

ТУРБУЛЕНЦИЈА...

- *Мандара! Држи команде и помажи... Отима се Бога му, не могу му ништа... Нека Босанац узме везу!*, зачусмо глас у слушалицама *Рокнић Мила капетана авиона*. Наредба је упућена *Мандић Радивоју* копилоту, који је одржавао радио везу са десног седишта.



- *Босанац! Узми везу и прати процедуру... Има ли шта на радару?... Шта је ово човече разби нас!?*, питање капетана је било упућено мени. Седео сам на месту навигатора и био између осталог задужен за безбедан и прецизан лет (укључујући и праћење метео ситуације на временском радару

РПСН-3) од полетања до слетања, као и праћење и поштовање свих публикованих процедура.

И поред најбоље воље и умећа, био сам немоћан да видим и предвидим турбуленцију у коју смо управо улазили, *јер се радило о турбулентним струјањима изнад планинских масива у зони изнад Мојковца, где се топли морски ваздух судара и меша са хладним планинским струјама.*

С обзиром да је у реону лета и на ваздушном путу према Подгорици облачност била ниског интензитета са слабом кишом, закључих да смо улетели у висинску турбуленцију која је свој максимум имала управо на висинама око 12.000 ft, коју смо ми достизали у снижавању према 11.000 ft, по стандардној процедури и уз одобрење *АКЛ Подгорица*.



Налазили смо се на радијалу (*R020*) и дистанцу (*D40 Nm*) од *VOR*-а *POD*,

све време парирајући десни бочни ветар курсом (*МК220*) у долету на радио фар Мојковац (*NDB МОЈ*).

- Улетели смо у врх вертикалне турбуленције која ће нас дрмати и бацати наредних 3 - 5 минута, јер је њена просечна дебљина око 1000 m и све до 3000 m ће бити овако, рекох после неколико секунди.

Удари постадоше још јачи, авион се бацао неконтролисано по хоризонталној оси али и "пропадао" 50-100 m по веретикалној, да би га удари поново враћали ка висини лета.

Оба пилота се боре са командама покушавајући да авион одрже колико толико у контролисаном и управљивом стању. *Иако смо сви везани на својим местима, летимо и ударамо главом о бочну и кровну оплату авиона.* Кретање авиона је непредвидиво, струја га баца у вис тако да путници и ми остајемо приковани за седиште да би у истом тренутку "пропадао" и остављао нас да "висимо" изнад седишта на која смо потом падали свом тежином тела.

Мој класић, *Пено Љубо* на месту летача - механичара, води борбу са тримерима и ручицама гаса покушавајући при томе да одржи равнотежу и да се сачува да га изненадни удари и пропадања не залепе за инструменталну таблу авиона.



- Дражооо!... Каква је ситуација са путницима?, пита капетан Рокнић.

Мој "земљак" *Дражић Радован* седи преко пута мене на месту радио-телеграфисте и окренут је према путничко-теретном делу авиона... Упитно се погледасмо?!

- Неколико путника седи на поду и држи се за торбе и гуртне којима су ствари везане а остали леже по клупама и држе се једни за друге! Пребледели су и у великом су страху!, огласи се Радован.

Авион АН-26 је конструкцијски средњи теретни авион, са петочланом посадом, који је опремљен са 2 стандардна турбо-елисна мотора и једним помоћним турбо-млазним мотором. Веома стабилних летних особина и врло поуздан. Намењен је првенствено за превозење и десантирање падобранаца и терета. У транспортном делу авиона налази се простор који се по потреби претвара у путничко-десантну варијанту спуштањем расклопивих клупа са обе стране авиона, тако да са сваке стране може да седне 20 падобранаца са пуном ратном опремом, а у путничкој варијанти и који путник више. Централни део овог простора између бочних клупа, заузима **платоформа са покретном траком** (транспортер), која служи за аутоматско избацавање терета (ствари) у случају нужде или у наменској варијанти десантирања терета. Дакле, путници седе са две бочне стране окренути једни према другима, док се између њих на поду (транспортеру) налазе њихове торбе и кофери.

Турбулентна кретања чије су димензије приближне величини авиона делују на површину авиона и он скреће и мења нападни угао при томе се јављају опасне вибрације. Капетан Рокнић у тренутку доноси одлуку :

- **Љубо извуци стајни трап!**, командовао је летачу - механичару. Готово у истом тренутку зачу се удар и забрављивање тачкова стајног трапа.

- **Стајни трап извучен... Забрављен... Три зелене!**, чусмо глас мог класића Пена Љубе који потврди успешно извршење маневра са стајним трапом.



У том моменту ваздушна струја нас “повуче” и понесе као ниједан налет пре тога. ”Падосмо” до 11.000 fit висине. **Авион се понашао као да ће се превући и свалити у страну.**

- **Не смемо ниже због висинског ограничења 9.100 fit за безбедно надвишавање 15-те миље... Роки да тражим курс према Даниловграду!?**, панично повиках...

- Тражиши!!!... Љубо увлачи трап!... Ово хоће да нас свуче на земљу!, повика капетан Рокнић.

-Контрола Подгорица!... Војни 377-ми!... Позиција Мојковца...11.000 fit... Јака турбуленција ограничава контролу авиона!... Тражимо одобрење за курс према Даниловграду!, изговорих к`о из топа у етар.

-Војни 377-ми!... Контрола Подгорица!... Одобрено према Даниловграду... Курс 220... Снижавање до 7000 fit!, зачух глас контролора из Подгорице.

- Одобрено снижавање до 7000 fit према Даниловграду... Курс 220... 377-ми!, понових депешу.

У том моменту се осети удар увученог стајног трапа и у слушалицама се јави глас:

- Трап увучен!, рапортира Пено извршење нове позиције стајног трапа.

- Окрећемо у курс 230 на ћемо поправке вршити кад изађемо из ове вратоломије!, рекох у интерфон.

По окретању авиона у нови курс, увлачењем стајног трапа и снижавањем на 9000 fit, авион се почео смиривати. Тек понеко “бацање у страну” и благо љуљање али је био у потпуности управљив и под контролом посаде.



Одахну смо сви. Гледам у Пенина леђа, комбинезон му је мокар, Дража брише зној са чела, Мандара “лего” на команде, Роки ћути..., себе не видим али осећам да се летачко одело на мени залепило!

Путници се умирише и поседаше на своја места, дубоко под утиском преживљеног без коментара и приче. *Мислим да никад нисам чуо већу тишину из тог дела авиона током неког лета.*

- *Која ку..ломија.. ово још нисам доживео*, промуклим гласом се јави Љубо, (стари ас који на овом авиону лети од 1986.године), и прекину интерфонску тишину, употребивши "израз" који смо често користили у ситуацијама када су нам метео услови стварали главобоље и проблеме.

- *Босанац, враћај везу... Доста си опиштио са светом... Нисмо у Русији! Мандара ти лети! Мене боле зглобови на рукама од стискања рогова!*, огласи се Рокијев баритон.

- *Ма да ми видите Рунду.. мокар је к`о чеп али је био прави... Плаћа пиће у "Цакарти" чим се вратимо!*, јави се Дражић уз осмех задиркујући ме највише због чињенице да је одржавање радио везе на овом типу авиона, нашим "Упутом о коришћењу авиона" придодато пилотима иако је по "Упуту произвођача", прописано да ту улогу врши навигатор (*штурман*). Ово је била ретка прилика да је навигатор на нашем авиону комуницирао са контролом летења у току лета... И те каква прилика!! Ваљало је платити пиће!!

- *Моја је дупла тура у "Блу поинту" због трапа!*, неда се капетан "запоставити". *Мислио сам да ће већа конфигурација авиона мало смирити ударе... Оно испале још горе!*

- *Рунда пошто си ме мењао на вези мораш ме возити кући!*, јави се Мандић, а у интерфону се зачу смех.

- *Само вас слушам и сабирам... Биће овде и за крилица на жару како се прсите...*, нашалих се, а потом кренусмо у стандардну процедуру прилаза од Даниловграда према Подгорици.

У путничком делу тек по који глас и помало тихог жамора. Окренух се, видим мог класића Миломира Косорића мајора, помало блед у лицу, маше ми шапком.

Слетесмо рутински , по паркирању и гашењу мотора, *разлеже се громогласни аплауз из путничко - теретног дела кабине.*



Излазимо полако са својих радних места, прилазе нам путници. Разних структура. Војна лица у униформи, цивили, жене, деца... Увек је авион био пун и препун на релацији Батајница - Подгорица, поготову петком поподне као што је било данас. Увек би се нашао неки комшија, рођак или слично који би на списак у Команди РВ и ПВО убацивао своје комшинице, ујне, стрине, тетке, родитеље, рођаке и сл... Пут је био са минимумом комфора, али је био за "ц" и веома брз. Летећи од 1992. до 2006. године и осамостаљења ЦГ, на релацији Батајница-Подгорица-Тиват и обратно, процењује се да је војним "Ановима" превезено најмање 2/3 цивила од укупног броја превезених путника. При томе је увек авион био планиран за службена превозења.

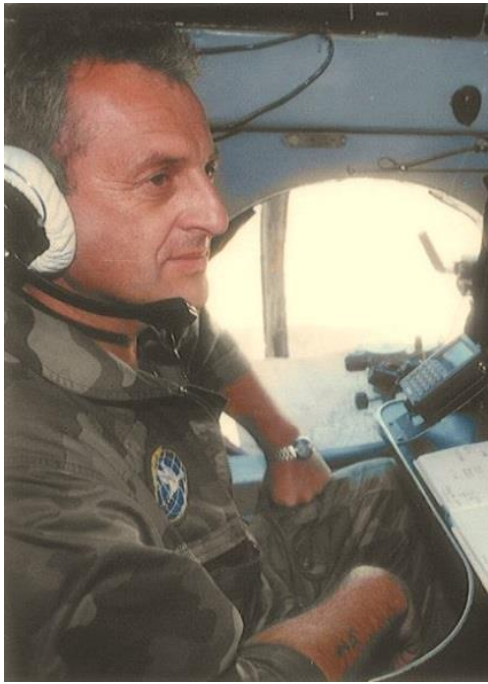
И кад ми неко каже да Војска није била уз и са својим народом !!!

Један пуковник у униформи артиљерца, приђе до нас, пружи нам руку и рече : *"Свака част момци... Скидам вам капу... И вама и вашем позиву... Али ко види пуковника Бакарача више у авиону нека га магацим назове!"* Насмејасмо се здружено сва петорица.

У хронометраж уписах: *09.01.1998./посада Рокнић Миле, Мандић Радивоје, Рундић Љутомир, Дражић Радован, Пено Љубо/ бр.задатка 0423/ авион 71377/ Батајница-Подгорица /полетање 16.00/ слетање 17.15/1 лет - 1.15сати/путника 38/терета 500кг/утрошено гориво 2600кг.*

Испратисмо путнике, Радован и Љубо остадоше да допуне гориво и изврше послелетни преглед, нас тројица кренусмо уз стајанку до војне кафеџинице, да за 5 другара наручимо 5 кафа и 5 сокова и заслужено сперемо горчину коју носимо још од Мојковца у грлу.

Мандара части јер се најмање ознојио...



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 71377, „актер“ ове приче. Извор за фото: <http://cdn-www.airliners.net/aviation-photos/middle/5/6/9/0458965.jpg>
2. Панорама Мојковца. Извор за фото: <http://www.booking.me/userFiles/upload/images/Мојковца,%20Crna%20Gora.jpg>
3. Ан-26 на стајанци аеродрома. Извор за фото: <http://cdn-www.airliners.net/aviation-photos/photos/9/3/4/0431439.jpg>
4. Ан-26 са извученим стајним трапом. Извор за фото: <http://cdn-www.airliners.net/aviation-photos/middle/4/5/6/0744654.jpg>
5. Аутор приче (лево) и један од учесника овог задатка, Дражић Радован (десно). Из личне архиве аутора приче.
6. Аеродром Подгорица. Лична архива аутора приче.