



СПЕЦИЈАЛНИ ПРИЛОГ МАГАЗИНА **ОДБРАНА**

падобраноц 10



Генерал у пензији
Стеван Мирковић

**Сећања
друга падобранца**

Чеченија 2000. године,
битка за коту 776

Смрт шесте чете



СНИМИО
ЈОВО МАМУЛА

Реч уредника

Историја

Добро је када „грађис“ добијете понеку лекцију о прошлости. Није то био чест случај код Срба. Плаћали смо их скупо, а користили недовољно. Историја, иако, као превејана учишћељица животи, није нас мазала ниши нам гледала кроз прсте. А и ко би то радио лошим ђацима. Понављачима.

Истина, с времена на време признала би нам да смо добри другови, да не лажемо, не ошимамо шуђе и не кињимо слабије од себе, или да смо склони да се сушоршћивљамо јачима у име правде. Похвалила би нас какад и због обичаја да поделимо свој оброк са другима. Ипак, дешавало се да смо занемаривали градиво док су, у исто време, наши другови напредовали, прелазили у више разреде, па смо осћајали шу где јесмо да оново слушамо исте лекције и ошкурамо глан за исте пацке.

Пре 100 година почео је Први светски рат и страдања каква, до тада, човечанство није забележило. Срби су се нашли у његовом епицентру. Лекција је била дуга и крвава. Из владања смо добили „пеш“.

Честито се није ни слегла земља на гробовима Солунаца, ош се зашцало. Други светски рат као шешка и сурова проверка знања није прославила многе, па ни нас. Додуше, ми смо се ош јуначки држали, силно оштрадали уз „примерно владање“. Пре шачно седамдесет година ослободили смо нашу прешоницу, нашу земљу, али смо и тадашњим „друговима“ несебично помогли да лакше прођу тај крвави контролни задатак учишћељице историје. Она нам шу нейромишљености није ошростила и недуго заштим ошростила нас је оново.

Добро је, заш, када „грађис“ добијемо понеку лекцију о прошлости.

Ова је година шанса за једну од њих. Подсећа нас на велике јубилеје, па је прилика да се сешимо где смо као народ грешили, а где и када били у праву да прославимо победе и хероје који су их извојевали, али и да нешто научимо.

Нови број Падобранца, заш, пред чишшоце доноси нешто више прича из прошлости него иначе шокушавајући да нас ошсеши на оно чему нас је историја учила. ■

Александар ПЕТРОВИЋ

САДРЖАЈ

Седам деценија војног падобранства у Србији Јубилеј за понос	3
Генерал-пуковник у пензији Стеван Мирковић Сећања друга падобранца	4
Падобрански рекорд на Батајници 25 плус	10
У 63. падобранском батаљону Специјалне бригаде Регрути поново скачу	12
Подсећање на падобрански рекорд у слободном паду Деценија од великог подвига	15
Чеченија 2000. године, битка за коту 776 Смрт шесте чете	16
Аерофобија – проблем који мучи многе „Зачарани круг“ непријатних емоција	20
Транспортне јединице падобранских снага Блиставе године једриличарства	22
Вишефункционални падобрански систем ММРС По мери професионалца	25
Падобрански пук финске Војске – „Ути Јегери“ Традиција у савременом оквиру	27
Падобранци у Првом светском рату Под куполом „Анђела чувара“	28
Падобранске јединице Јапана у Другом светском рату (2) Теишин падобранци	30

Уредник прилога
Александар ПЕТРОВИЋ

Графички уредник
Марија МАРИЋ

Седам деценија војног падобранства у Србији

Јубилеј за понос

Наша земља спада међу ретке које имају вишедеценијску традицију падобранских јединица, те су припадници 63. падобранског батаљона седамдесет година постојања обележили демонстративним скоком и свечаном церемонијом, дозволивши радозналим суграђанима да, макар на један дан, завире у свакодневицу српског падобранца.

На нишком аеродрому припадници 63. падобранског батаљона недавно су обележили седму деценију од формирања првих падобранских јединица у Србији, а јубилеј каквим се ретко која земља може похвалити, обележили су онако како само они знају – скоковима.

У знак сећања на 14. октобар давне 1944. године када је, од бораца НОВЈ који су завршили падобранску обуку, формиран 1. падобрански батаљон у Барију, у граду на Нишави окупио се војни врх, представници градских власти, садашњи и бивши падобранци и многобројни грађани.

Подсећајући на дугу историју и традицију падобранских јединица на овим просторима, командант Специјалне бригаде бригадни генерал Јелесије Радивојевић истакао је две важне године – 1944, када је формирана прва југословенска падобранска јединица у Италији, и

1967, јер је тада настала 63. падобранска бригада.

– Своје способности падобранци су показали и на недавно одржаној војној паради у Београду, када су током припрема извели низ захтевних скокова на терен малих димензија, а на са-



мој војној паради извели су скокове у веома сложеним метеоролошким условима и својом храброшћу и спремношћу демонстрирали своје способности и представили лик падобранца и припадника

Војске – истакао је генерал Радивојевић, додајући да су падобранци били ангажовани и приликом мајских поплава одрадивши велики посао.

За изузетно залагање на војној паради командант Копнене војске генерал-потпуковник Александар Живковић наградио је падобранце заставнике Мирољуба Јанићијевића, Синошу Мићића и Душана Панића и старије воднике прве класе Дарка



Качавенду и Владимира Кржалића, док је за допринос унапређењу и промовисању војне падобранске службе звање „Почасни инструктор падобранства“ доделио епископу славонском Јовану (Ђулибрку) и заставнику прве класе у пензији Горану Тодоровићу.

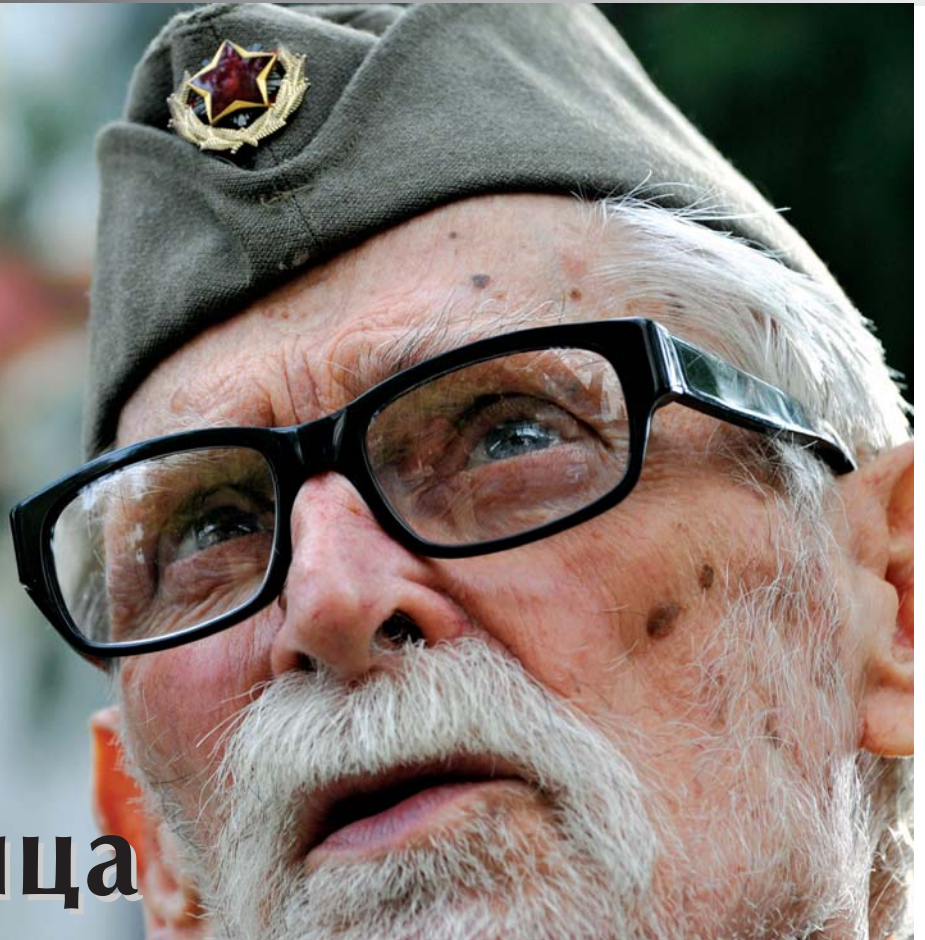
Бригадни генерал Илија Тодоров и представници ветерана 63. падобранске бригаде открили су спомен-плочу на уласку у спомен-собу, у славу падобранаца који су своје животе положили на браник отаџбине у периоду од 1944. до 1999. године.

Још је давне 1939. године у „Пилотској школи“ у Панчеву почела са радом падобранска школа, која је пре почетка Другог светског рата ишколовала две класе падобранаца – официра и подофицира добровољаца. Управо од припадника те две класе формиран је 1. падобрански батаљон у Барију 14. октобра 1944. године. ■

Зоран МИЛАДИНОВИЋ

Генерал-пуковник у пензији Стеван Мирковић

Сећања друга падобранца



Доскочица – „роди мајка два сина близанца...” јесте симпатична, али није тачна. Једноставно, то морају бити људи изузетне психичке стабилности, интелигенције, који доносе одлуке у делићу секунде. Није довољна само храброст, потребна је и памет!

Пролетер, илегалцац, скојевац, партизан, падобранац, један од последњих начелника Генералштаба „велике” ЈНА... Тек неколико речи увода у лик и дело генерал-пуковника у пензији Стевана Мирковића, човека током чијег живота је почела и завршила се читава једна епоха наше историје. Стеван Мирковић је неколико дана пре објављивања „Падобранца” напунио 87 година и најстарији је међу официрима чију биографију краси податак да су командовали 63. падобранском бригадом.

Иако све ређе даје интервјуе, екипи магазина „Одбрана” отворио је врата свог стана у Палацковој улици, опеглан и закопчан, као на смо-

три. Изнад улазних врата куће у којој станује – тробојка с петокраком.

Не жели да се фотографише. Каже – не изгледа довољно „војнички”. Нуди нам неколико фотографија формата за „личну карту”, каже: „Ставите то негде у хошак странице”.

Ипак успевамо да га наговоримо да стане пред објектив с генералском „титовком”. У позадини застава СФРЈ и стари генерал чији поглед одаје једнаку одлучност да, као пре седам деценија, брани државу којој се закleo.

■ *Господине генерале или друже генерале...?*

– Онако као су вас учили.

■ *Дакле, господине генерале, нисмо Вас видели на Паради поводом Дана ослобођења Београда.*

– Нисам могао да дођем, али сам гледао на телевизији. Задовољан сам. После дуго времена ветерани су дочекани како треба. Врло добро су то организовали. Војска је била одлична. Стројев корак, техника, све...

■ *Ви сте учествовали у ослобађању Београда?*

– Имао сам 16 година када сам постао члан илегалне борбене групе у окупираном Београду. База нам је била у Булевару краља Александра, касније Булевару револуције, у једној обућарској радњи. Мислим да је био број 141. Имали смо ту све – наоружање, муницију, бомбе, свакојаку опрему... Пред сам улазак 5. крајишке дивизије у град, ми смо практично већ контролисали цело то подручје. Десета крајишка бригада наступала је Булеваром и наш задатак био је да ступимо у борбу с немач-

ким трупама које су се повлачиле. Наша група прикључила се извиђачком воду 10. крајишке.

■ *Сећање се борби?*

– Не знам како би данас изгледале моје успомене да није било те битке. То је период мог живота на који сам најпоноснији. Нас седамнаестогодишњаке тада нико није мобилисао. Били смо добровољци. Током борби за Београд наша јединица била је стално у непосредном борбеном додиру са Немцима. Сећам се, немачке јединице се повлаче, бацају оружје по улици, беже... За два минута сво наоружање нестало! Народ је узимао шта је стигао, наоружавао се. Не могу описати тај осећај среће и поноса. Борили смо се раме уз раме са Црвеноармејцима. На основу података које је мој вод слао Штабу бригаде, усмеравана су дејства по непријатељу. И ми смо учествовали у нападима. После ослобођења Београда уследиле су борбе на Сремском фронту.

■ *Сремски фронт многи критикују јер је у њим борбама, кажу, погинуло превише Срба.*

– Крајишке јединице које су учествовале на Сремском фронту формиране су раније и углавном су их чинили Срби. Више пута сам рекао да нема куће у Србији из које се неко није тукао са Немцима, било као партизан или припадник Југословенске војске у отаџбини. Познато је да се велики број бораца који су до тада били под Михаиловићевом командом прикључио Народноослободилачкој војсци после наредбе краља Петра да тако учине. Углавном су то били поштени сељаци који су само чекали да их неко организује. Неприхватљиве су тврдње да су неког терали на фронт. Стање духа тадашње омладине било је такво да су сви желели да учествују у борби. На пример, ја сам два пута рањен, једном недалеко од Сотина у Хрватској, једном код Брчког у Босни. Као Србин, ето, два пут сам пролио крв, али ни једном у Србији. Чак сам пред упућивање на фронт направио инцидент који ме је могао

Не знам како би данас изгледале моје успомене да није било те битке. То је период мог живота на који сам најпоноснији.



Први падобрански скок

скупо коштати у то време, само да бих ишао да се борим.

■ *Шта се догодило?*

– Моја јединица, после ослобођења Београда била је стационарирана у згради ДИФ-а, код Славије. Једнога дана позвао ме је комесар чете да пођем са њим команданту 3. батаљона. Био је то мајор Јово Шево. Висок човек, леп, Крајишник. Уђосмо код њега у канцеларију и комесар рече да је мене одредио да будем „ћата“ код Шева, пошто сам у то време био један од ретких момака са свршених пет разреда гимназије. Кад сам чуо његове речи, одбрусио сам да не желим! Кога му се подигла на глави, викао је на мене, претио... Ја понових да не желим да будем писар, већ да хоћу да се борим против нациста! Шево ћути и смешка се, а комесар урла. У неком тренутку командант пресече: „Води га у чету!“ Силазимо комесар и ја низ степенице, а он гунђа: „Свету ти нећељу, виђећу те ја на фронту!“

Више пута сам рекао да нема куће у Србији из које се неко није тукао с Немцима, било као партизан или припадник Југословенске војске у отаџбини.

■ *После рата остали сте у активној војној служби. Ошкуд међу падобранцима?*

– После рата, понуђено ми је да се активирам јер је војсци недостајало млађег кадра с колико-толико школе. Године 1950. добио сам службу у Новом Саду као командир чете у пешадијском пуку. Неудуго затим, пошто сам био добар спортиста, пребаце ме у Команду Корпуса као референта за физичко васпитање. Бавио сам се организацијом спортских такмичења на свим нивоима. Није то било, као сада, добровољно! Онда је то било масовно, такмичили су се сви! После неколико такмичења видим ја да ови момци из 63. падобранске бригаде, која је тад такође била у Новом Саду, стално побеђују. Које год такмичење – они

први! Заинтересујем се за њих, одем тамо да видим шта то раде, како се припремају, а они ме врбују! Требао им је

оперативни официр у Команди. И ја пристанем. Командант корпуса народни херој Перо Косорић да ми сагласност и ето мене међу падобранцима!

■ *Тада сте били већ зрео сиваршина, мајор. Како сте савладали падобранску обуку?*

ПАДОБРАНАЦ



– Било је пролеће 1958. године. Доделили су ми искусног мајора Косту Мирковића да ми буде инструктор падобранства. После петнаестак дана обуке на земљи био сам спреман за први скок. Авион „јункерс 52“, популарна „јулка“ полетела је с „Југовићева“.

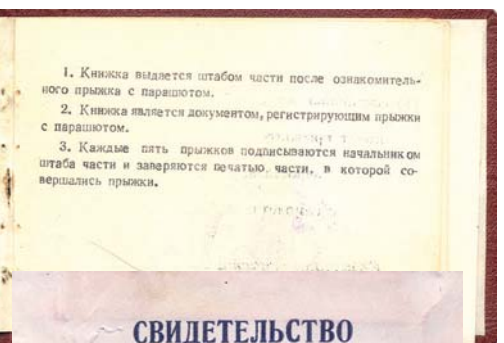
■ Да ли се много скакало у то време?

– Обука је била интензивна. Скакали смо пуно и не само ми, падобранци. „Бацали“ смо и куварице и војне псе и новинаре! Био је неки Мишић, не сећам му се имена, дописник „Политике“ у то време. Гурао је нос свуда, као и сви новинари. Једном приликом укрцамо га у авион да прати скокове. Свако, па и он морао је имати падобран, јер су таква била правила. Један искусни инструктор га је држао да „не испадне“ из авиона. Чак је и ногу ставио испред Ми-

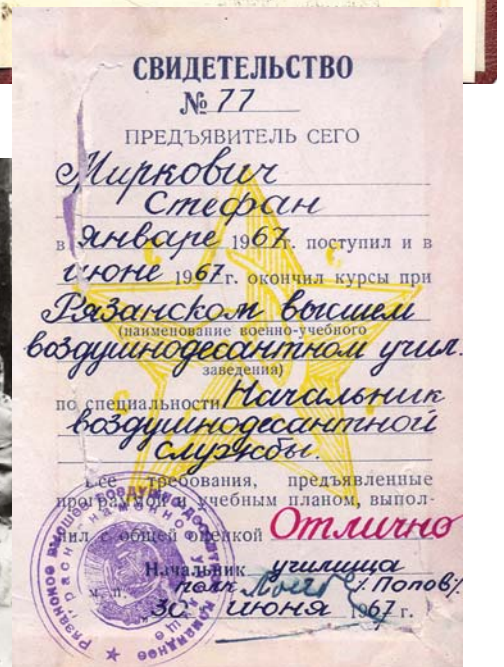
шића како се не би десило случајно испадање. Кад је инструктор видео да су се стекли „услови“, гурнуо га је напоље! Човек се спустио безбедно. После је „Политика“ писала о томе.

■ Тих година расформирана је „прва“ 63. падобранска бригада. Где сте били Ви у свему томе?

– Одлуком Генералштаба бригада је 1959. године расформирана на три самостална батаљона. Један је послат у Батајницу, други у Церкље у Словенију, док је трећи дислоциран у Скопље. Ја сам постављен за заменика команданта батаљона на аеродрому Церкље. Међутим, половином шездесетих година, ми смо поново успоставили добре односе са Совјетским Савезом, па је одлучено да се падобранске јединице модернизују по угледу на совјетске. Да би се то остварило неколико група падобранца послато је у Рјазань на обуку. У другој групи био сам и ја. Било је то значајно искуство. Нарочито је важно било то што се догодило после повратка из Рјазња. Наиме, тадашњи командант Ратног ваздухопловства генерал Виктор Бубањ, народни херој, позвао ме је на састанак. Отворио сам бележницу и записивао његова наређења: „Формирати падобранску бригаду. Назив – 63. падобранска бригада! Командант – пуковник Стеван Мирковић!“ Тада ми је, дакле, издао задатак да формирам бригаду, а истовремено сам унапређен и у чин пуковника. Уследиле су две, можда, најлепше године моје службе.



Успомене са падобранске обуке у Рјазанју, Русија 1967. године





Са пилотима и падобранцима на аеродрому „Лисичји јарак“

■ Многи говоре о њом посебном „духу“ падобранства, посебном соју људи који раде у таквим јединицама.

– Падобранце зовем „пешадија без прашине“. Док падамо, ветар нас добро истресе, па на земљу падамо чисти! Шалу на страну, падобранци су у моје време пролазили једнако строге здравствене и психолошке тестове као и пилоти. Она доскочица међу падобранцима „роди мајка два сина близанца...“ јесте симпатична, али није тачна. Једноставно, то морају бити људи изузетне психичке стабилности, интелигенције, који доносе одлуке у делићу секунде. Није довољна само храброст, потребна је и памет! Спортски падобранци скачу ради скокова. Војни падобранци, с друге стране, имају обавезу да изврше задатак, који почиње тек када се спуште. Падобран је, у ствари, само превозно средство.

■ Какву улогу, према Вашем мишљењу, има дисциплина у таквим односима?

– Међу падобранцима влада посебан однос другарства и међусобне повезаности, али и чврста дисциплина. Често су то две крајности. Да је нас, падобранце неко видео како у појединим приликама ломимо инвентар у кафани, како се бијемо један за другог рекао би да нас треба избегавати! Сећам се једног инцидента у Сомбору где су батаљони из Батајнице, Церкља и Скопља послали регруте на обуку јер нису имали сопствену инфраструктуру. Био сам комесар

тог курса. Била је недеља и ми смо изашли у кафану. Био је међу нама један колега који је волео мало више да попије. Он је „закувао“ тучу и ми смо му, наравно, притекли у помоћ. Локал је био демолиран. Одмах после те гужве скупили смо сав новац који смо имали и исплатили штету. Изнајмили смо три фијакера и вратили се

Тадашњи командант Райног ваздухоловства генерал Виктор Бубањ, народни херој, позвао ме је на сасишанак. Ошворио сам бележницу и записивао његова наређења: „Формирајте падобранску бригаду. Назив – 63. падобранска бригада! Командант – њуковник Сиван Мирковић!“

у касарну. Поручник Душко Величковић, који је и започео све то, појавио се ујутру на смотри с главом у завојима! Само су му се очи виделе! Тадашњи командант наставног центра неки пуковник Ђорђевић, војничина, првоборац, био је страшно љут. Позвао је Душка на рапорт и написао наредбу, која наравно није имала никакво правно утемељење, а у којој је гласило – Протерујем поручника Душка Величковића из гарнизона Сомбор у гарнизон Церкља! Овај је добио новац за карту и морао је да оде истог дана!

■ Како су остали реаговали на то?

– У команди РВ и ПВО моралисти су анализирали како је могуће да у падобранској бригади има највише дисциплинских мера и казни, а ко-

манданти најомиљенији! Код нас се кажњавало само онда када нечије понашање постане опасност за њега и за остале. И нико се ни на кога није љутио. Другарство и дисциплина, то вам је, на неки начин, јединство супротности!

■ Током каријере прошли сте гођо-во све командне дужности, укључујући и дужности начелника Генералштаба. Како је врх војске у то време гледао на развој падобранских јединица и њихову употребу?

– Падобранске јединице код нас одувек су биле диверзантске, на неки начин партизанске. Ми на то нисмо гледали као Руси или Американци који су десантирали читаве бригаде или дивизије. Наш сан био је да формирамо и опремимо такве јединице које би могле, поред људства, десантирати и мања борбена и нека моторна возила, евентуално мало већи терет. Ми смо још током обуке у Рјазањском центру то радили. Били смо пуни ентузијазма. Али, као и увек, био је проблем новац. Постојали су другачији приоритети.

■ У поређењу са светом, где је шта да било наше падобранство?

– Ми смо мала земља, али смо у свету падобранства били велесила! Прво светско првенство у падобранству одржано је код нас 1951. године на Бледу. И четрнаесто и двадесето! Није то случајно. Падобранство као спорт, као делатност, зачело се у војсци и војска га је неговала и развијала. Касније, када су формиран спортски падобрански клубови, било нам је много лакше јер су клубови преузели на себе добар део основне обуке. Војска је давала гориво за авионе, што је најскупље, али је имала и интерес – могла је да рачуна на те људе у свом саставу. У неком тренутку војска је престала да се укључује у рад падобранских клубова, па се одмах и број спортских падобранаца смањио. Били смо падобранска велесила, али више нисмо.

■ Можемо ли ојешти то постати?

– Верујем да можемо. Људи на нашем поднебљу довољно су и храбри и умни за то. Свака генерација има шансу да учини нешто значајно за свој народ и своју земљу. Данашња омладина не треба да пропусти своју прилику. ■

Александар ПЕТРОВИЋ
Снимио Игор САЛИНГЕР

ПАД БРАНАЦ

ВЕСТИ

Осамнаести „Шутинг рели“

Полигон „Градац“, надомак Ниша, био је почетком октобра место на којем је одржан осамнаести по реду „Шутинг рели“. Адреналин, љубав према екстремним спортовима окупи-

ли су 40 такмичара из Србије, Русије и Словеније, подељених у 20 екипа. Према општим оценама, била је то још једна сјајна представа возачких вештина на теренским

возилима и спортског стрељаштва, пред око 500 гледалаца.

Победник „Шутинг релија“ је екипа „Сафари клуба“, коју су чинили Предраг Томић и Горан Јанковић, док је друго место припало екипи „Дотка



Државно падобранско првенство „Парафин 2014“

„Видре“ вратиле трофеј

Шездесето Државно падобранско првенство у класичним падобранским дисциплинама, одржано на спортском аеродрому Давидовац код Парафи-

на од 7. до 10. августа, вратило је звање шампиона најбољим падобранцима Војске Србије. Такмичари падобранске екипе Војске Србије „Небеске видре“ били су најуспешнији у дисциплини екипни скокови, испред екипе домаћина АК „Наша крила“, док је треће место припало другом тиму „Небеских видри“.

У појединачној конкуренцији у скоковима на циљ победио је Мирољуб Јанићијевић из „Небеских видри“, другопласирана је била Светлана Симић из АК „Наша крила“, а бронзу је понео такође такмичар АК „Наша крила“ из Парафина Љубиша Наумовић.

У фигуративним скоковима прво место заузео је поново Мирољуб Јанићијевић, испред Љубише Наумовића и трећепласираног Дејана Цветковића. Две победе у појединачној конкуренцији донеле су Мирољубу Јанићијевићу злато у генералном пласману, док су друго и треће место заузели Љубиша Нау-

мовић и Светлана Симић, такмичари домаће екипе.

„Небеске видре“ су захваљујући сјајним наступима својих такмичара понеле прво и треће место у генералном пласману, док је другопласиран био тим АК „Наша крила“ из Парафина.

На овогодишњем државном првенству, које је уједно било и последња провера репрезентације Србије у падобранству пред наступ на 33. Светском падобранском првенству, учествовало је тридесетак такмичара из Србије, Црне Горе и Македоније. Због лоше материјалне ситуације ове године на државном првенству учествовао је нешто мањи број такмичара, али су се сви репрезентативци ипак појавили.

Такмичење су организовали спортски ентузијастички падобранци из Парафина, уз помоћ Ваздухопловног савеза Србије, који је обезбедио налет авиона АН-2 и трофеје који су додељени победницима. ■

М. ЈАНИЋИЈЕВИЋ



плус Арсић”, у саставу Милан Милошевић и Никола Михајловић. Они су били најуспешнији у гађању ватреним и хладним оружјем у мете, а теренским возилом најбрже су стигли на циљ. Право изненађење приредила је дебитантска екипа „Феникс” из Беле Паланке, за коју су возили и гађали Ненад Јовановић и Мишел Цветковић. Једина дама на „Шутинг рели-

ју” била је Снежана Тошић из екипе „Феникс 2”.

Иако су екипе Војске Србије и МУП-а овог пута изостале са такмичења, гледаоци нису били ускраћени јер су се на полигону „Градац” нашли добро познати асови „Шутинг релија”, међу којима и поједини ветерани некадашње 63. падобранске бригаде.

Шутинг рели је оригинална спортска дисциплина која се састоји од брзинске вожње теренским моторним возилима по брдовитој стази дуж које је постављено неколико линија са разноврсним и захтевним задацима. Екипе добијају бодове на основу успешности извршавања задатака на линијама и брзине вожње. ■

З. МИЛАДИНОВИЋ

Снимио: Д. МИТИЋ



Успеси падобранки америчке копнене војске

Сјајне даме „Златних витезова”

Чланице женске екипе спортско-демонстративног падобранског тима америчке копнене војске „Златни витезови” испуниле су успесима такмичарску сезону 2014. године. У Форт Брег, матичну базу „Златних витезова”, четворочлани тим падобранки донео је укупно осамнаест медаља, освојених пре свега на Светском падобранском шампионату у Простејову у Чешкој, а потом и на Државном падобранском првенству Сједињених Америчких Држава.

У Чешкој су америчке падобранке, после жестоке борбе све до десете рунде, биле друге, иза Францускиња, али су на крају ипак славиле. На државном првенству избориле су се за злато и поставиле национални рекорд и рекорд државе Илиноис за формацију четворки за жене, са 29 поена, надмашивши тако

сопствени најбољи резултат од лане.

После државног првенства уследило је 38. Светско војно падобранско првенство у Солоу у Индонезији, где су припаднице „Златних витезова” освојиле злато у дисциплини формацијских скокова за жене.

Четворочлани женски тим у овом тренутку чине наредници прве класе Анђела Николс, која је вођа тима и веома успешан ментор својим колегиницама, Данијела Вузли, Латура Дикмајер, Џенифер Дејвидсон и камерманка екипе Џенис Скот. ■

Б. НАЂ



ПАД БРАНАЦ

Падобрански рекорд на Батајници

25 плус

Двадесет пет падобранаца и падобранки успело је да изнад војног аеродрома Батајница направи унапред задану фигуру и тако обори рекорд стар 22 године у дисциплини формацијски ликови

П риликом обарања рекорда, које је иницирало Удружење жена летача Србије у сарадњи са Министарством одбране и Војском Србије, такмичари су искочили из транспортног хеликоптера 890. мешовите хеликоптерске ескадриле „Пегази“, 204. ваздухопловне бригаде.

Циљ је био да у ваздуху, током слободног пада са висине од 4.000 метара, најмање 25 падобранаца и падобранки формирају групу – формацију, која мора да буде истог облика и положаја појединца унутар ње, као што је претходно пријављено и снимљено. То проверавају „летећи сниматељи“ који скачу заједно са падобранцима, као и судије – ве-

рификатори Ваздухопловног савеза Србије на земљи.

Припремни скокови и селекција кандидата започели су 18. октобра а први покушај обарања рекорда био је 21. октобра. Дан касније изједначен је тада актуелни рекорд – групна формација од 24 падобранца (24-way) у слободном паду, постављен 1992. године у Суботици. Уз спортске падобранце, чланове аеро-клубова, у обарању рекорда

27. октобра учествовали су и активни припадници Специјалне бригаде Војске Србије.





Из Удружења жена летача Србије захвалили су Министарству одбране и Војсци Србије на подршци у овом, али и ранијим сличним спортиским подухватима, и подсетили да се обарање рекорда поклапа са петнае-

стогодишњицом њиховог постојања али и са обележавањем 65. годишњице од формирања 204. ловачког авијацијског пука, чије традиције данас наставља 204. ваздухопловна бригада. Наредних дана српски падо-

бранци и падобранке покушаће да поправе постављени рекорд повећањем формације на 26 и више учесника. ■

И. САЛИНГЕР

Фото: М. СТУПАР и И. САЛИНГЕР



У 63. падобранском батаљону Специјалне бригаде

Регрути поново

Бити војник – падобранац био је и остао сан многих који ступају у редове војске. Коначно су се створили услови да младићи и девојке, који добровољно служе војни рок под оружјем, добију прилику да заслуже црвену беретку са падобранским знаком, који је деценијама симбол части и престижа.

бранске обуке и оспособити се за војноевиденциону специјалност падобранца. Број војника на обуци је симболичан, али важно је знати да је реч о системској промени обуке падобранца, која ће трајно омогућити попуњу падобранских јединица професионалним војницима и резервним саставом из редова војника који се већ налазе на добровољном служењу војног рока. Новина је велика, а о њеном значају довољно говори податак да је ово први пут од 2006. године да се војници на служењу војног рока обучавају у 63. падобранском батаљону.

Традиција падобранске обуке

Некадашња 63. падобранска бригада и данашњи 63. падобрански батаљон деценијама уназад постижу запажене резултате у падобранској обуци захваљујући квалитетном инструкторском кадру, доброј инфраструктури за увежбавање и значајним ресурсима. Велика пажња увек се посвећивала и обучавању војника на служењу војног рока, који су касније представљали својеврсну базу за попуњу јединице професионалним војницима и обезбеђивање резервног састава. На нишком аеродрому



На нишком аеродрому 17. октобра започела је обука војника на добровољном служењу војног рока у 63. падобранском батаљону Специјалне бригаде Војске Србије, којим командује потпуковник Ненад Зонић. После завр-

шетка обуке у Првом и Трећем центру за обуку, девет војника на добровољном служењу војног рока дошло је у 63. падобрански батаљон, где ће у наредна два и по месеца савладати сложене садржаје стручно-специјалистичке и падо-

СПОРТСКИ ПАДОБРАНАЦ

Лазар Лазић из Оцака није имао никакву дилему када је на регрутовању изразио жељу да буде падобранац у Војсци Србије. Уосталом, као спортски падобранац у аеро-клубу „Иван Савић”, он иза себе већ има 12 падобранских скокова, а од инструктора у клубу, по правилу бивших припадника падобранске јединице, много тога чули су о 63. падобранском батаљону.

– Моја је велика жеља да постанем професионални војник у овој елитној јединици наше војске – каже је Лазар.



скачу

МЕСЕЦ ДАНА ДУЖЕ

Занимљиво је да су војници на добровољном служењу војног рока у Првом и Трећем центру за обуку, регрутовани за војноевиденциону специјалност падобранца, добровољно пристали да њихова специјалистичка обука у 63. падобранском батаљону траје два и по месеца, а не месец и по, колико ће одслужити све друге њихове колеге. Историја се понавља, рекло би се. Наиме, група војника падобранца писала је 2006. године министру одбране да им продужи служење војног рока, како би могли да изведу падобранске скокове и стекну звање падобранца. Молба им је испуњена. На сличан начин је и ова генерација војника пристала да месец дана дуже служи војни рок, у циљу савлађивања свих потребних садржаја обуке.

знања и вештине стекло је више од 35 хиљада падобранца, а падобранска обука привлачила је пажњу не само у војним круговима, већ и код целокупне јавности земље.

Срећници који су имали прилику да прате обуку падобранца говорили су у суперлативима о специјалној обуци падобранца, коју чине верање, пливање, савлађивање водених препрека, скијање, преживљавање у природи, борилачке вештине и, наравно, падобрански скокови.

Показало се да су војници који су завршили обуку у падобранској јединици били прави избор и да су се достојно носили са најтежим задацима и искушењима, како у миру, тако и у ратовима на простору некадашње Југославије. Посебан значај имала је обука војника падобранца који су се регрутовали из резервног састава, препознатљивих по високом моралу и спремности да се без

поговора ставе на располагање јединици, војсци и српском народу.

Познато је да су се резервисти падобранске јединице одазивали позиву на вежбе или за учешће у ратним дејствима у постотку од 120 посто, што значи да су се добровољно јављали и они који нису позивани. О каквој је везаности за јединицу реч довољно казује податак да некадашњи војници и данашњи резервисти редовно долазе на свечаности падобранског батаљона, како би се видели са старешинама и међу собом, одали почаст погинулим саборцима и били у контакту са дешавањима у 63. падобранском батаљону. Они сваке године организују и скупове ветерана падобранца на различитим локацијама у земљи, док на сајту Удружења ветерана падобранске бригаде договарају акције у циљу очувања имена, обележја и традиције нераскидивог другарства које влада међу припадницима падобранских састава.

О оправданости обуке војника на редовном служењу војног рока у падобранским јединицама почело је да се размишља још 2003. године, са скраћивањем војног рока на девет, осам, а касније и шест месеци, што једноставно није довољно време за комплетан план и програм падобранске обуке. Укидање обавезног служења војног рока у Војсци Србије дефинитивно је прекинуло обуку војника у 63. падобранском батаљону и усмерило на попуно јединице пријемом професионалних војника. Младићи и девојке који би желели да постану професионални војници у нишкој јединици, морали су добровољно да служе војни рок у неком од центара за обуку, а потом да се пријаве на конкурс за селективну обуку за пријем у 63. падобрански батаљон, прођу лекарске прегледе, безбедносне и физичке провере, савладају сложене садржаје селективне и падобранске обуке и на крају изведу обавезних шест падобранских скокова.

Историја се понавља

Пракса је показала да је досадашњи пут пријема професионалних војника у падобранску јединицу доста сложен и да многи младићи и девојке који су желели да буду део падобранског батаљона, нису знали како то да учине. У Војсци Србије



почели су озбиљно да раде на решавању уоченог проблема и одлучили су да одређеном броју војника на добровољном служењу војног рока омогуће да обуку изведу у 63. падобранском батаљону.

Од начелника Регионалног центра Министарства одбране у Нишу пуковника Ненада Марковића сазнајемо да су поједини војници, на



Војници на добровољном служењу војног рока у падобранском батаљону

ПАДОБРАНАЦ



право да другу фазу обуке на добровољном служењу војног рока изведу у падобранској јединици.

Војници на добровољном служењу војног рока обучавају се у чети 63. падобранског батаљона коју предводи капетан Алек-



Заменик командира чете Ђоручник Никола Аранђеловић



Први подофицер чете старији водник прве класе Игор Ћирић

сандар Спасић. У том саставу се, по речима заменика командира чете Николе Аранђеловића, налазе изабрани инструктори обуке из различитих области тактичке обуке специјалних дејстава и падобранске обуке. Војници ће у првих месец и по дана обуке реализовати садржаје стручно-специјалистичке обуке попут извиђачке обуке или разних врста гађања, док ће у последњем месецу имати земаљски део падобранске обуке.

Период прилагођавања и први часови тактичке обуке су већ иза војника на добровољном служењу војног рока, али и тај кратак период је био довољан да схвате да су дошли у изузетно професионалну јединицу, са седамдесетогодишњом традицијом.

– У земаљском делу падобранске обуке војници ће на падобранском полигону имати прилику да вежбају на лупинг-лествама и трамболинама и изведу скок на високој жици, што је нека врста генералне пробае за скок из авиона – објашњава

ПРОФЕСИОНАЛАН ОДНОС СТАРЕШИНА

– Војска ме је увек инспирисала, а оно што знам о падобранској јединици створило код мене жељу да се опробам у једном тако захтевном виду обуке. Читао сам колико су се падобранци жртвовали у ратовима на овим просторима и заиста бих био поносан ако будем део овог састава. У протеклим данима, током обуке, видели смо много новог и занимљивог, почев од рада са пластичним експлозивом, па до употребе аутоматске пушке Г-36. Посебно ме радује да старешине у јединици имају изузетно професионалан и коректан однос према војницима – истиче Радивоје Павловић из Врбаса.

први подофицер чете старији водник прве класе Игор Ћирић. Према његовим речима, суштина је у томе да реализацијом обуке у падобранском батаљону војници на добровољном служењу војног рока стекну могућност да буду примљени у професионалну војну службу у падобранском батаљону и другим јединицама Специјалне бригаде Војске Србије.

Припадници 63. падобранског батаљона Специјалне бригаде имају велико искуство у оспособљавању падобранца за потребе целокупног система одбране Републике Србије, што су доказали и у реализацији програма међународне војне сарадње и обуке падобранца из других земаља у региону. Нема сумње да ће и војници на добровољном служењу војног рока у овој јединици моћи да уђу у многе тајне падобранства и стекну знања и вештине која ће им омогућити да сутра и сами буду део падобранских састава Војске Србије. ■

Зоран МИЛАДИНОВИЋ

основу исказане жеље, лекарских и психолошких прегледа, регрутовани за војноевиденциону специјалност падобранца.

– Они су на основу регрутације – каже пуковник Марковић – стекли

НЕБО ТРЕБА ДОЖИВЕТИ

Машински техничар Душан Бајкић из Велике Грабовнице код Лесковца љубав према падобранству стекао је од оца Зорана, који је био спортски падобранец. На првом кораку смо се уверили у искуство наших инструктора – каже Душан. – У само неколико дана видео сам бар неколико ствари за које нисам ни знао да постоје. Могу да замислим шта нас тек очекује. Отац ми је говорио да небо треба доживети и зато желим да идем његовим стопама.



Подсећање на падобрански рекорд у слободном паду

Деценија од великог подвига

Циљ је био висина од 8.664 метра, виша од Хималаја, као и намера да се обори рекорд из 1995. године, који је износио 8.250 метара. Ризикујући превише, према мишљењу многих, дванаест неустрашивих падобранаца и храбра посада Антонова 26 полетела је за историју.



Годину која је за нама обележио је још један значајан јубилеј – деценија од падобранског рекорда у слободном паду српских падобранаца. Седам припадника Војске Србије и пет тадашњих припадника Жандармерије извели су 12. маја 2004. године падобрански скок којим су оборили државни рекорд у дужини слободног пада. Искочивши из транспортног авиона АН-26 са висине од око 9.100 метара и слободно падајући више од 8.500 метара ка аеродрому „Батајница“, дванаест неустрашивих падобранаца оборило је претходни државни рекорд од 7.733 метара, а који су девет година раније, истог датума, поставили припадници 63. падобранске бригаде.

Спољна температура на висини искакања била је минус 57 степени, а током слободног пада достигнута је брзина од око 300 километара на сат. Падобранци који су тим чином постали државни рекордери у дис-

циплини групни скок јесу садашњи командант Специјалне бригаде Војске Србије бригадни генерал Јелесије Радивојевић, пуковник у пензији Ненад Кузмановић, заставник Небојша Јандрић, опитни падобранец Војске Србије, заставник прве класе у пензији Радослав Кораћ, заставник у пензији Иван Ђорђевић, заставник Радмила Ђурић, заставник Синиша Мићић, мајор полиције Горан Пановић, припадник ПТЈ, заставник полиције Игор Жмирић и падобранци Огњен Ганић, Слободан Марковић и Слободан Терзић.

Било је потребно много храбрости и жеље да се дванаесторо искуسنих падбранаца одважи на прилично ризичну акцију, војним авионом, када су многа формална правила и процедуре стајале на путу њиховој жељи.

Према исказу актера, то је био смишљен, усмерен ризичан потез, али и значајан тест за, у то време,

најспремније падобранце мешовитог састава који су могли да изведу такав скок. Највећи проблем била је организација, али и техничка подршка, јер по стандардима који су тада били на снази, за скокове са више од 3.800 метара мора се користити кисеоничка опрема.

Међутим, након детаљних припрема које су трајале скоро три месеца и које су подразумевале барокомору, лекарске прегледе, као и припрему летелице и падобранаца, тренажне скокове са различитих висина, уз одобрење тадашњег начелника Генералштаба и команданта ВиПВО, неустрашиви падобранци тог мајског дана, на празник Светог Василија Острошког, успели су у свом подухвату, исписавши тако нову страницу историје српског падобранства. ■

Б. МИЉИЋ

Чеченија 2000. године, битка за коту 776

Смрт шесте чете

Борба је тек почињала и свима је било јасно да су непријатељске снаге на десетине пута бројније.

– Има их бар 2.000! – рече редов Алексеј, окружен са мање од стотину сабораца.

Потпуковник Марк Јевтјукин, командир чете, погледа свог војника и одговори:

– Ми смо падобранци 76 дивизије ВДВ-а. И они још не знају да су слабији од нас!



Споменик погинулим падобранцима на коту 776

десантне снаге, чији је задатак био да заузму доминантна узвишења са којих би обезбеђивали масовније наступање пешадије, оклопних и механизованих јединица. Докле год су Чечени контролисали врхове планина, таква акција представљала је неприхватљив ризик.

Према речима генерала Трошева, падобранци је требало да блокирају побуњенике како би спречили њихово даље извлачење. Убрзо је уследио десант у кањон реке Аргун. Мало касније, на југу, делови 56. падобранске регименте хеликоптери су пребачени у област Јалкорој, са циљем блокаде кланца.

Такође, преузете су мере да се ојачају федералне снаге чији су положаји били у подножјима планина. Команданти су бојиште поделили на секторе са системима отпорних та-

Тешко је издвојити догађаје који би најверније сведочили о идеалима и храбрости падобранских јединица. Ипак, битка за коту 776, која се одиграла у чеченским планинама фебруара 2000. године, свакако је један од таквих примера. Међу падобранцима у целом свету још много генерација проносиће се прича о херојству припадника шесте ваздушно-десантне чете 76. дивизије ВДВ, који су готово сви погинули борећи се против чеченских побуњеника.

Овладати врховима

Оружане снаге Руске Федерације средином фебруара 2000. године почеле су да ослобађају планинске делове Чеченије. Битка за Грозни била је завршена и владине снаге припремале су се да нанесу коначан удар екстремистима, који су покушавали да се пробију према Грузији. Командант сектора генерал-поручник Трошев направио је план за наставак операција. Основна замисао била је да се користе ваздушно-



чака, које су биле додатно обезбеђене минско-експлозивним препрекама, а људство на њима било је до зуба наоружано свим врстама пешадијског наоружања, све како би се спречио пробој побуњеника у централну равницу.

До почетка фебруара 2000. године, антивладине формације су одбијене од планина дејством федералних снага на северу и падобранским јединицама на југу. Падобранци су заједно са граничном службом имали циљ да пресеку линије снабдевања побуњеника из Грузије. Након тога створени су услови за отпочињање операције ликвидације побуњеника у планинским пределима.

Борба са фанатичном герилом

У Аргунској клисури налазио се један од вођа побуњеника, Емир Катаб, са око 2.000 бораца. У рејону Ведено, према обавештајним проценама, било је око 600 војника под командом Шамила Басајева. Међутим, после његовог рањавања и ампутације ноге, на бојном пољу побуњенике је водио његов заменик.

У рејону Ножај-Јурт било је стационирано око 800 бораца под командом Ширвани Басајева. У рејонима Итум-Кале и Шатој налазило се више група побуњеника, проценених на око 1.000 бораца, под командом Руслана Гелаева, који је своју групу одвео до родног села Комсомолскаје.

Да би се што дуже задржали у насељеним местима, побуњеници су користили најразноврсније технике и методе герилске борбе. На позиције где су очекивали продор федералних снага постављали су цеви са запаљивим течностима у саму основу пута. Често су користили псе са бакљама везаним око ограднице за откривање непријатељских положаја. Побуњеници су имали шест година искуства у ратова-

Падобранци на сјомен-обележју ѿгинулим колегама



Меморијална соба ѿгинулим ѿдобранцима

њу и били су религијски фанатици, који су били спремни да умру за остварење својих циљева.

У својим редовима, поред локалних становника, имали су плаћенике и инструкторе, који су завршили специјалне обуке у камповима на Блиском истоку и у земљама централне Азије. Њихова предност свакако је било одлично познавање терена, па су самим тим могли да искористе и његове предности.

Побуњеници су знали да припреме насељена места и окружење за дугорочну и жилаву одбрану. За транспорт су користили магарце и разна путничка возила, док су жене и децу често користили као извиђаче.

Међутим, побуњеници су имали и слабе тачке. Морал њихових јединица није био нарочито висок после пораза у борбама у равници, као и сукобима после повлачења из Грозног. Међу чеченским командантима било је низ неслагања везаних за начине и динамику борбе против Руса. Подршка коју је побуњеницима пружало локално становништво временом је јењавала. Могућност за набавку оружја, муниције и остале

опреме била је редукована, а све је теже било организовати медицинску негу за рањенике, којих је било све више.

Побуњеници покушавају пробој

Федералне снаге су 10. фебруара преузеле пуну контролу над центром рејона Итум Калеом. До 19. фебруара инжењеријске јединице изградиле су и унапредиле путне линије које ће, потом, бити коришћене за напредовање у планине.

Прва група специјалних извиђачких група пребачена је 18. фебруара ваздушним путем на планину Алпијски. Прекретница у борбеним операцијама догодила се 22. фебруара, када су руске снаге заузеле Селментазуен и Махети, чиме су биле у бољем положају да пресретну формације побуњеника које су се налазиле у Шатојској области.



Преживели ѿдобранца 76. ѿдобранске дивизије ѿсле бишке

Трећу падобранску чету побуњеници су прву напали. Тај напад био је неуспешан највише због доброг положаја и организације руских снага. Побуњеници су се из кањона пели на узвишење, што им није дало времена да се консолидују и озбиљније одговоре на снажну ватру из аутоматског оружја, због чега су се брзо повукли. У том окршају имали су веће губитке. Највероватније због тог окршаја њихов командант Ал-Катиб одлучио је да обиђе положаје падобранца крећући се другом обалом реке.

ПАД БРАНАЦ

Шеста чета другог батаљона није учествовала у ранијим акцијама. Она је била постављена на најважнијим висовима изнад кањона Шаро-Аргун. Да би се смањила шанса да се побуњеници провуку кроз планине, између река Шаро-Аргун и Абазулгол, командант 104. регименте пуковник Мелентјев наредио је команданту шесте чете мајору Молодову да заузме још једну важну тачку – Истјкорт у близини Улус-Керта. Међутим, пошто је мајор Молодов тек дан раније преузео контролу над четом и није стигао да упозна чланове јединице, одређено је да командант другог батаљона потпуковник Марк Јевтјукин преузме команду над четом.

И генералу Трошеву било је јасно да падобранце није чекао лак задатак. Требало је муњевитим маршом прећи 15 километара клизавог планинског пута, под пуном ратном опремом и материјалом за нови камп, без којег не би могли да преживе на планини. Ипак у Истјкорт нису стигли на време. Да би се кретали узаним планинским путевима војници су морали да иду у реду један иза другог, што их је додатно успорило.

Непристојна понуда

У причама преживелих падобранаца остао је дијалог између официра Ваздушно-десантних снага који је командовао шестом четом и једног од његових падобранаца. Борба је тек почињала и свима је било јасно

да су непријатељске снаге на десетине пута бројније.

– Има их бар 2.000! – рече редов Алексеј окружен са мање од стотину сабораца.

Марк Јевтјукин, командир чете, погледа свог војника и одговори:

– Ми смо падобранци 76 дивизије ВДВ-а. И они још не знају да су слабији од нас!

О заузимању коте 776 на путу за

Истјкорт потпуковник Јевтјукин је рапортирао пуковнику Мелентјеву рано изјутра. Падобранци су маршевали целе ноћи како би што брже стигли. Извиђачка група од пет људи, под командом старијег поручника Воробјева, прва је стигла на коту и чим је утврдила да је место „чисто“ наставили су на ка коти 705.6.

Било је скоро 11 сати када је главница чете почела да пристиже на вис. Први вод шесте чете стигао је брзо, други вод се знатно спорије извукао на коту 776, а трећи вод није ни могао да стигне до циља. Побуњеници су запуцали на њих са леђа и они су се нашли у обручу.

Поручник Воробјев је са својом петочланом групом извиђача у току преподнева освојио Истј-Корт, тј.



Тактичка карта бишке у Аргунском кланцу

коту 705.6. У међувремену је мајор Молодов са својом групом кренуо са коте 776, да помогне извиђачкој групи која је прихватила борбу са Чеченима. Однос снага је био на страни побуњеника, тако да су падобранци морали, са рањеницима на раменима, да се врате на коту 776. Мајор Молодов је био први падобранац који је изгубио живот у тим борбама. Нажалост, не и једини.

Тактичка ситуација је била више него сложена. У том тренутку шеста чета била је фактички окружена и одбијала је жестоке нападе побуњеника, којих је било више од 2.000, док је падобранаца било мање од 100.

Побуњеници су извршили напад у бојевој формацији, са две извиђачке групе од по 30 људи. Ал-Катаб је одмах наредио да се изврши напад свим могућим оружјем, да би се падобранцима онемогућило укопавање и припремање положаја за одбрану. Побуњеничке снаге нису штеделе муницију за минобацаче, пуцали су из свега што су имали.

После првог напада побуњеници су упутили падобранцима непристојну понуду – „Предајте коту 776 и преживите“.

По свему судећи Чечени нису разумели начин на који руски падобранци доживљавају борбу. Предлог да положај предају у замени за своје животе за њих је био мотив за борбу. До смрти.

Озбиљно отежавајућа околност за падобранце била је застарелост средстава везе. Наиме, њихова радио-станица није имала могућност да кодира преношење порука, тако



Спомен плоча у бази 76. падобранске дивизије

да су побуњеници тачно знали шта се догађа. Чули су сваки разговор између потпуковника Јевтјукина и пуковника Мелентјева, у којима је тражио помоћ. Али помоћ није стигла, као ни подршка артиљерије.

Само преко мртвих падохоранаца

Командант падохоранске регименте издао је команду првој чети да се пробије ка коту 776 и помогне у ослобађању шесте чете из обруча. Да би стигли до тамо, морали су да пређу реку Абазулгол, али им то побуњеници нису дозволили. Падохоранци су морали да консолидују своје снаге на обали реке. Чак и уз подршку артиљерије, покушали су више пута да пробију обруч ка шестој чети, али их је непријатељ сваки пут у томе заустављао. На коту 776 стигли су тек 2. марта.

Генерал Трошев је једном приликом, сећајући се тих догађаја, рекао да је борбено искуство показало употребу авијације и артиљерије генерално веома опасном. Авионе и посаде било је лако уништити јер су били лака мета, а ватрена подршка за окружене људе била је тег на раменима артиљераца. Један погрешан пројектил могао је побити много сопствених бораца.

Заменик команданта батаљона мајор Доставалов успео је, после тешких борби, да са четвртом четом пробије обруч побуњеника. Како су то урадили и даље је војна тајна. Сумња се да је томе допринео умор побуњеника, а и да нису очекивали толику одважност падохоранаца.

Према речима преживелог Алексеја Комарова, борба је била прса у прса, а оружје је често била и лопата. Поручник Воробјев, коме је минобацачка граната откинула обе ноге, са још мноштвом рана на себи борио се до задњег даха. Нико није напустио своју браћу по оружју.

До 5 сати ујутро 1. марта батаљон „бели анђели“, под командом Басајева и Катаба, избили су на коту 766. У 6 сати и 11 минута потпуковник Јевтјукин је последњи пут затражио артиљеријску подршку, овог пута на свој положај. Онда је комуникација замрла. Група официра је добровољно отишла током ноћи 2. марта на узвишење. Пошто су претражили бојно поље, нису пронашли никог живог. Војници и официри су били унакажени. Катаб је наредио да се нико не остави жив, а неки руски борци су и обезглављени.

Од 90 падохоранаца, само њих шесторица су преживели.

Иако су успели да се домогну коте 776, група од 1.500 чеченских по-

буњеника разбијена је и растерана. Један од њихових команданата, Ал-Катаб, није успео да се пробије до свог циља – Селментаузена и области Ведено. Неке мање групе су у томе и успеле, али је једна већа, која је бројала око 70 бораца, окружена у Селментаузену. Били су промрзли и деморалисани. Нису имали вољу да се боре за свој циљ. Падохоранци нису само уништили њихове планове, него и вољу побуњеника да се боре.

Емир Катаб је умро две године после догађаја код Улус-Керта, тако што му је 19. марта 2002. године курир донео писмо које је специјална служба ФСБ претходно намазала отровом. Његова десна рука и телохранитељ емир Елси убијен је 23. априла 2002. у оружаном обрачуну са руским трупима. Наследник Хатаба емир Абу ал-Валид ликвидираан је 2004. године.

Спомен-обележје погинулим падохоранцима данас је место на коме се дају највише војне и државне почасте. Највише државно и војно руководство Руске Федерације редовно одаје пошту припадницима ВДВ који су положили живот у борбама за коту 776. Они су заиста испунили своју заклетву. Непријатељ је прошао само преко њихових мртвих тела. ■

Горан ПАНОВИЋ
мајор полиције



Црвени шрг. 76. падохоранска дивизије
пред параду за Дан победе

Аерофобија – проблем који мучи многе

„Зачарани круг” непријатних емоција



Осећате мучнину при помисли на лет авионом? Облива вас хладан зној? Убрзано дишете? Имате осећај гушења и стезања око срца? Зуји вам у ушима и зноје вам се дланови? Суочите се с проблемом – имате страх од летења.

Неколико светских студија показало је да 40 одсто људи има одређени степен страха од летења авионом, који се испољава код 11 одсто оних који њиме путују. Иако статистика показује да је то, према односу броја летова и несрећа, најбезбеднији вид саобраћаја, страх додатно подстичу медијски извештаји о авионским несрећама, у којима је број погинулих велики, што човеку не улива наду да ће преживети. Што је мања нада у избављење, страх је већи.

Код оних који имају страх од летења, аерофобију, помисао на улазак у авион може да изазове напад панике. Остали могу да осећају неадекватност док је авион још на земљи, али њихова хистерија расте када авион полети.

Потражите стручну помоћ

Да ли је страх од летења фобија и како се јавља објаснио је психолог

Далибор Михаљчић. Према његовим речима, фобије спадају у групу анксиозних поремећаја. Представљају упоран и безразложан страх узрокован присутношћу или замишљањем неког специфичног објекта, активности или ситуације, који не представљају реалну опасност.

– Излагање или замишљање окидача фобије доводи до тренутне реакције, високог степена анксиозности праћене соматским и когнитивним симптомима. Међу соматским симптомима најизраженији су лупање срца, убрзано дисање, знојење и дрхтање, бол у прсима и стомаку, мучнина, вртоглавица и слабост организма, док су од когнитивних најизраженији осећај гушења, дереализације, деперсонализације, изражени страх од губитка контроле, страх да ће особа полудети или умрети – објашњава Михаљчић.

Он наводи да страх од летења или аерофобија спада у групу специфичних и једноставних фобија, а

представља страх од летења авионом, хеликоптером...

Обратите се особљу

Страх од летења често није усамљен. Њега углавном прате страх од висине, затвореног или малог простора, велике воде, мрака, али и социјални страх, односно страх од људи или гужве. Путници који пате од аерофобије представљају велики терет и проблем другим путницима и посадама авио-компанија, а могу представљати и

опасност по безбедност лета.

Стјуардеса Бојана Гајовић имала је искуство са уплашеним путницима. Каже да се страх од летења углавном испољава за време турбуленција, јер се путници у том тренутку уплаше да ће се нешто лоше догодити.

– На једном од бројних летова смиривала сам путницу која је вриштала и плакала током турбуленција. Путовала је са мужем, те нам је он доста помогао. Колегиница и ја смо је смириле и охрабриле да нема чега да се плаши. Иначе, путници нам при уласку у авион не кажу да ли се плаше летења, једино истакну да ли узимају лекове или су имали здравствене тегобе, наводи стјуардеса.

Препорука уплашеним путницима зависи од ситуације до ситуације.

– Алкохолна пића можемо послужити само ако путник тражи, али никако самоиницијативно. Претпоставка је да пиће умирује, али неки путници постају агресивни под његовим утицајем. Свако понашање које скреће пажњу за нас је потенцијална опасност, јер може угрозити безбедност осталих, а може бити и параван за отмичаре – каже Бојана.

Она је истакла да међу авионском посадом страха нема.

– Искрено, док нисам прошла комплетну обуку за стјуардесу имала сам одређене страхове или предрасуде, али сада тачно знам шта може да се догоди, шта је узрок или какве су процедуре у таквим случајевима. Убрзо је мој страх нестао. Приликом сваког полетања или слетања, као и током лета, морамо бити спремни да одреагујемо према процедурама. Дакле, онај ко се плаши није за овај посао – објашњава наша саговорница.

Будите информисани

После терористичких напада авионима у Њујорку и несрећа на летовима „Малезија ерлајнс“, страх од летења знатно је порастао. Стручњаци наводе да је страх после несрећа сасвим природан. Међутим, путници који су одустали од летења авионом користили су остала превозна средства, те се због тога број несрећа на путевима са смртним исходом знатно повећао.

Један од првих корака у тражењу решења за овај проблем је информисање о стварним ризицима летења. Наш страх је производ емотивних реакција и врло је тешко борити се против тога само логиком. Наредни корак у превазилажењу страха је да потражите информације о адекватном и професионалном третману, чији циљ није да елиминишете страх, већ да се с њим суочите и научите да контролишете лоше мисли и непријатне телесне реакције.

Веома је важно оставити доста времена на располагању. Ако је не-

Ништа није страшно

Ненад Марјановић плашио се летења авионом после неугодног слетања на Крит. Од тада планира путовање само копненим путем. Међутим, службено путовање авионом у Италију променило је све.

– У последњем моменту сам пристао да уђем у авион. Прво сам размишљао да попијем алкохолно пиће које би ме умирило. После сам сео поред прозора, све време гледао облаке, умиривао себе размишљајући како ће све проћи у најбољем реду, што се и десило. Слетели смо после два сата лета и био сам пресрећан што сам био смирен. Сада верујем да бих могао да летим и ван Европе – каже Ненад.

Јасмина Петровић живи и ради у Вашингтону. Авион доживљава као „другу кућу“, јер често лети у Европу.

– Ни за шта не бих мењала авион. Никада се нисам плашила летења. Обожавам да летим и волим тај осећај релаксираности у авиону који траје и неколико сати – објашњава Јасмина.

Петар Ивковић је свој први лет, после неколико година страха, „преживео“ уз константан разговор са пријатељем.

– Рекао сам му да се веома плашим авиона и летења, и замолио сам га да разговарамо све време. Тако сам скренуо мисли с турбуленција и звукова које авион производи. Ништа није било страшно, али верујем да бих и следећи пут тражио да неко од путника разговара са мном – прича Петар.

ко у стисци с временом логично је да ће бити нервозан, напет и да ће то подстаћи стрес. Пажљиво планирајте путовање и оставите довољно времена за појединости. На пример, спакујте кофер вече пред пут, а не на дан путовања.

Особе које путују интерконтиненталним летовима могу да се саветују с лекаром о употреби блажих седатива за спавање током лета, јер мењање временских зона доводи до поремећаја сна и исцрпљености, названог „цет лег“.

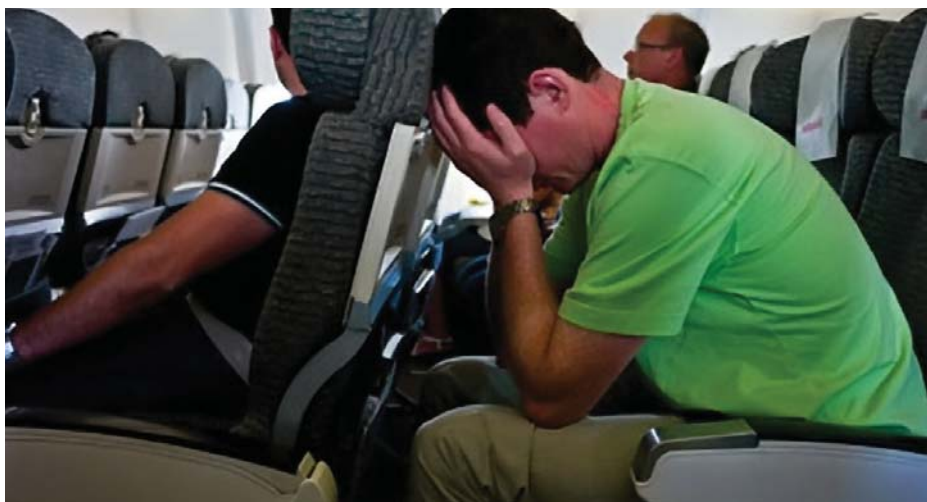
Врло је важан и адекватан оброк, немојте путовати празног стомака и избегавајте тешку и зачињену храну. Ако немате мучнину,

читање може бити од велике помоћи да скренете мисли.

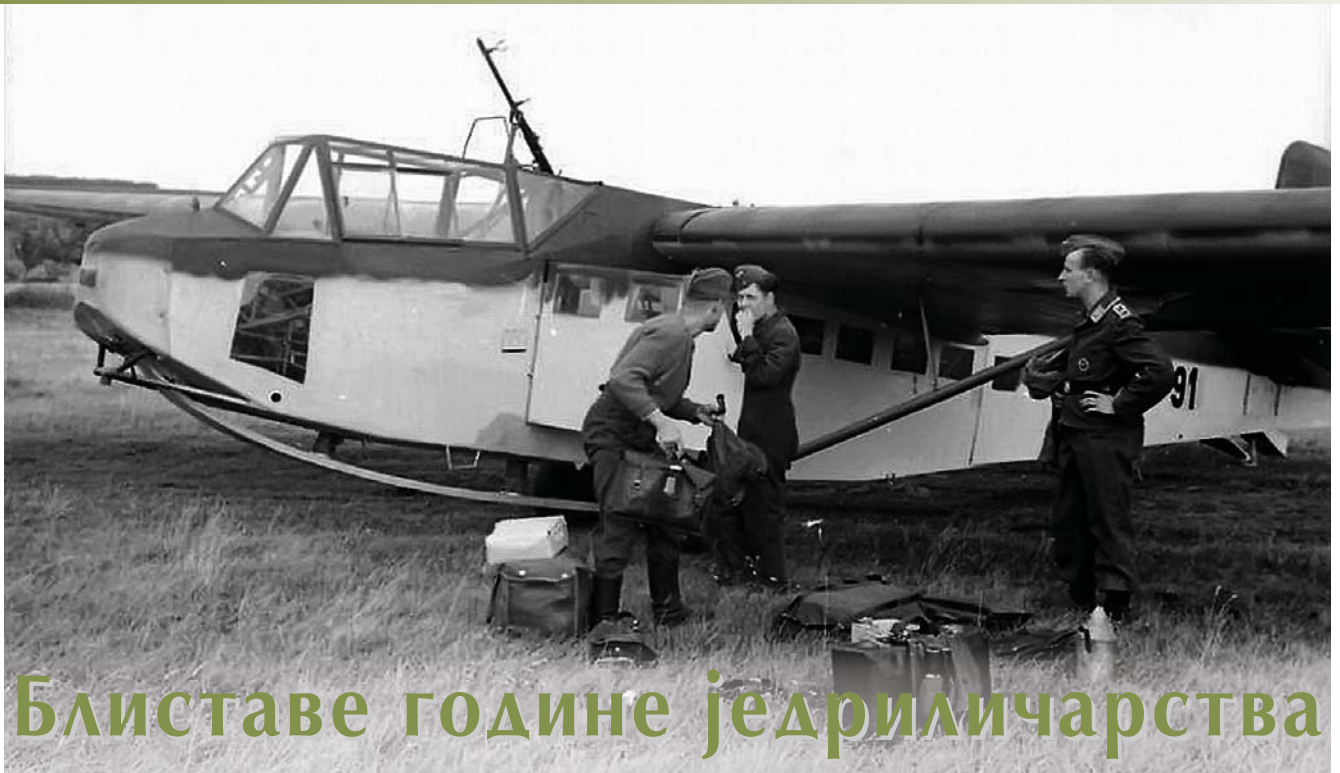
Када сте у присуству деце будите свесни вашег утицаја на њих. Ако имате страх од летења у реду је да им то признате, али требало би да им кажете како се трудите да страх превазиђете.

Савети оних који су се ослободили страха од летења су и да је потребно добро се наспавати и пити доста воде, како бисте били што свежији за пут. Пожељно је спаковати књигу, музику или филмове. Добро је изабрати седиште уз пролаз тако да повремено можете испружити ноге и мало се разгубати, што такође помаже да се током лета осећате удобно и релаксирано. Препорука је и да посматрате људе на аеродрому и током лета, посебно оне који делују релаксирано, јер то доприноси сличном расположењу посматрача. Ослобађајте се страха постепено, јер је немогуће да за један дан престанете да се плашите летења. Због тога се с времена на време изложите ситуацијама које вас плаше. Као резултат тога, већина путника открила је да су после превазилажења страха од летења и остали страхови били редуковани, а осећај самопоштовања и самопоуздања је порастао. ■

Сања АНЂЕЛКОВИЋ



Транспортне једрилице падобранских снага



Блиставе године једриличарства

Настајале су између два светска рата и коришћене су касније у ратним годинама, али их је у послератном периоду потиснуо развој транспортних авиона. Иако су нестале, идеја коју су једрилице зачеле и данас је жива. Амерички УН-1 хеликоптери у Вијетнамском рату нису ништа друго до модерне верзије немачких DFS-230 или америчких „вејко“ једрилица, а већи, попут руског Ми-8, јесу „хамилкари“ или „хорсе“ данашњице.

Период између два светска рата златно је доба ваздухопловног инжињерства, али означава и блиставе године једриличарства у Европи и свету. Због великог занимања за авијацију, људи су се масовно окупљали у ваздухопловне и једриличарске завезе, а економија је омогућила да лагане летелице без мотора постану летелице избора за већину заљубљеника у ваздухопловство. Биле су једноставне конструкције, лаке и економичне за израду и једноставне за управљање и одржа-

вање, па су постале широко распрострањене, посебно у Европи.

Врло брзо облаци рата надвили су се над Европом и свака цивилна машина почела је да се модификује за ратну употребу. Отпочело је масовно формирање падобранских јединица, али су се појавили и проблеми, посебно њихов транспорт.

Немачки модели

Немци развијају читав сет војних транспортних једрилица за бу-

дући рат. Основна идеја била је да се створе једрилице за 10–20 једриличара – падобранаца, које би биле довољно велике да приме падобранце с опремом, али и довољно мале да може да их повуче и тегли двомоторни авион попут „месершмита“ Бф-110 или пак јуришни авиони „јункерс“ Ју-87 „штука“. Транспортних авиона није било довољно и нису били у плану за такве операције, јер су превише драгоцени као летелице за дотур опреме, муниције и превоз рањеника.

Основни модел који је Немачка створила био је DFS-230 и његова масовна производња отпочела је пред рат. Реч је о скученој једрилици са високо постављеним крилом, капацитета свега девет војника и 250 kg опреме или 1.200 kg опреме. Конструкција је била од шупљих цеви и платна, а крила су била дрвена.



Анџонов А-7 једрилица

Та једрилица је први пут борбено употребљена приликом немачког напада преко Белгије на Француску, код тврђаве Ебен Емануел. Тада се 70 једрилица спустило, минирало тврђаву и натерало браниоце да се сутрадан предају.

Следећи успех немачких падобранаца била је инвазија Крита – последњег грчког упоришта, појачаног британским и ANZAC снагама. Ту су се показале предности једрилица DFS-230. Наиме, немачки падобранци, који су искакали из транспортних авиона, нису при себи имали оружје, осим ножа, бомбе и пиштоља – њихова оружја бацана су у контејнерима, засебно. Уз то, јако лоши немачки падобрани, којима се није могло управљати, узроковали су да део немачких снага буде покошен у покушају да дође до контејнера са својим оружјем! Насупрот томе, једриличари су имали уз себе своје оружје, укључујући и пушкомитраље, и могли су да дејствују одмах када изађу из једрилице.

Таква акција изазвала је шок првенствено у Британији, која је била оличење традиционализма и уопште није марила за падобранске и специјалне јединице. Практично су лако наоружани падобранци заузели тврђаву.

Британске варијанте

Шок је био толики да је Черчил лично наредио да се приступи изградњи британских једрилица по угледу на DFS-230. То уједно означава и формирање првих стандардних падобранских снага Велике Британије. Једрилица која је прва конструисана била је „џенерал еркрафт хотспур“, веома слична немачком узору. Међутим, како се рат одвијао без британских десаната, око 1.000 једрилица „хотспур“ коришћено је махом за тренинге падобранаца и посада.

Британци су касније одлучили да створе веће једрилице. „Ерспид хорса“ су масовно грађене једрилице за 25 путника, које су имале шири труп и могле су да понесу кабаст терет, а у верзији „хорса 2“ и лака теренска возила, попут џипова. Била је то најмасовнија британска је-

дрилица, која је коришћена приликом десанта у Нормандији и у чувеној операцији „Маркетгарден“. Дизајнирана је тако да веома личи на транспортни авион, а могла је да понесе скоро исту количину терета – дизајн је омогућавао да се задњи део трупа лако одвоји од целине, како би се лакше искрцали возила, терет или људство.

Друга значајна британска једрилица била је „џенерал еркрафт хамилкар“ – посебно дизајнирана за транспорт терета, а по спецификацијама морала је да понесе један лаки тенк или два „вickers-армстронг“ транспортера (носача опреме, „бренијер“). Била је то висококрилна једрилица са главним вратима у виду одвојивог носа, који је служио за утовар и истовар терета.

Немци су константно користили падобранске јединице и дошли до сличних заључака као Британци, па су створили једрилицу „гота“ Со-242, сличних одлика као британска, али у конфигурацији са два трупа (попут авиона Р-38 „лајтнинг“), где је транспортни, главни део, био у центроплану из којег се издвајају два трупа са стабилизаторима. Направљено је више од 1.000 примерака и имали су ограничену употребу у рату, а око 130 је додавањем мотора претворено у авионе.

Идеју да од једрилице праве транспортни авион додавањем мотора, Немци ће искористити у следећем случају – са гигантском једрилицом „месершмит“ Ме-321.

Од једрилице транспортни авион

Када су планирали напад на СССР, Немци су схватили огромне потребе за логистиком и чињеницу која ће им се у неколико наврата обити о главу – недостатак транспортне авијације. Одлучили су да из економских разлога, уместо новог

„Hamilcar“ једрилица



транспортног авиона, створе велику транспортну једрилицу. „Месершмит“ је конструисао заиста дива – Ме-321. Била је то висококрилна једрилица, виша од 10 метара, чији је распона крила био невероватних 55 метара.

За инвазију на СССР Немачка је тражила да једрилица мора да понесе топ 88 mm заједно са својим вучним возилом! Конструисана је тако

Предност и мане

Велика предност једрилица над класичним падобранским десантом је у томе што су падобранци могли у једрици да понесу са собом опрему, али и оружје и муницију (укључујући и митраље), док су се код класичног падобранског скока опрема и оружје избацивали засебним падобранима. Ипак, једрилице су служиле за једнократну употребу, јер су након слетања обично биле толико похабане да нису више могле да се користе, а десант би покупило земаљске колоне возили или пак транспортни авиони.

да се нос једрилице отварао и спуштала рампа, кроз коју су улазила и излазила возила. У поређењу са стандардним транспортним авионом Ју-25, имала је шест пута већи капацитет, а носила је чак 23 тоне терета. Толико је била тешка да су у почетку морали да је вуку са три авиона Ме-110, а касније и да пројектују

Г-11 једрилица



ПАД БРАНАЦ

Укрцавање у „Ерџис Хорс“



Унутрашњост „Ерџис Хорса“

„хајнкел“ He-111 Z „Zwillig“ – два спојена трупа у једну целину – како би је подигли! Касније верзије чак су имале и три одбрамбена митраљеза.

Два највећа проблема са Me-321 били су авиони за вучу, којих никад није било довољно, и неопходност слетања на аеродроме. Онда се неко досетио да на Me-321 стави шест мотора снаге по 1.200 КС и тако су добили највећи транспортни авион у Другом светском рату – „месершмит“ Me-323.

Совјетска решења

Совјети, ухваћени на спавању у лето 1941. године, имали су огромне губитке у техници и људству, па су били принуђени на дефанзивно ратовање – падобранске јединице користили су у покушајима да зауставе немачка напредовања. Иако нису произвели толики број једрилица као западне земље, Совјети су имали два основна модела: „грибовски“ Г-11, налик DFS-230 и „хотспуру“, те „антонов“ А-7, мањи од њих. Користили су их за избацавање командоса иза непријатељских линија и за дотур хране, оружја и муниције и опреме. Није било великих десаната услед масовних ангажовања снага копнене војске.

Једрилице Г-11 и А-7 учествовале су у две веома важне, иако мале операције. Најпре код Стаљинграда, када су у новембру 1942. године допремиле антифриз за совјетске тенкове, а потом 1944. у форсирању

Једнократна употреба

Једрилице су пројектоване за једнократну употребу како би приликом слетања конструкција на себе примила кинетичке ударе и на тај начин заштитила посаду од страдања. Слично савременим сигурносним конструкцијама код аутомобила.

Дњепра, када су допремиле противтенковско оружје.

Амерички „Вејко“

Сједињене Америчке Државе су ишле у корак са светом и њихова најуспешнија једрилица била је „вејко“ CG-4. Имала је фиксни стајни трап и била дизајнирана за превоз 18 падобранаца или ципа са хаубицом 75 mm или приколицом. Уједно,



„Вејко“ CG-4

то је једрилица која је најмасовније израђивана (око 16.000 примерака) и користиле су је готово све западне земље у десантним операцијама у Другом светском рату.

Американци су дошли на идеју да се и једрилица просечне величине може користити за транспорт возила на тај начин што се кабина и носни део подигну на горе и утоваре возила, а потом се спусте назад. То решење било је једноставније од британског, где је уклањан цео репни део летелице.

Фабрике у САД су их масовно производиле у 24 часовним сменама. „Вејко“ CG-4 је, за разлику од других, била квалитетније прављена, са намером да се може користити више пута. Међутим, официри у Европи су на једрилице гледали као на потрошни материјал, те су их после Нормандије остављали да труну по пољима. Тек су после операције „Маркет гарден“ почели оне мање оштећене да користе више пута.

Јапанске верзије

И Јапанци су градили једрилице. Оне се по конструкцији нису пуно разликовале од немачких, посебно „кокусаи“ Ki-7 „маназуру“, дворепна једрилица средњег капацитета за 32 падобранаца или терет већи од седам тона. Коришћене су за десантне операције јапанских снага, а развијене су и у транспортне авионе Ki-105 „отори“. Други модел био је још успешнији – „кокусаи“ Ki-8. Настао је скидањем мотора и опреме са транспортног авиона „кокусаи“ Ki-59, те су на тај начин Јапанци могли без успоравања производних линија да приуште далеко јефтиније једрилице него да су их правили отпочетка. Носила је 35 војника или 1.500 kg опреме.

Наследници

Убрзо након завршетка Другог светског рата, десантне једрилице пале су у заборав. За њих више није било места у војним плановима јер се појавио велики број транспортних авиона, као резултат послератног замаха авијације. Међутим, нетачно је рећи да од њих данас није ништа остало. Напротив. Готово целокупну филозофију изненадног искрцавања мањих група специјалаца иза непријатељских линија, на слабо приступачне терене, који са собом носе своје оружје и опрему, преузели су хеликоптерски десанти. На неки начин, данашњи хеликоптери нису ништа друго него једрилице са вертикалним слетањем и полетањем. Сличност је заиста велика – од реда војника унутар летелица, брзог искрцавања при приземљењу, ношења опреме са собом. ■

Александар КИШ

Вишефункционални падобрански систем MMPS

По мери професионалца

На тржишту војних падобрана последњих година појавило се неколико савремених модела падобранских система типа „крило“, који садрже најновија конструктивна решења и омогућавају разноврснију употребу. Конзорцијум америчких произвођача CPS (Complete Parachute Solutions – „Комплетна падобранска решења“), који окупља неке од најзначајнијих произвођача падобрана и падобранске опреме, произвео је MMPS – MultiMission Parachute System (падобрански систем за више мисија – начина употребе).



Развој MMPS почео је пре осам година, у време када је војска САД расписала конкурс за развој унапређеног падобранског система типа „крило“ (ARAPS – Advanced Ram Air Parachute System), с циљем да се замени фамилија падобранских система MC-4 и MC-5. Постављени су строжи захтеви у погледу ергономије система веза, једноставности и разноврсности употребе у обуци и борбеним дејствима, као и унапређеним карактеристикама куполе падобрана.

Постојећи падобрански системи који се налазе у најширој употреби, попут MC-4 и MC-5, омогућавају скокове на слободно дејство искључиво активирањем помоћу ручице, а једино MC-5 има могућност активи-



рања и на принудно дејство. MMPS представља систем веза са ранцем у који се, по потреби купца, смештају главни и резервни падобран по избору, у складу са расположивом запремином. За конструкцију ранца и система веза била је задужена чланица конзорцијума – UPT (United Parachutes Technologies) која је за војне потребе израдила верзију чувеног система Вектор, под називом „Special Operations Vector Multi-Mission (SOV3-MM2) Harness/Container System“. У конструкцији су искоришћена нека од већ постојећих решења спортских система веза и ранца у комбинацији са системом за тандем скокове, јер код водећих произвођача падобрана постоји тренд израде система универзалне намене –

ПАД БРАНАЦ



за обуку (методом скокова на принудно дејство или убрзаним учењем слободног пада) и борбену употребу (појединачни и тандем скокови).

ММРС представља управо такво решење. Осим поједностављеног

одржавања и обуке, омогућава и више различитих конфигурација и начина отварања: на слободно дејство помоћу ручице за активирање и меког пилот падобранчића, на принудно дејство помоћу ужета за принудно активирање, на стабилизацију уз принудно активирање падобрана за стабилизацију, што овај систем и чини универзалним.

С обзиром на постојање падобрана за стабилизацију и укупну носивост од 227 килограма, може служити и за извођење тандем скокова. Стабилизација пружа могућност и појединачних скокова када падобранац носи додатни терет, па је у слободном паду лакше постићи стабилан положај. Примењена су и најновија решења која обезбеђују лакше превазилажење ванредних ситуација, попут отказа падобрана. Уграђени су Skyhook (небеска кука), који омогућава још брже аутоматско активирање резервног

падобрана приликом одбацивања главног у случају отказа и Collins Lanyard (Колинсова петља) која обезбеђује да се пре активирања резервног падобрана истовремено одбаце оба слободна краја главног. На поклопце ранчева главног и резервног падобрана уграђени су „прозори“ од провидног винила ради контроле положаја металних утикача за затварање ранца. Обезбеђена је модуларност приликом опремања за различите задатке, па се футроле и џепови за ношење кисеоничке опреме, радио-уређаја и других ствари каче по потреби, а за ношење наоружања постоји чак осам расположивих тачака. Систем веза потпуно је подесив и удобан за ношење и на тренажним и на борбеним скоковима.

Конзорцијум CPS нуди више различитих савремених купола главног и резервног падобрана уз систем ММРС. Извиђачке јединице корпуса морнаричке пешадије војске САД биле су прве које су, још 2008. године, МС-5 замениле ММРС. Маринце су за нови падобрански систем обучавали припадници приватне фирме, управо CPS, која се, осим производњом падобрана, бави и обуком корисника. ■

Марио БРАДИЋ

Теретни падобрани над Новим Зеландом

У ваздушној бази Венауапаи на Новом Зеланду од 17. до 31. јула одржана је међународна војна вежба у којој су учествовали припадници америчке 353. групе за специјалне операције и њихове колеге из новозеландских одбрамбених снага.

Циљ вежбе је био да се постигне висок степен међусобне усклађености рада припадника војски двају земаља, што је успешно остварено. Сарадњу је олакшало то што и једно и друго ваздухопловство користе исти тип авиона „Херкулес Ц-130 Х Комбат талон“. Процедуре се разликују, али и Новозеланђани користе америчке приручнике, па су

стандарди за одржавање летелица које избацују терет падобранима исти. За време трајања вежбе једном од америчких „херкулеса“ била потребна поправка. Замена пропелера урађена је у новозеландској бази, у врло кратком року. На авиону су заједно радили техничари обеју држава учесница. Исто је било и за све остале задатке на вежби.

У току двонедељне вежбе направљен је велики број авио-полета-



Припрема транспортног падобрана

ња, као и избацивања терета падобранима и падобранских скокова. ■

Б. НАЋ

Падобрански пук финске Војске – „Ути Јегери“

Традиција у савременом оквиру



Јегерски пук у Утију је центар за обуку и развој јединица посебне намене и хеликоптерских јединица финске војске. Пук је директно подређен команданту финских одбрамбених снага. Језгро пука у доба мира чини 500 припадника, међу којима је у сваком тренутку 200 војника на редовном одслужењу војног рока. Ратно бројно стање пука је строго чувана тајна.

Пук се састоји од хеликоптерског батаљона, који располаже летелицама типа „НХ 90“ и „МД 500“, затим ваздушно-десантног јегерског батаљона, специјалног јегерског батаљона, као и чете за подршку.

Војна база и аеродром смештени су у Утију и имају веома дугу традицију. База има корене још у времену ратова са царском Русијом у 18. веку и налази се на стратешки веома важном месту. Из тог разлога одувек је била дом елитних делова финске војске. Њен авијацијски део је један од највећих у Финској и постоји још од периода Првог светског рата.

У пуку се реализује основна и напредна обука јединица, које с поносом носе предзнак „Јегер“, што је еквивалент ренџерима у неким другим армијама.

Припадници те јединице пролазе обуку за извиђаче, герилско ратовање, извођење диверзија, борбу у урбаним условима, као и обуку за ваздушно-десантне операције. Пук, такође, по потреби обучава регруте, али и припаднике војне полиције у фази основне и специјалистичке обуке.

Јединица, какву је данас познајемо, постоји од 1997. године. Међутим, војна падобранска школа у Утију постоји још од шездесетих година прошлог века.

Осим јегера, у пуку се обучавају и извршавају задатке редовне тренаже и пилоти и навигатори хеликоптера, као и за њих везано земаљско особље. Пук је одговоран за све хеликоптерске операције финских одбрамбених снага.

Падобранци у Утију пролазе изузетно захтевну и садржајну обуку. Осим за падобранске скокове, кандидати за јегере падобранце обучавају се још и за извиђање, противдиверзантска дејства, као и преживљавање у екстремним условима. Поред неколико борилачких вештина које уче, заступљена је и израелска техника крав-мага.

Падобранци служе војни рок 12 месеци и за то време на обуци скоче 15 до 20 пута са пуном ратном опремом, дању и ноћу. Обучавају се и у падобранским скоковима у зимским условима, као и скоковима на воду.

За скокове се користе авиони „Фокер Ф-27 Трупшип“ и хеликоптери „НХ 90“. После првог скока падобранци стичу привилегију да носе бордо беретку са особеним знаком, који је комбинација знака финских јегера и стилизоване падобранске куполе. По успешном завршетку



Спуштање конојцима из Ми-8

обуке, на униформу каче падобранска крила.

Припаднике пука из Утија одликује снажан осећај припадности јединици, одлична физичка спрема и виски степен обучености. ■

Б. НАЂ



Део обуке



Скок на слободно из „Фокера“ Ф-27

Падобранци у Првом светском рату

Под куполом „Анђела чувара“

Иако се идеја о употреби ваздушног десанта у војним операцијама током Великог рата показала добром и ефикасном, до масовније примене такве тактике није дошло. Италијани ће остати упамћени као пионири у овој области и њихова искуства, деценијама касније, послужиће у спровођењу великих и значајних операција.



Први глобални сукоб у двадесетом веку унео је много новина у тактику и технику војних операција. Употреба бојних отрова, тенкова, авијације, али и падобрана у војне сврхе означила је улазак у савремену еру ратовања. Авиони тога времена били су врло крхке грађе, самим тим и рањиви, а посаде извиђачких балона и цебелина веома угрожене и суштински беспомоћне у случају напада. Како је рат одмицао, број жртава међу авијатичарима и балонарима је растао, што је све стране у сукобу навело да почну рад на осмишљавању и производњи падобрана за спасавање. После увођења у употребу, иако примитивни из данашње перспективе, падобрани су брзо показали значајну употребну вредност.

Из дефанзиве у офанзиву

Убрзо се идеја да падобрани, осим за спасавање живота, могу војсци врло корисно послужити и у другој сврху. До прве употребе падобрана у склопу војне операције дошло је у последњим месецима Првог светског рата.

Пионири су у овом случају били Италијани, који су падобранима иза непријатељских линија спуштали своје диверзанте и обавештајце. Наиме, италијанска 8. армија у то време налазила се у северној покрајини Тревизо, са командом смештеном у Ресани. На захтев команде ове армије, од савезника, Британаца, добијена су четири падобрана типа „Анђео чувар“, британске производње. Сме-

штени у контејнер купастог облика, ови падобрани били су пре свега намењени спасавању, али су могли послужити и за нову намену.

Британски авијатичари из 139. сквадрона, под командом мајора Вилјама Баркера, пружили су својим савезницима подршку у обуци за употребу и одржавање падобрана. Обука је реализована у бази Вилаверла, крај Вићенце.

За извођење диверзантских, извиђачких и обавештајних акција у аустроугарској позадини одабрана је мала група италијанских официра. Групом од четири падобранца диверзанта командовао је шеф обавештајног одељења 8. италијанске армије, пуковник Дипон. Сва четворица – Алесандро Тандура, Феруђио Николозо, Антонио Паван и Ариго Барнаба – по чину су

били поручници.

Прву мисију извео је поручник Тандура, и тако се у историју војног падобранства уписао као први падобранец диверзант. У ноћи 9. августа 1918. године двомоторни извиђачки авион „Савоја-Помилио“ полетео је са војног аеродрома у Вилаверли. Авионом је управљао лично командир 139. сквадрона Краљевског ратног ваздухопловства мајор Баркер, а митраљезац осматрач био је његов ађутант капетан Вејвуд Бен.

Поручник Тандура је од опреме имао само пиштољ и борбени нож, као и комплет цивилне одеће и новац у износу 2.000 аустријских круна и 500 италијанских лира. Поред тога носио је и нешто хране и, оно што је интересантно, голукове пи-



Авион из којег је скочио поручник Тандура

смоноше. Седео је у скученом простору, у задњем делу авиона на подним вратима, окренут репу. Купасти контејнер његовог падобрана типа „Анђео чувар“ био је причвршћен за доњи део трупа авиона, иза стајног трапа. У контејнер је била спакована купола, падобранским конопцима повезана на систем веза који је носио Тандура. Приликом скока контејнер би остајао на авиону, док се из њега извлачила купола.

На путу до планиране десантне просторије пилот Баркер је имао великих проблема због олује коју није могао да заобиђе. Ипак, успели су да нађу планирано место и Бејкер је ручицом отворио подна врата на трупу. Тандура је пропао кроз отвор, и конопци су извукли куполу из контејнера. Све је прошло према плану. Тандура се безбедно спустио на земљу у близини Виторија Вента. Авион је кренуо назад у Вилаверлу, избацујући успут три бомбе на аустроугарске мете, како би се прикрио прави разлога лета посаде и авиона, као и да би у случају обарања и заробљавања имали уверљив изговор.

Следећа три месеца поручник Тандура је провео у непријатељској позадини, шаљући вредне информације о покретима аустроугарске војске. Два пута је умало био ухваћен, али је успео да избегне заробљавање. Трећи пут није имао среће и ухваћен је. Међутим, успео је да побегне чуварима и искочи из воза којим је требало да буде спроведен у заробљенички логор негде у Србији. Пре него што се рат завршио извео је још неколико саботажа. Тандура је преживео рат и одликован је највишим италијанским одликовањем – Златном медаљом за храброст.

Још док је његова мисија трајала, у непријатељску позадину на исти начин убацивани су и други италијански падобранци диверзанти, између

осталих и поручници Николозо и Барнаба и каплар Де Карло.

Идеја за будући рат

Велики успех који су постигли Италијани, појединачно или у малим саставима, дао је идеју америчким високим официрима, свега месец дана пре примирја, да би се падобранци и велике јединице могле убацивати иза непријатељских линија.

Бригадни генерал Вилијем Били Мичел, командант ваздушних снага америчке 1. армије, предложио је 17. октобра команданту армије Џону Першингу десантирање целокупне 1. пешадијске дивизије. Ова дивизија, која је у то време имала око 12.000 људи, требало је, према тој идеји, да буде десантирана у околи-



Италијански војник са спакованим падобраном

ни града Меца, координирано са великим копненим нападом.

Командант армије генерал Першинг одбацио је предлог јер је сматрао да су авиони који би се користили у великом десанту потребнији за ваздушну подршку трупама на земљи или за постизање ваздушне превласти. Генерал Мичел прихватио је Першингове аргументе, поготово што је за десант комплетне дивизије било потребно 60 ескадрона бомбардера, којима у том тренутку нису располагали. Међутим, планираном производњом до идућег пролећа, требало је да се обезбеди довољан број летелица за такав подухват. Генерал Першинг је ову аргументацију уважио и дао сагласност да се сачине потребни планови.

Према плановима, сваки бомбардер у поседу свих савезничких ваздухопловстава морао је бити ангажован. Авиони би углавном били или типа „Хендли Пејџ 0/400 С“, двомоторци, капацитета десет падобранаца и два тешка митраљеза или „Хендли Пејџ В/1500 С“, капацитета двадесет падобранаца. Потребно је било наћи или изградити аеродроме којима је у домету град Мец, где би се ова ваздушна армада прикупила пре почетка операције.

То је већ само по себи представљало огроман проблем, али највећи је био где наћи 12.000 падобранаца, па затим обучити сваког од падобранца да се одвоји од авиона. Ниједна тада коришћена летелица није била предвиђена за бацање падобранаца, већ као бомбардер. Самим тим падобранци би се морали верати из авиона, да би се претурали преко бока. То би трајало веома дуго, а резултат би био велики растур десанта. Такође, проблем је био и како сачувати тајност читаве операције, јер би прикупљање толике авијације тешко остало скривено од Немаца.

Иако је генерал Першинг схватио да је план генерала Мичела изводљив, било је очигледно да су потребни ресурси и материјал гигантских размера, те да би сама операција била прескупа у сваком погледу. Затим је 11. новембра проглашено примирје и непријатељства на свим фронтима су престала. Тиме су планови и идеје за велике масовне војне десанте дивизијског нивоа, иако могући, одложени да чекају неки нови рат. ■

Бојан НАЂ

Падобранске јединице Јапана у Другом светском рату (2)

Теишин падобранци

Идеја о успостављању падобранских јединица у Копненој војсци царског Јапана рођена је крајем тридесетих година прошлог века, међутим, све до почетка Другог светског рата њиховом формирању није се посвећивала нарочита пажња.



Теишин падобранац непосредно по приземљењу

Након успешних падобранских дејстава немачке војске на почетку рата, царски генералштаб постао је свестан њиховог значаја, па је програм добио приоритет.

Падобранске јединице формиране су под окриљем копнене војске и носиле су назив „Теишин шудан“, у слободном преводу – јуришне групе. Како је рат текао, „Теишин јединица“ расла је до ранга дивизије.

Прва борба у којој су учествовали била је битка за Палембанг.

Очекујући јапански напад, савезници су на Суматри концентрисали све снаге које су у кратком року могли да прикупе. У близини Палембанга била су два веома значајна аеродрома, Пангкалан бетенг и Прамбулих, уз Шелове нафтне рафинерије крај Плађуа.

Јапанци су напали 13. фебруара. Савезници су узвратили ваздушним нападом на јапанске војне бродове. Први падобрански десант изведен је сутрадан, из авиона „Кавасаки“ Ки-56, на аеродром Пангкалан бетенг. Истовремено су падобранцима из бомбар-



дера типа „Мицубиши“ Ки-21 бачени контејнери са муницијом и осталим материјалом за падобранце. Транспортне авионе и бомбардере штитила је велика формација ловаца.

Околину Палембанга бранило је око две хиљаде бораца Краљевске холандске војске. У првом таласу ваздушног десанта 180 људи Другог падобранског пука, под командом пуковника Сеичија Куме, приземљило се између Палембанга и аеродрома Пангкалан, а око 90 се спустило западно од рафинерије код Плеђуа. У првом таласу аеродром није заузет, али рафинерија јесте. Холанђани су на брзину организовали противнапад. Из рафинерије су, уз велике губитке, потиснули падобранце и око постројења поставили експлозив како би их учинили бескорисним, али експлозије нису нанеле значајнију штету.

Два сата после првог десанта уследио је други, на аеродром Пангкалан. У акцији је учествовало 425 падобранца, а част да га заузме имао је Први падобрански пук, док је други заузео град и рафинерију. Падоб-



Пуковник Сеичи Куме

Транспортни авион „Кавасаки“ Ки-56





Падобранац са опремом

је истовремено започела евакуација савезничких снага са јужне Суматре. До вечери наредног дана сва савезничка војска напустила је Суматру.

Ангажовање Теишин падобранаца сматрано је успешним, па је настављена разрада планова за опремање и попуњу јединице, којој је ускоро прикључена једриличарска компонента, а уз њу и лаки тенкови типа 95 Ха-Го. Убрзо је формација, у којој је до тада било четири лака тенка, попу-

Животом платили успешно извршен задатак

Око 750 падобранаца Друге јуришне падобранске бригаде учествовало је у нападу на авиобазе на Лузону и Лејти у ноћи 6. децембра 1944. Полетели су у транспортним авионима Ки-57. Већина је оборена на путу до места скока, али је око 300 падобранаца ипак успело да искочи на аеродром Бурауен на Лејти, где су стигли да униште више авиона и нанесу велике губитке непријатељу, пре него што су сви изгинули.



Бомбардер „Мицубиши“ Ки-21

бранци су потом наставили напредовање до река Муси, Саланг и Теланг у близини Палембанга.

Главни јапански напад дошао је с мора, амфибијски. Борбе су настављене и сутрадан, 15. фебруара, али

Прецизна упутства

Доктрина десанта јапанских падобранаца подразумева да је идеална удаљеност десантне просторије од циља напада између четири и пет километара. У стварности је, наравно, било другачије, па су Теишин падобранци бацани двадесет километара од циља. Сматрало се да се удаљеношћу већом од четири километра губи елемент изненађења непријатеља, који тако има више времена да се организује и припреми одбрану. По извршеном осматрању непријатеља сви падобранци су добијали веома детаљна упутства о свим појединостима акције. Сваки је имао фотографије објеката које је требало заузети, а, ако је било времена, одржаване су и вежбе за конкретне акције.



Падобрански десант

њена до јачине батаљона и опремањена са четрнаест лаких тенкова типа 2 Ке-То. У саставу батаљона, уз тенковску, била је и чета пешадије и моторизована чета, па су убрзо достигли дивизијски ниво.

Базирана на острву Кјушу, на главном јапанском војном аеродрому Карасехара, дивизија се састојала од штабне чете (220 људи), авијацијске и јуришне бригаде, два пука пешадије – једриличари, артиљеријске чете са 120 људи, чете везе са 140 и инжињеријске чете од 250 људи – укупно 5.575 бораца.

Временом је је постало очигледно да Теишин падобранци трпе у ра-

ту значајније губитке од остатка војске, што је било карактеристично и за остале падобранске јединице сила Осовине и савезника. С друге стране, падобранска, јуришна и диверзантска обука биле су дуготрајне и скупе, што је падобранце чинило драгоценим, а њихове губитке тешко надокнадивим.

Временом је престала употреба падобранског десанта, осим у најкритичнијим случајевима, па су Теишин јединице углавном ангажоване као елитна, лака пешадија. ■

(Крај)

Бојан НАЂ



Из архиве МЦ „Одбрана“
Ваздухопловни центар Вршаи, 1950. године
Снимио Никола Павићевић