



70 година победе над фашизмом
у Другом светском рату 1941-1945. године

ВАЗДУХОПЛОВНИ

Издаје: Удружење пензионисаних војних летача
и пагобранаца Србије. ЗЕМУН, Штротсмајерова број 1



БИЛТЕН

ВАНРЕДНИ БРОЈ IX 2015.

**Сећање на 238. ловачко-бомбардерску авијацијску
ескадрилу Ваздухопловства и ПВО ВРС**

ОД “ЦРНИХ ПАНТЕРА” ДО “РИСОВА СА ВРБАСА”

УВОД

Почетком шездесетих година прошлог века, биће формирана ваздухопловна јединица чија је судбина везана за судбину једне државе и два ваздухопловства. Реч је о 238. ловачко-бомбардерској авијацијској ескадри (238. лбае), ескадри која је настала на аеродрому Церклје, а своју пут завршила на аеродрому Маховљани. Ескадрила која је била у саставу две војске – Југо-

словенске Народне Армије (ЈНА) и Војске Републике Српске (ВРС). Пратећи судбину ове ескадриле, можемо пратити и ток развоја несретних догађаја који су задешили ове просторе током деведесетих година прошлог века. Настала у ЈНА, 238. лбае делила је судбину и војске у којој је била, као и саме државе коју је требала да брани. Преласком са аеродрома Церклје на аеродром Маховљани, 238. лбае ушла је у састав новостворене ВРС са којом ће да заврши и своје постојање. Ескадрила која је носила две ознаке (беџ) – *Црни пантери* и *Рисови са Врбаса*, ово је прича о њој.

238. лбае - “ЦРНИ ПАНТЕРИ”

Априла 1961. године на аеродрому Церклје формирана је 238. лбае, која је формацијски била у саставу 109. ловачко-бомбардерског авијацијског пука (109. лбап).



Авион Ф-84Г ев. бр. 10678 са карактеристичним
„црним пантером“ 238. лбае (колекција М. Мицевски)

До 1960. године када је дошло до неких концепцијских и технолошких заокрета у развоју ЈРВ, на авионима су се могла понегде, срести имена и пароле и тек понеки посебан знак.

Период од 1960. до 1970. године је „златно доба“ беџева и има их у кружном пољу на већини авиона. У то време ескадрила (као и комплетан пук) била је наоружана ловачко-бомбардерским авионима Ф-84Г *тандерџет* (F-84G Thunderjet). По преименовању 109. пука у 82.



Крајем шездесетих година двадесетог века на предњем
делу авиона из састава 238. лбае налазио се амблем црног
пантера. Ловац-бомбардер Ф-84Г са карактеристичним црним
пантером на носном делу. (фото КРВ и ПВО)



Ф-84Г ев. бр. 10544 на аеродрому Церкље у другој половини шездесетих година двадесетог века (колекција М. Мицевски)

авијацијску бригаду (82. абр) 1966. године, ескадрила остаје у њеном саставу све до њеног расформирања. У периоду од 1966. године, ескадрила је носила знак црни пантер. Током Чехословачке кризе 1968. године, 238. лбае је прешла на аеродром Плесо.

На великом јесењем маневру јединица ЈНА „Слобода-71“ учествовале су и јединице РВ и ПВО ЈНА. Авијацијска јединица са аеродрома Церкље за ту прилику на авионима Ф-84Г имала је симбол „беле муње“ испод пилотске кабине. За успешно учешће и изван-



Постројени ловци-бомбардери Ф-84Г тандерџет на аеродрому Церкље (фото КРВ и ПВО)

редно реализоване задатке, ова авијацијска јединица опремљена авионима типа Ф-84Г примила је специјалну плакету. Већ следеће (1972.) године јединица је пренаоружана лаким јуришним авионима домаће производње типа Ј-21/НЈ-21 Јастреб, на којима завршава преобуку свог састава. Ескадрила је нове домаће авионе преузела са одређеним закашњењем у плану пренаоружавања. У тим годинама, у ескадрили посебно су разрађивани сложени маневри при нападу на земаљске циљеве и поступци у проналаску циљева при лету на малим висинама. Током ЗТВ „Горица-Копер-74“, за одличне резултате приликом дејства по ненасељеном острвцу Ступа, пред маршалом Титом, ескадрила је похваљена. Са домаћим јуришницима Ј-22 Орао и њиховим тренажним двоседима прва је крајем 1985. године почела са пренаоружавањем 238. лба у Церкљу.

Авиони типа Орао из састава ове ескадриле учествовали су на више заједничких тактичких увежбавања и вежби. Тако су током свог учешћа на ЗТВ-2 „Снага-88“

авиони дејствовали по палогонима Калиновик и Мањача. Током извођења ТВБГ „Удар-88“ на полигону Криволак, пилоти су својим авионима летели на крајњим границама тактичког радијуса. Током те 1988. године, ескадрила је на тим вежбама утрошила 120 тона убојних средстава укључујући у тај број и дванаест касетних бомби БЛ-755 и пет телевизијски вођених ракета В-3 АГМ-65Б меверик (AGM-65B Maverick).

Већ следеће (1989.) године авиони типа Орао коришћени су за задатке изнад мора и у СМУ ноћу и у ПМУ ноћу. Током фебруара 1989. године изнад Словеније били су лоши временски услови, те је 238. лбае летела са аеродрома Пула. Пилоти су тада летели у СМУ ноћу, и изводили јуришна дејства на полигону Марлера. На вежби „Денеб-89“ потврђено је да су авиони Орао ушли у борбени строј 238. лбае. У септембру исте године група искусних пилота ескадриле похађали су курс гађања вучне мете у ваздуху топом ГШ-23, на аеродрому Пула. Током овог курса, Орао се показао ефикасним у лову на мету.

Крајем 1989. године у саставу ескадриле налазила су се 23 пилота и сви су били оспособљени за извођење јуришних задатака у ПМУ дању, али је само седам пилота било оспособљено за извођење тих дејстава у СМУ дању и ПМУ ноћу.

Ескадрила учествује у борбеним дејствима у Словенији (1991.), Хрватској и БиХ (1991-92.). Јула 1991. године пребазирана је у Бања Луку, где од 30. августа 1991. године улази у састав 117. авијацијске бригаде (117. абр). У лето исте године припојена јој је 237. лбае са авионима Ј-21/НЈ-21 Јастреб и делови 351. извиђачке авијацијске ескадриле (351. иае) са авионима ИЈ-21 Јастреб.

Део људства и сва техника која се затекла на аеродрому Маховљани од маја 1992. године ушли су у састав В и ПВО ВРС, а ескадрила је понела назив Рисови са Врбаса.



Постројени авиони Ј-21 Јастреб на аеродрому Церкље из састава 238. лбае (фото КРВ и ПВО)

КРОЗ ПАКАО ГРАЂАНСКОГ РАТА

Бањалучки аеродром познат је још и као аеродром Маховљани (према насељеном месту на чијој територији се налази) или Александровац (према истоименој месној заједници) и налази се на територији општине Лакташи 23 километра од Бања Луке. Изградња аеродрома отпочиње 1976. године. У складу са развојним



Јуришни авиони J-22 Орао из састава 238. лбае наоружани са касетним бомбама БЛ-755 у лету изнад Словеније (фото КРВ и ПВО)

плановима, изграђени капацитети чинили су аеродром секундарне важности, ограниченог на домаћи саобраћај на територији СФРЈ. Писта је била асвалтирана дужине 2500 метара. Званично аеродром је понео назив Маховљани како би се избегла употреба назива Александровац, и тиме прекинуо континуитет са летелиштем из Априлског рата 1941. године. Међутим, током рата деведесетих година двадесетог века у појединим војним извештајима примењују се оба назива.



Брифинг састава ескадриле уочи извршења задатка (фото КРВ и ПВО)

Лоши политички односи унутар СФРЈ, немогућност или неспремност да се компромис постигне довешће до крвавог распада СФРЈ. Тако су парламенти Словеније и Хрватске 25. јуна 1991. године, усвојили декларацију о суверености и независности. Савезна влада је те документе одбацила и војска је по први пута током кризе у СФРЈ добила одобрење за деловање. На основу одлуке Председништва СФРЈ јединице ЈНА преведене су у мере повишене борбене готовости. Здружене снаге ЈНА

и савезне бригаде милиције добиле су задатак да врате контролу над граничним прелазима, коју су пре тога неовлашћено преузеле словеначке снаге.

На аеродрому Церкље припадници 82. абр били су у готовости за прве борбене задатке. У јутарњим часовима 27. јуна стигла је наредба да се полети на извиђачке задатке у граничном појасу и инфраструктуре под контролом Територијалне одбране Словеније (ТОС). Тог дана било је сунчано, а атмосфера на самом аеродрому ужурбана. Осећао се смртоносни шапат рата. Два дана пре, 25. јуна на аеродром је пристигла јединица из састава 63. падобранске бригаде, која је преузела одбрану аеродрома као виталну отпорну тачку.

Снаге ТОС пружиле су отпор на већини граничних прелаза. Словеначки територијалци добили су наређење да дејствују и по самом аеродрому. Напад из два минобацача у вечерњим часовима извеле су посаде из



Орао ев. бр. 25123 наоружан са ракетом меверик на аеродрому Церкље (фото КРВ и ПВО)

састава 228. чете за ватрену подршку 25. подручног штаба ТОС са десетак минобацачких мина.

Због ризика од уништавања технике 82. абр, одмах по свитању, авиони су премештени на друге аеродроме, а део пилота и техничког састава пребачен је хеликоптерима.

На аеродром Плесо прелетели су авиони типа Орао из састава 238. лбае и 351. иае. Током 28. јуна авиони 238. лбае полетели су на прве борбене задатке. У по-

вратку слетели су на аеродром Бихаћ. Током дана придружили су им се и авиони из 351. иае.

У првим борбеним задацима 28. јуна два авиона типа *Орао* дејствовали су по барикади на комуникацији код места Штриховци.

Због новонастале ситуације, 29. јуна 1991. године, у вечерњим часовима, 252. лбае (*Курјаци са ушћа*) из Батајнице пребазирана је на аеродром Маховљани код Бања Луке. Људство из састава 399. ваздухопловне базе (399. вб) из Тузле посело је аеродром и организовало живот на њему заједно са 252. лбае. То је било прво ратно поседање овог аеродрома после Другог светског рата.

На 82. абр се у тим тренуцима није могло рачунати, јер се поред напуштања свог матичног аеродрома као јединица почела распадати по националном кључу. Због тога ће 252. лбае преузети задатке ватрене подршке јединицама ЈНА у Словенији.

Са аеродрома Церкље размештена је 82. абр, те ће у складу са насталом ситуацијом у бригади остати само припадници ЈНА српске националности и они припадници других националности који су били лојални СФРЈ. Поновио се сценарио са почетка Другог светског рата. Убрзо су због тога, а у складу са наредбом расформирани команда 82. абр, 237. лбае и 351. иае.

На аеродром у Маховљанима 11. августа 1991. године пристигла је 238. лбае, преузимајући аеродром од 252. лбае која је до тада базирала на њему. Први авиони *Орао* на аеродром слетели су у 13 часова и 05 минута. Дан касније свечаном смотром и народним збором прослављено је поседање аеродрома са тек реорганизованим 238. лбае, у коју су уврштени и авиони расформиране 237. лбае. Проблем логистичке подршке решен је премештањем људи и материјалних средстава 474. ваздухопловне базе (474. вб) из Церкља на Маховљане.

Убрзо затим, авиони 238. лбае полетеће у нови оружани сукоб, овај пут на територији Хрватске. Током лета авиони из ескадриле летели су на визуелним извиђањима дуж комуникација у Славонији.

Све време трајања оружаног конфликта са аеродрома Маховљани на борбене задатке полетали су авиони из састава 238. лбае, тежишно на подручју Западне Славоније, ради подршке 5. корпусу (бањалучком) ЈНА. Као ојачање 238. лбае, од 17. септембра 1991. године додељена су два J-22 са два пилота из 241. лбае. Они су коришћени у посебно сложеним задацима, као што су гађања са ракетама *АГМ-65Б*. Додељени авиони имали су ев. бр. 25172 и 25173 и остаће у саставу 238. лбае.

Током низа успешних борбених дејстава забележено је само једно могуће обарање и три лакша оштећења авиона. Још три авиона су изгубљена у неборбеним летовима.

На задатак обуке наставника летења из друге кабине, 29. августа 1991. године у 12 часова и 35 минута са аеродрома Маховљани полетео је авион *HJ-22* ев. бр. 25502 из састава 238. лбае. Због техничког квара стајног трапа, авион није могао да изврши слетање. Пилоти су били приморани да се катапултирају, док је авион пао у близини села Романовци. Приземљили су се без повреда у близини места пада авиона.

На борбени задатак у околини Новске 17. септембра 1991. године, са аеродрома Маховљани из састава 238. лбае на авиону *J-22* ев. бр. 25123 полетеће пилот мајор Зоран Томић. Мајор Томић био је на појединачном лету и по извршењу задатка није се вратио у базу. Претпоставља се да је оборен непријатељском ватром и да је при обарању погинуо.

На задатак визуелног извиђања рејона Дарувар-Кончаница-Турчевић поље, са аеродрома Маховљани 9. децембра 1991. године полетеће *J-22* ев. бр. 25111. Убрзо по полетању авион је ушао у леви нагиб и скренуо улево. Пилот је покушао да одблокира палицу, али без резултата. Због тога је пилот био приморан да искочи из авиона.

Пилот 238. лбае поручник Јожеф Јенеи погинуће 27. марта 1992. године у авиону *J-22* ев. бр. 25153. Наиме, у току залазног заокрета на висини од 50 метара нагло је изгубио висину, занемарио висину препрека и левим крилом ударио у врхове храстова шуме. Покушао је да извуче авион из нагиба, али прекасно, и после 450 метара ударио је у земљу са доњаком левог крила. Авион је експлодирао и делови су се растурили на великој површини.

До прекида дејстава 3. јануара 1992. године, пилоти 238. лбае су сумарно на авионима *Орао* и *Јастреб* извели 666 борбених авио-полетања, од тога 442 са ватреним дејствима. Око 80% летова изведено је по позиву за потребе подршке јединицама КоВ, а остатак по плану, углавном по објектима дејства у дубини територије под контролом непријатеља.

Убрзо по окончању почетног сукоба на територији Хрватске, појавило се ново жариште - територија БиХ.

БАЊАЛУЧКИ РИСОВИ

Са циљем да овладају правцем Босански Брод-Добој, регуларна Војска Хрватске (ХВ) почетком марта врши агресију на БиХ, и 26. марта 1992. године врши ратни злочин над цивилима у селу Сијековци. У истом тренутку кад је извршен масакар у Сијековцу, на касарну ЈНА у Дервенти отпочет је напад регуларних хрватских снага. Командант 5. корпуса ЈНА генерал Момир Талић, био је приморан да део снага из Окучана, упути као помоћ опкољеној јединици ЈНА у Дервенти. Том приликом дејствовала је и авијација ЈНА по хрватским снагама. Већ 27. марта 1992. године 204. пук са својом 252. лбае је дејствовао по хрватским снагама у рејонима Сијековац и Дервента. Доласком „Рисова“ на аеродром Маховљани, па све до марта 1992. године дужност командира 238. лбае обављао је пуковник Радислав Мориц (у то време имао је чин потпуковника). Крајем марта 1992. године пуковник Мориц је предао дужност командира 238. лбае, и вратио се у Команду ваздухопловства у Земуну, одакле је неколико месеци пре тога послат да преузме команду над „Рисовима“. Пуковник Мориц погинуће на неборбеном лету априла исте године. Наиме, он је приликом прелета са Батајнице за Бања Луку у „Јастребу“ оборен од стране непријатеља у рејону Сијековца. Дуго није била разјашњена судбина овог пилота, све док у једној од масовних гробница на овом подручју нису пронађени његови посмртни остаци.

Авиони 98. абр пролећа 1992. године пружали су подршку у борбама против хрватских снага у Посавини и муслиманских снага у источној Босни. Због одлуке Београда да се извуку делови ЈНА из БиХ, авиони *Орао* и *Јастреб* су до 15. маја извели само 80 борбених летова - 32 ватрена дејства и 48 летова на заштити снага на комуникацијама.

Сви потенцијали ЈНА требало је да се нађу источно од Дрине, у границама тек створене СРЈ. Преостале јединице РВ и ПВО на простору Бањалучке крајине потчињени су привременој команди 5. оперативне групе (ОГ), остатку некадашњег 5. корпуса РВ и ПВО (5. ВаК), са командним местом у Бихаћу. Дејствовало се ретко, али у пуном ходу припремано је пресељење јединица на исток у року до 19. маја 1992. године, у складу са политичком одлуком да се до тада сви са држављанством Србије или Црне Горе повуку у СРЈ. У последњим данима постојања остатака бивше ЈНА из Команде РВ и ПВО стриктно су забранили борбене летове авиона 238. лбае - од 14. маја 1992. године били су дозвољени само летови за потребе летачке обуке. Борбене летове је могла да одобри само Команда 5. ОГ. Два дана касније Команда РВ и ПВО на себе је преузела командовање 238. лбае, али само привремено до повлачења федералне ЈНА у границе СРЈ.

Наређење о повлачењу 238. лбае није извршено. По добијању наређења да се повуку на територију СРЈ већина припадника ескадриле родом из Републике Српске се демобилисала из ЈНА и прикључила ВРС. За то време на ваздухопловима су мењане ознаке, префарбавани су симболи бивше ЈНА и стављане ознаке нове војске - српска тробојка. У датим околностима 238. лбае постаје препознатљива по ратном називу - *Рисови са Врбаса*.

Јединице бивше ЈНА су се 19. маја 1992. године повукле из БиХ на територију новостворене заједнице - Савезне Републике Југославије.



Амблем ратне 238. лбае „Рисови са Врбаса“, који су наследили пилоти 27. и 28. лбае ВРС (извор ВРС)

ВАЗДУХОПЛОВСТВО И ПВО ВРС

Настанак Ваздухопловства и противваздушне одбране Војске Републике Српске (В и ПВО ВРС), датира још из периода првих оружаних сукоба на простору бивше СФРЈ (краткотрајни оружани сукоб у Словенији јуна 1991. године). Наиме, пошто је аеродром Маховљани код Бања Луке поседнут од снага РВ и ПВО ЈНА, прва јединица која је измештена са простора Словеније била је 474. ваздухопловна база из Церкља. Самим тим она постаје база Б типа на аеродрому Маховљани. У међувремену до 12. августа 1991. године, пребазирана је 82. авијацијска бригада са 237. и 238. лбае. Од 30. августа 1991. године, ступила је на снагу наредба о пребазирању базе и расформирању 82. авијацијске бригаде (нар. ССНО. 2384-1, 30. август 1991.).

На аеродрому Маховљани, преостала је ојачана 238. лбае наоружана са авионима *J-21 Јастреб* и *J-22 Орао*. Хангаре са аеродрома Церкље демонтирали су и поново монтирали радници Ваздухопловног завода Космос (ВЗ Космос).



Први предлог ронделе В и ПВО ВРС био је у основи српска тробојка по редоследу боја споља према унутра. Ова рондела налазила се на авионима ВРС (извор ВРС)

У новонасталим политичким околностима било је јасно да ће српски народ западно од Дрине морати сам да се побрине за своју одбрану. Новостворена Савезна Република Југославија (СРЈ) проглашена је 27. априла 1992. године. У Београду је донесена одлука, да се са подручја СР БиХ до 19. маја 1992. године, све јединице ЈНА повуку на територију СРЈ. Првобитним планом, предвиђена је била дислокација свих јединица ЈНА са територије БиХ. Међутим, у српској политичкој елити било је и људи који су били свесни реалности. Потпуна евакуација није била могућа: ни технички, ни физички, али ни морално. Уз то, од 12. маја 1992. године стварањем Војске Републике Српске (ВРС) створена је критична маса људи која није дозвољавала потпуну евакуацију јединица РВ и ПВО на српској етничкој територији. У Београду су схватили проблем, и одлучено је да јединице са аеродрома Маховљани преузме новонастала ВРС.

Након што је донесена одлука да Република Српска и Република Српска Крајина, нису више у саставу савезне државе, српским западним земљама дозвољено је да саме организују своју одбрану.

Врши се ужурбано реструктурирање снага у смислу командовања, опреме, логистике и састава људства. Новонасталој ВРС на аеродрому Маховљани остаје девет авиона *Јастреб*, 13 авиона *Орао*, 27 хеликоптера *Газела*, као и 14 хеликоптера *Ми-8Т*, ракетни системи *Куб*, *Двина* и *Волхов* и више радара. Од јединица бившег РВ и ПВО ЈНА, новонастала ВРС преузима ојачану 238. лбае, 111. хеликоптерски пук (у чијем саставу су се налазиле ојачана 711. противоклопна хеликоптерска ескадрила, као и 780. транспортна хеликоптерска ескадрила), као и целу 474. ваздухопловну базу, 155. ракетни пук и 51. батаљон ВОЈИН. Остају и два врло важна ваздухопловна завода – Космос у Бања Луци и Орао у



Пилот ВРС поред авиона Г-4 Супер Галеб на аеродрому Александровац (Маховљани) 1992. године (фото Драго Вејновић)

Рајловцу. Ове снаге формираће В и ПВО ВРС, које ће после почетне консолидације крајем маја 1992. године наставити рат.

Занимљив је и податак да једини Г-4 Супер Галеб који је остао на аеродрому Маховљани, уопште није требао да остане ту. Авион је закачио далековод у прелету из Батајнице за Маховљане. Оштећени авион остаје на Маховљанима. Авион је касније оспособљен променом задњег дела трупа, укључен у састав ескадриле и имао је низ борбених дејства. У току борбених дејстава бива погођен у реп и још једном му се мења задњи део трупа.



Пилоти В и ПВО ВРС пролазе поред јуришног авиона J-22 Орао из састава 238. лбае (фото Драго Вејновић)

Авион који је променио три репа у својој историји и данас је једини примерак Г-4 на територији Републике Српске.

Осим тога овај Г-4 хрватска војска води као обореног у својим листама ПВО победа. Самим тим овај авион је класични доказ ратне пропаганде.

Ваздухопловство и ПВО ВРС званично је основано 27. маја 1992. године у Залужанима у касарни „Крајишких бригада“, где је смештена команда В и ПВО. Тог дана ваздухопловство је извело 16 борбених летова против снага непријатеља у Посавини.

За првог команданта В и ПВО постављен је пилот генерал Живомир Нинковић а за његовог начелника штаба пуковник Божо Новак (касније генерал). За команданта 92. мешовите авијацијске бригаде (92. мабр) постављен је пилот потпуковник Слободан Кустурић (у ЈНА је био пилот ловац и летео је на *МиГ-21Бис*). До тад је већ била устројена комплетна формација В и ПВО ВРС. Међутим, формација није могла одмах да ступи на снагу, јер је претходила најважнија операција за спас српског народа - операција *Коридор*

РИСОВИ НА КОРИДОРУ

Већ 27. маја 1992. године новостворено ваздухопловство извешће своје прве борбене летове. На првом борбеном задатку у саставу ВРС један авион дејствовао је по положајима противника у Пудином Хану код Кључа. Наиме, тог дана борбени авиони који су полетели са аеродрома Маховљани извели су укупно 16 борбених летова, при чему су деловали и против снага ХВ у Посавини. Тај дан је узет као дан В и ПВО ВРС.

Тих дана, текле су и припреме за најзначајнију операцију српске војске током рата, припреме за операцију *Коридор*. Кад је отпочела операција *Коридор*, борбени авиони и хеликоптери су узели своје учешће. Авиони су дејствовали испред предњих редова ВРС, који је пробијао пут према Србији. Том приликом, авиони су полетали и по неколико пута дневно на борбене задатке.

На предњем крају српског продора налазио се пилот потпуковник Слободан Кустурић. Он је наиме, кад год би пробој „мало застао“, прецизним навођењем јуришних авиона где је „тврдо“ омогућавао да се планирани ток операције настави без већих губитака у редовима ВРС. Захваљујући њему обављена је операција заузимања Костреша, као и остали задаци који су били неопходни да се операција *Коридор* приведе крају.

Осим конвенционалних невођених средстава у неким приликама (код Куле, Плехана и Дервенте) коришћене су ракете *АГМ-65Б* за уништавање утврђених положаја хрватских снага.

Приликом извођења најзначајније српске операције у протеклом рату, било је и губитака у редовима В и ПВО.

Тако је приликом борби за Посавину 11. јуна 1992. године код Јоховца оборен двосед *НЈ-21 Јастреб*. Погинули су пилот капетан Драго Гајић и ваздухопловнотехнички официр капетан Бранко Ербез. Током извршавања борбеног задатка 28. јуна 1992. године, изнад Оцака код Модриче авион *J-22 Орао* ев. бр. 25105 оборен је од стране ПВО 108. бригаде ЗНГ из Славонског Брода. Пилот Богослав Лукић је успео да се катапул-

тира, али је непријатељ, по њему отворио ватру док се још спуштао падобраном, те пилот гине у ваздуху, на конопцима падобрана.

На повратку са борбеног задатка 3. августа 1992. године J-22 ев. бр. 25172 имао је удес на аеродрому Маховљани. Авион је у прилазу имао снажан ветар и ПСС



Једна од ретких ратних фотографија команданта 92. мабр пилота потпуковника Слободана Кустирића пред лет на авиону J-22 Орао 1992. године (фото ВРС)

је додирнуо великом брзином – вишом од 300 км/х. Пилот је активирао кочиони падобран, који се откинуо због велике брзине. Авион је излетео са ПСС и сломио стајни трап пре заустављања. Због велике штете авион је расходован.

Карактеристични задаци током 1992. године били су ватрена подршка по позиву, директно за рачун јединица КоВ. Борбени задаци извршавани су најчешће појединачно или у парама по разним деловима територије, где се ценило да би од користи била ватрена подршка. Обично су J-22 летели на задатке на већим удаљеностима од матичног аеродрома да би се искористио већи тактички радијус у односу на *Јастреба*. Већина објеката дејства била је на 150-200 км од аеродрома, али у неколико прилика пилоти на J-22 летели су до Вишеграда на југоистоку, до објеката дејства у ширем рејону Мостара и Жепе, уз прелетање великог дела територије под контролом противника.

Дејством авиона Орао лета 1992. године покушала се прекинути производња наоружања и муниције у фабрикама у централној Босни. Авио-бомбама од 250 кг и ракетама АГМ-65Б дејствовало се 16. августа по фабрици „Братство“ из Новог Травника. Новине са противничке стране известиле су о томе да се из фабрике видио стуб дима са удаљености од 50 километара. У тим дејствима лансиране су две ракете *меверик*, једна је промашила или отказала, а друга, лансирана са око 15 км удаљености од објекта дејства, погодила је циљ. Затим се 26. септембра дејствовало на фабрику у Витезу, 29. септембра на железару у Зеници, 2. октобра на фабрику „Славко Родић“ у Бугојну, 3. октобра поново на железару у Зеници.

У једном од борбених задатака учињен је покушај да се зауставе стални ноћни летови за дотур наоружања и елемената за производњу муниције из Хрватске до Би-хаћа за потребе 5. корпуса АБиХ. У једном таквом поку-

шају дејствовало се продорним бомбама *Матра дарендал* (*Matra Durandal*) на аеродром Ћоралићи (ПСС 1200 x 30 м), лоциран шест километара од Цазина. Две бомбе погодиле су циљ, али ефекти су били ограничени, јер се дејствовало на травнату ПСС пробојним бомбама намењеним за уништавање тврде подлоге.

Током операције Коридор, веома активна је била и извиђачка радио-техничка чета 1. крајишког корпуса ВРС (1. КК ВРС). Чета је била стационирана на РП Козара. Њени припадници су прислушкивали радио саобраћај непријатеља. Тако су једном приликом јула 1992. године „прислушкивали“, разговор два припадника ХВ. Том приликом, један од учесника разговора тражио је од овог другог, да се тенковској чети ХВ којом је он командовао омогући прелаз преко реке Саве у рејон Славонског Брода, самим тим да се тенковској чети омогући извлачење из борбе.

Будући да је српска јединица прислушкивала овај разговор, командир извиђачке радио-техничке чете знао је и геореферентну позицију, тенковске чете ХВ. Пошто се радило о хитној информацији, она је прослеђена претпостављеној команди отвореном везом. Убрзо затим, са аеродрома Маховљани полеће шест авиона Орао у правцу рејона Брод. По долетању у назначени рејон,



Током пробоја Коридора пилоти на Орловима били су максимално ангажовани (фото Драго Вејновић)

српски авиони су напали тенковску чету ХВ, при чему су положаји чете више пута директно погођени, те чета никада није прешла назад у Хрватску. У овом нападу авиони су користили касетне бомбе БЛ-755 са противоклопним бомбицама.

Током завршних борби за Босански Брод, јуришни авиони *Орао* употребили су и вођене ракете ваздух-земља *АГМ-65Б меверик*. Овим ракетама је уништен мост који је повезивао Босански са Славонским Бродом, а који је претходно био оштећен. Уласком јединица ВРС у Босански Брод (данас Брод) 6. октобра 1992. године, завршена је операција Коридор. Ефекат по морал про-



Пилот ВРС у кабини Орла врши последње провере непосредно пред полетање на задатак. Операција Коридор 1992. године (фото Ранко Ђуковић)

тивника био је такав, да је противничка страна тврдила да су мост уништили авиони *МиГ-21* РВ и ПВО ВЈ који су долетели из Батајнице. Међутим, на њихову жалост то није била истина, мост су уништили авиони и пилоти из састава 238. лбае В и ПВО ВРС.

Током јула 1992. године за наоружавање борбених авиона постале су дефицитарне класичне авио-бомбе 50, 100 и 250 килограма. Криза се решила дотуром бомби са аеродрома Удбина из РСК и модификацијама на расходованим америчким бомбама *РАБ-100лб* и *РАБ-500лб*. Оне су затечене у складиштима, али нису коришћене све док је имало нових бомби. Кад су резерве утрошене, у фабрици „Јелшинград“ у Бања Луци на старе бомбе уграђени су нови стабилизатори и упаљачи *АУН-М-67*, уместо *МА-1*, који нису могли да обезбеде сигурну примену бомби. Такође, због недостатка бомби са *Ј-22* су коришћене и противподморничке авио-бомбе



Јуришни авион *Ј-22 Орао* (25173), наоружан са касетним бомбама Хантинг БЛ-755 (Hunting BL-755), нападн бомбама ПЛАБ-350, бомбама за уништавање ПСС Матра дарендел (Matra Durandal) и ТВ вођеним ракетама ваздух-земља Хјуз АГМ-65Б меверик (Hughes AGM-65B Maverick), на аеродрому Маховљани код Бања Луке, Република Српска

ПЛАБ-250-120, масе 123 кг, које су изворно биле предвиђене за хеликоптере Камов Ка-25ПЛ и Камов Ка-28 и Мил Ми-14ПЛ.

Све летачке активности В и ПВО, и борбене и за потребе обуке, заустављене су Резолуцијом Савета безбедности УН број 781 од 9. октобра 1992. године о потпуној забрани летова изнад БиХ

Тадашњи лидер Републике Српске др Радован Караџић и лорд Овен договорили су се 13. октобра да се борбени авиони пребаце у СРЈ, где је требало да буду под надзором посматрача УН. У ВРС, а пре свега у В и ПВО нису прихватили политички договор. Командант вида генерал Живомир Нинковић обратио се медијима са тврдим ставом да нема говора о томе да авиони оду из РС. Криза се окончала 28. октобра договором да авиони остану у саставу ВРС, али под стриктним режимом контроле посматрача УН. Ово је био први случај сукоба између политичког врха РС и ВРС, међутим, како ће се испоставити не и последњи. Последњи летови изведени су 10. октобра, дан после Резолуције. До тада, авиони 238. лбае извели су 1242 борбена полетања. Током забране летова авиони типа *Орао* су смештени у армиранобетонска склоништа. Мотори су редовно покретани и авиони су одржавани да би се поново користили када се за то укаже прилика.

РЕОРГАНИЗАЦИЈА И ДЕТАШМАН УДБИНА

Тек после почетне офанзиве у В и ПВО ВРС стигли су да се баве реорганизацијом којом су јединице доведене у организацију прилагођену потребама. Наредбом ГШ ВРС од 28. јула 1992. године формирана је 92. мешовита авијацијска бригада (92. мабр), у којој су борбени авиони подељени између две ескадриле - у 27. лбае нашли су се авиони *Ј-22 Орао*, а у 28. лбае авиони *Ј-21 Јастреб*. Ознаке ескадрила настале су скраћивањем трознаменкастих ознака из предратне 82. абр, које су остале без средишње бројке три. Орлови су уврштени у ескадрилу чији број има извор у називу ескадриле *Јастребова* расформиране 1991. године, а *Јастребови* су добили број наслеђен од орловске ескадриле. Ескадриле борбене авијације су базирале на аеродрому Маховљани.

Све авијацијске и хеликоптерске ескадриле биле су под директном командом 92. мабр. За првог команданта бригаде одређен је пилот потпуковник Слободан Кустурић.

Од авиона В и ПВО ВРС је располагало са једанаест једноседих јуришних авиона типа *Ј-22 Орао*, два двоседа авиона типа *НЈ-22 Орао*, седам лаких јуришних авиона једносседа *Ј-21 Јастреб*, два двоседа *НЈ-21 Јастреб*, једним двоседом *Г-4 Супер Галеб*. Орлови су имали следеће евиденцијске бројеве (ев. бр.): 25105, 25106, 25114, 25115, 25119, 25122, 25124, 25169, 25172, 25173, 25201, 25503 и 25504. Само два Орла (25172 и 25173) имала су интегрисане вођене ракете *АГМ-65Б*, а за наоружавање преосталих коришћена су класична невођена средства.

Убрзо по завршетку реорганизације у ходу су решавани кадровски проблеми, пре свега, недостатак пилота. Техничког кадра било је више него довољно, јер се знатан број Срба са простора РС и РСК пре рата налазио у јединицама РВ и ПВО на дужностима у ваздухопловно технич-

кој служби. Концентрација техничара обезбедила је висок ниво искоришћења авиона типа Орао, који су на задатке летели онолико колико су пилоти могли издржати. Дешавало се да за дан један пилот изведе и по пет-шест борбених летова и да се уз то бави и преобуком пилота који су дошли да лете на Орлу. Недостатак пилота на авионима *Јастреб* решаван је тако што су пилоти који су завршили ШРО смер пилот и током школовања летели на авионима *Г-2 Галеб*, једноставно на Маховљанима пролазили убрзани курс на јуришницима *НЈ-21 Јастреб*.



У време забране летова авиони су редовно одржавани и покретани су мотори, а чувани су у армиранобетонским склоништима (АБС). Деконзервација замењеног десног мотора на авиону Орао ев. бр. 25119, на аеродрому Маховљани (фото Драго Вејновић)

У пролеће 1993. године ГШ Српске Војске Крајине (СВК) одлучио је да поново активира 105. ваздухопловну бригаду (105. вбр), која би организацијски била у саставу СВК. Бригада је била распоређена на аеродрому Удбина. За команданта бригаде постављен је Ратко Допуђа.

Прво су из музеја авијације у Сурчину изузета два школска млазна авиона *Г-2 Галеб*, и копненим путем довезена на аеродром Удбина. Ту су авиони оспособљени за летење. Један *Галеб* је добио ознаку кобре и натпис „Крајишник“. Поред авиона *Галеб* на Удбину је пристигло и неколико авиона *Јастреб*. Будући да СВК, све до доласка ових авиона уопште није имала борбене авионе, доласком авиона *Галеб* и *Јастреб* у врху СВК су почели да размишљају о стварању борбене авијације у саставу СВК. Међутим, због недостатка кадра то неће бити остварено. Тачна организација бригаде није позната и тешко је 105. вбр одвојити од В и ПВО ВРС, пре свега због сличне ронделе коју је користила бригада.

Незванично 105. вбр је имала у свом саставу 249. лбае познату као „Кобре“ и 56. мешовита хеликоптерска ескадрила (56. мхе). Од ваздухоплова бригада је располагала са 16 авиона *Јастреб* (већина авиона је касније пребачена у састав ВРС), два млазна авиона за обуку *Г-2 Галеб*, четири хеликоптера *Газела Хера*, четири противоклопна хеликоптера *Газела Гама*, два хеликоптера *Ми-8Т*, један авион *Ан-2* и одређен број авиона *Утва-66*, *Утва-75*, *Ј-20 Крагуј* и *Злин-526*.

Аеродром Удбине после увођења забране летова изнад БиХ, постао је деташман авијације ВРС. Чињеница да је ГШ СВК одлучио да поново активира 105. вбр почетком 1993. године, поклапа се са увођењем забране летова УН изнад БиХ. Очигледно је да та одлука није случајна, и у основи представља дозволу В и ПВО ВРС да користи аеродром Удбина за своје потребе, будући

да су аеродром Маховљани и хелидром Залужани у то време били под надзором посматрача ОУН.

Руководство РСК покушало је да обезбеди и властите Орлове. У једном захтеву од 21. јула 1994. године, послатом Кабинету председника РСК, наводи се да *Јастреб*, једини борбени авион СВК, има врло мале шансе за преживљавање у дубини хрватске територије, пре свега због мале брзине и ниских маневарских могућности. Зато се предлаже да се СВК наоружа са 12 авиона *МиГ-21Бис* или са шест авиона *Орао* и шест авиона *Супер Галеб Г-4*. Тај план никада није остварен и на Удбини су само привремено били стационирани Орлови из 92. мабр.

ОПЕРАЦИЈА ЗАБРАЊЕНИ ЛЕТ

Први командант 92. мабр потпуковник Слободан Кустирић погинуће са још петорицом својих колега 2. августа 1993. године, у удесу хеликоптера *ХТ-40* код Брчког. Хеликоптер је погођен ракетом *Стрела-2М* лансираном са положаја АБиХ, након поготка хеликоптер губи управљивост и пада.

Будући да је током 1992. и почетком 1993. године ваздухопловство ВРС показало своју вредност, НАТО планери одлучују да искористе балкански сукоб и да се умешају на страну српског непријатеља. Почев од априла 1993. године, авијација земаља НАТО спроводиће операцију *Забрањени лет (Operation Deny Flight)* изнад БиХ.



Пилот Орла улази у кабину авиона уз помоћ механичара, уочи полетања на борбени задатак. Неколицина пилота Орлова доносила је кључну предност ВРС, која се у иностранству високо ценила (фото ВРС)

У новонасталој ситуацији део авиона и хеликоптера ВРС од пролећа 1993. године прелеће на аеродром Удбина у РСК. ВРС је све до пада Крајине користила аеродром Удбина за своје борбене задатке, будући, да територија РСК није подлежала зони забране летова.

У лето 1993. године, са аеродрома Маховљани прелеће део авиона ВРС на аеродром Удбина. Септембра 1993. године ХВ покреће операцију против СВК у Медачком џепу. Том приликом један авион *Ј-21* дејствовао је по снагама ХВ. По авиону је дејствовала ПВО ХВ, али се авион извукао без оштећења.

Почетком 1994. године са аеродрома Маховљани прелећу два авиона *Орао* и један *Супер Галеб*. Акција прелета на аеродром Удбина је успешно изведена, те НАТО није успео да региструје лет нити да реагује.

ДЕЈСТВА РИСОВА ДО ПАДА КРАЈИНЕ

У раним јутарњим часовима 28. фебруара 1994. године, са аеродрома Удбина полећу два авиона *Орао* и шест авиона *Јастреб*. Орлови су напали складиште муниције у Бугојну, док су авиони *Јастреб* напали фабрику наоружања у Новом Травнику. По повратку, авионе *Јастреб* су пресрели амерички ловци *Ф-16Ц*. Првобитно, пилоти у авионима *Јастреб* нису знали да су откривени. То су схватили тек кад је авион којим је летео пилот Звездан Пешић експлодирао у ваздуху, након што је погођен ракетом ваздух-ваздух. Амерички пилоти су српске авионе напали без упозорења. Том приликом погинули су поред пилота Пешића и пилоти Ранко Вукмировић и Горан Зарић. Пилот Урош Студен се катапултирао изнад Јајца. Пилот Златко Микеревић искочио је недалеко од Кључа. Пилот Златан Црналић је свој авион (ев. бр. 24275), иако тешко оштећен успео да спусти на аеродром Удбина. Директно у ваздуху су оборена четири *Јастреба*, док је пети пао услед недостатка горива. Авион који је успео да се врати на аеродром после је враћен у службу.



Оружари ВРС наоружавају авион *Орао* са НРЗ калибра 57 мм (фото Нова крила)

Што се тиче авиона *Орао*, који су учествовали у нападу на складиште муниције у Бугојну, о њима постоје доста „контрадикторни“ подаци. Наводно су се по извршењу задатка извукли долином Неретве, на море и преко Сплита у бришућем лету успели домоћи Удбине. Међутим, постоји и друга верзија приче, према којој се један од пилота у *Орлу* упутио према Маховљанима. Међутим, у близини Бања Луке српског пилота су пресрела два ловца *Ф-16Ц*, те се он одлучио на смео подухват. Наиме, окренуо је авион према центру Бања Луке, и у бришућем лету изнад кровова Господске улице избегавајући детекцију успео да спусти авион на аеродром. Наводно, амерички пилоти су били задивљени летачким умећем пилота у *Орлу*, те су обавестили командни центар, да им је српски пилот побегао. Касније је авион прелетео на Удбину.

Јединице 5. корпуса АБиХ 24. октобра 1994. године покренуле су офанзиву из рејона Бихаћа у смеру југоистока: заузеле су територију РС у дубини од 30 до 35 километара на два правца - долином реке Уне и путем према Босанском Петровцу. Здружене снаге ВРС и СВК покренуле су противофанзиву „Штит-94“. Борбени

авиони са аеродрома Удбине укључени су у дејства у време када су се јединице КоВ приближиле на десетак километара од Бихаћа.



Техничари у армиранобетонско склониште (АБС) склањају Орла наоружаног са дванаест авио-бомби *ФАБ-100* на носачима *СН-3-100* (фото Драго Вејновић)

Један *Орао* са две ракете *АГМ-65Б* 9. новембра погодио је погон фабрике „Крајинаметал“ смештене северно од града, у којој је израђивана муниција за муслиманске снаге. Авион је ракете испалио са територије РСК, тако да није повредио зону забране лета.

Два *Орла* су 18. новембра у 10 часова и 50 минута полетела са аеродрома и у 10 часова и 58 минута дејствовали су са три ракете на Бихаћ. Авиони су слетели у 11 часова. Посматрачи УН стационирани у Бихаћу видели су два авиона у прелету на висини од око 60 метара, после чега су се чуле две јаке детонације. Један авион се вратио и дејствовао ракетом ваздух-земља по касарни у јужном предграђу. Северноатлантска алијанса је после дејства *Орлова* послала авионе да надлећу подручје Бихаћа.

Два *Орла* 19. новембра полетела су у дејство на фабрику наоружања у Цазину. Пилот капетан Боро Новић у ниском лету, на *Ј-22* ев. бр. 25201, наоружаним са бомбама *Мк-82*, закачио је димњак фабрике и ударио у стамбену зграду.



Ручни систем увлачења наоружаног авиона *Орао* у армиранобетонско склониште (фото Драго Вејновић)

Остаци авиона очигледно су били довољан доказ Савету безбедности УН, да 20. новембра једногласно усвоји Резолуцију 958 и одобри коришћење ваздушних снага *НАТО* на подручјима Хрватске под контролом УН.

НАТО је 21. новембра извео ограничени ваздушни напад на аеродром Удбина у којем је учествовало 39 авиона алијансе из четири ваздухопловне базе у Ита-

лији. Авиони алијансе погодили су ПСС, рулне стазе и положаје ПВО. Српски авиони нису били угрожени и налазили су се у АБС-овима.

Политички сигнал био је врло јасно подржан силом и зато су прекинути борбени летови на подручју Бихаћа. Орлови су после поправке ПСС наставили да лете, али само за потребе обуке пилота.

ПАД КРАЈИНЕ

Авиони са Удбине дејствовали су у неколико наврата по положајима ХВ на планини Динара.

Током пробног лета 18. јуна 1995. године, авион *НЈ-22 Орао* ев. бр. 25503 услед грешке пилота, пада на аеродрому Удбина. Пилоти мајор Алекса Вуковић и мајор Радивоје Јањатовић су погинули. После тога, још два авиона *Орао* прелећу са аеродрома Маховљани на аеродром Удбина.

После заузимања Гламоча и Грахова од стране ХВ крајем јула 1995. године, авиони са Удбине поново су дејствовали по снагама ХВ у рејону планине Динара. Тад је по положајима ХВ дејствовао и авион *Г-4 Супер Галеб*.



Двоседи *НЈ-22 Орао* ев. бр. 25504 приликом повратка са борбеног задатка (фото Драго Вејновић)

У данима пред „Олују“ авиони *Ј-22* су редовно полетали на борбене задатке - 1. августа један *Ј-22* у 18 часова и 24 минута дејствовао је по јужном делу Грахова, у које су неколико дана раније ушле јединице ХВ.

Два *Ј-22*, 3. августа, у раним јутарњим часовима нису дошла до рејона борбених дејстава због лоших метеоролошких услова. Касније, током истог дана, од 12 часова и 10 минута до 12 часова и 30 минута у ваздуху су била три *Орла* - један *Ј-22* дејствовао је по живој сили у селу Дубраве у Гламочком пољу, а у исто време два *Орла* дејствовале су по колони на путу Прибеља-Дубраве. Том приликом уништено је више возила ХВ.

У раним јутарњим часовима (у 04 часа) 4. августа 1995. године, амерички борбени авиони уништавају два радара СВК, само пар сати пре почетка хрватског напада на РСК. Овај чин је још више деморалисао СВК и народ у РСК. Америчка авијација је ометала комуникацију између српских снага, тако да је командни сектор СВК био у потпуности одсечен.

Све што је било исправно од борбене технике са аеродрома Удбина, а углавном је све и било исправно пребачено је или прелетело на аеродром Маховљани. ВРС је на аеродрому Удбина оставила неколико неисправних авиона (*Јастреб*, *Галеб* и авионе који се нису исплатили извлачити типа *Ан-2*, *Утва-66*, *Ј-20 Крагуј* и *Злин-526*).



Орао наоружан са четири касетне бомбе БЛ-755 у одласку на борбени задатак, завршне борбе јесен 1995. године (фото Драго Вејновић)

У међувремену авиони који су прелетели на аеродром Маховљани придружили су се 92. мабр. На матични аеродром вратили су се сви авиони из детаשמана 92. мабр. Током бурних догађаја око судбине Крајине, авиони *Ј-22* су у више наврата дејствовали по положајима ХВ, тежишно у Лици и Банији, на заштити и извлачењу СВК и народа.

Два авиона *Ј-22* дејствовала су 6. августа на петрохемијска постројења у Кутини у дубини хрватске територије. До објекта дејства дошли су на малој висини пред сумрак, око 19 часова и 30 минута. Хрватски *МиГ-21Бис* покушао је да пресретне авионе *Орао* из зоне патролирања Иванић Град-Кутина. Пилот је визуелно открио једног *Орла*, али авион се након дејства извукао преласком на лет на малој висини и уласком у заклон сумаглице.

У целини, током сукоба СВК и ВРС са ХВ, 1995. године хрватске снаге су пребројале око 30 ватрених дејстава авиона. Авиони су долазили до објекта дејства појединачно, са два или три авиона, на малој висини, и дејствовали су тежишно по предњем делу борбеног поретка ХВ, понекад у дубини до километар. У зони деловања ПВО нису се задржавали дуже од пет до 15 се-



Повратак *Орла* ев. бр. 25119 са борбеног задатка септембар 1995. године (фото Драго Вејновић)

кунди и летели су превише ниско да би били захваћени ИЦ главама за самонавођење хрватских противавионаца. Хрвати су гађали авионе са 15 ракета *Стрела-2М* и са две *Игле*, али без ефекта. ХВ је за ловачка дејства током „Олује“ морала да одреди два пара ловаца *МиГ-21Бис*, који су били у дежурству на аеродромима Плесо и Дивуље.

У неколико наврата хрватски ловци *МиГ-21бис* полетали су ради пресретања на основу информација електронског извиђања и ваздушног осматрања и јављања, али нису пронашли српске авионе, јер су летели превише ниско.

„Пријатељском ватром“ 10. августа оборен је *Орао*, ев. бр. 25124. После поготка *Стрелом-2М* код села Мало Врточе у близини Дрвара, пилот је искочио из авиона. После дужег боравка на ВМА, пилот се вратио у јединицу и наставио са службом.

ОПЕРАЦИЈА НАМЕРНА СНАГА

НАТО команданти су стрпљиво чекали своју прву шансу да истовремено нападну целу српску ПВО и најзад су је добили 30. августа 1995. године, у оквиру операције Намерна снага (*Deliberate force*). За разлику од претходних операција Алијансе, ово је био први прави општи групни удар организован са јасним циљем да се неутралише систем српске ПВО у источној Босни.

Операција је трајала од 30. августа до 21. септембра (иако су НАТО напади суспендовани 14. септембра), током које је НАТО авијација извела преко 3400 борбених летова, од чега је 750 на задацима напада на земаљске циљеве и уништила 60 војних објеката ВРС. У потпуности је уништена инфраструктура, логистика и систем командовања ВРС од стране ваздушних снага НАТО. Самим тим, НАТО је обезбедио стратешку предност удруженим хрватско-муслиманским снагама (МХС) над ВРС.

Да би се уверили колико су били ефикасни, вођама НАТО је било довољно да само погледају надмоћ у којој су, после двонедељних разарања српских комуникација и инфраструктуре, могле да уживају снаге муслиманско-хрватског савеза.

Борбени летови Алијансе прекинути су због преговора америчког изасланика Ричарда Холбрука и генерала Ратка Младића, и истовремено, уз прећутно одобрење НАТО, обновљене су борбене активности 92. мабр.

ОДБРАНА РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ

После пада РСК војно-политичка ситуација у Републици Српској (РС) постала је знатно тежа. Стотине хиљада избеглица тражило је кров над главом, јединице СВК су се извучиле у неред, а војни обвезници из РСК бацали су наоружање и војну опрему одлазећи, највећим делом, заједно са породицама у Србију. Линија фронта одбране ВРС тако се увећала за неколико стотина километара, а за коју ВРС није имала људства.

Пошто је НАТО авијација уништила све значајније комуникациске објекте ВРС (Столице на Мајевици, Трврх код Горажда, објекти на Козари), источни, централни и западни региони РС остали су без међусобне везе и без везе с остатком света. Гласине о издаји, продаји територије тајним договорима и заверама су се отргле контроли.

Будући да је систем командовања, веза и логистике био озбиљно нарушен, а негде и у прекиду, ВРС је почела да пати и од неких старешинских пропуста, са којима се једноставно није било могуће носити. После пада РСК, генерали ВРС су начинили неколико крупних грешака. Уместо да се што је брже могуће, делови једи-



Једини преживели двоседи *Орао* *HJ-22* (25504), имао је удес 14. августа 1997. године током тренажног лета (фото ВРС)

ница ВРС на западном делу релоцирају на најосетљивије секторе, они су се бавили Сарајевом и беспотребно држали велике јединице у Подрињу.

У таквим условима МХ снаге су оствариле неколико битних победа. Ситуација је била тешка, одбрана снага КоВ ВРС се ломила под нападима ХВ и АБиХ. Циљ ХВ била је Бања Лука.



Спомен обележје погинулим припадницима В и ПВО ВРС на аеродрому Маховљани (фото ВРС)

Да би се омогућила консолидација одбране копнених снага ВРС, у помоћ својим јединицама полетели су и *Ришкови* са *Врбаса*.

Авиони су деловали против снага АБиХ и ХВ, које су користиле насталу ситуацију. Пилоти су често полетали самостално на задатак, називајући то „ловом“. Често би са аеродрома Маховљани полетао само један авион типа *Орао*, који би био натоварен убојним средствима. Пилот би потом кренуо у „лов“ на јединице ХВ и АБиХ, које су често биле у маршевском поретку. По откривању непријатеља, авион би напао циљ углавном користећи касетне бомбе *БЛ-755*.

Авијација ВРС је одиграла важну улогу током сламања хрватске офанзивне операције *Уна-95*. Наиме, тад је ХВ покушала да форсирањем река Уне и Саве заузме Нови Град, Козарску Дубицу, Градишку и Српску Коштајницу и тако избије пред сам Приједор и одсече Бања Луку од остатка Републике Српске. Док су се још водиле борбе на мостобрану, са аеродрома Маховљани према зони борбених дејстава полећу два авиона ВРС *J-21 Јастреб*. Том приликом један од авиона *J-21 Јастреб*

биће оборен код Новог Града. Пилот се спасао катапултирањем. Спустио се до положаја бораца ВРС, потом је хитно пребачен до Бања Луке. Убрзо затим одлучено је да се употреби авијација на том правцу одбране.

Велики проблем одбрани ВРС чинила је артиљеријска ватра ХВ. Хрватска артиљерија гађала је и колону избеглица на магистралном путу Нови Град-Приједор код села Сводна. У том тренутку, из правца аеродрома Маховљани налећу борбени авиони типа *Орао*, *Јастреб* и *Супер Гaleb* В и ПВО ВРС и ућуткују хрватску артиљерију. Потом се авиони окрећу и настављају да дејствују по хрватским снагама, које су биле затечене како поја-



Фотографија за успомену. Један од 13 авиона *Орао* који је учествовао у ратним операцијама, које је водила ВРС и њено РВ од 27. маја 1992. до 21. новембра 1995. године (фото ВРС)

вом српских авиона, тако и добро организованом српском одбраном нападнутог подручја. Авиони *Орао* и *Супер Гaleb* користили су касетне и класичне авиобомбе, док су авиони *Јастреб* непријатеља гађали невођеним ракетним зрнима.

Српском победом на рекама Уни и Сави, створени су услови за покретање контраофанзиве ВРС.

Борбени авиони ВРС имали су неколико дејстава са изузетним ефектима и западно од Приједора и у рејону Санице код Кључа.

За разлику од приступа из 1992. године, кад се у подршци тежишно користио лакши борбени терет, пре свега невођена ракетна зрна, у завршним борбама 1995. године летело се са максималним теретом, укључујући четири носача *СН-3-100*, са дванаест авио-бомби *ФАБ-100* или четири касетне бомбе *БЛ-755*.

Борбени авиони и хеликоптери В и ПВО били су ангажовани у подршци трупама ВРС на земљи. Том приликом је пилот једног од авиона типа *Орао*, приметивши непријатељску маршевску колону дејствовао по истој касетним бомбама *БЛ-755*. Испоставиће се да је то био јуришни батаљон Хамзе из састава 505. брдске бригаде, 5. корпуса АБиХ. Батаљон је претрпео тешке губитке у гудству.

Борбени летови изведени у завршници рата били су необичан пример „асиметричног“ односа величине ангажованих снага и ефеката - са неколико десетина летова заустављена је стратешка офанзива противника у условима слома одбране ВРС. Јуришни авиони створили су равнотежу у завршници рата, омогућили консолидацију одбране ВРС и самим тим омогућили контраофанзиву ВРС којом је сачувана Република Српска и омогућен почетак преговора о миру.

Последњи борбени лет обавио је новембра 1995. године пилот *Орла* поручник Владимир Грујић.

Ваздухопловство ВРС је из рата изашло са 12 изгубљених авиона (четири *J-22*, један *НЈ-22*, шест *J-21* и један *НЈ-21*) и седам изгубљених хеликоптера (пет *Газела* и два *Ми-8Т*). Ваздухопловство је имало 13 погинулих пилота (десет пилота авиона и три пилота хеликоптера). Уз то треба навести да је 35 припадника В и ПВО погинуло током испомоћи српској пешадији у завршним борбама, а 26 припадника је погинуло на ракетним и радарским положајима током борби са НАТО авијацијом.

После завршетка борби и потписивањем мировног споразума В и ПВО ВРС се окренуло мирнодопском развоју.

ПУТ КА НЕСТАНКУ

Одмах по завршетку рата, јединице В и ПВО су се вратиле у касарне и аеродроме. Почео је мирнодопски живот и развој српског ваздухопловства западно од Дрине.



Једини примерак авиона Г-4 *Супер Гaleb* у Републици Српској (23725) у лету током аеромитинга одржаног 2002. године. На носном делу авиона види се амблем „Кобри“, остатак из периода службе на аеродрому Удбина (фото Драго Вејновић)

По завршетку рата, од авиона В и ПВО је располагало са седам јуришних авиона једноседа *J-22 Орао*, једним двоседом *НЈ-22 Орао* десет јуришних авиона *J-21*



Авион *J-21 Јастреб* ев. бр. 24261 је јединствен по томе што је на његовом носу насликана ознака јединице – Рисови са Врбаса (фото ВРС)

Јастреб, два извиђачка авиона *ИЈ-21 Јастреб*, три двоседа за обуку *ИЈ-21 Јастреб*, једним авионом за обуку *Г-4 Супер Галеб*, два клипна авиона за обуку *В-53 (Утва-75)*.

Од новембра 1995. године, кад су међународне оружане снаге почеле са припремама за улазак у БиХ, до 25. априла 1996. године сви летови били су строго забрањени. Ловачки авиони *НАТО* били су у сталним патролама да би обезбедили размештај снага од евентуалног дејства борбених авиона ВРС.

После скидања забрана изводили су се тренажни летови у складу са врло строгим режимом контроле снага *ИФОР* (децембар 1995. - децембар 1996.), односно *СФОР* (децембар 1996. - децембар 2004.) над свим активностима В и ПВО. За сваки лет морала се доставити претходна најава и обезбедити одобрење међународних снага. Практично, летачка обука свела се на лет у пилотажној зони око Прњавора. У почетку су били строго забрањени летови са наоружањем.

У послератној реорганизацији ВРС, маја 1996. године, 92. мабр преименована је у 881. мабр, али већ августа исте године, због очувања ратних традиција, поново су пренумерисали јединицу у 892. мабр. У оквиру вида приступило се преименовању и обједињавању јединица, као и свођењу бројног стања технике на оквире одобрене оквирним мировним споразумом. Ваздухопловна база која је до тада носила ознаку 74. вб, биће преименована у 874. вб, 92. мабр у 892. мабр док ће 27. лбае и 28. лбае бити обједињене у 1. лбае „Рисови са Врбаса“. Некадашња 92. левн је расформирана, а авиони су враћени аеро клубовима.



*И авиони су доживели судбину војске у којој су службовали.
Авиони типа Орао „натрпани“ у АБС, чекају свој крај
(фото ОС БиХ)*

Поред редовне обуке, пилоти на авионима *Орао* у то време учествовали су на смотрама ВРС. На прослави вида 25. маја 1996. године, на аеродрому Маховљани одржан је аеромитинг. На аеромитинг су уредно позвани и гости: РВ и ПВО ВЈ, ваздухопловства Грчке и Русије, али команда СФОР није дозволила присуство ваздухоплова РВ СРЈ, Грчке и Русије. Међутим, то није представљало проблем да ваздухопловци ВРС покажу своју умешност у ваздуху. Тад су у авиону *ИЈ-22 Орао* летели мајор Зоран Дуновић и поручник Саша Грбић.

На дан ВРС, 12. маја 1997. године у Приједору је одржан дефиле јединица ВРС поводом дана и петогодиш-



Пилоти Ваздухопловства и ПВО ВРС на последњем аеромитингу (фото ВРС)



И за српске пилоте важи реченица британског премијера Винстона Черчила - Никада толико пуно људи није дуговалотолико много, тако малој групи људи (фото Драго Вејновић)

њице постојања ВРС. Изнад фудбалског стадиона у Приједору где је вршен дефиле јединица, прелетела су три авиона J-22 Орао, што је изазвало позитивне оцјене присутног грађанства. Тог дана, ВРС осим прелета три авиона није било дозвољено од стране команде за спровођење мира у БиХ СФОР, да на дефилеу буде и војна техника (за разлику од АБиХ и ХВО којима је то било дозвољено, те су они имали праве војне параде уз употребу технике). И прелет три Орла изнад јединица ВРС, било је довољно да се НАТО-у покаже да је српски народ уз своју војску.

Оквирним мировним споразумом В и ПВО могло је располагати са 21 борбеним авионом и са седам борбених хеликоптера.

Током тренажног лета једини преживели двосед HJ-22 Орао ев. бр 25504 имао је удес због проблема са палицом. Пилот се спасао катапултирањем.

Неки лимити на обуку укинати су треће послератне године. Учешће авиона на здруженој тактичкој вежби „Садејство-98“, одржаној 28. октобра 1998. године, одобрио је СФОР. Нису смели да дејствују убојним средствима, али налетом четири Орла и два Јастреба симулирали су ватрену под-

ршку тенковима ВРС. Авиони су приказали маневар избегавања ПВО са применом ИЦ-мамаца. У другом налету четири Орла су поново надлетали вежбовну просторију током бојног гађања јединица КоВ.

Уочи дана ВРС 2002. године, ВРС је испред руководства Републике Српске у касарни „Козара“ извела дефиле са борбеном техником. На небу изнад касарне летели су авиони Орао и Јастреб, а у групном налету у формацији по четири хеликоптера, летели су хеликоптери Газела и Ми-8Т.

Други и уједно последњи аеромитинг РВ и ПВО ВРС одржан је 26. маја 2002. године.

Недуго после аеромитинга авиони Орао су приземљени због истека међуремонтног циклуса. Последња три лета у пилотажној зони, у трајању од 45 минута, изведена су 20. септембра 2002. године авионом J-22 ев. бр. 25114 (стварни 25166).

Орлови су приземљени и конзервирани, а обука пилота наставила се само на Јастребовима.

РВ и ПВО ВРС 2003. године, располагало је од авиона са седам јуришних једноседих авиона J-22 Орао (25106 (25202), 25114 (25166), 25115 (25117), 25119, 25122 (25170), 25169, 25173), четири јуришна једноседа авиона J-21 Јастреб (24212, 24261, 24272, 24275), два једноседа извиђачка авиона ИЈ-21 Јастреб (24408, 24458), три двоседа школско-јуришна авиона ИЈ-21 Јастреб (23509, 23516, 23518), један двоседи школско-борбени авион Г-4 Супер Галеб (23725) и два клипна школска авиона В-53 или Утва-75 (50206, 53194).

Година 2004. била је година наметнуте реформе од стране Високог представника у БиХ и дела „међународне заједнице“. По уставу БиХ, надлежност за одбрану била је у рукама ентитета. Међутим, „међународном фактору“ ВРС је била трн у оку. Те је 2004. и 2005. године из ВРС, а самим тим из РВ и ПВО отишао већи део стручног старешинског кадра.

РВ и ПВО је сведено на пук ваздухопловства, уведен је двојни систем командовања све са циљем да се систем одбране РС уруши. Крајем децембра 2005. године, на заседању Народне скупштине РС која је имала само



Фотографија за успомену: Авиони Јастреб из састава В и ПВО ВРС у лету (фото Драго Вејновић)

једну тачку дневног реда, донесена је одлука о преносу надлежности на пољу одбране са РС на БиХ, иако је самим тим прекршен устав БиХ као и устав РС.

По устроју нове војне компоненте у БиХ, формирана је бригада Ваздухопловних снага и противваздушне одбране ОС БиХ (ВС и ПВО ОС БиХ). На територији РС у функцији за потребе „одбране“ остављен је само аеродром Маховљани, док су касарна „Крајишких бригада“ и хелидром у Залужанама предати властима РС.

Од десетог маја 2011. године извршено је пресељење ваздухопловне технике и персонала бригаде ВС и ПВО из Залужана на Маховљање. Техника која није била у летном стању превезена је камионима.

ЗАКЉУЧАК

Од свог настајања 238. лбае прошла је трновит пут, од солидне јединице РВ и ПВО ЈНА која је више пута награђивана, преко голготе распада СФРЈ и херојског подвига током одбране српског народа са леве обале Дрине, па до свог гашења.

Наиме, током свог постојања *Рисови са Врбаса* показали су достојанство и част, и у ратним условима људство и техника давали су свој максимум. Неретко је било да се оштећени авион захваљујући техничком саставу и поред ратних услова, у року од само 24 часа врати назад у строј и следећег дана полети на борбени задатак. У последњим недељама рата сваки лет био је прича за себе.

У слободном лову, 28. септембра 1995. године, пилот на авиону *Орао* који је био наоружан са четири лансера НРЗ 57 мм, дејствовао је по возилима непријатеља који су том приликом утоварали муницију из складишта смештеног на малом платоу у рејону Ланиште на планини Грмеч. Пилот је извео заокрет и ушао у налет на циљ. Том приликом авион је добио више погодака, али је пилот наставио да дејствује по циљу. Експлозија ракете које су погодиле циљ дејства довеле су до снажне детонације. Десни мотор авиона престао је да ради, леви је такође био оштећен, али је давао довољно потиска да се авион задржи у ваздуху. У тако оштећеном авиону, пилот како би избегао дејство ПВО противника одлучио је да очисти пролаз дејством из оба топа *ГШ-23* до последње гранате. Пилот је оштећен авион вратио назад на Маховљање, а технички састав се максимално потрудио да оштећени *Орао* врати у строј до следећег дана.

Политичка одлука о судбини ВРС, а самим тим и о судбини њеног ваздухопловства, довешће до гашења ваздухопловне традиције на просторима Бањалучке крајине и поред бројних историјских недаћа у прошлости кад је та традиција опстајала захваљујући народу и појединцима. Међутим, народ не би био народ да нема своје сећање, са којим живи и данас сећање на *Рисове са Врбаса*, на славну 238. ловачко-бомбардерску авијацијску ескадрилу.

Данко Боројевић



„Радни коњ“ ваздухопловства током рата био је авион *Орао*. Током рата авион се одлично показао и није било отказа који су били карактеристични за период пре сукоба. Орлови из састава В и ПВО ВРС непосредно пред полетање.
(фото Драго Вејновић)

ОВАЈ БРОЈ БИЛТЕНА ЈЕ ПОСВЕЋЕН 20-ГОДИШЊИЦИ ОДБРАНЕ РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ И ЊЕНИМ НЕБЕСКИМ ХЕРОЈИМА.

„Ваздухопловни билтен“ излази једном месечно. Примерци су бесплатни за чланове УПВЛПС. Уређење и припрема за штампу: Златомир Грујић и Милан Ракић. Е-пошта: zlgrujic@gmail.com