

Приче из летачке праксе борбених пилота

Борбени пилот је занимање које је у свету рангирано као специфична војна служба. Опасности које вребају живот пилота су бројне. Борбеним авионом најчешће управља само један члан посаде који поред управљања авионом, води и навигацију користећи разна помагала и уређаје ради тачног доласка и проналажења објекта дејства, током лета контролише мотор и његове агрегате ради оптималне искоришћености истих за спровођење безбедног лета и напослетку, управља нишаном и авионским наоружањем. При томе мора бити спреман у сваком тренутку да реагује на појаву ванредног догађаја у лету. Проблем употребе борбеног авиона усложњава велика брзина као одлика употребе таквог борбеног средства, земљина тежа и недостатак времена које се у авијацији мери секундама.



Током школовања у Ваздухопловној војној академији (ВВА), инсистирало се на обуци до аутоматизма у погледу експлоатације опреме и уређаја, а посебно је било исцрпљујуће учење редовних и ванредних поступака у лету.

И поред свих предузетих мера догађали су се удеси, ванредни догађаји и катастрофе у којима је гинуло и по неколико пилота истовремено. У ЈНА и РВ и ПВО СФРЈ, такви догађаји се нису јавно објављивали да се не би узнемиравала јавност, нарушавао морал и давао повод страном фактору за злоупотребу и злурадост. И без тих сазнања, ионако су нас мајке и најближи одвраћали и са зебњом и сузама испраћали на школовање за војне пилоте.

Ванредне догађаје и катастрофе су испитивале само комисије из ваздухопловних команди по чијим елаборатима је ретко кад неко био окривљен, јер су удеси сматрани природном појавом летачког позива за који



смо се добровољно определили. Најчешћи узроци удеса и погибија биле су грешке посада и ређе откази технике и ломови.

Војно ваздухопловство у СФРЈ је било велико и дневно се остваривало и до **1000 авио полетања...** Не памти се година од II светског рата на овамо,

у којој није било жртава у ваздухопловству. Желео бих да у наредном периоду објавим поједине догађаје из летачке праксе борбене авијације са срећним исходом, али и оне са најтежим последицама. Ми преживели другови и класићи увек се сећамо са дужним пијететом наших прерано изгубљених другова, захвални што смо их познавали.

По трагичности и несрећама које су пратиле поједине класе, издвајају се 8. класа Школе активних официра авијације (ШАОА) и 18. класа ВВА. 8. класа ШАОА је била чувена по томе што је то била највећа класа у историји војног школства у РВ и ПВО. Те 1951. године када је започело школовање класе, она је бројала 276 питомаца-будућих пилота. Три године касније, 1954. године, летачки знак и звање пилота, те чин потпоручника је добило 190 младића. **Нажалост, ова класа ће остати упамћена и по томе што је током школовања погинуло 8 питомаца, а током касније службе у летачким јединицама нашег РВ и ПВО, погинуо је још 31 пилот из ове класе.**

Осамнаеста класа ВВА је на почетку школовања на а. Земуник код Задра, бројала 109 питомаца од којих је 1966. године када су завршили школовање и постали потпоручници авијације-пилоти било њих 73. ***За време школовања, страдало је 7 питомаца, а током службе још 13 пилота.*** Последњи погинули из 18. класе, био је генерал-пуковник Љубиша

Величковић, који је настрадао на земљи од дејства НАТО пројектила током бомбардовања 1999. године.

Сви ови догађаји нас нису поколебали, и обука се после краће паузе настављала. Број страдалих класића и колега, могао је бити и већи да се неки нису снашли и изашли неповређени из безнадежних ситуација. О таквом једном случају говори и следећа прича...

Повратак из пакла

Због често неповољних метеоролошких услова који су „знали“ да „затворе“ **аеродром Бихаћ**, ловачка авијација која је базирала на овом аеродрому је више пута током године прелазила на **аеродром Пула** који се одликовао далеко повољнијим метеоролошким условима за извођење обуке. Такође, део ловачке авијације из Бихаћа је био ангажован на задацима дежурства на пулском аеродрому, током боравка на Брионима тадашњег Врховног команданта маршала Јосипа Броза.



Био је 1. јун 1973. године, када се десио удес на авиону МиГ-21, двоседа варијанта, који се у нашем РВ и ПВО водио под ознаком НЛ-14. Посаду су чинили пилоти, **капетан Душан С.**, у првој кабини у улози наставника летења и поручник **Стеван Ј.**, који је летео у задњој кабини и који се тада налазио на обуци за наставника летења. Лет је био планиран у ноћним условима. Задатак који су имали да изврше је био полетање-лет по краћој маршрути-повратак у реон аеродрома и неколико залаза за слетање са продужавањем. Летелицом је управљао Стеван Ј. из задње кабине, док је наставник Душан С. из предње, имао да врши контролу и евентуално притекне у помоћ младом пилоту и будућем наставнику летења.

Лет се одвијао нормално по маршрути и након једног продужавања. **Међутим, приликом другог продужавања на нови залаз за слетање, када је летелица била негде изнад средине полетно слетне стазе (ПСС) на висини од око 50 метара, дошло је до изненадне експлозије и пожара на мотору који је**



одмах изгубио снагу. Авион МиГ-21 је добар и поуздан ловачки апарат, али је производ заблуде једног времена које је имало мото „што брже и што више“. Практично, то је управљива ракета. Авионом након отказа мотора, није постојала ни најмања могућност планирања и слетања. Приликом таквих ванредних догађаја (отказ мотора) и уопште, већина ванредних ситуација на летелицама тог типа разрешавана је најчешће **напуштањем летелице катапултирањем.**



Имајући све то у виду, Стеван муњевито реагује и потезе ручицу катапулта за напуштање авиона. Али, те ноћи је све било против њих...

И код нас и у свету, веома је ретка појава да откаже избациво седиште. А то се управо десило сада. Размишљао је Стеван шта да ради, али у тих неколико секунди, дозивајући наставника који се није оглашавао, Стеван је помислио да се Душан из предње кабине катапултирао, а он се онда усредредио на то шта да уради са собом у авиону. Летелица је заузела стрми угао према земљи и пилот очајнички палицу повлачи

„на себе“, ангажујући авион тако да се смањи угао пропадања и да се тако умањи сила удара у земљу.

У наредним тренуцима, летелица је уз страховити тресак пала на земљу, на ледину са десне стране ПСС пулског аеродрома и оближњи шумарак је зауставио њено кретање. Ватра се проширила и обухватила читаву летелицу која је сада постала пламена буктиња. Стеван је успео да се ослободи веза на пилотском седишту и напусти место несреће трчећи и дозивајући колегу за којег је уверен да се катапултирао и да се већ спустио падобраном ту негде.

Иначе, све се ово дешава у неких 6-7 секунди. Убрзо стижу и ватрогасна и екипа за спасавање, и почињу да гасе пожар. Када је ватра након пар секунди угашена, у предњој кабини проналазе онесвешћеног Душана С...

Шта се заправо десило? При покушају напуштања авиона, предња кабина је ипак отпала и при томе је ударила Душана у браду и тако га онесвестила. Седиште такође, као и у задњој није излетело, а Душан који је у несвести, није могао да заузме одговарајући положај предвиђен за удар авиона у тло, и нажалост, задобио је тешке повреде кичменог стуба. Ипак, након дуготрајног лечења и рехабилитације, његово стање се побољшало до нивоа сасвим прихватљиве инвалидности. Стеван Ј., се из ове ситуације извукао готово неповређен и наставио је летачку каријеру. Током ратова 90-их, оборен је изнад Хрватске. Седиште је тада „одрадило“ и успео је да се катапултира, али је пао у руке хрватске војске, да би након одређеног времена био размењен.

На крају, комисија за испитивање удеса је закључила након истраге да су замор материјала и ситне пукотине на колу компресора главни разлог отказа мотора, док је због пропуста техничке службе, дошло до отказивања избацивог седишта.



Ипак, напослетку се све завршило без људских жртава, што је и најважније.



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. „*Night Shift*“, **Димитрије Остојић**, извор за фото: http://dimitrijeostojic.com/blog/wp-content/uploads/2011/08/BatajnicaNightB_04-900x600.jpg
2. **Удес МиГ-21**, извор за фото: http://www.mycitymilitary.com/slika.php?slika=26096_77023137_1.jpg
3. **Аеродром Пула**, извор за фото: http://www.infovorsar.com/wp-content/uploads/2012/04/lmg_9469-735x315.jpg
4. „**Спарке**“ на стајанци, извор за фото: <http://i1300.photobucket.com/albums/ag91/relaystation1/zeljawa/SPARKE.jpg>
5. **Избациво седиште МиГ-21**, извор за фото: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:MiG_Ejector_Seat.jpg?uselang=ru
6. **Формација МиГ-21 ЈРВ и ПВО**, извор за фото: http://www.mycity-military.com/slika.php?slika=135007_79323568_lovci%20MiG-21F-13%20u%20letu.jpg