

Прелети за Либију



Обављање свакодневне летачке обуке кроз стручно-летачко оспособљавање и борбену обуку, одвијало се у јединицама са искусним саставима, помало рутински и са дозом монотоније. *Ту монотонију најјефикасније су отклањали такозвани посебни или специјални задаци. Прелет или боље рећи испорука продатих авиона* **ратном**

ваздухопловству Либије, био је омиљен задатак у нашем РВ и ПВО, који нас је на неколико дана одвајао од свакодневних обавеза. Прелет је значио и својеврсну авантуру, јер је требало прелетети Јадранско и Средоземно море са Г-2 Галебом или Ј-21 Јастребом, који су једномоторни, лаки и не нарочито опремљени авиони.

Пре него што је отпочела директна испорука авиона прелетом, предаја летелица либијском ваздухопловству се одвијала споро и мукотрпно. Авиони Г-2 и Ј-21, после провере у лету од стране фабричког пробног пилота („Соко“-Мостар), растављани су скидањем и одвајањем крила од трупа, тако да се један авион састојао од три „пакета“ и тако су убацивани у транспортни Ан-12. Колико се сећам, *само два авиона тако „упакована“ су могла да стану у транспортни простор летелица Ан-12.* Даље, по слетању на аеродром Мисурата, где је иначе била Ваздухопловна војна академија РВ Либије, авиони су поново састављани и опет је пробни пилот морао да обави пробе пре предавања летелице ваздухопловно техничким органима земље домаћина. Није ми познато чија је била идеја да се отпочне са директном



испоруком, али је та веома храбра одлука свакако била својеврсна иновација, од велике материјалне користи за фабрику, војску и државу.



Прве прелете у групама од 4-12 авиона, *отпочели су пилоти ВВА из Задра, са пилотима из чувене акро-групе „Летеће звезде“*. Касније је тај задатак повераван и другим ескадрилама, *353. иае, 240. лбае, 525. тае*

(252. лбае) и многим другим ескадрилама. *Први прелет сам обавио као припадник 353. иае, а касније у више наврата и као командир 525. тае (252. лбае), уједно по функционалној дужности и вођа формације.*

Припреме и „облете“ авиона обављали смо на аеродрому *Ортјеш код Мостара*, где се иначе одвијала и завршна обрада и монтажа у склопу фабрике „Соко“.



Није ми познато да се било где у свету вршила испорука борбених авиона прелетом преко територије других држава, осим можда у чланицама истог војног савеза. *Колики је ауторитет и поверење уживала СФРЈ, сведочи и чињеница да је суседна Италија, чланица НАТО савеза, без икаквих проблема одобрила прелете преко своје територије, упркос чињенице да је рецимо њихов МБ-326 Ермаћи био директан конкурент нашем Галебу. А Либија се одлучила за бољи, наш Галеб Г-2.*

Прелет школско-борбених и борбених авиона, одвијао се на специфичан начин. Први би испред групе полетао *Ан-12* или *Ан-26*, пола сата пре осталих, натоварен опремом, резервним деловима и са задатком посаде да јавља метео ситуацију групи иза себе, као и друге податке од контроле летења.



Главну формацију чинили су Јак-40 на челу као вођа и Галебови, односно Јастребови као пратиоци, на визуелном контакту поред левог или десног крила. На једној страни могло је бити највише одељење, тј. 4 авиона, па је тако један Јак-40 водио укупно 8 авиона. Додуше, у повољним метео условима, дешавало се да у групи буде и већи број авиона.



Ипак, ако је за испоруку било предвиђено више од 8-10 авиона, прелет би се организовао онда у више ешелона са више Јак-40. Једном приликом је за Либију прелетело **18 Јастребова**, тако да је тај рој авиона на небу заиста изгледао попут неке застрашујуће формације.

Све се завршило у најбољем реду пре свега захваљујући повољним метео условима и новој, поузданој техници.

По полетању са Ортјеша извршили би збор сустизањем авиона Јак-40, те би се онда попели на задани ниво лета и у смакнутом или размакнутом поретку прелетели на **аеродром Бриндизи**. На овом аеродрому смо се кртакo задржавали тек толико да се напуни гориво и обаве формалности. На овом необичном задатку догађале су се и опасне ситуације.

Последњи пут, са пилотима из 252. лбае, прелет сам извршио 1984 или `85 године, и замало нисмо улетели у критичну ситуацију. Само нас је искуство, добра обученост и тренажа за сложене метео услове спасила од разбијања групе и губитка оријентације. **Наиме, посада Јак-40 као вођа групе, једина је у име целе групе обављала везу са контролом летења, а онда је иснструкције преносила свим летелицама из пратње на посебном каналу.**





Међутим, у овом случају је посада Јак-40 без икаквих порука нама осталима из пратње, кренула нагло да понире са великим нагибом, као да нешто избегава. Били смо близу аеродрома Бриндизи и већ смо заузели смакнути поредак када је Јак-40 улетео у тамне и немирне облаке. ***Батргамо се да***

одржимо визуелни контакт, наши авиони поскакују око Јак-а, а путници у њему (вође пута, техничари, резервни пилоти и други), гледају кроз прозорчиће и храбре нас подижући палац на горе, док су се други, Бога ми и крстили.

У једном тренутку, све остаде иза нас, угледасмо земљу, али и писту одмах испред, а ми још увек на окупу, у формацији. ***Ако слећете из Јак-а, ризикујете да поломите авион, јер се струје његових мотора шире преко целе писте.*** Неприлике се избегавају прописним одстојањем од водећег авиона. Пошто смо на једвите јаде заузели какво такво одстојање и припремили авионе за слетање, као вођа снижавам полако према ПСС и видим да је ЈАК слетео, а одмах иза њега, ***а испред мене на ПСС са рулне стзазе излете један Канадер.***

Тотална збрка у комуникацији нашег вође и АКЛ. Мене појава Канадера на писти није збунила, јер са нашим Галобом није проблем продужити и избећи препреку. Већ сам кренуо у леви заокрет са конфигурацијом за слетање ***када сам крајем ока видео да је Канадер вратоломном брзином побегао поред писте у траву.*** Претпостављам да га је са ПСС панично отерала АКЛ са аеродрома Бриндизи, када нас је уочила. Са целом групом сам направио пун заокрет и онда смо слетели. ***На стајанци је настала жучна расправа, док нас неко из вођства није умирио.***



За време пуњења горивом, приметио сам неколико италијанских младих pilota у лепим једноделним комбинезонима, како нас знатижељно посматрају и фотографишу. Руком сам их позвао да дођу до авиона, што су они радо учинили. Задовољно су разгледали авион и кабину, захвалили се и отишли. А ми смо отишли на полетање. Из Бриндизија смо летели ка западној обали Италије, *а потом на југозапад према Палерму на Сицилији.*



По слетању на аеродром у Палерму, увек би нас дочекивао са широким осмехом управник аеродрома. *Имао је и разлог да буде љубазан, јер бисмо му током сваког прелета даривали неколико флаша меке и љуте „Хепок“ лозе.* Пошто смо овде остајали и да ноћимо, Ђузепе, или Ђура како га је неко од наших претходног пута крстио, нудио нам је своју Алфу да се послужимо. Боравити на Сицилији и видети Палермо само по себи је вредно напрезања и стреса који су могући. У последњим турама за овај посао се добијала и лепа свота долара.



После шетње по Палерму, пробе хране и вина у бројним малим ресторанима, понеко би купио неки касетофон или музички стуб и онда око 22 сата смо ишли на одмор. Сутрадан после проучавања метео ситуације, полетали би у јутарњим сатима према аеродрому Огба

код Триполија, главног града Либије. Овај боравак у Палерму није био неопходан што се тиче посада, али мислим да су фабрика „Соко“ и КРВ у знак захвалности обезбедили тај леп доживљај.

По полетању из Палерма, пењали би се на задану висину за прелет Сицилије и онда започињали најопаснију етапу нашег лета. Испод нас је



било непрегледно морско пространство. Остало нам је једино да се молимо да се нешто не деси на мотору. **Једино место за принудно слетање било је на маленом острву Лампедуза усред Средоземног мора.** У припреми за прелет, неко нам је саопштио да јужно од острвца на све до испред либијске обале врви

од ајкула те да је евентуално искакање из авиона усред неке катастрофе, значило сигурну смрт.

У доласку пред либијску обалу, у зависности од метео услова, тј, ветра и остатка горива, у лету је доношена одлука о слетању или у Триполи, или се, уколико су услови дозвољавали, лет настављао до аеродрома у Мисурати.

По слетању у Мисурату, око нас су се окупљали наши ваздухопловци који су тамо школовали либијске пилоте и техничаре. Најпријатнији сусрети су били са Либијцима који су се школовали по више година у нашим војним школама и које смо од тада и познавали.

После примопредаје авиона преноћили би у објектима ВВА, а више пута смо спавали и у неким хотелима у Триполију. Сутрадан би се враћали у земљу транспортним авионима, истим оним који су нас „водили“ у прелету за Либију.



Велико ми је задовољство што могу да кажем, да у тим многобројним испорукама није било удеса, нити угрожавања људских живота и поред неких јако критичних ситуација о чему ћемо говорити неком другом приликом.



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. **Галеб Г-2**, извор за фото: <http://cdn-www.airliners.net/aviation-photos/photos/7/9/2/0077297.jpg>
2. **Ан-12**, извор за фото: http://www.mycity-military.com/imgs/65178_69820649_19881212-0-P-d-1-500.jpg
3. **Акро група „Летеће звезде“ на авиону Ј-21 Јастреб**. Извор за фото: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/ba/SOKO_J-21_Letee%C4%87_zvezde.jpg
4. **Јак-40**. Извор за фото: <http://www.paluba.info/smf/index.php?topic=14343.0>
5. **МБ-326 Ермаћи**. Извор за фото: <http://gustavoadolfo.flogbrasil.terra.com.br/fotos/b/4/0/gustavoadolfo/1185903447.jpg>
6. **Ј-21 на стајанци**. Извор за фото: http://en.academic.ru/pictures/enwiki/74/JRV_J-21_Jastreb.jpg
7. **Аеродром Бриндизи**. Извор за фото: <http://www.privatejets.com/privatejets/images/airports/93548.jpg>
8. **Ј-21 Јастреб**. Извор за фото: <http://www.odbrana.mod.gov.rs/multimedia/fotogalerija/foto/J-21%2082%20-376-77%20NN%20ok.jpg>
9. **Фабрика „Соко“ Мостар**. Извор за фото: <http://www.odbrana.mod.gov.rs/multimedia/fotogalerija/foto/29-75-45%20Soko%20Mostar%20ok%20Slobodan%20Spiric.jpg>
10. **Палермо**. Извор за фото: http://www.settemuse.it/viaggi_italia_sicilia/PA_palermo_citta/palermo_032_panorama.jpg

11. *Галебови у формацији*. Извор за фото:
<http://cdn-www.airliners.net/aviation-photos/photos/8/9/2/0077298.jpg>

12. *Аеродром на острву Лампедуза*. Извор за фото:
<http://www.privatejets.com/privatejets/images/airports/90866.jpg>

13. Галеб Г-2 Либијског РВ. Извор за фото:
<http://cdn-www.airliners.net/aviation-photos/photos/9/4/9/1166949.jpg>