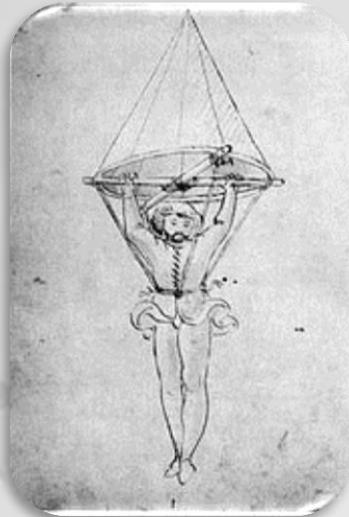


Удружење пензионисаних војних летача и падобранаца Србије



Дан 63. падобранске...



Први помен падобрана, односно први појам о падобрану као направи којом се може успорити слободан пад са одређене висине имамо код једног анонимног аутора из ренесансне Италије са краја 15. века, тачније из 1470. године. Иако се судећи по нацрту овај „падобран“, односно његова купола чине (и јесу) мали, сам концепт је свакако исправан.

Даљу разраду ове идеје непознатог аутора чини Леонардо да Винчи, за којег кажу да се четврт века свог живота, поред разних других изума, прорачуна, архитектонских, вајарских и сликарских дела, бавио и „проблемом“, како човек може да полети, и што је важније за нашу причу-како безбедно да слети!? У једном кодексу, названом Атлантикус, који датира из периода 1483-86., Леонардо даје нацрте падобрана, пирамidalног облика, са много већом базом куполе од оног првобитног пројекта од 15-ак година раније, за коју је, на основу реплике коју је британски падобранац Андреас Николас направио 2000. године и успешно се приземљио, доказано да је употребљива и сврсисходна. Остаје само нејасно да ли је Леонардо сам испробао свој изум!?

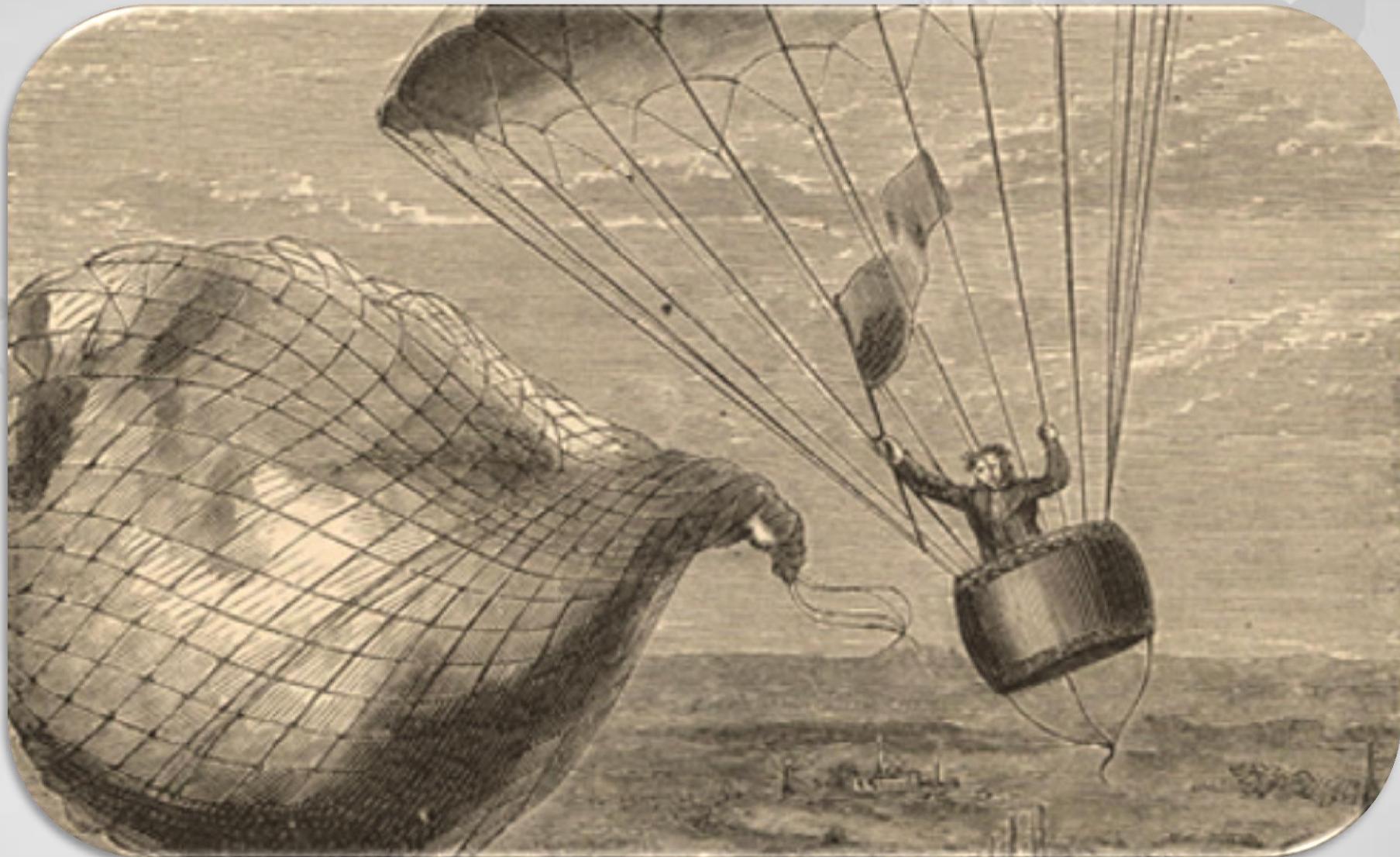


Е за прву пробу је требало да прође још око 130 година, а учинио ју је човек са ових наших простора, шибенчанин Фаустин Вранчић. Био је један од најобразованијих Хрвата с` почетка 17. столећа. Школовао се у Пожуну, Риму, Падови, а његово најважније дело из области проналазаштва је Machinae Novae, објављено у Венецији 1616. године, где Вранчић на више језика образлаже 56 разноразних уређаја и справа, међу којима је за нашу тему најбитнији Homo Volans, односно концепт летећег човека.

Након објављивања свог дела и изума падобрана у њему, Фаустин је заинтересованој јавности следеће, 1617. године презентовао свој изум, извевши успешан скок са торња једне од венецијанских цркава. Но, након ове успешне демонстрације, требало је опет да прође извесно време, до Жан Пјера Бланшара, који је 1785. године из балона, на земљу помоћу падобрана спустио пса, односно до Andre Жана Гарнерена, који такође из балона, са висине од око 1000 метара, скоче и након лета, неповређен доскаче пред одушевљену париску публику, у парку Монс, 22. октобра 1797. године.



Удружење пензионисаних војних летача и падобранаца Србије



Даље, у овој причи о падобранцима, треба поменути и једног ковачког калфу из београдске Савмале. Да ли је Манојло, како се младић звао, чуо и прочитao нешто о овим Французима, Хрвату Вранчићу или пак Леонарду и његовим изумима, тек у зиму 1841. године, остало је забележено, да је Манојло са направом у виду крила спретнути на рукама, те малим падобраном окаченим на леђа, скочио са врха крова тадашње Ђумрукане (Царинарнице на београдском пристаништу)). Његов пад, након неуспешног покушаја је ублажио дубок снег који је тог новембра вејао у Београду и тако га спасао сигурне смрти. Иначе, остала је прича, да је пре тог „подухвата“ код Ђумрукане, Манојло ишао код старешине Саборне цркве да га пита за дозволу да скочи са црквеног торња, али га је прота одбио речима да се мане те „ђаволске справе“.





Каснијим развојем ваздухопловства, унапређивали су се и падобрани, али је требало неколико година да прође, како би се неко сетио да их уврсти у обавезну опрему пилота тадашњих авиона. Тако је на пример, наш први пилот, наредник Михаило Петровић, настрадао 1913. године код Скадра, када је приликом повратка на аеродром након извиђања турских положаја, јак удар ветра преврнуо његову летелицу „на леђа“, приликом чега су се везе којима је Михаило био везан прекинуле и он је са висине од преко 1000 метара пао на тло и настрадао. Да је имао падобран, то се вероватно не би десило. Ипак и поред тога што је први контролисани скок из авиона учињен пре Првог светског рата, падобрани постају део стандардне опреме пилота ваздухоплова тек после Првог светског рата.

Први падобрански скок у Србији је извео Француз Беранже, који је ради промоције француске фабрике падобрана „Орс“ извео скок приликом паузе између две трке, током једног тркачког дана на хиподрому на Царевој Ђуприји 1925. године. Већ следеће, 1926. године, падобран постаје стандардни део опреме пилота, с` тим што је над дотадашњим летачким саставом спроведена само теоретска обука, те обука на справама за тренажу, али није и практична. Остаје за тај период и једна анегдота, која се везује за име Драгутина Доланског, који је први од наших земљака који је извео падобрански скок на овим просторима.



Долански је као потпоручник ЈКВ, служио у Првом ваздухопловном пуку у Новом Саду као извиђач. Првог септембра 1926. године, наше ЈКВ је у Новом Саду, управо у Драгутиновој ескадрили уприличило презентацију падобрана француског произвођача „Бланкије“. Демонстрација падобрана је тог дана изведена са џаком песка. Сутрадан, 2. септембра, Долански је затражио од свог командира, потпуковника Јована Југовића дозволу да оде у ваздух и изврши скок са падобраном, који је овај одбио. Драгутин тада самоиницијативно узима један падобран и уз помоћ једног колеге пилота, практично „бежи“ у ваздух. Касније је причао, ако не успе, тј. ако настрада-ником ништа! Неће моћи, обзиром мртав, да одговара за недисциплину! Ако ли пак успе, нема везе, одговараће за непослушност, али ће свеједно својим демонстрационим скоком омогућити да ескадрила „прихвати“ падобране.

Када је „Анрио 4“ достигао висину од 650 метара, Драгутин је искочио из њега и успешно се приземљио. Овим својим успешним скоком, разбио је сваку врсту неповерења у ту новотарију, тако да су падобрани постали део стандардне опреме пилота ЈКВ. За исказану храброст је награђен орденом Белог орла, за недисциплину је наравно кажњен.



И тако су падобрани ушли у наше ваздухопловство, али је требало да прође још читава деценија да би се формирале и специјалне јединице падобранаца. Наиме, развојем ваздухопловства, нарочито великих транспортних авиона, који су могли да на велике удаљености превезу већи број војника, дошло се у војној теорији до закључка да би требало оформити специјалне јединице састављене од војника обучених за разне диверзионе делатности, који би своју обуку „крунисали“ падобранском обуком. Овако спремљени војници би помоћу транспортних авиона били пребацити у дубину непријатељске територије где би након десантирања вршили диверзије и тиме обезбеђивали хаос и панику у редовима противника, а самим тим и неопходну превласт за наступање главнине својих снага. Планом реорганизације ЈКВ, у ту сврху је у Панчеву 1. октобра 1939. године формирана Падобранска школа на чело које је постављен Драгутин Долански.



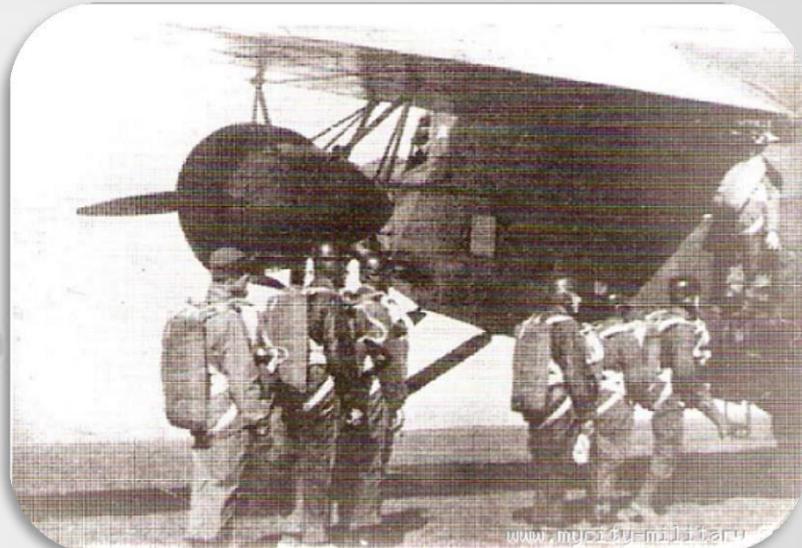
Нешто раније, 1938. године, инжињери чешке „Шкоде“ су на Сајмишту направили падобрански торањ, у то време највиши у Европи, висине 74 метра, са још две платформе на 40 и 60 метара. Иначе, према плановима ЈКВ, падобранске јединице су биле потчињене Команди ваздухоплоства, која је била одговорна за регрутацију, попуну, обуку те спровођење свих тактичких замисли, баш како је то и био обичај тада и као је то и било до данашњих дана код нас. Данас су падобранци у склопу КоВ-а. Према плановима, ЈКВ је требало да обучи и опреми неколико чета тзв. падобранске пешадије, те да за њихове потребе формира 5 транспортних ескадрила. Обука у школи у Панчеву је трајала годину дана, а полазници су били искључиво официри и подофицири-добровољци. До пред почетак рата, у Панчеву су обучене две класе падобранаца, а онда се школа сели у Нови Сад.



Падобранска кула на Сајмишту, Београд, изграђена 1938. године (Музеј југословенског ваздухопловства)



У Новом Саду се од полазника школе у Панчеву формира Падобранска чета марта месеца 1941. године. Априлски рат су дочекали у Новом Саду, пошто попуна јединице која је требала да броји 190 људи није била довољна, нису ни учествовали у борбеним дејствима. Повлаче се према Сарајеву, где већи део бива заробљен, један део прелази у војску новоформиране НДХ, а други који нису заробљени, прикључује се јединицама ЈВуО, односно партизанским јединицама на слободној територији. Начелник школе, Драгутин Долански се прикључио НДХ и тамо је дугурао до чина пуковника и падобранског инструктора војске НДХ...







Иначе, током Другог светског рата, све до пред сам крај, тј. до формирања Првог падобранског батаљона НОВЈ, чије традиције наставља 63. падобранска бригада (батаљон) из Ниша, на простору окупиране Југославије, изведено је укупно 37 скокова припадника ЈКВ који су се прикључили Савезницима и десантирали на територију под контролом ЈВуО, односно 29 скокова које су извели падобранци који су се прикључили јединицама НОВ и ПОЈ, али о неком организованом падобранству није било ни говора, све до лета 1944. године.

А у августу месецу 1944. године у градићу Боја дел Коле, између Таранта и Барија у Савезничком центру за обуку падобранаца, међу око 1000 полазника, Пољака, Данаца, Француза, Американаца и Енглеза, нашло се и 190 Југословена. Након успешно завршене теоретске обуке, требала је да започне и практична обука, за коју је везана и једна анегдота. Наиме, гро наших војника на обуци су чинили или партизански борци, који су упућени у Италију директно са ратишта у земљи, или пак младићи који су се тек опоравили од рањавања и директно из Савезничких болница, били упућени према жељи у овај камп у близини Барија. И у једном и у другом случају, без обзира на њихову жељу, ратничко умеће и вештину, физичку способност, нико од њих пре овог курса није био падобранац, нити је био у некој врсти специјалних снага. За разлику од поменутих савезничких војника...



Пошто су и сами увидели тај свој недостатак, а често и суочени са злурадим коментарима савезничких колега, који су се у највећој мери односили на њихову незграпност и смотаност, честе нападе вртоглавице на падобраским справама за вежбање, они су у договору са својим Командантом Чедомиром Вранићем одлучили да слободне дане одвоје за вежбање, науштрб провода по локалним кафанама. Наиме, између два раздела обуке, теоретске и практичне, полазницима је омогућена слободна седмица за одмор. Док су се Амери и Французи проводили, наши су и дан и ноћ висили на справама како би утврдили знање и побољшали своје психофизичке способности. Онако мршави и трапави, често се не снalaзећи у новој британској обући, и даље су изазивали подсмех колега, али се они нису обазирали на то. Вртели су се на справама, скакали са торњева, доскакали и бодрили једне друге, али су почетак практичне обуке дочекали спремни, где је на крају и Заповедник школе, енглески пуковник командос јавно признао да су се он и његове колеге иза њихових леђа спрдали са њима, али да се сада због свега каје и изражава дивљење овим момцима са „брдовитог Балкана.“





Након успешно завршене падобранске обуке у Ђоји, савезнички падобранци су „усред“ рата отишли на годишње одморе, док су наши прешли неколико километара западније, у место Гравина, где је започела обука на земљи, односно диверзантска обука. Ту су се будући партизански командоси обучавали за разноразне саботаже, минирања и остале диверзије, али пошто је добар део њих већ био прекаљен у борбама у отаџбини, овај раздео обуке је брзо савладан.

Након обуке, на данашњи дан, 14. октобра 1944. године у Гравини је формиран Први падобрански батаљон НОВЈ који је бројао 190 бораца-падобранаца + поручник Чедомир Вранић, који је именован за Команданта батаљона.

Припадници јединице су очекивали да ће одмах бити убачени на територију наше земље како би учествовали у завршним операцијама за ослобођење земље, али до тог из разноразних разлога није дошло. По некима, највише због отварања широких фронтова на југословенском војишту током завршних операција за ослобођење земље, где учешће падобранског десанта није било сврсисходно, тако да наши падобранци до краја рата нису учествовали у борбеним дејствима, а јединица је привремено расформирана у лето 1945. године до нових организационих промена у војсци тек ослобођене земље.

Један од разлога за укидање јединице је био и неостатак материјалних средстава, пре свега транспортних авиона, затим падобрана и падобранске опреме, као и општа неимаштина у земљи тек изашлој из рата. Међутим, већ наредне 1946. године, у склопу војске се оснива тзв. Падобрански курс, односно наставни центар који је имао задатак да обучава нове падобранце. За начелника те јединице је одређен Чедомир Вранић, док је главни предавач био Рус Анатолиј Артјомов, припадник Ваздушно десантних снага Црвене Армије.





Како је у склопу Падобранског курса већ било обучено неколико десетина официра и подофицира, односно, како је Команда РВ обезбедила 26 оперативних транспортних авиона, а фабрика падобрана у Инђији почела да производи исте, Генералштаб доноси одлуку, да се на темељима тог курса у Белој Цркви у Банату, оснује 46. падобрански батаљон. Како база у Белој Цркви није давала потребне услове за извођење практичног дела обуке, која је и до тада вршена у Новом Саду, та јединица се 1948. године сели у Нови Сад. Међутим и у престоници Војводине су се задржали само три године због Резолуције ИБ и заоштравања односа наше земље са СССР. Због могуће агресије Совјета са севера, 1951. године, та јединица се сели у Мостар.





Некако са доласком у Мостар, укида се и онај Падобрански курс, тако да већи део људства и материјално техничких средстава прелази такође у Мостар. Суочени сада са „вишком“ људства, Команда РВ под чијом надлежношћу је био 46. падобрански батаљон доноси одлуку о формирању још једне падобранске јединице. Одлучено је да она буде основана и да јој база буде у Шапцу, док би се практична обука спроводила на аеродрому у Кленку. Када је завршено са организационим припремама и када је јединица попуњена људством и припадајућим материјално техничким средствима, на дан 5. фебруара 1953. године се у Шапцу оснива 63. падобранска бригада, која је у свом саставу имала шабачки 63. и мостарски 46. падобрански батаљон. Ово је и прва „права“ специјална јединица организована и попуњена по свим стандардима са два падобранска батаљона, минобаџачком четом, пионирском и четом везе, те осталим приштабним јединицама. Тиме је ЈНА добила здруженотактичку ваздушно-десантну јединицу.

Ипак, због разноразних разлога, а највише опет због непостојања аеродрома у самом Шапцу, те свакодневних одлазака у Срем у Кленак, ради спровођења практичне обуке, 63. падобранска бригада се сели опет, а где би другде него у Нови Сад.



Стационирали су у Новом Саду, припадници јединице су вредно радили, обучавале су нове и нове генерације падобранаца, како старешина, тако и војника. Међутим, неког побољшања у виду занављања опремом и наоружањем није било. Томе се испречила позната Концепција општенародног одбрамбеног рата, где су падобранци, према неким теоретичарима требали бити коришћени као обична пешадија. Творци те Концепције су имали у виду да наша земља неће ратовати ван сопствених граница, те да онда нема ни потребе за даљим развојем диверзантских јединица. Претходно не проучивши доктринарна документа односно искуства страних армија и ваздушно-десантних јединица у склопу њих, наши теоретичари су сматрали да нема потребе за слободним дејством падобранаца чак и на привремено запоседнутој територији, јер би се са непријатељем на њој, према теорији, изборио „наоружани“ народ...

Оваква размишљања су убрзо претворена и у праксу, тако да је крајем 1959. године, према Плану „Рудо“, 63. падобранска бригада укинута и расформирана. Од људи из јединице, формирана су три батаљона, чија би првенствена намена била принудна дејства и евентуална стабилизација фронта. Ти батаљони су били распоређени у Церкљу-148. падобрански батаљон, Батајници-127. падобрански батаљон и у Скопљу-159. падобрански батаљон.

У прво време, припадници сва три ова баталјона су падобранску обуку вршили на аеродрому Сомбор, док су тренажу изводили на матичним аеродромима. Свака јединица је за себе спроводила план извиђачке обуке, преживљавања у природи, савладавања водених препрека, алпинизам, скијање, диверзантске активности...



Средином 60-их се ипак кристалише идеја и потреба за улагањем и што јачим организовањем ове врсте војних јединица, тако да се од баталјона у Батајници и Скопљу, прво у Нишу оснива Падобрански наставни центар. Јединица у Словенији је и даље функционисала самостално. На темељима тог наставног центра, 5. децембра 1967. године се у нишу „поново“ формира 63. падобранска бригада.

Ова јединица се у Нишу одржала и до данас. Иначе, јединица је формирана по сасвим новој, четној структури, са мањим, али покретљивијим и убојитијим јединицама, у које се, до данашњих дана, сходно материјалној ситуацији, максимално улаже, у опрему, наоружање, али и у нове комплексније видове обуке.

Удружење пензионисаних војних летача и падобранаца Србије





Како се јединица од свог „васкрсавања“ у Нишу развијала, опремала новом и савременијом опремом, тако се осавремењавао и систем обуке, који је на концу, а до данашњих дана, негде средином 70-их дефинисао 63. падобранску бригаду не као класичну ваздушно-десантну јединицу, него као јединицу за специјалне намене и специјална дејства и то је постала суштина постојања јединице.

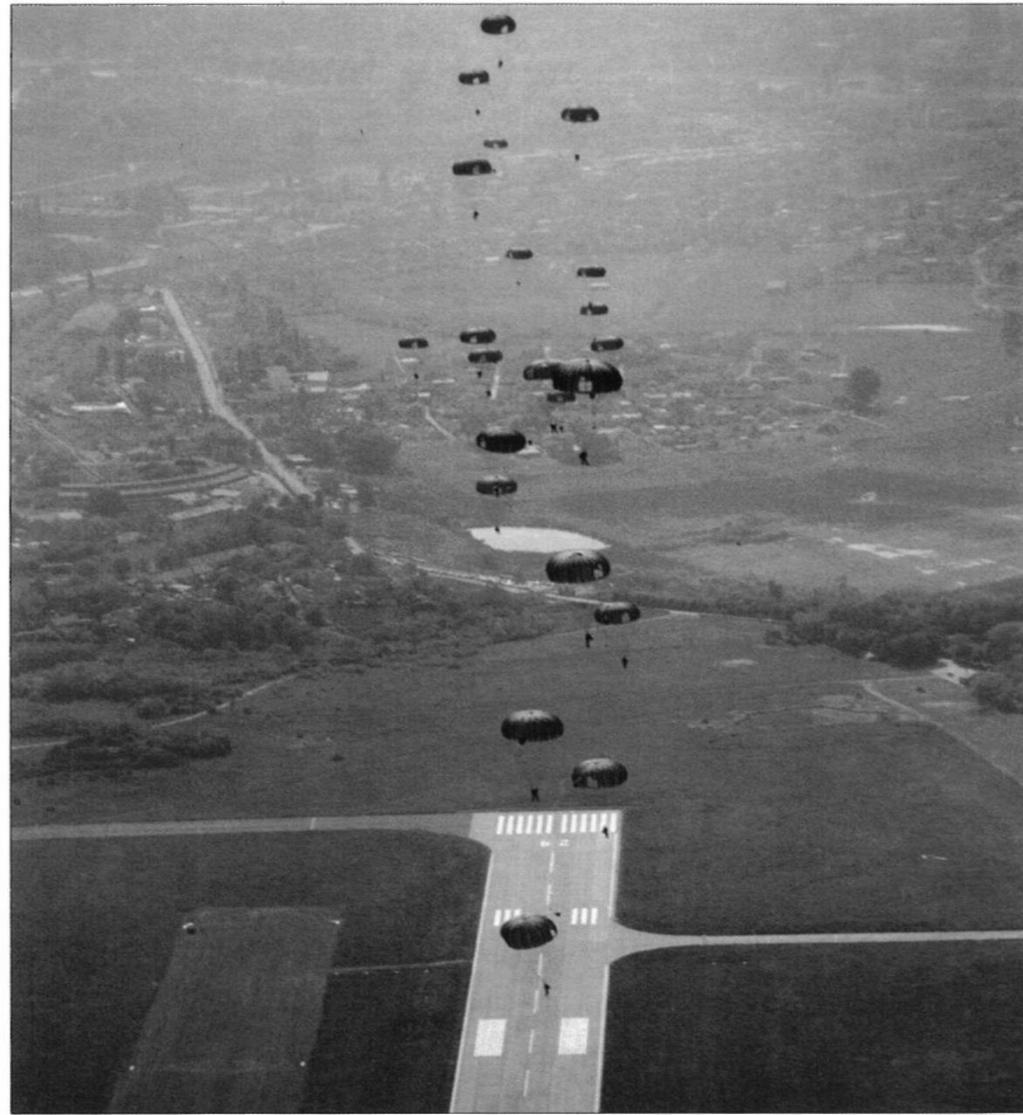




Средином 70-их, полако се напушта принцип обуке заснован на тактичким начелима јединица копнене војске, а све више се примењују принципи и начела дејства специјалних јединица. Пошто су наша искуства на том пољу тада била изузетно мала, један део припадника бива упућиван у специјалне јединице страних армија на обуку, првенствено у Совјетски Савез, те наставне центре командоса војске Уједињеног Краљевства. Тамо су стицали неопходна знања, пролазили обуку као и Руси и Британци, „пекли“ занат, да би по повратку у Ниш, своја знања стечена тамо преносили колегама кроз низ специјалистичких курсева, по разним темама из домена дејства специјалних снага и специјалног рата уопште. Из ових искустава, проистекао је и један нови квалитет, који не ретко, до данашњих дана, везује за припаднике 63. падобранске приче које прерастају готово у легенду. Ево примера...

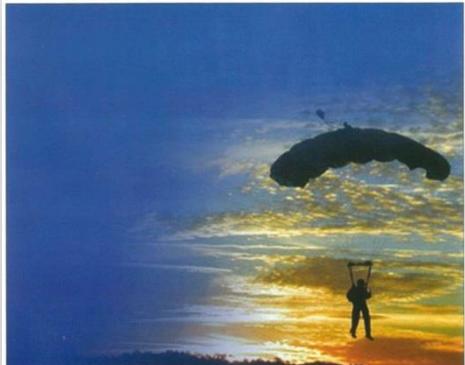
Након чешке кризе, тадашња ЈНА је низом вежбовних активности, симулирала евентуални ваздушни десант Источног блока на нашу земљу. Током вежбе „Јесен 73“ која се одиграла на Романији, припадници 63. падобранске бригаде су имали улогу „плавог“, тј. непријатеља. Непосредно на терену спровевши у дело своје тактичке замисли и научено, тада су припадници јединице успели, у готово реалним условима, да на маневрима на Романији, онеспособе и заробе читаву једну дивизију „црвеног“!

Удружење пензионисаних војних летача и падобранаца Србије





Успешност принципа на којима је заснована обука током седамдесетих, наставили су се и током осамдесетих, када долази и до прве „јаче“ смене генерација. У бригаду долазе младе и школоване старешине, које још више чини се раде на себи и свом развоју у оквиру јединице. И даље један део припадника јединице одлази у специјалне јединице страних армија и тамо стичу нова сазнања. Без разлике, и у земље Варшавског и НАТО пакта. Крај осамдесетих, у организационом и у смислу обуке доноси један заокружен систем, где припадник јединице завршивши све могуће курсеве, планинарење, ронилачку обуку, преживљавање у природи, смучање, диверзантске активности, падобранску обуку са скоковима ВИНО (скок са ниским отварањем падобрана) и ВИВО (скок са високим отварањем падобрана са могућношћу дужег прелета), буквално буде спреман да чини све оно, како би лаицима приближили, што нам презентују разноразни командоси холивудске културе... Негде можда и више!



Удружење пензионисаних војних летача и падобранаца Србије





Поред све ове приче о обуци, оно што је увек красило сваки војнички колектив је другарство. Тако је и другарство и везе међу људима, стечене током живота и рада у јединици, један од фактора успешности 63. падобранске. Некако пред рат 90-их, сваки наш војни аеродром је имао у резерви по једну падобранску чету, састављену од војних обавезника који су служили у Нишу. Када је 1991. године започео процес распада СФРЈ, у те јединице, чији је резервни састав осликовао националну структуру регије где се аеродром налази, ти људи резервисти су се масовно јављали да се укључе у борбене активности јединице. Без обзира што је ЈНА веома брзо добила епитет агресора у Словенији, Хрватској и БиХ, већина резервиста 63. падобранске-Словенци, Хрвати, муслимани, Македонци,..., јављали су се на зборна места јединице и захтевали да се са својим друговима укључе у борбена дејства 63. падобранске. Из тог периода, ма колико он био трагичан за све нас, остала је једна анегдота, која одлично описује дух заједништва и припадања јединици.

Војник-падобранац, бива пуштен на „редовно“. Док је био кући, чује да је јединица активирана и да треба да буде упућена у једну од бивших република СФРЈ. Претходно се ни са ким не консултовавши, војник долази у Ниш, на падобранцима својствен начин „уласи“ на аеродром, никоме се не јавља, него чека полетање авиона.



Када је након пар сати видео да се једна падобранска јединица укрцава у летелицу, он се њима прикључује и улази у авион. Његови другови ђуте и крију га, тако да са њима одлази на задатак. Истог дана, комадир његове чете упућује позив да се он има јавити хитно у јединицу. Он се не појављује, тако да бива расписана потерница за њим, док тек после два дана, када су чули за потерницу, не стигне информација да је он са већ на задатку.

Прво борбено ангажовање 63. падобранске је било 26. јуна 1991. године, када им је наређено да запоседну аеродром Церкље у Словенији. Из тог времена је остало забележено обраћање легендарног Команданта јединице, касније трагично настрадалог потпуковника Саше Ђорђевића, које је касније постало „10 падобранских заповести“!

Како прву заповест, Командант их је подсетио да су они елита. Друга се тицала њиховог другарства као залога за успех. Трећа је порука да буду шкрти на речима, људи од дела и да буду неподмитљиви. Четвртом заповешћу им је поручио да буду мирни, опрезни, јаки и одлучни. Пета заповест се тицала муниције и потребе да се гађа само кад треба, јер онај који пуца да би охрабрио себе, тај не заслужује да буде падобранац. У шестој им је поручио да се не предају никада. Победа или смрт-нема другог избора! Седма се тицала исправности оружја, јер само исправно оружје гарантује, између осталог победу.



У осмој се истиче потреба за детаљним упознавањем задатка, како би падобранац могао да га довтши до краја, чак и ако му вођа настрада. Девета позив на центлменски дух борца и односа према непријатељу. Према терористима нема милости! А у десетој позива на јачање карактера борца речима: „Отварајте добро очи, уздингните се до висине хероја, будите брзи као хртови, издржљиви као кожа, тврди као челик!“

Треба додати да су падобранци и људи са две заклетве. Прву дају приликом пријема у војску и изговарања речи свечане обавезе. А другу изговарају када након завршене обуке, са поносом могу да окаче падобрански знак на груди. Речи ове заклетве је написао др Мирко Ђорђевић, лекар специјалиста ваздухопловне медицине и падобранац са преко 7700 скокова. Речи заклетве гласе:

За отаџбину!

За друга!

За пушку!

За војничку и ратничку част!

Падобранци 63. падобранске бригаде - РАДЕ!

Удружење пензионисаних војних летача и падобранаца Србије





Прво борбено ангажовање јединице је било у Словенији 26. јуна 1991. године. Аеродром „Церкље“ је био суочен са великим бројем дезертера, нарочито међу официрским кадром. Слетевши тога дана на писту аеродрома, падобранци су били суочени са општим расулом у овој ваздухопловној бази. Њихов задатак је био да обезбеде аеродром и да сачувају војну имовину, те да омогуће какво такво организовање командне структуре. Следећег дана, 27. јуна 1991. године, пала је и прва жртва 63. падобранске бригаде у ратним дејствима. Био је то војник-падобранац Драган Родић-Барба, родом из Ријеке. Но борбена дејства у Словенији нису дugo трајала, што због политичког договора, што због чињенице да је на „Церкље“ убрзо након првих сукоба слетело још 10 авиона пуних падобранаца. Са тог словеначког аеродрома, који је постао и својеврсна база 63. бригаде, падобранци су одлазили на друге задатке по Словенији и Хрватској, а мањи део је остао у Церкљу, како би обезбеђивао прмештање технике. Последњи падобранац је напустио аеродром у Церкљу 18. октобра 1991. године.



Загребачки аеродром „Плесо“ је запоседнут у јулу месецу 1991. године и падобранци су на њему остали до децембра исте године. Поред задатака обезбеђења аеродрома, прикупљали су и обавештајне податке о кретању хрватских паравојних формација, често се инфильтрирали и у сам град Загреб. Поред обезбеђења аеродрома, учествовали су и у исељењу Ваздухопловног завода „Змај“ у Великој Горици, а њима припадају и заслуге заплене авиона Боинг 707, познатијег као „Кикаш“.

На задарском аеродрому „Земуник“, падобранци су били од јула 1991. године па до маја 1992. године. На овом аеродрому су се падобранци истакли спроведеним мерама заштите, обзиром да се аеродром налази на крашком терену. Тако да су за почетак очистили макију око аеродрома у ширини од 100 метара и тиме направили брисани простор, а затим су минирали читав појас ове ваздушне луке бивше нам војске. Са Земуника су спроводили и обезбеђивање војног аеродрома у Пули. За све то време имали су минималне губитке и за све време ангажовања у Словенији и Хрватској, ниједан војник и старешина хрватске или словеначке националности није дезертирао. Када је политика „одрадила“ своје, када су се падобранци вратили у Ниш, војници су се раздужили, и старешине које су желеле, опет су наново враћени на оне исте аеродроме, али током борбе нису погазили војничку и падобранску част.

Удружење пензионисаних војних летача и падобранаца Србије





Задатке из свог домена су извршавали и на аеродрому Удбина на територији тадашње РСК, а први задатак борбеног обезбеђења су имали ангажовањем на бихаћком аеродрому. И уопште на територији БиХ су по аеродромима, борбене групе падобранаца базирале од јула 1991. године, па до повлачења ЈНА са територије БиХ у мају 1992. године. На бихаћком аеродрому су поред обезбеђивања аеродрома, током читавог свог ангажовања тамо, радили на сузбијању преливања ратног пожара из Хрватске у БиХ и више пута су неутралисали хрватске снаге које су често провоцирале на том делу граничног појаса две републике. На сарајевским аеродромима „Бутмир“ и „Рајловац“ су вршили обезбеђење, а касније и исељење Школског центар РВ и ПВО из Рајловца, односно Школског центра КоВ из Сарајева.

Ипак, оно што обележава учешће падобранаца током рата у БиХ је њихово ангажовање на мостарском аеродрому. Они су у Мостару били од августа 1991. године, па до краја маја 1992. године. За Мостар се везује и прича о „црвеним береткама“ које су до данас остале један од симбола 63. падобранске. Наиме, у јесен 1991. године, једна група резервиста падобранаца је негде набавила беретке црвене боје и њима заменила стандардне зелене. И нико их није могао натерати да их скину, тако да је временом црвена беретка постала део падобранске униформе.

Удружење пензионисаних војних летача и падобранаца Србије





Током боравка у Мостару, поред обезбеђивања оба аеродрома, били су ангажовани и на обезбеђивању исељавања Фабрике авиона „Соко“, односно Ваздухопловне војне гимназије и хеликоптерског деташмана ВВА. Поред тога, често су изводили акције на неутралисању сваког покушаја дејстава паравајних формација у мостарском крају, а ту је било и неколико ангажовања спасавања пилота из оборених авиона на територији Хрватске. Међутим, када је почeo рат у БиХ, за падобранце у Мостару настајe један нови период, обележен интензивним дејствима мостарске групе, у највећој мери, на извлачењу војника из окружења. Таква је била операција „Чапљина“. У касарни у Чапљини се у окружењу хрватских снага налазило 200 војника старешина и чланова породица. Акција је изведена са 9 хеликоптера и укупно 27 падобранаца, које је предводио један поручник. Уз претходну јуришну припрему наших авиона, у касарну у Чапљини се стуштило 9 хеликоптера и за само 20 минута 170 људи је евакуисано из касарне. Сви хеликоптери су били избушени од дејстава противничке ватре, али су успели дасе врате на мостарски аеродром. Жртава није било, а тада је једна „осмица“ постигла својеврstan рекорд, јер је превезла 43-оје људи. Углавном, захваљујући храбости и умешности падобранаца и посада наших хелокоптера, касарна у Чапљини је евакуисана, а да Хрвати нису готово ни свесни били од шока, шта се дешава.

Удружење пензионисаних војних летача и падобранаца Србије



Након ове акције У Мостару, и акција у Сарајеву, Бихаћу и Тизли, падобранци су са главнином ЈНА повучени на територију Србије, с` тим што је једна група имала борбено ангажовање за обезбеђивање извлачења аеродрома у Скопљу. Срећом без жртава и неке веће активности.



Период од 1992. године па до бомбардовања, обележен је ангажовањем припадника 63.падобранске на обезбеђивању државне границе, нарочито према Албанији. Крајем јула 1998. године је погинуо начелник Штаба јединице Горан Остојић, водник I класе Срђан Станчетић, резервни водник Драган Душанић и војник Радош Церовић.



Ангажовање падобранаца на Космету током бомбардовања 1999. године би захтевало описивање дугачко као и ова презентација, тако да мислим да је доволно рећи да су за заслуге током тих активности, одликовани Орденом Народног Хероја.



И након бомбардовања, ево до данашњих дана, иако су опет сведени на ниво баталјона и прикључени опет некој већој јединици (Специјалној бригади) и даље су поједини ресурси јединице ангажовани у опет готово ратним условима (КЗБ), где њихова обученост долази до изражaja. Не треба dakле да заборавимо њихов мото из заклетве, јер они увек РАДЕ. Срећан им празник и живели!

Удружење пензионисаних војних летача и падобранаца Србије



Удружење пензионисаних војних летача и падобранаца Србије

