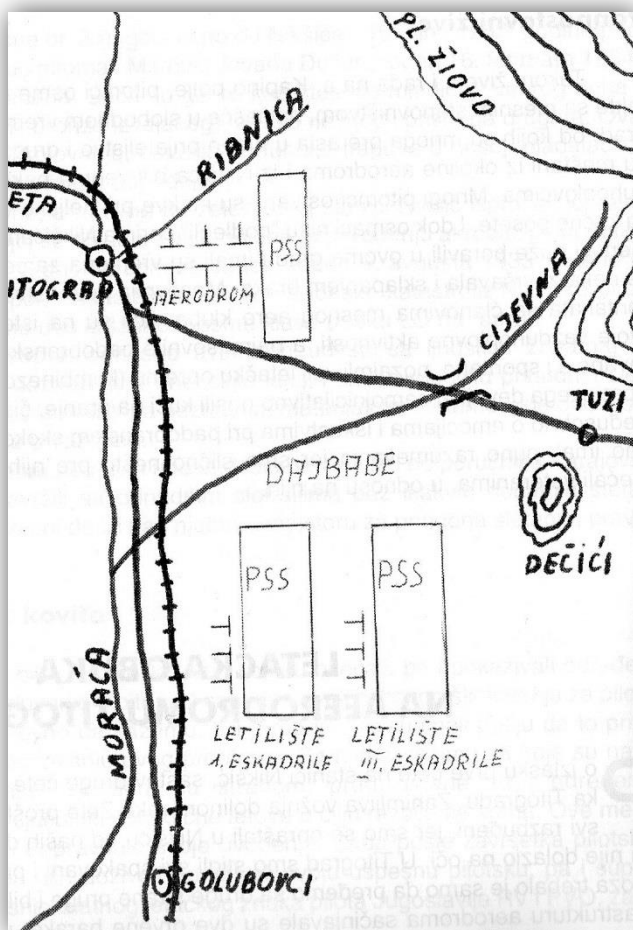


Чудо невиђено

Сви који су прошли летачку обуку у ВВА и јединицама авијације, знали су за изреку да су правила у авијацији исписана крвљу! То значи да су стандарди и правила настајали од саме појаве летелица на небу, где су многе жртве пале и настрадале у грешкама, које небо не прашта. Ова прича говори о једном таквом догађају, којег је један од учесника био Новица М. из чувене 8. класе ШАОА (Школе активних официра авијације)...



Био је леп сунчан дан почетком 50-их година **на аеродрому код Титограда**, где се одвијала интензивна летачка обука на авиону **Аеро-2**. Поменутом Новици М., потпоручнику и наставнику летења, док је био у ваздуху са питомцем, након прелета насеља Маслине, **изненада је стао мотор на првом заокрету при висини од 120 метара**. Поступајући по Упутству за аеродром и авион, наставник летења је преузео команде авиона и кренуо у спуштајући леви заокрет за 360 степени, како би принудно слетео на једини повољан терен који је био испод самог авиона. **Заокрет за 360 степени, био је једини начин (према поменутиим Упутствима) да се изгуби висина и дође на**

почетак терена са елементима за безбедно приземљење. И пре овог случаја, многи су отворено сумњали и негодовали да је такав маневар **неизводљив без рада мотора**. Наставник Новица М., успео је да направи заокрет за 270 степени са поменуте висине, **када је дошло до удара крила у земљу, при чему се авион распао**. **Захваљујући срећним околностима, сељаци који су били на њивама близу места удеса, брзо су извукли наставника и питомца из кабине-скоро неповређене!** Летење је прекинуто, а посада је превезена на аеродром где је на састанку са

Командантом пука и свим старешинама и наставницима летења, **закључено да је маневар неизводљив без рада мотора!**

Ипак, и поред таквог закључка, Командант је наредио да се сачини план по коме ће сви наставници симулирати отказ мотора одузимањем гаса до реланта, а изнад поменутог терена у близини аеродрома и са маневром за слетање који је био споран! Командант је чак захтевао, да са њим у предњој кабини буде и Новица М., што је у авијацији крајње необичан поступак, јер је правило било да се посада након удеса прегледа и ако је све у реду, да јој се омогући одмор и пауза до нових летачких задатака. Међутим, ни сам Новица М. није имао ништа против такве одлуке Команданта и летење је отпочело. **Истог дана, неколико сати након удеса...**

Иначе, све посаде авиона су биле састављене комбинацијом млађих и старијих наставника. Авион **"Аеро-2"** није имао радио везу са земљом па се није ни могло знати шта се догађа на месту извођења маневра док се не изврши слетање. **А догађало се то да нико од посада које су пробале маневар, није успео да направи заокрет за 360 степени, јер би већ на 250-270 степени "нестајало" висине и посаде су биле принуђене да додају гас и врате се на слетање.**



У међувремену, полетео је и Командант пука са Новицом, који је само који сат раније доживео тежак удес. По доласку на поменути позицију која је према Упутству била предвиђена за принудно слетање, **Командант је преузео команде и отпочео маневар са мотором на реланту. Након заокрета од 250-260 степени, летелица је изгубила висину и ударила крилом у земљу. Авион је уништен.** Командант је том приликом задобио тешке повреде, од којих је након два дана преминуо. **Новица М. је по други пут у истом дану, изашао из авиона неповређен.**

Био је то шок од којег се тешко опоравља. Случај је вишеструко поучан, а нарочито са становишта да авион "не познаје" ни чин ни положај, већ само стручност и поштовање могућности летелице. **Упутства за аеродром и авион су промењена и допуњена, нажалост након високе цене која је плаћена.**



Драгослав Спасојевић је рођен у Рушњу 12. децембра 1945. године. За време дугогодишње летачке каријере, летео је на више типова летелица и службовао у многим летачким јединицама нашег РВ. У периоду од 1981-86, био је Командир 525. тае, из које је касније настала чувена 252. ескадрила - „Курјаци са Ушћа“. **Остварио је преко 2000 сати налета. Носилац је златног летачког знака. Пензионисан је у чину пуковника авијације 2000. године.**

Фотографије:

1. **Аеродром Титоград**, извор за фото: "Пилоти 8. класе ШАОА-људи и догађаји који се памте", Београд 2005. г., страна 44
2. **АвионАеро-2**, извор за фото: http://cigalic.50webs.com/image_avioni/vAero-2.jpg