

ЗАЛЕЂИВАЊЕ...

Субота, 17.12.2005.године,05.00 часова, војни аеродром Батајница, стајанка транспортне ескадриле.



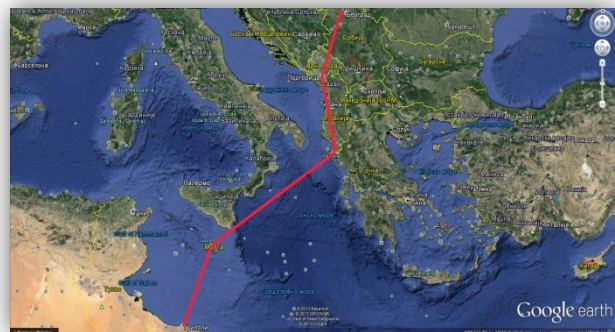
У току је запуштање мотора на авиону **T-70 (AN-26)** са ознакама **YAF 71371 (YUGOSLAV AIR FORCE)** из састава 677.трае.

Посада у саставу **Хартман Јарослав капетан пилот, Милић Данило капетан пилот, Рундић Љутомир инструктор навигатор, Лазин Драган пилот, Воштић Велимир пилот,**

Зечевић Драган радиотелеграфиста, Дињашки Драган летач механичар, спрема се на **летачки задатак превозења резервних делова и хране радницима ВЗ „МОМА“ Батајница и ВЗ „ОРАО“ Бијељина,** који се налазе од 2004. године на ремонту либијских авиона, на југу Либије, у пустињском месту **Таманхит недалеко од града Себха.**

По завршетку устаљених процедура и провера пре, у току вожења и пре пуштања кочница, аеродромска контрола летења (АКЛ Батајница) нам одобрава полетање у 05.07 минута - писта у употреби број 2 у курс 300 (RWY 2/30), ваздушни притисак (QNH=999mbar).

Планирани лет је на маршрути **Батајница – Триполи** и требало би да се одвија ваздушним путевима: **Батајница - Ваљево - Мојковац - Подгорица - вазд. пут кроз Албанију - део грчког вазд.простора - вазд.простор Малте - Триполи.**



По преузимању вођења од стране Обласне контроле летења (ОБКЛ Београд), маршруту нешто скраћујемо тако да постигавши тражени и одобрени ниво лета (flightlevel) **FL 240** (24000 fit или 8.000 m), настављамо

према *АКЛ Подгорица* који нас преузима у реону *Бродарева* и води изнад ЦГ према албанском ваздушном простору.

Теретни део авиона натоварен је са 8 дрвених контејнера увезаних по пропису и са извршеном централом. Још велики број ситних торби и кеса које су колеге и родбина послали радницима у Либију потрпано је поред контејнера.

Контролор са *АКЛ Подгорица* се поздравља са нама и даје нам фреквенцију *АКЛ Тирана* јер смо непосредно пре тога ушли у ваздушни простор Албаније. „Албанцима“ се јављамо у 06.11 минута.



С обзиром на зимске услове и велику хладноћу (*спољна температура на нивоу лета била је све време од -40 до -50 степени*), укључени су грејачи елиса, нападних ивица крила и закрилаца, брисача ветробрана као и ветробранског стакла. Временски радар (RPSN-3 црнобели) је био "незанимљив" *јер на њему нисам успео да откријем ништа посебно што би било алармантно на нашој маршрути.*

Уласком у ваздушни простор Албаније, метео ситуација се драстично мења. Напољу је још увек мркла ноћ.

Радар показује перманентну засићеност ваздушног простора прехлађеним честицама. *На режиму рада радара (ОБЗОР - 50км) целокупан ваздушни простор у зони лета је сив а спољна температура пада на - 68 степени.*

Изнад планинских врхова на северу Албаније, улазимо у зону свеопштег залеђивања без могућности маневра променом правца (када се ради у леденим облацима онда се они избегавају променом курса, наравно уз одобрење контроле лета - у овом случају је то било немогуће). Јављам посади да нас очекује јако залеђивање и још једном проверавамо све системе као и грејање спољних површина авиона. Бочно стакло навигатора (блистер) се у једном моменту потпуно залеђује, тако да не видим елису и

гондолу левог мотора. У том моменту на левом седишту седи Милић Данило у улози капетана авиона и команде су код њега, а на десном као копилот Хартман Јарослав који одржава радио везу. ***Покушавамо да се консултујемо шта нам је чинити и у току разговора који траје 1-2 минута, авион се потпуно залеђује. ПОСТАЈЕ НЕУПРАВЉИВ ПО СВИМ ОСАМА!***

Ваздушна брзина (groundspeed) у том тренутку је 490км/х.Укључујем штоперицу!

Авион почиње да се полако превлачи на "нос" и да губи висину, праћен злослутним шкрипањем дрвених сандука са теретом иза нас. Тресе се и шкрипи као дрвена шупа на ветру, чују се језиви звуци! Брзина се повећава!!!

Предлажем да упутимо СОС позив и тада Милић Данило преузима везу и као капетан авиона упућује позив АКЛ Тирана за помоћ.

После речи „помоћ залеђивање“ од стране капетана Милића, контролор нам одобрава континуирано снижавање (падање) у истом курсу до висине од 8000 ft.



Авион се и даље тресе и баца, постепено губи висину превучен напред под неким углом од 15-20 степени. Добра страна овог авиона је велика површина крила (финеса 26) тако да је пропадање много мање од било ког другог авиона са мањим површинама. Додатно успорење превлачењу представљала је средња центража терета.

Губимо висину доста брзо, мотори и сви агрегати раде у најбољем реду али је на тримерима, ножним командама и управљачу (роговима), ***авион потпуно неосетљив и неуправљив.***

На висини од 15000 fita, копилот Хартман, (који је по предаји радио везе Милићу, преузео летне команде), саопштава да авион почиње да реагује на ножне команде а убрзо после тога и тримери за довођење авиона у хоризонтални лет почињу да реагују. Тримујући авион, пилоти успевају да га полако стабилизују и доведу хоризонталан лет.

Сви параметри мотора и агрегата показују позитивне вредности, висина је 12000 ft.

Заустављам штоперицу коју сам укључио у моменту залеђивања авиона. Откуцала је 13 минута.

Дакле 13 минута смо се борили са ледом који је окувао цео авион и који је претио данас разбије о врлетне албанске гудуре. Чини се кратко време али само онима који нису никад летели, онима који јесу биће јасно да се ради о времену које је изгледало као „читава вечност“.

Капетан Милић позива контролу лета Тирана и извештава их о стању и стабилизацији авиона по свим параметрима, а затим тражи наставак лета по претходно најављеном плану. Радио везу поново преузима Хартман а Милић команде авиона и настављамо лет.



Контрола Тирана нас води према ваздушном простор Грчке где се по уласку јављамо *АКЛ Керкира* и после кратког прелета западним делом грчког ваздушног простора настављамо по маршрути лет према Триполију.

Све време лета после немилог догађаја у кабини је потупна тишина.

Гледам преко пута радиотелеграфисту Зечевића, бео је као креч, вероватно сам и сам такав!

Капетан Хартман поново одржава везу али му на лицу видим да је дубоко под утиском свега преживљеног. Капетана Милића не видим јер је испред мене али мислим да је и он у својим мислима. Летач - механичар Дињашки мокар од зноја гледа у мене тупим погледом. Десно на почетку теретног дела седе млађи пилоти Лазин и Воштић без капи крви у себи. Гледамо се немо.... Нема страха, не још увек!

Он ће се јавити много касније на земљи, после дуго, дуго времена кад до свести допре свака слика преживљеног!!!

Немамо времена да мислимо о „догађају“ иза нас јер је лет у међународном ваздушном простору веома сложен и сви смо максимално

посвећени својим задацима. *Повремено осетим да ми језа клизи низ кичму и чујем да понеки глас задрхти у интерфонској вези.*

У току лета изнад ваздушног простора Малте у једном тренутку, радио-телеграфиста Зечевић који лети окренут леђима правцу лета, јавља да види санту леда како се одваја са десног крила и отпада.

Нема коментара. Тајац!

Осим конверзације на енглеском језику са контролама лета и процедуралних договора интерфонском везом, другог разговора нема.

Слећемо на војно - транспортни аеродром Митига код Триполија у 09.32 минута по нашем или у 07.32 по локалном времену. Лет је трајао 4.25 сата.

По паркирању излазимо из авиона, обилазимо га и на споју левог крила и трупа иза навигаторовог стакла (блистера), *налазимо ледену санту која још увек није отпала, била је величине јастука. Иста отпада тек после 2 сата чекања на гориво и поуну плана за даљу маршруту према југу Либије и крајњу дестинацију, пустињски аеродром ремонтног завода у Таманхинту.*



Све време боравка на аеродрому не причамо о залеђивању.

Осећам да нико не жели о томе да мисли и прича док путовање траје, а то је и неко неписано правило у авијацији.

Анализе и друге пратеће манифестације (страх, сумње, грешке, поуке и сл.) остављамо за југ Либије и коначно приземљење...



Љутомир Рундић је рођен у месту Врапци крај Соколца 01. јануара 1959. године. За време дугогодишње летачке каријере, летео је на транспортном авиону Ан-26, обављајући дужност навигатора, са летачким звањем инструктор-навигатор. Остварио је укупан налет од 1878, 20 сати, обављајући летачке задатке над територијом наше земље, али и других земаља у Европи, Африци и Азији у току активне војне службе и касније по пензионисању. Данас је све више присутан на српској књижевној сцени где се промовисао као аутор неколико збирки љубавне поезије као и кратких прича и есеја које објављује у више књижевних часописа.

Секретар је Књижевног клуба „Караџић“ из Лознице и члан Књижевног клуба „Луча“ из Власенице.

Фотографије:

1. Ан-26, евиденцијски број 71371, „актер“ ове приче. Извор за фото:<http://cdn-www.airliners.net/aviation-photos/photos/4/5/6/0744654.jpg>
2. Маршрута по којој је требао да се обави задатак.
3. Планински масив Проклетија. Извор за фото:http://i1.trekearth.com/photos/23848/karanfili_group....jpg
4. Из личне архиве аутора приче.
5. Из личне архиве аутора приче.
6. Аеродром Митига крај Триполија. Лична архива аутора приче.