođenja G-4 u operativnu upotrebu karakteristično je sletanje iz predostrožnosti avionom G-4 zbog sistemske greške u gorivnoj instalaciji, zbog čega je došlo do stajanja motora u prilazu za sletanje, uz sletanje bez posledica. Zbog sistemske greške prilikom plotunskog ispaljivanja 16 raketa „Munja”, na avionu G-4 došlo je do stajanja motora i napuštanja aviona od strane kapetana Milimira Supića, koji je već stekao renome *padobranca* zbog ranijeg iskakanja. U oba slučaja reagovanje i postupak je adekvatan situaciji. Primer prave pilotske reakcije u odlučujućim trenucima je **postupak studenta-pilota Mehanovića na poligonu Tuzi za vreme gađanja topom GŠ-23 mm**. Nakon vatrenog dejstva topom na poligonsku metu, avion vadi iz poniranja i prevodi u ugao penjanja, kada počinje nekontrolisano okretanje aviona oko udužne ose. Mala visina i nekontrolisano okretanje aviona u valjcima, pružale su studentu-pilotu samo nekoliko sekundi da donese odluku, života vrednu. Čuo je u slušalicama: „Iskači, iskači...!”, i on je povukao ručicu za katapultiranje kada je video nebo iznad kabine, što je bio jedini položaj aviona pri kojem je imao šansu da se spasi. Zahvaljujući savremenom sedištu, padobran pilota se otvorio neposredno pred njegov dodir zemlje. Pilot je bio lakše povređen dok je avion pao u nenaseljen prostor. Uzrok udesa bio je lom jedne od poluga za upravljanje krilcima aviona. I ovaj slučaj samo potvrđuje da je pilotsko zanimanje poziv



*Izvršna priprema za letenje*

najvišeg rizika, i da je pilot osnovni faktor bezbednosti letenja. Preobuke su uvek bile izvor nepredviđenih situacija, mnogih iskušenja i novih iskustava, i samo ukazuje na ulogu i značaj pilota, inženjera, tehničara, trupnog lekara u pažljivom praćenju i analizi tokova obuke i mnogobrojnih događaja, koji su njeni pratioci.

Šta znači kada dvojica mladih i dovoljno iskusnih pilota, kapetana i NL 242.lbae(š) gube živote na savremeno opremljenom J-22 udarom u planinski masiv Orjena 1989. godine. U toku navigacionog leta i nakon slabe procene promena meteo uslova, skreću sa maršrute u letu ka aerodromu, i snižavaju sve do udara u masiv Orjena. Događaj



*General Đ. Zvicer se pozdravlja sa J. Udovičem nakon leta na J-22*



*Komandant puka B. Grahovac u kabini aviona*

je poučan po mnogo čemu. Izgubljena su dva mlada života stepenom nekakve samouverenosti, zanemarivanjem postulata pilotskog poziva.

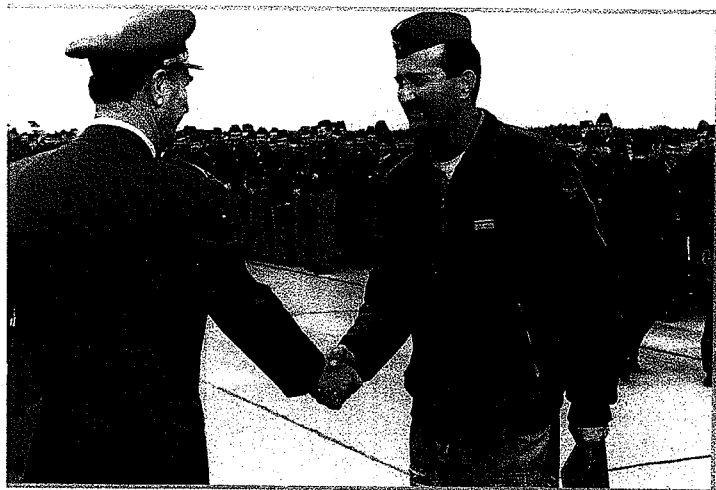
Helikopterom H-42 „Gazela”, prilikom povratka iz Mostara 26. januara 1986. godine oko 13.00 časova, dogodio se udes sa posadom Miljanom Čabarkapom i Milovanom Obrenovićem na planini Zla Gora kod Nikšića. Posada je u niskom letu iznenada uletela u oblačni sloj, udarila u drvo i helikopter se srušio u sneg dubine oko dva metra. Čabarkapa je ostao nepovređen, a Obrenović je sa težim povredama ostao zarobljen u olupinama helikoptera. Čabarkapa je uspeo da se po tako velikom snegu probije (preko planine pokrivena oblakom i mećavom) do kuće Boža Popovića udaljene nekoliko kilometara i javi za nesreću. Gorska služba Nikšića je nakon 13 sati nadljudske borbe uspela spasiti Obrenovića. Medicinska služba KBC Titograd i VMA su ga izlečili do mere da je osposobljen za život. Sada živi u rodnom Zrenjaninu.

Karakteristično je iskakanje iz „Jastreba” dvoseda (NJ-21) kapetana i NL Milivoja Lubure sa pitomcem, zbog neuspešnog vađenja aviona iz figure kovit. Uzrok je bio odstupanje od plana leta i od normi propisanih za ovaj avion.

Stanje bezbednosti letenja u ovom periodu potvrđuje da je pilot njen dominantni faktor.

#### Takmičenje za najboljeg pilota u GRB i GCV u Zadru

Nakon više od dve decenije prekida, komanda RV i PVO 1989. godine ponovo organizuje takmičenje pilota u GRB i GCV, ali ga obogaćuje izborom i najbolje eskadrile. Tražio se najbolji pilot u vatrenoj preciznosti u dejstvima po ciljevima



Komandant RV i PVO A. Tus čestita i uručuje priznanje Komandantu 239.lbae majoru V. Marjanoviću za osvojeno 1. mesto eskadrile u takmičenju za najboljeg pilota u GRB i GCV, u Zadru 1989. g.



Deo ekipe 242.lbae učesnika takmičenja pilota RV i PVO u Zadru

na zemlji, i u vazduhu gađanjem vučene mete. Očekivanja su bila okrenuta pilotima na avionu „Orao”, kao avionu sa superiornijim oružjem. Iza 1990. godine gađanje vučene mete je izostavljeno iz programa letačke obuke studenata-pilota. U takmičenju za najboljeg pilota najbolji je bio kapetan Željko Lazić sa avionom G-4, dok je u ukupnom plasmanu jedinica najbolja bila 239.lbae(š) 172.lbap(š)

Tekstove napisali B. Grahovac i V. Marjanović ■

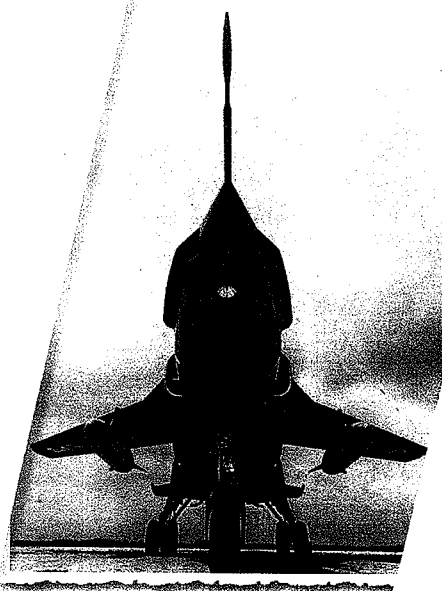
Kik Z. Slavuljica,  
najbolji u GRB dejstvima  
u 239.lbae



Deo ekipe 239.lbae, koja je na takmičenju pilota RV i PVO osvojila 1. mesto



# U VREMENU RASPADA SFRJ, 1990–1995.







vo je po svemu bolan i dugotrajan period u kome se pred našim i očima sveta, rastakala država SFRJ, kao federalna zajednica naroda i narodnosti. Kao multinacionalna i multikonfesionalna, decenijama je delovala kao uzorna evropska država, jedan od osnivača i stubova pokreta nesvrstanih zemalja. To je period u kome je došlo do odvajanja Slovenije, Hrvatske, BiH sa dva entiteta, uz mirno izdvajanje Makedonije, dok je tadašnjom političkom voljom ostala Savezna Republika Jugoslavija (SRJ). Još jednom se pokazalo dokle može dovesti razbuktavanje i manipulacija osećanjima, posebno nacionalnim osećanjima ljudi. Brzo je bio urušavan čitav sistem vrednosti, dok je *bratstvo i jedinstvo* prešlo u svoju suprotnost, a vojnička zakletva data državi i narodu bila je na najvećim iskušenjima. Jedno je sigurno, da je psihološki faktor u svim svojim pojavnim oblicima dominantno

određivao ljudska osećanja. Intenzivne emocije razorno su delovale na ljude u tako dugom i bolnom procesu njenog raspada. Emocije građana bile su burne i sve više postajale navijačke. Reklo bi se da je, bez obzira na ovako bolan i krvav razlaz, veći deo građana teško i sa žaljenjem doživeo i preživeo razbijanje SFRJ. Među takvim je, svakako, najveći deo pripadnika JNA. U ovom periodu puk je preformiran u 172.abr.

#### Delikatnost vremena u svemu

Nove političke partije i novi parlamentarni izbori po republikama 1990. godine doveli su na vlast nove garniture, koje su odmah otpočele sa „nazovi” pregovorima republika o budućnosti SFRJ. Međurepublička zaoštavanja bila su očita i delovala su obeshrabrujuće. Međutim, proces



Puk. Drobniak, gen. Masić i ppuk. Arandžević



Milekić, Kolašinac, Masić i Begić

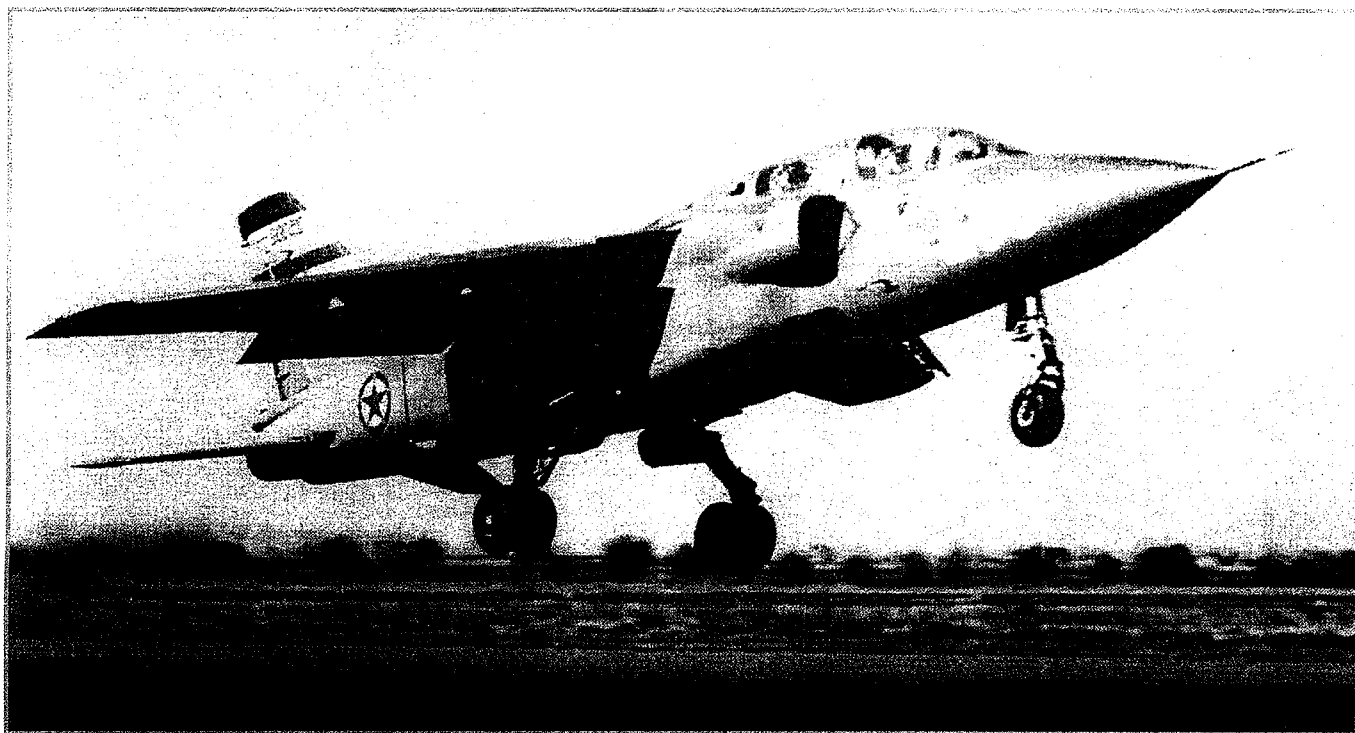
pregovaranja i dogovaranja, uz povremeno čak i komičan tok putujuće grupacije, završen je početkom krvavog obračuna, i na kraju poznatog epiloga. Očekivanja i želje pripadnika 172.lbap(š) bila su usmerena na opstanak zemlje. Međutim, proces razgradnje je imao svoj neumitni tok. Puk je napustio određen broj starešina: oficira i podoficira, pilota i tehničara, otišavši u svoja nacionalna gnezda, ali je on ostao i dalje bio, verovatno najveća „Jugoslavija” u malom u JNA, jer je u jedinici bilo starešina svih nacionalnosti iz svih bivših republika. U tom procesu deo jedinica bio je rasformiran ili preformiran. 172.lbap(š) je početkom 1992. godine preformiran u 172.abr prihvatom snaga avijacije u izvlačenju zbog nužde. U tom procesu primljene su dve avijacijske i dve helikopterske eskadrile, pa je abr jedno vreme imala šest eskadrila.

#### Iskakanje iz „Orla” dvoseda (NJ-22)

Godina 1990. ostaće upamćena po neobičnom događaju sa avionom NJ-22. Na kraju redovnog leta, posada koju su činili major Golub Vučković i poručnik Ranko Živak, krenula je na sletanje, ali leva noga stajnog trapa nije mogla da se izvuče. Preduzeto je sve što je knjigama, uputstvima i u domenu dovitljivosti poznato i bilo dostupno, ali leva noga stajnog trapa nije mogla da se izvuče. Sletanje sa jednom neizvučenom glavnom nogom na avionu „Orao”, nije bilo bezbedno, jer se radilo o avionu visokokrilcu uz veliku

moćnost okretanja na leđa tokom sletanja, time i mogućeg požara. Kao izlaz u datoj situaciji ostaje iskakanje posade, što im je i bilo naređeno sa AKL. U prethodnom postupku naređeno je da se utroši gorivo i da se pre iskakanja avion usmeri ka Skadarskom jezeru, kao najbezbednijem prostoru za pad aviona. Nakon što su sve to uradili, piloti Vučković i Živak katapultiranjem napuštaju avion. Međutim, nakon njihovog iskakanja avion, iako je bio usmeren ka jezeru, nastavlja mirno da leti, ali praveći zaokret prema aerodromu „Golubovci”. Taj zaokret „Orla” prema aerodromu nosio je sa sobom veliku pretnju prema ljudstvu, avionima i ostalim materijalnim sredstvima. Ljudstvo na stajankama krupnim očima je sve to posmatralo, što je trajalo čitavu večnost, dok napokon, nakon nekoliko sekundi avion nije blago okrenuo ka Skadarskom jezeru, tamo gde je i bio usmeren.

Prema izjavama očevidaca, avion je tako precizno sleteo na površinu jezera, kao da je bio vođen rukom najiskusnijeg pilota. Nekoliko dana kasnije izvučen je iz jezera, skoro neoštećen, što je predstavljalo jedno novo saznanje. Ustanovljeno je da je uzrok neizvlačenja leve noge stajnog trapa u redoslednom ventilu, zbog pogrešnog redosleda radnji kod uvlačenja noge, što je avion umesto na pistu odvelo u jezero. Nakon iskakanja major Golub Vučković je prilikom doskoka povredio skočni zglob, i posle oporavka nastavio sa letenjem na avionu „Orao”, dok poručnik Ranko Živak nije imao nikakvih posledica pri doskoku, što je inače, čest uzrok povređivanja.



„Orao” na poletanju



**Rukovodeći kadar puka (abr)****Komandant:**

- Radoljub Masić, do 08. 1991.
- Muše Begić, do 10. 1991.
- Radoljub Masić, do 08. 1992.
- Vladan Marjanović, od 08. 1992.

**Načelnik Štaba:**

- Muše Begić
- Vladan Marjanović
- Strahinja Drobnijak
- Miladin Milekić

**Organ za letačke poslove:**

- Zoran Slavuljica
- Darko Čonč

**Organ za moral:**

- Drago Nešovski

**Načelnik bezbednosti:**

- Vladimir Mihailović

**Organ za personalne poslove:**

- Zvonko Iveljić

**Organ za VTSl:**

- Miroslav Bakić

**Organ za Obaveštajno IP:**

- Slavko Oljača
- Miodrag Atanacković
- Vladimir Mihailović

**Komandir studentske čete:**

- Miodrag Stojadinović
- Živko Janković

**Pomoćnik NŠ za ONP:**

- Boško Kostić

**Načelnik kancelarije:**

- Tomislav Petrović

**Komandant 239.lbae(š):**

- Milivoje Arandelović
- Borivoje Tomić

**Komandant 242.lbae(š):**

- Dragan Todorović
- Vladimir Popara

**Komandant 229.lbae(š):**

- Nikola Đerfi
- Mile Milošević

**Komandant 251.lbae(š):**

- Radiša Stefanović
- Zoran Kopanja

**Komandant 784.ppdhe:**

- Velibor Mekić

**Komandant 897.mhe:**

- Miljan Čabarkapa

**Obaranje komandanta puka Muše Begića**

Sa početkom oružanih sukoba na prostoru SFRJ, odnosno u Sloveniji, puk je privremeno predosliciran na aerodrom „Dubrava” pored Tuzle, gde je nastavio sa redovnom obukom i zadacima, ali i gotovosti da prema potrebi zaštiti povlačenje jedinica JNA, prema posebnim naređenjima. Boravak jedinice na aerodromu „Dubrava” pamtiće se i po posebnom događaju vezanom za komandanta puka potpukovnika Mušu Begića. Polovinom septembra 1991. godine puk je dobio zadatak da pošalje dva aviona kao pomoć napadnutoj vojnoj kasarni JNA u blizini Đakova u Slavoniji (Hrvatska). U pitanju je bila izolovana i opkoljena kasarna, a vojnički sastav ugrožen dejstvima hrvatskih paravojskih snaga. Nakon prijema zadatka komandant je doneo odluku da on kao vođa para aviona J-22 „Orao” izvrši ovaj zadatak. Kao vođa para J-22 u pratnji mlađeg kolege poleteo je na zadatak. Po dolasku u rejon kasarne kod Đakova u razmaknutom poretku, nadleteo je samu kasarnu na maloj visini, kako bi osmotrio stanje u kasarni i snage paravojske oko nje. Sa pažnjom osmatrajući prostor oko kasarne, kasno je primetio pucnjavu PVO topova iz samog kruga kasarne, odakle ga je neočekivano pokosio vatreni snop. Granate su mu oštetile sistem za upravljanje, pa je nedaleko od kruga kasarne bio prinuđen da napusti avion J-22 katapultiranjem. Nakon uspešnog iskakanja i doskoka na jednu poljanu, ubrzo je bio zarobljen od strane hrvatskih snaga. Sproveden je u zatvor u Osijeku, gde je bio izložen svim metodama mučenja, da bi krajem iste godine bio oslobođen, sistemom razmene. Ono što Muše Begić nije znao po dolasku u rejon Đakova, to je da je kasarna već bila zauzeta od strane hrvatskih paravojskih snaga, i to pre njegovog poletanja. Oboren je od vatre topova PVO JNA iz same kasarne. Muše Begić je dalju službu nastavio u školskom centru RV i PVO u Žarkovu, gde je i penzionisan. O Muši kao čoveku i pilotu može se govoriti samo u superlativu. Bio je dobroćudan i plemenit čovek, od sredine poštovan i uvek spreman da se žrtvuje. Prerano, zbog bolesti je preminuo 2006. godine u Podgorci.

**Preformiranje u 172. avijacijsku brigadu (abr)**

Preformiranje puka u avijacijsku brigadu (172.abr) izvršeno je prema naredbi SSNO od 20. januara 1992. godine. Ono je usledilo iz nužde u procesu raspada SFRJ, a odvijalo se postepeno i u skladu sa situacijom. Izvlačenje snaga JNA na prostor SRJ bila je neminovnost, jer samo na tom prostoru joj nije pretila opasnost od uništenja. Snage RV i PVO posebno su bile osetljive na dejstva, te su kao takve bile skoro pravovremeno izvučene na bezbedan pros-

tor. Tokom boravka na a. Dubrava kod Tuzle, puk je prihvatio 229.lbae(š) iz rasformiranog 185.lbap(š) iz Pule, sa avionima G-4. Komandant 229.lbae(š) bio je potpukovnik Đerfi Nikola, čija eskadrila je privremeno prepotčinjena 172.lbap(š). Skoro istovremeno sa preletom 229.lbae(š) iz Pule, sa aerodroma „Zemunik” predislocirana je na a. „Golubovci” akro grupa „Leteće zvezde” sa sedam aviona G-4, kao i četiri CL-215 protivpožarna aviona „Kanader”. Nakon kraćeg baziranja na a. „Golubovci”, „Kanaderi” su predislocirani na aerodrom „Tivat”, i stavljeni u svoju funkciju. Ubrzo se ukazala potreba, pa su te iste godine bili angažovani u gašenju požara u Crnoj Gori.

Sa početkom oružanih sukoba u Bosni i Hercegovini, jedinica je predislocirana na svoj matični aerodrom „Golubovci”, gde je nastavila sa redovnom obukom sastava i školovanjem studenata-pilota. U uslovima predisllokacije jedinica, aviona i kadra iz Pule i Zadra, i njihovih porodica, kao jedno od glavnih pitanja predstavljalo je njihovo kakvo-takvo zbrinjavanje. U pitanju je bila evakuacija prateće opreme jedinica iz Pule i Zadra, zatim pokretne imovine i stvari oficira i podoficira i njihovih porodica, kao i njihovih novih radnih mesta, jer su mnogi želeli da nastave službu, život i rad u Srbiji. Sve te životne probleme trebalo je rešavati u realnom vremenu u uslovima teške ekonomske situacije u SRJ i njenoj vojsci. Političkom voljom Srbije i Crne Gore 27. aprila 1992. godine formirana je Savezna Republika Jugoslavija, dok je njena vojska preimenovana u Vojsku SRJ.

Zbog rasplamsavanja oružanih sukoba u Hrvatskoj, 105.lbap(š), koji je privremeno bazirao na a. „Udbina” (Hrvatska), sa 251.lbae(š) naoružanom avionima G-2 i komandantom Radišom Stefanović, predislocirana je na a. „Golubovci” i prepotčinjena 172.abr. Premeštanjem i formiranjem nove komande Ratne Mornarice u Kumboru (Crna Gora), 172.abr dobila je zadatak koju je ranije imao

puk, a to je zaštita i podrška snaga RM u priobalju i na otvorenom moru. Sa RM i KOV na prostoru Crne Gore uspostavljeno je primerna koordinacija i sadejstvo, kroz zajedničku obuku i vežbe. Krajem avgusta 1992. godine potpukovnik Radoljub Masić ponovo je bio upućen na školovanje u Školu nacionalne odbrane, nakon čega je nastavio sa službom u Beogradu, gde je i penzionisan. Dužnost komandanta 172.abr primio je potpukovnik Vladan Marjanović, a načelnika štaba Miladin Milekić.

#### Školovanje studenata-pilota

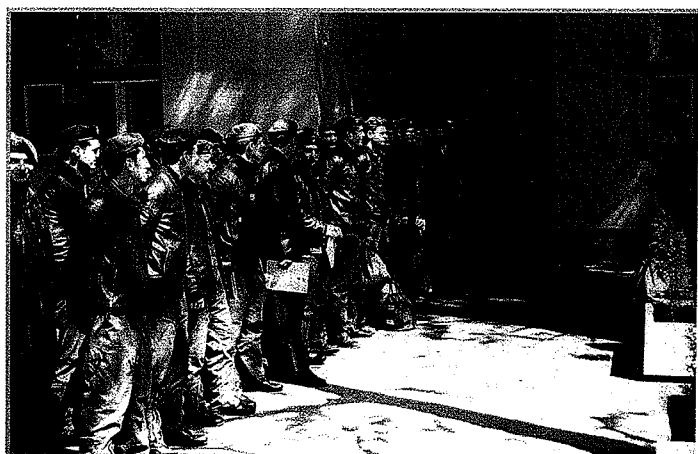
Obezbeđivanje kontinuiteta u školovanju studenata-pilota, zatim brojne veličine klasa na ulazu i kvalitet njihove letačke obuke, bila je neprestano u fokusu pažnje RiK i stalnog preispitivanja potreba, dugoročno posmatrano. Da bi se došlo do pouzdanijih parametara trebalo je uraditi studiju, ili makar imati pouzdaniju viziju razvo-



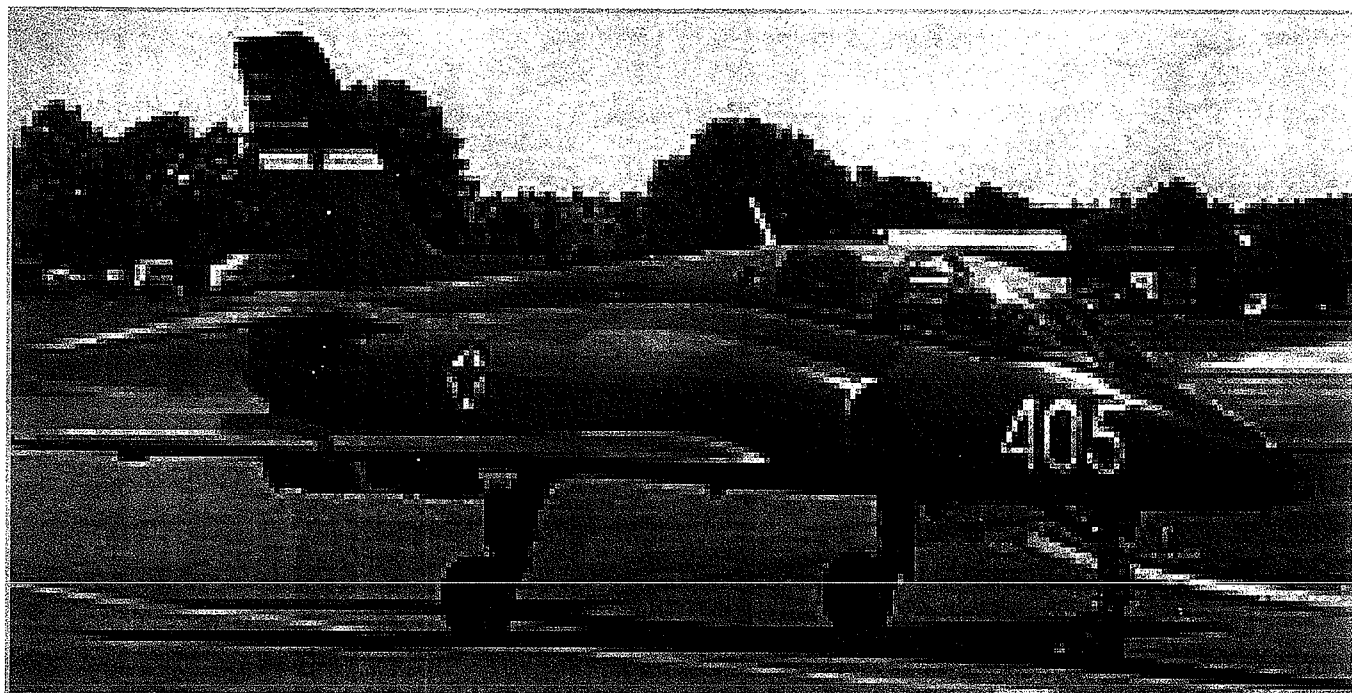
*Potpukovnik Miladin Milekić sa Jasminom Aleksić, Načelnicom Pitomačkog kluba i Danijelom Medojević, psihološkinjom u puku*



*Komandant 172.abr ppuk. Marjanović 1993. g. na a. „Golubovci”*



*Studenti 251.lbae pred početak „razigre” na a. „Golubovci” 1998. g.*



„Super Galeb” G-4 u voženju

ja avijacije u datim uslovima i brojnim nepoznicama. Ekonomske mogućnosti zemlje i Vojske SRJ postajale su sve oskudnije zbog stanja u okruženju i sankcija i izolacije SRJ od strane međunarodne zajednice. Takvo stanje u sve većoj mjeri se odražavalo na obuku i rad i 172. abr, a time i na školovanje studenata-pilota. Restrikcije u obuci postaju sve veće i veće, kroz nedostatak goriva, rezervnih delova i MFS, zbog čega se planski smanjivao broj studenata, jer se nije mogao ostvarivati predviđeni NPP, primarno PLO. Pošto se planirani PLO više nije mogao u potpunosti realizovati raspoloživim resursom na avionu G-4, rešenje je nađeno u ponovnom uvođenju aviona G-2 u obuku pošto je imao dovoljno resursa. Tako je avion G-2 uključen u obuku studenata-pilota na trećoj godini školovanja, dok je avion G-4 ostao u obuci studenata-pilota na četvrtoj, završnoj godini školovanja. To je konačno omogućilo da se u datoj situaciji obezbedi zadovoljavajući nivo letačke obuke, bez obzira što nijedna generacija u narednih nekoliko godina nije uspevala da u potpunosti ostvari PLO, predviđen planom školovanja Vazduhoplovne akademije.

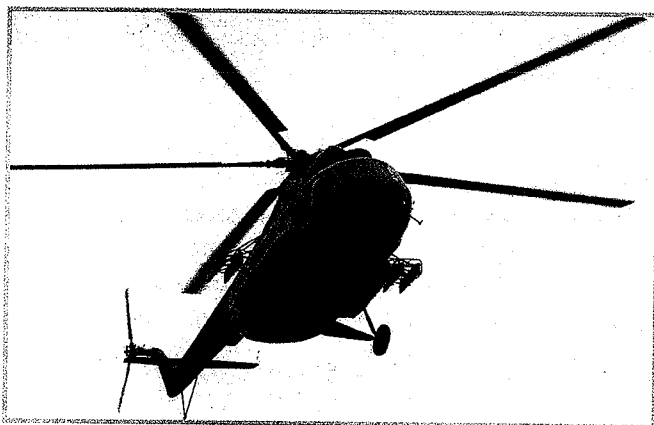
#### Veliko „jato” vazduhoplova na aerodromu „Golubovci”

Početkom sukobljavanja u Hrvatskoj komanda i jedinice 97.abr namenjene za podršku Vojno-pomorske oblasti, odnosno Ratne mornarice, predisllocirane su iz

Splita na aerodrom „Mostar”. Međutim, raspirivanjem građanskog rata u BiH došlo se u situaciju da se ubrzo moralo ići dalje, te su preostale snage povučene na prostor SRJ. Od 784. protiv-podmorničke helikopterske eskadrile (ppdhe), 97.abr i 897. mešovite helikopterske



Komandant 172.abr Marjanović i 97.hp Eraković na a. „Golubovci” 1993. g.



*Helikopteri u naoružanju: Mi-14 „Gazela”, Mi-14 i Ka-28*

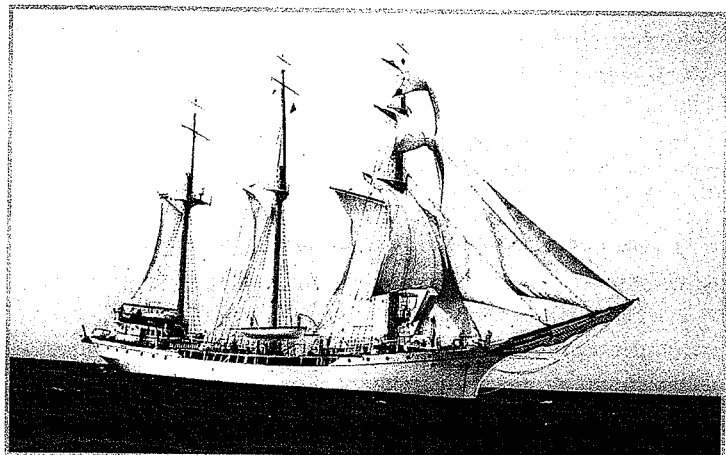
eskadrile (mhe) iz mostarskog 107. helikopterskog puka školskog (hp/š), formiran je 97. helikopterski puk (hp), kome je za komandanta postavljen potpukovnik Radomir Eraković. U naoružanju 784.ppdhe, osim Mi-14 bio je još vrlo savremen „Kamov” Ka-28 sa velikim mogućnostima u protiv-podmorničkoj borbi. Za 897.mhe, koja je imala u naoružanju transportne Mi-8 i protivoklopne helikoptere „Gazela” H-42, karakteristično je da je predislocirana na a. „Golubovci” sa šest Mi-8, koji su bili izbušeni streljačkom municijom prilikom evakuacije saobraćajne čete iz kasarne u Čapljini u dolini reke Neretve, južno od Mostara.

Od preformiranja u 172.abr ona je već imala četiri eskadrile, pa je sa pridošlim 107.hp sa dve helikopterske eskadrile, uz povremeno sletanje i aviona iz sportskih društava iz okruženja, aerodrom „Golubovci” bio pravo veliko jato vazduhoplova. Na aerodromu „Golubovci” jedno vreme is-

tovremeno je bilo 174 vazduhoplova različitih tipova, namenjena i pripadnosti, pri čemu je i vazdušni prostor postao tesan i zahtevao je dobru koordinaciju i rukovođenje, posebno u rejonu aerodroma. Danak brišućem letu, tom najvećem pilotskom porivu, 1992. godine plaćen je sa dva mlada ljudska života. U dolini reke Zete, južno od Danilovgrada, poručnik i NL Safet Čorbo sa studentom Marićem, avionom G-2 u povratku sa zadatka je udario u električni stub i zaustavio dva mlada života. Uzrok je nedisciplina u letenju.

#### Nedaće materijalne prirode – puko preživljavanje

Da jedna nedaća ne ide sama, potvrdila je 1993. godina, koju ćemo svi pamtititi kao godinu najveće inflacije i borbe za puko preživljavanje. Te dve godine, 1993. i 1994. su godine velikih oskudica u svemu i svačemu, kada je najteže



Školski brod „Jadran” nakon posete pripadnika puka



Analiza stanja b/g 172.abr, sede Grahovac i Marjanović, za  
governicom Jovo Strugar, Komandant 423.vb



Pukovnik Jovan Strugar,  
Komandant 423.vb

bilo biti komandir i komandant, jer je bilo više pitanja nego li razložnih odgovora: šta, kako i sa čime dalje? Bilo je teško svima na prostoru tadašnje SRJ, koja je pored ratnih sukoba i građanskog rata u okruženju bila izložena izolaciji i žestokim sankcijama MZ. Sve socijalne strukture i slojevi stanovništva, manje više su bili pritisnuti padom standarda i nestašicama, kada su dominirali redovi pred radnjama u isčekivanju robe, uglavnom hrane. Letačka obuka je bila redukovana na najmanju moguću meru, dok je na aerodromu organizovana ishrana i smeštaj za sve neoženjene i odvojene od porodica, tako da je aerodrom bio jedno veliko porodično naselje i „narodna kuhinja”.

U to vreme na aerodromu „Golubovci” boravili su i pripadnici UNPROFOR (snage UN u BiH), zadužene za kontrolu naših letачkih aktivnosti, kako navodno, naši avioni i helikopteri ne bi pružale pomoć vojsci Republike Srpske i preletali granicu BiH. Jedno je sigurno, da nisu imali mnogo posla i njihova poseta više je bila formalne prirode. Tek sa uvođenjem tzv. Avramovog dinara početkom 1994. godine, otpočeo je postepeni oporavak, koji je dobio nešto veći zamah tek od potpisivanja Dejtonskog mirovnog sporazuma 1995. godine.

#### Najveća avijacijska jedinica na Balkanu

Radi racionalizacije snaga avijacije, izvučene na prostor SRJ, tražio se optimalni oblik njenog organizaciono-formacionog ustrojstva i organizovanja, u skladu sa novim potrebama. U drugoj polovini 1994. godine rasformiran je 97.hp, a njegove dve helikopterske eskadrile (784.ppdhe i 897.mhe) ušle su u formacioni sastav 172.abr, koja je sada postala ne samo najveća, već i prema strukturi jedinica, najstroženija vazduhoplovna jedinica na prostoru Balkana. Mešoviti sastav od ukupno šest eskadrila, sa više tipova aviona, posebno helikoptera, činio je 172.abr specifičnom i složenom jedinicom Vojske SRJ. Sada je abr imala sledeći sastav:

- **Komanda brigade**, sa komandantom ppuk. Vladanom Marjanovićem i NŠ ppuk. Miladinom Milekićem
- **229.lbae(š)**, komandant kapetan 1. klase Mile Milošević,
- **239.lbae(š)**, komandant major Borivoje Tomić,
- **242.lbae(š)**, komandant kapetan 1. klase Dragan Todorović,
- **251.lbae(š)**, komandant kapetan 1. klase Zoran Kopanja,
- **784.ppdhe**, komandant major Velibor Mekić,
- **897.mhe**, komandant major Miljan Čabarkapa.



V. Marjanović čestita na priznanjima

Nesporno, to je bila glomazna, i u organizacijsko-formacijskom ustrojstvu dosad neviđena jedinica, do koje se jednostavno došlo pomalo iz nužde i kao privremenog rešenja. Takva jedinica je imala velike borbene mogućnosti, ali je tražila efikasno RiK, koordinaciju i kontrolu, i pre svega njeno racionalno korišćenje u zasićenom vazдушnom prostoru aerodroma „Golubovci”. U tome je komanda abr ispoljavala veliku umešnost uz efikasno RiK iskusnih komandanata eskadrila.

### Posedanje aerodroma „Kovin”

Početak 1994. godine karakteriše veoma restriktivan period u svemu, ali posebno prema količinama goriva. Raspoložive količine goriva „na kašičicu” dovele su do toga da je letačka obuka potpuno prekinuta u periodu od četiri meseca. Prekid naše osnovne delatnosti trebalo je nadomestiti i osmisliti način da se sve eskardile nađu na zadacima koji će održati motivaciju, inače mladog sastava pilota i tehničara. Pored teorije obuke, organizovano bavljenje sportom i takmičarski duh bili su jedno od rešenja za ovaj, po svemu krizni period. Višegodišnja ograničenja u letačkoj obuci vidno su uticala na opadanje osposobljenosti i trenaze za predviđene namenske zadatke, kako pojedinaca tako i jedinice. U vezi s tim nađeno je rešenje kroz predislokaciju jednog avijacijskog odeljenja 251.lbae(š) na aerodrom „Kovin” u blizini Pančeva i Beograda, naoružanog sa 20 aviona „Utva-75”. Zadatak 251.lbae(š) na aerodromu „Kovin” bila je selekcija kandidata i početna letačka obuka studenata. Time je 172.abr bazirala na dva aerodroma: „Golubovci” i „Kovin”. Ta 1994. godina, pored svih restrikcija i ekonomskih nedaća, bila je karakteristična i po velikom prolećnom snegu na matičnom aerodromu baziranja. Te godine otpočelo je i

školovanje studenata-pilota na helikopterima, čime je sva letačka obuka studenata Vojne akademije Vojske SRJ bila objedinjena u 172.abr.

### Poseta vojno-diplomatskih predstavnika jedinici

U jesen te, po svemu restriktivne 1994. godine, u posetu jedinici došli su vojni izaslanici skoro svih zemalja sa kojima je SRJ imala diplomatske odnose. Prema programu posete prvo su bili upoznati sa ulogom, namenom i naoružanjem jedinice, dok je centralni događaj bio prikaz letnih osobina i mogućnosti aviona G-2 (major Zoran Kopanja), G-4 (kik Popara) i J-22 (major Darko Čonč). Poseta je ocenjena kao veoma uspešna, što je bio naš mali doprinos zadržavanju ugleda, koje je naše RV i PVO u dugom vremenu svoje afirmacije sticalo.

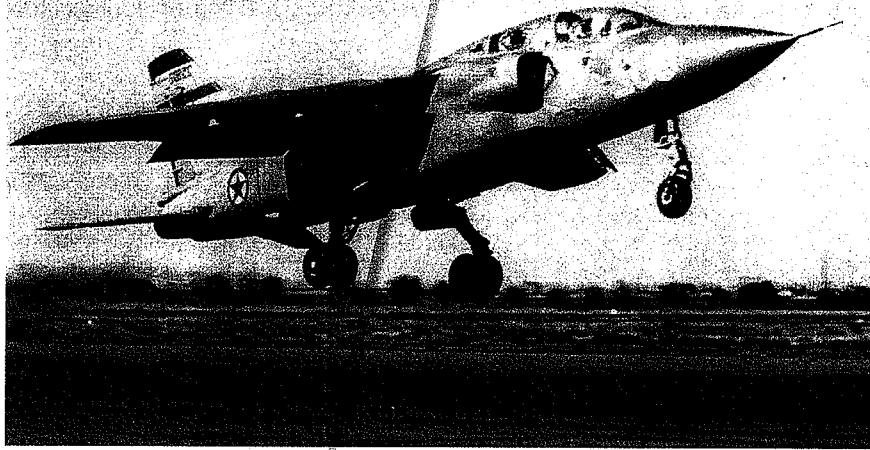
Sledila je 1995. godina, u kojoj su kulminirali oružani sukobi u Hrvatskoj i Bosni i Hercegovini, da bi krajem godine sve to bilo zaustavljeno potpisivanjem mirovnog sporazuma u Dejtonu. Posle Dejtona nastupa period postepene stabilizacije stanja u SRJ i njenoj vojsci, i poboljšanje uslova života i životnog standarda. Nalet za održavanje neophodne osposobljenosti pilota u našoj avijaciji je ostao relativno mali. U 172.abr to je u manjoj meri bilo izraženo zbog naleta u obuci studenata-pilota. Zbog potreba službe i prekomande u Komandu RV i PVO u Zemun, potpukovnik Vladan Marjanović predao je dužnost komandanta 172.abr decembra 1995. godine potpukovniku Strahinji Drobnjaku. Vladan Marjanović je jedan od veterana ove jedinice, u kojoj je neprekidno proveo 20 godina i tri meseca.

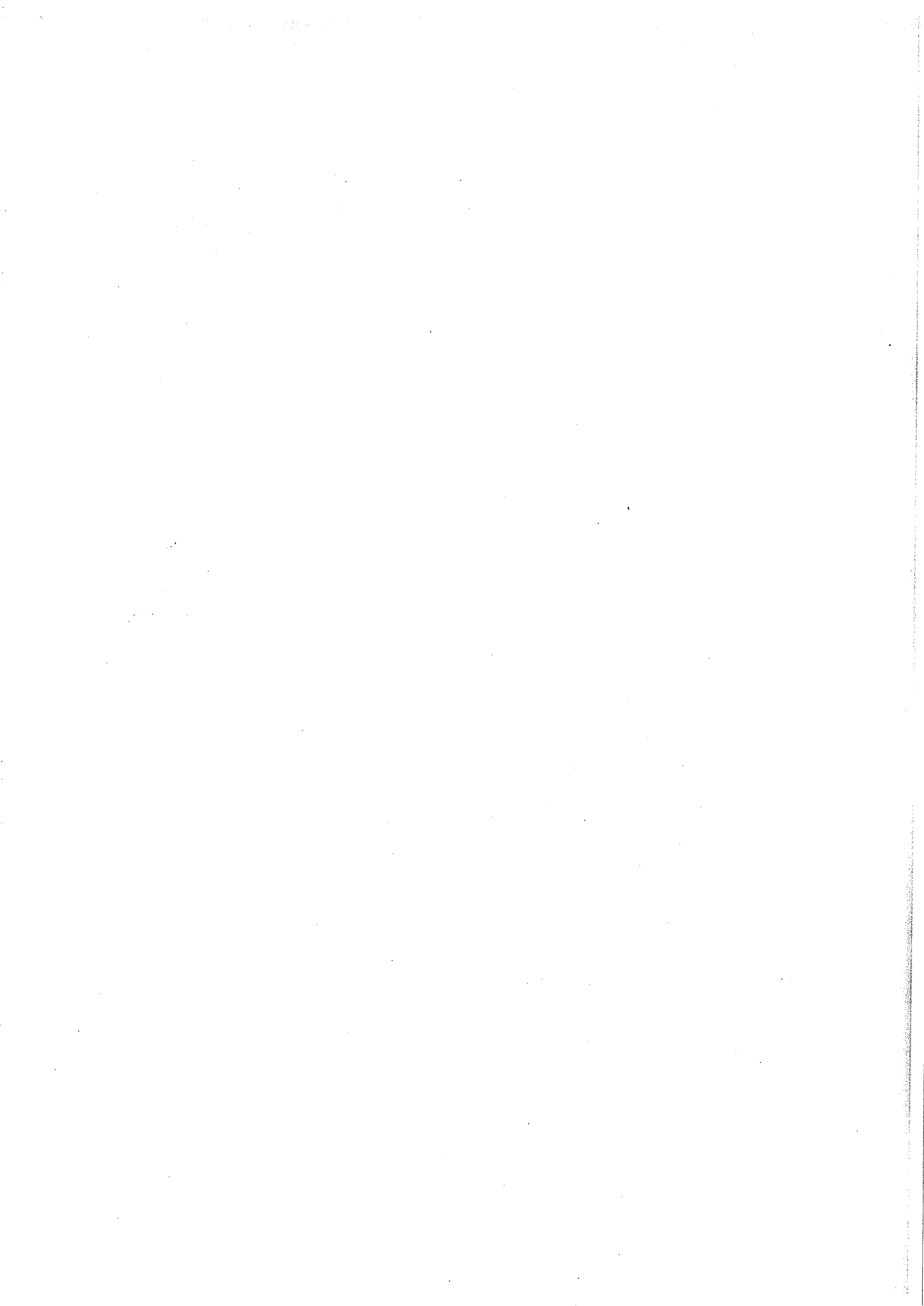
Tekstove napisali Đ. Stupar i V. Marjanović ■



Elbl, Slavuljica i Lazić sa pilotima Mijanmara na a. „Zemunik” 1990. g.

**VREME  
USPONA  
172.ABR,  
1995-1999.**









Nakon dejtonskog mirovnog sporazuma nastupio je period opšte stabilizacije prilika u Saveznoj Republici Jugoslaviji i regionu. Flaše i kanisteri sa gorivom postepeno napuštaju ulice naših gradova, i život se polako vraća u redovne tokove. Tenzije polako opadaju kod građana iscrpljenih dugotrajnom svekolikom krizom i astronomskom inflacijom, sa verom u bolje sutra. Vojska SRJ je u fazi transformacije, sa težištem na smanjivanju njene brojne veličine i uspostavljanju adekvatnije organizacijsko-formacijske strukture u datim uslovima. Mali nalet pilota u dužem vremenu i dugotrajno ekonomsko iscrpljivanje svih struktura društva, nisu slomili duh i motivacione faktore kod sastava brigade. Rodoljublje,



Nastavnik letenja D. Nešovski sa pitomcima, (sa leva) Dabićem, Vukojevićem i Ninkovim na pripremi za letenje

mladost i bliskost, sport, druženje i šale na račun svega i svačega nas je održala, i bila je osnov napretka. Brigada sa šest eskadrila i 11 tipova aviona i helikoptera, bila je najveće vazduhoplovno *jato* na prostoru Balkana i šire. Sa ovako složenim i brojnim *jatom*, trebalo je efikasno upravljati i bezbedno ploviti vazдушnim prostorom. Nakon jedne decenije u naoružanju 242.lbae, avioni J/ NJ-22 „Orao” su predati 98.lbap na aerodromu „Batajnica”, a eskadrila je prenaoružana avionima G-4. Obuka i borbena gotovost brigade je u stalnom usponu. To je vreme novih ostvarenja i vrednosti u obuci. Uvode se nazivi i simboli eskadrila i brigade. Na dužnosti Komandanta brigade je Strahinja Drobnjak, izrastao kao pilot i već afirmisana ličnost u samoj jedinici. NŠ brigade bio je Drago Nešovski, a od avgusta 1998. godine Miljko Stefanović.

#### Sastav brigade i njeno funkcionisanje

**229.lbae**, G-4, „Mačevi”, komandant Borivoje Tomić, a od 08. 1998. Nenad Milošević

**239.lbae**, G-4, „Vampiri”, komandanti Nebojša Milić, Ljubiša Jokić i Dragan Brinić

**242.lbae**, J/NJ-22, „Orlovi”, komandant Vladimir Popara

**251.lbae**, G-2, NJ-21, „Pume”, komandanti Željko Lazić, Mile Milošević i Ivan Zabunov

**784.ppdhe**, Ka-25, Ka-28 i Mi-14, „Ajkule”, komandant Velibor Mekić

**897.mhe**, H-42 i Mi-8, „Stršljeni”, komandant Dragan Rašin



Simboli 172.abr i eskadrila na a. „Podgorica“: 229.lbae „Mačevi“, 239.lbae „Vampiri“, 242.lbae „Orlovi“, 251.lbae „Pume“, 784.ppdhe „Ajkule“, 897.mhe „Stršljeni“ i akro grupa „Leteće zvezde“

**Komanda brigade:** pomoćnik komandanta za letačke poslove bio je Darko Čonč, zatim Predrag Vukašinić, za moral major Saša Baltić, za VTSI potpukovnik Savo Pržulj, za ONP Dragan Siljanovski, za OIP Slavko Oljača, organ bezbednosti Saša Milutinović i Zoran Mijailović, i za personalne poslove Zvonko Iveljić.

Ovako složena jedinica u prvi plan ističe ulogu i značaj rukovođenja i komandovanja, kao pretpostavke za njenu efikasnu i bezbednu upotrebu. Upravo efikasnost RiK na nivou komande brigade pretpostavka je efikasnosti RiK na

nivou osnovnih taktičkih jedinica – eskadrila. U domenu RiK po svom značaju ističe se uloga i značaj koordinacije, počevši od funkcije planiranja, do funkcije kontrole. Koordinacija i sadejstvo do punog izražaja je dolazila u domenu održavanja aviona i helikoptera, i korišćenju vazdušnog prostora, naročito u rejonu aerodroma. Vazduhoplovno tehničko obezbeđenje i održavanje tako velikog broja i tipova vazduhoplova, zahtevao je ne samo visoku stručnost tehničara i inženjera, već što potpuniju koordinaciju obuke i rada sa nivoua VT organa komande brigade. Isticala se



*pukovnik S. Drobnjak*



*major B. Tomić*



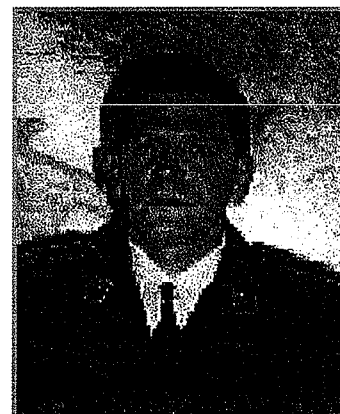
*kap. 1. kl. D. Brinić*



*potpukovnik M. Milošević*



*major V. Popara*

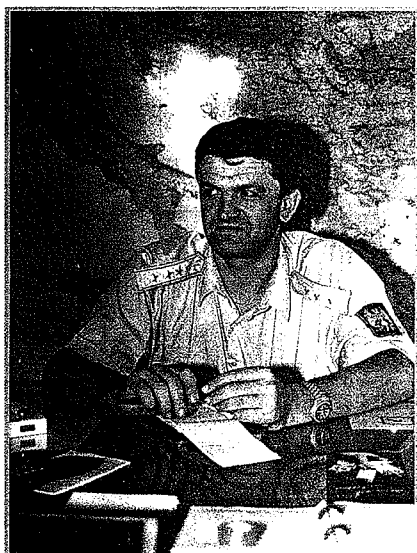


*kapetan 1. kl. D. Rašin*

neophodnost i uloga svakodnevne intervencije u kontroli obuke i rada, i manevru sa rezervnim delovima i kadrom, kako bi se obezbedila zadana ispravnost tehnike. Uz do-

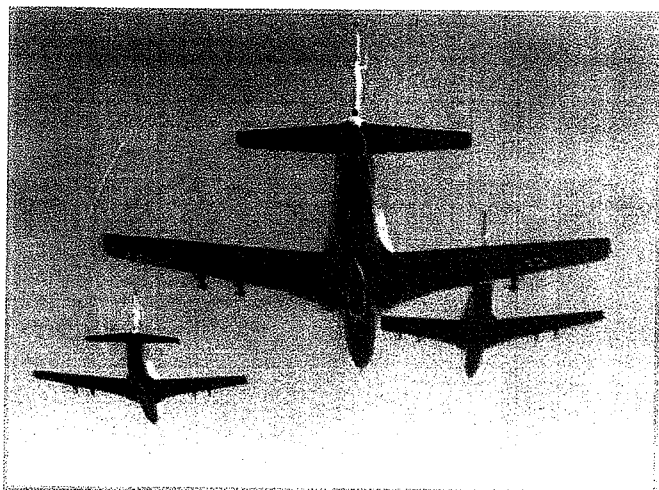
bru organizaciju i koordinaciju uspešno je razrešavana inače složena problematika, i obezbeđivana neophodna ispravnost tehnike. Upotreba vazdušnog prostora, sa aspekta

bezbednosti, u fokusu je rukovođenja i komandovanja. To je posebno bilo izraženo u samom rejonu aerodroma. To je samo na prvi pogled pomalo čudno, ali nije tako. Teskoba, time i problemi, pojavljuju se zbog relativno velike zasićenosti vazdušnog prostora, ne samo velikim brojem učesnika, već tipova aviona i helikoptera i njihovim specifičnostima. U pitanju su ne samo različite brzine letelica u prilazu i tokom manevra za sletanje, već i druge brojne karakteristike. Prilaz samom aerodromu i tzv. proceduralni prilaz za sletanje, koji je različit za avione i helikoptere, predstavljao je potencijalnu opasnost sa aspekta bezbednosti letenja. Osim dobre planske funkcije, isticao se značaj izvršnog rukovođenja i neposredne koordinacije sa aerodromske kontrole letenja (AKL), i startne stanice (dežurni letenja, na početku piste).

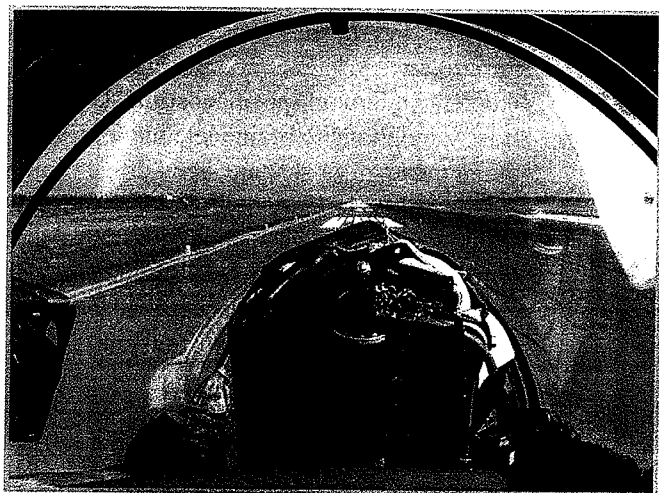


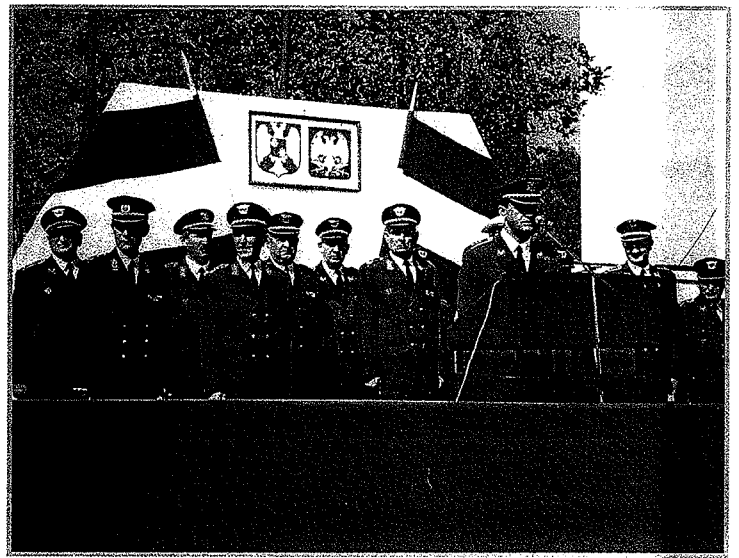
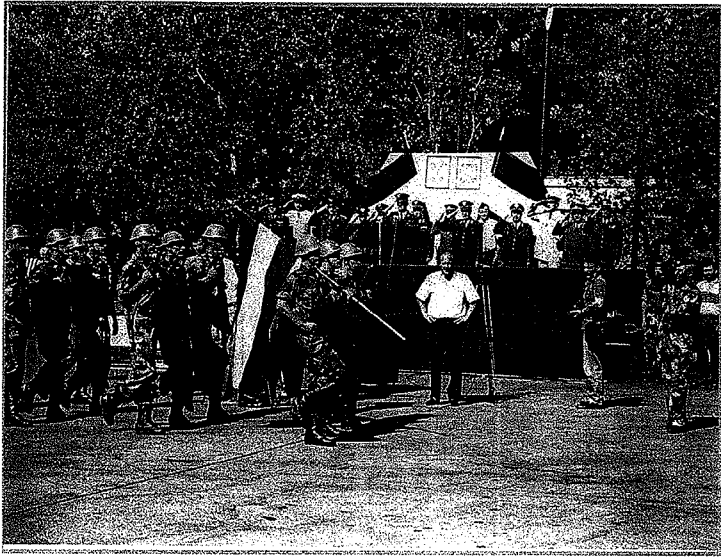
*Komandant 172.abr pukovnik S. Drobnjak, na ispraćaju generala R. Sekulića u penziju uručuje prigodan poklon, 1997. g.*





*Odeljenje G-4*



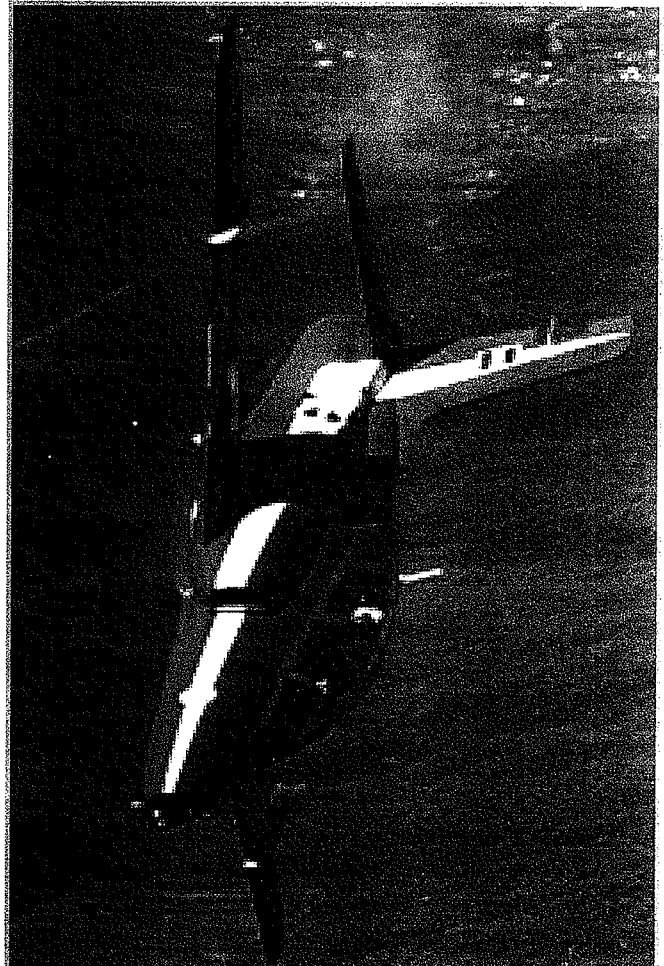


*Doček zastave, pozdravna reč i govor Komandanta 172.abr povodom Dana avijacije 1998. g.*

### Unapređenje letačke obuke

Ukupne prilike u zemlji i vojsci poprimaju tokove, koji omogućavaju napredak obuke i rada, i time i veći kvalitet. Jačanjem materijalne baze obuke povećava se nalet pilota, što je osnova kvaliteta i bebednosti letenja. Osnovu naleta pilota nastavnika letenja činila je obuka studenata-pilota i obuka slušalaca, ali je i odobran sve veći nalet za trenazu i osposobljavanje pilota stalnog sastava brigade. Intezivira se letačka obuka studenata-pilota na avionima i helikopterima, jer se celokupna obuka i školovanje studenata-pilota Vojne akademije odvija u 172.abr, na avionima G-4 i J/NJ-22, sve do njihove predaje 98.lbap 1997. godine. Intezivnija letačka obuka, pilotski nemir i entuzijizam izrodili su i reaktiviranje akro grupe „Leteće zvezde” na avionu G-4, i formiranje helikopterske akro grupe „Stršljeni” na helikopteru H-42 „Gazela”. Obuka pilota na helikopterima u obe eskadrile obezbeđivala je njihovu pouzdanu upotrebu za namenske zadatke u svim uslovima, danju i noću.

Istaknuta je uloga helikoptera „Kamov-28” u kontroli južnog Jadrana. Taj moćni helikopter predstavljao je brigadni „AWACS” u datim uslovima. Pojačava se vežbovna aktivnost učešćem brigade na svim ZTV vojske SRJ i njenom Ratnom mornaricom. Veoma zapažena je vežba 242.lbae u sadejstvu sa 98.lbap u organizaciji vazduhoplovnog korpusa, izvođenjem b/d danju i noću uz upotrebu SAB-100, i aerodroma manevra „Ponikve” i „Sjenica”.





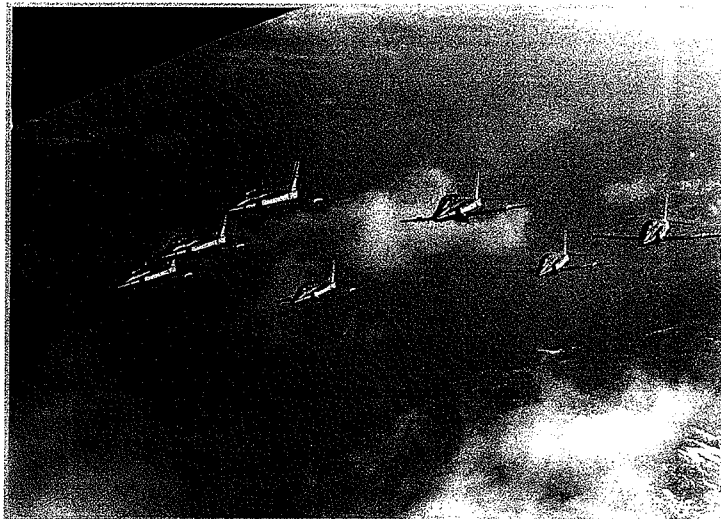
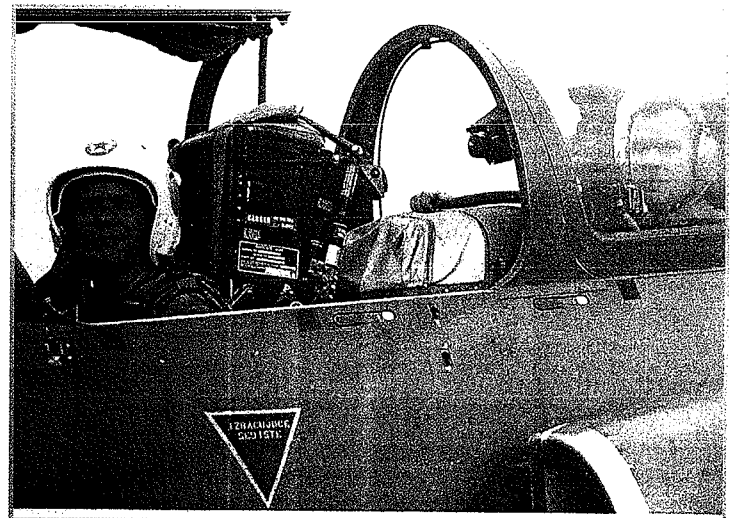
*A. Stojadinović i V. Jančovski*



*U sali izvršne pripreme*

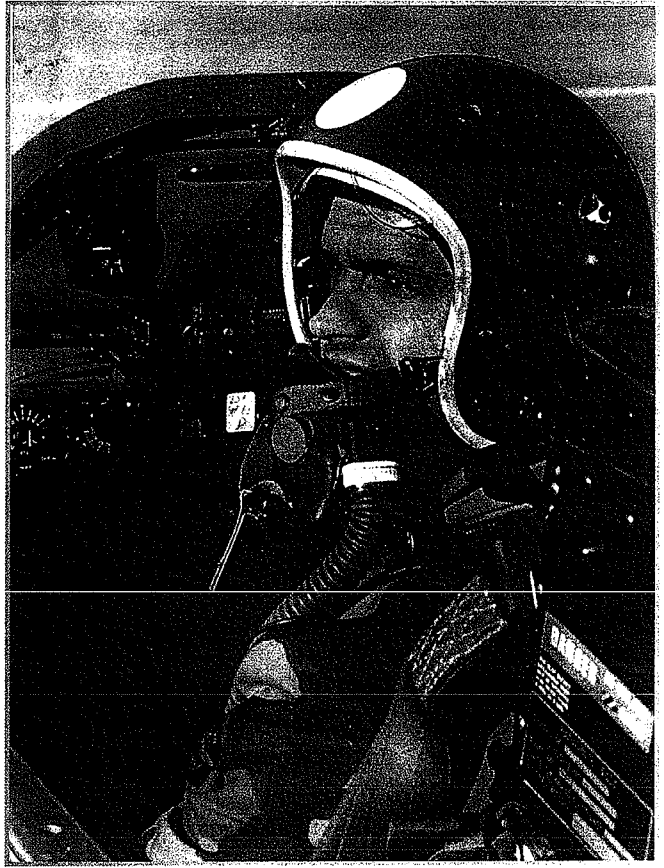
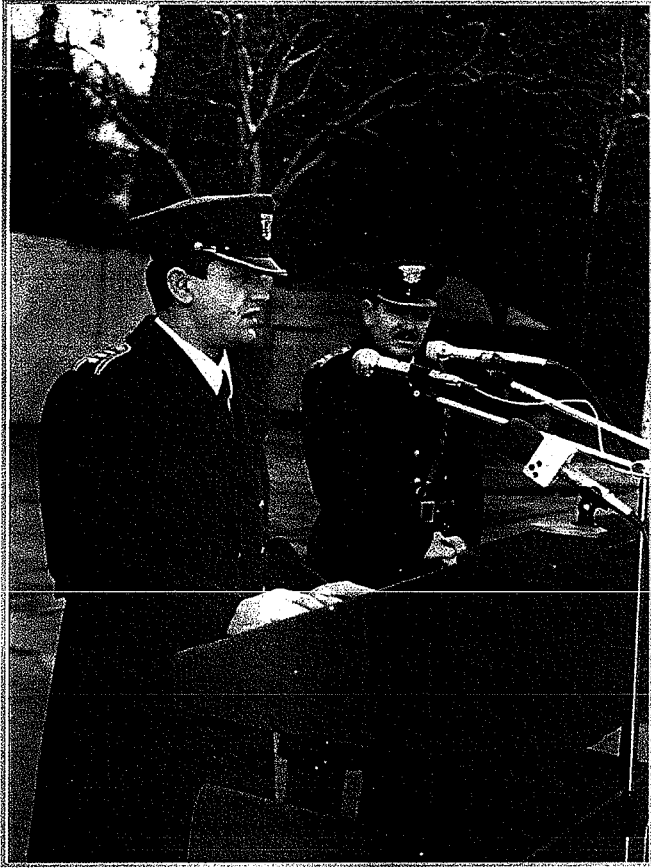


*Piloti i snimatelji akro grupe pred polazak na zadatak*

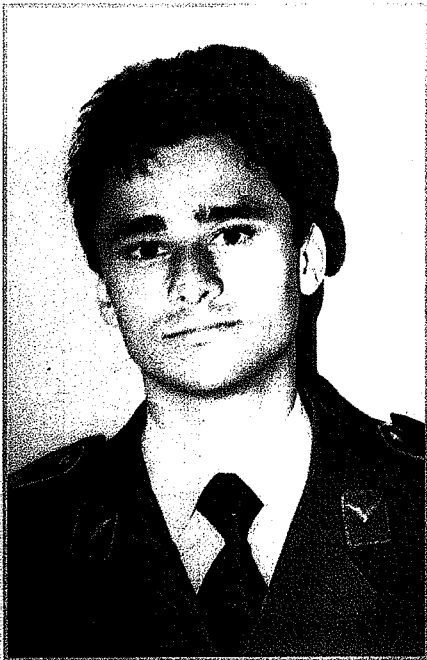


*Akro grupa u letu iznad crnogorskih predela*

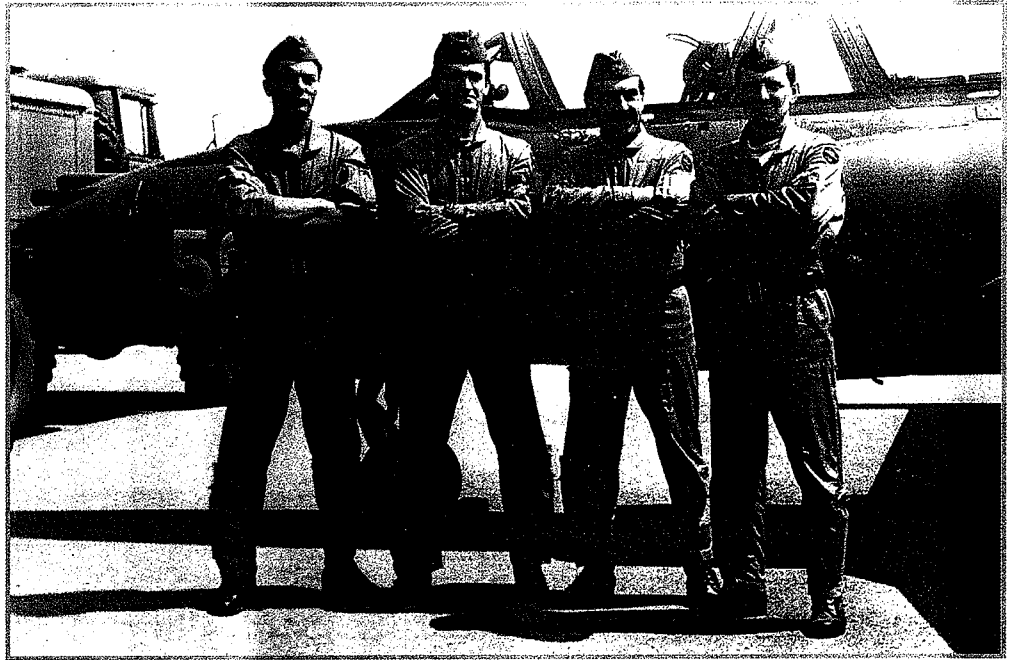




*Komandant pukovnik S. Drobnjak za govornicom (pored stoji NŠ D. Nešovski) i u kabini G-4*



*kapetan D. Veljanovski, najbolji NL u 239.lbae(š)*

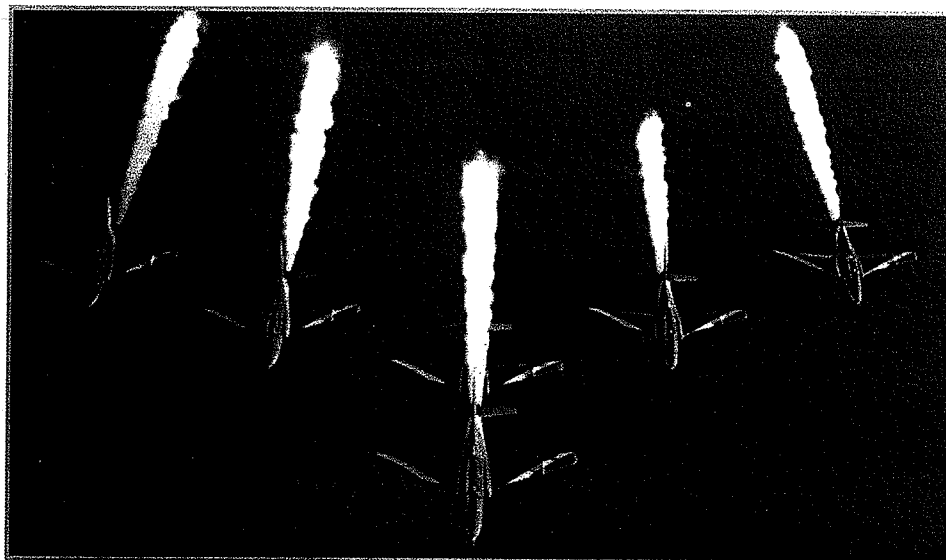
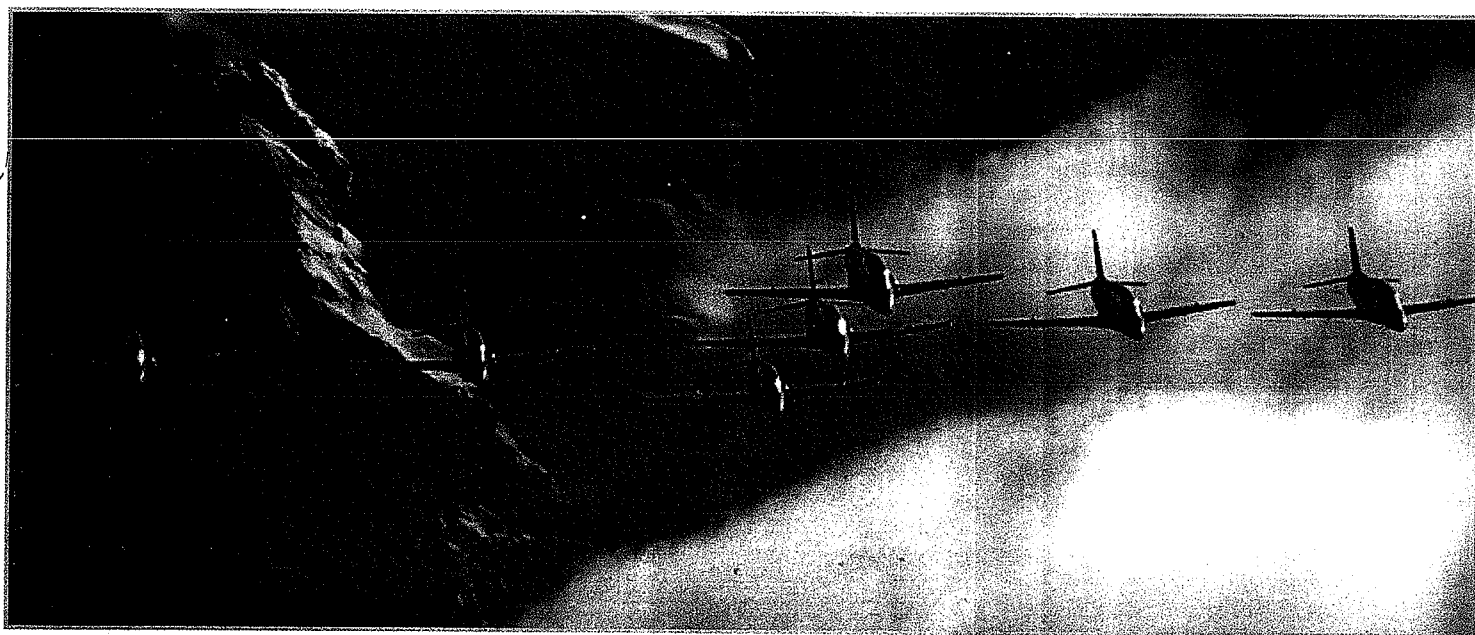


*U novim izazovima, Drobnjak sa saradnicima*

### Ponovno formiranje akro grupe „Leteće zvezde“

U toku 1996. godine, nakon dužeg prekida u njihovom funkcionisanju, dolazi do reaktiviranja akro grupe „Leteće zvezde“, praktično njenog ponovnog formiranja na avionu G-4. Bio je to novi impuls za jedinicu. Inicijativa i entuzijazam samih pilota bila je inicijalna kapisla za ponovno aktiviranje akro grupe. Komanda brigade organizuje, usmerava i obezbeđuje potrebne uslove za njeno ponovno formiranje, osposobljavanje i nastupe u javnosti. Na talasu uspona brigade i tradiciji prethodnih generacija, dolazi do brzog osposobljavanja odabrane grupe pilota na čelu sa majorom Predragom Vukašinićem, i kapetanima T.

Bećagovićem, D. Zlokasom, S. Ristićem, Z. Katanićem i I. Kanasom. Uvežbavanje odabranog, i već od ranije afirmisanog programa nastupa, vršeno je dodatnim naporom grupacije pilota, što im nije teško padalo, s obzirom na visoku motivisanost i njih i jedinice da se što pre dođe do gotovosti za javne nastupe. Osposobljavanje akro grupe „Leteće zvezde“ izvršeno je u veoma kratkom periodu, od nepuna tri meseca sa gotovošću za javne nastupe. Nastupi akro grupe tokom njihovog uvežbavanja izazivala je veliki interes svih pripadnika aerodroma, jer je i uvežbavanje vršeno iznad samog aerodroma, pod budnim okom jednog pilota člana akro grupe i rukovodioca letenja na AKL. Uvežbavanja su izazivala poseban interes ostalih pilota



*Akro grupa „Leteće zvezde“*





*Akro grupa „Leteće zvezde” pred poletanje. S leva: ppuk. Miličević, maj. Vukašinović, kap. Zlokas, kap. Katanić, ppuk. Drobniak, kap. Kanas, kap. Ristić, kap. Bećagović i maj. Čonč*

brigade, koji su to pratili sa dozom zebnje za bezbednost, uz ponos na svoje kolege. Program nastupa u više varijanti su sastavili i izbrusili sami piloti. Tokom uvežbavanja bilo je i kritičnih situacija ili bliskih tome. Njihovi brojni javni nastupi u zemlji i inostranstvu su poznati, i svi su bili uspešni i atraktivni. Svakako, to je vreme novih vrednosti i ostvarenja brigade u domenu obuke i njene afirmacije kao jedinice na njenoj slavnoj tradiciji.

Nakon veoma uspešnih nastupa na međunarodnim aeromitinzima na aerodromu „Batajnica”, zatim u Bugarskoj (Plovdiv) i u Češkoj Republici, usledili su brojni pozivi za

njihova dalja učešća, koja sticajem okolnosti, kojima smo išli u susret, nisu ostvarena. Sedmi član akro grupe kao „soler” bio je kapetan 1. klase Vladimir Popara, što je bila rezerva za svako mesto u grupi i naravno najteža uloga. U jednom nastupu u figuri kovit, tri puta mu, na a. „Plovdiv” (Bugarska), staje motor na avionu G-4, koga on tri puta ponovo pokreće i to na visini ispod 1.000 metara. Po saznanju stranih vojnih posmatrača, želeli su da ga lično upoznaju i odaju mu priznanje za hrabrost i prisebnost u datoj situaciji.



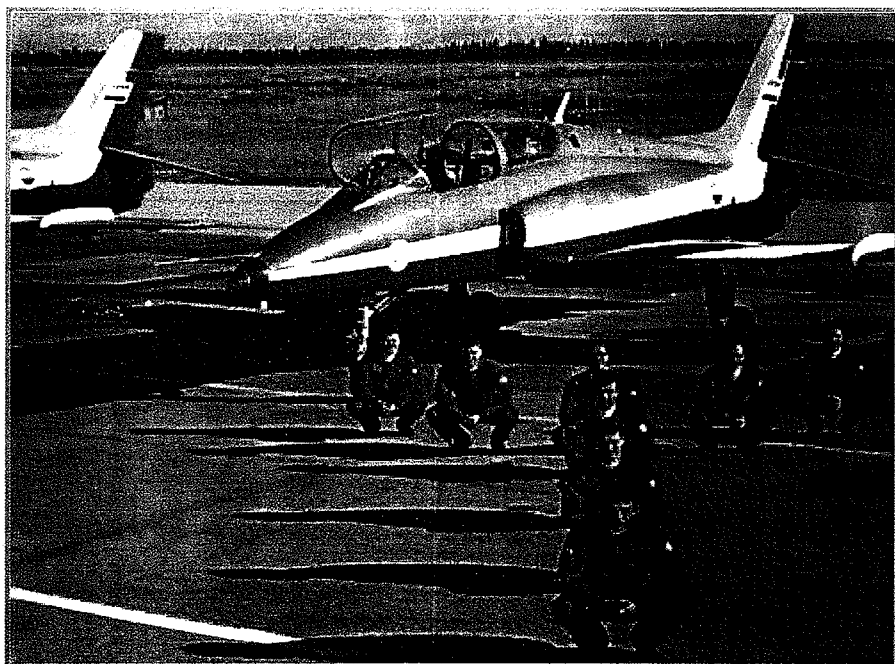
*Komandant RV i PVO general Lj. Veličković se zahvaljuje na uspešnom nastupu na a. „Batajnica”*



*Jedna od najatraktivnijih figura „Letećih zvezda” : „Ruža”*



*Na leđima iznad Boke  
Kotorske: G-4 iz  
„Letećih zvezda”*



*Piloti „Letećih zvezda”: Katanić,  
Grubač, Ristić, Bećagović, Kanas,  
Vukašinović, Markotanović i Zlokas*

## ПИЛОТИ „ЛЕТЕЋИХ ЗВЕЗДА“:

**Богољуб Живојевић** рођен је 1964. године у Београду. Завршио је ВВА 1986. године у 35. класи. Као изузетан пилот задржан је на Курсу наставника летења 1987. године и исте године већ се нашао на обуци за акро-групу. Од 1992. године био је на служби у 172. авијацијској бригади. На властити захтев 1994. године постао је цивил. Сада је шпедитер у Канзас Ситију.

**Бранко Шарпић** рођен је 1962. године у Бенковцу. ВВА је завршио 1985. у 34. класи. Био је пилот авиона МиГ-21 у 117. пуку у Бихаћу до 1988. године, када је прешао у 105. пук. На властити захтев отишао је из ЈРВ и ПВО и сада ради у полицији у Аустралији.

**Џевад Хасић** рођен је 1959. године у Тузли. ВВА је завршио 1982. године у 31. класи, првој генерацији школованој на четвртој години на надзвучним ловцима МиГ-21. Као прво место службе добио је бихаћки 117. пук. Наставник летења у 105. пуку постао је 1989. године. Од 1992. до 1994. године био је наставник летења у 172. авијацијској бригади. На властити захтев изашао из активне службе у ЈРВ и ПВО. Сада има варилачку фирму у Словенији.

**Јосип Њари** рођен је 1952. године у селу Сушин код Нашица. ВВА је завршио 1974. године у 24. класи. У акро-групи ВВА средином седмдесетих година прошлог века био је резерва. Из Г-2 искочио је 17. новембра 1977. године, у време када је био поручник наставник летења у 249. ескадрили. У „Летећим звездама“ био је од оснивања. До одласка из активне службе у лето 1991. године био је референт у органу за летачке послове у 105. пуку. У ратним данима био је члан задарског кризног штаба. Био је командант пилотске школе РВ Хрватске и базе у Задру до пензионисања.

**Меслудин Бешић** рођен је 1958. године у селу Својат код Живиница. Завршио је ВВА 1981. године. У саставу акро-групе летио је од 29. септембра 1985, завршио са сезоном 1989. године. Прешао је у 252. ловачко-бомбардерску ескадрилу на аеродром Батајница. Из ЈРВ и ПВО изашао је 10. априла 1992. године. Дан касније ставио се на

располагање Територијалној одбрани БиХ. У почетку био је командант центра за обуку и локалног штаба у свом селу Живинице. Од маја 1992. до марта 1994. године био је командант Ваздухопловне групе Тузла, затим до маја 1995. године заменик команданта РВ и ПВО Армије БиХ у чину пуковника.

**Мирослав Франђић** завршио је ВВА 1988. године у 37. класи и остао у 105. пуку као наставник летења. Примљен је у састав „Летећих звезда“ 1991. године, али је већ у јулу отишао је из ЈРВ и ПВО у састав хрватског Збора народне гарде. У РВ и ПВО Хрватске Франђић се поново почео бавити акробатским летењем и од 2004. године, када је оснивана акро-групе „Крила олује“ на турбоелисним авионима ПЦ-9, до краја сезоне 2008. године био је њен вођа.

**Предраг Вукашиновић** рођен је 1965. године у Пљевљима. Завршио ВВА у 36. класи 1987. године. Био је наставник летења у 105. пуку. Од 1992. године био је у 172. авијацијској бригади, у којој је 2000. године постао помоћник команданта. Сада је пилот у Одељењу за калибражу Агенције за контролу летења у Београду. Лети на авиону Јак-40.

**Саша Ристић** рођен је 1965. године у Крушевцу. Завршио је ВВА 1988. године у 37. класи. Остао у 105. пуку као наставник летења. У „Летеће звезде“ примљен је 1991. године, а следеће године нашао се у 172. авијацијској бригади, са осталим члановима групе који су остали у ЈРВ и ПВО. Придружио се обновљеним „Летећим звездама“ 1997. године. Из 172. бригаде прешао је у ВОЦ (сада део ТОЦ-а), где и сада лети као опитни пилот. Приказивао је летачке могућности Г-4 у соло програму у десетинама прилика. Лети у акро-групи „Звезде“.

**Светислав Јовић** рођен је 1959. године у Сомбору. Завршио је ВВА 1981. године у 30. класи. У саставу акро-групе летио је од 29. септембра 1985. до лета 1991. године. Каријеру у ЈРВ и ПВО наставио је у 675. ескадрили на лириету 25Б. Сада живи у свом родном граду.

## ПИЛОТИ „ЛЕТЕЋИХ ЗВЕЗДА“ ИЗ 172. АВИЈАЦИЈСКЕ БРИГАДЕ:

**Александар Маркотановић** завршио је ВВА 1990. године у 40. класи. У време школовања искочио је из Г-4, 10. јануара 1990. године. У 172. бригади био је наставник летења и пилот „Летећих звезда“. Сада је на дужности у Војсци Црне Горе.

**Драган Злокос** завршио је ВВА 1988. године у 37. класи. Летео је у 172. пуку (касније бригади) као наставник летења. Сада у чину потпуковника обавља дужност заменика команданта 252. мешовите авијацијске ескадриле на аеродрому Батојница.

**Миљан Канас** рођен је 1965. године у Зрењанину. Завршио је ВВА 1988. године у 37. класи. У 172. пуку (од 1992. бригади) био је пилот, командир авијацијског одељења, заменик команданта 239. ескадриле, референт за технику пилотирања и методичку летачке обуке и пилот у „Летећим звездама“. Опитни пилот у ВОЦ-у био је од 2004. године. Страдао је 24. септембра 2008. у удесу на Г-4,

приликом увежбавања програма за приказ летачких могућности авиона. У то време био је потпуковник на дужности команданта ескадриле за летна испитивања ТОЦ-а.

**Томислав Бећеровић** завршио је ВВА 1988. године, у 37. класи, и одмах затим постао наставник летења у 105. пуку. „Звездама“ се придружио у Голубовцима. Сада у чину потпуковника ради као опитни пилот у ТОЦ-у.

**Саша Грубач** завршио је ВВА 1993. године у 42. класи. Прву дужност добио је у 172. авијацијској бригади, у којој се придружио акро-групи. Од 2002. године је опитни пилот у ВОЦ-у (сада ТОЦ-у), задужен за приказ маневарских могућности Г-4 на аеродромима.

**Зоран Катанић** у време оружаног сукоба у Хрватској, 20. септембра 1991, његов Г-4 је погођен, али извукао се из авиона избацивши седиште. Са каријером је наставио као наставник летења у 172. бригади и пилот „Летећих звезда“. Сада је на дужности у Генералштабу Војске Црне Горе.



*Komandant RV i PVO general Lj. Veličković sa učesnicima aeromitinga u Plovdivu (Bugarska), 1997. g.*



*Opuštanje nakon uspešno provedenog aeromitinga sa predstavnicima IOS u Češkoj*



*Učesnici aeromitinga u Češkoj*



a. „Batajnica”, 1997. pred početak programa aeromitinga (s leva): gen. Sekulić, gen. Petrović, gen. Biga, gen. Grujin, puk. Obradović, gen. Grahovac i ppuk. Drobňjak



puk. Drobňjak sa bugarskim kolegom sa kojim je napravio let na MiG-23, u Plovdivu 1997. g.

### Formiranje helikopterske akro grupe „Stršljeni”

Na opštem talasu uspona obuke i rada brigade dolazi do formiranja helikopterske akro grupe na helikopteru H-42 „Gazela”, pod nazivom „Stršljeni”, što je bio i zvanični naziv 897.mhe. I za ovu akro grupu inicijativa je rođena i potekla od samih pilota na „Gazelama”. Komanda brigade daje podršku i stvara pretpostavke za njeno uvežbavanje i pripreme za javne nastupe. Na čelu akro grupe na helikopteru Hn-42 „Gazela” bili su njeni idejni tvorac i komandant eskadrile major Dragan Rašin, zatim kapetani S.

Bajić i S. Antonić, Peruničić, Jančovski, Jelić, Brtan i Rilak. Program nastupa, iako vrlo složen i riskantan, relativno brzo je uvežban, a posade osposobljene za njegovo bezbedno izvođenje, time i spremne za javne nastupe. Svetska vazduhoplovna praksa ukazuje, da je formiranje i egzistiranje helikopterskih akro grupa ređa, pa i retkost. Odluka da se ide na njeno formiranje posle dužeg, moglo bi se reći apatičnog perioda za 172.abr, rečitije od svega govori o stepenu osposobljenosti, odlučnosti i hrabrosti pilotskog sastava. To govori o stepenu osvojene *pilotske slobode*, kada je letenje u pravom smislu kreacija i stvaralaštvo. Za



Helikopterska akro grupa „Stršljeni”



## ХЕЛИКОПТЕРСКА ГРУПА СТРШЉЕНИ

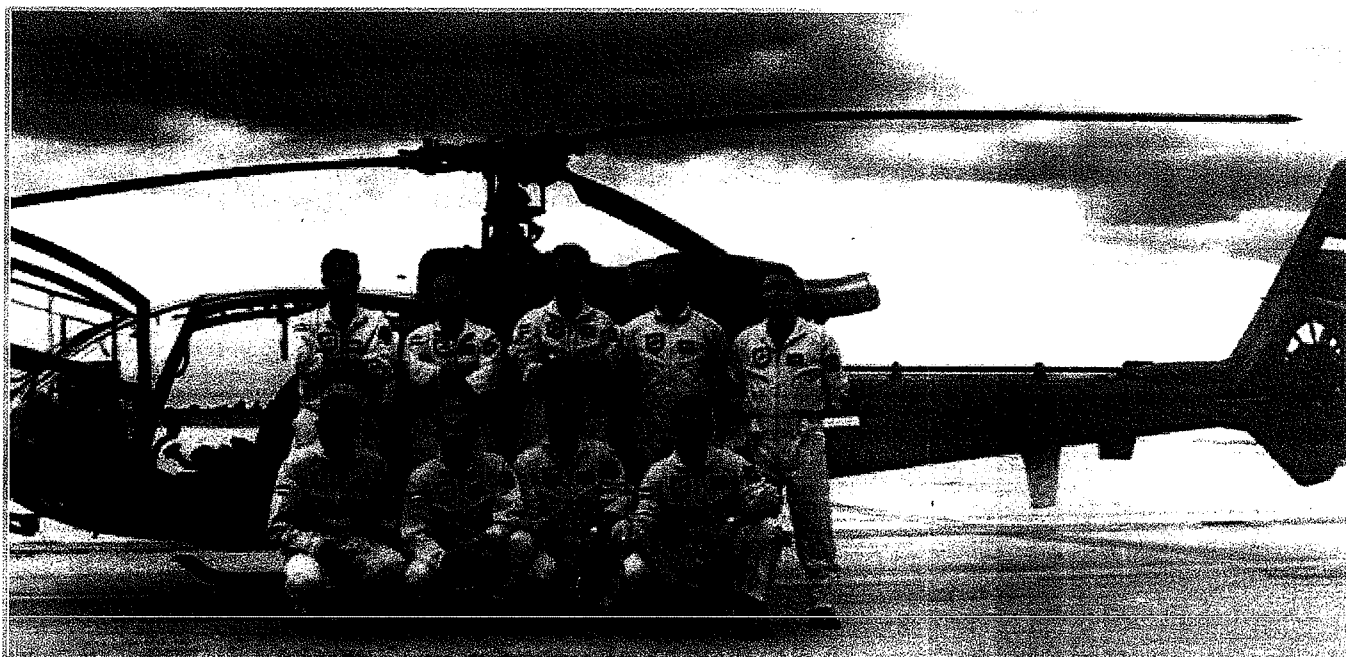
По први пут у нашој историји, 1997. године формирана је на аеродрому Голубовци хеликоптерска група са четири газеле у саставу 897. мешовите хеликоптерске ескадриле 172. авијацијске бригаде.

Вође тима били су мајор Драган Рашин, у то време командант ескадриле, и капетани прве класе Ванче Јанчовски, леви пратиоци капетани прве класе Горан Илић и капетан Слобо Перунчић, десни пратиоци капетан прве класе Слободан Антонић и капетан Златибор Јањић и реални пратиоци капетани Анђелко Бртан и Славко Бајић. Они су обликовали програм са низом атрактивних фигура, које су се изводиле са растојањем између хеликоптера од осам до десет метара и са надвишењем од једног метра. Максималне брзине биле су до 270 км/х, а сусретна брзина приликом укрштања чини збир виши од 500 км/х, уз растојање у проласку од десет метара. Најмања међусобна вертикална удаљеност је у формацији „степеница“, када су један изнад

другог са висинском разликом од пет метара. Најмања хоризонтална удаљеност је у формацији „ромб“, када су на одстојању од осам до десет метара, што значи да се ротори пречника 10,5 метара преклопају, али са висинском разликом.

Први пут „Стршљени“ су полетели на матичном аеродрому 6. маја 1997, а први приказ пред стручном публиком имали су 21. маја, на аеродрому Батајница, приликом контроле спремности учесника аеромитинга „Батајница 97“.

Последњи пут „Стршљени“ су летели на аеромитингу 2. августа 2000, на аеродрому Голубовци. Тада су за командама газела била четири пилота: мајор Војо Вујиноћ, који је од Рашина примио команду над 897. ескадрилом, и пилоти из првог састава „Стршљенова“ Јанчовски, Јањић и Бртан. После полетања постројили су се у фронт према публици, затим су се померили уназад, извели окрет у десну страну за 180° и формирали поредак „ромб“ за десни заокрет за 180°, леви заокрет за 180°, ваљак и заокрет за 90°. Група се престојила у колону за формацију „степеница“, затим је приказала „ромб“, „стрету“ и после заокрета вратила се у „ромб“ за маневар искакања са заустављањем. Следили су обрушавањем у пару са формирањем „огледала“. Следили су „торнадо“ разилажење „Стршљено“, појединачно искакање са окретом и мимиклажење изнад једне тачке, искакање са окретом и формирање права за „чешаљ“. Из тог маневра „Стршљени“ су извели искакање у пару, са истовременим окретом, заокрет у сусретним курсевима са искакањем и обрушавањем. Формирали су колону, престојили се у „ромб“ и зауставили пред публиком у знак поздрава за завршетак програма који је трајао 12,5 минута.



„Stršljeni” (stoje): Jančovski, Janjić, Antić, Brtan, Obradović; čuče: Rašin, Ilić, Bajić, Peruničić

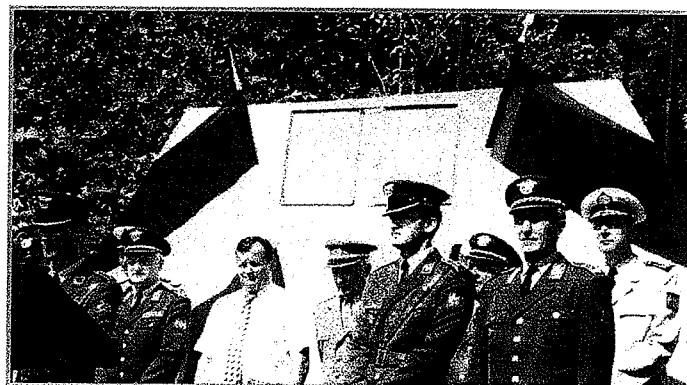
172.abr bila je to novina, i još jedan vrednosni iskorak i novi domet ostvaren u obuci, osposobljenosti i afirmaciji jedinice na širem prostoru. Praksa je potvrdila punu opravdanost opredeljenja da se formira helikopterska akro grupa na helikopteru Hn-42 „Gazela”. Njeni brojni javni nastupi, prema opštoj oceni, bili su veoma efektni i atraktivni, na ponos pilota „Gazela”, ali i brigade u celini.

#### Školovanje studenata-pilota

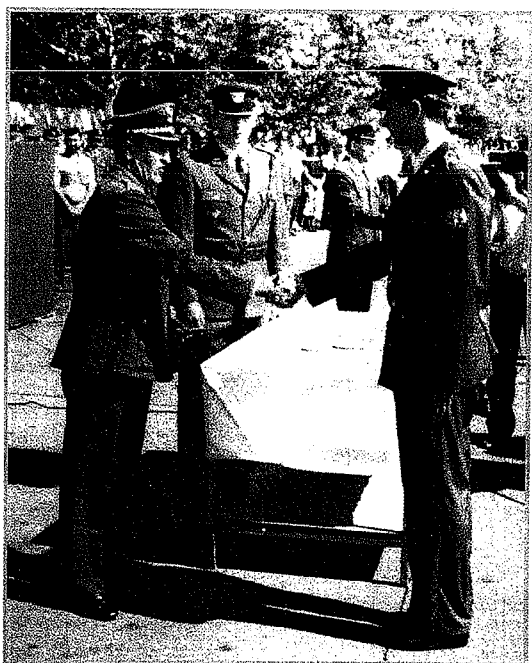
Školovanje studenata-pilota aviona i helikoptera VVA vršena je u 172.abr, s tim što je selekcija i osnovna letačka obuka vršena na avionu V-53 u 251.lbae(š), a napredna obuka na avionima G-4 i J/NJ-22, ili helikopteru H-42 i Mi-8. Školovanje je vršeno prema nastavnim planovima i programima ŠC RV i PVO Beograd. Školski sistem, pa i školovanje pilota prilagođava se novim uslovima i potrebama, koje su manje i po obimu i strukturi kadra. Transformacija vojske i vazduhoplovstva je usmerena na dalje brojno smanjivanje i uspostavljanje adekvatnije organizacisko-formaciske strukture, a s tim u vezi i školskog sistema. 251.lbae iz dva koraka poseda aerodrom „Kovin” (Srbija). Početkom jeseni 1996. godine sa 3. avijacijskim odeljenjem poseda aerodrom „Kovin”, i oslonjena na logistiku 177.vb sa aerodroma „Batajnica”, na avionu V-53 vrši selekciju kandidata i trenazu dela pilota. U jesen 1999. godine, nakon što je izgubila avione G-2, kompletna eskadrila prebazira na a. „Kovin” i sa 12







Pozdravni govori Komandanta RV i PVO generala Lj. Veličkovića i najboljeg studenta 49. kl. N. Pavlovića prilikom dodele letačkih zvanja

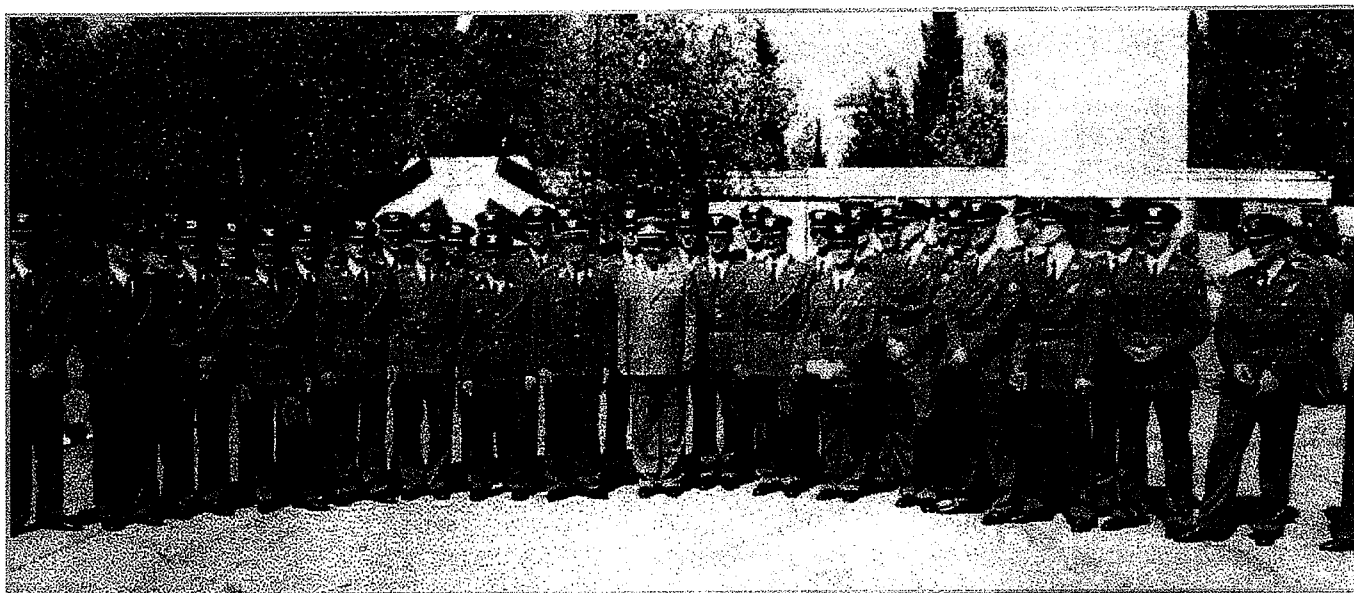


Svečanost povodom završetka školovanja

aviona V-53 izvršava selektivno letenje i vrši osnovnu letačku obuku.

Do 1997. godine napredna obuka studenata-pilota vršena je na avionima G-4 i J/NJ-22, da bi nakon predaje aviona J/NJ-22 „Orao” 98.lbap na a. „Batajnica”, vršena samo na avionu G-4, dok je osnovna obuka vršena na avionu G-2. Na promociji povodom završetka školovanja studenata-pilota 49. klase na aerodromu „Golubovci” 1998. godine, pozdravni govor i dodelu zvanja pilota obavio je komandant RV i PVO general Ljubiša Veličković, uz prisustvo komandanta 2. Armije (Crna Gora) i brojnih gostiju. Kroz pozdravni govor ispred 49. klase zahvalio se najbolji student klase, Nenad Pavlović.

Predajom „Orla” 1997. godine, nakon decenije u naoružanju jedinice, praktični deo PLO je korigovan, jer se osnovna obuka sada provodila na G-2, a napredna na avionu G-4 „Super Galeb”. Studentu-pilotu Slobodanu Dudašu nakon poletanja dolazi do otpadanja točka desne noge stajnog trapa na avionu G-4. Komandant 172.abr, svestan da sleduje iskakanje, predlaže, a student prihvata, da nakon utroška goriva ide na sletanje sa potpuno uvučenim stajnim trapom i praktično sleti na *stomak*, jer je imao podtrupni kontejner topa GŠ-23. Nakon utroška goriva student-pilot u prilazu za sletanje zaustavlja rad motora i sleće na PSS u startu 183° mekanim dodirrom kontejnera sa betonskom površinom, nakon čega nastaje varničenje



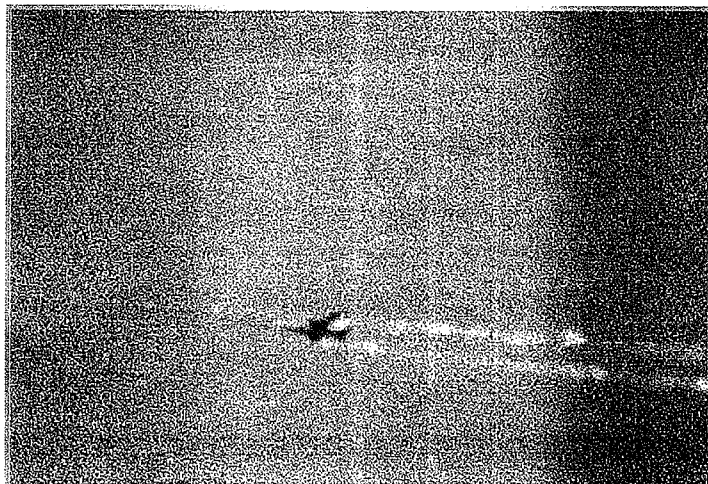
*Studenti 49. klase sa Komandantima RV i PVO i 2. Armije nakon završene svečanosti*

i zaustavljanje aviona nakon oko 350 metara, blago se naslonivši na desno krilo uz zanemarljiva oštećenja. Student je ostao u vazduhu 1 sat i 34 minuta, pri čemu je utrošio i gorivo i kiseonik, da bi se izbegao mogući požar. Pred strojem jedinice Slobodan je pohvaljen i nagrađen ručnim časovnikom, koji mu je lično uručio komandant RV i PVO general Ljubiša Veličković.

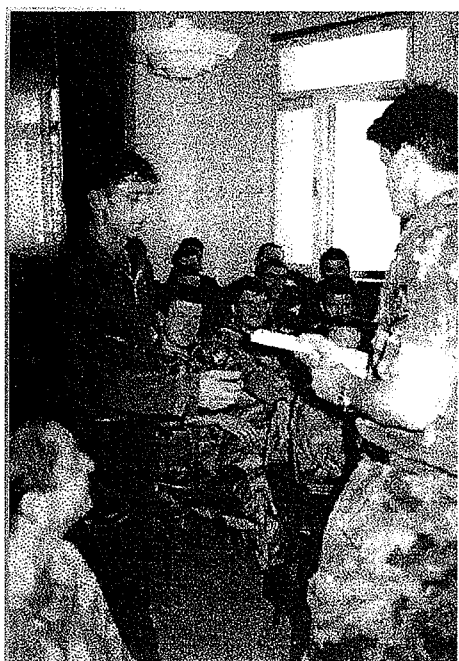
*Tekstove napisali Đ. Stupar i S. Drobnjak ■*



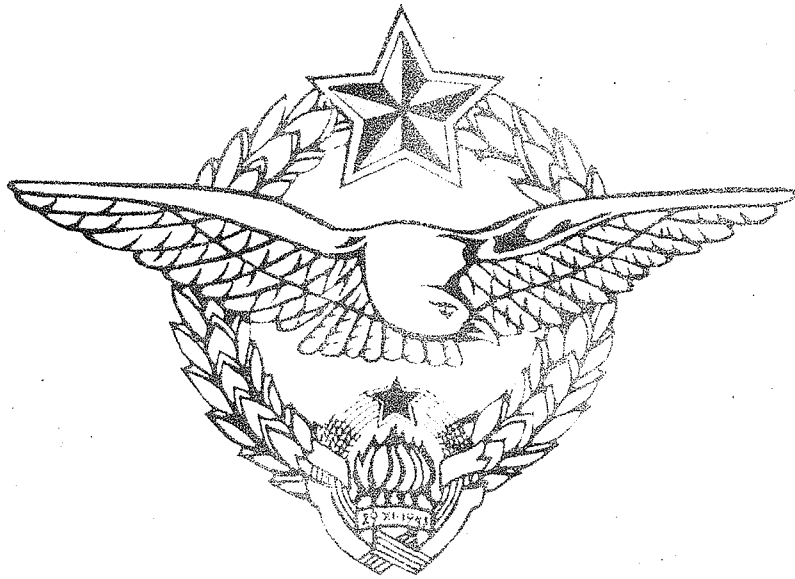
*Dodela priznanja studentu Slobodanu Dudašu na a. „Golubovci” 1996. g. S leva: ppuk. Drobnjak, gen. Veličković, student Dudaš, gen. Grahovac i puk. Strugar*



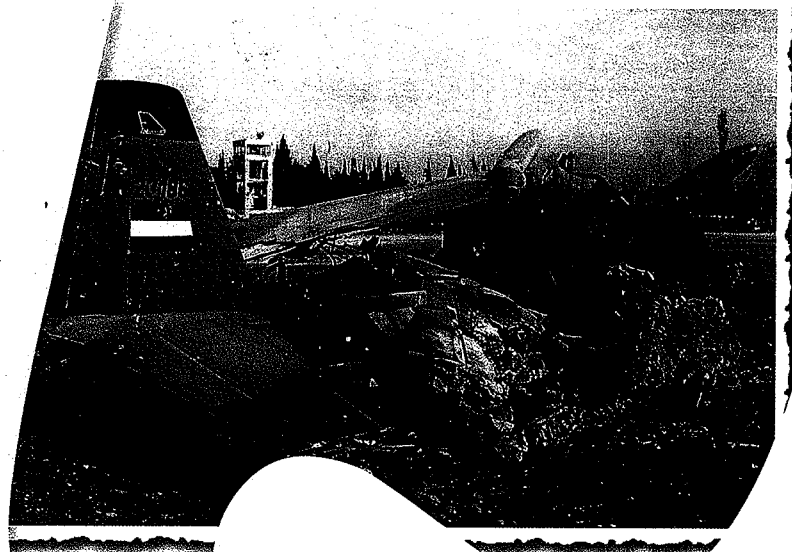
*Ispitni let studenata-pilota, dejstvo sa UBS na ŠTP „Tuzi”; gosti na tornju na poligonu i analiza po završenim dejstvima*



*Komandant S. Drobnyak dodeljuje nagradu najboljem studentu u dejstvima, G. Čobanoviću*



# ODBRANA OTADŽBINE, 1999.

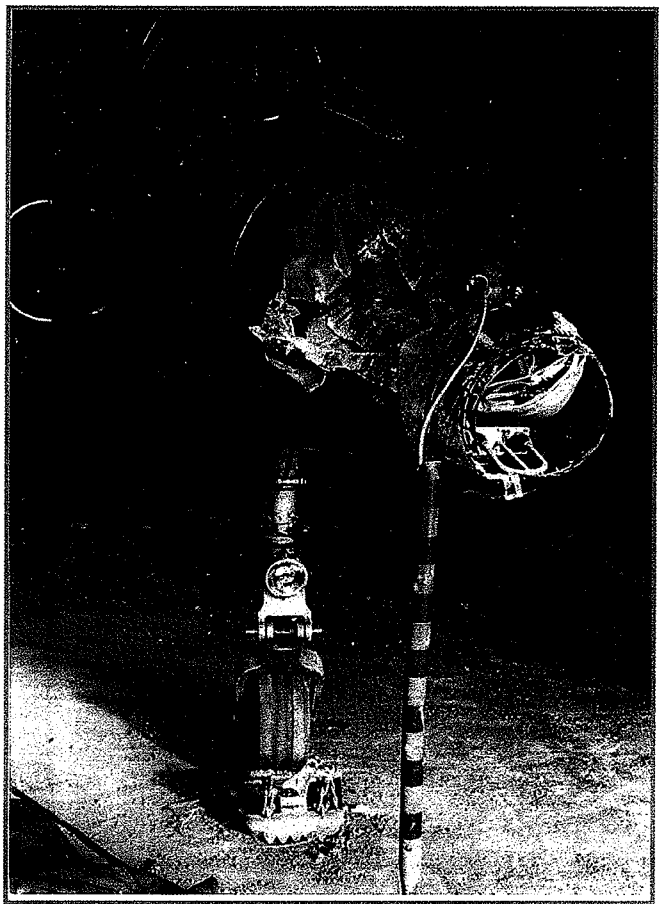






akon skoro decenije teškoća, odricanja, problema i burnih emocija građana u kontinuitetu, dolazi 1999, godina najvećih mogućih iskušenja za SRJ, njenu vojsku i građane. Kao da je na redu bila naplata računa za sve do tada učinjeno i neučinjeno. Ona je došla i bila je drakonska, pa se i odužila na čitavih 78 dana. U očima *real politike*, vojna intervencija NATO-a (19 zemalja) na SRJ bila je očekivana. Došla je kao sled događanja i tokova politike. Od oktobra 1998. godine pored kontrole stanja na terenu, uspostavljena je i „Zona zabranjenog leta” iznad prostora Kosova i Metohije (KiM), što je bio uvod i korak do vojne intervencije. Samo u nadanjima dobrog dela javnosti trajala je neverica sa: „Pa ljudi moji, je li to moguće?”, rečenicom koju je izgovorio velikan sportskog novinarstva bivše SFRJ, upokojeni Mladen Delić, tokom prenosa fudbalske utakmice. „Sila boga ne moli”, vojna intervencija je otpočela 24. marta u 20.00 časova, kao „humanitarna” i pod nazivom *Milosrdni anđeo*. Način pripreme i ulaska u njeno izvođenje ukazivao je na novi odnos snaga na globalnom nivou. Krenula je masovnim i sinhronizovanim udarima sa kopna i mora, po objektima infrastrukture vojske, prvenstveno RV i PVO. U početnim udarima primat su imale krstareće rakete, kao najduža ruka. Masovna i dugotrajna vazдушna operacija uz demonstraciju sile i tehnološke moći, donela je velika razaranja materijalne osnove i gubitke nedužnih života, a sistemu odbrane najveća iskušenja u traženju efikasnosti i očuvanja snaga od uništenja. U tim uslovima istaknutu ulogu, ali i najveći teret su podnele snage PVO, posebno jedinice VOJIN i ARJ PVO, koje su bile prinuđene na stalni manevar (premeštanje), radi očuvanja snaga i efikasnosti. Borbena avijacija u takvim uslovima, i prikovana stalnim

udarima, nije imala šansi. Dejstva sa distance radala su novu energiju, načine odbrane i forme otpora. Slobodarski duh, hrabrost i odlučnost snaga odbrane i građana da se pruža otpor svim sredstvima i na sve načine, delovala je



Oštećeni G-4 na a. „Sjenica”

snagom udružene moći. U najvećoj meri ona je bila moralne prirode. Imponovala je snaga faktora odbrane svih 78 dana, njihova organizovanost, disciplina i upornost da se izdrži i opstane. I pored skromnih efekata snaga PVO, manevar i bogatstvo mera zaštite povećavali su otpornost i žilavost odbrane, što je vojnu intervenciju produžilo van svih očekivanja. Funkcionisanje sistema društvenih delatnosti obezbeđivano je pregalaštvom građana, uz brojne primere radnih i stručnih podviga (Elektroprivreda Srbije, zdravstvo, protivpožarna služba, komunalne delatnosti, itd.). Uspešno je obavljena i prolećna setva, pa je došlo i vreme žetve.

172.abr sa šest eskadrila i 150 vazduhoplova napad je dočekala razmeštena na više lokacija i u gotovosti delom snaga za upotrebu u podršci KOV. U uslovima opšte i tehnološke premoći, težište je bilo na očuvanju kadra i tehnike. Brigada je izgubila preko trećine vazduhoplova, ali je očuvala kadar i materijalnu osnovu za novi početak. Na čelu brigade nalazio se pukovnik Strahinja Drobniak, a NŠ je bio potpukovnik Miljko Stefanović.

#### Ratni napori 172.abr

U očekivanju vojne intervencije, napori komande i jedinica brigade bili su usredsređeni na održavanje gotovosti za izvršenje dislokacije i razmeštaja pre prvog udara, i gotovosti za upotrebu u skladu sa razvojem situacije. Sve je urađeno za brz manevar i planski razmeštaj na matičnom aerodromu „Podgorica” i posedanju aerodroma „Niš” i „Sjenica”. Pri



*Dnevno dejstvo NATO po a. „Sjenica”, april 1999. g.*

tome je ostvarena potpuna koordinacija planova mera i rada sa komandom matične 423.vb i vazduhoplovnih baza Kraljevo (Sjenica) i Niš. Prema očekivanom modelu početnog udara sa krstarećim raketama, sve je bilo usmereno da se izbegne iznenađenje i snage očuvaju od uništenja. Masovan i žestok prvi udar jedinice brigade su dočekale u zauzetom, planskom razmeštaju, sa delom snaga naoružanih za upotrebu. Nakon udara krstarećim raketama, prvenstveno po snagama RV i PVO, borbena avijacija brigade praktično je ostala na zemlji, prikovana početnim razaranjem aerodroma baziranja. I pored očekivanja takvog ishoda, saznanje o nemogućnosti reagovanja delovalo je kao najteže saznanje.



*Pukovnik S. Drobniak i saradnici pred kratera aviobombe na a. „Sjenica”*

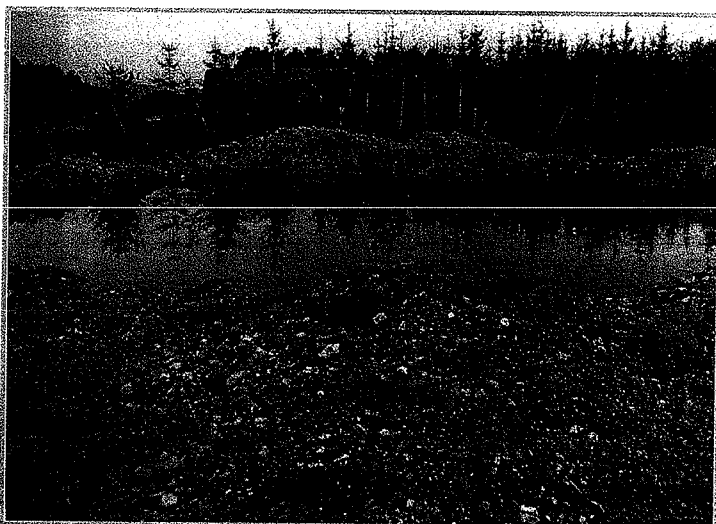


Lebdelo je pitanje: „Šta dalje, kako, kada, čime i na koji način?“, koje je ostajalo bez adekvatnog odgovora. Htenja i emocije, ustupaju mesto razumu. Sve procene toka vazdušne operacije i stepena razaranja infrastrukture, načina upotrebe i sredstava koja su korišćena, nisu davale šansu borbenoj avijaciji brigade. U takvim uslovima svi naponi komande i jedinica brigade podređeni su očuvanju kadra i tehnike od uništenja.

Koriste se svi mesni uslovi i mogućnosti koje nude rejonu razmeštaja jedinica brigade, uz neophodan manevar, zaštitu i maskiranje, naročito vazduhoplova raspoređenih na otvorenom prostoru. Izazovi pred kojima se nalazio sastav jedinica, rešavani su na mnogobrojne načine, u skladu sa uslovima i situacijom. Borba za *opstanak* radala je brojne mere, koje su nesumnjivo obogatile praksu preživljavanja u datim uslovima. Briga i rad na očuvanju i održavanju aviona i helikoptera predstavljala je celodnevnu preokupaciju sastava komande i jedinica. To je rađeno kroz opravke manjih oštećenja i održavanje sredstava u ispravnom stanju, da bi se na dati signal, ili u očekivanom vremenu napada, sastav povlačio na bezbednu udaljenost. Pri tome, u fokusu svih napora i mera bilo je očuvanje kadra pilota, inženjera i tehničara, kao najveće vrednosti avijacije.

Početak aprila u upotrebi su i kasetne tzv. „klaster“ bombe, koje donose dodatne teškoće i probleme sistemu odbrane. Usporava se kretanje i manevar tehnikom zbog zasipanja aerodroma velikim količinama bombi sistemom „tepih dejstva“. Od upotrebe kasetnih bombi, na a. „Niš“, život je izgubio vodnik Aćim Tadić i ranjeno je pet podoficira iz 229.lbae. Kasetne bombe su opasno i podmuklo oružje. Nakon vojne intervencije, u procesu uništavanja istih na a. „Sjenica“, pirotehničar-podoficir Kapetanović iz vb Kraljevo, izgubio je obe noge i obe ruke. Strahovanja od uništenja aviona u podzemnom objektu „Zeta“ trajala su skoro mesec dana, bezuspešnih udara razornim bombama po brdu „Šipčanik“. U početnim dejstvima udarima tzv. „fugasnih bombi“ na oba ulaza, izbijena su metalna vrata na oba ulaza. Ona su bila zatvorena, i pala su zgužvana u unutrašnjost, međutim nisu oštetila avione, koji su bili udaljeni od ulaza desetak metara. Nastojanje da se po svaku cenu unište avioni u objektu „Zeta“ ostvareno je sredinom aprila u popodnevnom vremenu, kada im je uspelo da pogodkom tzv. „aerosolne“ (zapaljive) bombe u samo predsooblje tunelskog skloništa plamen dospe do prvog aviona, kada je usledila lančana eksplozija i uništenje svih 28 aviona. Bio je to najveći gubitak borbene avijacije u jednom danu. Uradili su to avioni „Miraž“, prethodno provocirajući PVO u Podgoričkoj kotlini i šepureći se ispred Podgorice, naočigled brojnih

građana. U dejstvima po našim snagama PVO avijacija NATO-a je koristila tzv. „protivradarske rakete“ koje se nakon radarskog ozračenja aviona sa zemlje automatski lansiraju na elektronski snop zračenja, i u vremenu do 15 sekundi sledi uništenje. Kod prekida zračenja otvara se padobrančić koji usporava pad bombe, ali u vremenu pada, reaguje na pojavu istog ili novog izvora zračenja. Ovu pojavu su građani poistovećivali sa pilotima koji su oboreni, pa su navodno napustili avion, posebno tokom noćnih udara.



„Učinak“ jednog NATO projektila

Uslovi očuvanja tehnike postaju sve složeniji i teži, a gubici zabrinjavajući. Krajem aprila usledio je predlog i doneta je odluka da se jedan broj aviona rasklopi i skloni na skrovišta mesta u rejonima razmeštaja jedinica. Određen broj svih tipova aviona, pre svega dvoseda, je rasklopljen i sačuvan. Sa aerodroma „Niš“ i „Sjenica“ avioni su transportovani zemaljskim putem do a. „Podgorice“, gde su dovođeni u letno stanje prema prioritetima. Od uništenja aviona u podzemnom skloništu „Zeta“, dejstva avijacije NATO-a po a. „Podgorica“ su utihnula, i bila su sporadična u rejonu Podgoričke kotline, više u funkciji kontrole stanja i psihološkog efekta, prisustvom i demonstracijom moći.

#### Početni period vojne intervencije NATO-a

Brigada je početni udar dočekala prema ranije utvrđenom planu razmeštaja, sa ukupno šest eskadrila i oko 150 vazduhoplova u sledećem rasporedu:

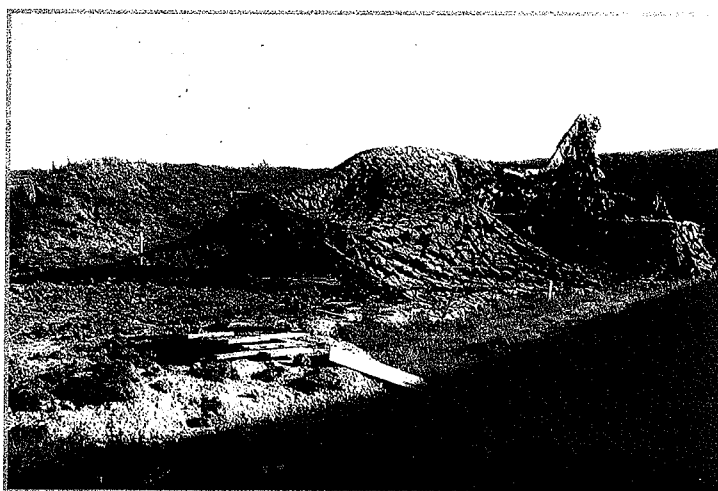
239.lbae, sa avionima G-4 razmeštena na matičnom a. „Podgorica“, u rastresitom rasporedu oko PSS-2 u rejonu vinograda „13. juli“ na Čemovskom polju, delom aviona



*Naoružani G-4 u rejonu vinograda kod Podgorice*



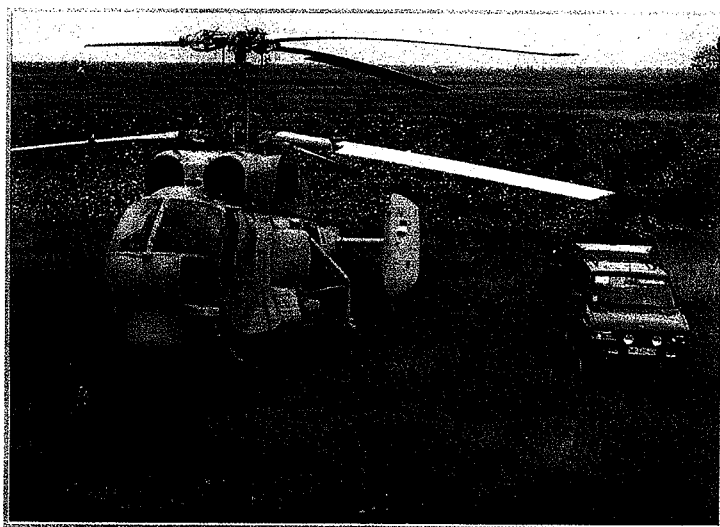
*Maskiranje G-4 na a. „Sjenica”*



*Maskirani G-4 na a. „Niš”*



*U rejonu a. „Podgorica” u toku NATO dejstava, potpukovnik Čonč, klk Mijailović i major Janković*



*Pripema Ka-25 za maskiranje*

naoružanih za upotrebu u podršci KOV. Komandant eskadrile bio je kapetan 1. klase Dragan Brnić.

**251.lbae**, sa avionima G-2 „Galeb” na matičnom aerodromu „Podgorica”, uz smeštaj svih aviona (21) u podzemnom objektu „Zeta” ispod brda Šipčanik u blizini mesta Tuzi, zajedno sa još 7 aviona G-4 specijalno opremljnih iz sastava akro grupe „Leteće zvezde”. Komandant eskadrile bio je major Željko Lazić.

**242.lbae**, sa avionima G-4 dislocirana na aerodrom „Sjenica”, uz razmeštaj aviona u armirano-betonska skloništa (ABS) i kaponire. Komandant eskadrile bio je major Vladimir Popara.



*Stoje: k1k Mekić, puk. Pržulj i major Arbinja (u helikopteru) u rejonu a. „Golubovci”*

**229.lbae**, sa avionima G-4, dislocirana na aerodrom „Niš”, rastresito razmeštena na otvorenom prostoru u okolini PSS uz zaštitu aviona korišćenjem maskirnih mreža i raspoloživih mesnih sredstava. Komandant eskadrile bio je Nenad Milošević.

**784.ppdhe**, sa helikopterima Ka-25, Ka-28 i Mi-14, razmeštena u širem rejonu Podgorice, uz korišćenje prirodnih uslova zaštite i mesnih sredstava za maskiranje. Komandant eskadrile bio je kapetan 1. klase Velibor Mekić.

**897.mhe**, sa helikopterima tipa „Gazela” i HT-40 (Mi-8), razmeštena je u rejonu sportskog aerodroma „Podgorica” i u rejonu Bjelopavličke ravnice, koristeći raspoloživa sredstva iz mesnih uslova za zaštitu i maskiranje. Komandant eskadrile bio je major Dragan Rašin.

**Komanda 172.abr**, sa komandom 423.vb bila je na isturenom i objedinjenom KM u rejonu sela Golubovci, dok

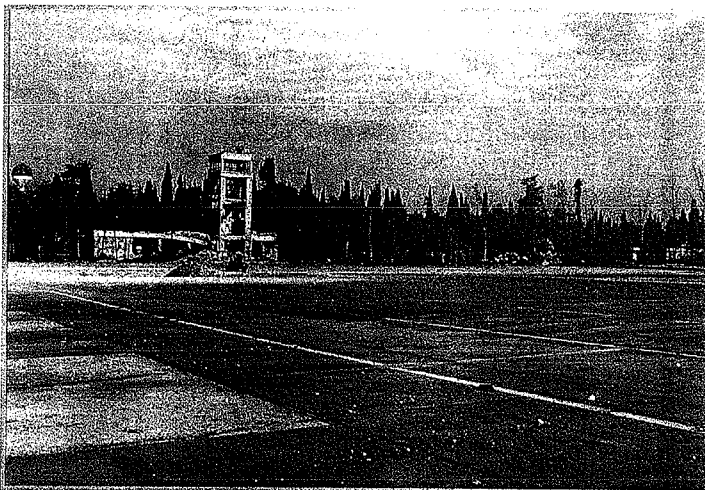
je deo organa komande brigade bio upućen na a. „Niš” i „Sjenica”, i eskadrila raspoređenih na matičnom aerodromu i rejonu Podgorice. Sva materijalna sredstva sa aerodroma „Podgorica” su izvučena i rastresito razmeštena u širem rejonu aerodroma, radi očuvanja od uništenja.

Ovakav početni raspored zauzet je dan uoči početka napada, koji se očekivao 23. 03. u toku noćnog vremena. Efikasnom razmeštaju 172.abr bitno je doprinela 423.vb. Veze su na svim pravcima i nivoima pouzdano funkcionisale čitavo vreme. Samo je u mislima rukovodeće strukture brigade, pilota i tehničara, lebdelo pitanje, da li ćemo imati šansu? U prvom udaru dejstvovalo je po svim lokacijama baziranja brigade. U rejonu aerodroma „Podgorica” prve rakete su pale na 60.ssrp PVO sistema KUB u rejonu Danilovgrada, a potom i na a. „Podgorica”. Aerodrom „Podgorica” je tokom prve i narednih noći pretrpeo velika razaranja, uništeno je nekoliko aviona G-4 i G-2 na otvorenom prostoru, razoreni su svi hangari za smeštaj i rad na avionima, aneksi uz hangare za smeštaj tehničara za sva tri stepena održavanja, većina ostalih stambenih i ekonomskih objekata, sem vojničke kasarne. Bezuspešno je dejstvovalo razornim bombama po brdu Šipčanik radi uništenja aviona unutar objekta „Zeta”, i na jednom kraju je oštećena PSS, ali je ista očuvana do kraja intervencije. Po aerodromu „Sjenica” od udara prve noći, dejstva su bila neprekidna do poslednjeg dana vojne intervencije, jer je uz a. „Ponikve” bio rezervni aerodrom za celo RV i PVO. U početnim dejstvima teže je oštećen jedan avion G-4, uz velika razaranja infrastrukture aerodroma.

U toku prvog udara i početnih dejstava po aerodromu „Niš”, razorena je PSS i ostala infrastruktura, uništeno je i oštećeno nekoliko aviona G-4 razmeštenih na otvorenom prostoru. Početkom upotrebe kasetnih sredstava uslovi odbrane i zaštite aviona na otvorenom postaju krajnje složeni.



*Osmatrački radar S-600*



*Uništeni hangari radionice, za PP sredstva, padobranski toranj i hangar službe traganja i spasavanja na a. „Podgorica”*



*Uništeni G-2 na stajanci a. „Golubovci”*

Obe helikopterske eskadrile su bile u funkciji prema potrebama, bilo je to povremeno i uglavnom noću, imajući u vidu potpunu kontrolu vazdušnog prostora iz kosmosa i vazduha upotrebom aviona i bezpilotnih letelica. Neophodnim manevrom, uz korišćenje svih mesnih i mogućnosti terena radi maskiranja i zaštite, imali su relativno skromne gubitke i oštećenja tehnike.

#### Mudrost i žilavost u očuvanju snaga

Nemoć da se na aktivan način jedinica brani u datim uslovima i doprinese odbrani i time iskaže dug prema otadžbini, tražila je nove mogućnosti ispoljavanja pripadnika brigade. Borba za preživljavanje i opstanak predstavljala je surovu realnost, naspram neuporedive sile i potencijala, u uslovima potpune prevlasti i opšte tehnološke

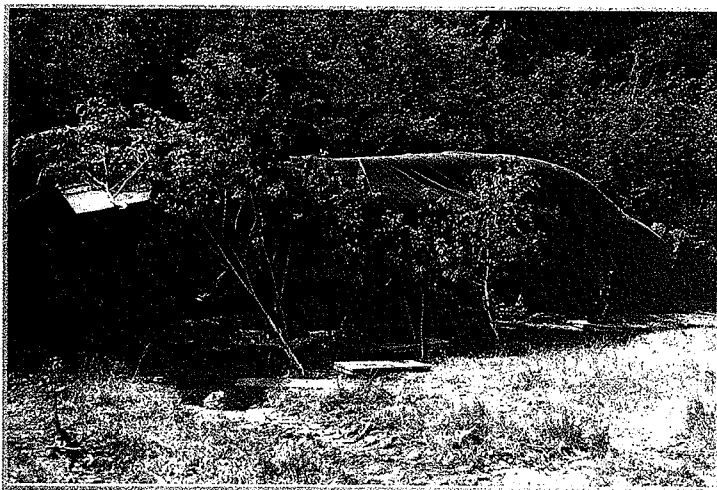


Uništeni avion na stajanci a. „Golubovci”, marta 1999. g.

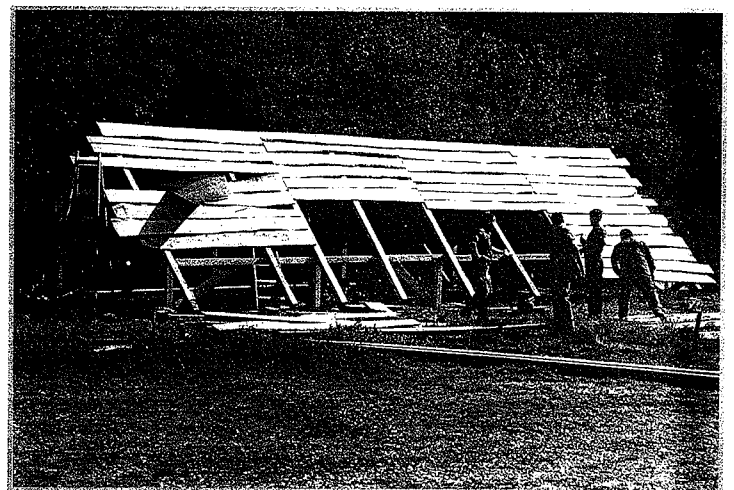
premoći NATO-a. Sva energija pripadnika usmerena je na očuvanje snaga brigade od uništenja. Brzina reagovanja je pilotska, u prilagođavanju, jer burne početne emocije poprimaju razuman odnos i dalji racionalan tok. Moralo se činiti samo moguće i ono što situacija nalaže. U naizgled bezizlanoj situaciji, tražen je izlaz u očuvanju od uništenja i osnove za novi početak. Pilote borbene avijacije u datim

uslovima prožimao je i osećaj poniženja, iz nametnutih uslova nemoći, koji je davao novu energiju, načine odbrane i doprinosa otporu i opstanku.

Šest eskadrila brigade, raspoređenih na šest lokacija, svaka u skladu sa specifičnim uslovima razmeštaja i stepena zaštite, koristile su sve resurse i mogućnosti koje je pružao rejon razmeštaja, da se ojača sistem zaštite u



Rastavljeni i sakriveni G-4 na a. „Sjenica”

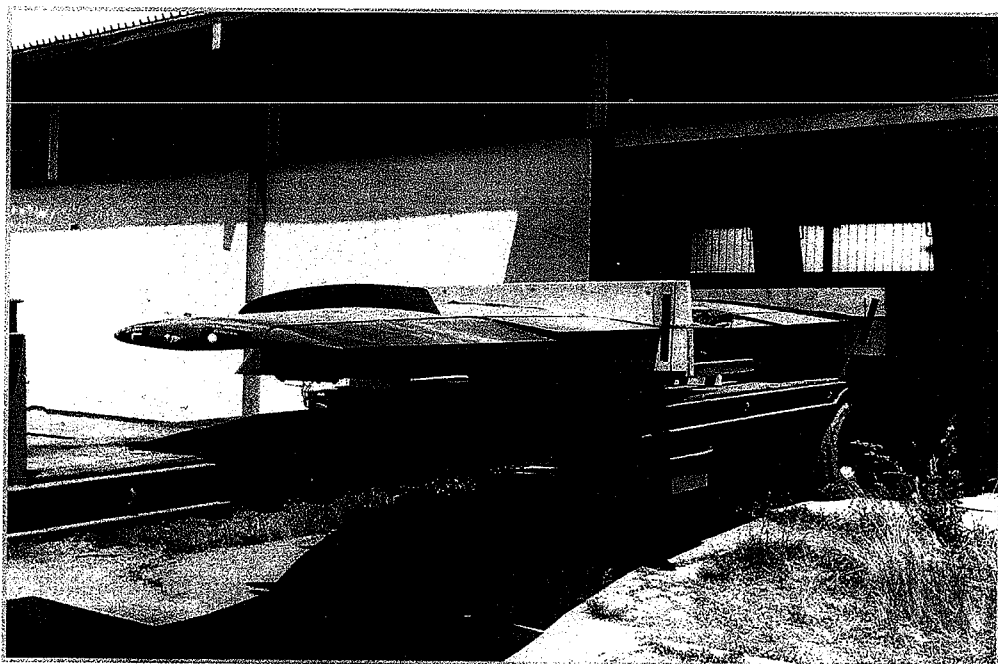


Maskiranje rasklopljenih aviona, a. „Niš”

svakom pogledu. Ovo je bila celodnevna preokupacija tehničara i pilota u traženju novih načina i formi odbrane i zaštite, uz održavanje ispravnosti i opravke manjih oštećenja. Mudrost i žilavost u očuvanju snaga brigade ogledala se kroz odlučnost i sposobnost, znanje i upornost njenih pripadnika da se izdrži i opstane, čekajući novo sutra. To čekanje se odužilo, ali ono je bilo i posledica neostvarivanja brzih željenih efekata vojne intervencije. Nestrpljivost je dovela i do upotrebe kasetnih, tzv. „klaster” bombi ne samo po vojnim, već i civilnim objektima, što je otežavalo, usporavalo, pa i za određeno vreme onemogućavalo manevar. Manevar snagama na otvorenom prostoru, uz sve ostale mere i postupke, je

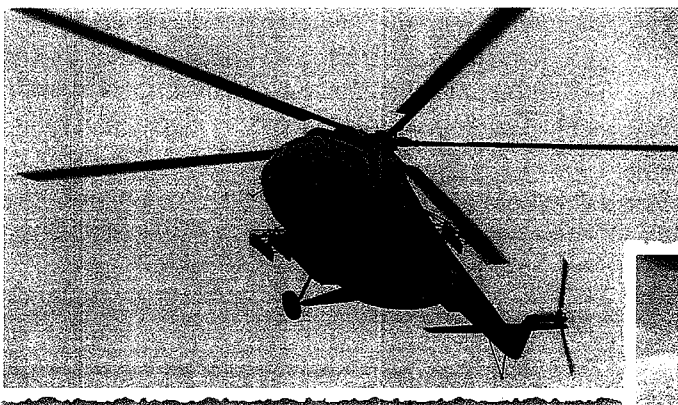
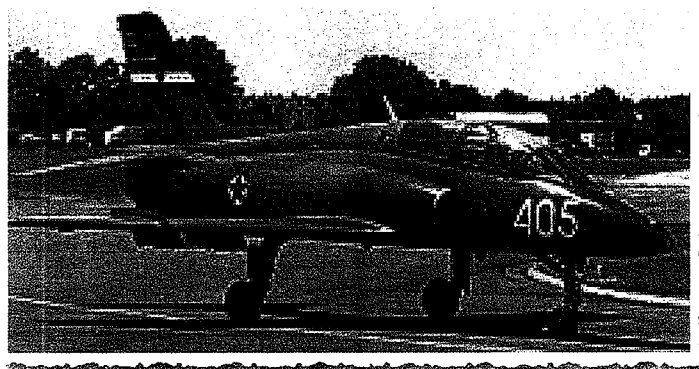
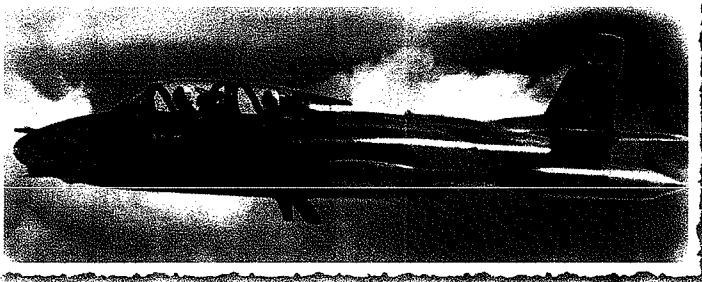
bila primarna mera odbrane i zaštite, zato je i sprečavana. Usledilo je rasklapanje određenog broja aviona na a. „Niš” i „Sjenica” radi očuvanja, i njihov transport zemaljskim putem do a. „Podgorica”. Situacija u vezi sa objektom „Zeta”, kao kost u grlu, rešena je otkada su utihnula dejstva na matičnoj lokaciji. Ispoljenim jedinstvom i voljom pripadnika brigade, uz bogatstvo mera i postupaka da se opstane u surovim uslovima, očuva kadar i materijalna supstanca, iskazano je rodoljublje i slobodarski duh u odbrani otadžbine, kao pouka budućim generacijama. Pouka je u svakom slučaju višeznačna!

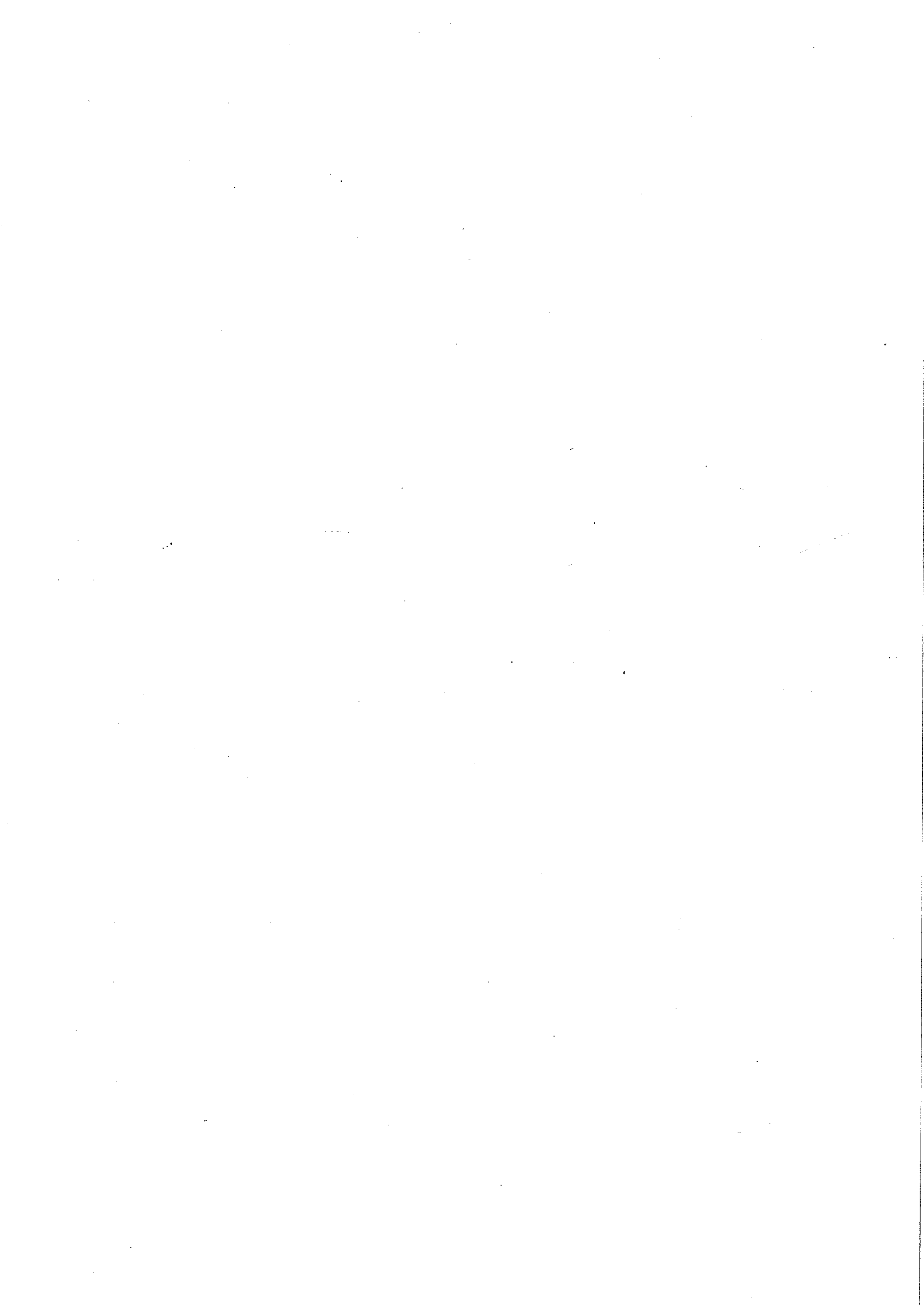
*Tekstove napisali Đ. Stupar i S. Drobnjak ■*



*Transport rasklopljenog aviona G-4*

# U NOVIM ISKUŠENJIMA, 2000–2004.









io je to period oporavka i postepenog uzdizanja brigade od razornih posledica vojne intervencije NATO-a pod nazivom „Milosrdni anđeo”. Problema je bilo na pretek i na sve strane. Samo očuvani duh i rodoljublje sastava bili su pouzdani oslonac daljeg razvoja brigade. Reorganizacijom postojećih resursa formirana je osnova za novi početak. Teško breme oporavka izneto je na dostojanstven način, velikom dovitljivošću rukovođenja i komandovanja, i naporima sastava brigade i 423. vazduhoplovne baze. Strpljivost i radni entuzijazam bili su poluga napretka. U paralelnom procesu i bez zastoja otpočinje obuka i trenaža pilota i obnova porušenog i oštećenog. Obuka, rad i život brigade odvijaju se u kontekstu složenih političkih odnosa u postojećoj zajednici Srbije i Crne Gore. Problematika koja je iskrsavala u vezi s tim zahtevala je pilotsku smirenost i promišljene poteze, radi ublažavanja mogućih posledica. Brigada bazira na dva aerodroma i teritoriji obe republike („Golubovci” i „Kovin”), i uspešno funkcioniše u datim uslovima.

U ovom periodu na čelu brigade su bili Ljubiša Jokić i Borivoje Tomić.

#### Obnova aerodroma i trenaže pilota

Na matičnom aerodromu „Golubovci” većina objekata bila je porušena ili veoma oštećena od bombardovanja. Osim vojničke kasarne svi ostali objekti brigade bili su unšteni ili teško oštećeni: hangari, zgrade eskadrila i zgrade komande i štaba, kao i podzemni objekat za smeštaj aviona „Šipčanik”. Sticajem okolnosti ostale su PSS i SV. Komanda brigade organizuje, i sa ostalim jedinicama na aerodromu učestvuje u čišćenju ruševina i sređivanju objekata za smeštaj ljudstva i

tehnike. Niska materijalna osnova, mala popuna vojnicima, popis i rešavanje manjkova nastalih tokom dejstava NATO-a, formiranje dokumenata i organizovanje unutrašnje službe karakterišu rad komande i jedinica do kraja 1999. godine. Pukovnik Strahinja Drobniak odlazi na dužnost u komandu 2. Armije, a dužnost Komandanta 172.abr prima 28. septembra 1999. godine Ljubiša Jokić, nakon završene Škole nacionalne odbrane. Brigada nastavlja školovanje sa sedam klasa studenata i oficira-pilota u statusu slušaoca, koji nisu imali kompletnu letačku obuku tokom školovanja, ili su bili van trenaže zbog prethodnih događanja. Školovanje i obuka provedene su po posebnim nastavnim planovima, koji su prilagođavani stepenu obuke svakog pojedinca i klase u celini.

Iako još u složenim uslovima i u okruženju ruševina, 172.abr je za dan avijacije 02. avgusta 2000. godine organizovala, pripremila i uspešno izvela aeromiting na aerodromu „Golubovci”. Na aeromitingu su učestvovali svi vazduhoplovi u naoružanju RV i PVO, ali i akro grupa „Leteće zvezde” i helikopterska akro grupa „Stršljeni”. Program aero mitinga je efektno izveden, na čast i ponos svih njenih učesnika ali i brigade, koja je vaskrsela iz ruševina u kratkom vremenu. Brigada je učestvovala na svim vežbama naše vojske, na kojima su ostvarivani odlični rezultati, pri čemu se posebno ističe učešće i rezultati brigade na ZTU 2. Armije „Granit-2000”. Visoki rezultati bili su prevashodno plod ličnog zalaganja pilota i vazduhoplovno-tehničkog sastava. U toku 2001. godine brigada je učestvovala na više TVBG. Posebno su značajne TVBG Ratne Mornarice „Bedem-2001” i TVBG 3. Armije „Oprez-2001”, uz visoko ostvarene rezultate u vatrenoj efikasnosti i preciznosti.

Zatezanje međurepubličkih političkih odnosa zahtevalo je smireno i promišljeno reagovanje, kako bi se umanjile moguće posledice i negativni efekti. Komanda brigade činila je sve da reperkusije takvih odnosa u neposrednom okruženju, u vezi proširenja platforme i gradnje pristanišne zgrade za civilni vazdušni saobraćaj, ne poprma negativne posledice. Prekid platnog prometa između republika tražio je dodatni napor komande brigade, kako bi se očuvao standard sastava. Pripadnici jedinice bili su iznad trvenja koja su bila proizvod aktuelnog političkog dešavanja. Drugarstvo i optimistički duh uprkos svemu, bili su dominantno osećanje pilota i tehničkog sastava. U 2001. godini ostvaren je nalet od 5.311 časova, a brigada je bila najbolja jedinica vazduhoplovnog korpusa RV i PVO.



Prethodni Komandanti puka na Dan jedinice 05. 12. 2001.  
U prvom redu: Kovačević, Obradović, Jurjević i Stupar; u drugom redu: Begić, Marjanović i Jokić

### Reorganizacija brigade

U novonastalim uslovima dolazi do promene organizaciono-formacione strukture brigade rasformiranjem dve eskadrile, ali i adekvatnijim baziranjem jedinica brigade. Rasformirana je 229.lbae pod nazivom „Mačevi” i 784. protivpodmornička helikopterska eskadrila pod nazivom „Ajkule”, prema naredbi NGŠ od 14. jula 1999. godine. Ukidanjem 229.lbae njeno ljudstvo i preostali avioni G-4 dele se i popunjavaju 239.lbae i 242.lbae, koje su sa boljom popunjenošću nastavile sa obukom slušalaca-pilota i školovanjem studenata-pilota, prema korigovanim NPP i PLO, ali i sa trenažom pilota stalnog sastava. Raspodelom aviona G-4 ublažen je problem sa nedostatkom rezervnih delova u 239. i 242.lbae, i uz hronični problem sa nedovoljnim količinama goriva, provodi se letачka obuka. Nalet koji je brigada ostvarivala u toku 1999–2002. godine

je nešto manji u odnosu na raniji period, ali je i dalje bio u duhu najboljih tradicija 172.lbap, i kao takav najveći, jer je činio oko 50% naleta u RV i PVO. Ukidanjem 784. ppdhe pod nazivom „Ajkule”, ova vrsna i specifična helikopterska borbena eskadrila okončala je svoj put preko plavog Jadrana, kao i svoje postojanje u našem vazduhoplovstvu. Već malobrojno ljudstvo eskadrile prelazi u ostale helikopterske eskadrile RV i PVO, a helikopteri Ka-25 i Ka-28 naknadno su prebačeni u Vazduhoplovni muzej na aerodromu „Surčin” (Beograd).



Helikopter Ka-28 u letu

### Posedanje aerodroma „Kovin” kompletnom 251.lbae(š)

U jesen 1999. godine na aerodrom „Kovin” prebaza kompletna 251.lbae, jer je ostala bez svojih mlaznih aviona N-60 (G-2). Na aerodromu „Kovin” od 1996. godine se nalazilo 3. avijacijsko odeljenje sa avionima V-53 (Utva-75), radi provođenja selektivnog letenja i početne letачke obuke, pa je sada eskadrila praktično kompletirana. Zajedno sa pilotskim sastavom eskadrile, na aerodrom „Kovin” prelaze i slušaoci KNL, potporučnici 46. klase VVA, kojima je zbog vojne intervencije NATO-a bila prekinuta obuka na KNL u 251.lbae na avionu G-2.



Piloti 172.abr na a. „Podgorica”



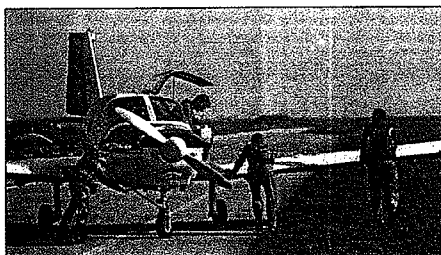
Иван оу провек летана: освајањем неба и слободом



После часе инструктора

Командант  
јединице мајор  
Иван Зайчич  
и контролор  
летова  
Владимир  
Тодоровић  
према  
студентима  
после  
летова

Неизоставна  
делатност  
инструктора:  
студент  
Јаков  
Васиљевич  
после летова



Дуг и напоран пут до прве официјалне звањне и звања пилота Ратког ваздухопловства и противвадушне одбране. Генерал студента Војне академије ВЈ смер авијација, после успешних „окршаја“ са теоријом, живи на аеродрому свој живот од снова и надања. Летачка обука им је једна од првих ствари које треба савладати на путу ка освајању неба.

З. ПУХЛЧ

Снимко З. МИЛОВАНОВИЋ

Radi nastavka letačke obuke i njenog kontinuiteta, na aerodromu „Kovin” izvršeno je grupisanje 12 aviona V-53, na kojima je odmah otpočela intenzivna letačka obuka. Prioritet obuke je bio na provođenju kursa nastavnika letenja sa slušaocima 46. klase VVA. 46. KNL uspešno je završen, mentorstvom iskusnih pilota – NL iz 31–38. klase i 44. klase VVA.

Prebaziranjem kompletne 251.lbae(š) na aerodrom „Kovin”, 172.abr u punom kapacitetu funkcioniše na dva udaljena aerodroma sve do rasformiranja 2006. godine. U takvim uslovima 251.lbae je bila oslonjena na logističko obezbeđenje od strane 177. vazduhoplovne baze sa aerodroma „Batajnica”.

Marta 2000. godine u rejonu aerodroma „Kovin” dogodila se katastrofa na avionu V-53, u kojoj su živote izgubila dva pilota: kapetan 1. klase Stevica Žarkov i poručnik Dejan Radovanović.

Obuka studenata-pilota na a. „Kovin”, članak iz lista „Vojska”

**Rukovodeći sastav brigade****Komandant 172.abr:**

- Ljubiša Jokić, do 05. 12. 2002.
- Borivoje Tomić, od 05. 12. 2002.

**Načelnik štaba:** – Nebojša Milić

- Borivoje Tomić, od 2001.
- Nenad Milošević, od 2002.

**Organ za letačke poslove:**

- Darko Čonč, do 2001.
- Predrag Vukašinić,
- Tomislav Vukadinović,
- Velibor Mekić,
- Vančo Jančovski,
- Dragan Zlokas,
- Željko Pavlek,

**Organ za informisanje i moral:**

- Mile Milošević, načelnik,
- Bojan Stanojević,
- Nikola Vađon,

**Organ bezbednosti:**

- Zoran Štrbac, major,

**Organ za VT službu:**

- Savo Pržulj, načelnik
- Tihomir Arbinja, referent
- Stevan Dujić, referent
- Ivica Đorđević, referent
- Momir Grahovac, evidentičar

**Organ za operativno NP:**

- Borivoje Tomić, do 2001.
- Nenad Milošević, od 2001.
- Tomislav Stanojević, referent
- Ešref Đokić, referent
- Namik Arifović, referent
- Zoran Nenadović, referent

**Organ za obaveštajno-izviđačke poslove:**

- Goran Radosavljević, načelnik

**Organ za personalne poslove:**

- Zvonko Iveljić,
- Slobodan Grujić,
- Brano Miljanić,
- Zoran Volarić

**Kancelarija štaba:**

- Petrović Tomislav, „Perčo”,
- Darko Dašić,
- Irena Žutić,

**Komandant 239.lbae:**

- Nenad Milošević,
- Ištvan Kanas, od 2002.

**Komandant 242.lbae:**

- Željko Ratić,

**Komandant 251.lbae:**

- Ivan Zabunov,
- Miroslav Živić,

**Komandant 897.mhe:**

- Vojo Vujisić

Na dan jedinice 05. decembra 2002. godine pukovnik Ljubiša Jokić predaje dužnost komandanta 172.abr potpukovniku Borivoju Tomiću, dotadašnjem načelniku štaba brigade. Pukovnik Ljubiša Jokić prima dužnost komandanta 423. vazduhoplovne baze od pukovnika Mirčete Jokanovića.



Primopredaja dužnosti komandanta a. „Podgorica”



*Sastav Komande puka ispred spomen-sobe jedinice sa komandantom B. Tomićem (peti s leva)*

### Dalja transformacija brigade

U skladu sa opštim trendom reorganizacije vojske dolazi do dalje transformacije brigade. Od postojeće četiri eskadrile, rasformiranjem 242.lbae brigada se svodi na tri eskadrile, pri čemu 239.lbae i 897.mhe baziraju na aerodromu „Golubovci” (Crna Gora), a 251.lbae na aerodromu „Kovin” (Srbija). Nakon vrlo dobrih rezultata u obuci slušalaca-pilota 52. i 123. klase (zbog nove numeracije) VVA, trenaze na dostignutom stepenu borbene osposobljenosti, i veoma uspešnog dejstva 242.lbae na ZTU Vazduhoplovnog korpusa danju i noću uz upotrebu 3 SAB-100, sastav eskadrile kao da se opraštao i pripremao za rastanak. Eskadrila je rasformirana 01. juna 2003. godine. Avioni G-4 i deo kadra 242.lbae raspoređen je u ostale jed-



*Helikopteri brigade u pomaganju stanovništvu*

inice brigade, dok je deo kadra otišao u prekomandu u ostale jedinice vazduhoplovstva, a manji deo je penzionisan. Rasformiranjem 242.lbae brigada je kadrovski i materijalno konsolidovana u novoj organizaciji i formaciji, čime su stvorene pretpostavke njene veće efikasnosti i borbene gotovosti. U skladu sa najboljom tradicijom vazduhoplovstva i naše vojske, brigada je u periodu od 2000–2003. godine, sa helikopterom HT-40 bila maksimalno angažovana u gašenju velikih i čestih požara po Crnoj Gori u letnjim mesecima. Po svom obimu moglo bi se to nazvati „Operacija leto”. Posade helikoptera HT-40 ostvarivale su i preko sedam časova naleta dnevno u uslovima veoma visokih dnevnih temperatura, letenja i zahvatanja vode iznad nepristupačnih terena. Samo u julu i avgustu 2003. godine u gašenju šumskih požara po Crnoj Gori ostvaren je nalet od 144.25 časova naleta, sa 1.129 bačenih vodenih bombi. 897.mhe u uslovima nedostatka rezervnih delova i ostalih poteškoća u održavanju ispravnosti, i uz planske zadatke u obuci slušaoca i studenata-pilota, krajnjim naprezanjem



*Rukovodeći sastav 172.abr sa starim i novim Komandantom 423.vb*

i svom raspoloživom tehnikom, gasila je požare, što je ravno podvigu ove jedinice. Sve te zadatke eskadrila je izvršila bez ijednog vanrednog događaja.

Brigada je 2003. godine ostvarila nalet od 3.300 časova, a 2004. godine 2.850 časova naleta.

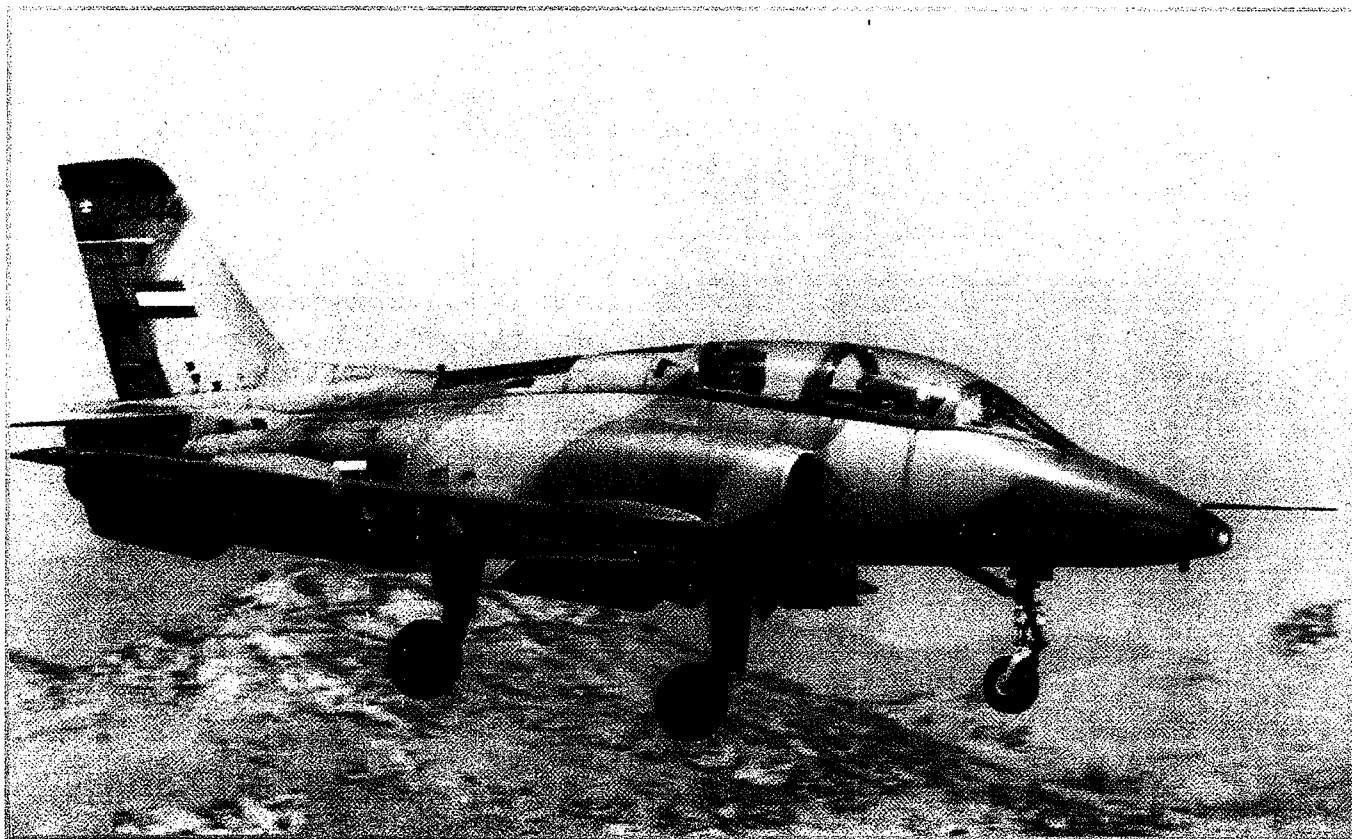
#### Obuka slušalaca-pilota

Jedan od prioriteta letačke obuke u periodu 2003–2004. godine bila je obuka poručnika-pilota 51. i 52. klase, i potporučnika-pilota 122. i 123. klase sa statusom slušalaca-pilota. Obuka se provodila po više profila obuke i na svim tipovima aviona i helikoptera brigade. Sa delom slušalaca, od ukupno 68 oficira-pilota, provoden je praktični deo kursa nastavnika letenja u sklopu 46. i 47. KNL. Veliki broj oficira-pilota slušalaca bio je na različitim stepenima osposobljenosti i trenaze, što je zahtevalo individualni pristup i korekciju planova i programa letačke obuke. Radilo se o pilotima koji su imali duže prekide u obuci. Deo oficira-pilota nije završio kompletnu letačku obuku tokom školovanja, dok je veći deo oficira-pilota sticajem okolnosti i događanja doveden u stanje velikog prekida. Komanda brigade i komandanti eskadrila, nakon svestranog sagledavanja stanja obučenosti klasa i svakog pojedinačno,

sačinili su tzv. Korigovane planove letačke obuke, koji su realizovani velikim naporom jedinica brigade.

#### Letačka obuka studenata-pilota

Brigada je tokom 2003–2004. godine imala na obuci 125, 126. i 127. klasu studenata-pilota, prema nastavnom planu i programu ŠC RV i PVO. Od ukupno 43 studenta-pilota svi su prolazili kroz osnovnu letačku obuku prema razdelima na avionu V-53, od čega je osam studenata-pilota prelazilo i nastavljalo letačku obuku na avionu G-4 u 239. lbae, a sedam studenata-pilota nastavljalo obuku na helikopteru H-42 „Gazela” u 897.mhe. U toku 2003. godine všena je obuka 15 studenata-pilota 125. klase na avionu V-53, da bi nakon uspešno završene obuke, 8 studenata prešlo na obuku na avion G-4, a 7 studenata prešlo je na obuku na helikopter H-42 „Gazela”. Sa 17 studenata-pilota 126. klase provodena je osnovna letačka obuka po 1, 2. i 3. razdelu letačke obuke na avionu V-53 u 251.lbae(š). U toku 2004. godine brigada je imala na obuci student-pilote 125, 126. i 127. klase Vojne akademije. Sa studentima-pilotima 125. klase nastavlja se obuka, 8 studenata na avionu G-4 i 7 studenata na helikopteru H-42. Sa 15 studenata 126. klase provodena je obuka na avionu V-53,



*Avion G-4 sa izvučenom konfiguracijom*

a sa 11 studenata-pilota 127. klase provođena je osnovna letačka obuka na avionu V-53.

### Obuka pilota stalnog sastava

Obuka pilota stalnog sastava bila je usmerena na održavanje trenaže na dostignutom stepenu borbene osposobljenosti. Odobreni nalet, plan i program obuke obezbeđivali su osposobljenost i trenažu za izvršavanje namenskih zadataka pilota 1. kategorije stručne i borbene osposobljenosti, dok su ostali piloti često bili van trenaže. Od ukupno 88 pilota lovačko-bombarderske avijacije, 32 pilota su bili osposobljeni i u trenaži za izvršenje namenskih zadataka, dok su ostali bili na 1. stepenu ili osposobljenosti samo za borbena dejstva u povoljnim meteorološkim uslovima danju. Na preobuci je bilo 10 pilota.

Krajem 2004. godine brigada je raspolagala odličnim nastavnim kadrom, pri čemu je imala 13 instruktora letenja, 36 starijih i 42 mlađa nastavnika letenja. U brigadi je bilo 25 letača-tehničara i 7 letača-strelaca, u potpunosti osposobljenih za izvršenje namenskih zadataka. Zbog konstantnog opadanja materijalne baze obuke, godišnji nalet pilota bio je u padu, što je zahtevalo dodatne napore rukovođenja i komandovanja. Simulatori (trenažeri) leta

korišćeni su svakodnevno i punim kapacitetom, ali se sve više isticala potreba individualnog pristupa obuci pilota. U padu je i lični standard pripadnika brigade i njihovih porodica. Na aerodromu „Golubovci”, i samoj jedinici, sve teže su obezbeđivani propisani standardi i sledejući normativi. Jedan od primera je ishrana pilota, koja je vršena u vojničkom restoranu uz normativna odstupanja. Uz kontinuirano opadanje MBO, naleta pilota i standarda sastava, nagoveštaji o daljoj transformaciji brigade i njenom brojnem smanjivanju unosili su dodatni nemir kod dela sastava za dalju ličnu sudbinu.

**239.lbae**, naoružana avionima G-4 i V-53, učestvovala je na vežbi „Kulina –2003” i tokom 2003. i 2004. godine vršila je prikaz manevarskih mogućnosti aviona G-4 i njegovu promociju na internacionalnim aeromitinzima u Mađarskoj i Češkoj, a u zemlji u Lađevcima (Kraljevo), Batajnici, na Ušću u Beogradu, i Podgorici povodom Dana avijacije.

**242.lbae**, do rasformiranja 01. juna 2003. godine, održavala je trenažu na dostignutom stepenu osposobljenosti i učestvovala na veoma zahtevnoj ZTU vazduhoplovnog korpusa, u sadejstvu sa 241.lbae, 98.lbap uz b/d



Svečani defile jedinica aerodroma za Dan avijacije

danju i noću uz upotrebu 3 SAB-100. Vežba je provedena u složenim meteorološkim uslovima i uz korišćenje aerodroma „Ponikve”, i bila je veoma sadržajna. Ocenjena je kao veoma uspešna.

**251.lbae**, bazirala je na aerodromu „Kovin” i na avionima V-53 vršila obuku studenata-pilota, slušalaca-pilota i trenazu pilota van sastava jedinice. Sa pilotima stalnog sastava održavala je trenazu na avionu G-4 u PMU i SMU danju. Učestvovala je na memorijalu Ljubiša Veličković u Kostolcu i na aeromitingu na Ušću u Beogradu.

**897.mhe**, uz obuku slušalaca i studenata-pilota, prema potrebi provodila je preobuku i kurs nastavnika letenja. Eskadrila je stalno bila u naređenom stepenu borbene sposobnosti i u trenazi za namenske zadatke. Osposobljenost je potvrđivala na svim proverama vatrene efikasnosti, kao što su:

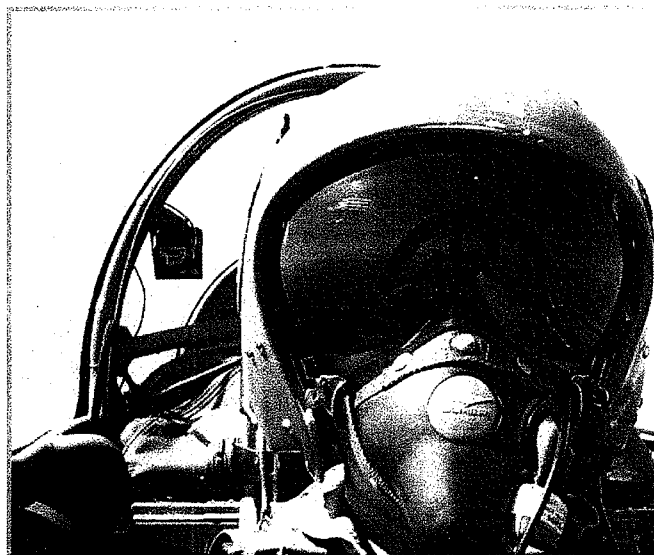
- u raketiranju vazdušnih ciljeva (RVC) sa S-2M na ŠTP „Platamuni”, 2003. godine ostvarila je ocenu vrlo dobar (4.00), a 2004. godine ocenu odličan (5.00).
- u raketiranju zemaljskih ciljeva (RZC) sa POVR „Maljutka” na poligonu „Pasuljanske Livade” 2003. godine ostvarila je ocenu 4.00, a 2004. godine ocenu odličan (5.00)

Eskadrila je tokom 2003. i 2004. godine izvršavala veliki broj posebnih zadataka (PZ), što je bilo dodatno naprezanje sastava eskadrile, kao:

- gašenje šumskih požara po Crnoj Gori,
- učešće na Para ski kupu 2003. godine,
- učešće na Jadranskom padobranskom kupu,
- aeromiting u Podgorici izbacivanjem padobranaca,
- nošenje podvesnih tereta,
- prevoženja ljudstva i tereta, i
- izbacivanje padobranaca.

Komandant brigade pukovnik Borivoje Tomić 31. avgusta 2004. godine predao je dužnost potpukovniku Predragu Bandiću.

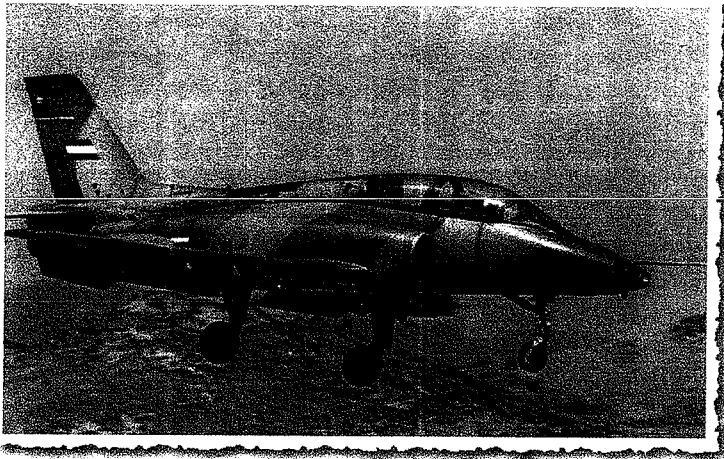
*Tekstove napisali Lj. Jokić i B. Tomić ■*



*Poručnik D. Potparić u kabini G-4*



# POSLEDNJI DANI, 2004–2006.





**I**z naroda sam ponikao, on me je načinio onim što sam, moram se pokoravati njegovoj volji i služiti mu do poslednjeg daha.

*Stepa Stepanović*

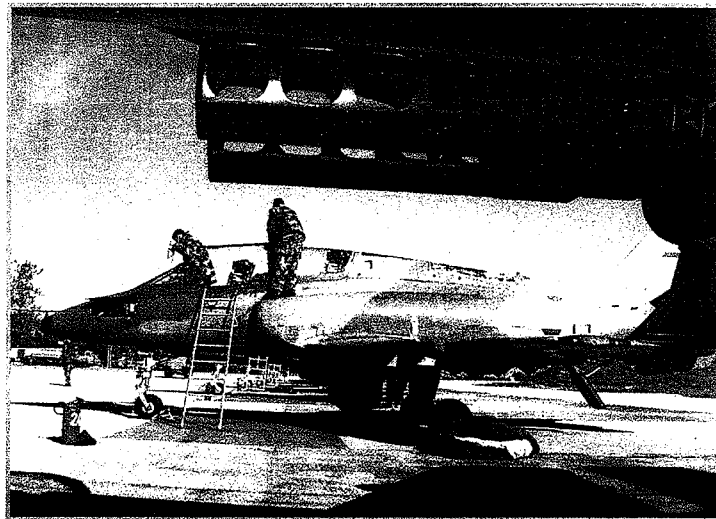
Nakon skoro 60 godina od formiranja, 172.abr se 2004. godine nalazila pred istorijskom prekretnicom i novim izazovima turbulentnog balkanskog političkog konteksta, koji će je pratiti sve do prestanka njenog postojanja. Svesni bogatog istorijskog nasleđa koje su stvarale generacije pripadnika jedinice, tadašnje rukovodstvo imalo je na svojim plećima moralnu i profesionalnu obavezu da sačuva jedinstvo kolektiva i dostojanstveno dočeka odluku crnogorskog naroda, kojom će biti određena i dalja sudbina brigade – ma kakva ona bila. Živeći i radeći na simboličnom prostoru gde se uzvišeno poštuju i cene slobodarske tradicije, čojstvo i junaštvo, pripadnici 172. abr još jednom su potvrdili svoj profesionalizam i moralnu snagu. Potpuno svesni činjenice da će budućnost jedinice odrediti isključivo volja naroda, to nije bilo pitanje kojim su se bavili. Njihova prevashodna obaveza bila je da nastave sa školovanjem novih generacija pilota, pružaju pomoć civilnom stanovništvu i podižu nivo sopstvenih sposobnosti za odbranu zemlje.

#### Izazovi novog vremena

Nakon dugogodišnjeg perioda iscrpljivanja i zarušavanja kapaciteta vazduhoplovstva na prostoru Srbije i Crne Gore, u jedinici su se nagomilali složeni problemi

vezani za oštećenja infrastrukture, tehničku neispravnost vazduhoplova, nedostatak rezervnih delova, otežano održavanje i nepostojanje rezervi pogonskog goriva. Istovremeno, već ozbiljno narušen standard otežavali su i finansijski problemi nastali u prelaznom periodu rešavanja nadležnosti Republika u poslovima odbrane. Jedinica je bazirala na prostoru obe republike, bila izložena teritorijalno različitim normama materijalno-finansijskog poslovanja i u mnogome zavisila od sopstvenih legalno prihodovanih sredstava. Klima neizvesnosti i finansijske nesigurnosti stvarala je rizik od pogubnog uticaja aktuelne političke debate na pripadnike 172. abr i pretila da razjedini kolektiv.

Napredak u razvoju Javnog preduzeća „Aerodromi CG” i „13. jul-Plantaže” imalo je značajne i dugoročne efekte na



*Stajanka N-62*



*Doček zastavnog voda na svečanosti prilikom promocije pilota 2004.*

celokupnu privredu Crne Gore, a samim tim i na njihovog prvog suseda – 172.abr. Narastanje ovih strateških privrednih subjekta i dalja ubrzana izgradnja civilne infrastrukture na prostoru aerodroma „Podgorica” zahtevali su i nova imovinsko pravna rešenja. Negovanje korektnih međusobnih odnosa, zasnovanih na obostranom razumevanju i poštovanju pravnih normi, omogućilo je normalno funkcionisanje više velikih sistema na zajedničkom prostoru. Iako se po nekad činilo da se razvoj civilnog dela aerodroma odvija na štetu vojnih vazduhoplovnih kapaciteta, u klimi dobrosusedskih odnosa stvoreni su uslovi za zajednički napredak. Pomoć i podršku koju je, u skladu sa svojim mogućnostima, 172. abr pružala JP „Aerodromi CG”, kao i razumevanje za novonastala privremena ograničenja tokom obimnih građevinskih radova, omogućili su lakše prevazilaženje



*Govor Komandanta 172.abr na promociji pilota 2004.*

problema koji su pratili razvojni proces novoformirane kompanije. Za uzvrat, novoizgrađena savremena infrastruktura doprinela je podizanju ukupnog nivoa bezbednosti letenja na aerodromu.

Sa druge strane, veliki problem za jedinicu predstavljalo je neprekidno interesovanje medija za njen život i rad. Njihova pažnja je u većini slučajeva bila inspirisana senzacionalizmom i dnevno-političkim ciljevima, što je od pripadnika jedinice zahtevalo plansko nastupanje i detaljnu pripremu za svaki kontakt sa sredstvima javnog informisanja kako bi se očuvao ugled i sprečile manipulacije.

Odluka pretpostavljene komande da osetljiv proces reorganizacije taktičkih jedinica avijacije otpočne u 172. abr, donela je nove ozbiljne izazove. Novo konceptijsko rešenje u organizaciji stvorilo je potrebu za napuštanjem



*Vazduhoplovni izaslanik SAD na a. „Podgorica” sa Komandantom i pilotima brigade, 2005.*



postojećih pravilskih normi i do tada stečenih iskustava u rukovođenju letenjem, procesu tehničkog održavanja vazduhoplova i opsluživanju letenja. Stoga je bilo neophodno ispoljiti visok nivo inventivnosti u iznalaženju rešenja. Istovremeno, veličina nove jedinice nametala je prevremeno penzionisanje, premeštanje i otpuštanje jednog dela njenih pripadnika. Zbog svega navedenog, u jedinici su jednoglasno postavljani jasni prioriteti – usmerenost isključivo ka što uspešnijem izvršavanju namenskih zadataka i očuvanje stabilnih međuljudskih odnosa. Javno su iskazani osnovni principi rada – profesionalan pristup svim zadacima, zaštita interesa pripadnika jedinice, transparentnost u odlučivanju, beskompromisno poštovanje pravnih i zakonskih odredbi, očuvanje ugleda jedinice u narodu, odupiranje dnevno-političkim pritiscima i intenzivna, javna, dostojanstvena i otvorena komunikacija sa svim nadležnim institucijama lokalne vlasti na prostoru na kojem jedinica živi i radi, bez obzira na njihovu trenutnu političku platformu. Moral pripadnika je očuvan, a postignuti rezultati su vrlo brzo potvrdili uspešnost takve strategije rukovođenja jedinicom u jednom složenom ambijentu.

#### Lideri u ostvarenom naletu

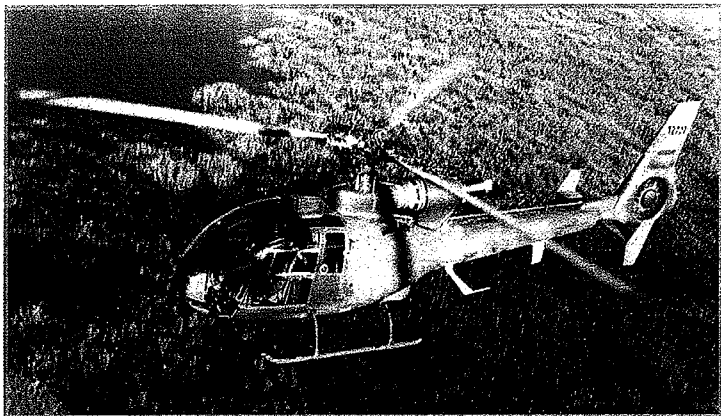
Izvršene analize su pokazale da je i u tako složenoj situaciji, praćenoj akutnim nedostatkom pogonskog goriva, jedinica održala nivo postignutih rezultata kojim je mogla da se ponosi. Tokom 2004. godine u 172.abr je izvršeno 58% od ukupnog ostvarenog naleta u Vazduhoplovnom korpusu. Letačka obuka je realizovana u svim uslovima, danju i noću, a obuka studenata-pilota VA iznosila je 45% od ukupnog naleta jedinice. Školovanje na helikopterima H-42/45 i avionima V-53 odvijalo se po planu, pripadnici 123. klase završili su program obuke na avionu N-62, u toku je bila realizacija kursa nastavnika letenja, a letačka zvanja svečano su uručena pripadnicima 125. klase

početkom septembra meseca. Pored toga, održavana je i trenaza pilota van sastava.

Naredne godine, u kojoj se obeležavalo 40 godina od kada je jedinica stekla školsku namenu, nastavljeno je sa istim trendom, pri čemu je značajno unapređena bezbednost letenja. Ostvareni prosečan nalet između dva vanredna događaja uvećan je za 49% i dostigao je najviši nivo u poslednjih 8 godina. Ovakvi rezultati imaju posebnu važnost ako se naglasi da su postignuti u vreme eksperimentalnih organizacijskih promena u jedinici koje su se reflektovale na sve aspekte njenog rada. Stoga je napredak na polju bezbednosti obuke odraz odgovornog pristupa zadacima, dobro izvršenih procena i detaljnih priprema.

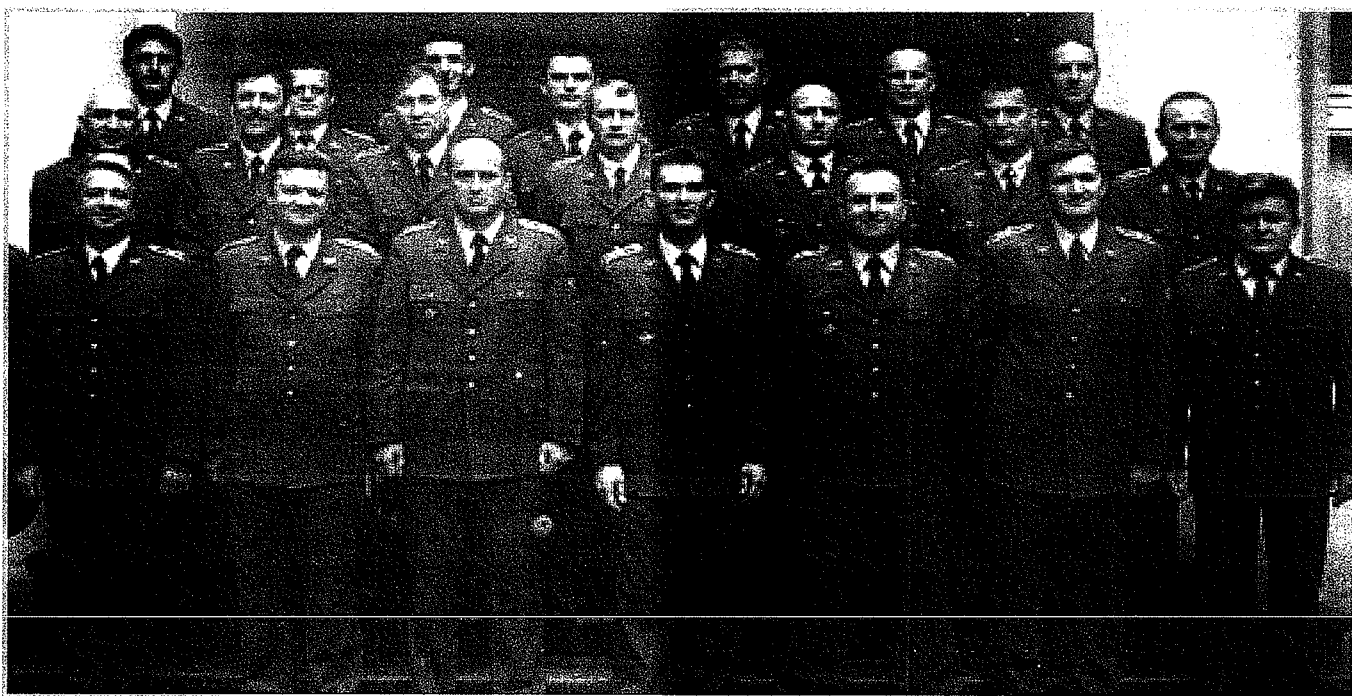
Boreći se sa nedostatkom pogonskog goriva i njegovim negativnim uticajem na letačku obuku, jedinica je iznalazila najrazličitije načine da održi dostignuti nivo trenaze i osposobljenosti. Pripadnici logističkih sastava neprekidno su iskazivali požrtvovanje i spremnost da odgovore i najrazličitijim izazovima, kako bi se obazbedile i pažljivo distribuirale dostupne količine goriva.

Karakterističan primer predstavljala je samoinicijativna operacija izvlačenja zarobljenih količina kerozina iz podzemnih rezervoara u Bijelom Polju, čime je sprečen potpuni prekid letenja i omogućena višemesečna realizacija obuke u vreme najveće nestašice. Nakon obavljenog izviđanja utvrđeno je da, i pored visokog rizika, postoji mogućnost spasavanja veće količine mlaznog goriva zarobljenog usled neispravnosti cevovoda u jednom od neperspektivnih rezervoara. I pored toga što skladište duži vremenski period nije bilo u funkciji, hemijska analiza pokazala je da je gorivo upotrebljivo i čisto. Za realizaciju ovakve operacije bilo je neophodno izvršiti teorijske proračune, detaljnu pripremu ljudstva i samostalnu izradu odgovarajuće opreme i alata. Pored toga, rad se odvijao u skućenom prostoru sa ograničenim dotokom kiseonika i uz upotrebu priručnih pumpi unutar samog skladišnog



*Helikopter „Gazela” i avion „Super Galeb” iz sastava brigade*





*Komanda brigade, 2004.*



prostora. Angažovanje pripadnika jedinice u podzemnom objektu pratio je visok rizik od nastanka požara i mogućnosti gubitka svesti. Ovakvi uslovi rada doveli su u ozbiljnu opasnost živote ljudi, te je izbor ekipe za ovaj zadatak bio zasnovan na principu dobrovoljnosti. Ipak, nije bilo teško odabrati najsposobnije i najiskusnije, jer su se za učešće u izvršenju odmah prijavili svi pripadnici logističkih službi. Na izradi priključaka i alata angažovali su se pre svega pripadnici tehničke radionice, a odabranom ekipom na terenu rukovodio je vazduhoplovno-tehnički potpukovnik Pudar Anđelko.

Nakon detaljne provere ispravnosti opreme, ekipa je otpočela sa radom 12. 10. 2005. godine. Prespojani



*Obuka studenata-pilota na a. „Podgorica”: V-53, N-62 i H-42*



su cevovodi, postavljene protočne pumpe i pripremljeni slivni rezervoari. Već narednog dana istočene su prve tone mlaznog goriva, a nakon sedam dana je otpočeo njihov transport u rezervoare na a. „Podgorica”. Po povratku sa zadatka, ekipu je dočekaio stroj cele jedinice odajući im zaslužen priznanje. Zahvaljujući spašenom gorivu iz napuštenog skladišta predviđenog za otuđenje, već 25. 10. nastavnici letenja u 239. mae obnovili su trenažu, a studenti 127. klase napravili svoje prve letove na avionu N-62. Pored toga, omogućena su i sanitetska i sva druga prevoženja vazdušnim putem tokom predstojeće zime, kao i bojeva dejstva na moru radi završnih ispitivanja na raketama vazduh-vazduh nakon realizovane modifikacije u Tehničkom opitnom centru.

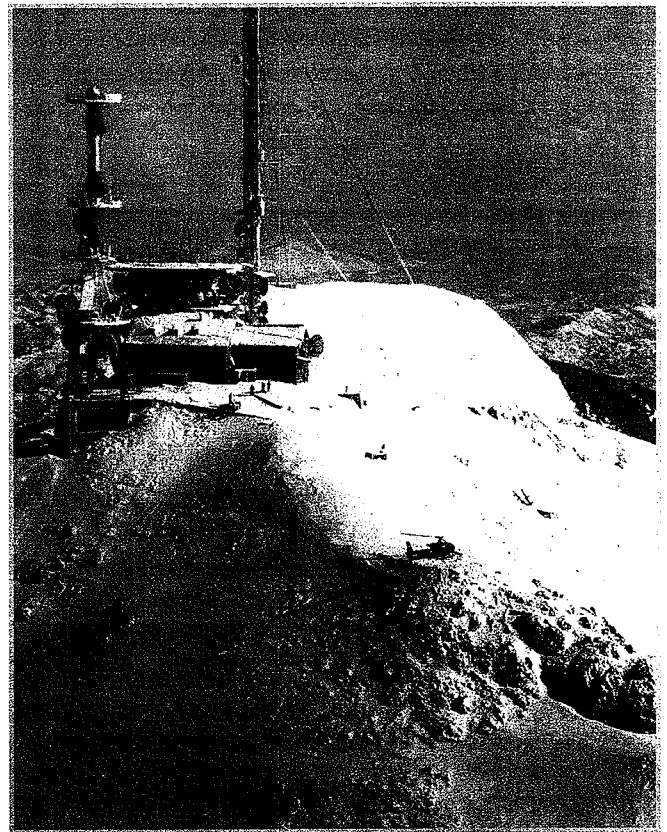
Brigada je nastavila da izvršava najveći nalet u vazduhoplovstvu.

### Teška zima

Zimski period na početku 2005. godini bio je jedan od najtežih u istoriji Crne Gore. Situacija je dostigla nivo vanrednog stanja, a snežne nepogode paralisale su saobraćaj. Putni i železnički pravci bili su zavejani, a aerodromi zatvoreni. Posebno su bili pogođeni planinski delovi republike koji su ostali odsečeni od sveta. Bolezni su ostali bez lekova, a zarobljena stada bez hrane. Jedina nada ugroženom stanovništvu bili su helikopteri iz sastava 172. abr. Neumorno prevozeći bolesne i ugrožene, transportujući lekove i hranu, i pružajući podršku Gorskog službi spasa i opštinskim kriznim štabovima, pripadnici brigade iskazali su visok nivo profesionalizma, požrtvovanja i humanosti, opravdavajući poverenje koje je narod imao u njih. Humanitarni letovi izvršavani su tokom čitavog dana, kada god bi to vremenske prilike dozvolile. Zvuk helikoptera u zabačenim krajevima označavao je stizanje toliko željene pomoći. Do Kliničko-bolničkog centra u Podgorici i VMA u Beogradu prevoženi su bolesni sa prostora Rovaca, Kolašina, Lijeve Reke, Plužina, Žabljaka, Šavnika, Cetinja, Grahova i drugih odsečenih krajeva. Spašene su desetine života. Piloti su bili primorani da helikoptere Mi-8 sve vreme održavaju u lebdenju dok članovi posade uz pomoć sanitetskog osoblja jedinice izvrše evakuaciju ugroženih provlačeći se kroz prozore i krovove zavejanih kuća. Pošiljke sa lekovima i hranom distribuirane su helikopterima opšte namene H-42/45 „Gazela” i spuštane kroz dimnjake. Za te potrebe u jedinici su izrađene improvizovane skije koje su omogućavale sletanje na dubok sneg. Dopremanjem više tona stočne hrane na prostor Kolašina, Plužina i Cetinja sprečeno je uginuće izgladnelih životinja. Takođe, prevoženjem

ljudstva za potrebe radio-difuznih centara CG na Bjelasicu i Lovćen, omogućeno je nesmetano emitovanje televizijskog i radio programa. Pružena je čak i pomoć rukometašicama i stručnom štabu RK „Budućnost” da u zakazanom terminu stignu na važnu utakmicu Kupa evropskih šampiona u inostranstvo.

Kvar na visokonaponskom dalekovodu izazvan snežnim nevremenom sredinom februara 2005. godine prouzrokovao je nestanak električne energije na širem prostoru Andrijevice i Plava. Po prijemu zahteva od strane „Elektroprivrede CG” reagovano je izvršenjem izviđanja, utvrđivanjem mesta na kojem je nastao kvar i prevoženjem ljudstva i opreme za njegovo otklanjanje. Ovakve aktivnosti ponavljane su i u kasnijem periodu. Ekipe Radio televizije Crne Gore i drugih televizijskih stanica pratile su posade vazduhoplova tokom izvršenja zadataka i emitovale priloge u udarnim terminima. Dnevne novine su bile pune afirmativnih članaka o aktivnostima pripadnika jedinice, ali i oglasa sa dirljivim rečima zahvalnosti upućenih od strane rođaka i prijatelja onih kojima je pružena pomoć. Ustanovljena su i redovna uključivanja u informativne radio emisije tokom kojih su objavljivane informacije o trenutnoj situaciji u zavejanim predelima, realizovanim zadacima i načinu kako se može obratiti za pomoć. Iako su pripadnici



*Sletanje na Lovćen zimi*

172.abr tokom realizacije ovih zadataka neretko imali pomoć svojih kolega iz sastava 890. i 787. helikopterske eskadrole iz Beograda i Niša, vremenske prilike nisu omogućile da se pritekne u pomoć uvek kada je to traženo. Ipak, sa ponosom možemo reći da je pružen maksimum koji su ljudski i tehnički kapaciteti jedinice omogućavali.

Tokom obilaska civilnog dela aerodroma „Podgorica” 11. marta 2005. godine i polaganja kamen temeljca buduće aerodromske zgrade, premijer Republike Crne Gore zahvalio se prisutnim predstavnicima brigade na naporima uložnim u pružanju pomoći stanovništvu tokom prirodnih nepogoda. Pored objavljivanja svojih zahvalnica u dnevnoj štampi, građani su gotovo uvek insistirali da se nakon uspešno izvedene operacije sastanu sa pripadnicima jedinice. Posebno emotivan susret bio je na aerodromu „Podgorica” sa članovima porodice Rakočević, koji su došli da se lično zahvale za ukazanu pomoć. Višečlana porodica spašena je u veoma teškom stanju iz zavejanog sela u okolini Kolašina. Nakon oporavka podelili su osmehe, ali i suze sa pilotima, letaćima-mehaničarima i doktorima koji su im spasili živote. Stvarana su tako trajna i neraskidiva prijateljstva, poput posade helikoptera „Gazela” i braće pomoraca, Miodraga i Momira Đukanovića, čijim su roditeljima u selu Lastva Čevska zajednički dostavili lekove i hranu kroz dimnjak zavejane kuće.

Teško je, nakon svega, izdvojiti imena onih koji su se posebno istakli tokom izvršenja ovih zadataka. Neko bi možda počeo sa nabranjem od Slobodana Čudea, Vukote Vlahovića, Nebojše Drajića, Zorana Vlahovića, Anđelka Brtana, Vanča Jančovskog, Tanje Đuričković, Đorđija

Vemića, Ljubiše Čabarkape, Ilije Buhe, ali bi na svoj spisak morao dodati još desetina imena. Zato je sasvim realno i korektno reći – pomoć najugroženijima tokom prirodnih nepogoda na teritoriji Republike Crne Gore bilo je zajedničko delo svih pripadnika brigade.

Ugled jedinice u javnosti naglo je porastao. Kao što se prijatelji prepoznaju u nevolji, profesionalizam i požrtvovanje pripadnika brigade nije prošlo nezapaženo. Imajući u vidu aktuelnu ekonomsku i političku situaciju, izgrađeno poverenje nepovratno je doprinelo prisnoj i otvorenijoj komunikaciji sa državnim i lokalnim institucijama širom Crne Gore, a samim tim i unapredilo uslove života i rada pripadnika 172.abr na aerodromu „Podgorica”.

Tokom teških zimskih dana 2005. godine procedura podnošenja zahteva za pomoć vazduhoplovaca maksimalno je pojednostavljena i postala poznata široj javnosti. Tako su kapaciteti jedinice neretko stavljani na raspolaganje građanima Crne Gore i u narednom periodu, o čemu govore brojni kasniji primeri humanosti i profesionalizma.

#### Labudova pesma – prerastanje u vazduhoplovnu brigadu

Na temeljima istorijskog nasleđa 172.abr, 172. vazduhoplovna brigada je oformljena 1. aprila 2005. godine, kao prva taktička jedinica VS i PVO ustanovljena prema novom modelu organizacije. Tokom istorijski važne godine za našu jedinicu – na četrdesetogodišnjicu od početka školovanja studenata VA u svom sastavu, svečano je presečena traka novog poglavlja u razvoju



*Stroj prilikom preformiranja u 172.vbr*





*Deo pilotskog sastava 2005. g.*

vazduhoplovstva na balkanskim prostorima. Gradeći temelje budućim generacijama i nastavljajući svoje tradicije, 172.abr je odabrana da prva zakorači u proces istorijskih promena u vazduhoplovstvu Srba i Crnogoraca. Usvajajući novi, evroatlanski koncept organizovanja i funkcionisanja jedinica avijacije, u svoj sastav je primila borbene i logističke elemente 423.vazduhoplovne baze i preimenovana u 172. vazduhoplovnu brigadu. Bazirajući na teritoriji obe Republike, brigada je nastavila da izvršava letačku obuku na aerodromima „Podgorica” i „Kovin”. Pored namenske obuke pilota iz svog sastava, vrši osnovnu i naprednu obuku studenata-pilota VA na avionima i helikopterima, praktični deo kursa nastavnika letenja i održavanje trenaže pilota van sastava taktičkih jedinica avijacije. Međutim, po prvi put preuzima odgovornost i za funkcionisanje logističkih službi, održavanje vazduhoplova u drugom stepenu i obezbeđenje objekata. Tako svoju nadležnost proširuje i na kapacitete u Nikšiću, Beranama, Šipčaniku, Bigovu, Brezoviku, Vodnom Dolu...

Nova struktura 172. vbr obuhvatala je: Komandu, 239.mae, 251.lbae, Bataljon za obezbeđenje aerodroma, Vazduhoplovnotehnički bataljon, vod Vojne policije, mešoviti vod veze, 71. četu za obezbeđenje avijacije i artiljerijsko-raketni divizion PVO. Dužnosti komandanta brigade i njegovog zamenika poverene su Predragu Bandiću i Veliboru Mekiću. Načelnik Odseka za logistiku postao je Radoje Karadžić, a Referent za letačke poslove Predrag Vukašinović. Vazduhoplovi i piloti na a. „Podgorica” grupisani su u sastav 239. mešovite avijacijske eskadrile. Tako su po prvi put i izvan dotadašnje ustaljene prakse, piloti različitih tipova aviona i helikoptera ušli u sastav jedne

eskadrile. Piloti aviona N-62 i V-53, i helikoptera H-42 i HT-40 postali su jedan tim. Stoga su se komandant eskadrile, potpukovnik Dragan Zlokas i njegov zamenik major Dražen Vlahović suočili sa profesionalnim izazovom da organizuju i komanduju izvršenjem letačkih zadataka na način koji nije u potpunosti uređen važećim pravilima i propisima.

Kao iskusni nastavnici letenja i poznavaoi letačke prakse, uspešno su odoleli iskušenjima, uspostavili koordinirano funkcionisanje svih profila obuke, propisali interna pravila i nastavili praksu izvršenja najvećeg naleta u vazduhoplovstvu. Fizički izdvojena na aerodromu Kovin, 251. lovačko-bombarderska avijacijska eskadrila (školska) nastavila je sa izvršenjem selektivnog letenja i osnovne obuke studenata VA na avionu V-53, i pripremala ih za početak napredne obuke u 239.mae na aerodromu „Podgorica”. Dve eskadrile iz sastava 172.vbr su tako činile neraskidivu celinu. Udaljena nekoliko stotina kilometara od svoje komande, 251.lbae se radi nesmetanog funkcionisanja oslanjala na logističke kapacitete 177. vazduhoplovne baze sa aerodroma „Batajnica”. Kao istorijski predsednik, vazduhoplovno-tehnički sastav izdvojen je iz avijacijske eskadrile i, zajedno sa delovima bivše 423.vb namenjenim za održavanje vazduhoplova u drugom stepenu, grupisan u jedan Vazduhoplovnotehnički bataljon pod komandom potpukovnika Stevana Dujića. Nov način organizovanja omogućio je sinergijski efekat svih kapaciteta održavanja vazduhoplova i zaokruživanje radnog procesa u okvirima jedne jedinice. Ovakav pristup nosio je sa sobom mnoge prednosti i mane. 172.vbr preuzela je na sebe porođajne muke jednog novog koncepta, i pružila dragocena iskustva onima koji će ga u budućnosti prihvatiti i dalje razvijati.

Obimni zadaci održavanja i fizičkog obezbeđenja objekata u sastavu 172.vbr, kao i intendantsko, saobrađajno, zdravstveno, protivpožarno, inženjersko i tehničko obezbeđenje jedinice, bilo je u nadležnosti Bataljona za obezbeđenje aerodroma, kojim je komandovao potpukovnik Zoran Novaković. Obezbeđenje funkcionisanja vojnog odmarališta „Bigovo” bio je poseban i veoma složen zadatak iz nadležnosti Bataljona. Sastav 71. čete za obezbeđenje avijacije popunjavao se iz rezerve radi podrške baziranja avijacije van aerodroma „Podgorica”. Na isti način, PVO aerodroma bila je organizovana pozivanjem rezervnog sastava u Artiljerijsko raketni divizion PVO.

Uvođenjem nove organizacije, zadaci i poslovi svih vazduhoplovnih rodova i službi objedinjeni su u okviru jedne funkcionalne celine. Jedinstveno komandovanje svim kapacitetima pojednostavilo je administrativne procedure, rad učinilo efikasnijim, a planiranje bolje koordiniranim. Materijalna i finansijska ograničenja i nepostojanje primera ovakvog rada u dotadašnjoj praksi, otežavalo je zadatak novom rukovodstvu i postavilo ga pred izazov iznalaženja inventivnih rešenja i izgradnje novog funkcionalnog modela. Stvaralački entuzijazam podigao je na noge sve pripadnike jedinice. Formiran je aerodromski operativni centar, uveden po prvi put centralizovan video nadzor nad najznačajnijim objektima, otvoren pilotski klub, obnovljen fudbalski stadion na aerodromu, izvršeno uređenje skladišnih kapaciteta, renovirani delovi kuhinje i zanatskih radioničkih prostora, otpočeo rad na izgradnji nove kanalizacione mreže, nastavljen rad na unapređenju funkcionisanja civilno-vojnog aerodroma „Podgorica”, realizovani mnogi zadaci civilno-vojne i međunarodne vojne saradnje. Pi-

oniri u stvaranju jedne nove stranice vazduhoplovne istorije istrajali su u svom entuzijazmu i jedinica je bljesnula novim sjajem. Ne prepuštajući liderstvo u VS i PVO u broju časova provedenih u vazduhu, mehanizam nove organizacije funkcionisao je besprekorno, obezbeđujući zahtevani nivo interoperabilnosti sa evroatlanskim vazduhoplovnim sastavima istog nivoa.

### Kraj puta

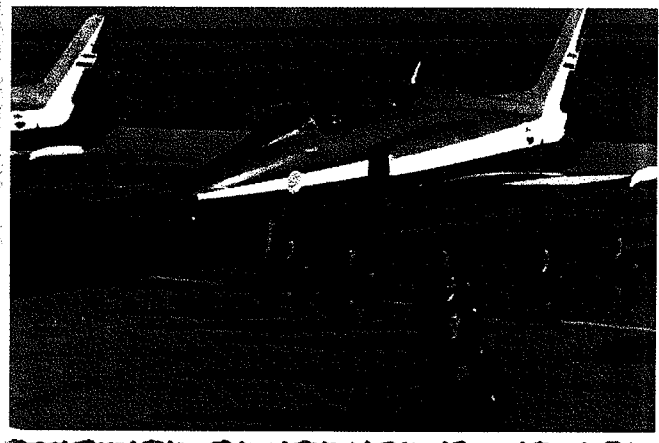
Na osnovu Naređenja vršioca dužnosti načelnika GŠ Vojske CG, u junu 2006. godine delovi 172.vbr koji su bazirali na teritoriji Republike Crne Gore prepotčinjeni su GŠ VCG, i kasnije dobili naziv Vazduhoplovna baza Vojske Crne Gore, otpočinjući tako stvaranje jedne nove tradicije.

251.lbae je rasformirana, a njeni funkcionalni delovi su ušli u sastav jedinica na a. „Batajnica”. Od pilotskog sastava formirano je 3. odeljenje 252. mešovite avijacijske eskadrile. Na taj način je završen istorijski put 172. abr. Na istorijskoj pozornici zavese su dostojanstveno spuštene za jedan od najsvetlijih bisera vazduhoplovne tradicije na balkanskom prostoru. Formalno je prestala da postoji kolvka pilota, nastavnika i komandanata vazduhoplovstava južnoslovenskih naroda nakon šest decenija kontinuiranog razvoja i napretka.

Neformalno, ona i dalje postoji. Postoji u srcima i sećanjima svih nas koji smo svoje prve profesionalne korake, prve pilotske snove, prve oficirske ljubavi, ostavili zapisane na svetlim stranicama njene istorije.

*Predrag Bandić, pukovnik  
Komandant 172.abr i vbr ■*

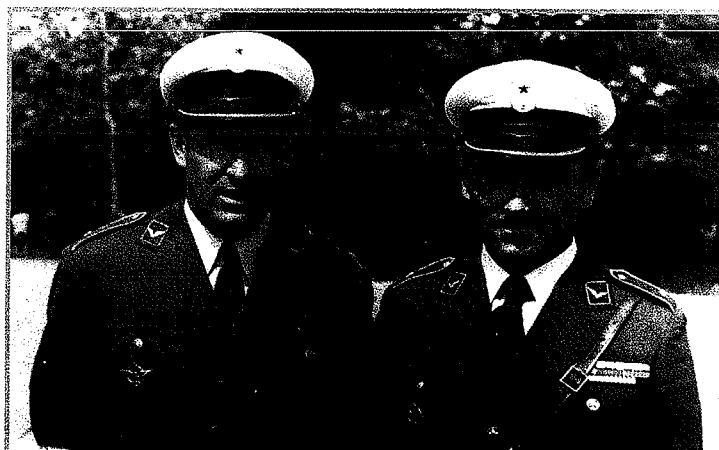
# IZ OBUKE, RADA I ŽIVOTA JEDINICE





## 172. puk u odbrani jugoslovenskog neba

**I**njigu sa ovakvim nazivom izdala je komanda 172.lbap(š) u drugoj polovini 1974. godine u susret danu jedinice. U sklopu brojnih aktivnosti na pripremi za obeležavanje jubilarne 25-godišnjice od formiranja 172. vlp, i 30-godišnjice ratnog 111.vlp, čiju tradiciju nastavlja i neguje, izdavanje knjige bio je mali poduhvat i doprinos prazniku jedinice. Urađena je naporima komande puka, kroz sećanja ključnih aktera na pređeni put i ostvarenja na tom putu, a štampana je u upravi VVA u Zadru. Na talasu opšteg napretka i velikih ostvarenja puka od predislokacije u Titograd, i u jubilarnoj 1974. godini bio je svojevrsan podsticaj izdavanju knjige, čime je bio zaokružen pređeni put i dostojno obeležen jubilarni Dan jedinice, 25. decembar 1974. godine. U tom periodu puk je izvršio prenaoružanje, proveo kurs komandira avijacijskih odeljenja sa slušaocima iz celog RV i PVO na avionu TV-2, uspešno dejtvoovao na manevru „Sloboda-71”, primio na školovanje i uspešno proveo obuku sa po dve klase ARL i RZ, da bi krajem 1974. godine primio na obuku 24. klasu oficira-pilota u statusu slušalaca. U prethodnoj, 1973. godini, nakon kontrole b/g od strane GINO puk je ocenjen visokom vrlo dobrom ocenom uz odlično dejstvo na TVBG, pa je komandant puka Čedo Kovačević dobio nagradu 22. decembar za uspešno RiK jedinicom, a puk je bio najbolja jedinica u RV i PVO. Krajem 1974. godine dužnost komandanta puka primio je potpukovnik Zvonko Jurjević, a NŠ puka major Đuro Stupar. Radilo se o funkcionalnom pomeranju kadra na samom čelu puka uz kontinuitet kadrom na ostalim funkcijama. Tokom 1974. godine zvanično je uvedeno takmičenje „Birajmo najbolju

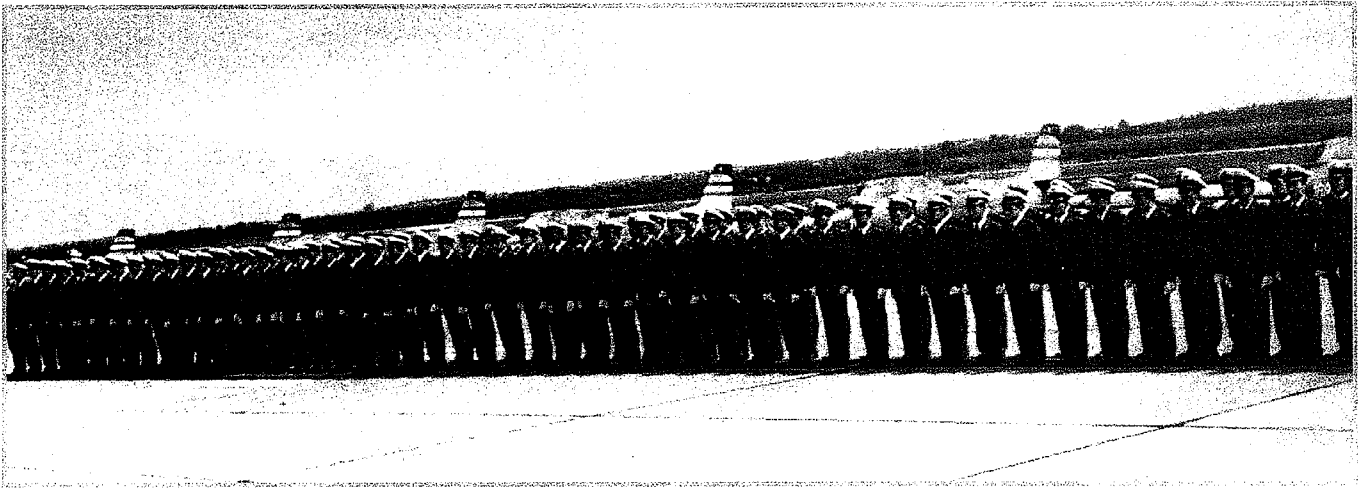


Majori Đ. Stanković, komandir 239.lbae i Đ. Stupar, NŠ puka 21. 05. 1973. g. dobitnici zlatnog letačkog znaka i zvanja instruktora letenja

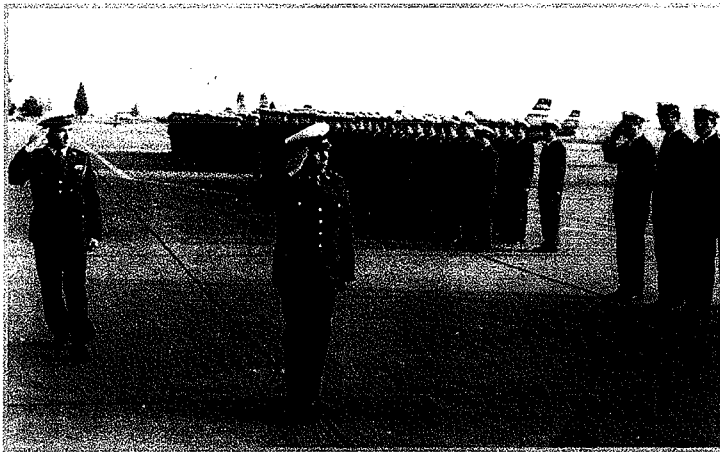
jedinicu” ranga puk-brigada u JNA, time i u RV i PVO. U 1974. godini puk je osvojio treće mesto u takmičenju jedinica RV i PVO. Izdavanje knjige 172. puk u odbrani jugoslovenskog neba bio je poklon jubilarnom Danu jedinice, i sa zadovoljstvom je primljena kod sastava puka. Imala je ukupno 11 naslova sa brojnim fotografijama.

Iz knjige su izdvojena četiri članka koja su u celosti prikazana u monografiji, dok je ostalih sedam naslova ugrađeno u istorijat puka. Autori naslova, koji su u celosti prezentovani, su: Đorđe Stanković, u to vreme komandir 239.lbae(š), i Žarko Tica, tada pomoćnik komandanta za VTSI. Sa posebnim pijetetom se odnosimo prema autorima naslova koji više nisu u životu, to su: Jordan Faganel, pilot puka od njegovog formiranja i njen dugogodišnji komandant i veteran jedinice, i Enver Čemalović, u to vreme komandant RV i PVO.

Đuro Stupar ■



*Svečanost promovisanja klase pitomaca-pilota u činove oficira i zvanje pilota, na a. „Zadar”*



*Načelnik VVA pukovnik J. Faganel u pratnji Komandanta puka 172.lbap(š) vrši obilazak stroja jedinica povodom prijema na borbenu obuku 26. klase oficira-pilota VVA*

#### **Problematika i ostvarenja u održavanju VTMS**

Pisati o decenijama rada jednog uspešnog kolektiva nije baš zahvalan posao. Sećanja na lepe trenutke i uspehe mešaju se sa objektivnom nemogućnošću, da se vredni i zaslužni akteri pomenu poimence. Zato bi redovi koji slede mogli da se nazovu fragmentarnim ili telegrafskim izveštajem. Za utehu nam je to što će se, iako nepochtenuti, svi koji su stvarali čitavu jednu malu istoriju puka-brigade, prepoznati među činjenicama i u dočaranoj atmosferi. Obimni zadaci u dvojnoj nameni puka (borbena i školska) mogli su biti uspešno izvršavani ostvarenjem velikog naleta (9.500–12.500 časova leta godišnje). Vazduhoplovnotehnički sastav puka (VTSl) radio je u veoma složenim uslovima uz brojne probleme, kao što su mali broj aviona, nedostatak rezervnih delova i ispitne

ili provremene opreme. Zbog velikog naleta, stepen iskorišćenja aviona bio je maksimalan, pa je trebalo pravovremeno obnavljati resurs. Vreme odlaska aviona na opštu opravku zbog ostvarivanog naleta od 1.000 časova po jednom vazduhoplovu, svedeno je na dve i po do tri godine. Brojni vanredni zadaci dodatno su usložnjavali i otežavali održavanje i opsluživanje aviona u periodima izvršenja tih zadataka. Trajno prisutna želja i ambicija za postizanjem visokih rezultata i uspeha VTSl puka (abr) u obezbeđenju maksimalne ispravnosti i pouzdanosti aviona, bila je tradicija jedinice. Pravovremeno i bezbedno izvršenje svih planiranih zadataka bila je pokretač sastava na savestan rad i rešavanje svih problema, često u otežanim uslovima. Nikome nije teško padala česta promena radnog vremena, prekovremeni rad i rad u uslovima logorovanja, danju i noću, u svim meteorološkim uslovima. Takav radni entuzijizam, samopregoran i stručan rad, uz evidentno visoke rezultate rada, mogli su da ostvare samo pripad-



*Sastav VTČ 239.lbae (š) sa komandantom eskadrile Đ. Stankovićem na jednoj od VPBG puka*



*Sastav VTSl u predahu*

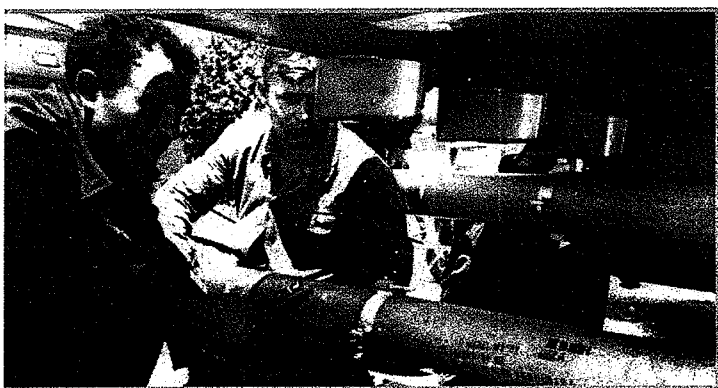
nici VTSl koji poseduju visoku svest, dobro obučeni i sa izraženim osećanjem pripadnosti jedinici. Osnova uspeha počivala je na odnosu letačkog i tehničkog sastava, koji je smatran jednom velikom porodicom. Korektan vojnički i drugarski odnosi pilota i tehničara, međusobno razumevanje, životna i bezbednosna povezanost, sport, druženje i šale, bili su motorna snaga i temeljna vrednost jedinice.

#### **Rezultati za pamćenje**

Vazduhoplovnotehnička služba jedinice u vremenu svog postojanja održavala je ukupno 29 vazduhoplova, od čega 7 tipova helikoptera, što je dobra slika naše avijacije u celini. Puk je preko dve decenije u naoružanju imao avione zapadnog porekla, pri čemu su operativnu snagu činili klipni borbeni avion F-47D i mlazni avion F-84G američke proizvodnje. Od 1970. godine jedinica u naoružanju ima mlazne avione domaće proizvodnje „Galeb” i „Jastreb”, zatim „Super Galeb” i „Orao”, da bi nakon preformiranja u avijacijsku brigadu, u svom naoružanju imala i borbene helikoptere. U jednom periodu u naoružanju je imala 11 tipova vazduhoplova. Održavati visok stepen ispravnosti

vazduhoplova, u načelu zadanu od 85% ili traženu – naređenu za određeni period, zahtevalo je optimalnu organizaciju i pregalački rad svih struktura VTSl. Visok periodični i godišnji nalet jedinice, odnosno vazduhoplova, tražio je besprekoran rad u svim stepenima održavanja. Posebno je bila opterećena VTČO ili drugi stepen održavanja. Bilo je perioda kada je tzv. PARC sagorevala na obnovi resursa, što je često bilo ravno stručnom i radnom podvigu. VTSl puka (abr) redovno je obezbeđivao dovoljan broj ispravnih vazduhoplova kroz pouzdan i kvalitetan rad, čime je davao svoj maksimalni doprinos bezbednosti letenja. Borbena obuka pitomaca (studenata) pilota kao i trenaža pilota stalnog sastava, zahtevala je i ogroman utrošak vazduhoplovnih ubojnih sredstava (VUS), što je VTSl specijalnosti vazduhoplovnog naoružanja, uz pomoć tehničara ostalih specijalnosti, maestralno obavljao uz stalno visok stepen bezbednosti.

Koliko je veliki bio utrošak VUS najbolje govori činjenica, da je u danu završnih ispita pitomaca (studenata), upotrebljavano više VUS, nego što je u nekim drugim jedinicama borbene avijacije utrošeno za godinu dana. Ovo ne znači da je doprinos tehničara ostalih specijalnosti bio manji. Naprotiv, ali bi za iznošenje svih rezultata rada VTSl trebalo mnogo prostora. Ipak ću izdvojiti nekoliko slučajeva i godina, koje prezentuju kvalitet rada i opterećenje VTSl jedinice, kao i rezultate i doprinos ukupnim rezultatima puka (abr), koje prelaze okvire prosečnih. Obim, složenost i težina zadataka puka, a s tim u vezi i težina rada VTSl na održavanju vazduhoplovnotehničkih materijalnih sredstava (VTMS) iz godine u godinu su se povećavali. Najteže godine bile su one u kojima su vanredni zadaci bili najbrojniji i najteži. Jedna od takvih bila je 1977. godina. Počelo je prvih dana aprila 1977. godine rekonstrukcijom piste i manevarskih površina aerodroma „Titograd”, i trajalo do 13. jula. Zbog tih radova puk je prebazirao na a. „Mostar” sa kompletnom tehnikom, pratećom opremom i stokom rezervnih delova. Odmah je organizovan život i



*Priprema aviona pred polazak na dejstvo, rad oružara, Titograd, 1972. g.*



rad na oba mostarska aerodroma („Ortješ” i „Jasenica”) u uslovima logorovanja, celodnevnog rada i rada subotom, pa čak i nedeljom po potrebi. Skučeni radni prostor zbog prisustva više jedinica, visoke temperature i odvojenost od porodica nisu umanjivale motivaciju, radni elan, kvalitet rada i ostvarene rezultate. Pripadnici ostalih jedinica koje stalno baziraju na a. „Mostar”, bili su impresionirani organizacijom rada, kvalitetom održavanja tehnike, a naročito entuzijazmom i motivacijom sastava puka, drugarstvom i kolektivnim duhom. Tromesečni život i rad na mostarskom aerodromu povećao je čvrstinu kolektiva VTSl, i sposobnost sastava za rad u otežanim uslovima i vanrednim situacijama. Blizina fabrike aviona „Soko” iskorišćena je za poboljšanje, inače uspješne saradnje s fabričkom servisnom službom. Izvršene su i brojne promene na avionima, čime je povećana njihova pouzdanost.

Povratak sa mostarskog na rekonstruisani aerodrom „Titograd” izvršen je 13. jula 1977. godine. Polovina sastava puka trebala je da od 14. jula otpočne korišćenje godišnjeg odmora. Trinaestog jula puk je dobio naređenje



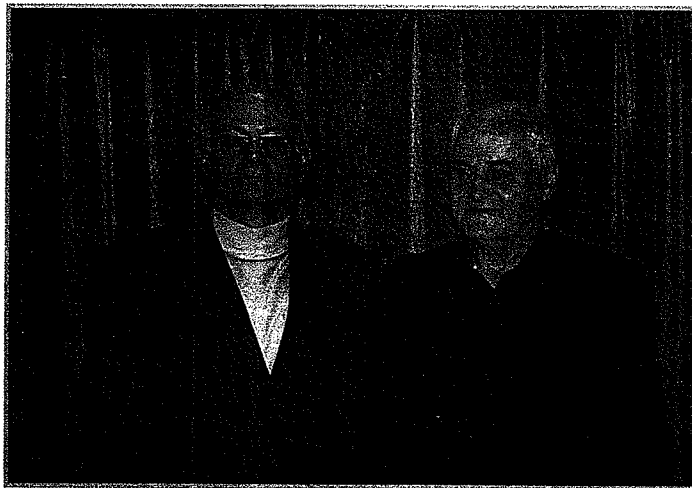
Aviotehničar Milan Aleksić



Avotehničar Milan Aleksić sa Dušanom Bojićem „Zisom”

za pripremu, prelet i predaju 16 aviona J-21 „Jastreb” Arapskoj Republici Libiji. Zbog toga je delu sastava pomeren korišćenje odmora. Za sedam dana trebalo je primiti osam aviona iz drugih jedinica, zameniti što više delova da bi avioni bili u što boljem stanju i „noviji”, ofarbati ih maskirnom bojom koja odgovara podneblju Libije, obezbediti što novije komplete pripadajuće opreme i alata, te oformiti novu dokumentaciju na engleskom jeziku.

Mada već vidno umorni od tromesečnog rada u uslovima logorovanja u Mostaru, tehničari puka su našli dodatni motiv zbog ukazanog poverenja, i koristeći zadnje atome snage, uspeali su da na vreme dovedu avione u takvo



B. Grahovac i inž. M. Vuksanović, pukovnik, dugogodišnji pomoćnik komandanta za VTSl i veteran jedinice (24 godine u puku)



stanje, da ih je bilo teško razlikovati od novih. Iluzorno je i govoriti koliko je teško bilo organizovati istovremeni rad na zameni delova, otklanjanju uočenih neispravnosti i farbanju aviona. Ovo je ostvareno isključivo snalažljivošću, lucidnošću i stalnim kontaktom neposrednih izvršilaca. Farbanje aviona izvršili su majstori farbari 423. vazduhoplovne baze, Vazduhoplovnog zavoda „Moma Stanojlović” i fabrike aviona „Soko” Mostar. Obezbeđenje velikog broja nedostajućih rezervnih delova izvršeno je uz pomoć organa za VT i TSI komande RVi PVO, 423. i 171. vazduhoplovne baze, jedinica koje su bile na snabdevanju ovih baza, VZ „Moma Stanojlović”, i naročito fabrike aviona „Soko” Mostar. Dotur velikog broja RD, pored redovnih linija snabdevanja, vršen je uz angažovanje ne malog broja letaćkog i tehničkog sastava, koji nisu bili neposredno angažovani na pripremi aviona. Dotur je vršen tako što su pripadnici puka, koristeći razna sredstva prevoza, materijal preuzimali direktno od pošiljaoca i u najkraćem mogućem roku donosili ga u jedinicu. Posle uspešne pripreme aviona obezbeđen je i praćen prelet svih 16 aviona za Libiju, na aerodrom u gradu Misurata. Prelet aviona izvršili su piloti puka sa a. „Podgorica” krajem jula, uz vođstvo aviona Jak-40, na maršruti: Podgorica–Brindizi–Palermo–Misurata, sa sletanjem i dopunom goriva u Brindiziju i Palermu (Italija). Prelet je izvršen bezbedno. Predaja aviona, kompleta opreme i alata izvršena je bez nedostataka. Uspešnom pripremom i predajom aviona, kao i svojim ponašanjem VTSl puka dostojno je predstavila RV i PVO i svoju zemlju.

Kruna umnog i fizičkog naprezanja i ostvarenih rezultata u održavanju tehnike u 1977. godini, bilo je ZTU puka na prostoru SZV korišćenjem celokupne aerodromske mreže, posebno aerodroma B kategorije: „Glamoč”, „Udbina”, „Otočac” i „Novo Mesto”. Održavanje aviona i priprema za letenje i borbena dejstva vršeno je kvalitet-

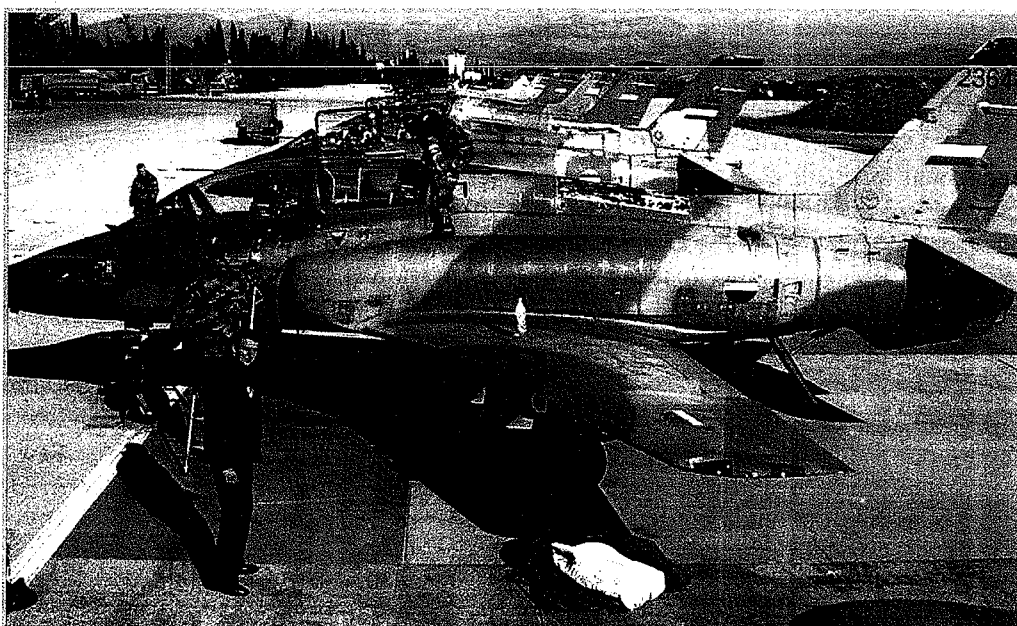
no i u zadanim operativnim normama, i bez znakova umora tehničkog sastava i pored maksimalnog dnevnog naprezanja od pet pukovskih izlaza, danju i noću. Pojava otkaza i neispravnosti otklanjani su na licu mesta, tako da je dnevna ispravnost aviona tokom vežbe bila 100%. Kao primer ravan podvigu, ističem samoinicijativu, hrabru i iznad svega stručno izvršenu opravku motora na avionu J-21 na aerodromu „Glamoč”. Za opravku motora trebalo je odvojiti zadnji deo trupa aviona, ali na aerodromu „Glamoč” nije bilo kolica za skidanje i postavljanje zadnjeg dela trupa. Problem je rešen na način, što je grupa tehničara svih specijalnosti trup prihvatila rukama i spustila ga na avionske pokrivače prostrte na zemlju, kao *malu bebū*. Nakon završene opravke motora, koristeći ista *kolica*, zadnji deo trupa su postavili na avion. Na taj način avion je doveden u ispravno stanje, pa je nakon završetka letenja na aerodromu „Glamoč”, preleteo na aerodrom „Zemunik” u formaciji sa ostalim avionima. Iz mase vrhunskih uspeha i rezultata u održavanju vazduhoplova izdvojiću još samo promociju eskadrole sa 12 aviona N-62 (G-4) predstavnicima vazduhoplovstva Nigerije, 1987. godine. VTSl puka imao je malo iskustvo u održavanju aviona G-4, koji je samo pre nekoliko meseci uveden u naoružanje puka. Mada su avioni još bili u garantnom roku, pojavila se konstruktivna greška u gorivnoj instalaciji, pa je uz nedostatak RD održavanje aviona bilo izuzetno teško. Priprema pilota za prezentaciju počela je mesec dana ranije. VTSl puka je morao i uspeo da svih mesec dana održi ispravnost od 100%, kao i na dan prezentacije. Nemerljiv doprinos u održavanju svih tipova vazduhoplova, obezbeđenju ispravnosti i pouzdanosti za sigurnu i bezbednu eksploataciju i ostvarivanje velikog naleta, dali su tehničari koji su radili na održavanju u drugom stepenu VTČO (PARC). Godišnje je vršeno oko 200–210 povremenih pregleda (PP), što je



Priprema za zadatak na G-2, student-pilot i Marjanović u ulozi NL kontrolora



Stakić i Nešovski pred zadatak



*Održavanje aviona G-4 na stajanci*

približno jednako jednom PP na dan. Broj izvršenih PP i opravki u drugom stepenu proporcionalan je ostvarenom naletu puka (abr). Vreme izvršenja povremenih pregleda bilo je oko 30% kraće od prosečnog. Najkraće vreme izvršenja 50 časovnog povremenog pregleda bilo je jedan radni dan. U radnom vremenu završen je PP jednog aviona N-60, a probni let je izvršen u popodnevnom vremenu. Stručan rad i sistematsko praćenje pouzdanosti tehnike rezultirali su otkrivanjem fabričke greške u primeni zaptivnog materijala u gorivnoj instalaciji aviona NJ-21. Ovim *otkrićem* sprečeno je zaribavanje gorivnih pumpi motora na 13 aviona, a samim tim i moguće katastrofalne posledice po avione i posade. Vanrednim pregledom pronađene su četiri pumpe u stanju pred zaribavanjem.

#### ***Organizacija održavanja vazduhoplova***

Dvojna namena puka (abr) zahtevala je veliki nalet i s tim u vezi adekvatan broj aviona i vazduhoplovnotehničkog sastava za njihovo održavanje. Nedovoljan broj aviona i povremena nepopunjenost VTSl, nametala je potrebu za fleksibilnom organizacijom održavanja tehnike, optimalno prilagođene čestim promenama uslova održavanja. Nedostatak aviona nadoknađivan je korišćenjem aviona obe eskadrile za potrebe jedne. Letenje je organizovano i provođeno u više startnih vremena, od čega u najmanje dva startna vremena, s tim da je opsluživanje aviona obe eskadrile vršio VTSl jedne eskadrile. Svi radni dani u nedelji bili su letački, pa je inače klasičan tehnički dan organizovan kao tehničko-letački dan. U načelu bio je to

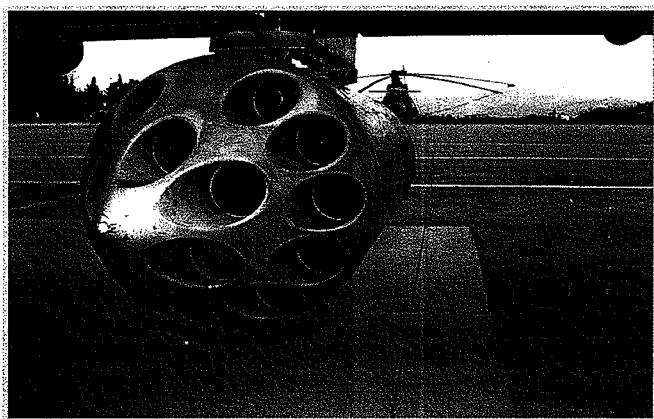


*Deo kadra VTSl puka, prvi je G. Kasalica, krajnji desno je Đ. Gligorov, letač-mehaničar u ekipi Službe spasa*

ponedeljak, kada je radno vreme produžavano koliko je potrebno za sprovođenje tehničkog dana, radi dovođenja aviona u punu ispravnost. Smanjeno raspoloživo vreme za tehnički dan nadoknađivano je stručnošću i efikasnošću neposrednih izvršilaca radova. Saradnja i međusobna pomoć tehničara različitih specijalnosti već se podrazumevala, pa nije trebalo nikoga podsticati da to čini. Organizacija opsluživanja letenja je osmišljena, razrađena i u potpunosti prilagođena opsluživanju letenja u više smena danju i noću, kao i čestim promenama planova letenja, uslovljenih meteo situacijom.

Ogroman nalet puka (abr) i brzi utrošak resursa (roka rada) zahtevao je izvršenje velikog broja povremenih pregleda, kako 50 časovnih tako i 100 časovnih. Zbog malog broja radnih mesta u drugom i trećem stepenu održavanja, povremeno je organizovano radno mesto na stajankama aviona. Preformiranjem puka u brigadu sa četiri eskadrile

i četiri tipa vazduhoplova različite namene, organizacija održavanja je prilagođena novoj organizacisko-formacionoj strukturi jedinice i heterogenosti VTSl. VTSl kojim je popunjena brigada dolaskom jedinica sa drugih aerodroma („Pula”, „Zemunik”, „Mostar”, Divulje), nakon početnih poteškoća i dečijih bolesti, uklopljene su u postojeću organizaciju rada službe. U relativno kratkom roku izgrađen je zajednički kolektivni duh i osećaj pripadnosti novoj jedinici – 172.abr, što je ubrzo rezultiralo njihovim velikim doprinosom u ostvarivanju evidentno krupnih rezultata, koje je VTSl brigade imala. Organizacija radnih mesta i pružanje pomoći stručnim ekipama Vazduhoplovnih zavoda i fabrike „Soko”, koje su radile na izvršenju promena (modifikacija) i otklanjanju kvarova u garantnom roku vazduhoplova, bila je odlična, što je i zvanično potvrđivano od strane izvođača.



*Višecevni lanser raketa L-57-016 i podvesni top GŠ-23 u naoružanju G-4*

### **Stručna osposobljenost**

Za kvalitetno i uspješno održavanje brojne i složene tehnike kakvi su bili vazduhoplovi u naoružanju puka (abr), neophodna su velika teoretska i praktična znanja, koja su zahtevala i stalno usavršavanje u skladu sa promenama na tehnici i tehnološkom napredku, uopšte. VTSI jedinice nije oskudevao teoretskim, a naročito ne praktičnim znanjem i sposobnošću za održavanje poverene tehnike. Nije bilo mogućnosti za sprovođenje organizovane nastave, pa je akcenat bio na obuci *u hodu* na nivou osnovnih jedinica i neposrednih izvršilaca, četa i vodova za opsluživanje i održavanje (VTC i VTV). Tako je na primer u dnevnim analizama rada, analizama karakterističnih kvarova ili otkaza, po jedan tehničar iz svake specijalnosti upoznao ostale sa opisom i radom nekog uređaja. Veliki doprinos stručnoj osposobljenosti davala je česta cirkulacija kadra na relaciji prvi—drugi stepen održavanja i obratno. To je omogućavalo vršenje radova drugog stepena i na stajanci, od strane kadra iz prvog stepena održavanja. Najveći uspeh u obuci postignut je 1986. godine, kada je u organizaciji jedinice obučeno i praktično osposobljeno devet vojnika (mašinskih tehničara) za održavanje aviona N-62 u prvom stepenu održavanja. Nastavnici teoretske i praktične obuke bili su pripadnici jedinice. Na osnovu uvida u znanje koje su vojnici pokazali na ispitima u pisanoj formi, komanda RV i PVO odobrila je da vojnici mogu ravnopravno sa starešinama da duže avione i održavaju ih u prvom stepenu. Glavni akcenat u obuci stavljen je na prihvatanje i obuku mladih pripadnika tehničke službe prilikom njihovog javljanja u jedinicu po završetku školovanja, kao i na njihovu pripremu i osposobljavanje za održavanje vazduhoplova. Na osnovu pro-

cene ulaznog kvaliteta, obuka je vršena onoliko dugo koliko je bilo potrebno da slušalac u potpunosti ovlada poznavanjem vazduhoplova koji će održavati, a praktičnim stažiranjem omogućeno mu je da bez straha pristupi poslu. Najvećim *grehom* smatrano je ako neko ostane neobučeni i neosposobljen za ravnopravno učešće u održavanju vazduhoplova. Koliki je značaj pridavan obučeni i osposobljenosti VTSI puka pokazao je 1986. i 1987. godine na preobuci za održavanje savremenijih i složenijih aviona N-62 i J/NJ-22. U kratkom vremenskom roku, i teoretski i praktični deo obuke završen je uspješno, tako da je osposobljavanje za samostalno održavanje trajalo kraće vreme od očekivanog. Tokom održavanja u kasnijem periodu potvrđeno je da je znanje stečeno na preobuci bilo na visokom nivou, što je omogućilo efikasno i kvalitetno održavanje oba tipa aviona u svim stepenima održavanja.

### **Logistička podrška i pomoć u održavanju VTMS**

Izvršavanje namenskih zadataka jedinice nemoguće je bez obezbeđenja uslova za život i rad. Kompletno borbeno, pozadinsko i vazduhoplovnotehničko obezbeđenje vršile su vazduhoplovne baze na aerodromima baziranja. Pošto je puk (abr) najduže bazirao na aerodromu „Titograd”, s toga je doprinos 423.vb bio najveći. Sve strukture 423.vb u potpunosti su se uklapale u dinamiku rada puka (abr). Svi zahtevi po pitanju vazduhoplovnotehničkog obezbeđenja (VTOB), a posebno u snabdevanju gorivom, mazivom, gasovima, rezervnim delovima i potrošnim materijalom ispunjavani su blagovremeno, potpuno i kvalitetno, uz velike napore i stručnost pripadnika 423.vb. Održavanje u trećem stepenu, u VTR bilo je blagovremeno, kvalitet-



*Filmska ekipa sa posadom helikoptera, leži Lj. Samaržić, reditelj i glumac*



*Ispraćaj: odlazak na rad u  
AR Libiju zastavnika 1. klase  
Lutovca*

no i prilagođeno zahtevima jedinice. Kvalitet i dinamika izvršenja radova znatno su doprineli visokim rezultatima u održavanju vazduhoplova i ostale tehnike puka-brigade. Veliki broj modifikacija aviona vršen je u VTR, uz učešće tehničara i visoko kvalifikovanih (VK) majstora radionice. Kvalitet, i naročito brzina izvođenja radova bili su efikasniji od brzine izvođača iz Vazduhoplovnih zavoda ili fabrike aviona „Soko” Mostar. Boravak puka na mostarskom aerodromu 1977. godine, i doprinos 171. vazduhoplovne baze u izvršavanju zadataka u životu i radu VTSl puka, zavredeo je da bude istaknut kao primer radnog pregalaštva. Posle početnog nesnalaženja i nenaviknuti na takav intezitet i obim letачke obuke, uspevali su da se brzo dovedu na nivo i da podmiruju višestruko veće zahteve u novim uslovima. Pripadnici 171.vb bili su na novim radnim i stručnim iskušenjima u vremenu tromesečnog boravka puka na aerodromu „Ortiješ” i Jasenica, koja su dostojanstveno prebrodili. U uslovima celodnevne letачke obuke sa 26. klasom pilota u statusu slušalaca, uspevali su da pravovremeno obezbede sve potrebe puka u domenu VTOb, pozadinskog i borbenog obezbeđenja, čime su dali pun doprinos uspehu puka na ovom obimnom zadatku. Nedostatak rezervnih delova vazduhoplova pored velikog razumevanja i pomoći organa za VT i TSl komande RV i PVO u kritičnim periodima, VTSl puka ekspresno je rešavala izvanrednom saradnjom s Vazduhoplovnim zavodima „Zmaj” i „Moma Stanojlović”, a naročito sa servisnom službom fabrike aviona „Soko” iz Mostara. Ne čekajući nalog komande RV i PVO, telefonskim putem dogovarano je preuzimanje delova u fabrici, a kasnije je rešavano administrativno, putem naloga komande RV i PVO. Hvala im na razumevanju i pomoći.

### **Priznanja**

VTSl je za svoj samopregoran, stručan rad i ostvarene rezultate u održavanju VTMS stalno dobijao priznanja. U svim analizama i kontrolama od strane pretpostavljenih Komandi, rad VTSl ocenjivan je najvišim ocenama. Iste ocene dobijane su i prilikom izbora puka za najbolju jedinicu u JNA. Za ostvarene rezultate, uspešno i bezbedno održavanje VTMS pripadnicima službe i službi kao celini dodeljivana su adekvatna priznanja.

Priznanje koje zavređuje da bude posebno istaknuto jeste izbor vazduhoplovnotehničke službe puka za najbolju tehničku službu u JNA 1981. godine. Ovo priznanje utoliko je značajnije, što je izbor vršen samo tada, povodom jubilarne 40-godišnjice JNA. Bio je to najlepší dar službi puka za nađeno stanje tehnike, ali i priznanje za ostvarenja na pređenom putu službe. Priznanja VT sastavu puka dolazila su sa svih nivoa rukovođenja i komandovanja, i bila su izraz nesebične zahvalnosti za samopregoran rad u efikasnom i bezbednom održavanju VTMS u naoružanju puka (abr). Naravno da priznanja prijaju i svako od njih je na svoj način drago, ali je za pripadnike VTSl najveće i najdraže priznanje uvek bilo kada svi piloti bezbedno slete posle uspešno završenog leta.

*Mirko Vuksanović (autor teksta je umro 30. juna 2011.  
godine i sahranjen je u Beogradu)*

### **Drugarstvo, članak iz lista „Galeb”, izdanje uprave VVA**

Pojam koji označava i simbolizuje stepen bliskosti, razumevanja i spremnosti da se deli dobro i zlo, između dve ili više ličnosti, ili pak kolektiviteta u smislu privrženosti vrednostima, koje se neguju u njemu. Drugarstvo i

# IZ LETAČKE PRAKSE



## DRUGARSTVO

- Prateći druga u nepravilnom položaju na ledjima, sugestivnim i jasnim komandama spasio tuđi život, istovremeno rizikujući svoj -

Noć je. Tišina biva povremeno prekidana zagušnom bukom aviona na poletanju. Sedim u učionici i igrajući šah "ubijam" vreme do druge smene, kad treba da poletim, rekao bih, na rutinski let za održavanje trenaže u noćnom letanju. Vreme veoma sporo odmiče. Minuti se otegoše u beskonačnost. Iako znam da bih trebao biti u sali za adaptaciju noćnog vida (slaba sijalica crvene boje u tamnoj prostoriji privikava oko za gledanje noću), nisam tome pridavao neku naročitu pažnju. Postac sam ravnodušan, skoro bezvoljan. Od jarke svetlosti koju baca sijalica u učionici, šahovske figure počеше da mi igraju pred očima. Izgubio sam tu partiju.

Vreme je. Sa osećajem nekog olakšanja izlazim u noć da uzmem svoj padobran, pa na avion. Ali gle, ništa ne vidim. Bole me oči, naprosto u glavi osećam glavno sužavanje zenica. Ipak, nakon nekoliko trenutaka stigoh do aviona s padobranom na ledjima. Uopšte ne pregledajući avion udjoh u kabinu i vezah se. Večeras sam bio planiran da letim u ulozl vodje para. Pratio me iskusan stari pilot kapetan Božidar Stojanović.

Uobičajena provera radio veze. Ni sam ne znam kako, prosto mehanički nadjoh se na poletno sletnoj stazi. Sve mi to uopšte nije ličilo na stvarnost.

Ista ona sijalica u učionici osvetljavala je moje blede-zelene, oznojeno lice. Kapetan Stojanović se zmečka i napola u šali govori: "Što se sekiraš, to ti je prvi, ali ne i poslednji put. Pratio sam te krilo uz krilo još pažljivije čim sam primetio da su ti se "klikeri" pomešali" (izraz koji u žargonu označava - lažni osećaj).

Poletanje, let do poznatog orijentira, pa dalje ... Maršruta nas je vodila duž morskog obale u noć bez mesečine. Ne nazirući morskog površinu i leteći po instrumentima, letio sam sve dalje i dalje u nezvesnost. Gdekoja sijalica u raštrkanim selima ovoga kraja odavala je utisak da neprestano letim iznad mnogobrojnih otoka i otočića. Sledeći orijentir, te zaočret u levo, dalje u unutrašnjost, dalje od mora, dalje od obale. Odjednom mi je slika poznata tog terena nestala. Javila se prva sumnja. Desno od mene svetla nekog velikog grada ne mogu se uklopiti u moju predstavu o terenu iznad kojega letim. Taj grad treba da je daleko levo i tek posle treće etape treba da ga vidim i to daleko ispred sebe. Što je sada ovo? No, avion ne stoji a ja ne merim vreme. Iz te letargije trže me poznati glas kapetana Stojanovića: "Idi levo za 90°. Tako, tako, još levo 30°", kao poslušnom detetu šapće mi moj drug koji me prati. Okrenuh levo u tražen kurs, ali ne, to ne može biti, kao da me neka nevidljiva ruka premestila nad potpuno nepoznat teren. Ne znam gde sam. Tišina. Potpuno mehanički održavam avion u horizontalnom letu. "Eno ga aerodrom ispred nas", javi se ponovo pratilac. Ne znam zašto, ali počeo sam povlačiti palicu na sebe. Brzina je lagano počela da se smanjuje. "Pogledaj brzinomer" sada je već glasila zapoved. Košmar. U tom trenutku verovatno sam dobio i nagib. Visina naglo opada. Kazaljka visinomera se okreće kao na pokvarenom časovniku, kome se otkočila opruga. "Palicu desno", izvršavam zapoved kao robot, "palicu na sebe, još, još malo, tako, pogledaj levo!". Uzdahnulo sam s olakšanjem, vidim toliko poznati grad, poznate ulice, rivu, sve, sve mi je sada poznato. Čudim se. Gde li sam to bio. Sletismo.

Analiza ovog, za mene po mnogo čemu karakterističnog leta, pokazuje koliko sam mnoštvo grešaka učinio od same pripreme za let i u toku čitavog leta, - i - umalo katastrofa, a najviše od svega useklo mi se u sećanje: moj drug mi je spasio život, prateći me u nepravilnom položaju, skoro potpuno na ledjima i rizikujući svoj život stvorio jedno neraskidivo prijateljstvo.

Kapetan I klase  
Berislav Grozdanić

druženje uopšte, možda najpotpunije oslikava narodna izreka: „Podeljena radost je duplo veća, a podeljena bol je duplo manja”, što je vekovno ljudsko iskustvo.

U vojničkoj sredini ono se sadržajnije ispoljava u svim pojavnim oblicima i doživljava intezivnije u odnosu na druge sredine. U jedinicama avijacije izdvaja se bliskost i povezanost dve noseće strukture sastava, pilota i tehničara, koje čine temeljnu vrednost jedinice, kao preduslova njenog funkcionisanja i napretka. Drugarstvo između pilota sadržajnije i intezivnije se manifestuje, jer se gradi i proističe iz životne povezanosti i međuzavisnosti. Kako objasniti stepen međuzavisnosti pilota u grupnom letenju „krilo uz krilo aviona”, u akrobatskom letenju ili pak u letovima grupe aviona kroz oblačnu masu danju i noću, bez punog međusobnog poverenja.

Članak, pilota Berislava Grozdanića, objavljenog u pisanom glasilu VVA „Galeb” 01. maja 1978. godine u Zadru, na najbolji način ilustruje temu drugarstva među pilotima.

*Đuro Stupar ■*

#### Piloti koji su iz 172.lbap otišli u JAT i ostale kompanije

Sva preduzeća formirana u bivšoj SFRJ, koja su se bavila prevozom putnika i tereta u civilnom vazдушnom saobraćaju, duži niz godina, ili bolje rečeno nekoliko decenija popunjavane su vojnim pilotima. U početnom periodu njihovog funkcionisanja bio je to isključivi način popune, dok novoformirana pilotska škola JAT nije počela davati funkcionalno osposobljen kadar pilota. Radilo se prvenstveno o JAT kao preduzeću u svojini države FNRJ (SFRJ) od posebnog nacionalnog interesa i značaja, ali i republičkim organizacijama kao što su bile: zagrebačka „Pan Adrija”, ljubljanska „Ineks Adrija”, beogradski „Geneks” i ostali prevoznici. Treba istaći i specijalne jedinice za prevoz najviših organa, državnih i partijskih funkcionera Federacije i Republika, kao što je bila eskadrila Saveznog Izvršnog veća (SIV) kao vlade SFRJ. U to vreme bio je to izraz nužde i predstavljao je opšti interes države. Takav kanal iz velike kadrovske baze pilota u JRV bio je višestruko koristan. Civilne kompanije popunjavane su osposobljenim i iskusnim kadrom pilota, pa i tehničara i inženjera, uz neophodnu doobuku tog kadra i znanje engleskog jezika, kao jezika komunikacije. Vojna organizacija je objektivno imala jedan kanal, kao mogućnost da delu kadra, koji nije ispoljavao afinitet za dalji razvoj u njoj, omogućiti odlazak i razvoj isključivo u stručnom domenu, kao pilota u civilnom vazдушnom saobraćaju. Nije to bilo samo naše iskustvo. Savremeni svet sve više neguje racionalan odnos prema profesiji pilota, kao ne samo skupoj. Danas najrazvijenija društva i moćne kompanije

još primaju vojne pilote nakon prekida vojne službe ili pensionisanja, što je primer racionalnog odnosa prema tako dragocenom kadru sa bogatim iskustvom. Otuda su kompanije sa prostora SFRJ, posebno JAT, imale visok bezbednosni rejting u međunarodnom vazдушnom saobraćaju. Pored dobrog održavanja tehnike zaslugom tehničara i inženjera, veliki bezbednosni udeo pripadao je pilotima. Za 172.lbap u osnovi su karakteristična dva perioda odliva pilota, u JAT pre svega. To je period od 1962–1968. godine i period od 1970–1972. godine. U ta dva perioda stekli su se, pre svega neki unutrašnji uslovi, uslovi u samom puku. Dolazilo je do izvesne kadrovske prezasićenosti, koja je pogodovala narastanju takvih ambicija kod dela pilota. Radilo se o pilotima već u činovima kapetana, sticajem okolnosti i do zastoja u njihovom normalnom razvoju, ali pre svega njihovoj želji da se njihov razvoj bazira samo na stručnom planu. Tako ispoljen afinitet pilota u punoj pilotskoj zrelosti, ali i pilota koji su u materjalnom pogledu mogli preživeti krizni period od 6–12 meseci, dok ne izađu na zelenu granu JAT, omogućavao je da uz lični zahtev i rizik odu iz vojske. Deo pilota prosto nije imao afinitet prema daljem razvoju u vojnoj organizaciji, pa su i pre isteka roka ostanka u vojsci pisali molbe za odlazak u JAT, ili tražili prestanak aktivne vojne službe, da bi nakon toga pisali molbe za prijem u JAT. Svi piloti 172.lbap, koji su nastavljali svoju pilotsku karijeru u JAT i ostalim kompanijama, imali su uspešan razvoj, i svi su izrastali u kapetane vazdušne plovidbe uz pun pilotski radni vek. Deo pilota imao je rukovodeće i izborne funkcije, poput Aleksandra Pantića i Miodraga Milatovića.

#### **Piloti koji su iz puka otišli u JAT i ostale kompanije su:**

1. Petar Popović, 1961. godine
2. Stojan Kajtuz, 1964. godine
3. Vojislav Veselić, 1964. godine
4. Aleksandar Pantić, 1966. godine



*Piloti koji su iz puka otišli u JAT: Štajpah, Kajtuz, Stojanović, Pantić i Milatović*



M. Milatović (autor teksta) i B. Stojanović na skupu 2009.

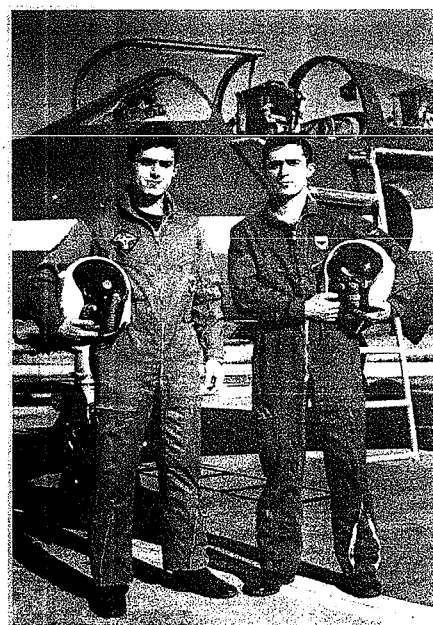
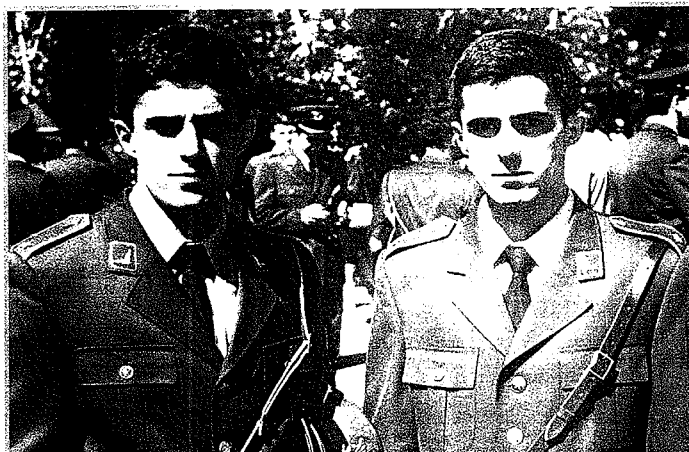
5. Miodrag Milatović, 1966. godine
6. Nikola Stanković, 1966. godine
7. Boško Vijatović, 1966. godine
8. Ivan Kocijan, 1966. godine
9. Viktor Klamer, 1966. godine
10. Josip Havoj, 1966. godine
11. Stanislav Urnik, 1961. godine
12. Frane Galov, 1968. godine
13. Vilim Rončević, 1968. godine
14. Aleksej Laptjuhin, 1961. godine
15. Slavko Šlajpah, 1970. godine
16. Milivoje Dramičanin, 1971. godine
17. Žarko Olbina, 1971. godine
18. Miloš Ivanović, 1971. godine
19. Josip Babec, 1971. godine
20. Božo Stojanović, 1977. godine
21. Jagoš Radulović, 1969. godine
22. Draško Popović, 1999. godine
23. Dejan Popović, 1999. godine

Jagoš Radulović, potpukovnik-avijacije pilot, kao pomoćnik komandanta 172. l.bap(š) za letačke poslove, nakon teškog udesa na avionu F-84G 1968. godine i dužeg zdravstvenog oporavka, odlazi na dužnost u Vazduhoplovni savez Jugoslavije (VŠJ). U njemu je aktivno leteo na više vrsta klipnih aviona sve do odlaska u penziju. Božo Stojanović, kao kapetan 1. klase, pilot – NL i dugogodišnji vođa akro grupe, 1977. godine preko JAT primljen je i do penzije je leteo u specijalnoj eskadrili SIV, na avionima za prevoženje najviših državnih rukovodilaca.

*Miodrag Milatović,  
pilot i kapetan JAT* ■

#### Iz obuke i rada sa pitomcima stranih oružanih snaga (SOS)

Sedamdesetih godina 20. veka pokret nesvrstanih zemalja (PNZ) postao je snažna politička grupacija, koja je



*Braća blizanci Popović kao potporučnici avijacije – piloti, i kao kapetani u kabini aviona „Embraer“ 195, u sastavu Montenegro Airlines-a*



predstavljala ne samo snažan politički, već i moralni faktor i protivtežu, tada oštroj blokovskoj podeli sveta. Od prvog samita PNZ, održanog u Beogradu 1961. bio je u stalnom usponu i uticaju na političke odnose u međunarodnoj zajednici, koji su postali nezaobilazna činjenica i respektabilni faktor međunarodnih odnosa. SFRJ kao jedan od osnivača PNZ i evropska zemlja, bila je jedan od njenih stubova uz veliki značaj i ulogu u pokretu. Ona je to bila i kroz brojne druge faktore, kao multinacionalna i multikonfesionalna zajednica, sa privredom u brzom razvoju, posebno razvijenom namenskom industrijom i jakom JNA i RV i PVO, koja je bila nosilac tehnološkog razvoja i vojske i zemlje. U okviru međuarmske vojne saradnje, naše OS, odnosno RV i PVO je već od ranije imalo na obuci i školovanju manje grupe pilota. Tako su naši piloti u Jemenu obučavali njihove pilote. Zatim je vršena obuka i školovanje mladih pilota Sudana u našoj zemlji, i to u 105.lbap(š), kao susedom i sa baziranjem na istom aerodromu kao i 172.lbap(š). U tom vremenu vršena je obuka i školovanje pilota Palestinskog oslobodilačkog pokreta (PLO) na helikopterima u Mostaru. Bila su ovo početna, ali obostrano značajna iskustva, koja su imala širu refleksiju. Interes za školovanjem kadra SOS i njegovim usavršavanjem postajao je sve veći.

Takvi povećani zahtevi iz nekih zemalja PNZ rezultirali su odlukom, da se jedan takav, po svemu složen i delikatan zadatak, dodeli 172.lbap(š) u roku od nepune četiri godine, školovanjem po dve klase prijateljske ARL i RZ. U okviru opštih i prethodnih priprema 172.lbap(š) je predisllociran na aerodrom „Titograd“, i prenaoružan mlaznim avionima domaće proizvodnje G-2 i J-21, popularno zvani „Galeb“ i „Jastreb“. Kadrovsko ojačavanje puka izvršeno je sa pilotima 21. klase VVA, koji su bili na borbenoj obuci u puku u statusu slušalaca-pilota. Preko trećine pilota ove klase, njih 27, našlo se u puku, što je predstavljalo drugu najbrojniju generacisku popunu puka pilotima u njegovoj istoriji. Svi su bili NL, i ne samo da su predstavljali nosioce obuke stranih pilota, već su u naredne dve decenije nosili razvoj 172.lbap(š). Zbog ovakvog zadatka, za komandanta puka postavljen je potpukovnik Čedo Kovačević iz COLO 105.lbap(š), dok je pukovnik Jordan Faganel otišao na novu dužnost u VVA. Nakon kratkih neposrednih priprema, puk je 12. avgusta 1971. godine primio na obuku 43 učenika-pilota 1. klase ARL. Nosioci letачke obuke su bili mladi piloti, potporučnici iz 21. klase, koji su uz osnovnu obuku sa pitomcima paralelno osposobljavani za NL u IFR i noćnim uslovima. Za kratko vreme potporučnici-piloti iz 21. klase dodatno su osposobljeni i postali su vrsni NL u svim meteo uslovima danju i noću. Na ovom zadatku novo je bilo to, što se puk do tada bavio borbenom obukom, a

sada celokupnom obukom, i to od prvog sedanja u avion, pa do borbene obuke noću. Poznavanje našeg jezika i međusobna komunikacija predstavljala je sledeći problem. Oni su pre dolaska u puk u teornom centru VVA završili kurs poznavanja našeg jezika, kao i neophodnu teornu obuku pred letenje. Iz oskudnog znanja jezika i fonda reči, NL su uspevali dakroz njihovo nejasno izgovaranje i korišćenjem jednostavnih reči i brojnih očiglednih sredstava, uspostavljaju sve bolju i bolju komunikaciju. Jedan od problema bio je i nedostatak adekvatne nastavne zgrade, i odmah se krenulo sa njenom izgradnjom. Do njenog završetka priručnim sredstvima izgrađena su methodska mesta na otvorenom prostoru, u parku sa zasađenim mladim borovima između aneksa komande puka i padobranske sekcije. Nastavnik letenja imao je dva pitomca, i svoje methodsko mesto za pripremu i analizu leta. U slučaju loših meteo uslova, rezervno methodsko mesto bila je spavaća soba pitomaca. Za potrebe pitomaca otvoren je poseban kuhinjski blok za pripremu, i trpezarija za obedovanje. U pitanju je bila posebno spremana hrana, bez upotrebe svinjske masnoće, u vezi čega je sačinjavan sedmični jelovnik. U vezi sa njihovim religioznim osećanjima, bio je obezbeđen jedan prostor za upražnjavanje njihovih verskih običaja. Privikavanje i adaptacija pitomaca na nove uslove obuke, rada i života u novoj sredini, bio je problem koji je morao biti u fokusu pažnje. Privikavanje na mentalitet nove sredine bio je velika briga komande puka. Sa svim faktorima u okruženju, posebno grada Titograda, razmenjivane su informacije i preduzimane sve potrebne mere. Za pitomce na obuci, po pitanju rada, reda i discipline, važno je naše „Pravilo službe u JNA“. Međutim, oni su mogli do mile volje da nas slušaju, ali su pojedinci radili po svome, jer nisu morali da zaziru od drakonskih mera, kao što su batine. Nakon izvesnog vremena sa Ambasadorom ARL dogovorili smo da se uvede primena novčanih kazni, svakako za teže prestupe. Dogovor je bio da spiskove pitomaca sa takvim merama dostavljamo Ambasadi ARL, koja im je odbijala određeni procenat od plate koju im je mesečno dostavljala, i koja uzgred rečeno je bila veća od plate naših oficira-pilota i NL. To je trajalo jedno vreme, da bi Ambasada prestala sa primenom novčanih kaznenih mera, što je izazivalo podsmeh pitomaca prema novčanim kaznama, jer je osoblje ambasade bilo sličnog mentaliteta. Bio je zanimljiv i nemio slučaj, kada je jedan pitomac svojim automobilom u udesu usmrtio jedno lice na terenu. Dok je trajalo ispitivanje i priprema za suđenje, ovaj pitomac je jednostavno nestao iz SFRJ. Kasnije smo ga videli u ARL, jer ga je njegova ambasada ilegalno prebacila iz Jugoslavije, kako ne bi odgovarao pred našim organima vlasti za učinjeno krivično delo. Komandir klase pitomaca SOS bio je major Kazimir Šubić, koji je imao i rešavao sve

iskrsle brojne probleme. Šubić se kao major-pilot u velikoj meri oslanjao na starešinu klase pitomaca, koji je postavljan iz njihove sredine, i bio je za njih nesporni autoritet. Starešina klase je često rešavao probleme koje nije mogao da reši major Šubić Kazimir kao komandir klase pitomaca. Starešina klase pitomaca imao je velika ovlašćenja, jer je prema potrebi primenjivao i batine kao vaspitnu meru, svakako van domašaja očiju trećih lica. Primena ove metode očito je davala rezultate. Upražnjavanje njihovih verskih osećanja i običaja bila je obaveza za koju smo morali imati striktno poštovanje. Sećam se dana pred početak letenja 1. klase. Sve pripreme su bile završene za sutrašnji prvi letački dan. Na kraju sam im rekao da je sada samo u pitanju da li će sutra biti povoljno vreme, kao meteorološki faktor. Kada su se pitomci razišli, prišao mi je njihov starešina pitomac Marvan, i rekao mi da ne brinem, jer će sutra biti lepo vreme. Pošto meteo prognoza to nije obećavala, rekao sam mu da nisam siguran, na šta mi je on rekao da će se oni svi večeras moliti Alahu da sutra bude lepo vreme, i da će on sigurno uslišiti njihove molitve. Odgovorio sam mu da od toga sigurno neće biti štete, pa neka se mole. Sutradan mi je prišao i stavio mi na znanje njegove jučerašnje reči, jer je vreme bilo lepo i povoljno za letenje. Iako su bili religiozni, mnogi su kradom od drugih brzo podlegli nekim našim osobinama kada su u pitanju jelo i piće. Tako su ubrzo podlegali čarima naših žena, a neki su se i oženili našim devojkama. Kako je vreme odmicalo, tako se tanjila njihova religioznost, a običaji takođe, što je bilo još izraženije kod narednih klasa. Pitomci ARL su imali za naše pojmove velku platu, ali u plaćanju nisu bili galantni. Tako su jedne godine, umesto na skijanje išli na rekreaciju na more. Sklopili smo ugovor sa hotelima na Babinom Kuku u Dubrovniku o uslovima, ceni i međusobnim obavezama. Pitomci su u prilično luksuznim uslovima baškarili preko onoga što je predviđeno ugovorom. Tako su zahtevali da im se hrana i piće donose u spavaće sobe. Tražili su da im se čisti obuća, peglaju odela i neke druge usluge, koje nisu bile predviđene ugovorom. Kada je to trebalo da plate, isto su odbili. Nastali su problemi koje je komanda puka kao ugovarač rekreacije, posle dužeg vremena rešila uz pomoć njihove ambasade. Pitomci ARL, u osnovi su školovani prema PLO za naše pitomce, s tim da nalet nije striktno ograničavan, jer se tražio izlazni kvalitet pilota. Vreme trogodišnjeg školovanja činilo im se dugačkim, jer su čuli da njihove kolege u Egiptu, završavaju pilotažu i dobijaju čin oficira za dve godine. Na osnovu ovoga oni su se žalili komandi puka i tražili da se njihova obuka završi za dve godine. Objasnjavali smo da je ovakav način i vreme školovanja regulisano međudržavnim ugovorom SFRJ i ARL, i da mi nismo nadležni za promenu ugovora. Kada su se vratili sa odmora koji su provodili kod

kuća u ARL, na njima su bile vidljive bitne promene. Bili su neobično mirni, čutljivi, do kože ošišani, sa vidljivim opekotinama i ozledama po telu. Na naša pitanja o čemu se radi, nisu davali odgovore, izbegavajući razgovor o ovome. Iskristio sam priliku da nasamo porazgovaram sa Marvanom, njihovim starešinom i on mi je ispričao o čemu se radi. Po dolasku u Tripoli na odmor poslali su svoju delegaciju kod predsednika Gadafija da zatraže skraćivanje vremena školovanja. Nakon što ih je saslušao, naredio im je da narednog dana dođu svi na određeno mesto. Pošto su se okupili, sačekali su ih instruktori za obuku komandosa, odnosno za diverzantska dejstva, ošišali ih i sa njima proveli diverzantski kurs u pustinji u trajanju od 10 dana, na užtrb njihovog godišnjeg odmora. Ovo je bio način disciplinovanja u cilju prihvatanja i poštovanja odredbi ugovora o njihovom školovanju.

U daljem toku obuke sa njima je bilo lakše raditi, bili su poslušniji i pravili su manje problema tokom obuke i rada. Školovanje 1. klase uspešno i prema predviđenom programu je završeno. Od ukupno 43 pitomca pilotažu je uspešno privelo kraju njih 37. Na žalost, pitomac Nahisi izgubio je život u udesu sa NL potporučnikom Markom Ostrogoncem, što je bila jedina katastrofa u obuci pitomaca SOS. U pitanju je bila nedisciplinovanost mladog NL, koji je prešao u brišući let i udario u korito reke Zete nizvodno od mesta Danilovgrada (Crna Gora). Na mestu njihove pogibije održana je vojna i verska počast, i na tom mestu je podignuto spomen obeležje u znak sećanja na dva mlada života.

Pitomci su u proseku ostvarivali nalet od oko 250 časova, i na izlazu imali su osposobljenost za letenje i izvođenje b/d u svim meteo ulovima danju i noću. Bila je to borbena osposobljenost za početnu funkciju pilota u operativnim jedinicama. Promocija završetka školovanja 1. klase pitomaca-pilota ARL, proizvođenje u oficirske činove i dodela zvanja pilota provedena je 26. 12. 1973. godine i imala je međudržavno nivo, kroz prisustvo visokih vojnih i državnih ličnosti ARL i SFRJ. Ostaće upamćeno drugarsko veče koje je bilo organizovano u motelu Zlatice, na otvorenom i u prijatnom ambijentu bašte sa borovom šumom. Za vreme večere od pića služeni su samo sokovi, jer se alkohol zvanično nije konzumirao. Nenaiknuti na ovakve proslave, naši piloti su vrlo često posećivali toalet, kako bi se u prolazu pored šanka okrepili čašicom alkohola. Stečena iskustva u školovanju 1. klase ARL bila su za sve nas dragocena za dalji tok obuke i školovanja pilota SOS u 172.lbap(š).

U daljem, puk je primao na obuku i školovanje 1. klasu RZ, 2. klasu ARL i 2. klasu RZ, i veoma uspešno priveo kraju ovaj složen, obiman i delikatan pukovski zadatak

od velikog značaja za našu zemlju. Prjemom na obuku i školovanje pitomaca-pilota RZ 01. februara 1973. godine predstavljalo je dodatno naprezanje puka. Prilagodavanjem organizacije obuke i rada, posebno VTSl u obnovi resursa aviona, i velikim dnevnim naprezanjem pilota, VTSl i pripadnika 423. vb, držali smo korak sa vremenom u realizaciji programa letačke obuke. Pitomci-piloti RZ unekoliko su se razlikovali od pitomaca ARL.

Nešto su brže usvajali PLO, ali su bili skloni alkoholu. Njihovo opijanje se bitno razlikuje od opijanja naših ljudi, koji kad piju, opiju se, ali i prestanu. Zambijci kada piju, oni to rade dok se ne komiraju, i tako ostanu tamo gde se zateknu. Jedna od njihovih karakteristika je i ta, što u tim situacijama nisu spremni da pruže pomoć svom sunarodniku. Oni to komentarišu da je sam kriv što se našao u tom položaju, pa neka i sam rešava svoje probleme.

Jednom prilikom, kada smo ih vodili na skijanje na planinu Jahorinu pored Sarajeva, jedan Zambijac se opio i pao u sneg. Niko od njegovih sunarodnika nije hteo da mu pomogne, pa ni da obavesti nekog od starešina. Srećom da je jedan nastavnik letenja saznao za ovo i obavestio mene. Skupio sam grupu njegovih sunarodnika sa zahtevom da odu i da ga unesu u hotel. Oni su to odbili uz komentar, da ga oni nisu terali da pije, pa ga neće pijanoga ni nositi. Uzaludna su bila ubeđivanja da će se smrznuti na noćnom mrazu i umreti. Jednostavno su rekli: „Pa neka umre!” Ništa mi nije preostalo, nego da okupim grupu oficira NL,

i da im naredim da pomenutog pitomca pronađu i unesu u hotel. Za razliku od Libijaca, koji su se po boji kože samo za nijansu razlikovali od naših ljudi, Zambijci su bili crni, time i markantni u svakoj sredini. Samim tim su skretali pažnju na sebe građana Titograda. Ubrzo su u samom gradu počele pričati razne šale i dogodovštine vezane za Zambijce. Tako se uz gusle pojavila i pesma o *poštenim ženama*, koja je počinjala rečima: „U dolini rijeke Zete, rodilo se crno dijete...” i slično. Pošto su se u međuvremenu povećali zahtevi za školovanjem stranih pilota u našoj zemlji, to je formiran u Mostaru poseban centar pod nazivom „Centar za obuku pilota stranih oružanih snaga” (COPSOS). Prilikom formiranja jezgro centra i njen komandant Miloje Pavlović, bili su uzeti iz 172.lbap(š). 172.lbap(š) nakon što je uspešno završio školovanje po dve klase pitomaca-pilota ARL i RZ nakon skoro 4 godine, oslobođen je daljnje obaveze u školovanju stranaca i vratio se svojoj ulozi i nameni centra za borbenu obuku pitomaca-pilota na završnoj četvrtoj godini školovanja u VVA. Od školovanja stranaca u 172.lbap(š), osim velikog naprezanja sastava puka i 423.vb i značajne afirmacije u širim razmerama, ostala je trajna dobit od uložениh sredstava u razvoj infrastrukture na aerodromu „Golubovci”. Najveća dobit je svakako, povećan ugled zemlje ne samo u pokretu NZ, već i u širim razmerama. Zahvaljujući dodatnim finansijskim sredstvima izgrađen je niz objekata infrastrukture na aerodromu, kao što su nova nastavna zgrada, nova trpezarija i

aneksi uz hangare. Proširena je platforma za smeštaj aviona, izgrađena je pista broj 2, i podzemni objekat „Zeta” za smeštaj aviona, te je pomognuta izgradnja vojnog odmarališta „Bigovo” kod Tivta. Pored jačanja materijalne baze obuke stečena su i nova iskustva, uz dodatnu afirmaciju puka i na ovom zadatku, obimnom, složenom i odgovornom. Potvrđena je konstruktivna i eksploataciona sposobnost aviona „Galeb” i „Jastreb”. Ostvarivano je dotada neviđeno naprezanje ljudstva i tehnike kroz smenski i danonoćni rad. Mirno je bilo samo u periodu od 01.00–07.00 časova. Na ovom zadatku, 423.vb od jedne učmale jedinice iskazala se kao jedinica sposobna za najveća moguća pregnuća, na čelu sa tadašnjim komandantom pukovnikom Bogdan Komljenom, koja je uspevala celodnevnom radom da obezbedi sve potrebe i zahteve puka, i time da svoj



Ambasador R. Zambije nakon obilaska stroja klase pitomaca-pilota, u pratnji generala N. Lekića, NŠ 423.vb M. Garića i komandira 239.lbae Đ. Stankovića



Na izvršnoj pripremi za letenje 1. klasa ARL

pun doprinos ostvarenju zadatka puka. Svojevrsnu afirmaciju, s pravom je doživeo grad Titograd i Crna Gora, jer su rukovodeće strukture imale ne samo razumevanje, već konkretnim merama davali svoj doprinos realizaciji ovog velikog zadatka. Rukovodeće strukture grada i Republike često su posećivale vojne i državne delegacije iz ovih zemalja i njihova diplomatska predstavništva u našoj zemlji.

Najširi i najjači glas o građanima Crne Gore i Crnogorcima širili su sami pitomci-piloti. Četvorogodišnje druženje, posebno sa ovdašnjom mladošću, ostvarivala je najveći uticaj na pitomce-pilote, čime se širio pozitivan i afirmativni glas o Crnogorcima i njihovom mentalitetu. Simpatije prema nama vazduhoplovcima i letenju proisticala su iz duboko patriotskog osećanja građana Crne Gore, što je pozitivno delovalo na druženja i međusobne odnose. Brojni su susreti pitomaca-pilota i državnika iz prijateljske ARL i RZ manjim mestima u Crnoj Gori. Ostaće nezaboravna poseta komandanta vazduhoplovstva Zambije kućkim Ublima, severno od Titograda, kojom prilikom je celo selo bilo prisutno na tom susretu i druženju. Komandant Vazduhoplovstva Zambije je bio ushićen takvim pozitivnim odnosom crnogorskog seljaka ne samo prema njemu, nego prema strancima, da je pri odlasku pozvao celo selo u goste kod njega u Zambiju o njegovom trošku. Do ove posete nije došlo iz tehničkih razloga. Od dolaska 172.lbap(š) u Titograd 20. decembra 1968. godine, građani Titograda i Crne Gore smatrali su je svojom jedinicom. Pomagali su joj kada je to god trebalo, ponosili se njenim uspesima i to javno u medijima iznosili. Svaku značajniju aktivnost puka i dane koje je jedinica obeležavala i slavila, pratila su sva sredstva informisanja, uz brojne posete rukovodeće strukture i građana aerodromu, puku i 423.

vb. Ovo je za pamćenje, i ne bi smelo da se zaboravi kao primer bliskosti naroda i vojske. To je tradicija.

*Zvonko Jurjević,  
u to vreme Komandir 239.lbae(š) i NŠ Komande,  
a od 01. 09. 1974. Komandant 172.lbap(š) ■*

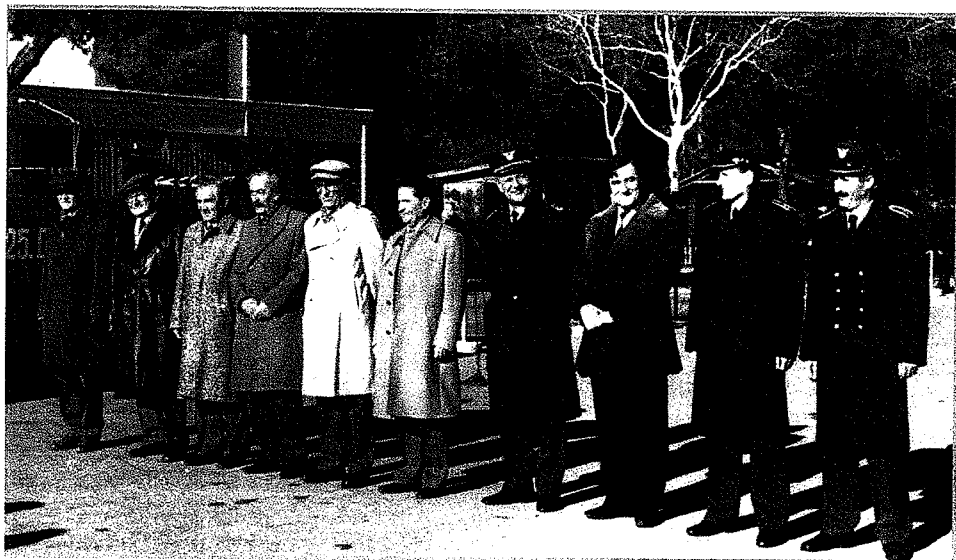
### Kolevka generala

U brigadnom periodu jedinice spontano se od strane njenih pripadnika pojavljuje naziv „kolevka generala” ili „porodilište generala”, kao još jedan od pratećih naziva, koji je sam po sebi karakterisao njen dinamičan razvoj i ostvarene domete. Uz brojne epitete koji se javljaju tokom bogatog i sadržajnog života jedinice, naziv iz njenog poznog perioda simbolizovao je razvoj i napredak jedinice i njenog kadra. 172.lbap osim što je odigrao pionirsku ulogu u razvoju JRV, bio je rasadnik kadrova po horizontali i vertikali, čime je dao nemerljiv doprinos razvoju avijacije. U vremenu života jedinice od pedeset i sedam godina (1949–2006) na svom čelu imala je dvadeset komandanata. Na dužnostima komandanta u proseku su bili po tri godine ili (2.85 godina). Najduže na funkciji komandanta bili su: Kosta Mićović, Jordan Faganel i Milivoje Bakić, po pet godina, dok su Tomaš Samardžić, Đuro Stupar i Radoljub Masić bili po četiri godine. Radi upoređenja, u bratskom 204.lap u vremenu od pedeset i četiri godine (monografija) bilo je dvadeset i sedam komandanata, koji su na funkciji komandanta bili u proseku po dve godine.

Od ukupno dvadeset komandanata 172.lbap(abr), kroz dalji tok službe i svom razvojnom putu, njih devet je proizvedeno u čin generala, i to:

1. Momčilo Nikić
2. Jordan Faganel
3. Čedo Kovačević
4. Zvonko Jurjević
5. Đuro Stupar
6. Blagoje Grahovac
7. Radoljub Masić
8. Vladan Marjanović
9. Ljubiša Jokić

Navedeni komandanti jedinice u daljem toku službe obavljali su po rangju više funkcije na operativnom i strategijsko-operativnom nivou vida RV i PVO i OS, čime su svoje sposobnosti i bogato trupno iskustvo stavljali u funkciju njihovog razvoja. Najviši domet na funkcijama u vojsci ostvario je Ljubiša Jokić. Nakon dužnosti komandanta 172. abr bio je na dužnosti komandanta 423. vazduhoplovne baze, zatim je bio postavljen za načelnika



*Bivši komandanti puka na proslavi 25. 12. 1989: M. Nikolić, P. Obradović, T. Samardžić, M. Nikić, K. Mićović, Č. Kovačević, Z. Jurjević, M. Bakić, B. Grahovac i R. Masić*

vojnog kabineta i sekretara Vrhovnog saveta odbrane, gde je i unapređen u čin general-majora. Nakon te funkcije bio je na dužnosti pomoćnika ministra odbrane za ljudske resurse, zatim Načelnik Generalštaba Vojske Državne zajednice Srbije i Crne Gore. Nakon obnove državnosti Crne Gore, na svoj zahtev odlazi u penziju 03. jula 2006. godine. Dužnost komandanta RVi PVO obavljala su dvojica generala, Zvonko Jurjević i Vladan Marjanović, dok su ostali generali obavljali najodgovornije dužnosti u Ministarstvu Odbrane i Generalštabu JNA i Vojske SRJ i DZ SiCG. Jedinica je s pravom nosila naziv „rasadnika kadrova“.

Ona je to ne samo bila nemerljivim doprinosom kroz sistem obuke i školovanja slušalaca, pitomaca i studenata-pilota, već i stalnim odlivom dela kadra, pilota, inženjera i tehničara stalnog sastava, i njegovim daljim vođenjem kroz stručne i rukovodeće funkcije u RV i PVO. Jedna od karakteristika 172.lbap (abr) bila je stabilnost i kontinuitet u vođenju rukovodećeg kadra unutar jedinice. To najbolje ilustruje činjenica, što je najveći broj komandanata puka, odnosno brigade, na funkcionalan i logičan način izrastao iz same jedinice, kao već dokazane i u sredini afirmisane ličnosti. Na takav način su izrastali skoro svi njeni komandanti. Izuzetak je rani period jedinice, što je i logično. U tom periodu na čelo puka dolaze: Tomaš Samardžić, Gregor Frandolić, Radovan Krstić i Dušan Rodić. Još jedan komandant dolazi sa strane, bio je to potpukovnik Čedo Kovačević, koji dolazi sa funkcije načelnika štaba 105.lbap(š), odnosno centra VVA za osnovnu letačku obuku, zbog predstojećeg zadatka 172.lbap, školovanja učenika-pilota inostranih oružanih snaga (IOS). Pored velikog iskustva u osnovnoj letačkoj obuci, novi ko-

mandant Čedo Kovačević je imao takve ljudske vrline i komandatske sposobnosti, da je sve snage puka stavljao u funkciju obuke na optimalan način. Nesumnjivo, bio je to period velikog radnog entuzijazma u kome je 172.lbap ostvario dotada neviđene rezultate u obuci i radu, školujući učenike-pilote Arapske Republike Libije i Republike Zambije, od prvog sedanja u avion do borbene obuke noću. Prirodnim tokom generali odlaze u penziju i najveći broj ih živi u Beogradu. Kontakt nas penzionera sa aktivnim sastavom jedinice održava se i u vremenima svekolike krize. Okupljanje svih pripadnika puka, odnosno brigade za dan jedinice bila je tradicija. Na takvom tradicionalnom okupljanju i to u brigadnom periodu, pojavljuje se naziv „kolevka“ i to spontano, tokom

svečanog dela proslave. Mi penzionisani generali odlazili smo na a. „Golubovci“, tako da nas je skoro redovno bilo pet do šest. Na svečanom delu proslave, komandant je nakon obilaska stroja i pozdrava jedinice, pozivao i nas da izađemo na svečanu tribinu, kojom prilikom nas je poimenično pozdravio i na taj način predstavio stalno mladom sastavu jedinice, nama u dobroj meri i nepoznatom. Nas toliko generala na tribini ispred stroja izloženi pogledima i razmišljanju sastava jedinice, verovatno je da smo pobudili pojavu naziva „kolevka“. Svakako da je kontekst bio pozitivan i da je proistekao iz osećaja sopstvenog učešća i doprinosa takvom kadrovskom rezultatu.



*General V. Mikić sa komandantima 172.lbap povodom Dana jedinice 05. 12. 1998: Bakić, Kovačević, Jurjević, Stupar, a u gornjem redu Masić, Grahovac, Begić i Marjanović*



*Ispraćaj u penziju generala R. Masića od strane pripadnika 172. abr, kao jednog od veterana jedinice*

Za sve nas komandante koji smo proizvedeni u čin generala, osnovna pretpostavka je bila uspešno obavljena dužnost komandanta puka, odnosno brigade. Trupno iskustvo bilo je neophodno za obavljanje viših funkcija, da bi uz sve ostale radne kvalitete, sposobnosti i rezultate ispoljene na tim funkcijama, došli u poziciju kandidata za čin generala. Odlaskom iz puka, odnosno brigade, ne samo što se završava trupna služba, već čovek na potpuniji i pravi način sagledava ulogu i značaj trupe, posebno jedinice, čiji je akter izgradnje bio. Svi mi komandanti 172.lbap(abr), obavljajući stručne i rukovodeće dužnosti u komandama operativnog i strategijsko-operativnog nivoa u RV i PVO i OS, bili smo u prilici da realnije vidimo jedinicu u kontekstu celine, metodom upoređivanja. Gde god sam odlazio u kontrolu borbene gotovosti (b/g) jedinica avijacije RV i PVO, samo je jačalo moje uverenje u vrednosti 172.lbap(abr), uverenje da je to nesporno bila elitna jedinica naše avijacije. Odatle i osećaj zahvalnosti pripadnicima jedinice, na svesti, odgovornosti, rodoljublju i profesionalnom odnosu, koji je bio ispoljavan prema službi i zadacima. Ostvarenja i dometi u izgradnji borbene gotovosti 172.lbap(abr) služe na čast i ponos svim njenim pripadnicima, pilotima, inženjerima i tehničarima. Biti na čelu takve elitne jedinice borbene avijacije, predstavljalo je čast i privilegiju.

*Đuro Stupar ■*

### **30 godina 172. lovačko-bombarderskog avijacijskog puka**

Dvadeset petog decembra 1974. godine 172.lbap(š) proslavlja 30-godišnjicu formiranja. Celokupni sastav puka ovim povodom imaće priliku da se osvrne na protekli



*Poseta najmlađih aerodromu „Golubovci” a povodom Dana avijacije*

period, posebno na ratni put 111. lovačkog puka, čije ratne tradicije nastavlja. Biće to i prilika da se sumiraju rezultati koje jedinica danas postiže, izvršavajući delikatne zadatke u okviru VVA na obučavanju mladih letачkih kadrova, kako za naše RV i PVO, tako i za Ratna vazduhoplovstva nekih inostranih armija. Naše Ratno vazduhoplovstvo, koje je stvoreno u jeku narodno-oslobodilačke borbe i revolucije, prešlo je trnovit ali slavan put, kako u ratu tako i posle rata, u borbenom jačanju u okviru oružanih snaga naše zemlje. Ono je danas dostiglo takav stepen borbene spremnosti i mogućnosti, da kao vid u okviru oružanih snaga predstavlja sigurnu zaštitu slobode i nezavisnosti naše zemlje i njenog mirnog samoupravnog socijalističkog razvoja. Stoga će svečano obeležavanje 30-godišnjeg jubileja 172. lovačko-bombarderskog avijacijskog puka, koji nastavlja tradicije ratnog 111. lovačkog puka, predstavljati priliku



*Proslava jednog rođendana u komandi puka*

da se celokupan sastav jadinice podseti tih slavni tradicija, da iz njih izvuče nove podsticaje za još veća pregruća i odlučnost u izvršavanju zadataka koji se postavljaju pred ovu našu školsku jedinicu.

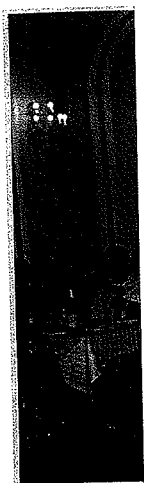
Borbena dejstva prvih partizanskih pilota, Kluza i Čajevca, kojima je simbolično obeleženo rađanje novog Titovog vazduhoplovstva, više su predstavljala moralnu pobedu NOB, nego što su imala stvarni vojni značaj. Ali kada su od leta i jeseni 1944. godine otpočele da dejstvuju prva i druga eskadrila NOVJ, naše novo vazduhoplovstvo počelo je dobijati sve značajniju ulogu u borbama za oslobođenje zemlje. Taj proces jačanja uloge našeg RV naročito je došao do izražaja krajem 1944. godine, kada je formirano šest pukova (tri lovačka i tri jurišna), svrstanih u dve vazduhoplovne divizije, koje su već u januaru 1945. godine izvršavale dejstva na frontovima u Sremu i Bosni, a kasnije i u mnogim drugim operacijama koje je naša Armija vodila za konačno oslobođenje. Jedna od borbenih jedinica našeg novog vazduhoplovstva tada je bio i 111. lovački puk, koji je formiran 25. decembra 1944. godine u Novom Sadu. Njegovi mladi letači, mehaničari i drugi pripadnici, uspeli su da u rekordno kratkom vremenu savladaju novu vazduhoplovnu tehniku i taktiku borbenih dejstava, zadivljujući svojim samopregorom i visokim moralom sve one koji su imali priliku da upoznaju njihov rad. Za nešto više od mesec dana, u teškim ratnim uslovima koji su zahtevali mnoga lišavanja i otežavali obuku, jedinica je osposobljena za borbena dejstva na frontu. Posle prvih ratnih krštenja usledili su mnogobrojni zadaci u izviđanju, vatrenoj podšci trupa i zaštiti dejstava jurišne avijacije, koje su očeličili borci i omogućili im da steknu dragocena ratna iskustva. Zahvaljujući ovim ljudima, njihovoj visokoj moralno-političkoj svesti i ispoljenom patriotizmu, 111. lovački puk se upisao na svetlim stranicama našeg Ratnog vazduhoplovstva.

Tradiciju ratnog 111. lovačkog puka nastavlja 172. lovačko-bombarderski avijacijski puk, koji se sada kao školska jedinica nalazi u sastavu Vazduhoplovne vojne akademije. Formiran je 05. decembra 1949. godine u Brežicama, ali se nakon uspešno izvršene preobuke na avionu ME-109, 16. novembra 1950. godine prebazira u Zemunik (Zadar). U toku 1951. godine vrši obuku mladih pilota na avionu ME-109G i učestvuje u zajedničkim vežbama sa jedinicama Ratne Mornarice, a u septembru 1952. godine prima u naoružanje avione F-47D, na kojima izvodi obuku i uspešno izvršava zadatke borbene obuke i dejstva u taktičkim vežbama u okviru 21. vazduhoplovne divizije. U avgustu 1954. godine 172. puk predaje avione F-47D i otpočinje obuku pilota i tehničkog sastava na novoprimljenim avionima F-84G. Posle uspešno obavljene

obuke na ovim avionima, učestvuje u svim vežbama sa jedinicama KOV i RM, a bio je osposobljen i za dejstva na moru, kopnu, danju, noću i u složenim meteo uslovima. Ovaj tip aviona ostaje u njegovom naoružanju do 1970. godine. Godine 1969. puk prima avione N-60 i J-21, na kojima je u ovoj godini jedna eskadrila izvršila preobuku, a druga tu preobuku završava 1970. godine. U decembru 1968. godine puk je prebaziran u Titograd, gde se i sada nalazi. Od 01. juna 1965. godine 172. lbap je u sastavu VVA sa novom namenom: borbena obuka pitomaca pilota RV i PVO. Od tada pa do danas puk je obučavao pitomce RV, provodio kurs komandira odeljenja, kurs nastavnika letenja, školovao pitomce stranih armija, a sada ima na obuci potporučnike-slušaoce 4. godine školovanja u VVA, kao i dve klase pitomaca stranih armija (Zambije i Libije). Puk je učestvovao u svim vežbama koje su zadnjih godina izvođene u jedinicama KOV, RM i RV i PVO, i veoma uspešno izvršavao svoj deo zadatka u njima. 172. lbap posebno poslednjih godina svrstava se u red najboljih jedinica RV i PVO.



Doček SSNO generala N. Ljubičića i Komandanta RV i PVO generala E. Čemalovića na a. „Titograd“



Ispraz  
172. a

Za generacijski dužnikovo bilo sve ono na tiralozeralu. završio sagled izgrađ stručni strate. prilici dom i gotov moje nespca zahvala rodolj prema borbenjeniu Biti i stavlj

30 godi

Dv  
prosl  
puka

Izvršavajući specifične i delikatne zadatke u sklopu VVA, njegov sastav postiže veoma zapažene rezultate, naročito u izvršavanju letačke obuke, kao i borbene i stručne osposobljenosti starešina i jedinica u celini. Jedinica je jedina u okviru VVA razradila stručne teme sa letačima, što je korak bliže samoobrazovanju i programiranoj nastavi. Posebno dobre rezultate puk je postigao u toku ove godine u okviru takmičenja „Tražimo najbolju jedinicu u JNA“. Iako je ocenjen sa ukupnom ocenom *odličan*, nedostajao mu je minimalan broj poena pa da osvoji naziv najboljeg u RV i PVO. Posebno visoke ocene ima iz: operativno-taktičke gotovosti, pozadinskog obezbeđenja, rukovođenja i komandovanja i iz MPS.

S obzirom na mesto i ulogu u RV i PVO, pred 172. lovačko-bombarderskim avijacijskim (školskim) pukom i nadalje stoje veoma složeni zadaci. Jer završna obuka pitomaca-letačka za jedinice RV i PVO predstavlja veoma važan činilac njihove sveukupne borbene osposobljenosti, što je najuže povezano i sa borbenom spremnosti RV i PVO u celini. Celokupni sastav jedinice i dalje mora da ulaže napore da se bori za vrhunske rezultate u obuci i vaspitanju, kako bi na najbolji način izvršavao zadatke koji se pred njega postavljaju. Tako će najbolje opravdavati poverenje koje im je ukazano, kao jedinici koja s ponosom nastavlja svetle tradicije ratnog 111. lovačkog puka, čija se 30-godišnjica formiranja upravo proslavlja. Ceo sastav puka mora imati u vidu da vaša jedinica predstavlja borbenu formaciju, koja ima sasvim određeno mesto u ratnim dejstvima, i da pored zadataka obuke pitomaca vaš rad i život mora biti usmeren u stalnom podizanju borbene gotovosti.

Ovim povodom želim svim pripadnicima 172.lbap i u buduće najbolje uspehe i rezultate!

*Komandant RV i PVO  
General-pukovnik  
Enver Čemalović* ■

### Sport u 172.lbap (abr)

Sport je bio obavezan, poželjan i nadasve omiljen tokom školovanja i kroz čitav radni vek, u skladu sa afinitetima i sposobnošću svakog pojedinca. Suvišno je i isticati činjenicu o ulozi i značaju sporta uopšte za sve strukture vojske, a naročito pilota. Bio je omiljen i poželjan u Vazduhoplovnoj gimnaziji, Vazduhoplovnoj vojnoj akademiji, a u jedinicama pored obaveznog dela, piloti i tehnički sastav održavali su ljubav prema sportu i razvijali ga prema svojim afinitetima. U 172.lbap (abr) sport je bio sastavni deo dnevnog i nedeljnog sadržaja obuke. Sport je bio neophodan iz više ra-

zloga, a osnovni je održavanje potrebne kondicije i zdravlja. Međutim, on je sazdan i razvija takodje pa se u vremenu slobodnih aktivnosti pretvarao za sportski prestiž između pojedinih grupa pilota ili pitomaca (studenata).

Svakako najpopularniji vojnički sport je bio i potom košarka, stoni tenis, a i poneki poklo disciplina, a svi zajedno igrali su ili voleli i fudbal. U 172.lbap (abr) dolazili su vrsni sportisti u Vazduhoplovnoj vojnoj gimnaziji (VVG) u Mostaru, VVA Zadar, i VTŠC Rajlova imali sve uslove za bavljenje i usavršavanje grupnim sportovima. Nije bio redak slučaj da su skauti vrbovali mlade gimnazijalce u Mostaru za školovanje i profesionalno se bave nekim od sportova.

Takav slučaj je bio sa učenikom 4. klase (puka ala Radoljuba Masića), koji je vrbovan od strane iz Kraljeva i mostarske „Lokomotive“, da



Na zimskoj rekreaciji



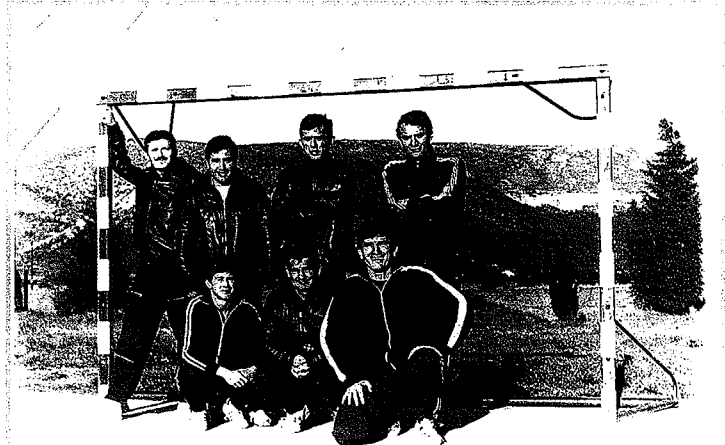


*Ekipa NL i slušalaca uoči susreta*

naziju i posveti se košarci za koju je bio posebno nadaren. Bilo je još ovakvih primera što i nije čudno, jer su u VVG primani izabrani mladići sa natprosečnim psihofizičkim sposobnostima i dobrim predispozicijama, ili čak talentom za skoro sve vrste sportova. Talentovani ili već afirmisani mladi sportisti popunjavali su sve jedinice RV i PVO, pa je i 172.lbap (abr) uvek imao reprezentativne ekipe u skoro svim grupnim sportovima. Rivalstvo u sportovima pokazivano je na sportskim takmičenjima u samoj jedinici, onda na nivou aerodroma, a potom na korpusnom, vidovskom i armijskom sportskom takmičenju. Osnovu reprezentacije aerodroma „Golubovci” i korpusa RV i PVO uvek su činili pripadnici 172.lbap. Na nivou aerodroma „Golubovci” puk je bio sportski superioran u odnosu na 423.vb u skoro svim sportovima, što je i logično, jer je svake godine popunjavan mladim oficirima i podoficirima. Među takvima je uvek bilo vrsnih sportista.



*Komandir 239.lbae D. Tomić drži osvojeni pehar u sportskom takmičenju*

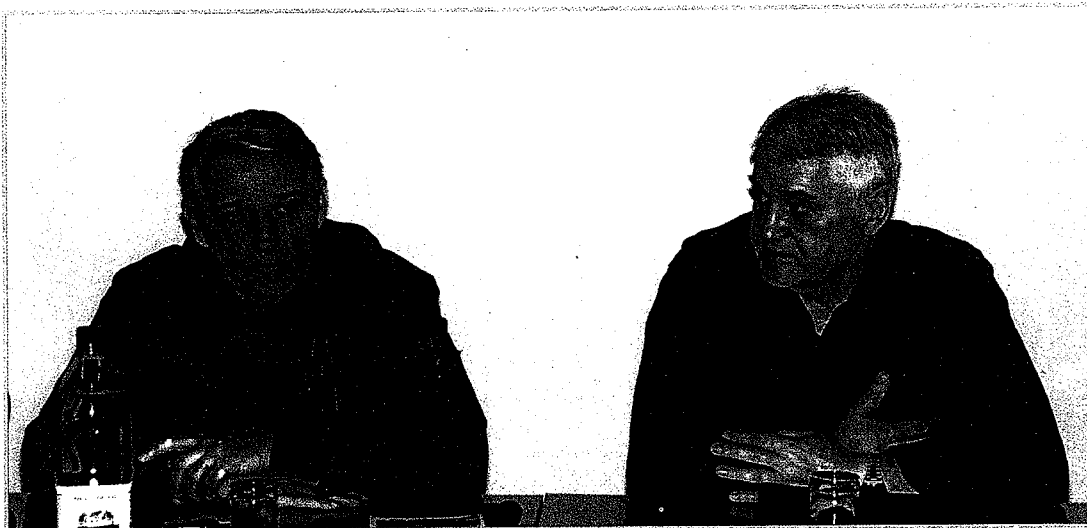


*Oni su voleli fudbal: Aleksić, Ivanov, Samac, Vidmar, Stojadinović, Stakić i Begić*

Posebno sportsko mesto zauzima rivalstvo u malom fudbalu među pilotima avijacijskog puka. Fudbal su upražnjavale sve generacije ove jedinice, ali su tim susretima posebnu čar davali piloti iz 19. klase VVA, Miloje Pavlović (Mali Mika) i Radisav Moric (Moca). Susreti u kojima su njih dvojica igrali bili su poseban doživljaj i za igrače i za publiku. Naime, Moca je bio poznat kao pacionirani ljubitelj malog fudbala, šeretskih komentara u toku i posle utakmice, a neretko i uloge *glavnog sudije*, kada rezultat nije bio po njegovom ukusu i očekivanju. Svoju ekipu je formirao od pilota 242.lbae(š) i sa njom je dobijao skoro sve susrete protiv ostalih ekipa na aerodromu „Golubovci”. Okosnicu ekipe sačinjavali su: kapetani-piloti Miloje Pavlović (Mali Mika) i Radisav Moric (Moca), i poručnici-piloti Radoljub Masić (Steva), Dragomir Bogdanović (Stipe), Mile Filipović (File), Miodrag Filipović (Firga), Miodrag Dautović (Daut), strastveni i vrsni fudbalski znalci. Kao ekipa je duže vreme posto-



*V. Marjanović uručuje loptu istaknutom sportisti poredničke ekipe Milenkoviću*



*M. Pavlović i M.  
Vuksanović na skupu 2009.*

jala na aerodromu, nazivali su se „Starosedeoci”, i bili su na okupu do 1977. godine, kada je zbog premeštaja i školovanja ekipa izmenila većinu sastava.

Krajem 1974. godine na a. „Golubovci” je došla 24. klasa VVA, kao prva generacija oficira-pilota u statusu slušalaca, koja je realizovala jednogodišnji program borbene obuke pilota. Pored letačke obuke glavna sporedna stvar bili su međusobni fudbalski susreti između ekipe „Starosedelaca” i novodošlih potporučnika-pilota, a isto se nastavilo i sa sledećom generacijom. Da bi se susretima dao dodatni značaj, igralo se najčešće u pršutu i piće za sve učesnike. Međusobni susreti su zbog ekskluzivnosti i popratnih Mocinih komentara, bili poslastica za brojne gledaoce. Ekipa „Starosedelaca” je nastavila svoj pobednički niz i sa mladim potporučnicima, pa su pored plaćanja zaslužnih kazni u kafani „Lipa” u Golubovcima, mladići bili u obavezi da se Moci obraćaju sa „gospodine majstore”. Sledeće 1975. godine u puk je došla na borbenu obuku 25. klasa oficira-pilota, koja je imala kvalitetne ekipe u odbojci i malom fudbalu. Prethodna praksa međusobnih fudbalskih susreta „Starosedelaca” i novih generacija je nastavljena. Fudbalsku ekipu 25. klase sačinjavali su potporučnici: Tovilović, Atanacković, Hranjec, Marjanović, Petrović (Ciga), Banović, Mendaš, Sabo, Bako i dr, koja je već imala uspešno takmičarsko iskustvo u Zadru i Istri. Usledili su fudbalski dueli 25. klase VVA i „Starosedelaca”, koji su obilovali majstorijama i jednih i drugih, i privlačili uvek veliki broj gledalaca. Nakon početnih ispitujućih susreta na predlog Moce počeli su susreti u kojima je poraženi plaćao pršutu i piće za sve učesnike, što je naravno prihvaćeno. U susretima koji su sledili više uspeha je imala ekipa 25. klase, što je posebno Moca teško prihvaćao, a naročito komentare sa strane. Kako je poraze teško podnosio, Moca je posle sva-

kog susreta insistirao na novoj utakmici kad god bi bilo slobodnog vremena, samo da bi ostvario pobeđu. Kada je pobeđivao, neprekidno je radosno komentarisao detalje utakmice, posebno one u kojima je sam izveo uspešne poteze. Ti komentari bili su neprekidni, šaljivi i šarmantni, i odražavali su pozitivnu atmosferu u eskadrilima i pored napornog rada.

Zanimljiv je slučaj koji se dogodio u jesen 1976. godine. Posle pobeđe 25. klase svi zajedno su otišli na ručak u restoran „Lipa” u Golubovcima, gde su uz vesele i usmerene komentare mlađi „naplaćivali” po ko zna koji put pobeđu. Nisu ni stariji ostajali dužni u komentarisanju prethodnih događaja, ali se ipak nisu baš lako mirili sa rezultatima. Ne mogavši da istrpi peckanja, Moca je usred ručka prokomentarisao: „Ovu ste utakmicu slučajno dobili, hajde da odemo ponovo da odigramo. Razbićemo vas sigurno.” Izazov je prihvaćen. Sa šefom restorana smo rešili da stolove ne dira, jer ćemo se ponovo vratiti, i ko izgubi platiće sve. Svi prisutni su se vratili na aerodrom i ponovo je odigrana utakmica. Rezultat



*242. lbae, ekipni pobednik sportskog takmičenja na nivou aerodroma, priznanje u rukama Z. Slavuljice*



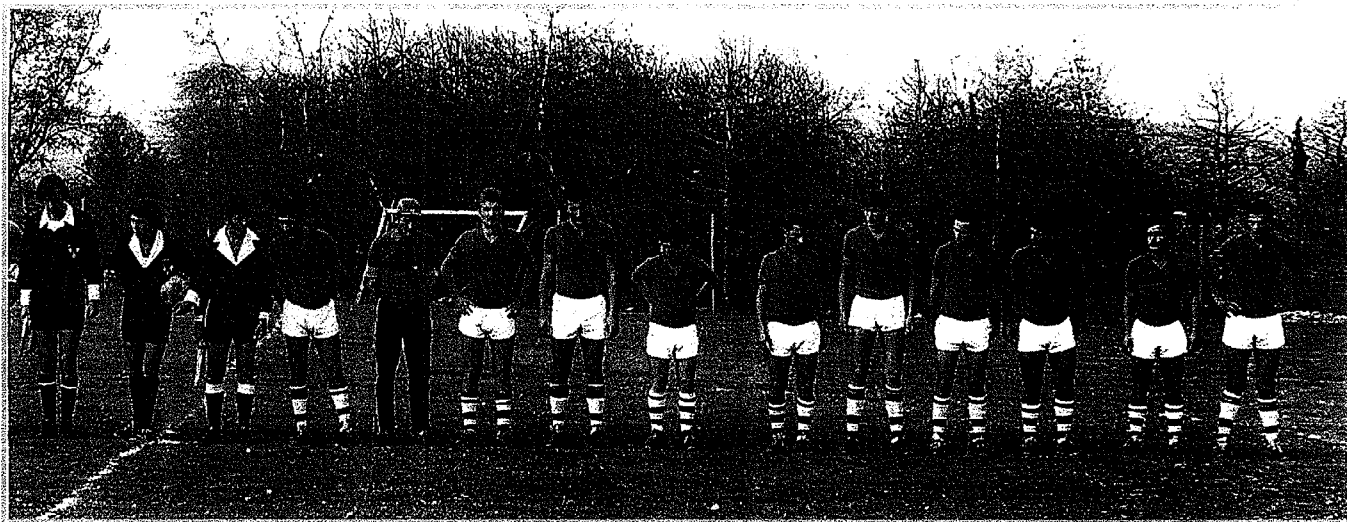
*Fudbalski klub „Viktor Bubanj” 1975. na a. „Golubovci”.  
Stoje s desna: ppor. Andrija Dujić, kap. Miloje Pavlović,  
četiri podoficira, trener i tehnički rukovodilac; čuče s leva:  
Radusinović „Zeljo”, ppor Dragan Petrović „Ciga”, dva  
podoficira, ppor Vladan Marjanović i vojnik*

je opet bio u korist mladih, pa su se svi vratili u restoran, gde je nastavljena „egzekucija” pršute i pića uz pripadajuće komentare na račun Mocine ekipe. Prošlo je dosta vremena dok su Moca i Mika konačno priznali da je ekipa 25. klase jedina koju nisu mogli da „deru” kao ostale, ali da će nastaviti sa novim susretima.

Godnu dana ranije, na nivou aerodroma osnovano je sportsko društvo „Viktor Bubanj” sa više sportskih ekipa. Inače, general Viktor Bubanj je bio komandant RV i PVO i načelnik GŠ JNA, a preminuo je na sportskom terenu. Najaktivniji u sportskom društvu je bio fudbalski klub (veliki fudbal), u kojem su igrali i pripadnici 172.lbap: Miloje Pavlović – Mika, Milan Pjevač, Vla-

dan Marjanović, Čarapan (podoficir iz 242.lbae), Andrija Dujić, Dragan Petrović – Ciga, i još pet podoficira iz eskadrila i PARC. Iz 423.vb bio je trener i golman Radosavović – Zeljo, civilno lice na dužnosti u link-sali, rodom iz Kržanje. Klub se takmičio u crnogorskoj zoni i imao je solidne uspehe. Zbog velikog angažovanja pilota u letačkoj obuci, rezultati kluba bivali su sve skromniji, pa je tokom 1977. godine praktično prestalo njegovo angažovanje u zonskom takmičenju. Tokom osamdesetih godina u puku je službovao stariji vodnik Josip Štefanić, fudbaler raskošnog talenta, koji je uz redovne dužnosti na poslu uspevao da postane standardni prvotimac u napadu, nekoliko sezona u prvoligaškoj ekipi titogradskog fudbalskog kluba „Budućnost”. Kao posebnu zanimljivost vezanu za ovog fudbalera, treba istaći da je nakon postizanja odlučujućeg gola protiv beogradskog „Partizana”, već sutradan došla pisana odluka generala Nikole Lekića, da se zabranjuje dalje aktivno bavljenje fudbalom svim vojnim licima. Slučajnost ili ne, uglavnom general Lekić je bio član uprave FK „Partizan” iz Beograda.

Pored fudbala odbojka je bila najzastupljeniji sport svih generacija pilota i tehničara. Objedinjavanjem odbojkaša sa iskustvom iz 24. i 25. klase pilota VVA i tehničara puka stvorena je pukovska ekipa, koja na aerodromu nije imala dostojnog protivnika. Ovaj sport u to vreme u Titogradu bio je u potpunosti zamro, jer su pored aerodromske ekipe postojale neformalne ekipa MUP i fakulteta. Počeli su međusobni susreti ove tri ekipe, koje su najavljuvale afirmaciju ovog sporta u Titogradu. Tada je u Crnoj Gori postojalo samo pet odbojkaških klubova: „Brskovo” iz Mojkovca, „Avala” iz Budve, „Mornar” iz Bara i „Lovćen” sa Cetinja, ali nije bilo organizovanog takmičenja. Inteziviranje saradnje naše aerodromske odbojkaške ekipe i ekipa MUP i fakulteta iz Tito-



*Fudbaleri „Viktora Bubnja” 1975. g. pred početak utakmice na a. „Golubovci”*

grada pokrenula je inicijativu da se formira jedan odbojkaški klub, koji bi se takmičio u crnogorskoj ligi. Ta ideja je realizovana 1977. godine, kada je od igrača ove tri ekipe formiran odbojkaški klub „Budućnost”, koja se naredne godine počela takmičiti u crnogorskoj ligi. Ekipu je po osnivanju godinu dana vodio profesor Kažić, a naredne 1979. godine ekipu je trenirao i u njoj igrao poručnik-pilot Vladan Marjanović. Te 1979. godine ekipa je osvojila prvo mesto u crnogorskoj ligi i plasirala se u 2. ligu jug (Crna Gora, Kosovo i Metohija i Makedonija), gde je uspešno nastupala naredne tri sezone sa plasmanom u samom vrhu. Od 1980. godine ekipa je bila jača za bivšeg vojnika Majkić Marjana, a narednih godina i za braću Drobniak (Dragana i Milana) iz Mojkovca.

Rezultati su bili sve zapaženiji, pa su 1982. godine ekipu pojačala dva prvligaška igrača iz OK Partizan iz Beograda, Veljović i Barović, i Slavko Bojić iz Nikšića. Sa ovom ekipom OK „Budućnost” se plasirala na viši nivo takmičenja (2. ligu Istok): Srbija, Makedonija i Crna Gora, kroz koju se ekipa „prošetala” i plasirala u Prvu B ligu istok. U tom rangu takmičenja ekipa je u prvoj sezoni osvojila ubedljivo prvo mesto, koje je obezbeđivalo ulazak u prvu saveznu ligu SFRJ. Zbog nedostatka finansijskih sredstava, OK „Budućnost” je prepustila drugoplasiranoj ekipi mesto u prvoj ligi. Nakon te sezone u klubu su izvršene značajnije smene generacija, koje su kasnije ekipu „Budućnosti” dovele do visokorangirane ekipe u SFRJ i SRJ. Vazduhoplovci su se zbog specifičnih radnih obaveza do 1983. godine povukli iz aktivnog učešća u OK „Budućnost”, ali ostaju zabeleženi u sportskoj istoriji kao jedan od osnivača, aktivnih igrača i trenera tog renomiranog kluba.

*Vladan Marjanović* ■



*Odbojkaška ekipa 172.lbap 1975. g.: ppor. Milan Odak, vod. Milorad Dujković, ppor. Bruno Bastijanić, kap. Slobodan Gogić, ppor. Drago Milićević, ppor. Vladan Marjanović i ppor. Mladen Čvrljak*



*OK „Budućnost”, 1979. g. Stoje, s leva: Branko Kljajić, Momir Čupić, Dragan Milić, Srđan Popović, Momčilo Čupić, Željko Brajković, vod. Miloš Marković, trener por. Vladan Marjanović; čuče, s leva: Igor Kolaković, Veselin Vuković, Davor Prelević, Draško Ražnatović, Goran Bakić, Dragan Šoć, por. Zoran Slavuljica, Vlahović i Krsto Radusinović*



*Ekipa u malom fudbalu pitomaca-pilota Zambije i NL. Stoje: Maček, Melentijević, Masić, Miodrag Filipović; čuče: R. Moric i M. Pavlović*

### General Momčilo Nikić ponovo u plavom stroju

Momčilo Nikić, ili kako su ga zvali Momo, bio je markantna ličnost 172.lbap. U puku je ponikao kao pilot, i u njemu se razvijao i svojim radom doprineo njegovom uspešnom razvoju. U njemu je prošao sve dužnosti od pilota, komandira avijacijskog odeljenja, komandira eskadrile i komandanta puka. Kao vrstan pilot leteo je na avionima ME-109 „Meseršmit“, F-47D „Tanderbolt“, i mlaznim avionima F-84G „Tanderdžet“ i T-33A. Bio je tamo gde je najteže, u kriznim situacijama ili pak uz zahtev da se unapredi obuka i sama jedinica. Tako je bio godinu dana na dužnosti komandanta susednog 83. puka. U 172. puk je došao pravo iz škole, a iz njega otišao posle dužnosti komandanta u svojoj 33. godini života. Nakon dužnosti komandanta 172.lbap prelazi u VVA, gde je obavljao razne dužnosti zaključno sa dužnošću načelnika VVA u Zadru. Daljnji razvoj odvodi ga u komandu RV i PVO u Zemunu, na funkciju glavnog inspektora za letačke poslove i Načelnika odeljenja avijacije komande RV i PVO. Bez obzira na kojim se dužnostima nalazio i koji čin je imao, Momo je uvek bio pilot, pa onda sve ostalo. Neke svoje karakterne osobine Moma nije menjao tokom celog života. Bio je vesele prirode, voleo je društvo i uglavnom se družio sa vazduhoplovcima, pilotima i tehničarima. U njihovom društvu Moma se osećao najprijatnije. Jedna od Mominih osobina bila je i da je bio ljubitelj dobre kapljice. Znao je on svoju meru u piću, i tu granicu je retko prelazio. Jednom prilikom u raspoloženom društvu, u kafani u Zadru 1975. godine, kada je bila reč o nekim slabostima u društvu, Moma je izneo neke insinucije, koje je jedan od prisutnih ocenio kao neprimerene, uz komentar da se u slučaju potrebe on ne bi borio za ovo društvo. U istom tonu ovaj komentar prenet je i pretpostavljenim organima. Nastala su saslušanja i rasprave.

Zaključak je bio taj, da ako se Moma kao general ne bi borio za ovo društvo, za kakvo bi se društvo on to borio. Posle brojnih rasprava Moma je isključen iz Saveza komunista Jugoslavije (SKJ) i preveden u penziju sredinom 1975. godine. Posle penzionisanja Moma je nastavio da živi u Zadru. Bio je isključen iz života JNA, nije bio pozivan na proslavu na kojima je bilo uobičajeno prisustvo penzionisanih starešina. Bio je potpuno izolovan.

Krajem 1983. godine prekomandovan sam iz Niša u Zadar, i postavljen za načelnika VVA. Prilikom prijema dužnosti i obilaska istorijske spomen sobe VVA, uočio sam prazno mesto na panou na kome su bile fotografije dosadašnjih načelnika VVA. Na pitanje zašto je to mesto prazno, odgovoreno mi je da je tu bila fotografija Mome Nikića, pa pošto je on smenjen sa dužnosti i penzionisan,

ista je uklonjena. Naredio sam da se fotografija vrati na svoje mesto, jer je Moma deo istorije a to je istorijska soba. Istog dana to je i učinjeno. Nekako, upravo u to vreme bile su organizovane pripreme za proslavu jubilarne 40-godišnjice formiranja VVA, a to je 20. januara 1984. godine. Zbog određenih razloga ova proslava je dignuta na visok nivo, i na proslavu su pozvane brojne zvanice armijskog i društvenog života. Među zvanicama bilo



General Momčilo Nikić

je predviđeno da se pozovu i svi načelnici VVA, kako iz aktivne službe tako i oni koji su u penziji. Razmišljao sam kakav postupak primeniti prema Momčilu Nikiću, koji je bio načelnik VVA i živeo je u Zadru, gde je i sedište VVA i gde se održavala proslava. Konsultovao sam se sa nadležnim starešinama u komandi RV i PVO, generalštabu i SSNO. Niko mi nije dao jasan odgovor i sve se svodilo na to da ja donesem odluku, ali i da snosim posledice za istu. Sa Momom sam se poznavao dugo godina, a često smo se družili i uvek smo bili u dobrim odnosima. Jednog dana nazvao sam ga telefonom i posle kurtoaznih pozdrava zakazao sam mu sastanak u domu JNA. U zakazano vreme našli smo se u posebnoj prostoriji, i nakon srdačnog pozdrava počeli razgovor. Moma mi je rekao da je čuo da sam došao za načelnika VVA, i da mu je drago i sl. Tokom razgovora načeo sam temu proslave dana VVA, čiji je on bio načelnik, i da bi bio red da i on prisustvuje ovoj proslavi. Momo mi je odgovorio da bi mu bilo drago, ali da to ne zavisi od njega, jer su ga izolovali od bilo kakvih kontakata sa VVA i vojskom uopšte. Predložio sam Momi da se takva situacija treba promeniti, da bi on trebalo da zauzme ono mesto koje mu pripada kao penzionisanom generalu i načelniku VVA, i da ja nisam nadležan da se bavim problemima odnosa između Mome i pretpostavljene komande iz prošlosti, niti to želim. Predložio sam mu da preko toga pređemo, a da on ponovo uđe u sastav RV i PVO, tamo gde mu je mesto kao penzionisanom generalu. Moma mi je rekao da mu je drago da razgovaramo po ovom pitanju, i da je on odavno priželjkivao ovakav razgovor sa nekim, da mu teško pada izolacija iz vazduhoplovne sredine, da ako je i pogrešio to je izrekao u priči i sl. Posle dužeg razgovora rekao sam mu da će biti pozvan na proslavu kao i svi drugi načelnici VVA, ali da mi obeća da pri susretu sa starim penzionerima ne otvara temu odnosa prema njemu od pre osam godina, tim više što će tu biti prisutni

ljudi koji su direktno učestvovali u donošenju mera prema njemu. Ovo je svečanost i tako treba i da se završi. Moma mi je dao reč da će tako i postupati. Posle toga lično sam mu uručio pozivnicu sa njegovim imenom. Proslava dana VVA je trajala dva dana. Moma je bio prisutan na svim delovima proslave, kao i svi bivši pripadnici VVA. Bio je korektan i kontaktirao je sa svim prisutnima. Zadovoljstvo mu se očitavalo na licu pri susretu sa starim drugovima. Završni deo proslave bio je na kraju drugog dana, kada se održalo drugarsko veče u hotelu „Borik”. Moma se pojavio sa suprugom Marijom posebno raspoložen. Neumorno je išao od stola do stola i pozdravljao se sa starim penzionerima. Od tada je Moma bio redovan gost pri sva-koj svečanosti jedinica RV i PVO u kojima je službovao. Moma je ponovo ušao u stroj vazduhoplovaca, gde mu je uvek i bilo mesto i u kome je ostao do kraja svog života. Posle više godina, 1990. godine nalazio sam se na dužnosti dežurnog u Generalštabu oružanih snaga. Javljeno je da je Moma Nikić dobio oboljenje „proširenje srčane aorte” ili tzv. aneurizmu, i da je neophodna hitna operacija na VMA uz neophodan transport vazdušnim putem. Obezbeđen mu je prevoz avionom iz Zadra u Beograd u kasnim večernjim satima. Na VMA je obezbeđena ekipa, koja ga je odmah po dolasku uspešno operisala. Moma se brzo oporavio od operacije i proživio je još šestnaest godina života. Umro je u Zadru, 15. oktobra 2006. godine, gde je i sahranjen.

Pisati istoriju 172. lovačko bombarderskog avijacijskog puka, a ne reći i ovo o njemu, bila bi manjkavost istorije ove slavne avijacijske jedinice.

Zvonko Jurjević ■

### „Najbolji ples”

Kao i uvek, uporan je Đuro Stupar. Ne odusataje dok ne napiše ovaj tekst! Posla kao nigde, letenja kao nigde, sporta kao nigde, ali i druženja i zabave, čini mi se da nigde nije bilo kao u 172. puku. Takmičenje u svemu i svačemu, što i priliči mladosti i dobrom drugarstvu. Rivalstvo se napravi po raznim osnovama: mršavi – debeli, plavi – crni (smeđi su mogli birati stranu), stari – mladi (oni od 26 godina su mogli birati stranu), i ko zna kakvih još kriterija nije bilo. Poseban merak je bio 242. protiv 239. eskadrile u svemu i svačemu. *Stari* su godinama u sportu neprikosnoveni. Miloje Pavlović sa svojih 28 godina, sa svojom ekipom u fudbalu, *mladima* nije dao disati. Ali, dođe 25. klasa VVA na borbenu letачku obuku.

Juli 1976. godine, letimo vučenu metu, temperatura došla do 40°C. Posle 5–6 letova po nastavniku letenja,

zakazan je duel *starih* protiv *mladih*. Betonsko igralište, u 4 popodne, poluvreme 45 minuta, igra se u pršut i crno vino. Petak je, ima se vremena za sve. Borba je na „život i smrt”. Sudija odsvira kraj, *stari* su naučili fudbalsku lekciju sa jedan gol razlike! *Mladi* s razlogom likuju. Na „Marezi” pršute i vina u izobilju, navijači se služe, i bodre i jedne i druge. *Stari* traže krivca za poraz. Zaključak pade: ono je bilo slučajno, a kada bi sad odigrali 2 x 30 minuta, „odrali” bi vas, samouvereni su *stari*. „Idemo, ali opet u pršut i vino”, zaključe *mladi*. I tako i bi! Opet svi na aerodrom, pod reflektorima opet borba na „život i smrt” i opet *stari* naučiše lekciju! Iako su moji klasići igrali za *stare*, ja sam vrlo bučno navijao za *mlade*. Red je, bio sam im komandir odeljenja.

U puku je bilo 27 klasića iz 21. klase VVA. Izobilje je letenja, tog čarobnog posla zbog čega smo tu. Klasići se žene, rađaju se deca, stalno se neko useljava u stan, živi se punim životom. Ali nije sve baš bez ikakve brige. Slavko Ovčarićak, Fadil Rizvan i ja smo već proglašeni muškim usedelicama. Naše burno momkovanje komandirima zadaje brigu, načelnik štaba puka major Đuro Stupar pri susretu sa nama odmah ima pitanje: „Koliko si noćas spavao?”. Zbog nespavanja uvek može da *padne* zabrana letenja. Tek nam je po 26 godina, a već smo proglašeni usedelicama.

Godina 1975, 25. je decembar, dan je puka. Kao i uvek, u domu JNA je drugarsko veče, a preko veze se traži ulaznica više. Prvi put pred tolikim skupom pojavljujem se sa svojom devojkom, Vesnom. Miloje (Mika) Pavlović, Komandant 242. eskadrile, prilazi našem stolu i obraćajući se Vesni kaže: „Dobrodošla u 242. eskadrilu!” Zabava i veselje traju i otpočinje izbor za najbolji ples parova. Izbor se ne vrši ocenom žirija, nego izvlačenjem brojeva. Sumnjivo, zar ne? Na kraju ostadosmo Vesna i ja, ona na dar dobi tortu, i redom padoše čestitke, kao da smo stali pred matičara. I dan danas sam ubeđen da je sve to bila nameštaljka pilota puka i muzičara, kako bi u puku bila bar jedna muška usedelica manje. Tako i bi. Slavko i Fadil odoše u prekomandu, a naredne godine ja stvarno stadoh pred matičara, zajedno sa Vesnom. I dan danas prema Miloju Miki Pavloviću ona ima posebno poštovanje. Verovatno zbog one dobrodošlice u 242. eskadrilu.

Blagoje Grahovac ■

### Aerodrom „Zadar” – velika škola pilota

Neposredno posle formiranja na aerodromu „Cerk-lje”, 05. decembra 1949. godine, 172.vlp je predisllociran 16. novembra 1950. godine na aerodrom „Zemunik” kod



*B. Grahovac i Vesna Perović za vreme drugarske večeri 25. 12. 1975. g. u Domu JNA u Titogradu...i 20 godina kasnije, bračni par Grahovac.*

Zadra, koji postaje matični aerodrom ove jedinice narednih 18 godina, taman do vremena punoletstva i njegovoga najvećeg uspona. Sa aviona „Meseršmit“, dobijenih ratnom reparacijom, krajem 1952. godine prelazi na moćne klipne avione „Tanderbolt“, da bi među prvim jedinicama JRV 1954. godine bio prenaoružan mlaznim avionima F-84G i T-33 američke proizvodnje. Na povoljnoj primorskoj lokaciji i nošen entuzijazmom mladosti, ubrzanom obukom postaje jedna od najosposobljenijih jedinica Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva (JRV). Na aerodromu „Zadar“ doživeo je „zvezdane trenutke“ mladosti, borbene i letačke osposobljenosti i svoju punu afirmaciju. Istovremeno, sastav jedinice delio je sve trenutke razvoja grada Zadra, koji je izašao iz Drugog svetskog rata kao grad koji je najviše stradao od bombardovanja. Grad Zadar je zahvaljujući 172.lbap, a kasnije i Vazduhoplovnoj vojnoj akademiji (VVA) u čijem sastavu je puk bio, pored svoje povoljne lokacije i bogate kulturne baštine, postao „kolevka“ pilota, poznat i afirmisan u svetu. U periodu do 1991. godine VVA u Zadru obilazile su brojne strane vojne i državne delegacije. Prilikom upoznavanja istih sa strukturom i radom VVA, one su redovno upoznavane i sa gradom Zadrom, njegovim razvojem, privrednim i turističkim napredkom i perspektivama razvoja grada.

U teornom centru VVA predavali su brojni prosvetni radnici iz Zadra, bilo kao stalni ili honorarni predavači. U tom periodu grad Zadar je, kao radna i životna baza VVA, dobio brojna priznanja, ne samo od jugoslovenskih struktura, nego i od inostranih vojnih i civilnih delegacija. 172.lbap, kao matična i najstarija avijacijska jedinica na aerodromu „Zemunik“ i u gradu Zadru, najzaslužnija je za vazduhoplovnu afirmaciju aerodroma i grada Zadra. Predislokacijom puka iz Zadra u Titograd 20. decembra

1968. godine, u Zadru je ostala jedna, 240. eskadrila, koja je praktično preuzela ulogu i zadatak puka u podršci snaga JRM (VPO) kao specijalizovana jedinica za dejstva na otvorenom moru u svim meteo uslovima danju i noću. Bilo je to rešenje na radost i zadovoljstvo dobrog dela kadra, koji su ostali na obali mora i bez problema oko selidbe porodica. Predislokacijom glavnine puka nisu prekidane veze sa Zadrom. 172.lbap je ostao u sastavu VVA, koja je stacionirana u Zadru, čime je i dalje bio vezan za ovaj aerodrom i grad. Pored ovoga, porodice znatnog broja starešina ostale su u Zadru, a bivši pripadnici 172.puka, sada penzioneri i njihovi potomci, i danas žive u ovom gradu.

Zahvaljujući razvoju i narastanju VVA i njenom afirmacijom u svetu, povećani obim naleta zahtevao je i adekvatan razvoj infrastrukture na aerodromu i gradu Zadru. Aerodrom „Zadar“ sa dve poletno-sletne staze i razvijenom infrastrukturom i opremom, postao je najmodernije opremljeni aerodrom na jadranskoj obali, osposobljen za prihvatanje i otpremu najvećih vazduhoplova u vazdušnom transportu. Raspadom SFRJ, VVA je 1991. godine napustila aerodrom „Zadar“, ali materijalna baza je ostala nedirnutu. Sada je u funkciji potreba Vazduhoplovstva Hrvatske, i veliki je centar unutrašnjeg i međunarodnog civilnog vazdušnog saobraćaja.

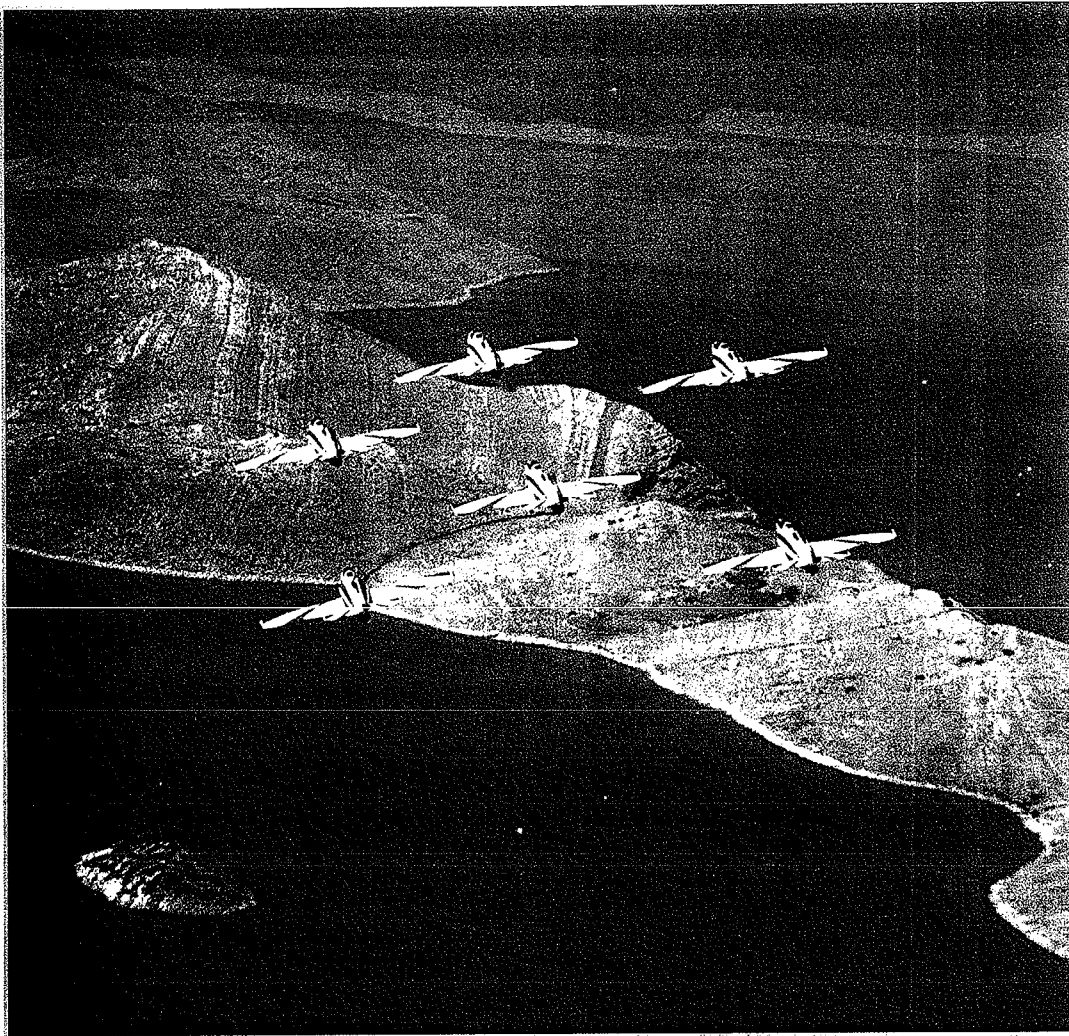
*Zvonko Jurjević ■*

#### Delegat na 11. Kongresu SKJ

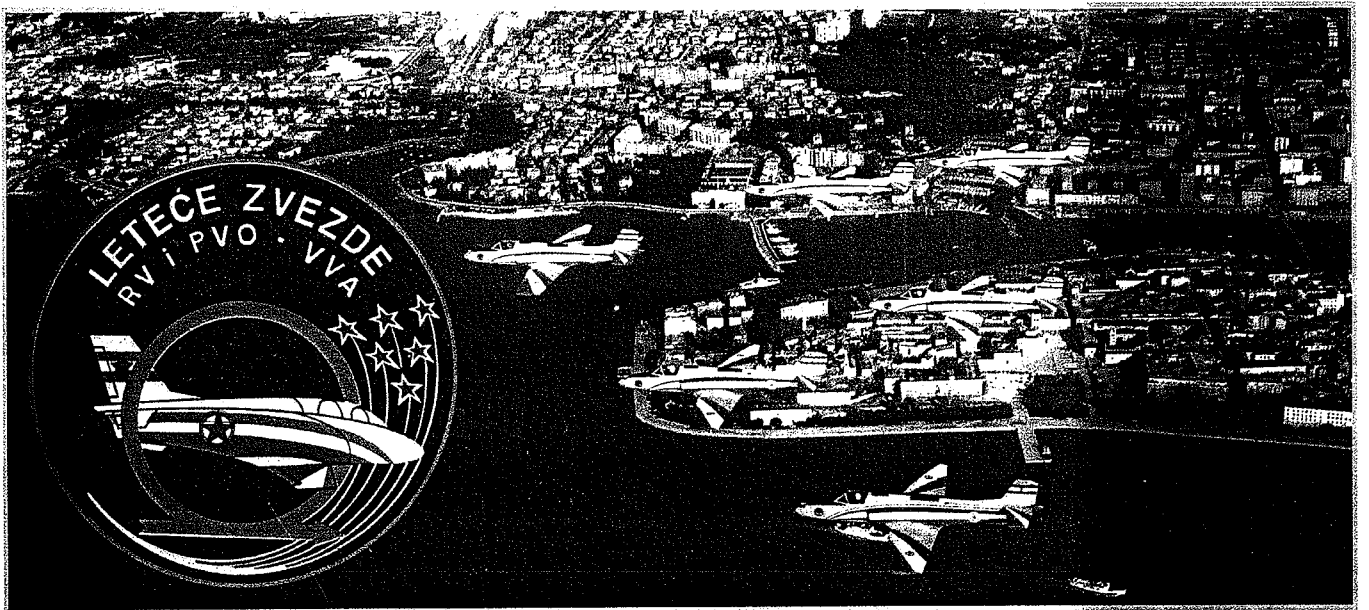
*Đ. Stupar u članku iz lista „Narodna Armija“*

#### Od pilota i komandanta 172.abr. do NGŠ vojske DZ SiCG

Ljubiša Jokić je još kao pitomac 30. klase Vazduhoplovne vojne akademije pokazao ozbiljnost, koja ga je izdvajala od drugih. Takav je bio od samog početka oficirske i pilotske službe, takav je i danas. U skladu sa tim dolazile su i dužnosti nastavnika letenja, komandira avijacijskog

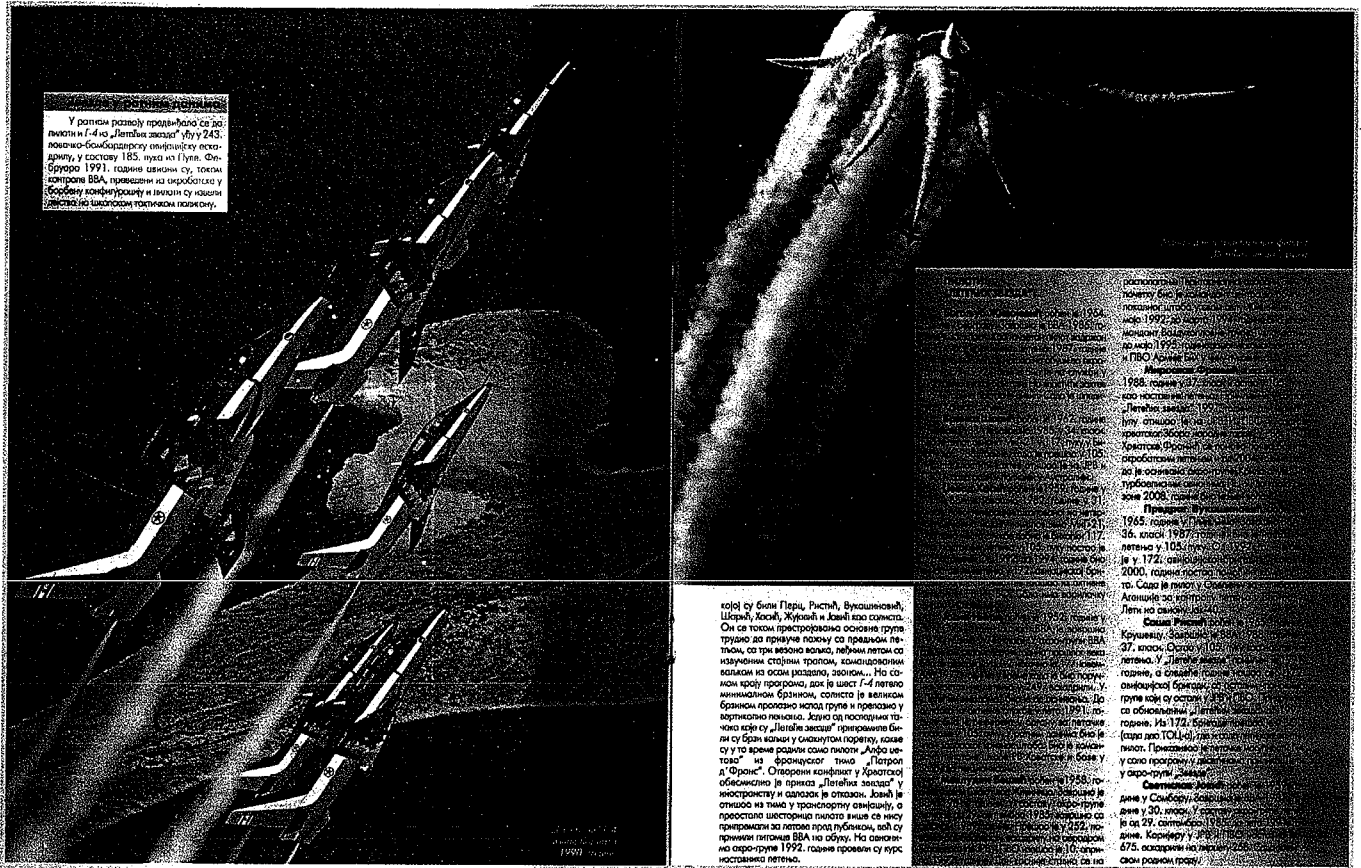


*Akro grupa „Leteće zvezde” iznad o. Kornata*



*Grad Zadar*





U ratnim rasloju predviđeno da do ploviti i F-4 na „Letelica zvezda“ (bu u 243) lovačko-bombardersku avijacijsku eskadriju, u sastavu 185. puca na 1. putu. Oni su 1991. godine otkazani su, tada su kontrolu VVA, prevezani na tirkobatske u borbenom konfigraciji i likovni su kazani letelica na visokom, dostignom plovitostu.

kojoj su bili: Pariz, Rastvi, Vuksinac, Škerić, Vračić, Željko i Karić kao glavni. On se tokom prerasloju osnovao grupa trunio da prikazuje pokazu sa pravilno letelica, sa tri visoko kola, najbini letaci sa izuzetnim stajanjem, komandiranim volalom na osam razlaza, avionom... Na samom kraju prerasloju, dok je i šest F-4 letelica minimalnom brzinom, solista je velikom brzinom prolasio ispod grupe i prelasio u vertikalno letelica. Jedno od poslednjih letelica koje su „Letelica zvezda“ prikazivale bili su bran valovi u silaznom porijeku, koje su u to vreme radili samo piloti „Lada cetara“ na brojevcima: tina „Lapori d'Oran“. Otkorenim konflikt u Hrvatskoj obsejnila je priroda „Letelica zvezda“ u inostranstvu i odasle je otkazan. Završio je stajao na tina u transportnoj avijaciji, a preostala šestorica pilota vjice se imnu prikazali za letelica pred publikom, koji su prikazali letelica VVA na obuku. Na samom kraju 1992. godine proveli su kurs ispravno letelica.

1988. godine...  
1992. godine...  
1993. godine...  
1994. godine...  
1995. godine...  
1996. godine...  
1997. godine...  
1998. godine...  
1999. godine...  
2000. godine...  
2001. godine...  
2002. godine...  
2003. godine...  
2004. godine...  
2005. godine...  
2006. godine...  
2007. godine...  
2008. godine...  
2009. godine...  
2010. godine...  
2011. godine...  
2012. godine...  
2013. godine...  
2014. godine...  
2015. godine...  
2016. godine...  
2017. godine...  
2018. godine...  
2019. godine...  
2020. godine...  
2021. godine...  
2022. godine...  
2023. godine...  
2024. godine...

odeljenja, komandanta avijacijske eskadrije, Komandanta 172. avijacijske brigade i Komandanta 423. vazduhoplovne

# DELEGATI VVA ZA XI KONGRES SKJ



## priznanje jedinici i komandantu

Delegati Konferencije organizacije SK u Vazduhoplovnoj vojnoj akademiji izabrali su jednoglasno kao jednog od svojih delegata za XI kongres SKJ druga Djuru Stupar. Drug Stupar je više godina obavljao veoma odgovorne dužnosti u jedinici koja se godinama nalazi na samom vrhu u Vazduhoplovnoj vojnoj akademiji i spada medju najbolje letačke jedinice RV i PVO. U takmičenju "Birajmo najbolju jedinicu" 1975. godine, dobila je prelaznu zastavu i pehar komandanta RV i PVO kao najbolja letačka jedinica RV i PVO. Sada drug Stupar komanduje tom jedinicom.

Izbor za delegata za XI kongres SKJ drug Stupar je primio sa velikom radošću i kao znak priznanja ne samo njemu, već pre svega sastavu njegove jedinice koja je svojim radom, maksimalnim zalaganjem i sa velikom odgovornošću u izvršavanju zadataka ostvarila vrhunske rezultate u jačanju borbene gotovosti, školovanju letačkog kadra RV i PVO i ostvarila visok stepen idejno-političkog jedinstva. Nastojaćemo, ističe drug Stupar, da ovo visoko poverenje koje nam je ukazano mojim izborom za delegata XI kongresa SKJ, u potpunosti i opravdamo. To je, ujedno, i obaveza komunista - celokupnog sastava jedinice.

baze, a zatim visoke dužnosti u vojnim komandama i državnim institucijama. U međuvremenu je

bio i načelnik aerodromske kontrole letenja na aerodromu „Podgorica”. Prvi generalski položaj je dobio na dužnosti šefa kabineta predsednika Državne Zajednice Srbija i Crna Gora, gde je ujedno bio i sekretar Vrhovnog saveta odbrane. Nakon te dužnosti postavljen je za pomoćnika ministra odbrane za ljudske resurse, a zatim na dužnost Načelnika GŠ Vojske Srbije i Crne Gore.



Kada je 03. juna 2006. godine zajednica Srbije i Crne Gore i zvanično prestala da postoji, general Ljubiša Jokić je kao pripadnik crnogorskog naroda, uz himnu „Hej Sloveni” sa zvaničnog jarbola spustio državnu zastavu Srbije i Crne Gore, a uz himnu „Bože pravde”, podigao je zastavu Srbije, pozdravio je i odmah napisao zahtev za razrešenje od dužnosti Načelnika GŠ Vojske SiCG. Ovim gestom je pokazao kako vojnik treba da poštuje volju građana, naroda i državnih organa. Vojna služba mu je prestala aktom o penzionisanju. Godinu dana nakon toga imenovan je za vojnog predstavnika Crne Gore pri NATO-u u Briselu. Jednako je uvažan u svim mestima gde živi, Podgorici, Beogradu i Briselu.

*Blagoje Grahovac* ■

### Nosioci zlatnog letačkog znaka

Zlatni letački znak i zvanje instruktora letenja su najviši stepen stručno-borbene osposobljenosti (SBO) pilota i predstavlja najveće pilotsko priznanje. Sticanje najviše, prve kategorije SBO pilota, bio je samo preduslov za dobijanje zlatnog letačkog znaka, do koga je stizao relativno mali broj pilota. U pitanju je bio dodatni doprinos razvoju avijacije kroz rukovodeće dužnosti u avijacijskim jedinicama i komandama.

Kategorizacija pilota je razvojni elemenat i pratilac je stručnog razvrstavanja pilota, od formiranja jedinica avijacije i organizovane letačke obuke. Predstavlja usvojeni sistem vrednosti u razvrstavanju pilota prema kategorijama SBO u skladu sa stručnim znanjima, obimom i strukturom naleta. Viša kategorija SBO je izazov kome se teži u profesionalnom

razvoju, sa jasno propisanim uslovima za svaku kategoriju SBO, te Pravilnikom o letačima i letačkoj službi.

U kategorizaciji letačkog kadra jugoslovenskog Ratnog Vazduhoplovstva, nakon Drugog svetskog rata, primenjivan je sovjetski model, sa tri kategorije pilota borbene avijacije, da bi se relativno brzo prešlo na pet kategorija SBO.

Zlatni letački znak je ustanovljen odlukom DSNO povodom 25-godišnjice RV i PVO, i dodeljen je na svečan, promotivan način 21. maja 1967. godine. Prvi znak je dodeljen tadašnjem VKOS Maršalu Josipu Brozu, zatim posmrtno Franji Kluzu i Rudi Čajevcu i Kostu Munjinu, i svim dotadašnjim komandantima Vazduhoplovstva. Zlatni letački znak tom prilikom dodeljen je desetorici pilota RV i PVO, od kojih su četvorica pilota bili pripadnici ili doskorašnji pripadnici 172.lbap. Bili su to: Kosta Mićović, Tomislav Radić, Stanko Jelačin i Anđelko Košuta.

Zlatni letački znak je u kontinuitetu dodeljivan narednih

## Vrhunsko priznanje šesnaestorici pilota

I OVE godine, za 21. maj — Dan vazduhoplovstva, naredbom general-potpukovnika Envera Čemalovića, komandanta RV i PVO šesnaest pilota razvstano je u prvi kategoriju stručno-borbene osposobljenosti „instruktora letenja”. Ovo vrhunsko priznanje i zlatni letački znak dobili su piloti potpukovnici: Ante Štrmitić, Frane Peko, Božidar Crnojević, Vid Ratić-



vić i Milorad Jakovljević; majori Milan Dabić, Milovan Ristić, Marjan Rožić i Blagoje Velimirović; kapetani I klase Čedomir Veličković, Zivan Mirčetić, Milivoje Bakić, Dušan Stipić, Đuro Stupar, Pavao Marčec i Božidar Martinović.

Zlatni letački znak i diplome instruktora letenja uručeni su 19. maja u Komandi RV i PVO. Šesnae-

storici pilota na dobijenom priznanju za izuzetne letačke kvalitete u višegodišnjoj letačkoj karijeri čestitali su komandant RV i PVO i načelnici odeljenja i Komandi.

Na fotografiji: general-potpukovnik Enver Čemalović uručuje zlatni letački znak i diplomu instruktora letenja kapetanu I klase Đuri Stuparu.

*Vrhunsko priznanje šesnaestorici pilota, maj 1973, članak iz „Kрила Armije”*

dvadeset i pet godina, jednom godišnje za dan RV i PVO, u broju oko 10–15 komada. Zbog raspada SFRJ usledio je duži prekid u izradi i dodeli, zatim je isti prilagođavan novim izazovima vremena. Prema proceni oko 10–12% pilota stalnog sastava 172.lbap(abr) je dobilo ovo najveće pilotsko priznanje. Sticano je u punoj pilotskoj zrelosti, sa oko 15 godina pilotskog staža, izuzetno se dosegalo sa 13–14 godina pilotskog staža (Grahovac, Stupar i Pavlović).

*Đuro Stupar* ■

Eskadrila odličnih pilota

Foto-reportaza



U okviru priprema za letenje, instruktori letenja razrađuju obradu letenja na simulatoru dva izvršavaju 10% - kadrovi letenja letenja piloti Društva Strojari iz avio-plovidarne.

SA INSTRUKCIJAMA PLAVE KATEGORIE I JEDINICA TRONJA JURENINA FARANKLA



U odličnoj ekipi Društva Strojari su izvršili pripremu za letenje, piloti odličnih jedinica u okviru avio-plovidarne, a kadrovi iz plave kategorije i jedinica iz plave kategorije...

ESKADRILA ODLIČNIH PILOTA

AKO JE BANGALAN i jedan od najboljih piloti u avio-plovidarni, onda je drugi. Društvo Strojari je avio-plovidarna koja se bavi izučavanjem i izvođenjem avio-plovidarne nastavnika letenja, puno rješavajućih problema, sprema se na avio-plovidarne nastavnika i izvođenja letenja.

U okviru nastavnika i avio-plovidarne, instruktori su u prvoj ruci obavljajući letenje da bi imali magu svoje znanje preneti na mlade pilote. Letenje se i danas...

u ovom u VFR i IFR avio-plovidarne iz avio-plovidarne. Na osnovu i priprema nastavnika su nastali po 30 i više letenja.

Eskadrila stalno bavi avio-plovidarne i avio-plovidarne u okviru avio-plovidarne, avio-plovidarne i avio-plovidarne u okviru avio-plovidarne.

Velika je ovde udvojni avio-plovidarne i avio-plovidarne u avio-plovidarne i avio-plovidarne, avio-plovidarne i avio-plovidarne, avio-plovidarne i avio-plovidarne.

Marko Strojari  
Svećak: M. Peršić



Tricikl motor letenje avio-plovidarne i avio-plovidarne. Viseći avio-plovidarne i avio-plovidarne, avio-plovidarne i avio-plovidarne.



Kadrovci, letenje avio-plovidarne piloti Društva Strojari i avio-plovidarne, avio-plovidarne i avio-plovidarne.



Avio-plovidarne i avio-plovidarne, avio-plovidarne i avio-plovidarne, avio-plovidarne i avio-plovidarne.

Letenje avio-plovidarne i avio-plovidarne, avio-plovidarne i avio-plovidarne, avio-plovidarne i avio-plovidarne.

### Vrsni tehničar, drug i muzičar: Zis

Čudna je to ljubav koja često preraste i u opsesiju. Ljubav pilota prema letenju je jedno, ali ljubav vazduhoplovnih inženjera i tehničara prema avionu, tom najsavremenijem ljudskom izumu, je u suštini sudbinski spoj. Jedan od tih zaljubljenika je i Dušan Bojić, Zis, Ziki, Zile, kako su mu sve tepali drugovi. Zanesenjak avionom, tom komplikovanom mašinom, ali i zanesenjak muzikom, klarinetom, druženjem, i svim onim što je ljudsko i najtoplije. Ako kojim slučajem, i u najtežoj vojnoj vežbi pod uzbunom, klarinet nije mogao stati u borbeni ranac, Zis ne bi zaboravio da pisak od klarineta, kako on kaže, „uturi” u čarapu. On se jednostavno igra i avionom i klarinetom. Potomak šabačkih solunskih boraca, od jednih je nasleđio dar za tehniku, a od drugih dar za muziku. Jedan je od onih koji je sa pukom u decembru 1968. godine prebaziro iz Zadra na aerodrom „Titograd”. Omiljen lik u vojsci, omiljen izvan vojske. Svi ga zovu „naš Zis”. Kao uvaženi muzičar obišao je sve kontinente osim Australije. Ni rigidni vojni propisi za njega nisu bili granica. Kada Zis treba da sa ekipom muzičara ide u inostranstvo, na noge se dignu i komandiri i komandanti i personalci i bezbednjaci. Neko „za”, neko „protiv”, digne se gužva i frka. Ali Zis ode. Kažu: „Bog ga za sve rodio”, pa se više ni partija ni Armija nije njime bavila.

Sposobnost njegova i njegovih drugova je menjala operativne norme o upotrebi aviona. Jednostavno, oni su bili brži od projektovanih normi za avion. Znali su, on i njegovi drugovi, samoinicijativno ostati nakon radnog vremena i uhvatiti se u koštac sa, reklo bi se, nemogućim problemom. Na zadovoljstvo komandira i komandanata avion bi ujutru bio ispravan i spreman za let. Norma, koju je sa

drugovima postavio, da za trinaest minuta skine motor na avionu G-4, je fascinantna i za konstruktore tog aviona.

U oktobru 1987. godine iz najviše komande dođe grupa bezbednjaka i saopšti mi da je u jedinici bio pokušaj diverzije. Kažu da je neko ubacio pamuk u pito cev na avionu G-4, što podrazumeva da u letu ne bi radili barometarski instrumenti (brzinomer, visinomer, itd). „To je nemoguće”, odgovorih. Bezbednjaci, samouvereni, misle da se komandanti uvek pravdaju i brane. Samouveren i ja, pa *udario tuk na luk*. „Ako odmah ne odete iz jedinice, obrukaću vas”, bio sam kategoričan. Posle tvrdih reči sujetni bezbednjaci omekšaše. Opet je akter bio Zis. Naime, imao sam običaj nasloniti se na krilo aviona u PARC, gledati kako to tehničari rade i sa njima razgovarati. To je bilo i dva-tri dana pre dolaska bezbednjaka. Zis rasklapa i sklapa avion u delove, a svaka šala mu je najčešće usmerena na njegovog druga, prijatelja i zemljaka Dragišu Matića, Gileta. U jednom momentu Zis veli: „Vidi gospodina gde se ubacio u pito cev”. „Ko?”, upita Gile. „Pauk”, odgovori Zis. Gledam, slušam i nikakav značaj ne dajem sitnici. Ali vrug ne spava. U to vreme se baš tuda šetao jedan pukovnik iz više komande, koji je pitomcima držao opšte-vojnu teorijsku nastavu. Između dva časa je izašao da protegne noge. Taj pukovnik brže bolje dojavio to bezbednjacima, a oni su od *pauka* napravili aferu „Pamuk”. Kada sam ovo ukapirao i ispričao im, i kada su shvatili, iz jedinice su otišli posramljeni, tražeći neki drugi pauk, ili pamuk.

Zis je imao podvig u vrlo složenoj vojno-političkoj situaciji. U ranijim godinama pojavio se nerešiv problem. Aerodrom slabo ograđen, letenje liči na rojenje pčela, a čobanice iz obližnjih sela se sa svojim stadima ovaca ne daju oterati od okoline piste. Tu je bilo izobilje dobre trave.



Zastavnik Dušan Bojić u toku službe. Stoje: B. Stefanović, M. Kolašinac, G. Šundić. Čuče: V. Vasić, I. Atanasov, D. Bojić



D. Bojić iz penzionerskog života

I tako se danima digli na noge i vojna komanda i mesna zajednica i civilne vlasti.

Dan-dva bude dobro, pa opet po starom, čobanice ne slušaju nikoga. Zis kreće u akciju. Sa nekoliko svojih drugova, vragolana, dođe do čobanica i komanduje: „Vadi!“. Svi oni po komandi vade svoje muške ponose, a Zis komanduje: „Pali!“

Začuo se paničan ženski glas: „Ne čojku, ako boga znaš!“, a ovce i čobanice su se dali u paničan stampedo. Selima se raširila maštovita priča, a plavcima je značajno porasla cena. Čobanice i ovce više nisu ometale letenje. Tako je u jednoj *odsudnoj bici* Zis odbranio ugled slavnog 172. puka.

Komandantska situacija u avijaciji je uvek ista, ako nemaš problem napraviće ga potporučnici i podoficiri, a ako imaš problem, najčešće će ga rešiti oni isti. Bez vešte mladosti, avijacija u suštini i nije to. Dušan Bojić Zis je tipičan avijatičar. I danas, dok kao umetnik i vojni penzioner putuje svetom, rezervni pisak od klarineta nosi u čarapi.

*Blagoje Grahovac ■*

#### Izvođenje i primena vertikalnih složenih manevara sastavom eskadrile

Uvođenjem u naoružanje 172. lbap mlaznih aviona domaće proizvodnje N-60 „Galeb“ i J-21 „Jastreb“ umesto dotadašnjih F-84G „Tanderdžet“ i F-86E „Sejbr“, rukovođenje i komandovanje nastoji da maksimalno iskoristi njihove povoljne letne osobine, posebno visoke manevarske mogućnosti, i time umanjiti negativni efekat manje nosivosti ubojnog tereta u odnosu na prethodni avion „Tanderdžet“.

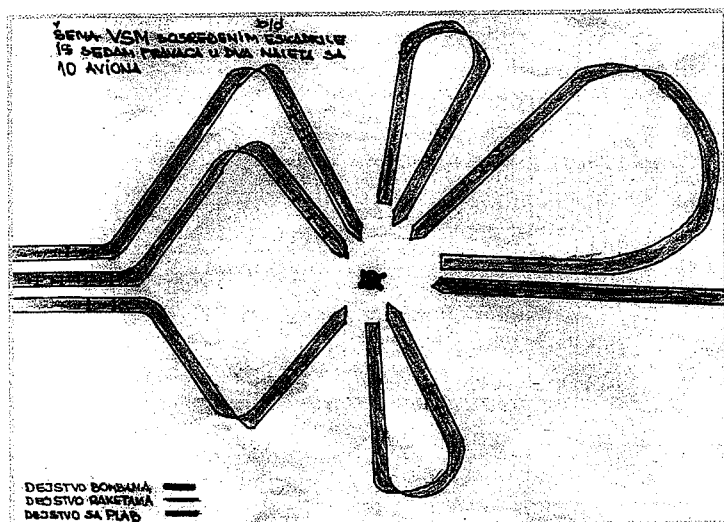
Avioni „Galeb“ i „Jastreb“ imali su odlične manevarske osobine i mogućnosti, jer svaku evoluciju i kompletan manevr mogao je da se izvede na prostoru od 1000 metara po horizontali i vertikali, sa brzinama koje su posle svakog manevra zahtevale samo tri sekunde mirnog leta za finalno nišanje i odbacivanje ili lansiranje ubojnog tereta. U tadašnjoj upravi Vazduhoplovne vojne akademije definisali su vertikalne složene manevre pri dejstvu po ciljevima na zemlji. Suština ovih manevra je bila kratko zadržavanje aviona iznad cilja, jednovremeno dejstvo više grupa aviona iz različitih pravaca, prikriven dolazak na cilj iz više pravaca u brišućem letu, držanje cilja pod stalnom vatrom do završetka dejstva, za koje vreme sve podgrupe stalno imaju cilj u vidnom polju, što sve treba da rasloji i dezorijentiše neposrednu protivvazдушnu odbranu (PVO) cilja, jer su svi avioni u stalnom oštrom manevru uz mogućnost preciznog dejstva aviona uz minimalno

zadržavanje iznad cilja. Sve ovo bitno umanjuje preciznost i efikasnost neposredne PVO cilja, odnosno objekta dejstva.

Prva primena ovih manevra bila je izvršena u 105. lbap(š) u Zadru, koji je u VVA prvi prenaoružan avionom „Galeb“. Manevar je rađen u sastavu odeljenja, odnosno četiri aviona.

Na aerodromu „Golubovci“ od 20. 12. 1968. godine bazirao je 172. lbap(š) naoružan avionima: 239. lbae(š) sa F-84G „Tanderdžet“ i 242. lbae(š) sa F-86E „Sejbr“ na izmaku veka upotrebe, ali mladom generacijom i dobrim sastavom pilota. Nakon predaje aviona F-86E, 242. lbae(š) prva je izvršila preobuku na avionu „Galeb“, da bi polovinom 1970. godine sa preobukom otpočela i 239. lbae(š). Još u fazi preobuke, kao komandir 239. lbae dobijam zadatak da na osnovu dotadašnjih iskustava iznađem najpovoljniju šemu manevra za izvođenje sasređenog dejstva sastavom eskadrile, i različitim vazduhoplovnim ubojnim sredstvima (VUS), primenom VSM avionom „Jastreb“. U eskadrili smo razmatrali moguće šeme manevra sa svih aspekata. Pilotski sastav eskadrile bio je na vrhuncu borbene osposobljenosti sa iskustvom od sedam do deset godina, što se retko susreće u jednoj eskadrili. Nakon iznalaženja optimalne šeme manevra sastavom eskadrile, komanda puka i uprava VVA odobravaju njenu primenu u narednom periodu.

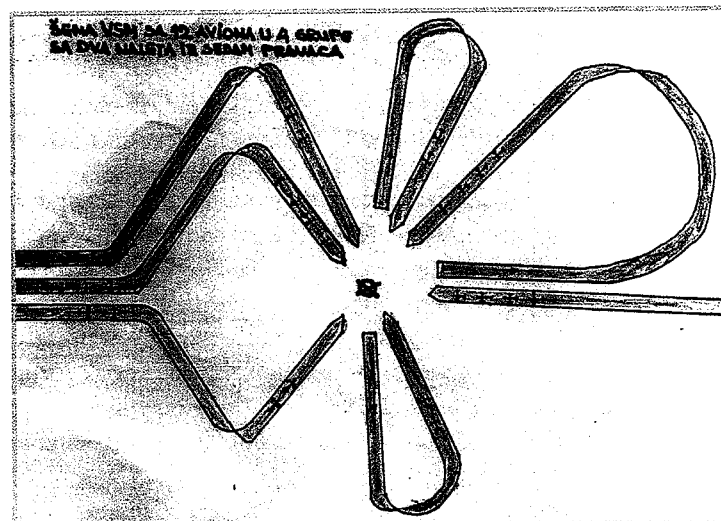
U toku preobuke na avionu N-60, koja je otpočela u drugoj polovini 1970. godine, piloti su pri letu u pilotažnoj zoni u cilju uvežbavanja manevra redovito uvežbavali i pojedine elemente definisane šeme VSM. Ubrzo eskadrila prima prva tri aviona J-21 „Jastreb“. Posle tri leta za upoznavanje manevarskih osobina, odmah smo prešli na poligon radi upoznavanja njegovih mogućnosti u GRB ciljeva na zemlji. Daljnjim pristizanjem aviona J-21 u jedinicu, težište obuke je bilo u GRB, kako bi eskadrila zadržala postojeći visoki nivo borbene gotovosti, te da se prelaz sa aviona „Tanderdžet“ u što manjoj meri nepovoljno odrazi na eskadrilu. Nakon popune eskadrile avionima J-21 otpočinjemo sa postupnim uvežbavanjem VSM sa većim grupama, da bi ubrzo otpočeli sa izvođenjem predviđenog manevra sa grupom od deset aviona. Osnovna varijanta podvežavanja VUS predviđala je da se tri grupe sa ukupno osam aviona operete sa po dve bombe FAB-50 kilograma i po šest raketa 127 milimetara (HVAR-5 inča). U prvom naletu sa tri podgrupe iz tri pravca dejstvovalo se bombama. Odeljenje iz pravca je ispred cilja izvlačilo u tzv. „šandelu“ prelaskom u penjanje pod uglom od 45°, da bi na visini 800 metara okretanjem aviona na leđa i povlačenjem palice na sebe avion prevođen u poniranje pod uglom od 30°, polualjkom vraćen u normalnom položaj



Šema VSM sasređenim b/d eskadrile iz sedam pravaca u dva naleta sa 10 aviona

usledilo bi nišanje i odbacivanje obadve bombe. Dva para aviona, levi i desni par, istovremeno kada i odeljenje prelaze u penjuće borbene zaokrete u levu i desnu stranu, da bi levi par iz desnog, a desni par iz levog poluprevrtanja dejstvovali iza odeljenja, takođe sa po dve bombe. Nakon odbacivanja bombi i ukrštanja aviona iznad cilja išlo se u manevar za drugi napad raketama. Odeljenje bi nakon preleta cilja i izvesne zadržke išlo u polupetlju, da bi iz lednog položaja pod uglom poniranja od 30°, okretanjem u normalan položaj vršilo nišanje i dejstvovalo raketama. Dva para nakon odbacivanja bombi i preleta cilja ukrštanjem odlaze u penjuće borbene zaokrete, levi i desni, da bi iz poluprevrtanja uvodili u drugi napad i dejstvovali raketama iza odeljenja sistemom nadovezivanja. Nakon dejstva parova i ukrštanja iznad cilja, sve tri podgrupe se udaljavaju od cilja u različitim pravcima. Četvrta podgrupa je bio par aviona u smaknutom poretku koji se u brišućem bočnom letu nadovezuje iza parova, uz dejstvo sa po dve plamene bombe. Izlaskom podgrupe u brišućem letu van zone efikasnog dejstva neposredne PVO objekta dejstva, vršio se *zbor* eskadrile u smaknuti poredak.

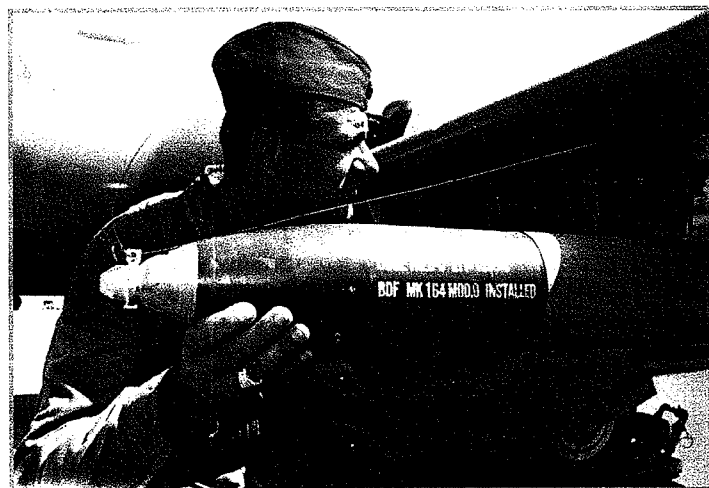
Ovako uvežban manevar eskadrilom omogućavao je da se objekat dejstva obradi u najkraćem mogućem vremenu, i to za jedan minut, dejstvom četiri podgrupe iz sedam pravaca sa dva dejstva, pri čemu se na cilj sruči šesnaest bombi, četrdeset osam raketa i četiri plamene bombe. Avioni su pri tome u neprekidnom oštrom manevru, sem u fazi nišanja od 3 do 5 sekundi i odbacivanja VUS, u ustaljenom poniranju. Nakon izvesnog vremena došlo je do proširenja asortimana VUS za avion „Jastreb” uvođenjem raketa 57 mm (BR-1 i BR-2), uz njihovo nošenje u saćastim lanserima koji su se podvešavali na nosače bom-



Šema VSM iz sedam pravaca u dva naleta sa 12 aviona u 4 grupe

bi. U početnoj varijanti saćasti lanser je imao kapacitet za dvanaest, a kasnije sedamnaest raketa 57 mm. Upotreba lansera bitno je povećavala preciznost i vatrenu efikasnost aviona J-21, i time i jedinice.

U RV i PVO prva je naoružana avionom „Jastreb” 239. Ibae 172.Ibap. Kao prvenac i sa visokim stepenom borbene osposobljenosti, dejstvovala je na svim taktičkim vežbama, zajedničkim i pokaznim taktičkim vežbama na prostoru SFRJ. Početkom oktobra 1971. godine eskadrila je dejstvovala na manevru „Sloboda-71”, zatim na otvaranju Svetskog jedreličarskog prvenstva u Vršcu, na brojnim pokaznim dejstvima za strane vojne delegacije na kopnu i moru, i pred svakom generacijom polaznika visokih škola JNA. Vatre-na preciznost primenom ovih manevara nije zaostajala za preciznošću koju je jedinica ostvarivala u redovnoj obuci



Komandant 239.Ibae (š) Z. Jurjević vrši pretpoletni pregled aviona uoči dejstva (raketa 127 mm)

na ŠTP „Tuzi”, koji su bili vrlo dobri i odlični. U daljem, obe eskadrile 172.lbap bile su osposobljene za izvođenje VSM, da bi opisanu šemu manevra u kontinuitetu primenjivale na svim značajnijim vežbama i taktičkim vežbama sa bojevim gađanjem (TVBG). Manevar je usavršavan u detaljima za sasređeno dejstvo sastavom eskadrile, odnosno dvanaest aviona. Šema manevra je bila obogaćena na način, da umesto dva bočna para ide odeljenje sa jedne i par sa druge strane ili odeljenje sa plamenim bombama, uvek kao zadnja podgrupa. Početna šema VSM je bila osnova, koja je dograđivana ili međusobnim rasporedom podgrupa ili različitim varijantama VUS. Duži niz godina 239.lbae je izvodila manevar sa pet podgrupa, s tim da je ispred odeljenja išao par aviona koji je nakon preleta cilja izvodio napad iz polupetlje. Dejstvo eskadrile sa pet podgrupa izvođeno je u jednom naletu sa dvanaest aviona uz trajanje celokupnog manevra pedeset i pet sekundi. Ovaj manevar je bio najsloženiji za izvođenje, vizuelno najefektniji, i predstavljao je pravi osinjak iznad objekta dejstva. Manevar, popularno nazivan *petica*, usavršili su i efektno izvodili komandiri 239.lbae(š), majori Đorđe Stanković, zatim Dragoslav Tomić, dok je 242.lbae(š) sa komandirskom majorom Milošem Krndijom izvodila manevar sa četiri podgrupe u istom trajanju. Avion J-21 je nosio bombe od 250 kg i rakete „Munja” od 128 mm domaće proizvodnje, koje su zame-

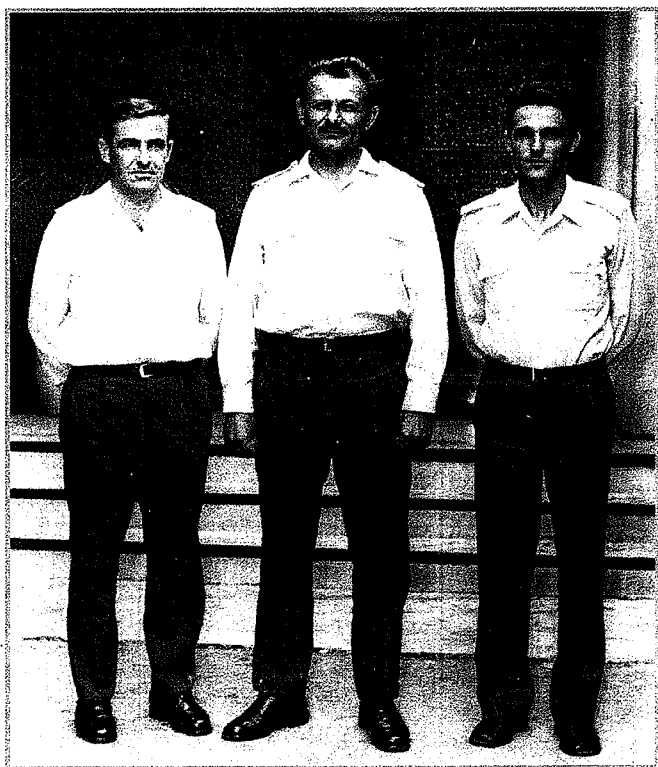
nile rakete 5 inči i bile su stavljanje u cevaste četvorocevne lansere, podvešavane na nosače bombi po dva na svaki avion. Dejstva VSM izvodio je uglavnom 172.lbap(š), dok su ostale jedinice avijacije izvodile jednostavnije manevre u napadu po ciljevima na zemlji. Izuzetak je bio 185.lbap(š) u Puli, koji je jedno vreme koristio ove manevre, i to uspešno u periodu dok sam bio komandant ovog puka, koristeći iskustva iz perioda boravka na različitim dužnostima u 172.lbap(š). Primenom VSM pored ostalih dejstava, eskadrile 185.lbap(š) su dejstvovala i na proveri borbene gotovosti puka od strane Glavne inspekcije narodne odbrane, pri čemu je puk ocenjen visokom vrlo dobrom ocenom. Sve dok je u naoružanju 172.lbap(š) bio avion „Jastreb”, obe eskadrile su opisane VSM „peticu” i „čtvorku”, koristile efektno i u kontinuitetu na svim taktičkim i pokaznim taktičkim vežbama i TVBG. Nakon prenaoružavanja puka avionima „Super Galeb” i „Orao”, prestalo se sa upotrebom VSM u opisanoj formi. Manevri za dejstva po ciljevima na zemlji prilagođeni su letnim osobinama ovih, savremenijih aviona.

*Zvonko Jurjević,  
tada komandir 239.lbae(š) ■*

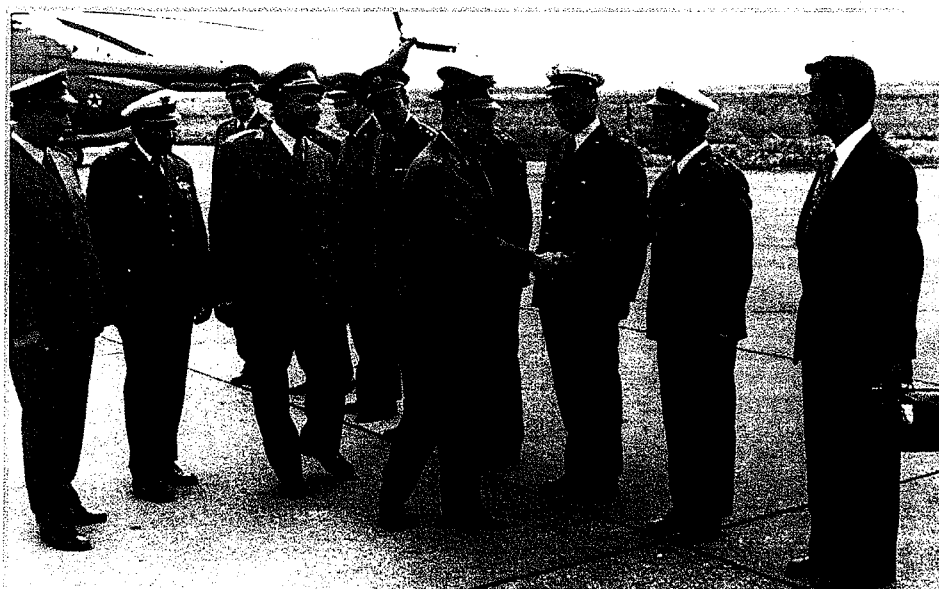
### Aerodrom „Podgorica”

Pilotska profesija će ostati profesija nikada do kraja istražena. Mnogo toga, što svaki pilot doživi ili oseća, je ili uzeto od aerodroma baziranja, ili je zauvek darovao svom aerodromu. I te priče će zauvek ostati neispričane. Jedan od aerodroma u bivšoj Jugoslaviji, koji budi jaka sećanja, je aerodrom „Podgorica” (ranije Titograd). Mnogi piloti su baš na njemu osvojili ono što je teško osvojivo – pilotski san pretvoriti u stvarnost, koja obuzme čoveka, i to zauvek. Uči u razmišljanja o svemu ovome bio bi veliki rizik. Ali nema rizika podsetiti se na neke godine koje, svaka na svoj način, mogu predstavljati obeležavanje rođendana aerodroma „Podgorica”. Bar onako kako dokumentacija kaže:

1. Svo zemljište na kome se nalazi aerodrom „Podgorica” bilo je vlasništvo SSNO (Savezni sekretariat za narodnu odbranu), a RV i PVO je bilo njegov korisnik.
2. Izgradnja manevarskih površina (PSS i rulnih staza) završena je 1957. godine. Radove je izvelo građevinsko preduzeće „Planum” Beograd.
3. Savezna uprava za civilno vazduhoplovstvo je 1962. godine završila opremanje Aerodroma radionavigacijskom opremom (ILS, markeri, radiofar i radiogoniometar). Trafostanicu je investirala ista



*Komandant 172.lbap(š) u sredini, sa komandirskom 239.lbae Đ. Stankovićem i komandirskom 242.lbae M. Pavlovićem*



*Savezni Sekretar za NO general N. Ljubičić u poseti i obilasku Komande Vojnog područja Titograd, doček na a. „Titograd”, pozdravlja se sa Komandantom 172.lbap Đ. Stuparom*

uprava koju je montiralo preduzeće „Montaža” iz Beograda.

4. Pristanišna zgrada sa tornjem za AKL izgrađena je 1961. godine. Radove je izvelo GP „Prvoborac” iz Herceg Novog, dok je otklanjanje nedostataka izvršilo OGP Titograd.
5. „Jugopetrol” Beograd je 1963. godine izgradio aeroservis za snabdevanje gorivom i ostalim pogonskim sredstvima.
6. 1963. godine je proširena platforma za civilne avione na dimenzije 160 x 74 m.
7. 1972. godine je izvršena rekonstrukcija i dogradnja pristanišne zgrade.
8. 1977. godine izvršena je rekonstrukcija aerodroma (presvlačenje PSS, rulnih staza i platformi za vojne avione). Radove je izveo 333. inženjerijski bataljon iz Pančeva.
9. 1978. godine izvršena je modernizacija ZRNS (ILS, goniometra, VOR sa DME) i meteorološke opreme.
10. 1978. godine izgrađen je novi toranj AKL.

U ime RV i PVO, kao korisnika aerodroma „Podgorica” (Titograd), sva logistička obezbeđenja je vršila 423. vazduhoplovna baza, kako 172.lbap kao matične avijacijske jedinice, tako i ostalih jedinica RV i PVO koje su bile u manevru ili su povremeno bazirale na aerodromu.

I preduzeća koja su vršila usluge obezbeđenja civilnih aviokompanija su imala svoju transformaciju:

1. Rešenjem br. 27340 Narodnog odbora opštine Titograd od 21. decembra 1961. godine osnovano je Preduzeće za aerodromske usluge „Titograd”, koje

je rešenjem br. 20/62-2 Okružnog privrednog suda u Titogradu od 01. februara 1962. godine upisano u sudski registar tog suda.

2. Rešenjem br. 4082/63 opštine Titograd preduzeće je preimenovano u Preduzeće za aerodromske usluge pod nazivom „Aerodrom Surčin” –jedinica Titograd.
3. Rešenjem br. 11274 Okružnog privrednog suda u Beogradu od 12. 02. 1976. godine Preduzeće je preformirano u OOUR „Aerodrom Titograd” u sastavu RO JAT.
4. Rešenjem br. 1349/89 Okružnog privrednog suda u Beogradu od 01. 06. 1989. godine izvršeno je brisanje OOUR „Aerodrom Titograd”, i aerodrom se daje na upravljanje JAT Beograd.
5. Odlukom Vlade Crne Gore od 22. jula 1999. godine formirano je Javno preduzeće „Aerodromi Crne Gore”, u čiji sastav je ušao aerodrom „Podgorica”.
6. 23. aprila 2003. godine JP „Aerodromi Crna Gora” je od JAT preuzelo aerodrom „Podgorica”.

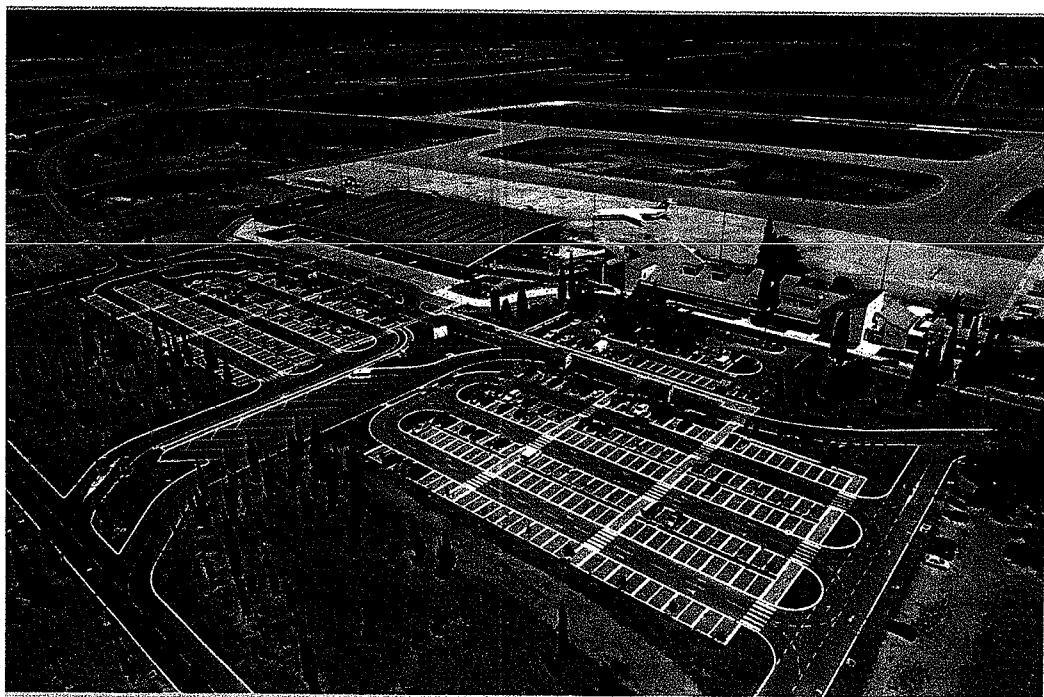
Po preuzimanju aerodroma „Podgorica” od strane države Crne Gore, otpočinje njegova ubrzana modernizacija:

1. Izvršeno je zemljišno razgraničenje civilnog i vojnog dela aerodroma
2. Izgrađena je moderna nova aerodromska zgrada za prihvatanje i otpremu putnika. Izvršena je rekonstrukcija i modernizacija stare aerodromske zgrade
3. Proširene su i obnovljene manevarske površine
4. Urađen je moderan parking za vozila
5. Izgrađena je nova trafostanica
6. Rekonstruisana je vodovodna, kanalizaciona i telefonska mreža

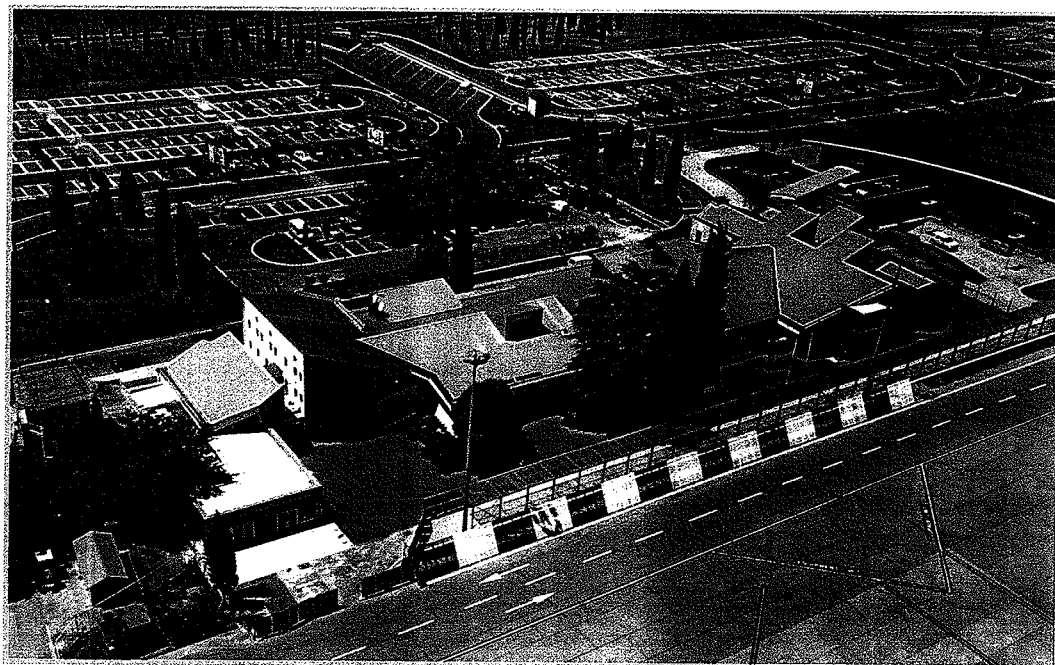


7. Nabavljena je potpuno nova oprema za prihvat i otpremu putnika
8. Izgrađena je nova protivpožarna stanica
9. Instalirana su nova ZRNS i svetlosna signalizacija
10. Rekonstruisan je i proširen postojeći toranj AKL
11. Kupljen je i stavljen u funkciju novi terminalni radar

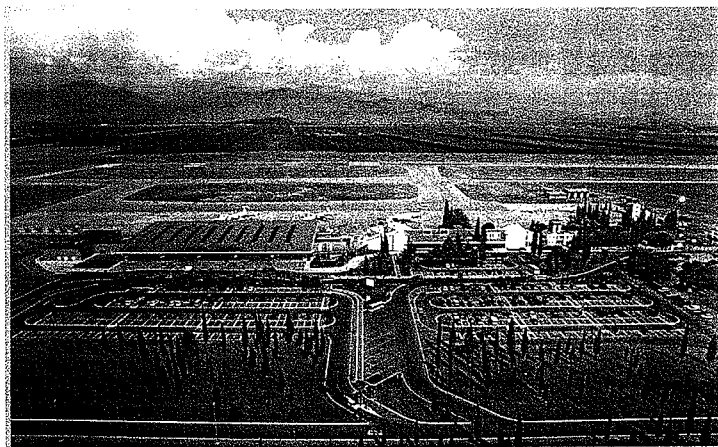
Vojni deo aerodroma ima smanjen prostor i smanjenu aktivnost, ali sve to nadomešta velika aktivnost modernog aerodroma „Podgorica”, na kome bazira nekoliko aviokompanija i nekoliko različitih privrednih subjekata. Na čelu upravnog odbora aerodroma, u vreme njegove rekonstrukcije i modernizacije se nalazio jedan od bivših komandanata 172.lbap. 2008. godine aerodrom „Podgorica” je od strane jedne međunarodne vazduhoplovne aso-



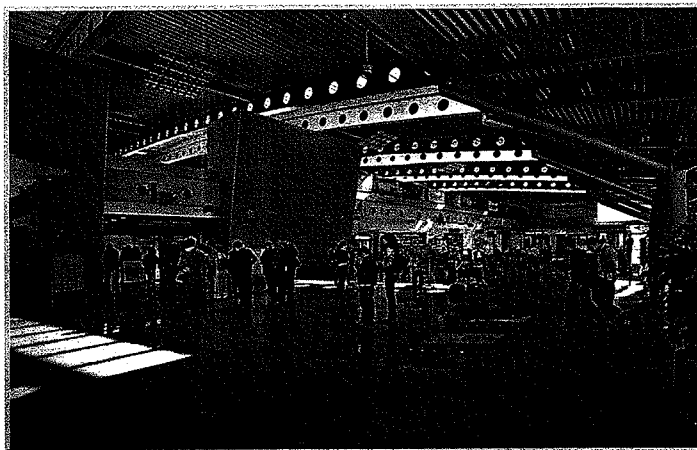
*Aerodrom „Podgorica”*



*Aerodrom „Podgorica”*



Aerodrom „Podgorica”



Milovan Đuričković, direktor Javnog preduzeća „Aerodromi Crne Gore” sa članovima upravnog odbora B. Grahovcem i R. Krivokapićem.



Nekada poligon za GRB, a sada novi zasadi vinograda

cijacije dobio titulu najmodernijeg aerodroma u Evropi u kategoriji aerodroma do milion putnika godišnje.

I mnogi prateći sadržaji aerodroma „Podgorica” su dobili novu namenu:

1. Na školskom i taktičkom poligonu „Tuži” sada rastu zasadi čuvenog vina „Vranac”. Montažni toranj, sa koga se decenijama rukovodilo obukom u gađanju, raketiranju i bombardovanju, modernizovan je i služi za uživanje turista u panoramskom pogledu.

2. Podzemni objekat „Zeta”, koji je decenijama služio za smeštaj i zaštitu aviona, sada je jedan od najpoznatijih podruma za vino u Evropi. Postao je turistička atrakcija Podgorice. Prostor koji je bio namenjen komandantu puka i njegovim pomoćnicima, sada je laboratorija za kontrolu kvaliteta vina.

3. Prostor ratnih komandnih mesta na brdu Šipčanik (iznad samog podruma) planiran je za izgradnju vinkoturističko-ugostiteljskih objekata sa vidikovcem, odakle će se moći uživati u pogledu na celokupno imanje, na širokom prostoru uzornog preduzeća „Plantaže” iz Podgorice.

Iz navedenog se može zaključiti da je aerodrom „Podgorica” (Titograd) bio i ostao prostor najiskrenijih osećanja i ljubavi prema letenju, i svemu onome što prati tu uzvišenu profesiju; prema vinovoj lozi i vinu, tom iskonskom izvoru ljubavi i prijateljstva; te prema prijateljstvu i drugarstvu, koji više od bilo čega drugog, u čoveku održaše čoveka.

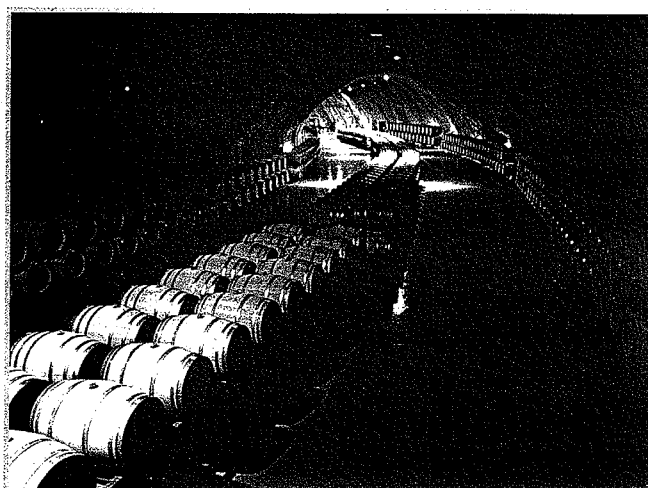
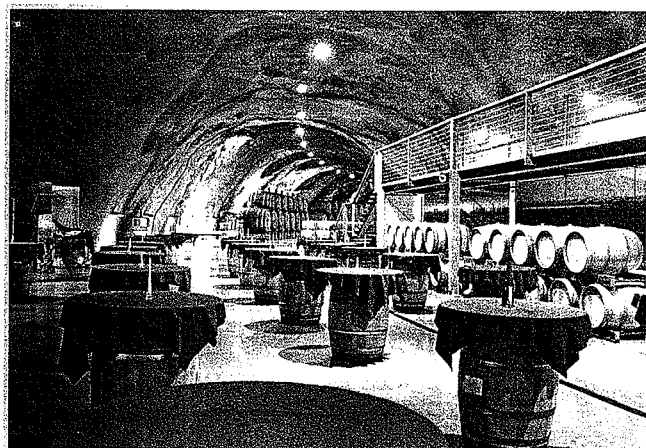
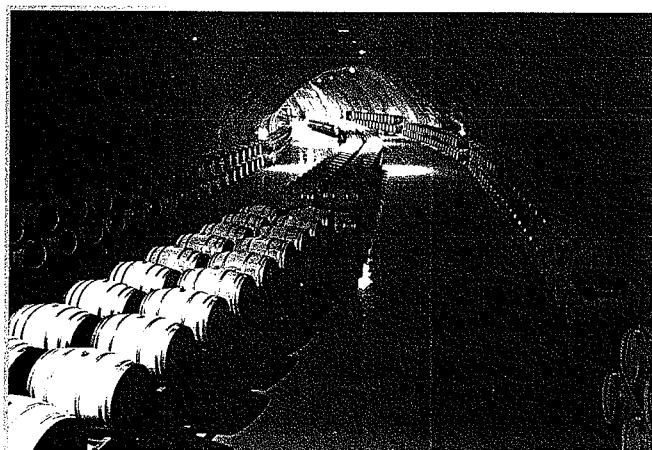
Blagoje Grahovac ■

### „Plantaže” i piloti

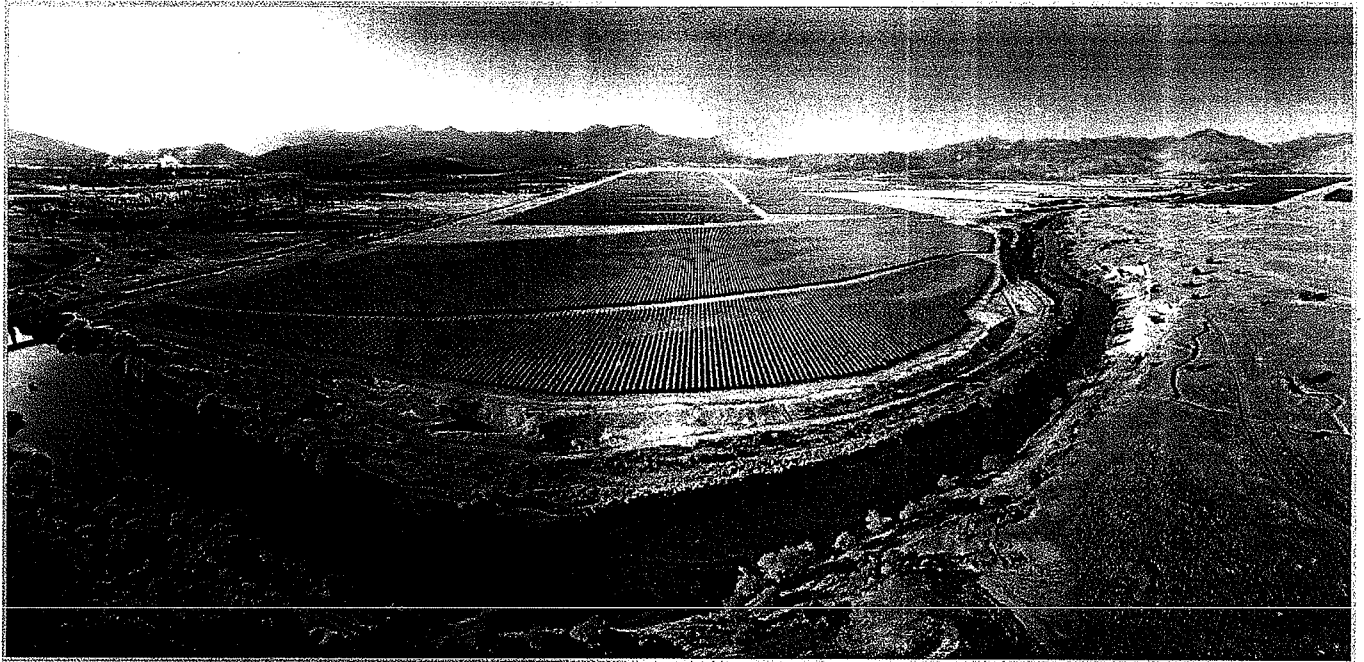
Svi mi, koji smo učestvovali u podizanju prvih zasada vinograda, nestrpljivo čekamo kada će početi prva berba. Zbog toga je prva parcela spontano nazvana „Jedvaček”. Bio je to pilot – projekat od 30 ha, tik uz žicu aerodroma. Želimo pokazati i investitorima i javnosti da vinova loza



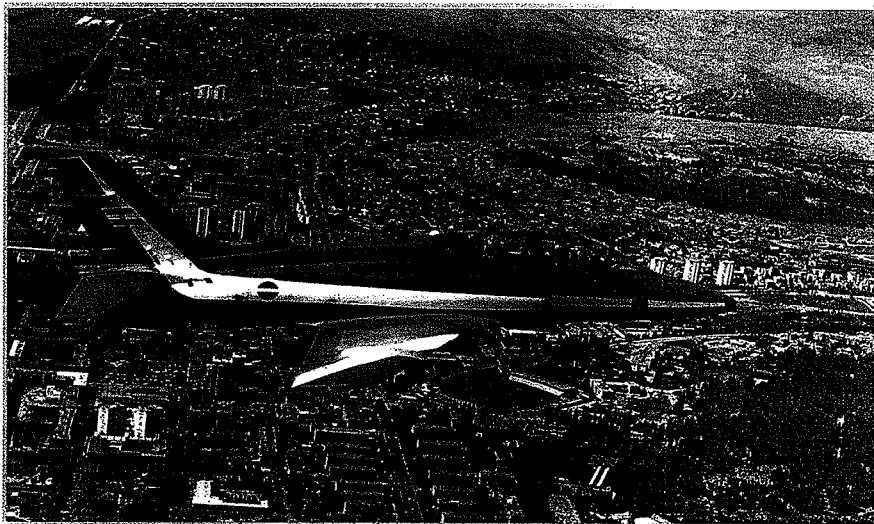
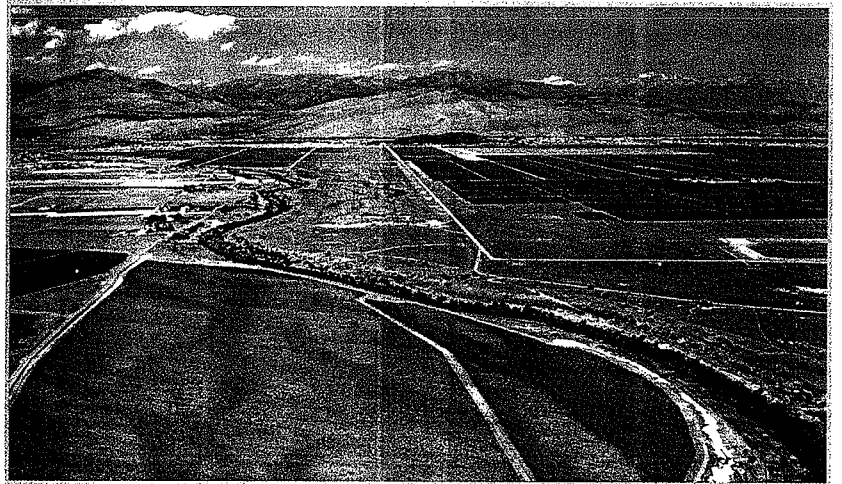
*Preuređeni objekat „Zeta”, sada podrum vina poznat u Evropi*



*„Plantaže” i vinski podrum*



*Panorama „Plantaža”, u prvom planu reka Cijevna*



*Panorama Podgorice*

može uspevati u bezvodnom i kamenitom Čemovskom polju. Loza tek nikla, a mi joj se divimo kao pravoj oper-skoj divi. A jednog jutra pravi šok. Vojska pod uzbuonom, zaposela borbene položaje, gde bi drugo nego baš na novi zasad. Ode k vragu oko 300 čokota. *Katastrofa* da ne može biti veća. Zovemo komandanta aerodroma pukovnika Bogdana Komljen. On brzo dotrča na mesto „belaja” i reče da se to više nikada neće ponoviti. Kako je rekao, tako je i bilo. I tako smo se počeli navikavati jedni na druge.

Rastu „Plantaže”, a sadnja neprekidno traje. Za sadnju je angažovano preko 300 radnika, a avioni, tik iznad glava, brišu li brišu. „U, lebac ti... gde ćeš na me?!”, „Ku`š na me, sunce ti...?!”, reakcija je radnika, a pogled im je više okrenut prema nebu nego li prema zemlji. I tako danima, dok se nisu navikli i otpočeli vredno raditi i saditi. Navikavanje traje.

Čemovsko polje aktivirano, krenuo je najveći projekat u poljoprivredi Crne Gore. Sadi se 1500 ha vinograda i 500 ha voća. Gradilište je na sve strane, rade se putevi,

vodovodi, dalekovodi, kopaju se bunari, grade se ekonomska dvorišta i vetrozaštitni pojasevi, sade se loze i voćke. Vojska, vežba li, vežba. Izvode se bojeva gađanja, traktori moraju preko piste, a vojne patrole ne dozvoljavaju. Naš direktor Đorđije Rajković ljut na nas, svoje saradnike, pa komanduje: „Morate preći!”. „Ne možemo, vojna patrola ne dozvoljava”, odgovorismo. „Ne možete, je li, e, sada ćete videti!”, ubrzano počeo da maršira preko piste, a patrola opet kaže „STOP!”. Nastaje prepirka. Moramo preko, ne može, može i mora, ne može..., vodi se žustar dijalog. U tom trenutku nailazi vojna kampanjola, zaustavlja se, iz nje izlazi komandant aerodroma pukovnik Komljen i uključuje se u raspravu. „Ja sam ovde komandant!”, kaže Komljen, a naš direktor Rajković još oštrije odgovara: „I ja sam ovde komandant!”. „Hajde da porazgovaramo”, odgovori uvek smireni Komljen. Kratko nasamo porazgovaraše, i nikada više ne dođe do bilo kakvog nesporazuma.

Užarilo se Čemovsko polje, sve vapi za vodom, a vodena pumpa u bunaru se pokvarila. Ekipe za servisiranje



Poslovodstvo 13. jul-„Plantaže” A.D.

Dole s leva: Vukosav Šoškić, pomoćnik izvršnog direktora za komercijalne poslove; Stojanka Asanović, direktor sektora za opšte, pravne i kadrovske poslove; Verica Maraš, izvršni direktor; Valerija Saveljić, direktor finansija; Ana Hajduković, direktor marketinga; Duško Kankaraš, direktor vinogradarske i voćarske proizvodnje. Gore s leva: Vukoman Vuković, direktor kvaliteta; Nikola Perović, direktor izvoza; Biljana Knežević, glavni tehnolog; Vesna Maraš, direktor razvoja; Tomaš Radulović, direktor nabavke i logistike; Franjo Đoković, direktor prerade; Nikola Đuranović, direktor prodaje za Crnu Goru; Vesna Dajković, sekretar društva; Rudždija Tuzović, pomoćnik izvršnog direktora za finansije; Vesna Đurišić-Vujičić, direktor maloprodaje i ugostiteljstva.

naporno radi da istu popravi, a kada su popravku skoro završili, opet „šok”. Pumpa se otkaçi i stropošta se na dno bunara. Nemoguće ju je dohvatiti bilo čim. Bunar je uzak 30–40 cm, a dubina preko 20 m. Nastaje panika. Neko od muke izgovori: „Ovo može samo Džems!” (Džems: kamion iz Drugog svetskog rata). Kome se drugom obratiti za pomoć i spas, nego pukovniku Komljenju. Autojedinica, na čelu sa majorom Jašovićem, na poligonu je i vežba li, vežba. Komljen naredi Jašoviću novu taktičko–borbeni supoziciju „vađenje pumpe iz bunara”. Major Jašović sa jedinicom, sajlama i Džemsom za tren oka, sa dna bunara, izvadi pumpu. Serviseri je brzo popraviše i pumpa se opet, uz pomoć Džemsa, postavi na pravu poziciju, a voćke u poslednji čas dobiše neophodnu vodu.

Donešena odluka u vojsci da se, gdje je god moguće, podižu vojne ekonomije. Na aerodromu „Golubovci” podiže se voćnjak od 3,5 ha. Vojska počela raditi onako kako ona zna, a onda se odlukom posloводства naše firme, projektom i stručnim nadzorom, uključuje „Plantaže”. Neposrednim radom vojnika, uz nadzor stručnjaka iz „Plantaža”, bio je to izuzetno moderan voćnjak jabuka, breskvi i šljiva.

Vinogradi se šire, a rađaju li, rađaju. A onda problem sa sezonskom radnom snagom. Ni lučem ih se ne može naći koliko treba. „Ne smije propasti nijedno zrno!”, bila je kratka odluka pukovnika Komljenja. A onda zajedničke akcije dobrovoljaca vojnika i starešina i naših radnika. I šatori, i čebad, i podmetači, i sve što je bilo potrebno, bilo je na raspolaganju. Najveće priznanje svima je bilo u činjenici da ništa nije štetovano.

Obezbeđenje aerodroma je bila naša moralna obaveza, baš kao što su pripadnici aerodroma čuvali nas od požara, od krađa, ili bilo kojih drugih nepogoda. Dan JNA, Dan jedinice, Dan kombinata, Početak berbe, sve su to bili naši zajednički dani. Aerodrom „Golubovci” i „13. jul–Plantaže” imaju šta čuvati, kao svoju zajedničku tradiciju.

Vukosav Šoškić

dugogodišnji rukovodilac u menadžmentu

„13. jul–Plantaže” ■

#### Vučena meta (VM)

Gađanje vučene mete bojevom municijom predstavljalo je završni deo obuke u gađanju ciljeva u vazдушnom prostoru, time i osposobljavanja pilota za lovačka dejstva, kao jednog od namenskih zadataka 172.lbap, koji je sadržan u samom njegovom nazivu. Sa pitomcima-pilotima na letačkoj-borbenoj obuci u puku, ona se izvodila kroz čitav razdeo obuke u trajanju od skoro tri meseca. Sa pilotima nastavnicima letenja samo je održavana trenaža kroz period intezivnog dejstva na VM, bojevom municijom jednom godišnje.

Ne znam gde su granice lepote i osobenostima pilotske profesije. Jedna od njih je neprestano pilotsko takmičenje, uvek ono ekipno, uvek pozitivno i motivišuće: eskadrila protiv eskadrile, odeljenje protiv odeljenja, stari protiv mladih, piloti iz komande puka protiv određene, izabrane grupe pilota iz eskadrila, itd. Bilo je to čitavo bogatstvo ideja, formi i sadržaja. Gađanje VM je uvek bio poseban pilotski izazov. I vučena meta je imala svoju posebnost. Nema sudije, a sve je vidljivo. Svaki pilot-lovac ima ofarbanu municiju mitraljeza, pa ko pogodi VM jasno je vidljiva obojena rupa na njoj. I uvek zebnja šta će se izbrojati. A pogotke broje svi i to grupno: piloti, inženjeri, tehničari, studenti-pitomci i vojnici. Vidljivo je šta je uradio pitomac-pilot, pilot nastavnik letenja, komandir ili komandant.

„Čast svakome, veresija nikome”, pilotski je kodeks. Pošto će jednoga dana nestati ovakvog oblika obuke u gađanju VM, valja se podsetiti na nekoliko parametara. Avion-tegljač vuče VM na upredenoj čeličnoj sajli dužine oko 300 metara i debljine samo 4 milimetra. Meta je plat-

13. Jul *Plantaže*

CRNOGORSKA  
VRHUNSKA VINA

MONTENEGRIN  
PREMIUM WINES

na dužine 9 i širine 1,73 metra sa crnom tačkom prečnika 1 m na prvoj trećini dužine mete, kao nišanske tačke. Razlika brzina aviona-lovca i aviona-tegljača je preko 100 m/s, a daljina otvaranja vatre (rafala) je 300–350 metara. Gađanje se vrši iz ugla poniranja 3–5° i pod rakursom 10–12°. Gađanje VM je izazov svakom pilotu, a posebno pilotima 172.lbap, u kome se vršila obuka mladih pilota za ove zadatke.



Brojanje pogodaka na vučenoj meti: Grahovac, Masić, Marković, Stamatović, Udovič i tehničar oružar



B. Grahovac i komandir 242.lbae M. Krndija sede na vučenoj meti izrešetanoj sa 430 pogodaka

Kao komandant puka bio sam ponosan na rezultate koje piloti postižu, ali sam imao i večitu strepnju da u njihovom silnom zanosu, za što većim brojem pogodaka, neko od njih ne ugrozi bezbednost letenja. Dok se u proleće i leto 1977. godine vršila rekonstrukcija piste i manevarskih površina

na aerodromu „Titograd”, baš taj razdeo letačke obuke se provodio na aerodromu „Ortiješ” kod Mostara, i to na poligonu GCV „Mljet”. Na obuci je bila 26. klasa oficira-pilota VVA u statusu slušalaca. Kako neko sa uobičajenim radnim ritmom ne bi pomislio da se radi o čudacima iz neke tito-gradske jedinice, dok posmatra kako piloti dnevno izvrše izrazito napornih 6–8 letova, da posle drugog leta od slanog znoja pobeli plavi letački ili anti G kombinezon, kada se posle letenja, oko 16,00 časova na ekstremnim mostarskim temperaturama na betonskom igralištu igra fudbal dva puta po 45 minuta, i sve to uz veliku šalu i životni optimizam, kao da život počinje baš tog trenutka.

U jednom periodu, kao komandant ušao sam u problem. Naime, piloti su bili toliko utrenirani u gađanju VM, da je neko od njih „bacio rukavicu” u „sečenju mete”, tj. pogađanju one famozne sajle od 4 milimetra i otkidanju VM. Otišli su toliko daleko, da su pre napada preko radio veze najavljivali: „Sečem sad!”, i najčešće metu i odseku. Moj problem je bio u tome, što ne bi bilo razumno da zaustavim ili presečem takvo pilotsko viteštvo, na koje može biti ponosan svaki komandant u avijaciji, ali sa druge strane, otkinuta meta padne u more, zbog čega se ne mogu oceniti rezultati drugih pilota, koji su na nju dejstvovali. Malo je pomoglo ubeđivanje pilota da to više ne rade, a moja ljutnja i ljutnja njihovih komandira njih nije mnogo sekirala. Viteštvo je viteštvo, a takmičenje je takmičenje. A oni nikako da prestanu.

Naredne, 1978. godine među pilotima se rodila nova ideja: takmičenje ko će imati više pogodaka, ali da se ne odseče meta. Naravno da sam se obradovao njihovim novim *manguplucima*. Dvanaestog jula te godine komandant 242. eskadrile potpukovnik Miloš Krndija, koji je naglašeno bio ponosan na pilote svoje eskadrile, izvestio me je da je odabrao tri para posada koji će gađati VM. U pitanju je bilo takmičenje parova i pojedinaca, a posebno da se pokaže 239. eskadrili da su oni za 242. eskadrilu prava „boranija”. Prihvatio sam predlog uz neke bezbednosne napomene i pojačan lični nadzor u procesu obuke tog dana. Gađanje VM provodilo se intezivno već nedelju dana, i piloti su bili u punoj trenazi, pa se ovaj pilotski obračun odvijao u pravo vreme. Takmičarska šestorka pilota (tri para) iz 242.lbae(š) bila je: prvi par, vođa kapetan 1. klase Blagoje Grahovac, a njegov pratilac kapetan Jože Udovič, drugi par su bili kapetani Radoljub Masić i Miodrag Dautović, a treći par su bili kapetani Mile Filipović i Tomislav Stamatović. Nakon sletanja, kao i uvek do tada, svečani čin brojanja pogodaka je po običaju kolektivno odrađen. Rezultati vidljivo prepune i izrešetane mete bili su sledeći: Grahovac 88 pogodaka, Filipović 80, Masić 78, Dautović 72, Stamatović 59 i Udovič Jože 53 pogotka. Na



*Klk B. Grahovac sa vučenom metom u rukama, sa 88 pogodaka, rekordnim brojem u RV i PVO, 12. 07. 1978. g.*

**meti je bilo vidljivih 430 rupa u 6 različitim boja. Bilo je fascinantno.**

Na kolegiju komandanta doneli smo odluku da ova meta bude izložena ispred ulaznih vrata spomen sobe puka sa tablom i imenima posada sa njihovim rezultatima. Vest se pročula i raširila u čitavom RV i PVO, a meta i rezultat na njoj je godinama bila predmet divljenja svih posetilaca spomen sobe puka. Posebnu pažnju meta je izazivala kod inostranih vojnih predstavnika, akreditovanih u SFRJ, koji su dolazili u posetu puku. Život se menja, a neko vreme u njemu je nekada čovekova majka, a nekada njegova maćeha. Ta meta je bila ukras i ponos u nekom vremenu, a onda se ono promenilo. Meta, kao simbol „starog” je zasmetala nekim „novim”, pa je iz spomen sobe puka uklonjena. Na svu sreću ostala su dokumenta kao svedočanstvo.

Ono što se do sada kroz evidenciju i statistiku moglo pronaći, do navedenog dana, jugoslovenski rekord sa 80



*Šestorka pilota 242.lbae koja je oborila rekord svih vremena u broju pogodaka na vučenu metu, sa ukupno 430 pogodaka, a „Titograd” 12. 07. 1978. g. S leva: kapetan J. Udovič (53), kapetan M. Dautović (72), kapetan R. Masić (78), klk B. Grahovac (88), kapetan T. Stamatović (59) i Mile Filipović (80)*

pogodaka na VM držao je pukovnik Nikola Mijatov sa avionom F-86E „Sejbr” sa 6 mitraljeza. Ovom metom rekord je nadmašen, i to sa avionom J-21 „Jastreb” sa 3 mitraljeza. Izaslanik jedne NATO države je 1985. godine obećao da će pokušati pronaći dokaz o nekom boljem rezultatu. Nakon dve godine je rekao da je, na osnovu onoga što mu je poznato, navedena meta i broj pogodaka na njoj svetski rekord u jednom letu. Možda je tako, a možda i nije, ali sam siguran da sam ja, kao dugogodišnji pripadnik i jedan od veterana i njegov komandant bio, i sada sam ponosan na celokupni sastav tog puka, posebno pilota. Bila je profesionalna privilegija biti na službi u ovoj elitnoj jedinici, a posebno biti njen komandant. Vučena meta kao rekord i piloti koji su taj rekord postigli su u svojoj pilotskoj i vojničkoj profesiji potvrdili da ništa nije slučajno. Blagoje Grahovac, Radoljub Masić i Mile Filipović su u činovima generala iz pilotskog skafandera otišli u penziju. Ostala trojica pilota su to dočekali u činovima pukovnika.

*Đuro Stupar, tada potpukovnik,  
komandant 172.lbap(š) ■*

#### **Bliski susreti pripadnika 172.lbap i NLO**

Te 1975. godine nalazio sam se na dužnosti komandanta 172.lbap na aerodromu „Titograd”. U prvim letačkim danima posle novogodišnjih praznika, pri izvođenju obuke u noćnom letenju permanentno se pojavljivao nei-



identifikovani leteći objekat (NLO) u rejonu izvođenja letačke obuke. Objekat je izgledao kao svetleća kugla sa jakim svetlom, koji se kretao i menjao spektar boja od bele pa do ljubičaste. Na nebu se ocrtavao kao svetleće telo, izrazito veće od najsvetlije zvezde. Pojavljivao se samo u noćnom letenju, pri vedrom ili oblačnom vremenu, tako da je pri potpuno oblačnom vremenu bio jedino svetleće telo na nebu osim aviona. Svakodnevnim praćenjem uočeno je da se pojavljuje približno 50 minuta posle poletanja prvog aviona na noćno letenje. NLO se pojavljivao „niotkuda”. Odjednom bi se pojavio kao svetleće telo u rejonu Nikšić–Herceg Novi u letu u kursu 130–150°. Uočene brzine objekta su u većini slučajeva bile nešto veće od brzine aviona u vazduhu (N-60 i J-21), znači oko 600 km/čas, međutim kretao se i znatno većom ali i manjom brzinom, pa se nekada činilo kao da se ne kreće. Radarska stanica na Prevlaci je u manjem broju slučajeva imala od istog objekta radarski odraz, ali u većini slučajeva nije ga imala na ekranu. Pojava NLO u vazduhu uvek približno 50 minuta posle početka letenja bilo je vrlo uočljivo, te su ga sve posade u vazduhu gotovo istovremeno uočavale, javljale njegovu pojavu i u kojem pravcu ga vide. Dešavalo se da se u vazduhu nađe po 12 aviona N-60 i da ga svi piloti uoče, što znači 24 pilota ga vide. NLO bi se video u vazduhu približno 10 minuta, a potom bi nestajao tako što bi jednostavno ugasio svetla, pa se nije moglo uočavati u kom pravcu bi nestajao. Pisani su brojni izveštaji o istom, ali su dolazila i brojna potpitanja, ponekad sa znatnom dozom nepoverenja, kao „pratite jaču svetleću zvedu” i sl. Bilo je brojnih pretpostavki, ali ni za jednu nije bilo čvršće materijalne podloge. Pošto smo na obuci imali stranih pilota, pomišljano je da neko izviđa isto. Pretražene su sve prostorije da se uverimo da neko ne javlja vreme poletanja, pa smo računali odakle bi objekat mogao doći za 50 minuta leteći različitim brzinama i sl. Jednoga dana u to vreme, bila je subota ili nedelja, kod kuće sam razmišljao o ovome i doneo neočekivanu odluku. Pošto je neradni dan, nema letanja, ništa nije ni planirano, šta bi se desilo kada bi se u ovim uslovima poletelo, jer se objekat nije pojavljivao ako nema aviona u vazduhu. U kasnim popodnevima pozvao sam u stan tri pilota i komandira VTČ. Kada su došli ništa im nisam govorio, sem komandiru VTČ da pozove minimalni broj tehničara za opsluživanje 4 aviona J-21 „Jastreb”. Otišli smo na aerodrom sa padom mraka. Po dolasku na aerodrom saopštio sam im zamisao, da bez najave i radio veze polete dva aviona, i da vidimo šta će se desiti. Avioni su poleteli jednovremeno, jedan u zonu Nikšić, drugi u zonu Cetinje i tu su kružili na visini 3.000 m. Posle 40 minuta

poletu druga dva aviona i smenjuju predhodne u istim zonama. Posade prva dva aviona u zoni Cetinje su bili Đuro Stupar, a u zoni Nikšić Đorđe Stanković. Nakon 40 minuta, ja sam poleteo u zonu Cetinje, a poručnik Milan Maček u zonu Nikšić, dok su predhodna dva aviona odlazili na sletanje. NLO nije uočen, ali je očito da su oni bili *mamci* za pojavu NLO. Samo što sam popeo na visinu 3.000 m i tačno 50 minuta nakon poletanja prva dva aviona, iznenada u rejonu Budve pojavio se NLO u vidu jarko svetleće kugle. Istovremeno me pilot Maček iz zone Nikšić obavestava radio vezom rečima: „Da li ga vidite?”, kada je prvi put radio veza bila upotrebljena. Rekao sam da vidim i da ostane u zoni i osmatra. Objekat sam doživeo kao svetleću kuglu koja menja spektar boja od bele do narandžaste, ali ne menja jačinu svetlosti. Našao sam se u kursu 310° i imao sam osećaj da se i objekat kreće u istom kursu. Rastojanje do objekta mi se činilo da je približno 10 km, i da isti ima nešto manju visinu. Pošto mi je objekat bio tačno preko levog krila, dao sam gas 95%, i pošao oštro ka objektu u kursu 220° i štopovao vreme. Snizio sam na 2.500 m visine i posle 1 minut pri brzini oko 600 km/čas, vratio sam se u kurs 310°, pri čemu mi je objekat bio ispred vetrobrana, što znači da je bio udaljen približno 10 km. Tada sam naglo skinuo gas na relant (minimalna snaga), izvukao vazdušne kočnice i smanjio brzinu na 300 km/čas. Činilo mi se da se odstojanje od objekta ne menja. Pozvao sam radarsku stanicu na Prevlaci (Herceg Novi), koja je bila u operativnom radu, i operator je konstatovao moj radarski kontakt, ali ispred mene nije ništa video. Kada sam bio iznad Prevlake, rekao sam operatoru da izađe iz kabine i da me vizuelno uoči, i da li nešto vidi ispred mene. Da bi me bolje uočio upalio sam reflektor u nosu aviona (J-21). Po povratku u kabinu operator je rekao da me vizuelno vidi i da ispred mene na *većem* odstojanju vidi jako svetlo koje se kreće u istom kursu. Povećao sam brzinu na 450 km/čas i sa istim odstojanjem leteo do Dubrovnika. Po dolasku iznad Dubrovnika NLO je naglo povećao brzinu i pošao u penjući zaokret ka otvorenom moru negde u kursu 260°, i nestao mi iz vidokruga. Okrenuo sam se ka aerodromu, pri čemu mi je nadošla sledeća misao: „Dobro je da ja njega jurim a ne mogu da ga stignem, a šta bi bilo da se on okrene i počne da juri mene, a ja ne mogu da mu pobegnem.” Po sletanju pilot iz zone Nikšić je rekao da ga je stalno vizuelno pratio, a videli su ga i svi ljudi sa stajanke dok je bio u rejonu Budve.

Napisao sam komandi RV i PVO izveštaj i predložio da 2 aviona MiG-21 bez plana i radio veze prelete iz Batajnice u Titograd, i da mi se stave na raspolaganje. Posle dva dana avionom JAT došao je inž. Milivoje

Jugin, koga je poslala komanda RV i PVO, a koji je bio naš najbolji poznavalac kosmičke problematike. Istoga dana preletela su dva aviona MiG-21, kako sam tražio. U mojoj kancelariji je formirana stručna grupa na čelu sa Juginom, i uvedena su potrebna sredstva veze. Sve sam ih upoznao sa dosada poznatim u vezi pojave NLO i izneo sam im zamisao za sledeću noć: da mi sa pitomcima izvodimo normalnu letačku obuku, a pri pojavi NLO, na moj znak svi avioni snižavaju na 500 m iznad terena, i da idu na sletanje najkraćim putem. Dva aviona MiG-21 bi iz pripravnosti br. 1 poletela i išla na presretanje. Po planu obuke, trebalo je uvežbavati grupno letenje u sastavu para po maršruti: Bioče–Nikšić–Herceg Novi–Petrovac–Tuzi–Bioče, uz promenu uloga vođa-pratilač, pa još jedan krug. Letelo se na visini 2.500 m sa šest parova u lancu. Parovi su redom poletali i rasporedili se po navedenoj maršruti, tako da su parovi bili na različitim mestima. Posle oko 50 minuta, kada je prvi par aviona najavio dolazak na sletanje, NLO se pojavio u sredini prostora oivičenog pomenutom maršrutom. Sve posade su ga videle i javile u kom pravcu ga vide. NLO se pojavio negde između Cetinja i Danilovgrada, i to na istoj visini kao i avioni u vazduhu u kursu prema aerodromu, kao da će i on na sletanje. Dao sam preko radija ugovoreni signal, avioni su pošli na sletanje, par MIG-21 je poleteo, a NLO je okrenuo u pravcu Prevlake. Posada Migova ga je odmah vizuelno otkrila i poslala maksimalnom brzinom za NLO, koji je već od Prevlake leteo ka otvorenom moru negde u kursu 220°. Pošto je odstojanje od NLO bilo nepromenjeno, Migovi daju forsaz (dopunsko sagorevanje), ali ne smanjuju odstojanje. Radarska stanica vidi Migove i NLO i istome meri brzinu 1.700 km/čas. Posada Migova iznenada gubi vizuelni kontakt sa NLO, a radar ga uočava iza aviona sa brzinom oko 80 km/čas. Migovi skidaju forsaz, i pošto sam po radio vezi zaključio da su vidno zbunjeni i uzbuđeni, ja im naređujem da prekinu let i idu na sletanje. NLO je nestao. Svi smo bili zbunjeni i uzbuđeni, a Jugin je prokomentarisao da ne postoji ovozemaljska letelica koja ima ovakav raspon brzina, a koje ostvari u tako kratkom vremenu. Ništa konkretno nismo zaključili. U tom smislu smo sačinili izveštaj komandi RVi PVO. Pošto smo sa NLO bili u kontaktu oko 15 dana, to nas je znatno opterećivalo. Pojavili su se i prikriveni strahovi, naročito kod pitomaca, a sa drugih aerodroma su me zvale kolege pitanjima šta mi to jurimo, neki su podrugljivo, ili u šali, komentarisali da jurimo veštice i sl. Pošto sam zaključio da ne možemo doći do ničega konkretnoga, a da nam od NLO ne pretila opasnost, na pripremi za dalje letenje sam naredio da se više ne osvrćemo na pojavu NLO. Kada ga neko ugleda,

treba da javi i to je sve. Dok god nam ne pretila opasnost od istog, mi ćemo ga ignorisati, jer smo zaključili da se niko nije uspeo približiti NLO ispod 10 km udaljenosti, a niti NLO avionu. Sledeći letački dan bio je specifičan i zaslužuje posebnu pažnju. Noćno letenje je otpočelo kao i obično. Ja sam se nalazio na stajanci aviona, gde je uobičajeno bilo vrlo živo. Avioni su odlazili i dolazili na stajanku. Odjednom u uobičajeno vreme u rejonu Čeva pojavio se NLO sa već uobičajenim karakteristikama. Svi koji su bili na stajanci aviona su ga ugledali i glasno komentarisali. Ja sam ga pratio, iako sam se ponašao kao nezainteresovan. NLO se kretao prema aerodromu. Istovremeno ga uočavaju i posade aviona u vazduhu, i to su javile. Meni su se obraćali pojedinci rečima: „Eno ga! Jel ga vidite?” i sl. Ja sam odgovarao da ništa ne vidim. Ljudi su me sumnjičavo gledali dok mi komandir eskadrile nije prišao i rekao da NLO vidi 100 ljudi na stajanci, a samo ga ja ne vidim. Odgovorio sam glasno da me i drugi čuju, da ništa ne vidim, jer neću da vidim i da se prestane sa komentarima, i da svako gleda svoja posla. NLO po dolasku iznad aerodroma gasi svetla i nestaje zauvek, jer se nikada više nije pojavio. Ova misterija je do danas ostala nerešena.

Godine 1997. slučajno sam sreo inž. Jugina u autobusu GSP u Beogradu. Seo sam pored njega, nije me prepoznao. Kada sam mu rekao ko sam, setio se. U kratkom razgovoru sa njim izrazio sam želju, da se ovaj slučaj proanalizira na nekom stručnom nivou, ali on nije pokazao neko interesovanje za ovo. Upitao sam ga šta on lično misli o ovome posle toliko godina. Rakao je da misli da su u pitanju baloni sa komandama, gde se motori na istom uključe pri približavanju letilice u vazduhu i balon se udaljava. On je izašao iz autobusa i više ga nisam video.

Ako je to u pitanju, ostaju mnoga nejasna pitanja kao što su:

- Odakle balon u 1975. godini sa takvim letačkim mogućnostima i manevarskim osobinama, jer ja ni danas ne znam da takav balon postoji?
- Zašto se pojavljivao samo noću i to samo kada mi letimo, i uvek u vremenu od 50 minuta posle početka letenja, iako smo vreme početka menjali?
- Zašto je iznenada prestao sa pojavljivanjem, iako smo mi i dalje izvodili noćnu obuku?
- Zašto je nekada imao odraz na radaru, a nekada ne?
- Zašto...zašto...zašto i još brojna zašto i nejasna pitanja, koja su to ostala do današnjih dana.

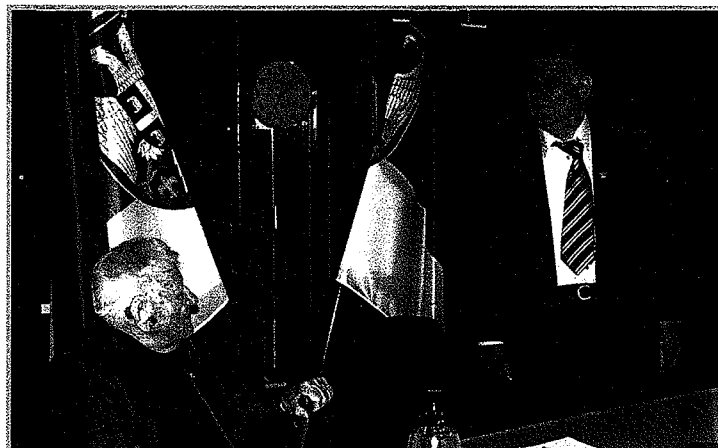
*Zvonko Jurjević,  
tada Komandant 172.lbap(š) ■*

## Obeležavanje šest decenija od formiranja 172.lbap

Dana 05. decembra 2009. godine, u komandi Vazduhoplovstva i Protivvazduhoplovne odbrane (V i PVO), na prigodan način obeležili smo Dan jedinice i šest decenija od formiranja 172.vlp. Obeležavanje 60-godišnjice od formiranja ove slavne jedinice naše borbene avijacije bila je više od moralne obaveze nas, njenih pripadnika i aktera njene izgradnje, koji živimo u Beogradu. Razlog više je izdavanje monografije 172.lbap, koja je već bila u poodmakloj fazi izrade. Okupljanje je inicirao i organizovao jedan od njenih veterana, general-major pilot u penziji Đuro Stupar. Inicijativa i program obeležavanja i rada svesrdno je prihvaćen i pozdravljen, kao višestruko korisno okupljanje, uz odziv svih pozvanih. Skup je održan u našem Vidovskom zdanju, Komandi vazduhoplovstva u Zemumu. Za ovaj skup imali smo ne samo razumevanje i podršku komandanta V i PVO, brigadnog generala Živak Ranka, dugogodišnjeg pripadnika puka i komandanta 242.lbae(š), već i tehničku podršku održavanja skupa. U vezi s tim, načelnik Doma vazduhoplovstva potpukovnik Olujić Saša obezbedio je sve ono što je bilo neophodno za jedan svečarski, ali i radni skup. Nama penzionerima, kao većini na skupu, posebno su bili od koristi dva aktivna pripadnika vojske, pripadnici jedinice iz njenog brigadnog perioda. Bio je to njen zadnji komandant pukovnik pilot Predrag Bandić, i major pilot Goran Radosavljević obaveštajni organ u komandi 172.abr. Posebna zanimljivost skupa predstavljalo je prisustvo prvog komandanta 172.vlp, tada u 91. godini života, i zadnjeg komandanta 172.vbr u 41. godini života. Takav generacijski raspon tu pred nama, predstavljao je živu istoriju jedinice. Obojica su pukovnici-avijacije piloti. Petar Obradović je bio komandant 172.vlp kod formiranja 1949, dok je Predrag Bandić bio zadnji komandant 172.vbr pri njenom rasformiranju 2006. godine. Na poziv za skup Petar Obradović je prosto poskočio, rekavši: „Kako da ne, ja dolazim, ja obavezno dolazim!“. Svakako da smo ga, iz poštovanja prema njegovom delu i godinama, dovezli na skup i vratili kući. Uradio je to Zvonko Jurjević.

Sadržaj programa obeležavanja dana jedinice, bio je:

1. Pozdravna prigodna reč,
2. Odavanje pošte svim poginulim i umrlim pripadnicima jedinice,
3. Predstavljanje nas prisutnih pojedinačno,
4. obraćanje skupu prvog komandanta Petra Obradovića,
5. Sastav odbora, zamisao i plan izrade monografije 172.lbap,
6. Diskusija, fotografisanje i zakuska.



General Jurjević otvara skup i pozdravlja P. Obradovića, prvog Komandanta 172.vlp



Major G. Radosavljević i pukovnik P. Bandić, domaćini skupa

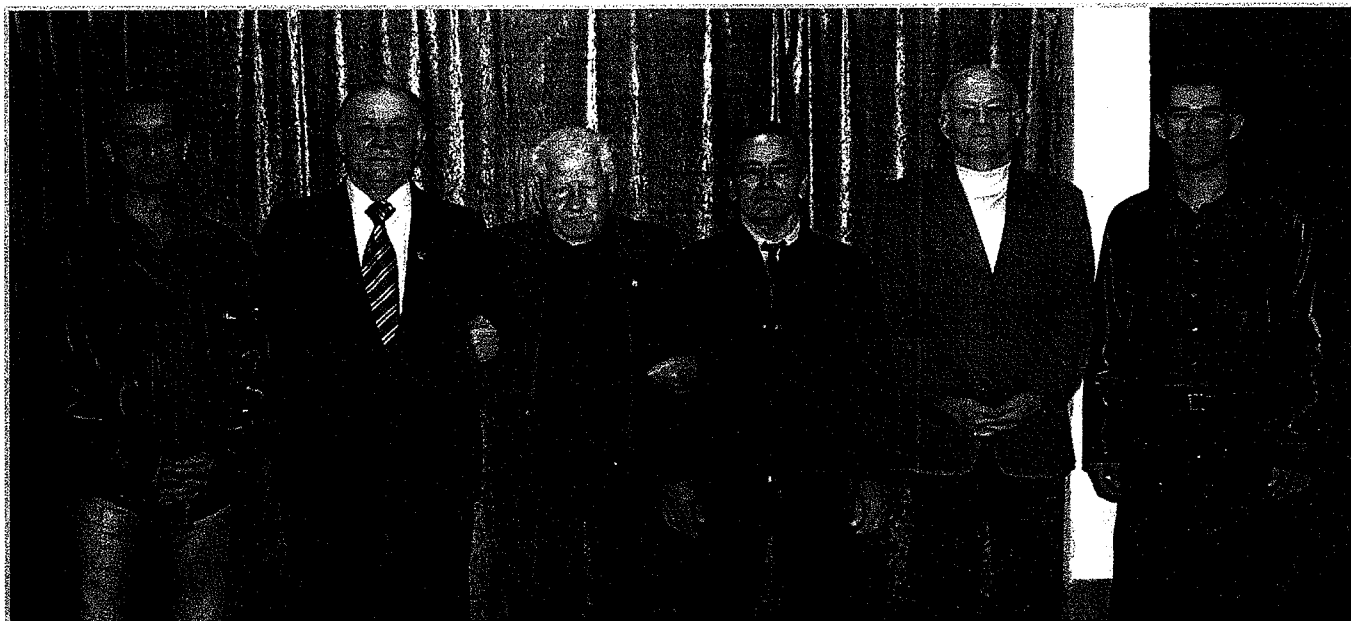
Predstavljanje nas prisutnih prosto se nametnulo kao potreba, pa je predsedavajući skupa, Đuro Stupar predstavio svakog prisutnog kroz kraći opis. To je dobro primljeno, jer se neki nisu znali, dok su se drugi jedva prepoznavali. U 57 godina postojanja jedinice, radilo se o velikom protoku kadra, uvek mlade jedinice. Okupljanje je bilo lepo, prijatno i korisno druženje. Vreme časkanja se produžilo, kroz međusobno upoznavanje, ili kod već poznatih, evociranje uspomena iz obuke, rada i života jedinice. Pored dvojice najmlađih pilota, pripadnika jedinice skupu se odazvalo i šest pilota koji su iz puka otišli u JAT i ostale kompanije, u njima proveli najveći deo radnog pilotskog veka i kao takvi iz njih otišli u penziju. Zanimljivo je da se kod ovih pilota nije izgubio osećaj pripadnosti 172.lbap, već je bio na nivou nas koji smo predstavljali veterane ove slavne jedinice. Takva duboka i trajna povezanost generacija pilota, inženjera i tehničara 172.lbap, na najbolji način govori o *magičnoj* moći takve sredine i delatnosti koju smo obavljali. Sa ovog višestruko korisnog skupa ostaće fotografije, kao najbolji zapis i prilog bogatoj i sadržajnoj istoriji 172.lbap (abr).



*Zajednički snimak učesnika skupa*

Spisak učesnika skupa 05. decembra 2009. godine:

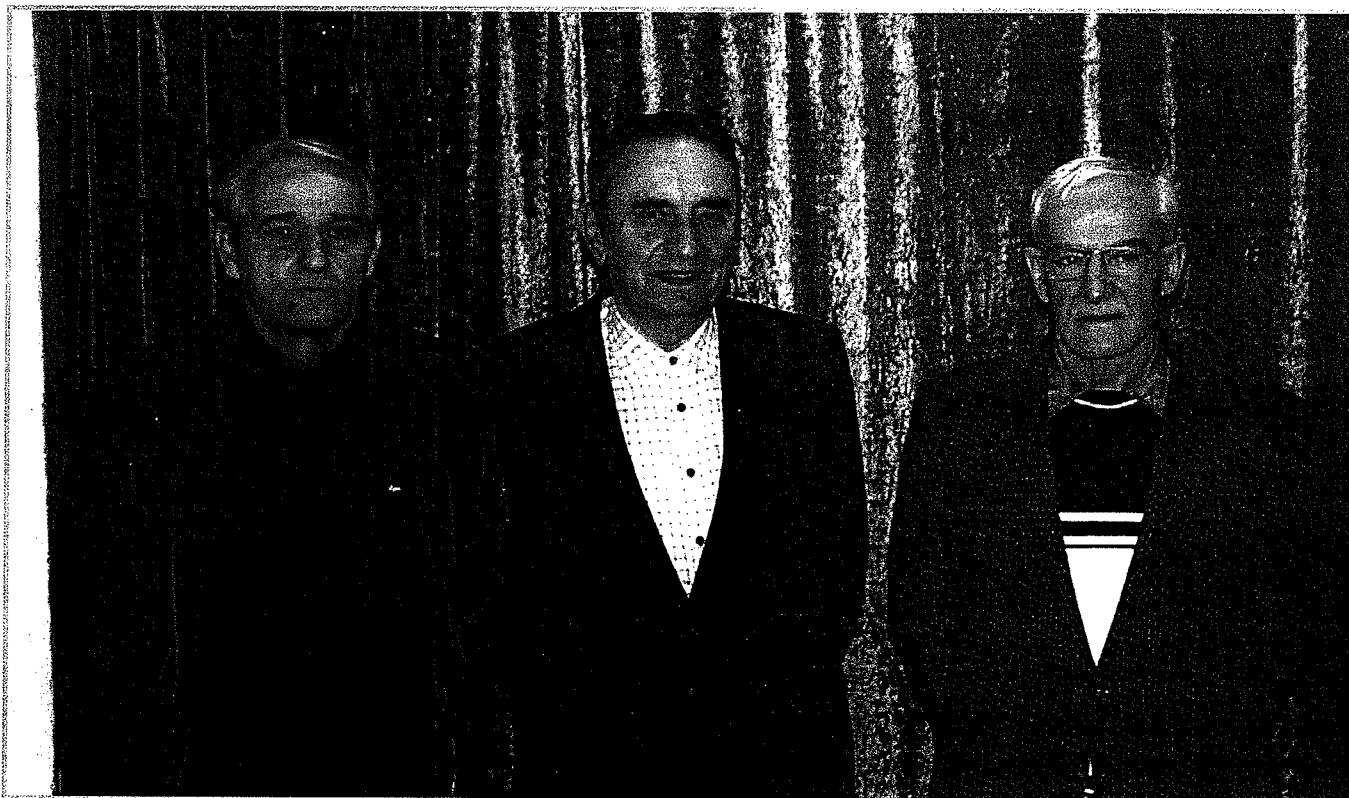
- |   |                                  |
|---|----------------------------------|
| 1. Pukovnik Petar Obradović             | 10. Pukovnik Jagoš Radulović     |
| 2. General-pukovnik Zvonko Jurjević     | 11. Pukovnik Miljenko Ćirjaković |
| 3. General-major Đuro Stupar            | 12. Pukovnik Predrag Bandić      |
| 4. General-potpukovnik Blagoje Grahovac | 13. Major Goran Radosavljević    |
| 5. General-potpukovnik Miloje Pavlović  | 14. iz JAT Aleksandar Pantić     |
| 6. Pukovnik Stojan Mutić                | 15. iz JAT Miodrag Milatović     |
| 7. Pukovnik Mirko Vuksanović            | 16. iz JAT Stojan Kajtuz         |
| 8. Pukovnik Đorđe Stanković             | 17. Pukovnik Milan Njegomir      |
| 9. Pukovnik Borivoje Tomić              | 18. iz JAT Slavko Šlajpah        |
|   | 19. iz SIV Božo Stojanović       |



*Prisutni komandanti slavne jedinice: Tomić, Jurjević, Obradović, Stupar, Grahovac i Bandić*



*Evociranje uspomena: Vuksanović, Čirjaković, Njegomir, Tomić i Stupar*



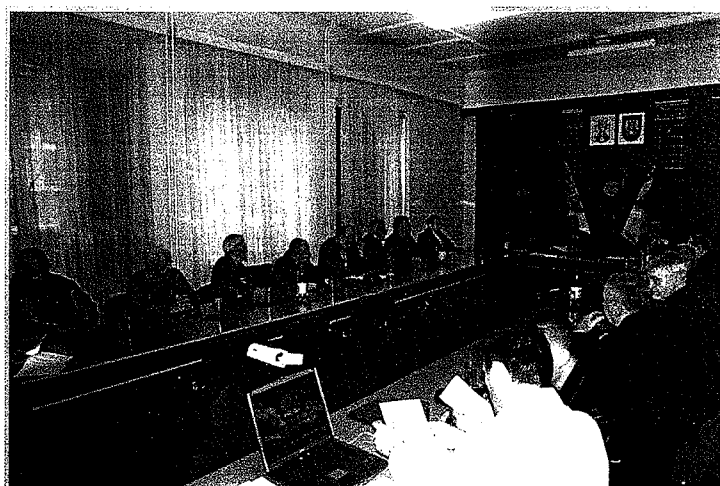
*Komandiri eskadrila: Pavlović, Mutić i Stanković*



*Prvi komandant jedinice P. Obradović  
sa poslednjim komandantom  
P. Bandićem i prvim komandrom  
1. eskadrile 172.vlp S. Mutićem*



*U toku kraće pauze skupa*



*Radni deo skupa*



*Obraćanje generala Stupara i generala Jurjevića skupu*

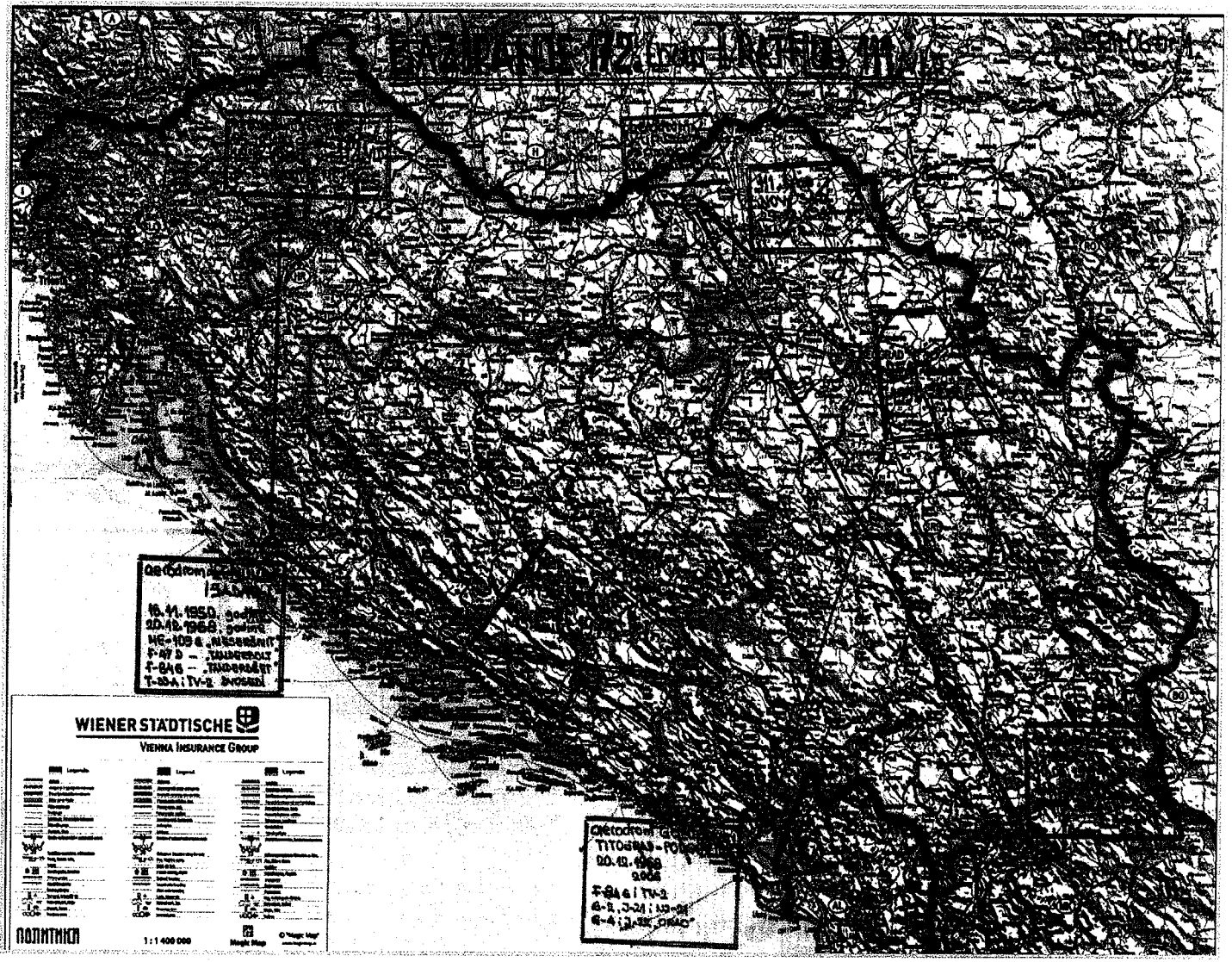
# PRILOZI







Baziranje jedinice (karta SFRJ)



16. VI. 1950. godine  
 20. IV. 1968. godine  
 ME-100 a - INŽENJERSTVO  
 F-07 b - INŽENJERSTVO  
 T-04 b - INŽENJERSTVO  
 T-05 a, TV-2 - INŽENJERSTVO

01. VI. 1950. godine  
 20. IV. 1968. godine  
 ME-100 a - INŽENJERSTVO  
 F-07 b - INŽENJERSTVO  
 T-04 b - INŽENJERSTVO  
 T-05 a, TV-2 - INŽENJERSTVO

**WIENER STÄDTISCHE**  
VIENNA INSURANCE GROUP

<p>ПОЛИТИКА</p> <p>1:1 400 000</p> <p>Maple Map</p>	<p>Legend symbols and text for various map features.</p>
---	--

**Organizacijsko-formacijski razvoj**

**1. Formiranje 172. vazduhoplovnog-lovačkog puka (vlp)** 05. decembra 1949. godine na a. Cerklje (Brežice), Slovenija, prema naredbi VKOS br. 67 od 24. jula 1949. godine. Formiran je sa tri eskadrile i štabnim-avijacijskim odeljenjem, naoružan avionom ME-109 „Meseršmit“, dobijenih ratnom reparacijom iz Bugarske. Od ukupno četrdeset pilota, njih 29 su bili mladi piloti iz tek završene 3. klase VVU u Pančevu, te je stoga imao tretman puka mladih pilota. Bio je u sastavu 44. vazduhoplovne lovačke divizije (vld).

**2. Predislokacija 172.vlp sa a. „Cerklje” na a. „Zemunik” (Zadar)**, 16. novembra 1950. godine, uz prepotčinjavanje komandi 21. mešovite avijacijske divizije (mad) na a. „Zemunik”.

**3. Prenaoružavanje 172.vlp avionom F-47D „Tanderbolt”** 21. novembra 1952. godine. Puk je 14. avgusta 1952. godine avione „Meseršmit” predao Školskom centru (ŠC) Rajlovac, preletom. Prijem tzv. „novog materijala” i preobuka dvadeset pilota izvršena je u Puli od 01. septembra do 21. novembra 1952. godine, uspešno. Prelet 20 aviona F-47D izvršen je sa a. „Pula” na a. „Zemunik”, 21. novembra 1952. godine.

**4. Preimenovanje u 172. lovačko-bombarderski avijacijski puk (lbap)** izvršeno je nakon završene preobuke na avionu F-47D, 21. novembra 1952. godine.

**5. Prijem nove ratne zastave 172. puka** 21. maja 1953. godine na svečanosti na a. „Batajnica”. Zastavu puka primio je komandant puka Tomaš Samardžić iz ruku VKOS Maršala Tita u grupi od 15 prisutnih komandanata pukova.

**6. Prenaoružavanje 172.lbap mlaznim avionom F-84G „Tanderžet” i dvosedom T-33A** 21. novembra 1954. godine. Avgusta 1954. godine puk je predao avione F-47D i time je završen period klipne avijacije. Nakon uspešno završene preobuke u trajanju od tri meseca u Centru za preobuku (CZP) Batajnica, izvršen je prelet 16 aviona F-84G sa a. „Batajnica” na a. „Zemunik”, i svečani doček 21. novembra 1954. godine.

**7. Polovinom 1957. godine 172.lbap dobija status specijalizovane jedinice za noćna dejstva i podršku JRM na otvorenom moru i priobalju.** Puk ubrzo izrasta u noćni puk, da bi do kraja prve decenije od formiranja, stekao renome elitne jedinice borbene avijacije JRV.

**8. Prepotčinjavanje 172.lbap novoformiranoj devetoj Vazduhoplovnoj komandi (VaK)** u sklopu reorganizacije JRV prema planu „DRVAR” od 27. juna 1959. godine. Ukidanjem Komandi divizija, komanda 21.mad je preformirana u komandu 9.VaK, sa sedištem u Mostaru.

**9. Preimenovanje JRV u RV i PVO od 22. oktobra 1959. godine**, čime su i formalno objedinjene obe funkcije vida, kroz PVO teritorije i OS, i vazduhoplovnu podršku KOV, RM i TO. Preimenovanje je na potpuniji način izrazilo ulogu vida, ali i svake jedinice, time i ulogu i namenu 172.lbap.

**10. Prenumeracija eskadrila u RV i PVO** kao osnovnih taktičkih jedinica prema vrstama avijacije, aprila 1961. godine. Od postojeće tri eskadrile 172.lbap, bile su formirane dve eskadrile, i to: 239.lbae je formirana od sastava 1. eskadrile, i 240.lbae od sastava 2. i 3. eskadrile. Istovremeno, bilo je formirano izviđačko-avijacijsko odeljenje (iao) sa formacijom od pet pilota i dva aviona RF-84G, potčinjeno komandi puka.

**11. Prepotčinjavanje 172.lbap novoformiranoj komandi 5. Vazduhoplovnog korpusa (VaK)** od 08. maja 1964. godine sa sedištem komande u Zagrebu. Prema planu „DRVAR-2”, bile su rasformirane komande VaK, da bi se formirala dva vazduhoplovna korpusa (VaK), 1.VaK sa sedištem komande u Nišu i 5.VaK sa sedištem komande u Zagrebu.

**12. 172.lbap postaje nosilac tradicije ratnog 111.vlp od 10. juna 1964. godine.** Planom „DRVAR-2” od 10. juna 1964. godine rasformiran je 94.lap na a. „Petrovac” u Skoplju, koji je bio formiran 1948. godine, preformiranjem 111.vlp. Od tog vremena 172.lbap je slavio 25. decembar 1944. godine kao Dan jedinice.

**13. Preformiranje i preimenovanje puka u 172. lbap(š) – školski**, prema naređenju DSNO strogo poverljivo broj 241/65, uz prepotčinjavanje upravi VVA. Za novu ulogu i namenu po MF, puk je bio ojačan sa 355.iae sa 11 aviona dvoseda TV-2 za školovanje pitomaca-pilota na završnoj trećoj godini školovanja u VVA. Po ratnoj formaciji (RF) puk je ostao u nadležnostima vazduhoplovnih korpusa u skladu sa planovima moguće upotrebe. Time su bogato iskustvo i tradicija puka neposredno stavljene u funkciju borbene izgradnje RV i PVO. Svoju dvojnu ulogu i namenu puk je izvršio u skladu sa najboljim očekivanjima.

**14. Školovanje pitomaca-pilota 18, 19. i 20. klase VVA od 1965–1968. godine.** Puk je otpočeo 04. oktobra 1965. godine sa 26 pitomaca-pilota 18. klase prema programu letačke obuke treće, odnosno završne godine školovanja pitomaca-pilota VVA. 172.lbap(š) uspešno je realizovao PLO sa sve tri klase pitomaca-pilota, i time je potvrdio ispravnost opredeljenja i očekivanja, čime se afirmisao u novoj dvojnoj ulozi i nameni.

**15. Preformiranje 172.lbap(š) krajem 1968. godine izuzimanjem 240.lbae(š) uz prihvat 242.lae,** radi pre-dislokacije na aerodrom „Golubovci” (Titograd), i preuzimanja uloge Centra za borbenu obuku pitomaca-pilota na završnoj godini školovanja u VVA.

**16. Predislokacija 172.lbap(š) sa a. „Zemunik” (Zadar) na a. „Golubovci” (Titograd) izvršena je 20. decembra 1968. godine** u prepodnevnom preletu 16 aviona, od čega: 12 aviona F-84G, 2 aviona RF-84G i 2 aviona dvoseda TV-2. Istog dana u jutarnjim časovima zemaljskim putem stigla je i vazduhoplovno-tehnička četa za održavanje (VTČO) ili tzv. PARC (pokretna avio radionica). Do pada mraka sastav je razmešten na novoj lokaciji, i naredni dan 21. decembra bio je u svečanom stroju povodom dana JNA.

**17. Prenaoružavanje 172.lbap(š) mlaznim avionima domaće proizvodnje N-60 „Galeb” i J-21 „Jastreb”** u vremenu od marta 1969. godine do kraja 1971. godine. Prvo je bila prenaoružana 242.lae, koja do aprila 1969. godine predaje aviona F-86E „Sejbr”, i preimenovana je u 242.lbae (š), i ona je prva završila preobuku na avionima N-60 i J-21. 239.lbae(š) tek nakon predaje aviona F-84G i dvoseda TV-2, u drugoj polovini 1970. godine otpočinje i završava preobuku do kraja 1970. godine.

**18. Svi piloti puka su osposobljeni za nastavnjke letenja, odnosno instruktore letenja.** Sa pilotima 242.lbae(š) bio je proveden teorijski i praktični program kursa nastavnika letenja u VVA u Zadru od 03. januara do 31. marta 1970. godine, čime su svi piloti puka bili osposobljeni za funkciju instruktora letenja, kao neophodne pretpostavke za naredni zadatak puka.

**19. Provođenje kursa komandira avijacijskih odeljenja (kka) u 239.lbae(š) za potrebe vida RV i PVO.** U zimskom periodu 1970. godine puk prima na praktični deo kursa nastavnika letenja 22 oficira-pilota iz celog RV i PVO. Bili su to komandiri ili kandidati za komandire avijacijskih odeljenja. Zadatak dobija 239.lbae(š), ojačana sa 14 aviona TV-2, prikupljenih iz celog RV i PVO izmaku veka upotrebe, da bi sa velikim naporom kadra i tehnike uspešno provela kurs do kraja marta 1970. godine. Za vreme kursa dogodila su se dva otkaza motora sa požarom na avionu TV-2, od čega je jedan bio noću.

**20. 172.lbap(š) postaje Centar za borbenu obuku pitomaca-pilota na četvrtoj, završnoj godini školovanja u VVA.** Kroz izvršeno prenaoružavanje, adekvatnu kadrovsku popunu, stručno i metodsko osposobljavanje kadra, razvijen aerodrom na povoljnoj klimatskoj lokaciji, i povoljan razmeštaj i smeštaj ljudstva i tehnike, puk se razvio u moćan centar za ulogu i namenu centra.

**21. Školovanje učenika-pilota Arapske Republike Libije (ARL) i Republike Zambije (RZ)** iskrsava kao zadatak od velikog međuarmijskog značaja. Puk je u vremenu od 12. avgusta 1971. godine do 31. decembra 1974. godine školovao po dve klase ARL i RZ, i to od prvog sedanja u avion do borbene obuke noću, što je dotada bio jedinstven primer u našem RV i PVO. Zadatak je bio uspešno obavljen, krajnjim naporima kadra i tehnike 172.lbap (š) i 423. vb.

**22. Školovanje oficira-pilota u statusu slušalaca 24, 25, 26. i 27. klase prema NPP četvrte godine pitomaca-pilota VVA.** U vremenu od 1974. do 1978. godine puk je praktično u prelaznom periodu VVA na četvorogodišnji sistem školovanja bio u funkciji centra, kroz borbenu obuku četiri klase oficira-pilota prema PLO pitomaca-pilota na četvrtoj godini školovanja VVA.

**23. Dooružavanje 172.lbap(š) avionima „Jastreb” – dvosed NJ-21 sa ukupno 16 aviona,** od 31. jula 1975. godine do 04. januara 1977. godine, što je bila jedinstvena proizvodna serija ovih aviona u našem RV i PVO.

**24. Privremena predislokacija 172.lbap(š) na aerodrom „Ortiješ” (Mostar) od 08. aprila do 13. jula 1977. godine,** zbog presvlačenja PSS i ostalih inženjeriskih radova na matičnom aerodromu „Golubovci”. Kroz celodnevnu obuku i rad u uslovima visokih temperatura, puk je uspešno i bezbedno proveo kurs gađanja ciljeva u vazduhu (GCV) u zoni Mljet, sa 26. klasom oficira-pilota u statusu slušalaca.

**25. Konačno, 172.lbap(š) u funkciji centra za borbenu obuku pitomaca-pilota od 01. septembra 1978. godine sa 28. klasom pitomaca-pilota.** U daljem, puk je u kontinuitetu obavljao svoju mirmodopsku ulogu i namenu borbene obuke pitomaca-pilota na završnoj – četvrtoj godini školovanja u VVA. Puk je neprekidno održavao visok stepen trenaze u skladu sa planovima moguće upotrebe po RF. U vezi stim poučna su sva tri ZTV puka provedena na SZV, JIV i CV od 1977–1979. godine.

**26. Prenaoružavanje 172.lbap(š) novom generacijom mlaznih aviona domaće proizvodnje N-62 „Super Galeb” i J-22 „Orao”,** od 1986. godine do 1989. godine. Preobuka na avionu G-4 (N-62 ili „Super Galeb”) otpočela je 01. septembra 1986. godine sastavom 239.lbae(š), i završila se 04. septembra 1987. godine, da bi otpočela obuku sa pitomcima oktobra 1987. godine. Oktobra 1987. godine jezgro 242.lbae(š) i komande puka otpočinje preobuku na avionu J-22 „Orao” i završava je marta 1988. godine.

**27. Preformiranje 172.lbap(š) u 172. avijacijsku brigadu (abr) prema naredbi SSNO od 20. januara**

**1992. godine.** Brigada se formira iz objektivne nužde tokom raspada SFRJ.

**28. 251.lbae(š) iz sastava 105.lbap(š) u Zadru, naoružana avionom G-2 ulazi u sastav 172.abr.** U reorganizaciji posle vojne intervencije NATO, prema naredbi NGŠ od 14. jula 1999. godine, predoslicirana je na aerodrom „Kovin” i prenaoružana avionom „Utva-75” (V-53).

**29. 229.lbae(š) iz 185.lbap(š) Pula, naoružana avionom G-4 ulazi u sastav 172.abr,** prema naredbi od 30. oktobra 1991. godine. U sastavu vojske SRJ nosi naziv „Mačevi”. Uoči vojne intervencije predislocirana je na a. „Niš”, da bi septembra 1999. godine bila rasformirana podelom ljudstva i tehnike u okviru matične 172.abr.

**30. 239.lbae(š) od 1987. godine naoružana je avionom G-4,** nosi naziv „Vampiri”, i u vremenu vojne intervencije ostaje na matičnom aerodromu Golubovci. Zbog gubitaka privremeno se popunjava avionima „Utva-75”, da bi nakon rasformiranja 242.lbae(š) objedinila sve avione G-4.

**31. 242.lbae(š) od 1988/89 naoružana je avionom J-22 „Orao”.** Nosila je naziv „Orlovi”, da bi tokom 1996. godine bila prenaoružana avionom G-4. U proleće 2003. godine bila je rasformirana, a njeno ljudstvo i tehniku preuzela je 239.lbae(š).

**32. 897. mešovita helikopterska eskadrila (mhe) formirana je 25. avgusta 1994. godine na a. „Golubovci” od 790.trhe i 722.pohe rasformiranog 107.hp.** Bila je naoružana transportnim helikopterima Mi-8 i borbenim protivoklopnim helikopterima SA-341 i 342 „Gazela”. U vremenu vojne intervencije NATO bazirala je na a. „Nikšić”, a od 17. maja 2000. godine na a. „Golubovci”.

**33. 784. protivpodmornička helikopterska eskadrila (ppdhe) ulazi u sastav 172.abr 25. avgusta 1994. godine, nakon rasformiranja 107.hp.** Nosila je naziv „Ajkule” i bila je naoružana borbenim helikopterima Mi-14 i Ka-25. Bila je formirana 15. marta 1961. godine u okviru 97.hp u Mostaru, zatim je 1968. godine predislocirana na heliodrom „Divulje”. Sa Ka-25 je naoružana 1974. godine, a sa Mi-14 1980/81. godine. Tokom raspada SFRJ, u toku 1991. godine predislocirana je na a. „Mostar”, zatim 1992. godine na a. „Tivat”, pa u „Golubovce” (Podgorica). Nakon vojne intervencije NATO-a veći deo tehnike je predat muzeju, i prema naredbi NGŠ od 14. jula 1999. godine 784.ppdhe je rasformirana.

**34. Formiranje akro grupe „Leteće zvezde” na avionu G-4 „Super Galeb”.** U toku 1996. godine bila je

formirana akro grupa na inicijativu samih pilota, što je bio novi impuls za jedinicu. Dobro osmišljenim programom nastupa i vrhunskom osposobljenošću, ubrzo su afirmisani u širim razmerama. Sledili su brojni uspešni i atraktivni nastupi u zemlji i inostranstvu. Nesporno, bio je to novi vrednosni iskorak 172.abr.

**35. Formiranje helikopterske akro grupe „Stršljeni” na helikopteru „Gazela”** usledila je nakon što je formirana akro grupa „Leteće zvezde”, i na njihovom talasu. Kao posebno pilotsko ostvarenje i vrednost, i kao retkost u svetskim razmerama, u svojim nastupima bili su svojevrsna atrakcija. 172.abr ostvaruje nove domete u sistemu obuke i rada, i kao jedinica doživljava novu vrednosnu afirmaciju.

**36. Manevar i pregrupisanja kadra i tehnike 172.abr u vremenu i nakon vojne intervencije NATO-a na SRJ 1999. godine.** U odbrani otadžbine, pružanju otpora i očuvanju kadra i tehnike u uslovima nesrazmernog i nerazumnog odnosa snaga, ispoljen je visok stepen umeća ljudstva i žilavosti jedinice. U dejstvima iz vazdušnog prostora uništen je veći deo tehnike i objekata u rejonima baziranja (Niš i Sjenica), i na matičnom a. „Golubovci”. Usledilo je pregrupisanje uz mukotrpnu oporavak u hod, velike napore i dovitljivost RiK.

**37. Predislokacija kompletne 251.lbae(š) na aerodrom „Kovin” krajem 1999. godine.** Na a. „Kovin” od 1996. godine nalazilo se 3.ao, koje je provodilo selekciju i početnu letačku obuku studenata-pilota na avionu V-53 („Utva-75”). Od jeseni 1999. godine kompletna 251.lbae(š) je u toj funkciji, naoružana sa 12 aviona „Utva-75”, čime 172.abr funkcioniše na dva aerodroma do rasformiranja 2006. godine.

**38. Formiranje 172. vazduhoplovne brigade (vbr) preformiranjem 172.abr i 423.vb, odnosno integracijom logistike u formacijski sastav brigade.** U toku 2004. godine situacija nalaže restrikcije i racionalizaciju, što je bilo izvršeno kroz spajanje borbenog i logističkog dela na aerodromu „Golubovci”, pri čemu je u dobroj meri smanjen broj formacijskih mesta novoformirane 172.vb.

**39. Rasformiranje 172.vbr prevođenjem u vazduhoplovnu bazu (vb) Vojske Crne Gore 2006. godine.** Nakon pucanja i zadnje karike bivše SFRJ obnovom državne samostalnosti Republike Crne Gore, došlo je do rasformiranja 172.vbr kroz njeno prevođenje u vb Vojske Crne Gore. 251.lbae(š) sa a. „Kovin” integrisana je kao treće avijacijsko odeljenje u 252. lbae 204.vb na aerodromu „Batajnica”.

## Spisak pilota 172.lbap (abr)

Aćimović Petar	Bučko Zvezdan	Đorđević Petar	Ilić Goran
Aleksić Jovan	Bukovnik Teodor	Đorđić Ivan	Ilić Petar
Aleksić Mihajlo	Burjan Martin	Đukarić Milovan	Ilić Petar
Anakiev Siniša	Caf Alojz	Đukić Berislav	Indić Petar
Andrijašević Vladimir	Carević Svetozar	Đukić Milan	Isailović Tomislav
Antanasijević Dragan	Cico Zoran	Đuknić Milovan	Isidorović Nikola
Antanasijević Miroljub	Cmiljanović Božiar	Đurđević Radovan	Iskra Igor
Antunović Sreten	Crnojević Božidar	Đurđević Vladimir	Ivanov Slobodan
Arifović Namik	Cukavac Goran	Đurđević Zoran	Ivanović Miloš
Arnik Marijan	Cvetić Milan	Đurić Goran	Ivanovski Vasko
Atanacković Miodrag	Cvetinović Cvetin	Đurić Ranko	Iveljić Zvonko
Atilić Miloš	Čabarkapa Miljan	Elbl Zvonko	Jakovina Krešimir
Babec Josip	Černajev Vladimir	Elenkov Đorđe	Jančovski Vanče
Babić Branko	Čonč Darko	Erdoglija Živko	Janković Ranko
Babić Dragomir	Čude Slobodan	Erkić Zoran	Janković Ratko
Bajić Ljubomir	Čupić Vidak	Faganel Jordan	Janković Risto
Bajić Mirko	Čirić Nenad	Filipović Duško	Janković Slavko
Bajić Slavko	Čirjaković Miljenko	Filipović Mile	Janković Stojan
Bakić Milivoje	Čirković Branislav	Filipović Miodrag	Janković Živko
Baltić Saša	Čorić David	Flajs Marko	Janjatović Nemanja
Bandić Predrag	Čuić Jovo	Franc Jordan	Janjičić Nenad
Bankovački Rade	Čurić Blagoje	Frاندolič Gregor	Janjić Zlatibor
Baraga Tomo	Ćuso Pero	Furlan Petar	Jeftić Darko
Barić Jože	Daičić Julijo	Gajić Aleksandar	Jelačin Stanko
Bartok Laslo	Dakić Voja	Gajović Branko	Jelić Dragan
Bašić Dragan	Danilov Savo	Galantić Vlastimir	Jelić Milan
Batoz Milan	Dautović Miodrag	Galić Goran	Jeremić Bratislav
Beara Aleksandar	Delević Igor	Galić Stevan	Jeremić Goran
Becić Ivan	Dervišbegović Nedib	Galov Frane	Jevremović Nemanja
Bećagović Tomislav	Dimitrijević Boško	Ganić Miroslav	Jevtović
Begić Muše	Dobričanin Miloje	Ganić Miroslav	Jojić Ranko
Begović Bogdan	Dramičanin Milivoje	Gašanin Esmer	Jokić Ljubiša
Blagojević Bojan	Dramlić Marko	Gluščević Rajko	Josifljević Saša
Blagojević Miroslav	Drenjanin Milomir	Gogić Slobodan	Jošić Goran
Bogdanović Dragomir	Drnovšek Milan	Gordić Marko	Jovanović Bojan
Bolter Karlo	Drobnjak Strahinja	Grahovac Blagoje	Jovanović Boris
Boljević Arsenije	Dudaš Arpad	Grbović Vladimir	Jovanović Dragan
Bondžić Darko	Dudaš Slobodan	Grgić Pavo	Jovanović Igor
Bonja Aleksa	Dvorski Franjo	Grozđanić Berislav	Jovanović Nikola
Bostić Slavko	Džilitov Stevo	Gršić Aleksandar	Jovanović S
Bošković Ranko	Đaković Tomislav	Grubač Saša	Jovanović Vidoje
Božidar Spoja	Đapo Anton	Grujić Slobodan	Jurjević Zvonko
Brejc Janko	Đekić Stanko	Grujić Zoran	Kajtuz Stojan
Brinić Dragan	Đerić Aleksandar	Guljaš Silard	Kaloci Robert
Brković Predrag	Đokić Ešref	Havoj Jože	Kanas Ištvan
Broz Vlado	Đokić Igor	Hren Ivan	Katanić Zoran
Brtan Anđelko	Đorđević Igor	Ibrišimović Sakib	Kavčić Janez
Brvar Oto	Đorđević Ivica	Ilić Darko	Kernić Jože

Klamer Viktor	Malović Milan	Milošević Mirko	Ostrogonac Marko
Knežević Aleksandar	Malušić Dušan	Milošević Nenad	Ovčariček Slavko
Knežević Nikola	Manić Zoran	Milovanović Nenad	Pandurović Dejan
Kocijan Ivan	Marčok Pavel	Milovanović Tomislav	Pandžić Asim
Koder Marko	Marić Gojko	Milutin Miro	Pantić Aleksandar
Kolašinac Zoran	Marić Radovan	Miljković Miroslav	Pap Ivan
Kondić Miloš	Marić Ranko	Miljković Srđan	Paunović Stojan
Kopanja Zoran	Marinković Andrija	Mišić Gojko	Pavlek Željko
Kostadinović Goran	Marinković Žarko	Mišković Milorad	Pavlović Darko
Kostić Boško	Marinjanin Nikola	Mišković Zoran	Pavlović Ljubiša
Košuta Anđelko	Marjanović Dragan	Mitić Miroslav	Pavlović Miloje
Kovačević Branko	Marjanović Vladan	Mitrović Radoslav	Pavlović Nenad
Kovačević Čedo	Marjanović Zoran	Mojsilović Isidor	Pečarić Franc
Kovačević Dragan	Markotanović Aleksandar	Moric Radislav	Pejičić Tomislav
Kovačević Momčilo	Marković Aleksandar	Morović Dinko	Pejkić Goran
Kovačević Zdravko	Marković Dalibor	Mrdak Dragan	Pejović Živko
Kozina Ivan	Marković Dario	Mrvić Aleksandar	Pepić Vladeta
Krivokuća Bogdan	Marković Igor	Muharem Dragan	Perić Saša
Krković Nenad	Marković Nebojša	Munišić Lazar	Perišić Vladimir
Krndija Miloš	Marković Zoran	Mutić Stojan	Perišić Željko
Krneto Goran	Marković Života	Nabergoj Franc	Perović Danilo
Krstić Miodrag	Markt Damir	Narandžić Dušan	Perović Radovan
Krstić Radovan	Martinović Milan	Nastić Aleksandar	Peruničić Sloba
Krstić Vladimir	Martinović Božidar	Nedeljković Predrag	Pešić Zvezdan
Kunčić Jože	Masić Radoljub	Nedeljković Slobodan	Pete Zoltan
Kunović Ivan	Matić Vaso	Nedeljković Viktor	Petić Ljubinko
Kuzmanović Simeun	Maudić Budimir	Nedić Nenad	Petković Lazar
Lačarac Đorđe	Mekić Velibor	Nenadović Zoran	Petrović Božidar
Lalović Zoran	Melentijević Mile	Nešić Vladan	Petrović Dragan
Laptjuhin Aleksej	Meštrović Ante	Nešovski Drago	Petrović Milan
Lazić Željko	Mičić Siniša	Nikić Momo	Petrović Miodrag
Lenarčić Viktor	Mićović Kosta	Nikitović Saša	Petrović Z.
Leskovar Anton	Mihajlović Ljubinko	Nikolić Anton	Petrovski Metodije
Leskovar Branko	Mihaljević Ivan	Nikolić Slobodan	Petrovski Miodrag
Levi Aldo	Mikać Ratimir	Novaković Dejan	Pibernik Albin
Lidej Stjepan	Mikloučić Ivan	Novković Đorđe	Pjevač Petar
Lovrenčić Milan	Milašinović Branko	Novotni Goran	Počkaj Slavko
Lubura Milovoj	Milatović Miodrag	Njegomir Milan	Podgornik Maks
Lukač Milan	Milekić Miladin	Obradović Dragutin	Popadić Bojan
Lukić Veljo	Milekić Nikola	Obradović Ivan	Popara Vladimir
Ljubičić Nikola	Miletić Aleksandar	Obradović Miodrag	Popov Jovan
Ljubić Aleksandar	Mileusnić Đorđe	Obradović Petar	Popović Dejan
Ljubisavljević Zoran	Miličić Dalibor	Obrenić Željko	Popović Draško
Macej Igor	Milić Nebojša	Obrenović Milovan	Popović Petar
Maček Milan	Milić Vlado	Ognjanovac Dejan	Popović Srđan
Magić Tomo	Milivojević Velizar	Olbina Žarko	Popratnjak Branko
Magoč Zlatan	Milojević Momčilo	Oljača Slavko	Potparić Duško
Majstorović Dejan	Milosavljević Nenad	Opačić Saša	Prašnikar Dušan
Maksimović Nenad	Milosavljević Vladan	Ostojić Milan	Pribudić Nedeljko
Maksimović Pavle	Milošević Mile	Ostojić Radoš	Prištavec Šaban

Prodanović Saša	Simić Vladimir	Šegrec Tomislav	Veljković Vidimir
Prvulović Novica	Simović Slobodan	Šerbedžija Boško	Veselić Goran
Račić Milovan	Skakić Željko	Ševo Saša	Veselić Vojislav
Radeta Jovan	Skale Anton	Šlajpah Slavko	Vidaković Aleksandar
Radić Tomislav	Slavuljica Zoran	Šnajderbek Bojan	Vidaković Željko
Radivojević Srđan	Soldatović Milivoje	Šorak Mile	Vidić Goran
Radman Dinko	Srbljanin Dražen	Špehar Tomo	Vidmar Ljubo
Radojčić Vojo	Stakić Predrag	Štefanović Vlatko	Vijatović Boško
Radojković Nebojša	Stamatović Tomislav	Štogren Saša	Vilotić Aleksandar
Radosavljević Goran	Stamenković Rade	Šubić Kazimir	Vilotić Milovan
Radovanović Aleksa	Stankić Vjekoslav	Šuško Burhamedin	Vlačić Slaviša
Radovanović Dejan	Stanković B.	Tadić Špiro	Vlahović Dražen
Radovanović Goran	Stanković Đorđe	Tanasković Goran	Vojvodić Denis
Radovanović Marko	Stanković Slobodan	Tanić Davor	Vranić Drago
Radović Aleksandar	Stanojević Bojan	Tanković Nikola	Vučković Boban
Radulović Jagoš	Stanojević Tomislav	Tasić Miloš	Vučković Golub
Rajić Rade	Stanojević Velimir	Tasić Tomislav	Vujaninović Vladimir
Rakić Dejan	Stefanović Bojan	Teodorović Saša	Vujičić Branko
Rakić Zoran	Stefanović Milan	Todorović Dragan	Vujisić Vojo
Ranković Dragan	Stefanović S	Tomić Borko	Vukadinović Tomislav
Rašin Dragan	Stepanov Predrag	Tomić Dragoslav	Vukašinović Predrag
Ratić Željko	Stevanović Saša	Tomić Milutin	Vukić Vladimir
Rilak Vladan	Stoiljković Dalibor	Topalović Goran	Vukojević Mitar
Ristić Aleksa	Stoiljković Saša	Topolčić Đuro	Vukosavljević Milan
Ristić Saša	Stojadinović Aleksandar	Trailović Dragan	Vuković Siniša
Rizvan Fadil	Stojadinović Miodrag	Trbojević Milan	Vuković Borko
Rodić Dušan	Stojaković	Trifunović Ljubinko	Vuković Stevan
Rončević Vilim	Stojaković Goran	Trivić Milenko	Vuković Vuksan
Rosić Dušan	Stojanović Aleksandar	Trivun Dragan	Zečević Miladin
Rupert Ciril	Stojanović Božo	Tubak Željko	Zečević Miroslav
Sadikaj Ramadan	Stojanović D.	Turčinović Ratko	Zimić Zvonimir
Samac Mladen	Stojanović Ivan	Udović Jože	Zlatkovski Kiro
Samardžić Mirko	Stojanović M.	Unčanin Aleksandar	Zlokas Dragan
Samardžić Tomaš	Stojanović Radomir	Urban Andrija	Žarkov Stevica
Sasur Kristian	Stupar Đuro	Vađon Nikola	Želi Josip
Savić Aleksandar	Sudar Mićo	Varešanović Zijo	Žigurski Svetozar
Savić Goran	Supić Milomir	Vasiljev Žarko	Živadinović Ivica
Savić Goran	Svetina Vinko	Vejin Ljubiša	Živak Ranko
Selimovski Nenad	Šahbaz Belhadin	Veles Aleksandar	Živić Miroslav
Sevčnikar Pavel	Šalipur Miloš	Veličković Darko	Živković Milorad
Sič Toni	Šamo Ivan	Velimirović Mihajlo	
Siljanovski Dragan	Šćepanović Igor	Veljković Radomir	

Zbog rasute arhive i dokumentacije verovatno je izostavljen izvestan broj pilota. Zbog toga se tim za izradu monografije njima unapred izvinjava.

Potporučnici-piloti na borbenoi obuci u 172. Ibp**24. KLASA VVA (1. 10. 1974–31. 8. 1975)**

Balog Josip	Milutinović Radivoje
Baštinić Milija	Mustafovski Orhan
Bešević Zaim	Nikolić Milosav
Bojić Marjan	Novaković Miomir
Bošković Obren	Njari Josip
Budić Nedeljko	Parađina Željko
Bulat Goran	Pjevac Milan
Ćoralić Šemsudin	Pračer Tomislav
Čakarmiš Nedeljko	Račić Vukašin
Čorluka Rajko	Radulj Zdenko
Dimić Momčilo	Rađević Zoran
Dobričanin Miloje	Rakić Sibin
Đerfi Nikola	Romić Branko
Đorđević Zdravko	Romčević Petar
Fabijan Dragutin	Saksida Stojan
Filipović Duško	Samac Mladen
Finc Boris	Serdarević Muhamed
Frljužec Branko	Simić Milenko
Gomzi Vilko	Slavuljica Zoran
Gorjup Dragan	Soldo Božidar
Grbić Stojan	Spasić Srboljub
Hegeduš Mirko	Stojanović Vojislav
Iskra Igor	Sušić Ismet
Jakimovski Grozde	Šiljić Milen
Jakovac Ivan	Štimac Josip
Joksović Milomir	Ujić Nenad
Jukić Muhamed	Urbanija Edvard
Knaflić Zvonko	Vareško Đino
Knez Zdravko	Vasiljević Zoran
Krstović Miloje	Vasović Milojko
Kulačin Ljubiša	Veljković Dušan
Kolundžija Željko	Vidaković Miroslav
Lipnik Leopold	Vidić Zoran
Ljubisavljević Zoran	Vlaisavljević Rade
Memišević Ferid	Vulin Slavo
Mijušković Dragiša	Zimonjić Radoš
Milićević Nebojša	

**25. KLASA VVA (1. 10. 1975–29. 8. 1976)**

Atanacković Miodrag	Bradarić Hasan
Bako Boris	Čirić Dragan
Banović Radoš	Čeliković Tihomir
Baralić Ivan	Čolović Milenko
Bastijanić Bruno	Čvrljak Mladen

Duić Andrija	Mitrović Slavko
Fijavž Damjan	Nićiforović Nenad
Filipović Radovan	Ninić Slobodan
Havlović Jožef	Novaković Novak
Hodžić Hajrudin	Odak Milan
Hranjec Stjepan	Okoš Ištvan
Iskra Boris	Petrovski Georgi
Jakovina Krešimir	Petrović B. Dragan
Jednak Darko	Petrović D. Dragan
Jelenić Željko	Pezić Šefkija
Jelkić Miroslav	Podgornik Maks
Jeločnik Jurček	Rakita Ljubomir
Jovanović Milorad	Rigo Ivica
Košanin Dobrivoje	Rihtarec Antun
Kuzmanović Lazar	Sabo Mikloš
Lubej Vinko	Sabolić Dušan
Makaš Mehmed	Savić Randel
Maksimov Petre	Stanojević Tomislav
Marjanović Vladan	Starčević Dušan
Mendaš Željko	Stojadinović Miodrag
Mijić Čedomir	Svraka Ibrahim
Miletić Vlajo	Tašaković Sadik
Milićević Drago	Tovilović Radovan
Milovanović Milosav	Zagoršek Florijan
Milutinović Predrag	

**26. KLASA VVA (1. 10. 1976–29. 8. 1977)**

Bašaragin Milorad	Marčeta Radenko
Bogićević Miladin	Martinović Goran
Bošnjaković Rašid	Mendan Mišo
Čonč Darko	Mihajlović Dobrosav
Fancanelo Perica	Mihić Dragan
Glavaš Slavko	Mikac Vladimir
Grbović Milinko	Milenković Slobodan
Gulišija Ivica	Milićević Đuro
Hrkalović Vladimir	Mirosavljević Mirko
Hudomal Franc	Miloš Stipan
Ilić Milorad	Milošević Dragan
Ilijevski Dane	Milutinović Miroslav
Jakopčić Ivica	Mladenović Slobodan
Janjatović Radivoj	Mršić Stevan
Jelić Milutin	Nešić Srboljub
Kitanovski Dragan	Nikolić Milivoje
Kovački Branko	Penić Jovan
Leben Bojan	Pjevač Petar
Leskovar Branko	Peternel Marko
Majetić Ivan	Pleteršek Vilko



Polić Dragan	Srnc Franjo
Radić Srećko	Stefanović Rade
Radosavljević Milutin	Stojanovski Zvonko
Radović Milanko	Sudar Mićo
Rajter Vladimir	Suljić Nedžad
Rastija Josip	Svilar Vlatko
Sačevski Drago	Tešić Miko
Salkić Šerif	Udovčić Dragan
Samardžić Mirko	Vučković Golub
Selimović Mirsad	Vukmirica Jovan

### 27. KLASA VVA (1. 9. 1977–31. 7. 1978)

Berleković Ivan	Nešovski Drago
Bogunović Dane	Odošić Ivan
Cvijetić Ljuban	Pavlović Milan
Drnozg Slavoljub	Perković Ivan
Đurđević Radomir	Pešić Veroslav
Đurić Dragan	Petrović Živojin
Gajić Nebojša	Počuča Nikola
Grbić Slavko	Popović Nebojša
Grbić Vito	Racković Rajko
Grubeša Dragan	Raković Radovan
Hajduk Nikola	Randelović Zdravko
Ibrišimović Antun	Raščanin Miomir
Ivanov Đorđe	Ristić Zoran
Ivić Ranko	Sadikaj Ramadan
Jajić Dragoljub	Sedić Mihajlo
Jokić Zoran	Simić Zoran
Jurica Jan	Stankić Vjekoslav
Kaluđerović Petar	Stefanović Miloško
Kljaković Aleksandar	Svetina Drago
Kusturić Slobodan	Šajrić Dragan
Lazić Mileta	Šegerić Tomislav
Lazić Živojin	Šimičević Marinko
Ledinščak Damir	Tica Rodoljub
Majkić Brane	Urošević Gvozden
Marić Siniša	Vesanović Dvornik Ante
Miličević Zoran	Vojinović Slobodan
Mirković Dragan	Vučković Tomislav
Nedeljković Slobodan	Zimić Zvonimir
Nešović Miroslav	Žunković Jožef

### Rukovodeći kadar vazduhoplovnotehničke službe (VTSS)

Bajić Čedomir	Matulović Ante
Bakić Miroslav	Milutinović Dragan
Barešić Ljubomir	Mironicki Ante
Bojanić Radomir	Morožin Mladen
Borkovački Jovan	Nikolić Đorđe
Cesar Franc	Nikolić Vojin
Dragoljević Marko	Novaković Ilija
Dujić Stevan	Pavić Svetozar
Dujković Milorad	Pržulj Savo
Erak Goran	Raletić Mladen
Ferk Rikard	Stefanović Danilo
Frleta Vinko	Stojković Mile
Horvat Bela	Štajner Mirko
Ivanov Angel	Štimac Rudolf
Jocić Tomislav	Šundić Grujica
Jovanović Dragoljub	Šutanovac Svetozar
Jović Dušan	Tepavčević Momčilo
Kolašinac Milan	Tica Žarko
Kosorić Milomir	Todorić Mirko
Lazarević Časlav	Tomas Zlatan
Lucević Hilmija	Vuksanović Mirko
Majkić Petar	Živković Josip
Maksimović Dragan	

U navedenom spisku rukovodećeg kadra vazduhoplovnotehničke službe 172.lbap (abr) nalaze se oficiri, koji su bili na dužnostima komandira vazduhoplovnotehničkih vodova i četa za održavanje VTMS u prvom i drugom stepenu održavanja, i VT organu komande puka-brigade.

### Pregled klasa pitomaca i slušalaca koje smo školovali u 172.lbap(abr)

Prijemom na obuku 18. klase pitomaca-pilota VVA 04. oktobra 1965. godine, pa sve do rasformiranja 2006. godine, 172.lbap (abr-vbr) neprekidno je bio u funkciji školovanja i borbene obuke mladih pilota RV i PVO SFRJ, zatim SRJ i DZ SiCG. Novu školsku ulogu dobio je kada je bio na vrhuncu borbenih sposobnosti i vrednosti, čime su bogato iskustvo i tradicija ove elitne jedinice naše borbene avijacije neposredno stavljeni u funkciju borbene izgradnje vazduhoplovstva na jugoslovenskom prostoru. Svoju mirnodopsku ulogu i zadatak ostvarivao je dosledno i predano u skladu sa zahtevima i potrebama vremena, brojnim iskušenjima i izazovima, na putu dugom preko 40 godina. U svojoj dvostrukoj ulozi i zadatku bio je više od pilotske škole, dajući pored borbenog osposobljavanja

svoj doprinos i pečat u formiranju kompletne ličnosti pilota. Preformiranjem u 172.abr postaje pilotska škola u celini, za pilote avionskog usmerenja i pilote helikoptera, realizacijom kompletne letačke obuke prema NPP, koji su prilagođavani konkretnom stanju, uslovima i potrebama obuke. Tok LO klasa:

**18, 19. i 20. klasa VVA**, pitomaca-pilota na završnoj trećoj godini školovanja na avionima TV-2 i F-84G na a. „Zemunik” (Zadar) u vremenu od 04. 10. 1965–31. 08. 1968. godine.

**21. klasa VVA** oficira-pilota u statusu slušalaca na BO, na avionima N-60 i J-21 na a. „Golubovci” (Titograd), od 01. 09. 1970–02. 08. 1971. godine.

**1. i 2. klasa učenika-pilota arapske Republike Libije i 1. i 2. klasa učenika-pilota Republike Zambije**, na avionima Galeb i Jastreb (N-60 i J-21) na a. „Golubovci” (Titograd) u vremenu od 12. 08. 1971–30. 12. 1974. godine.

**24, 25, 26. i 27. klasa VVA** oficira-pilota u statusu slušalaca na BO prema NPP červrte godine školovanja pitomaca-pilota VVA, na avionima N-60 i J/NJ-21 na a. „Golubovci” (Titograd) u vremenu od 01. 10. 1974–25. 07. 1978. godine.

**28. klasa VVA pitomaca-pilota** na završnoj četvrtoj godini školovanja u VVA, na avionima N-60 i J/NJ-21 na a. „Golubovci” (Titograd) od 01. 09. 1978–25. 07. 1979. godine.

**29, 30, 31, 32, 33, 34, 35. i 36. klasa VVA pitomaca-pilota** na završnoj četvrtoj godini školovanja u VVA, na avionima N-60 i J/NJ-21 na a. „Golubovci”, u vremenu od 01. 09. 1979–25. 07. 1987. godine.

**37, 38, 39, 40. i 41. klasa VVA** pitomaca-pilota na završnoj godini školovanja u VVA, na avionima G-2 i G-4, a sa 40. klasom je otpočela obuka na avionu J/NJ-22 „Orao” na aerodromu „Podgorica”, u vremenu od 1987–1992. godine.

**42, 43. i 44. klasa studenata-pilota VA VS i PVO** na kompletnej letačkoj obuci u 172.abr na aerodromu „Podgorica” na avionima G-2, G-4 i J/NJ-22, u vremenu od 1992–1995. godine.

**49, 50, 51. i 52. klasa studenata –pilota VA**, prema NPP ŠC VS i PVO na kompletnej letačkoj obuci u 172.abr

na aerodromima „Podgorica” i „Kovin”, u vremenu od 1995–2000. godine, na avionima V-53, G-2 i G-4, a smer helikoptera na H-42 i Mi-8.

**122, 123, 125, 126. i 127. klasa studenata-pilota VA**, prema NPP ŠC V i PVO na kompletnej letačkoj obuci u 172.abr(vbr) oba usmerenja (avioni i helikopteri), na aerodromima „Podgorica” (Crna Gora) i „Kovin” (Srbija), na avionima V-53, G-2 i G-4 i helikopterima H-42/45, u vremenu od 2001–2006. godine.

**U toku 2000. i 2003. godine** nije bilo prijema klasa studenata-pilota.

**Izvršene su dve prenumeracije klasa** u skladu sa zahtevima jedinstvene Vojne akademije DZ SiCG, čime je iz razloga tehničke prirode, umesto 45. označena 49. klasa, a umesto 53. 122. klasa Vojne Akademije.

**Nakon preformiranja u 172. vazduhoplovnu brigadu (vbr)** celokupna letačka obuka pilota oba usmerenja vršena je u 251.lbae na a. „Kovin” kroz selaktivno letenje i osnovnu obuku na avionu V-53, dok je u 239.mae, vršena napredna letačka obuka na avionima V-53 i G-4, i helikopterima H-42 i HT-40, što je bio celovit i jedinstven sistem obuke pilota oba usmerenja u jednoj jedinici.

U više navrata jedinica je provodila kurseva nastavnika letenja za sopstvene potrebe, zatim praktični deo kurseva komandira avijacijskih odeljenja i komandira eskadrile za potrebe VVA i RV i PVO. Posebno obiman je bio kurs komandira avijacijskih odeljenja sa svim kandidatima i komandirima ao iz celog RV i PVO u vremenu januar–mart 1970. godine u 239.lbae(š) na avionima TV-2, grupisanih iz čitavog RV i PVO, koji su bili na izmaku radnog i moralnog veka upotrebe.

*Duro Stupar ■*

#### Komandanti 172.lbap (abr)

Petar Obradović, 1949–1951.

Tomaš Samardžić, 1951–1955.

Gregor Frandolić, 1955–1956.

Radovan Krstić, 1956–1957.

Momčilo Nikić, 1957–1959.

Kosta Mićović, 1959–1961. i od 1963–1966.

Dušan Rodić, 1961–1963.

Jordan Faganel, 1966–1971.

Čedo Kovačević, 1971–1974.  
 Zvonko Jurjević, 1974–1976.  
 Đuro Stupar, 1976–1980.  
 Milivoje Bakić, 1980–1985.  
 Blagoje Grahovac, 1985–1988.  
 Radoljub Masić, 1988–1991. i od 1991–1993.  
 Muše Begić, 1991.  
 Vladan Marjanović, 1993–1995.  
 Strahinja Drobnjak, 1995–1999.  
 Ljubiša Jokić, 1999–2002.  
 Borko Tomić, 2002–2004.  
 Predrag Bandić, 2004–2006.

U vremenu postojanja jedinice (57 godina) na funkciji komandanta u prosequ su bili tri godine (2.85 godina). Najveći broj komandanata puka, odnosno brigade izrastali su iz same jedinice, uz već dokazane stručne sposobnosti i ljudske kvalitete, i kao afirmisane ličnosti preuzimali čelnu funkciju jedinice. Izuzetak je bio rani period jedinice, što je bilo i logično. Na funkciji komandanta 172.lbap život je izgubio major Dušan Rodić na avionu F-84G u letu u oblacima.

**Petar Obradović**  
 pukovnik avijacije – pilot u penziji

KOMANDANT 172.vlp  
 od 05. 12. 1949–15. 08. 1951. godine



Rođen 18. februara 1919. godine u s. Podgora, Žabljak, Crna Gora. Završio osnovnu školu i gimnaziju sa malom maturom, zatim radio kao šumski radnik do leta 1939. godine, kada je primljen u pilotsku podoficirsku školu u Novom Sadu. Letačku obuku izvršava u drugoj pilotskoj školi u Kraljevu, zatim na aerodromu „Kapino Polje” kod Nikšića, kada dobija zvanje pilota-podnarednika 1941. godine. Nakon kapitulacije

Jugoslavije odbija da se preda Italijanima, uzima pušku i priključuje se NOP-u, i ubrzo postaje komandir voda. U napadu odreda na Pljevlje teško je ranjen, zatim u istočnoj Bosni u napadu na ustaško selo Dujmovići ranjen je u nogu. U borbi sa četnicima u Crnoj Gori ranjen je u glavu i zarobljen. Nakon oslobođanja postavljen je za komandira zaštitne čete glavnog štaba za Crnu Goru, Boku i Sandžak.

Nakon prikupljanja vazduhoplovnog kadra u Crnoj Gori jačine bataljona na čelu sa Božom Lazarevićem, bio je komandir čete, i upućeni su u Bosanski Petrovac. Meseca jula 1944. godine preko Barija u Italiji prebačeni su u Moskvu. U činu potporučnika završava obuku na avionu Jak-3, i u sastavu 1. lovačkog puka iz Krasnodara vrše prelet na aerodrom „Zemun”. Po dolasku u zemlju postavljen je za komandira eskadrile u 112.vlp. Krajem 1948. godine je upućen u prvu klasu vazduhoplovne oficirske škole (VOŠ) u Kraljevu. Nakon završetka VOŠ postavljen je za komandanta novoformiranog 172.vlp na aerodromu „Cerklje” 05. decembra 1949. godine. Krajem 1951. godine smenjen je sa dužnosti komandanta na sopstveni zahtev. Obavljao je dužnost pomoćnika komandanta divizije za GRB i tehniku pilotiranja, zatim je bio komandir eskadrile u 119.trap. Nakon završetka više VA bio član ispitne komisije za čin majora, zatim načelnik operativnog odeljenja u komandi 1.VaK, i komandant 81.lbap od 1961–1964. godine. U penziju odlazi u činu pukovnika 1964. godine. Pilot na avionima: „Biker-Jugman”, F-2, „Bregej-19”, „Potez-25”, Jak-1, 3 i 9P, ME-109G, AN-2, C-47 „Daglas” i F-47D „Tanderbolt”. Nosilac je više vojnih i civilnih odličja. Udovac, ima sina i živi u Beogradu.

**Tomaš Samardžić**  
 pukovnik avijacije – pilot u penziji

KOMANDANT 172.vlp i lbap  
 od 15. 08. 1951–30. 09. 1955. godine

Rođen je 1919. godine u Nikšiću u Crnoj Gori. U građanstvu završio je gimnaziju sa malom maturom. U pilotsku školu u Novom Sadu odlazi po konkursu 1940. godine, koju zbog ratnih dejstava nije završio. Učesnik je NOR od 1942. godine, kao borac. Pilotsku školu u Sovjetskom Savezu završio je od 1943–1945. godine u Krasnodaru, na avionu Jak-3, i dobio zvanje pilota-lovca. Po dolasku u zemlju raspoređen je na dužnost pilota u 111.lap u Skoplju. Kao komandir, sa trećom eskadrilom „Jakova” je obezbeđivao rad i održavanje petog kongresa KPJ jula 1948. godine u Beogradu. Tokom službe završio je VOŠ, Višu vazduhoplovnu vojnu akademiju i školu narodne odbrane. Leteo je na avionima: „Biker-Jugman”, F-2, „Bregej-19”, Jak-1, 3



i 9P, ME-109G, F-47D, T-33A, RT-33, F-84G. Nosilac je zlatnog letačkog znaka i zvanja instruktora letenja.

Službovao je u garnizonima: Skoplje, Zadar, Pula, Cerklje, Tuzla i Beograd. Bio je na dužnostima: pilot, komandir avijacijskog odeljenja, komandir 2. eskadrile, elitne sa Jak-9P 103.iap sa baziranjem u Pančevu, namenjene za odbranu Beograda, komandir 3.lae 111.lap, komandant 172.lbap u Zadru, 103.iap u Batajnici i Tuzli, 82.abr u Cerklju. Bio je pomoćnik direktora savezne uprave za civilnu vazдушnu plovību pet godina sa sedištem u Beogradu, nakon čega odlazi u penziju. Na ponudu, kao penzioner, bio je dve godine predavač u VVA u Tripoliju u Arapskoj Republici Libiji. Nosilac je višestrukih vojnih i civilnih odlikovanja. Kao penzioner, sa porodicom je živio u Baru u Crnoj Gori. Umro je u Baru 2008. godine, gde je i sahranjen. Ostavio je suprugu koja živi u Baru i dve kćeri u Beogradu.

### Gregor Frandolič

pukovnik avijacije – pilot u penziji

KOMANDANT 172.lbap

od 30. 04. 1956–15. 04. 1957. godine



Rođen je 10. oktobra 1925. godine u Ribnici na Dolenjskom, u Sloveniji. U građanstvu završio je srednju školu. Kao srednjoškolac, priključuje se NOP od septembra 1943. godine. Posle rata kao oficir konkuriše za pilotsku školu. Završio je 3. klasu Vazduhoplovnog vojnog učilištva (VVU) u Pančevu od 1947–1949. godine i stekao zvanje pilota-olovca. Tokom službe završio

je višu oficirsku školu (VOŠ) i Višu vazduhoplovnu vojnu akademiju. Leteo je na avionima: UT-2, Jak-3, ME-109G „Meseršmit“, F-47D „Tanderbolt“, F-86E „Sejbr“, F-84G „Tanderdžet“, T-33A i TV-2. Sa Dinkom Radmanom bio na preobuci 1952. godine za avion T-33A i F-84G, u jednoj američkoj bazi u Nemačkoj. Nosilac je zlatnog letačkog znaka i zvanja instruktora letenja. Službovao je u garnizonima: Cerklje, Pula, Zadar, Mostar, Beograd i Zagreb. Bio je na dužnostima: pilot, pilot-NL, komandir avijacijskog odeljenja, komandir eskadrile, NŠ puka, komandant 83.lap i 172.lbap, pomoćnik komandanta divizije i VaK. Nosilac je više vojnih i civilnih odlikovanja. U penziju je otišao u činu pukovnika avijacije-pilota. Umro je 15. marta 2002. godine u Ljubljani (Slovenija), gde je i sahranjen.

### Radovan Krstić

pukovnik avijacije – pilot u penziji

KOMANDANT 172.lbap

od 15. 04. 1957–30. 09. 1957. godine

Rođen je 1924. godine u Crnoj Gori. U građanstvu je završio malu maturu, zatim jedno vreme bio u radnom odnosu. U Narodnooslobodilački pokret (NOP) stupio krajem septembra 1943. godine, obavljajući dužnost borca i komandira voda. Krajem NOR upućen je na školovanje u Sovjetski Savez. Završio je pilotsku školu u tzv. predklasi, u učilištu „Čkalov“ u vremenu od 1945–1947. godine na avionu jurišniku Il-2. Nakon povratka u zemlju raspoređen je na aerodrom „Cerklje“ u 254. jurišni puk, na dužnost pilota jurišnika, na Il-2. Tokom službe završio je Višu vazduhoplovnu oficirsku školu (VVOŠ). Leteo je na avionima: IL-2, F-47D, T-33A, F-84G, F-86E i TV-2. Nosilac je zlatnog letačkog znaka i zvanja instruktora letenja. Službovao je u garnizonima: Cerklje, Pula, Zadar, Mostar, Skoplje i Beograd. Bio je na dužnostima: pilot, pilot-NL, komandir avijacijskog odeljenja, komandir eskadrile, pomoćnik komandanta za letačke poslove, komandant 254.jp, 172.lbap. i 83.lap, kao i pomoćnik komandanta divizije i VaK. U penziju je otišao u činu pukovnika avijacije – pilota. Umro je, i sahranjen je u Beogradu.

### Momčilo Nikić

general-major avijacije – pilot u penziji

KOMANDANT 172.lbap

od 30. 09. 1957–15. 09. 1959. godine

Rođen je 21. novembra 1926. godine u s. Orahovo, u blizini Podgorice u Crnoj Gori. U građanstvu završio je osnovnu školu i deo srednjeg obrazovanja. Bio je učesnik NOR od septembra 1943. godine. Pilotsku školu završio je u vremenu od 1947–1949. godine u 3. klasi VVU u Pančevu, kada je i dobio zvanje pilota. Posle škole raspoređen je na aerodrom „Cerklje“ u 111.vlp u grupi od 29 pilota, za popunu te novoformirane jedinice. Tokom službe završio je 1951. godine VVOŠ u Ljubljani, tzv. aplikaciju, Višu vazduhoplovnu vojnu akademiju u Beogradu i kurs škole narodne odbrane. Leteo je na avionima: „Aero-3“, UT-2, ME-109G, F-47D, T-33A, TV-2,



F-84G, F-86E, 522, N-60 i J-21. Informativno i u funkciji kontrole leteo je na MiG-21. Nosilac je zlatnog letačkog znaka i zvanja instruktora letenja. Službovao je u garnizonima: Cerklje, Zadar, Pula i Beograd. Bio je na dužnostima: pilot, pilot – NL, komandir avijacijskog odeljenja, komandir eskadrile, komandant 83.lap, komandant 172.lbap, komandant 105.lbap(š), pomoćnik za letačke poslove VVA, glavni inspektor u komandi RV i PVO, Načelnik VVA u Zadru i načelnik odeljenja avijacije u Komandi RV i PVO, od 1972–1975. godine. Na svim funkcijama doprineo je afirmaciji pilotskog poziva, unapredio programe i proces školovanja pitomaca-pilota, rukovodio uvođenjem N-60 u VVA, formirao akro grupu i promovisao je kroz brojne nastupe. U 172.lbap bio je 10 godina i bio je njen komandant od svoje 31–33. godine života. Nosilac je više vojnih i civilnih odličja. U penziju je otišao 01. jula 1975. godine. Umro je u Zadru 2006. godine, gde je i sahranjen. Ostavio je suprugu Mariju i dva sina.

### Kosta Mićović

pukovnik avijacije – pilot u penziji

KOMANDANT 172.lbap i lbap(š)  
od 15. 09. 1959–15. 08. 1961. godine  
i od 08. 03. 1963–30. 08. 1966. godine



Rođen je 1926. godine u Nikšiću u Crnoj Gori. U građanstvu je završio srednju školu. Učesnik je NOR-a od septembra 1943. godine. U toku NOB-a bio je ranjavan i zarobljen, da bi kasnije bio razmenjen za grupu italijanskih zarobljenika. Pilotsku školu završio je u Sovjetskom Savezu u vremenu od 1945–1947. godine na avionu Il-2, kada je i dobio zvanje pilota jurišnika. Nakon

povratka u zemlju raspoređen je na aerodrom „Cerklje” u sastav 44. vazduhoplovne divizije. Tokom službe završio je Višu vazduhoplovnu vojnu akademiju (VVVA). Leteo je na avionima: Il-2, F-47D, T-33A, TV-2, F-84G, N-60 i J-21.

Nosilac je zlatnog letačkog znaka i zvanja instruktora letenja. Službovao je u garnizonima: Cerklje, Pula, Zadar, Skoplje i Beograd. Bio je na dužnostima: pilot, pilot – NL, komandir avijacijskog odeljenja, komandir eskadrile, načelnik štaba puka, komandant 172.lbap u dva navrata ukupno pet godina, komandant 88.lbap u Batajnici, i komandant 98.abr u Skoplju, sa jedinicama na 2–3 lokacije.

Bio je na dužnosti referenta za LBA u odeljenju avijacije, komande RV i PVO. Nosilac je više ratnih i mirnodopskih vojnih odlikovanja. U penziju je otišao u činu pukovnika avijacije – pilota. Umro je 2001. godine u Puli (Hrvatska), gde je i sahranjen.

### Dušan Rodić

potpukovnik avijacije – pilot

KOMANDANT 172.lbap  
od 15. 08. 1961–08. 03. 1963. godine

Rođen je 1924. godine u s. Trubari, opština Drvar, Bosna i Hercegovina. U građanstvu završio gimnaziju sa malom maturom. Učesnik je NOR od 1941. godine i nosilac je partizanske spomenice 1941. godine. Završio je pilotsku školu u Sovjetskom Savezu u grupi sa Kostom Mićovićem u vremenu od 1945–1947. godine, kada je dobio zvanje pilota jurišnika na avionu Il-2. Nakon



povratka u zemlju bio je raspoređen u 111.vlp u garnizon Skoplje. Tokom službe završio je Višu vazduhoplovnu školu (VVOŠ). Leteo je na avionima: Il-2, F-47D „Tanderbolt”, T-33A, TV-2 i F-84G „Tanderdžet”.

Bio je na dužnostima: pilot, komandir avijacijskog odeljenja, komandir eskadrile, pomoćnik komandanta puka, načelnik štaba puka i komandant 172.lbap. Izgubio je život na avionu „Tanderdžet” u trenaznom letu kroz oblačnu masu gubitkom kontrole nad avionom i padom u nepravilni položaj, kod mesta Ražanac (Zadar), Hrvatska. Na mestu njegove pogibije podignuto je spomen obeležje. Nosilac je više ratnih i mirnodopskih vojnih odlikovanja, i partizanske spomenice 1941. godine. Sahranjen je u Bačkoj Topoli (Vojvodina, Srbija), gde su mu živeli roditelji. Ostavio je suprugu i dvoje dece.

### Jordan Faganel

general-potpukovnik avijacije – pilot u penziji

KOMANDANT 172.lbap(š)  
od 15. 08. 1966–02. 08. 1971. godine

Rođen je 1926. godine u Gorici u Sloveniji. U građanstvu je završio osnovnu školu i tri razreda gimnazije. Nakon okupacije tog dela Slovenije odveden je u okupacioni



logor od strane Italijana. Po izlasku iz logora priključio se NOP od 1943. godine. Na školovanju u Sovjetskom Savezu od 1945–1947. godine završio je školu za vazduhoplovne tehničare. Nakon povratka u zemlju konkuriše i odlazi u pilotsku školu. U vremenu od 1947–1949. godine završio je 3. klasu VVU u Pančevu, kada je i stekao zvanje pilota lovca. Posle škole raspoređen je u grupi od 29 pilota u novo-

formirani 172.vlp na aerodrom „Cerklje”, u kome je ostao naredne 22 godine.

Tokom službe završio je višu Vazduhoplovnu akademiju i ŠNO. Leteo je na avionima: „Aero-3”, UT-2, ME-109G, F-47D, T-33A, TV-2, F-84G, N-60, J-21 Nosilac je zlatnog letačkog znaka i zvanja instruktora letenja. Službovao je u garnizonima: Cerklje, Zadar (dva puta), Titograd i Beograd. Bio je na dužnostima: pilot, pilot – NL, komandir avijacijskog odeljenja, zamenik komandira eskadrile, komandir eskadrile, načelnik organa za ONP, načelnik štaba puka, komandant 172.lbap(š). Bio je načelnik VVA od 1971–1976. i načelnik Savezne uprave za kontrolu letenja (SUKL) od 1978–1985. godine. Nosilac je više ratnih i mirnodopskih vojnih i civilnih odlikovanja. U penzju je otišao 31. decembra 1985. godine. Umro je 1987. godine i sahranjen je u Beogradu. Naknadno njegovi posmrtni ostaci prenešeni su u Pulu i sahranjeni u porodičnu grobnicu.

**Čedo Kovačević**  
general-potpukovnik avijacije – pilot u penziji

KOMANDANT 172.lbap(š)  
od 12. 08. 1971–28. 08. 1974. godine



Rođen 13. marta 1933. godine u s. Grabovica, opština Doboj u Bosni i Hercegovini. U građanstvu je završio malu maturu gimnazije. Završio je 7. klasu škole aktivnih oficira avijacije (ŠAOA) 01. novembra 1953. godine, kada je dobio zvanje pilota i proizveden u čin potporučnika avijacije. Tokom službe završio je Vazduhoplovnu školu usavršavanja 1961.

godine, tečaj taktike u VVA RV i PVO smer podrške 1967. godine, VVA RV i PVO 1971. godine i ŠNO 1974–1975. godine. Polagao je ispit za čin kapetana i majora. Sve škole i ispite za činove završio je i položio sa ocenom *odličan*. Leteo je na avionima: „Aero-2”, „Aero-3”, 212, 213, 522, F-47D, N-60, J-21, dok je informativno i u cilju kontrole leteo i na G-4. Nosilac je zlatnog letačkog znaka i zvanja instruktora letenja od 21. maja 1970. godine. Bio je dugogodišnji nastavnik letenja u VVA i školi rezervnih oficira avijacije (ŠROA), i na rukovodećim i štapskim dužnostima u VVA, baveći se obukom i školovanjem pitomaca–pilota VVA i učenika–pilota SOS (ARL i RZ). Službovao je u garnizonima: Cerklje, Zagreb, Zadar, Titograd, Skoplje i Beograd. Bio na dužnostima: pilot, pilot–NL, komandir avijacijskog odeljenja, zamenik i komandir eskadrile, pomoćnik komandanta za letačke poslove, NŠ puka, komandant 172.lbap(š) i 98.abr u Skoplju, NŠ i komandant 5. VaK i NŠ Komande RV i PVO. Nosilac je više vojnih i civilnih odlikovanja i nagrade za RiK 22. decembar. U penzju je otišao januara 1986. godine po sopstvenoj molbi. Umro je 2007. godine i sahranjen je kremacijom u Beogradu. Ostavio je suprugu Jelku i ćerku Tanju, sa dvoje unučadi.

**Zvonko Jurjević**  
general-pukovnik avijacije – pilot u penziji

KOMANDANT 172.lbap(š)  
od 28. 08. 1974–25. 08. 1976. godine

Rođen je 01. marta 1934. godine u Slavanskom Brodu u Hrvatskoj, u radničkoj porodici. Osnovnu školu pohađao u Višegradu, Bijeljini, Sarajevu i Slavanskom Brodu. Završio je dva razreda srednje tehničke škole (STŠ) 1951. godine. Završio je 8. klasu ŠAOA od 1951–1954. godine, kada je dobio zvanje pilota i proizveden u čin potporučnika avijacije. Tokom službe završio je KŠŠ taktike, KŠŠ operatike i ŠNO 1976–1977. godine. Leteo je na avionima: „Aero-2”, 212, 213, Jak-9, Jak-3, S-49C, F-47D, F-84G, T-33A, RT-33, TV-2, F-86E „Sejbr”, N-60, J-21 i NJ-21. Informativno i radi kontrole leteo na: „Aero-3”, 522, V-51, „Utva-51”, „Utva-66”, „Utva-75”, N-62, J/NJ-22, MiG-21, MiG-29 i helikopter „Gazelu”. Nosilac je zlatnog letačkog znaka i zvanja instruktora



letenja. Počasni je pilot vazduhoplovstva dve strane zemlje i JAT. Službovao je u garnizonima: Pula (tri puta), Skoplje i Niš (tri puta), Batajnica (dva puta), Titograd, Zadar, Zagreb i Beograd. Bio je na dužnostima: pilot, pilot – NL, komandir avijacijskog odeljenja, zamenik i komandir lbap, NŠ puka, komandant 172.lbap(š) i 185.lbap(š), načelnik VVA, načelnik i komandant VaK, komandant korpusa RV i PVO, NŠ KRV i PVO, zamenik NGŠ OS za RV i PVO, i bio je poslednji komandant RV i PVO sa snagama na celom prostoru SFRJ. Unapređen je u čin generala 1981. godine. Nosilac je više vojnih i civilnih odlikovanja, i nagrade za RiK 22. decembar. U penziju otišao januara 1992. godine. Oženjen je Dragicom, i ima sinove Dražena i Nenada. Sa porodicom živi u Beogradu.

### Đuro (Simo) Stupar

general-major avijacije – pilot u penziji

KOMANDANT 172.lbap(š)  
od 25. 08. 1976–28. 08. 1980. godine



Rođen 08. maja 1939. godine u s. Smoljana, Bosanski Petrovac, BiH. U građanstvu završio malu maturu živeći u Gnjilanu, Nišu, Osijeku i Belom Manastiru. Završio 5. klasu pilotske podoficirske škole i stekao zvanje pilota 1959. godine. Završio 14. klasu VVA i dobio čin potporučnika avijacije 1962. godine. Tokom službe završio komandno-štabnu školu taktike (KŠŠT),

komandno-štabnu školu operatike (KŠŠO), školu narodne odbrane (ŠNO) sa ocenom 9.75 i školu opšte narodne odbrane (ŠONO). Pilot na avionima: „Aero-2”, „Aero-3”, 52’, F-47D „Tanderbolt”, T-33A, TV-2, F-84G „Tanderdžet”, N-60 „Galeb”, J-21 „Jastreb”, NJ-21 i N-62 „Super Galeb” (G-4). Informativno i u cilju kontrola leteo na J/NJ-22 „Orao”, MiG-21 i MiG-29. Nosilac je zlatnog letačkog znaka i zvanja instruktora letenja od 21. maja 1973. godine. Bio nastavnik letenja i 15 godina proveo u centru za letačko-borbenu obuku slušalaca i pitomaca VVA.

Službovao u garnizonima: Skoplje, Niš, Mostar, Pula, Zadar, Titograd i Beograd. Bio na dužnostima: pilot, pilot – NL, komandir avijacijskog odeljenja, zamenik komandira eskadrile, komandir lovačko-bombarderske avijacijske eskadrile, načelnik štaba puka, komandant avijacijskog puka, načelnik odeljenja borbene avijacije uprave RV u

ZNGŠ JNA za RV i PVO, i načelnik štaba 1. korpusa RV i PVO. Vanredno unapređivan u viši čin dva puta, u čin kapetana 1. klase i potpukovnika. Nosilac je osam odlikovanja, od čega Ordena za rad sa zlatnim vencem i Ordena bratstva i jedinstva sa srebrnim vencem. Počasni je građanin Bosanskog Petrovca od 1989. godine. U penziju otišao 31. decembra 1990. godine na sopstveni zahtev u činu general-majora. Oženjen je Borikom, ima sina Slobodana i ćerku Tamaru. Živi u Beogradu.

### Milivoje (Jagoša) Bakić

pukovnik avijacije – pilot u penziji

KOMANDANT 172.lbap(š)  
od 28. 08. 1980–25. 08. 1985. godine

Rođen 14. aprila 1937. godine u Kolašinu u Crnoj Gori, od oca Jagoša i majke Milice. Osnovnu školu i pet razreda gimnazije završio je u Kolašinu. Završio 4. klasu pilotske podoficirske škole i stekao zvanje pilota 1958. godine. Završio 14. klasu VVA i dobio čin potporučnika – avijacije 1962. godine. Tokom službe završio komandno-štabnu akademiju (KŠA) RV i PVO i školu narodne odbrane (ŠNO). Pilot na avionima: „Aero-2”, „Aero-3”, „213”, S-49C, Jak-9, T-33A, TV-2, F-84G „Tanderdžet”, F-86D „Sejbr”, N-60 „Galeb”, J-21 „Jastreb”, NJ-21 i N-62 „Super Galeb”. Informativno i u cilju kontrola leteo na J/NJ-22 „Orao” i MiG-21. Nosilac je zlatnog letačkog znaka i zvanja instruktora letenja od 21. maja 1973. godine.

Bio nastavnik letenja i 20 godina proveo u centru za letačko-borbenu obuku slušalaca i pitomaca VVA. Bio na dužnostima: pilot, pilot – NL, komandir avijacijskog odeljenja, zamenik komandira eskadrile, komandir eskadrile, načelnik štaba puka, komandant avijacijskog puka, komandant avijacijske brigade namenjene za podršku vojno pomorske oblasti (97.abr) i načelnik odeljenja za vazduhoplovnu podršku u komandi RV i PVO.

Službovao u garnizonima: Skoplje, Zagreb, Cerklje (Brežice), Pula, Zadar, Titograd, Split, Mostar i Beograd. Vanredno unapređivan u viši čin dva puta, u čin kapetana 1. klase i čin majora. Nosilac je više vojnih odlikovanja (sedam odličja). U penziju otišao 31. decembra 1988. godine, na sopstveni zahtev u činu pukovnika. Oženjen, supruga Slavica, sinovi Dalibor i Igor. Živi u Kraljevu.

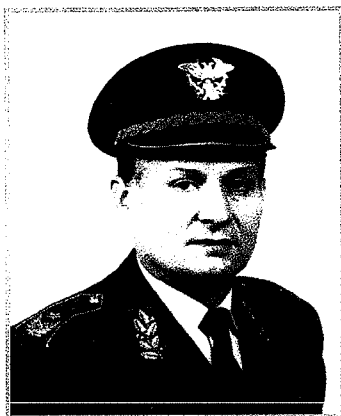


**Blagoje Grahovac**

general-potpukovnik avijacije – pilot u penziji

KOMANDANT 172.lbap(š)

od 25. 08. 1985–30. 06. 1988. godine



Rođen 06. aprila 1949. godine u Nevesinju u Bosni i Hercegovini. U građanstvu je završio osnovnu školu. Završio je 4. klasu VVG „Maršal Tito” u Mostaru 1967. godine, sa ocenom odličan. Završio je 21. klasu VVA u Zadru od 1967–1970. godine ocenom 9.71 kao prvi u rangu, kada je stekao zvanje pilota i bio proizveden u čin potporučnika –avijacije. Tokom službe

završio je kurs nastavnika letenja 1971. godine ocenom 9.52, KŠA RV i PVO 1980. godine kao najbolji u klasi sa ocenom 9.21, i Školu nacionalne odbrane 1989. godine u Beogradu, ocenom 9.51. Leteo je na avionima: „Aero-3”, N-60 „Galeb”, J/NJ-21 „Jastreb”, N-62 „Super Galeb”, J/NJ-22 „Orao” i L-17 (MiG-21), ostvarivši ukupan nalet od 3.152 časa. U centru za borbenu obuku pitomaca-pilota proveo je 16 godina kao NL naših, i pitomaca-pilota SOS i rukovodilac obuke, prošavši kroz sve funkcije po vertikali. Nosilac je zlatnog letačkog znaka i zvanja instruktora letenja. Službovao je u garnizonima: Zadar, Titograd, Sarajevo i Beograd. Bio na dužnostima: pilot – NL, komandir avijacijskog odeljenja, zamenik i komandant avijacijske eskadrile, NŠ puka, komandant 172.lbap(š), komandant Vazduhoplovne vojne akademije, komandant VaK, Pomoćnik NGŠ Vojske SRJ za RV i PVO, i zamenik Ministra odbrane. Komandovao je počasnim ešelonom RV i PVO na paradi 9. maja 1985. godine. Prevremeno je unapređivan u viši čin dva puta i više puta je odlikovan. Dobitnik je nagrade 22. decembar, kao najvišeg priznanja u JNA u oblasti RiK. U penziju otišao 1999. godine po potrebi službe. Vršio je dužnost savetnika predsednika Republike Crne Gore, predsednika DZ SiCG i predsednika skupštine Crne Gore. Predavač je na više univerziteta iz oblasti geopolitike. Oženjen, supruga Vesna, kći Maja i sin Goran.

**Radoljub (Milinka) Masić**

general-potpukovnik avijacije – pilot u penziji

KOMANDANT 172.lbap(š)

od 30. 06. 1988– 31. 08. 1991. godine

i od 30. 09. 1991–31. 08. 1992. godine

Rođen je 29. jula 1949. godine u s. Šumarice, opština Kraljevo, Srbija. U građanstvu završio je osnovnu školu u Kraljevu. Završio je 4. klasu Vazduhoplovne vojne gimnazije „Maršal Tito” u Mostaru od 1964–1967. godine. Završio je 21. klasu VVA 1970. godine, kada je stekao zvanje pilota i bio proizveden u čin potporučnika avijacije –pilota. Tokom službe završio je Komandno-štabnu



akademiju RV i PVO i školu operatike RV i PVO, kao i ŠNO. Leteo je na avionima: „Aero-3”, N-60 „Galeb”, J-21 „Jastreb”, NJ-21, G-4 „Super Galeb” i J/NJ-22 „Orao”. U centru za borbenu obuku pitomaca-pilota VVA bio preko 20 godina, kao dugogodišnji NL u obuci naših i pitomaca stranih oružanih snaga. Nosilac je zlatnog letačkog znaka i zvanja instruktora letenja. Službovao je u garnizonima: Pula, Titograd i Beograd. Bio na dužnostima: pilot, pilot – NL, komandir avijacijskog odeljenja, zamenik komandira eskadrile, komandir lbap(š), NŠ puka, komandant 172.lbap(š), NŠ VaK, komandant VaK, NŠ komande RV i PVO, načelnik uprave avijacije u sektoru RV i PVO, i zamenik NGŠ za RV i PVO. Nosilac je više vojnih i civilnih odličja. Tokom školovanja i službe bio vrstan sportista i takmičar u više disciplina. U penziju otišao 31. marta 2005. godine. Oženjen, supruga Dara, ima ćerku Tamaru i sina Ivana. Živi u Beogradu.

**Muš (Ragiba) Begić**

pukovnik avijacije – pilot u penziji

KOMANDANT 172.lbap(š)

avgust 1991– septembar 1991. godine

Rođen je 02. avgusta 1949. godine u s. Lupnica, opština Jajce, Bosna i Hercegovina. U građanstvu završio osnovnu školu u Jajcu. Završio je 4. klasu Vazduhoplovne vojne gimnazije (VVG) „Maršal Tito” u Mostaru 1967. godine. Završio je 21 klasu Vazduhoplovne vojne akademije (VVA) u Zadru 1970. godine, kada je stekao zvanje pilota i bio





proizveden u čin potporučnika avijacije – pilota. Tokom službe završio je komandno-štabnu akademiju RV i PVO. Leteo je na avionima: „Aero-3”, „N-60”, „Galeb”, J-21, „Jastreb”, NJ-21, G-4 „Super Galeb” i J/NJ-22 „Orao”. U centru za borbenu obuku pitomaca-pilota VVA proveo je preko 20 godina kao dugogodišnji NL našim i pitomcima-pilotima stranih oružanih snaga. Prošao je sve

dužnosti po vertikali i bio vrstan pilot i omiljen čovek. Nosilac je zlatnog letačkog znaka i zvanja instruktora letenja. Službovao je u garnizonima Titograd i Beograd. Bio je na dužnostima: pilot, pilot – NL, komandir avijacijskog odeljenja, zamenik komandira eskadrole, komandir lovačko-bombarderske avijacijske eskadrole, pomoćnik komandanta puka za letačke poslove, NŠ puka, komandant 172.lbap(š) i pomoćnik komandanta ŠC RV i PVO za letačke poslove. Nosilac je više vojnih i civilnih odlikovanja. U penziju je otišao 31. decembra 1997. godine u činu pukovnika. Umro je 10. oktobra 2006. godine u Podgorici, gde je i sahranjen. Ostavio je suprugu Anu, i sinove Mirana i Zvezdana.

**Vladan Marjanović**  
general-major avijacije – pilot u penziji

KOMANDANT 172.abr  
od 30. 08. 1992–25. 12. 1995. godine



Rođen 16. novembra 1953. godine u s. Dobroselica, opština Čajetina u Srbiji. Osnovnu školu započeo u Dobroselici, a završio u Titovom Užicu. Završio Vazduhoplovnu vojnu gimnaziju (VVG) „Maršal Tito” u Mostaru 1972. godine. Završio je 25. klasu Vazduhoplovne vojne akademije (VVA) u Zadru 1975. godine, kada je stekao zvanje pilota i bio proizveden u čin

potporučnika – avijacije. Tokom službe završio je Komandno-štabnu školu taktike RV i PVO 1989. godine i Školu nacionalne odbrane 1995–1996. godine u Beogradu. Leteo je na avionima: „Zlin”, V-51, „Utva-66”, „Utva-75”, N-60 „Galeb”, J/NJ-21 „Jastreb”, N-62 „Super Galeb” i J/NJ-22 „Orao”. Tokom pilotske karijere ostvario je nalet od 2.000 časova.

Nosilac je zlatnog letačkog znaka i zvanja instruktora letenja. Službovao je u garnizonima Titograd i Beograd. Bio je na dužnostima: pilot, pilot – NL, referent u organu za OMiPP komande puka, zamenik i komandant 239.lbae(š), NŠ puka i komandant 172.abr, u kojoj je proveo preko 20 godina. Bio je načelnik odeljenja avijacije KRV i PVO, načelnik operativnog organa VaK, načelnik uprave avijacije GŠ VJ, NŠ VaK, i komandant Vazduhoplovnih snaga i protivvazduhoplovne odbrane Vojske SiCG. Prevremeno je unapređen u čin kapetana 1. klase. Nosilac je više vojnih odlikovanja. U penziju je otišao 2006. godine u činu general-majora. Oženjen je i ima troje dece. Sa porodicom živi u Podgorici.

**Strahinja Drobnjak**  
pukovnik avijacije – pilot u penziji

KOMANDANT 172.abr  
od 25. 12. 1995–28. 09. 1999. godine

Rođen 21. maja 1956. godine u selu Zaton, opština Bijelo Polje u Crnoj Gori. U građanstvu je završio osnovnu školu u Bijelom Polju. Završio je VVG „Maršal Tito” u Mostaru u 11. klasi 1975. godine. Završio je 28. klasu pitomaca-pilota VVA u Titogradu, sa promocijom u Zadru 1979. godine, kada je stekao zvanje pilota i bio proizveden u čin potporučnika – avijacije. Tokom službe završio



je kurs nastavnika letenja 1980. godine i KŠŠ taktike RV i PVO 1992. godine. Leteo je na avionima: „Zlin”, V-51, „Utva-66”, V-53, N-60 „Galeb2”, J/NJ-21 „Jastreb”, N-62 „Super Galeb” i J/NJ-22 „Orao”. Tokom pilotske karijere ostvario je nalet od 2.500 časova. Nosilac je zlatnog letačkog znaka i zvanja instruktora letenja. Službovao je u garnizonu Titograd, odnosno Podgorici. Bio je na dužnostima: pilot, pilot – NL, pomoćnik komandira 239.lbae(š) za GRB, komandir avijacijskog odeljenja, zamenik komandira eskadrole, komandant 229.lbae(š), NŠ 172.abr i komandant 172.abr. U centru za borbenu obuku pilota VVA proveo je 20 godina kao NL i rukovodilac obuke pitomaca-pilota i pilota stalnog sastava. Po potrebi službe bio je Načelnik avijacije u komandi 2. Armije u Podgorici od 1999–2005. godine. Prevremeno je unapređen u čin pukovnika 1997. godine. Nosilac je 4 vojna odlikovanja. U penziju je otišao 2005. godine, u činu pukovnika. Oženjen je i ima troje dece. Sa porodicom živi u Podgorici.

**Ljubiša (Stanoja) Jokić**

general-potpukovnik avijacije – pilot u penziji

KOMANDANT 172.abr

od 28. 09. 1999–05. 12. 2002. godine



Rođen je 24. septembra 1958. godine u mestu Plav u Crnoj Gori. U građanstvu je završio osmogodišnju školu. Završio je 13. klasu Vazduhoplovne vojne gimnazije „Maršal Tito” u Mostaru 1977. godine. Završio je 30. klasu Vazduhoplovne vojne akademije (VVA) u Zadru i Puli 1981. godine, kada je stekao zvanje pilota i bio proizveden u čin potporučnika. Tokom službe završio je KŠŠ

RV i PVO i Školu nacionalne odbrane. Leteo je na avionima: „Zlin”, N-60 „Galeb”, J-21 „Jastreb”, NJ-21 i N-62 „Super Galeb”. Nosilac je zlatnog letačkog znaka i zvanja instruktora letenja. Službovao je u garnizonima Podgorica i Beograd. Bio je na dužnostima: pilot, pilot – NL, komandir avijacijskog odeljenja, pomoćnik komandanta za OIP, zamenik komandanta eskadrile, komandant lbae, načelnik organa za ONP u komandi abr, načelnik kontrole letenja u AKL Podgorica 1996; komandant abr i komandant 423.vb od 2002–2003. godine.

Imenovan je 05. maja 2003. godine za Načelnika vojnog kabineta i sekretara Vrhovnog saveta odbrane Srbije i Crne Gore, zatim je bio pomoćnik ministra odbrane za ljudske resurse (2004) i NGŠ vojske Srbije i Crne Gore od 09. 2005–07. 2006. godine. Na lični zahtev odlazi u penziju 03. jula 2006. godine. Imenovan je 01. jula 2007. godine za vojnog predstavnika Crne Gore u NATO-u u Briselu. Oženjen, supruga Valentina i sinovi Vasilije i Stefan. Nosilac je više odlikovanja.

**Borivoje Tomić**

pukovnik avijacije – pilot u penziji

KOMANDANT 172.abr

od 05. 12. 2002–31. 08. 2004. godine

Rođen je 07. maja 1960. godine u s. Solun, opština Olovo u Bosni i Hercegovini. U građanstvu završio je osmogodišnju školu. Vazduhoplovnu vojnu gimnaziju „Maršal Tito” završio je od 1975–1979. godine u Mostaru. Završio je 33. klasu pitomaca-pilota VVA u vremenu od

1979–1983. godine u Zadru, kada je stekao zvanje pilota i proizveden u čin potporučnika avijacije –pilota. Tokom službe završio je kurs NL 1984. godine, kurs komandira avijacijskih odeljenja 1992. godine u Batajnici, kurs komandira eskadrile 1995. godine na Banjici u Beogradu, Generalštabnu školu Vojske SRJ od 1998–1999. godine, i Školu nacionalne odbrane (ŠNO) od 2004–2005.

godine. Leteo je na avionima: „Zlin”, „Utva-75”, N-60, J-21, NJ-21 i G-4. Nosilac je zlatnog letačkog znaka i zvanja instruktora letenja od 2002. godine Službovao u garnizonima: Pula, Titograd i Beograd. Bio na dužnostima: pilot – NL, komandir 1.ao, 239.lbae(š), komandant 229.lbae(š), načelnik organa za ONP, NŠ i komandant 172.abr, načelnik odeljenja za operativne poslove sektora za ljudske resurse MO, načelnik odeljenja za operativne poslove i međunarodnu vojnu saradnju GŠ Vojske DZ SiCG od 2005–2007. godine i načelnik odseka za V i PVO uprave za obuku GŠ Vojske Srbije. Nosilac je više vojnih odlikovanja. U penziju je otišao 01. septembra 2007. godine. Oženjen je, supruga Tatjana, kćeri Tijana i Teodora i sin Matija. Sa porodicom živi u Beogradu.

**Predrag Bandić**

pukovnik avijacije – pilot

KOMANDANT 172.abr i vbr

od 31. 08. 2004–01. 04. 2005. godine

i od 01. 04. 2005–14. 06. 2006. godine

Rođen 24. jula 1968. godine u Beogradu, opština Savski Venac, Republika Srbija. U građanstvu završio osnovnu školu na Novom Beogradu. Završio 23. klasu Vazduhoplovne OSVŠ „Maršal Tito” u Mostaru od 1984–1988. godine kao najbolji učenik klase. Vazduhoplovnu vojnu akademiju u Zadru završio od 1988–1991. godine kao prvi u rangu sa ocenom 9.37, kada je stekao zvanje pilota i bio proizveden u čin potporučnika – avijacije. Tokom službe, od 1998–1999. godine završio



generalštabnu školu VJ, a 2006. godine Baltički koledž odbrane. Najviše vojno obrazovanje stekao je od 2008–2009. godine na Nacionalnom ratnom koledžu SAD (*The National War College*), nacionalnog univerziteta odbrane u Vašingtonu, kao prvi srpski oficir u istoriji tog koledža. Tom prilikom stiče akademsko zvanje mastera iz oblasti strategije nacionalne bezbednosti. Leteo je na avionima: V-53, N-60 („Galeb” G-2), N-62 („Super Galeb” G-4) i J/NJ-22 („Orao”). Tokom školovanja u VVA pripadao je prvoj generaciji studenata-pilota, koja je naprednu letačku obuku završila na avionu J/NJ-22 „Orao” školske 1990/1991. godine. Kao NL odškolovalao je više generacija studenata – pilota, završne godine VVA. Vršio dužnost probnog pilota, kao i javno prikazivanje manevarskih mogućnosti aviona J-22 „Orao”. Zvanje instruktora letenja stekao je 2004. godine. Službovao je u garnizonima Podgorica i Beograd. Bio na dužnostima: pilot – NL, komandir avijacijskog odeljenja, zamenik i komandant avijacijske eskadrole, NŠ i komandant abr i vbr, načelnik odseka za vazduhoplovnu podršku komande V i PVO, načelnik odeljenja za operativne poslove (A-3) komande V i PVO, a od 15. 02. 2011. komandant 204.vb. Odlikovan ordenom za zasluge u oblasti odbrane i bezbednosti. Vanredno unapređivan u činove majora i potpukovnika. Oženjen, supruga Vesna, sinovi Branislav i Vukašin. U aktivnoj je službi i živi u Beogradu.

#### Komandiri – Komandanti eskadrila 172.lbap (abr)

Stojan Mutić	Miloje Pavlović
Alojz Drnovšek	Dragoslav Tomić
Nikola Marinjanin	Miloš Krndija
Milan Lukač	Blagoje Grahovac
Milan Lovrenčić	Radoljub Masić
Anton Skale	Mile Filipović
Vasko Ivanovski	Slobodan Ivanov
Momo Nikić	Mladen Samac
Jože Kunčič	Muše Begić
Tomislav Radić	Miodrag Dautović
Miladin Zečević	Vladan Marjanović
Jordan Faganel	Zvonimir Zimić
Stanko Jelačin	Ljubiša Jokić
Branko Gajović	Strahinja Drobnjak
Božidar Crnojević	Borko Tomić
Đuro Topolčić	Dragan Brinić
Vlado Milić	Vladimir Popara
Zvonko Jurjević	Ranko Živak
Milivoje Bakić	Mile Milošević
Đuro Stupar	Miroslav Živić
Đorđe Stanković	Željko Ratić

Nenad Milošević  
 Dragan Rašin  
 Vojo Vujisić  
 Predrag Bandić  
 Radiša Stefanović  
 Zoran Kopanja  
 Velibor Mekić

Miljan Čabarkapa  
 Dragan Todorović  
 Nebojša Milić  
 Ištvan Kanas  
 Ivan Zabunov  
 Milivoje Arandelović  
 Željko Lazić

#### Veterani jedinice

Jordan Faganel, 1949–1971. god. (22)  
 Anđelko Košuta, 1949–1965. god. (16)  
 Tomislav Radić, 1951–1966. god. (15)  
 Stanko Jelačin, 1952–1969. god. (17)  
 Branko Gajović, 1954–1970. god. (16)  
 Velizar Milivojević, 1956–1972. god. (16)  
 Lazar Petković, 1955–1972. god. (17)  
 Mirko Vuksanović, 1963–1987. god. (24)  
 Jože Barić, 1955–1972. god. (17)  
 Špiro Tadić, 1954–1971. god. (17)  
 Žarko Tica, 1958–1974. god. (16)  
 Đuro Stupar, 1962–1980. god. (18)  
 Milivoje Bakić, 1965–1985. god. (20)  
 Đorđe Stanković, 1959–1960. i od 1962–1977. god. (16)  
 Dragoslav Tomić, 1962–1980. god. (18)  
 Milan Njegomir, 1965–1982. god. (17)  
 Miloš Krndija, 1963–1981. god. (18)  
 Radoljub Masić, 1971–1993. god. (22)  
 Muše Begić, 1971–1991. god. (20)  
 Ante Matulović, 1955–1971. god. (16)  
 Miodrag Dautović, 1971–1989. god. (18)  
 Dragan Bašić, 1971–1988. god. (17)  
 Mile Filipović, 1971–1988. god. (17)  
 Dragan Kovačević, 1971–1988. god. (17)  
 Mile Melentijević, 1971–1988. god. (17)  
 Blagoje Grahovac, 1972–1988. god. (16)  
 Milan Kolašinac, 1970–1991. god. (21)  
 Miodrag Filipović, 1972–1988. god. (16)  
 Ljubiša Jokić, 1981–2002. god. (21)  
 Borko Tomić, 1983–2004. god. (21)  
 Vidimir Veljković, 1971–1986. god. (15)  
 Vladan Marjanović, 1976–1996. god. (20)  
 Miladin Milekić, 1973–1991. god. (18)  
 Zoran Slavuljica, 1975–1993. god. (18)  
 Branko Popović, 1971–1986. god. (15)  
 Srđan Tatalović, 1969–1996. god. (27)  
 Sabit Merdžanić, 1969–1987. god. (18)  
 Darko Čonč, 1977–1995. god. (18)



*Ratni veterani 111. vlp i bivši komandanti puka na proslavi 45-godišnjice formiranja puka, 25. 12. 1989. g.*

Zvonimir Zimić, 1976–1991. god. (15)  
 Drago Nešovski, 1976–1996. god. (20)  
 Dušan Bojić, 1969–1996. god. (27)  
 Miodrag Stojadinović, 1977–1997. god. (20)  
 Miodrag Atanacković, 1977–1997. god. (20)  
 Boško Kostić, 1978–1996. god. (18)  
 Jakovina Krešimir, 1975–1991. god. (16)  
 Predrag Bandić, 1991–2006. god. (15)  
 Strahinja Drobniak, 1980–1999. god. (19)

Veterani jedinice su njeni pripadnici koji su proveli više od petnaest godina u jedinici, prema uslovno uzetom kriterijumu. Kroz brojne promene organizacijsko-formacijske strukture jedinica je u svom formacijskom sastavu imala ukupno deset eskadrila, i to: 1, 2. i 3. eskadrila do aprila 1961. godine, zatim 239, 240, 242, 229, 251.lbae, 897.mhe i 784.ppdhe.

#### **Pregled vazduhoplova u naoružanju jedinice**

U toku postojanja u svom naoružanju je imala tehniku zapadnog i istočnog porekla, i avione proizvedene u zemlji naporima vazduhoplovne industrije u stalnom usponu, pri čemu je u osnovi delila sudbinu razvoja JRV. Preko dve decenije puk je u naoružanju imao avione zapadnog porekla, uglavnom američke proizvodnje. Tek 1970. godine zbog isteka radnog i moralnog veka, puk se rastaje sa avionima „Tevejcem” i „Tanderdžetom”, popularno

zvanim „Tandžo”. Od tada su u naoružanju avioni domaće pameti i proizvodnje: „Galeb”, „Jastreb”, „Super Galeb” i „Orao”. Preformiranjem u 172.abr povećava se učešće tehnike istočnog porekla zbog naoružanja 784.ppdhe i 897.mhe.

1. ME-109G „Meseršmit”
2. UT-2
3. UT-2M 4. „Zlin” 381
5. „Aero-2” i 3
6. F-47D „Tanderbolt”
7. „Harward”
8. PO-2 „Polikarac”
9. „Kurir”
10. F-84G „Tanderdžet”
11. RF-84G-izviđač
12. T-33A
13. TV-2
14. F-86E „Sejbr”
15. V-53 „Utva”
16. N-60 (G-2) „Galeb”
17. J-21 „Jastreb”
18. NJ-21
19. N-62 (G-4) „Super Galeb”
20. J-22 „Orao”
21. NJ-22
22. S-55-helikopter u službi spasa
23. Mi-41–helikopter u službi spasa

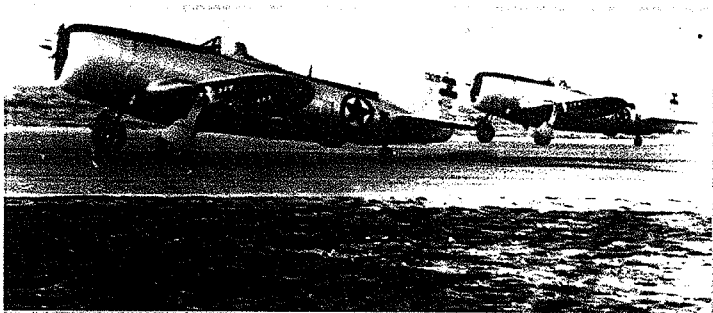
- 24. HT-40 (Mi-8)
- 25. Ka-25 „Kamov”
- 26. Ka-28 „Kamov”
- 27. Mi-14
- 28. SA-341 (Ho-42) „Gazela”
- 29. SA-341 (Hi-42) – izviđač
- 30. SA-341 (Hn-42) – naoružan

Od ukupno 30 vazduhoplova u svom naoružanju samo sedam aviona su predstavljali nosioce operativne moći i sposobnosti 172.lbap(abr), njenih mañevarskih i vatrenih mogućnosti, i to su:

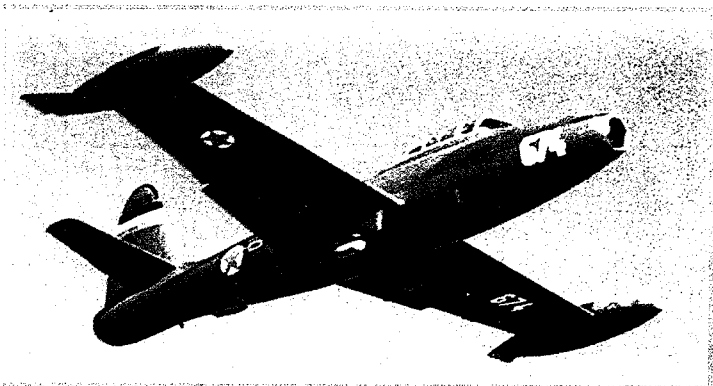
1. „Meseršmit”



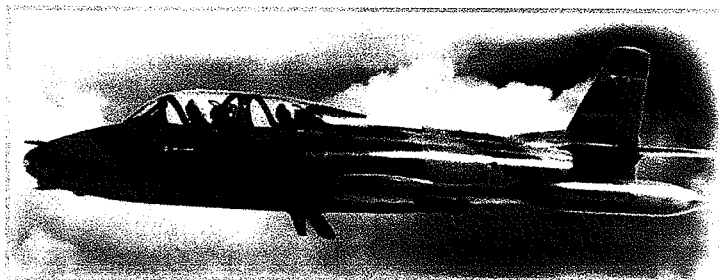
2. „Tanderbolt”



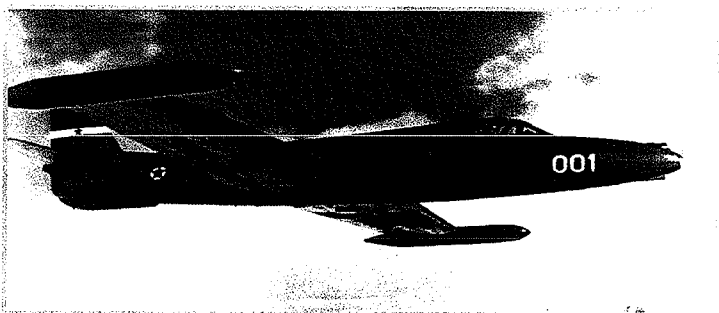
3. „Tanderžet”



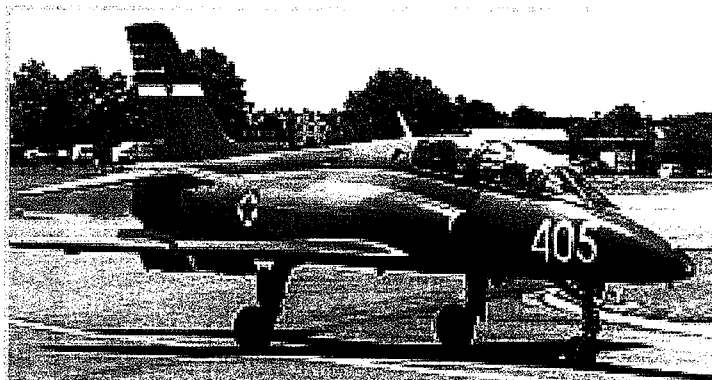
4. „Galeb2 (G-2)”



5. „Jastreb”



6. „Super Galeb”



7. „Orao”



8. „Gazela”



9. Mi 14



Preformiranjem 172.lbap(š) u abr, operativne sposobnosti jedinice dobijaju novu dimenziju i mogućnosti kroz tri tipa naoružanih helikoptera u 784.ppdhe, i naoružanih helikoptera „Gazela” u 897.mhe za protivoklopnu borbu. Jedinica je obavljala izraženu humanitarnu misiju u pomoći stanovništvu (požari, teške zime i prevoženja).

#### Piloti koji su iz nužde napuštali avione iskakanjem

**Živko Erdoglija**, potporučnik-pilot 172.vlp, napustio je avion ME-109G „Meseršmit” na aerodromu „Zemunik” 1951. godine. Iskakanje je izvršio na klasičan način, oslobodio se sedišnih veza, okrenuo avion na leđa i guranjem palice od sebe stvorio negativno opterećenje i time se odvojio (ispao) iz aviona. U toku slobodnog pada otvara padobran i bezbedno se prizemljuje. Uzrok je bio otkaz motora i nemogućnost prinudnog sletanja.

**Đuro Topolčić**, poručnik-pilot 2. eskadrile 172.lbap iz 7. klase ŠAOA, napustio je avion F-84G „Tanderžet” upotrebom izbacivog sedišta, odnosno katapultiranjem 03.

oktobra 1957. godine u podnožju planine Dinare, u rejonu Aržano-Trilj. U toku grupnog leta u oblacima odvojio se od grupe, nakon čega gubi orijentaciju i tokom njenog uspostavljanja ostaje bez goriva, kada je došlo do stajanja motora. Bilo je to prvo iskakanje katapultiranjem iz aviona F-84G u JRV. Samo iskakanje je bilo uspešno.

**Danilo Perović**, kapetan 1. klase – pilot i načelnik štaba 172.lbap, napustio je avion F-84G upotrebom izbacivog sedišta početkom marta 1959. godine u rejonu otoka Lošinj. U toku leta u oblacima na maršruti Pula–Zadar nailazi na zonu intezivnog zaleđivanja, u kojoj dolazi do stajanja motora. U pokušaju neuspešnog zapuštanja gubi visinu i prinuđen je da napusti avion. Nakon iskakanja nastaju problemi zbog nepovoljnog stanja mora, koje je izrazito valovito i hladno. Sa formacijskim pojasom i čamcem plutao je čitavih pet časova čekajući spasioce.

**Milan Trbojević**, kapetan prve klase – pilot i pomoćnik načelnika štaba 172.lbap(š) za operativno-nastavne poslove, napustio je avion J-21 „Jastreb” u proleće 1972. godine, u letu na maršruti Titograd–Zadar, kod mesta Ljubomir (Bileća). U uslovima opšte, uglavnom kumulusne oblačnosti od četiri do šest osmina, ušao je u oblačni sistem i ubrzo nakon toga napustio je avion, jer nije bio osposobljen za instrumentalno letenje. Uzrok je neodgovornost i greška pilota.

**Radislav Moric**, poručnik-pilot i nastavnik letenja 242. lbae(š) 172.lbap(š), sa učenicom-pilotom Mabrukom iz prve klase Arapske Republike Libije napustili su avion N-60 „Galeb” marta 1973. godine u zoni figurnog letenja Petrovac na moru. Uzrok je bio neuspešno vađenje iz kovita.

**Milimir Supić** i pitomac Crnički, 1980. godine sa avionom NJ-21 u toku izvođenja borbenih prestrojenja u rejonu Skadarskog jezera sudaraju se sa prethodnim avionom i obojica iskaču katapultiranjem. Drugi avion NJ-21, sa posadom poručnikom i NL Draganom Cvejićem i pitomcem, normalno je sleteo.

**Vuksan Vuković**, poručnik-pilot i NL, kao vođa para aviona J-21 u letu kroz oblake iznad Nikšića, zbog pojave lažnog osećaja iskočio je iz „Jastreba”, dok je njegov pratilac pitomac normalno sleteo na a. „Golubovci”.

**Milivoj Lubura**, kapetan-pilot i nastavnik letenja 239. lbae(š) 172.lbap(š), napustio je avion NJ-21 („Jastreb” – dvosed) 1986. godine, zbog neuspešnog vađenja iz figure kovit sa pitomcem Predragom Vladislavljevićem.

**Milimir Supić**, kapetan-pilot i nastavnik letenja 239. lbae(š) 172.lbap(š), napustio je avion G-4 upotrebom izbacivog sedišta 23. juna 1987. godine u rejonu poluotoka Luštica (Crna Gora). Tokom plotunskog ispaljivanja 16 raketa RZ-128.mm („Munja”) došlo je do stajanja motora tehničkom greškom. Pokušaji naknadnog startovanja motora u vazduhu nisu bili uspešni. Greška tehničke prirode naknadno je rešena kroz inovativno rešenje, povećanjem intervala lansiranja raketa sa 50 na 100 milisekundi intervala.

**Milivoje Arandelović**, K1k–nastavnik letenja iz 239. lbae sa studentom pilotom Grujićem u aprilu 1990. godine napustio je avion G-4 (katapultiranjem) u noćnom letenju zbog nekontrolisanog otvaranja kabine pilota i nemogućnosti upravljanja avionom. Udes se dogodio u školskom krugu a. „Golubovci”.

**Zdravko Aleksić**, poručnik-pilot i NL na a. „Golubovci” 1988. godine u toku leta po školskom krugu, zbog pojave požara iskočio je iz aviona G-4 i prizemljio se iza Kombinata aluminijuma, južno od Podgorice.

**Mehanović Nermin**, student-pilot na borbenoj obuci u 172.lbap(š), napustio je avion G-4 tokom rada na poligonu Tuzi 1989. godine. Nakon dejstva topovima u fazi vađenja aviona iz napada i prelaska u penjanje, otpočinje nekontrolisano okretanje aviona oko uzdužne ose aviona. Radio vezom dobija naređenje da iskoči, što je student pribranim postupkom odradio na najbolji mogući način, jer povlači ručicu za katapultiranje u mamentu čim je ugledao nebo što je bilo spasonosno rešenje na maloj visini i uslovima brzog okretanja u valjcima. Zemlju je dodirnuo odmah nakon otvaranja padobrana uz lakšu povredu noge. Uzrok je bio tehničke prirode, zbog loma poluge za upravljanje krilcima aviona, odnosno komandama aviona po nagibu ili oko uzdužne ose aviona.

**Golub Vučković** major i **Ranko Živak** poručnik, piloti-nastavnici letenja 172.lbap(š), napustili su avion NJ-22 („Orao”) upotrebom izbacivog sedišta 1990. godine južno od aerodroma „Golubovci”. U povratku sa zadatka uz sve pokušaje ne uspevaju da izvuku levu nogu stajnog trapa, i dobijaju naređenje da nakon utroška goriva usmere avion ka Skadarskom jezeru i napuste ga. Nakon iskakanja pilota, avion umesto ka jezeru, blago skreće prema aerodromu, da bi pored velikih i brojnih očiju, konačno okrenuo ka jezeru i kao najboljom rukom vođen sleteo na vodu. Kada je izvađen iz jezera imao je neznatna oštećenja. Uzrok neizvlačenja leve noge stajnog trapa bio je u zaglavljivanju vrataoca, zbog pogršnog redosleda tokom zabrav-

ljivanja. Golub Vučković je prilikom doskoka povredio skočni zglob noge.

**Muše Begić**, potpukovnik-pilot i komandant 172. lbap(š), napustio je avion J-22 „Orao” septembra 1991. godine u rejonu Nabrđe kod Đakova. Bio je na zadatku izviđanja kasarne JNA koja je bila u totalnom okruženju paravojnih snaga, u ulozi vođe para aviona J-22. Osmatrajući stanje u, i oko kasarne na maloj visini ne znajući da je već zauzeta, bio je pogođen snopom PVO topova, i zbog oštećenja sistema upravljanja avionom bio je prinuđen da se katapultira. Nakon iskakanja ubrzo je zarobljen od strane hrvatskih paravojnih snaga, mučen u zatvoru u Osijeku, da bi krajem 1991. godine, sistemom razmene bio pušten na slobodu.

**Nikola Đerfi**, potpukovnik-pilot i komandant 229. lbae(š) 172.abr, napustio je avion G-4 katapultiranjem u rejonu Stona (Hrvatska) 1992. godine. U toku izviđačkog leta dobio je pogodak u avion, zbog čega je bio prinuđen da se katapultira. Ubrzo je bio zarobljen odveden u zatvor Lora (Split). Nakon što je preživeo torturu, kroz sistem razmene pušten je na slobodu.

**Asim Pandžić**, major-pilot i NL 172.abr sa pitomcem-pilotom Pandurovićem napustili su avion G-4, zbog otkaza i požara na motoru posle poletanja, 2004. godine.

**Damir Markt i Ivan Pap**, majori-piloti, 1997. g. na probnom letu su napustili avion G-4 izbacivim sedištima, zbog nemogućnosti upravljanja avionom po uglu i nagibu.

#### Oni su svoje živote ugradili u razvoj jedinice

**Franc Pečarić**, pilot-šturman 172.vlp, izgubio je život krajem juna 1951. godine na avionu ME-109G „Meseršmit” u toku preleta puka sa a. „Cerklje” na a. „Zemunik”, nakon uspešno provedene vežbe u rejonu Banja Luke.

**Petar Indić**, pilot 172.vlp, izgubio je život krajem juna 1951. godine na avionu ME-109G „Meseršmit” u toku preleta puka sa a. „Cerklje” na a. „Zemunik”, nakon uspešno provedene vežbe u rejonu Banja Luke.

**Dinko Morović**, pilot 172.vlp, izgubio je život oktobra 1951. godine na avionu ME-109G u rejonu aerodroma „Zemunik” kod s. Škabrnja. Kod promene tzv. koraka elise došlo je do otkaza reduktora, time i naglog pada brzine aviona i prevučenog leta na maloj visini, te udara u zemlju.

**Dorđe Mileusnić**, pilot 172.vlp, izgubio je život novembra 1951. godine na avionu ME-109G „Meseršmit” u prevučenom letu u rejonu aerodroma „Zemunik”.

**Ivan Hren**, pilot 172.vlp, izgubio je život u proleće 1952. godine na avionu ME-109G „Meseršmit” udarom u more u Zadarskom kanalu. Nakon završenog dejstva na vučenu metu, odstupio je od zadatka, i prelaskom u brišući let udario u morsku površinu.

**Jovo Ćuić**, pilot 172.vlp, izgubio je život početkom 1952. godine na avionu ME-109G u rejonu a. „Zemunik”. U letu iznad aerodroma došlo je do otkaza motora, pilot je zanemario brzinu aviona i pao u nepravilni položaj, iz koga zbog male visine leta nije uspeo da izvadi avion, već udara u zemlju pored samog aerodroma.

**Andrija Marinković**, pilot 172.vlp, izgubio je život 1952. godine na avionu ME-109G udarom u more u Zadarskom kanalu. Nakon završenog dejstva na vučenu metu u letu pri povratku na aerodrom odstupio je od zadatka, i prelaskom u brišući let udario u morsku površinu.

**Momčilo Kovačević**, pilot 172.lbap, izgubio je život na avionu F-84G „Tanderdžet” 1956. godine na aerodromu „Zemunik” (Zadar).

**Rade Bankovački**, pilot 172.lbap iz 8. klase ŠAOA, izgubio je život avgusta 1956. godine na avionu F-84G na a. „Zemunik” u fazi poletanja. Na punoj snazi motora, neposredno pred uzlet aviona došlo je do otkaza motora, izletanja van piste i teškog loma aviona, pri čemu je pilot ubrzo podlegao povredama.

**Dragan Muharem**, pilot 172.lbap i komandir avijacijskog odeljenja, izgubio je život 1957. godine na avionu F-84G u noćnom letenju kod s. Maslenica. Nakon završenog dejstva grupe na poligonu Benkovac, u pravcu Maslenica–Nin vršen je zbor odeljenja. U fazi pristrojavanja vodi grupe udario je kao prvi pratilac u tip-tenk vođe, da bi smanjio brzinu aviona čak izvlači stajni trap, zapostavlja brzinu aviona i iz uslova prevučenog leta i sa male visine, udario je avionom u kamenito tlo u visini s. Maslenica.

**Franjo Dvorski**, pilot 172.lbap iz 8. klase ŠAOA, izgubio je život 21. marta 1958. godine na avionu F-84G pri letu u oblačnoj masi, kada zbog pojave lažnog osećaja dovodi avion u nepravilan položaj i gubi kontrolu nad njim. Uzrok katastrofe je neadekvatna trenaža pilota za letenje u datim uslovima.

**Jože Kunčić**, pilot i komandir 2. eskadrile 172.lbap, završio je 3. klasu VVU i u puku je bio od njegovog formiranja, izgubio je život maja 1959. godine na poligonu Rt Kamenjak (Pula) na avionu F-84G. U toku manevra obrade objekta dejstva sastavom eskadrile, zbog nepotpune koordinacije između podgrupa, došlo je do sudara dva aviona u vazduhu.

**Milorad Živković**, pilot 172.lbap, izgubio je život maja 1959. godine na poligonu Rt Kamenjak (Pula) na avionu F-84G. U toku manevra obrade objekta dejstva sastavom eskadrile, došlo je do sudara sa komandirskom Kunčićem u vazduhu. Važio je za velikog poznavaoaca i zaljubljenika avijacije i vazduhoplova uopšte.

**Dušan Rodić**, pilot i komandant 172.lbap, izgubio je život 08. marta 1963. godine kod mesta Ražanac u podvelebitskom kanalu na avionu F-84G. Nosilac je partizanske spomenice 1941. godine, pilotsku školu završio je u Sovjetskom Savezu, a poginuo je u činu majora. U letu kroz oblačni sistem, u dobroj meri turbulentan, doživljava lažni osećaj, dovodi avion u nepravilni položaj i gubi kontrolu nad njim. Zbog prekida u letenju nije bio u adekvatnoj trenaži za letenje u datim uslovima.

**Ranko Janković**, poručnik-pilot 172.lbap iz 8. klase ŠAOA, izgubio je život 23. jula 1963. godine u susednoj Austriji na avionu F-84G. U letu noću, kao vođa para po maršruti Zadar–Ivanić Grad–Pula–Zadar na visini od 20.000 fita, postepeno je gubio kontrolu nad avionom zbog očite pojave hipoksije. Sva uputstva i komande komandira 240.lbae Stanka Jelačina iz vazduha i pokušaji pratioca Ratka Jankovića nisu dali rezultate. On je posle preleta Zagreba samo u pokušajima skretao, ali je produžio u pravcu do udara u Alpski masiv, tada nam susedne Austrije.

**Pavel Sevčnikar**, potporučnik-pilot 172.lbap iz 14. klase VVA, izgubio je život početkom oktobra 1963. godine u rejonu Grahova (Crna Gora) na avionu F-84G. U manevru traženja objekta dejstva (na PTP) za dejstvo ubojnim sredstvima, komandant puka Kosta Mićović kao vođa odeljenja, ne uočava objekat dejstva i poziva pratioca, da ko vidi objekat uvede u napad. Pavel Sevčnikar kao prvi pratilac komandanta puka prvi uočava objekat, javlja da vidi i uvodi. U napad ide sa visine traženja, koja je nedovoljna za manevar napada iz poniranja, i pod velikim uglom obrušavanja uspeva da odbaci bombe, ali nije uspeo da izvadi avion, već udara u kamenito tlo na oko 200 metara od odbačenih bombi.



**Milovan Đuknić**, kapetan-pilot i komandir avijacijskog odeljenja 172.lbap iz 7. klase ŠAOA, izgubio je život septembra 1965. godine udarom u more između mesta Nin i otoka Vir, na avionu F-84G. U toku izvođenja grupnog figurnog letenja odeljenjem F-84G u zoni otok Pag-otok Molat-otok Vir u kasnom popodnevnom vremenu, na kraju rada u zoni u pravcu Velebita komanduje „Idemo levi valjak, snaga 90%”, da bi nakon punog okreta napravio još jedan poluokret, i iz ležnog položaja sa visine od 15.000 fita, u obrušavanju udario u more pod uglom od 90°. Uzrok nepoznat.

**Milan Bubulj**, pitomac-pilot iz 18. klase VVA na borbenoj obuci u 172.lbap(š), izgubio je život maja 1966. godine u zoni figurnog letenja Bosanski Petrovac na avionu F-84G. Uzrok je bio odstupanje od zadatka prelaskom u brišući let.

**Marko Ostrogonac**, potporučnik-pilot i nastavnik letenja 172.lbap(š), sa učenicom-pilotom Nahisijem iz 1. klase ARL izgubili su živote 04. januara 1972. godine u dolini reke Zete, južno od mesta Spuž (Crna Gora). Uzrok katastrofe je odstupanje od zadatka prelaskom u brišući let na ekstremno maloj visini.

**Andrija Dujić i Radovan Filipović**, potporučnici iz 25. klase VVA, na borbenoj obuci na avionu J-21 u 172.lbap, izgubili su živote kod s. Grbavce u blizini Podgorice u februaru 1976. godine. Udes se dogodio zbog sudara aviona u vazduhu nakon poletanja u fazi pristrojavanja grupi.

**Dragan Udovčić**, potporučnik iz 26. klase VVA, na borbenoj obuci na avionu J-21 u 172.lbap izgubio je život u blizini PSS aerodroma „Podgorica” u martu 1977. godine. U pravcu za sletanja iz neobjašnjivih razloga skreće levo i u blagom uglu poniranja udara u zemlju. Komisija za ispitivanje udesa je zaključila da su u pitanju bili iznenadni zdravstveni problemi pilota.

**Mirko Samardžić**, poručnik-pilot i NL je u fazi otvaranja vatre pri gađanju na poligonu „Tuži” 1979. godine je udario u poligon. Udes se dogodio zbog odvajanja prednjeg od zadnjeg dela trupa aviona J-21 zbog konstruktivne greške istog.

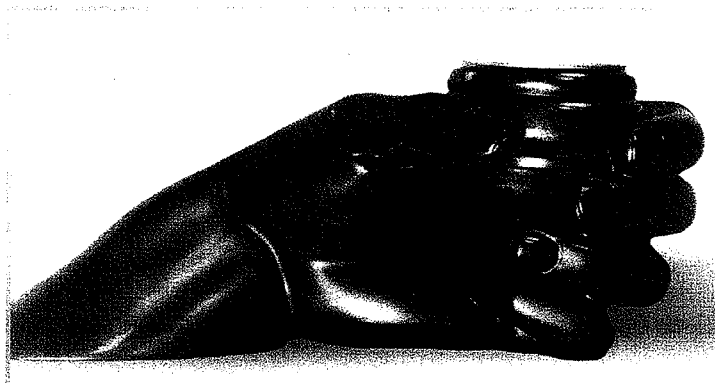
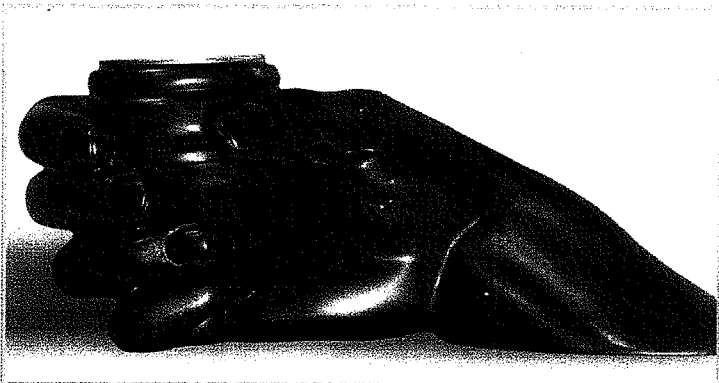
**Tomislav Šegrec**, kapetan 1. klase i nastavnik letenja sa majorom **Draganom Marjanovićem** iz uprave VVA, izgubili su živote 1984. godine na avionu NJ-21 u rejonu otoka Vis. Uzrok je odstupanje od zadatka i udar u more.

**Milosav Petrović i Dražen Srbliani**, kapetani-piloti i nastavnici letenja 172.lbap(š), izgubili su živote u rejonu planine Orjen (Crna Gora) 1989. godine na avionu J-22. Živote su izgubili zbog pogrešne procene i odluke, kada u oblačnoj masi menjaju pravac leta i snižavaju na manju visinu leta, i u letu kroz oblake udaraju u masiv planine.

**Safet Čorbo**, poručnik-pilot i nastavnik letenja 172. abr, i student-pilot **Marić** izgubili su živote u dolini reke Zete u rejonu Danilovgrada 1992. godine na avionu G-2 ili N-60. Uzrok je odstupanje od zadatka, prelaskom u brišući let na ekstremno maloj visini, kada je došlo do udara u električni stub.

**Pavel Marčok**, k1k i NL u 251.lbae, sa zastavnikom **Opsenicom** tokom preleta sa a. „Podgorica” na a. „Kovin” avionom V-53, izgubili su živote na prevoju Crkvine, 1998. Uzrok je ljudska greška, jer zbog pogrešne procene mogućnosti aviona dolazi do prevlačenja na maloj visini i pada aviona.

**Dejan Radovanović**, poručnik-pilot 251.lbae (š) 172. abr i **Stevica Žarkov**, kapetan 1. klase-pilot i nastavnik letenja 251.lbae(š) izgubili su živote u rejonu aerodroma „Kovin” 2000. godine na avionu V-53 („Utva-75”). Uzrok je prevlačenje na maloj visini i pad aviona.



## IZVORI KORIŠĆENI U IZRADI KNJIGE

---

„172. puk u odbrani jugoslovenskog neba”, Titograd 1974. godine, štampano u upravi VVA u Zadru za internu upotrebu, povodom dana jedinice.

Sačuvani materijal iz spomen sobe jedinice na aerodromu „Podgorica”

Arhiv Muzeja vazduhoplovstva na aerodromu „Nikola Tesla”, Beograd

„Nad svojom zemljom”, „Narodna Armija”, Beograd 1973. godine

Monografija 18. klase VVA, Beograd 2006.

Monografija 21. klase VVA, Beograd 2010.

Monografija 204.lap, VIZ Vojska, Beograd 2005.

Monografija 250.rbr PVO, Beograd 2007.

Monografija 103.iap, Miloš Sinobad, Beograd 2008.

Monografija „JRV 1942–1992”, Institut za savremenu istoriju, Beograd 2006.

Monografija „RV i PVO 1945–1985”, grupa autora, VINC 1989.

Fotoreportaže i članci o jedinici i pojedincima iz pisanih medija

Osvrti–zapisi pripadnika o jedinici, pisani u vremenu od 2002–2004.

*Duro Stupar* ■

## **IZDAVANJE KNJIGE (prema redosledu prijavlivanja) POMOGLI SU:**

---

1. Ljubo Nikić iz Podgorice
2. Komanda vazduhoplovstva i PVO Vojske Srbije
3. „Mercur Evropa” iz Budve
4. 13.jul – „Plantaže” iz Podgorice
5. „Montenegro Airlines” iz Podgorice
6. Milan Aleksić iz Pećinaca
7. Miško (Radonje) Obradović iz Beograda
8. Dragiša Kovačević iz Beograda
9. Kompanija „Voli” iz Podgorice
10. „Monte Milk” d.o.o. iz Podgorice

**IZVC**

„172  
pc  
Sači  
Arhi  
„Na  
Mor  
Mor  
Mor  
Mor  
Mo  
Mo  
Fot  
Osv

## 172. AVIJACIJSKI PUK

*Izdavač*

PROMETEJ, Novi Sad

*Za izdavača*

Predrag Kovačević, direktor

*Urednik*

Zoran Kolundžija

*Grafička oprema*

Laslo Kapitanj

*Lektura, korektura i priprema za štampu*

PROMETEJ, Novi Sad

*Štampa*

R-PRINT, Novi Sad

ISBN 978-86-515-0626-3

Tiraž 1.000

2011.

CIP - Каталогизacija u publikaciji  
Библиотека Матице српске, Нови Сад  
358.42(497.1)“1949/2006”

**STO sedamdeset i drugi AVIJACIJSKI puk** / [grupa autora Đuro Stupar ... [et al.]]. - Novi Sad : Prometej , 2011 (Novi Sad : R-print). - 313 str. : ilustr. ; 30 cm  
Tiraž 1.000.

ISBN 978-86-515-0626-3

a) Ступар, Ђуро [аутор]

a) Југославија. Југословенска народна армија - 172. авијацијски пук - 1949-2006

COBISS.SR-ID 265152775