

Историја која траје (252. лбае)

Из **97. авијацијске бригаде** (абр) која се налазила у бази *Дивуље* крај Сплита, премештен сам на моје упорно инсистирање у јулу месецу 1980. године у **525. тренажну авио ескадрилу**, (тае) након само 10 месеци службе у поменутом гарнизону. То сигурно не бих остварио без помоћи неких високих официра из КРВ и ПВО, те околности да је у 525. тае, тада био неопходан пилот који је имао искуство у управљању авионом **ТВ-2**. Сплит сам упамтио по једном крупном догађају који се збио те 1980. године и који је касније утицао на животе свих житеља Југославије. Налазио сам на стадиону Пољуд 4. маја 1980. године, на утакмици Хајдук-Црвена Звезда (1:3), када је објављена вест о смрти Врховног команданта **Јосипа Броза Тита**. Интересантно је напоменути да је завладала велика туга. Утакмица је прекинута, а навијачи су се разишли достојанствено. Овај догађај само помињем као мој доживљај и он нема везе са причом о 525. тае, односно **252. ловачко бомбардерској ескадрили**(252. лбае).



У јединицу сам се јавио 1. септембра 1980. године, на дужност заменика командира ескадриле у чину мајора. Трагајући за даном јединице, пронашао сам један документ, заправо Наредбу, по коме је 525. тае била тада **најмлађа авијацијска јединица у РВ и ПВО**. Наиме, Наредбом Команде РВ и ПВО од 17. јула 1968. године, формирана је

ескадрила од авио-одељења при **Ваздухопловно-опитном центру** (ВОЦ), које је било намењено за обуку и тренажу пилота из команди и установа РВ и ПВО, као и других јединица. **Ескадрила је носила назив тренажна авијацијска ескадрила**. Јединица је те 1980. године имала четири типа авиона у свом наоружању. То су били **Н-60 Галеб**, **Ј-21 Јастреб**, **ТВ-2Т**, као тегљач мете и неколико **Утви В-51**.

На место командира ескадриле, постављен је **потпуковник Срећко Дугалић**, али он није одмах могао да прими дужност у септембру 1980. године, због тога што је био на лечењу од последица саобраћајног удеса. Из Краљева, где је био на служби, у јединицу је дошао тек у пролеће 1981.

године. Иначе, 525. тае је од оснивања имала свега три командира. **Ђорђа Стијовића, Зденка Бабића и Срећка Дугалића.** А у мају 1982. године, постављен сам ја, **Спасојевић Драгослав,** где сам остао до септембра 1986. године.

Суштина ове приче је подсећање на најдинамичнији мирнодопски период у расту и развоју 525. тае (252. лбае), који се одвијао од 1981. године, па до њеног потпуног преформирања, подмлађивања и превођења у 252. лбае. У том времену су извршени многобројни летачки задаци, а више њих је било од државног значаја. Налет од **8200 сати** од 1981. године па до 1. септембра 1986. године, остварен је на пет типова авиона **са само једним удесом на В-51 и престанком рада мотора у фази слетања на авиону Г-4, али без последица.** До главног дела ове приче, у најкраћем ћу само набројати неке задатке из тог периода. Пријем нових пилота и техничара из других јединица, преобуке на В-51, преобука са три пилота на ТВ-2 на којем сам био наставник после 10 година од задњег лета. Неколико прелета за Либију са Г-2 и Ј-21, пријем 15 пилота 31. класе на дообуку пред почетак преобуке на МиГ-21. Ових 15 потпоручника је своје прве дане летачке службе започело септембра 1982. године у 525. тае. Међу њима је био и **потпоручник Миленко Павловић,** који је 1999. године, као пуковник и командант 204. ловачког авијацијског пука (лап), у сукобу са НАТО злочинцима страдао изнад родног Ваљева и отишао у легенду. Такође, из ове групе је живот изгубио и **Слободан Медић,** у сукобу бившој држави.



Јединица је редовно учествовала на аеромитинзима и техничко-тактичким зборовима, поготову **после пријема првих авиона Г-4,** као и на показним дејствима са читавом лепезом убојних средстава. Само је део састава 525. тае у РВ и ПВО лансирао ракету-мету **ПРМ-200,** наш производ, која је са

рефлектором за увећање одразне површине, играла улогу авиона, на који су дејствовале ракетне јединице у најприближнијим стварним условима. Још један од задатака који је извршавала само 525. тае поред својих

редовних летачких обавеза, **био је задатак вуче мете-рукавца** за обуку противавионске артиљерије у дејству по циљевима у ваздуху.

Задатак са В-51 под тајним називом "**Антилопа**", био је поверен летачком саставу 525. тае, а за његово извршење, јединица је располагала са 4 специјална контејнера, једини у ЈНА, а за дејство по живој сили. У марту месецу 1983. године, у мрклој ноћи и под узбуном, део састава који је био обучен за употребу средства, стављен је у стање пуне борбене готовости за дејство у рејону, који је пар стотина километара био удаљен од аеродрома базирања. Није ми познато зашто нисмо употребљени. Контејнери од 100 килограма су били напуњени са прашкастим средством **ЦС-100** које се користило за разбијање масовних скупова. Пилоти су имали специјалну заштитну опрему.



Почетком 1986. године, извршена је детаљна контрола борбене готовости пре уласка ескадриле у састава 1. Корпуса РВ и ПВО, којом приликом су извршена дејства са убојним средствима **на полигону Чента**. Пре тога је по наређењу КРВ извршена ескадрилска тактичка вежба, прва од формирања јединице. У октобру

1982. године, позвали смо резервни састав са пилотима који су остварили одређени налет на **В-51**.

Посебно поглавље овог текста посвећујем историјском догађају који је прославио јединицу те је у једном периоду, од 1981. године, па до 1984., била у центру пажње **због авиона Г-4, борбеног авиона за сва времена.**

Одлучено је да првих шест авиона **Супергалеб Г-4** прими 525. тае. По наређењу Команде РВ и ПВО из јануара 1981. године, упућени смо **капетан Душан Васић** и ја, са техничким саставам ескадриле у фабрику "**СОКО**" **Мостар**, на изучавање конструкције авиона Г-4, или на **техничку учионицу** како смо ми називали тај део обуке. У фабрици авиона смо били од 8. фебруара 1981. године па до 3. марта 1981. године, где смо положили одговарајући испит и упућени у ВОЦ на земаљску припрему од 5. до 15. марта исте године. Месец дана са прекидима и паузама, такође у ВОЦ-у, трајала је летачка обука од 20. марта па до 20. априла. Већ у мају исте године отпочели смо преобуку са осталим пилотима из 525. тае, као и са новопридошлим пилотима из других јединица. Тај задатак је извршаван целе 1981. године и 1982. године. Истичем да је било прилично много проблема техничке природе. **По**

нашем захтеву и предлогу, ојачан је труп на два места, избачено пливајуће закрилице и решено питање пропорционара, као и кочнице на точковима. Морам истаћи да сам био посебно поносан због чињенице да сам се нашао у улози носиоца увођења најновијег нашег авиона у оперативну употребу. Све очи су биле упрте у нас, јер је тада доминирало лоше расположење према домаћој техници, створено неким проблемима који су пратили авион **J-22 Орао**.



Са производњом првих шест Г-4 (предсеријских), у РВ и ПВО су били у дилеми где да их распореде. Почетком 1981. године, сазнавши за ту дилему, написао сам прилично опширан и помало невојнички акт, а у вези са застарелим и све опаснијим авионима ТВ-2, у којем сам молио и предлагао да се Г-4 доделе 525. тхе, на које

треба уградити демонтажне **УВМ** (уређај за вучу мете) и тако се решити застарелих "тевејаца" ТВ-2. Не знам колико је мој допис помогао, али се десило онако како смо ми желели.

Већ крајем 1981. године, прелетели смо прве авионе на аеродром "Плесо" у **ВЗ "Змај"**, на уградњу УВМ, а почетком 1983. године, отпочели смо вучу мете за противавионце у Задру, на полигону **Шепурине**, са новим и за посаду потпуно безбедним авионом. Углед авиона је почео незадрживо да расте. Превазиђени су почетни технички проблеми, а ми смо били атракција где год да смо се појавили. Извештаји о исправности и добар глас који се ширио о авиону, вероватно су утицали на одлуку Команданта РВ и ПВО, **генерала Слободана Алагића**, да авион у борбеној варијанти прикаже домаћој, а пре свега иностраној јавности.

Мало је командира ескадрила који се могу похвалити да су угостили команданта РВ и ПВО у својој канцеларији. То сам ја доживео у јуну месецу 1983. године, када ми је генерал Алагић рекао да његова одлука зависи од нас. Мислио сам да се шали, али био је озбиљан и мислио је на исправност авиона. Кратко сам му одговорио да може рачунати на свих 6 авиона што се нас тиче. Ту посету сам искористио, па смо знатно поправили услове смештаја за јединицу.

Одлучено је да са једним авијацијским одељењем од 4 авиона, учествујемо на вежби "**Јединство '82**", дејством кочећим бомбама **МК-82**, на полигону **Криволак**. Прелет са 6 авиона Г-4 са аеродрома Батајница на

аеродром *Петровац*, извршили смо 3. септембра 1983. године, а вежба је завршена 14. септембра. На полигон Криволак се сјатило сво добронамерно и злонамерно војно и цивилно особље свих амбасада у Југославији. Од јуна месеца па до прелета на скопски Петровац, нас неколико пилота смо морали цело лето напорно да радимо и вежбамо на полигону *Чента*, како би



усвојили маневар и нишанске елементе за кочећу бомбу МК-82. *Дејство на полигону Криволак оставило је врхунски утисак на посматраче, јер је истовремено из бришућег лета дејствовано са 16 кочећих бомби од 220 килограма тежине, што је укупно било 3520 килограма убојног терета.* Од тог догађаја, састав јединице је ушао у мирније воде, тако да се приступило даљој обуци на Г-4, појединачним преобукама и извршењу планираних задатака.

Од постављања захтева за авионом који ће заменити школско-борбени *Н-60 Галеб*, па до увођења у јединице, постављен је својеврсни рекорд у времену које је било неопходно за потпуно усвајање производње безбедне летелице. Овако поуздан, лако управљив, послушан и савремено опремљен авион, привукао је пажњу више земаља које су изразиле жељу да га виде у свом ваздухопловству.



Још један важан догађај је допринео брзој афирмацији наше четворке, а то је *"Парада '85"*. За ту прилику су нам прикључени авиони Г-4 из *185. авијацијског пука* који је био у саставу ВВА и од краја 1984. године отпочео пријем и обуку на првим серијским авионима. Прелет

из Пуле на аеродрома Батајницу је извршен почетком маја 1985. године. Као командир ескадриле, водио сам ваздухопловни подешалон Г-4 који је бројао *12 авиона*. Задатак, летачки и није био много захтеван, али је било разних притиска друге врсте. *Посебно се инсистирало на тачном времену проласка изнад трибине* на којој је стајало државно и војно

руководство. Сећам се добро тог 9. маја 1985. године. Таман сам бројао последње секунде пре заокрета за улазак у правац према Тргу Маркса и Енгелса, када се у слушалицама зачуло наређење ВОН-а са Главне поште Београд:

- Сова 10. Твоје време прелета се помера за 5 минута!

У нормалним околностима, заокрет према Београду смо вршили између Панчева и Ковина. Када сам то чуо, заборавио сам неко време да сам у авиону од узбуђења. У групи је владао тајац. Доста брзо сам направио корекцију лета и времена и заокрет за улазак у правац са групом сам извео испред Костолца и на циљ смо стигли у задатој секунди. Тада смо имали пуно среће, јер су истовремено у том реону били и подешалон **МиГ-21 Љубише Величковића** и **Орлови Ј-22 Милана Костића**, обојице мојих класића. **Укупно 36 авиона**. Како смо се мимоишли без последица, сам Бог зна. Тако је и нашом заслугом, 525. тае, заживела икона школско-борбене авијације, омиљена борбена справа Г-4, последњи заједнички пројекат народа и народности Југославије.

Све ове задатке, ескадрила је извршавала у статусу самосталне јединице. Првопретпостављена команда је била Команда РВ и ПВО, која се није много бавила нашим нивоом. Сва персонална, материјална и правна питања, решавали су дуги низ година **заставници Поповић и Жуна**, десна рука командира ескадриле. За време мог командовања јединицом, припремљена су три заменика са одговарајућим школовањем, **Савић, Стакић** и ратни командант **Живота Марковић**. Алексић и Миловановић су са одобрењем команде ескадриле наставили каријере у цивилним авио компанијама. Истичем велики допринос ветерана, **Ромић Вељка** у мирнодопским и ратним летачким успесима, као и остале пилоте и техничаре на одговорном и савесном односу према сложеним задацима.



Првог септембра 1986. године, опростио сам се пред стројем од јединице и прешао у Команду 1. Ко РВ и ПВО на нову дужност. Јединица је наставила да ниже успехе под командом мог заменика **Предрага Стакића**. Време проведено у ескадрилама, за ваздухопловце је као ђачко доба, памти се до гроба. Ово је само део мојих сећања, па молим да ми **"Курјаци са Ушћа"** опросте, ако сам неког или нешто заборавио.



Драгослав Спасојевић, аутор ове приче, пензионисани је пуковник авијације-пилот и члан је *Удружења пензионисаних војних летача и падобранаца Србије* (УПВЛПС). Фотографије коришћене у тексту су из личне колекције аутора текста.