

Недисциплина у летењу

Претпостављам да је у свим војним ваздухопловствима постојао проблем недисциплине у управљању борбеним авионима барем онолико колико је то било у нашем РВ и ПВО. *То су оне ситуације када пилот самовољно одступи од задатка покушавајући летелицом да уради елементе лета који нису предвиђени или увежбани, оптерети исту преко техничких могућности или одступи од задане висине и пређе у бришући лет, угрожавајући себе, људе и објекте на земљи.* Више него очигледан пример неспретности у недисциплини, био је случај америчког пилота у Италији, који је са борбеним авионом *ЕА-6Б* закачио и откинуо сајлу на успињачи у зимском центру *Кавалезе*. *Тада се кабина са људима суновратила у провалију и у смрт повела 20 људи.*



У РВ и ПВО ЈНА, било је више случајева недисциплине који су се завршили трагично. Да би се та појава спречила, предузимане су разне мере, а у школама и јединицама авијације се пуно о томе говорило на почетку летачке обуке, са предочавањем мера и санкција за евентуалне прекршиоце дисциплине.

Правилником о војним летачима, биле су прописане дисциплинске и материјалне мере. За одступање од планираног задатка, најчешће је изрицана мера забране летења одређен број дана, за лакше угрожавање безбедности летења, удаљење са летења на дуже време, па све до прекида летачке службе и губитка летачких принадлежности, за угрожавање безбедности летења са последицама. *Но и поред свега, многи пилоти нису могли да се одупру задовољству које пружа бришићи лет и најчуднија врста људске слободе у простору, облетањем око планина, градова и села, са кретањем у свим правцима.* Ретки су они пилоти борбених авиона, који нису



пожелели да се понекад поиграју, онако за своју душу, сматрајући да се неће сазнати.



Међутим, није увек било тако. Испричаћу вам неке трагикомичне приче из летачке праксе борбених pilota, од којих је једна моја прича, о почињеној глупости којој су се моје колеге смејале, док сам ја туговао.

Био сам удаљен по казни из летачке обуке, па сам обављао неке помоћне задатке на аеродрому и на АКЛ-у, где сам срео мајора *Милутина Бурђевића*, легендарног pilota који је имао више борбених летова током Другог светског рата. Мој случај му је био познат, па желећи да ме утешу, испричао ми је причу из 50-60-их година прошлог века, која је настала у рејону аеродрома Титоград. Као и на сваком аеродрому и у Титограду су у

оквиру рејона постојале тзв. пилотажне зоне, означене бројевима и називима места изнад којих су се налазиле. Зоне су служиле за увежбавање на одређеној висини, разних летних елемената. Неколико зона је било распоређено дуж обале од Улциња до Боке.

У зонама се свакодневно одвијала летачка обука и ништа се посебно није дешавало, док захваљујући неком локалном листу, није настала пометња у јединици која је базирала на титоградском аеродрому.

Не знајући о чему се ради, новине су у свом тексту или огласу позивале туристе да дођу на неку плажу (не сећам се већ коју), где ће поред обилног сунца и топлог песка, те кристално чистог мора, уживати и у вратоломијама авиона наше војске. Ситуација је настала тако што су



поједини пилоти немирног духа и маште, по завршетку планираних вежби у зони, снижавали и у бришућем лету више пута надлетали препуну плажу авионима *Аеро-3*. Локалним туристичким радницима се то учинило

као плански допринос војске развоју туризма, те су тако у новинама и написали у огласу.

Команда јединице је извршила истрагу, предузела мере и појачала контролу, а нису изостали ни партијски и војнички састанци са другарским критикама. Најсликовитији у прекорима био је неки остарели мајор, који се присутнима обратио речима: „**Срамота другови! Да би видели голе женске гузове, неки другови су довели у опасност своје и животе народа на плажи!**“ Његова изјава је изазвала комешање међу присутнима и пригушен смех. Тако се тај случај и привео крају. Мајор Ђурђевић је испричавши ову причу, успео да ме на неко време орасположи.

Заједнички смо се подсетили на несрећни случај неког *Живадина из 10. или 12. класе*, нисам више сигуран, који је у повратку са неког задатка према аеродрому *Земуник, испод крила на отвореном мору угледао велику белу лађу и добио инспирацију да се мало опусти и задиви путнике својим умећем*. Леп летњи дан, велика видљивост, у пуном јеку годишњи одмори. Живадин расположен и крене он са извођењем свог програма. Неколико брисањаца и „напада“ на лађу са прелетима уздуж и попреко, а потом је наставио према аеродрому на слетање.

Сутрадан дође депеша у јединицу, да се испита ко је у то и то време летео јужно од Корнатских острва и какав је задатак имао! Прецизно је наведен и тип авиона - **Ф84Г Тандерџет**. *Није било тешко установити да је то био наш јунак-веселяк Живадин, јер*



у наведено време, друге јединице нису летеле у том реону. Случај је попримио широке размере са политичким примесима, јер се на броду међу осталима, налазио и високи партијски функционер пореклом из БиХ. Тражено је објашњење и детаљно испитивање о чему се ради. **Наравно да Жика није знао ко је на лађи, а дисциплинске мере које су предузете против њега, угасиле су сваку жељу код њега да се игра са авионом.**

И тако дођосмо до мог ванредног случаја. Август месец 1974. године. На годишњем одмору 95% јединице, моје **омиљене 353. извиђачке авијацијске ескадриле (иае)**, са аеродрома Ортјеш код Мостара. У јединици су остала три пилота и неопходна екипа за опслуживање авиона,



што је био и неопходан минимум за борбену готовост ескадриле. *Иначе те и претходне 1973. године, моја 18 генерација (18. класа ВВА), достигла је врхунац у обучености.* Никакви метео услови нису нас могли зауставити да не извршимо задатке извиђања и прикупљања података на Јадрану, од Ортранта до Трста, а за потребе Ратне морнарице и других корисника. Иначе, ми смо са остале три ескадриле различите намене и командом *97. авијацијске бригаде (абр)*, били нека врста морнаричке авијације.

Ту сам остварио најдужи лет у РВ и ПВО на авиону Ф-84Г, целих 3 сата и 5 минута, са врло проблематичним полетањем, јер су отказале стартне ракете па сам полетање тј. узлет са преко 5000 литара горива извршио на самом крају ПСС. У том лету сам улазио и у Средоземно море у циљу контроле Ортранта, тј. Ортрантских врата, контролу међународних и територијалних вода на обе стране Јадранског мора, од Трста до Ортранта. Били смо у врхунској тренажи, тако да смо могли визуелно да уочимо и подморнице на перископској дубини.

Са пајлонима на Ф-84Г су и други пилоти из јединице повремено летели. Велики број летова одвијао се у сумаглици са врло малом видљивошћу, тако да су се летови, без обзира на висину, одвијали комбинацијом визуелног и инструменталног летења, *што је утицало да постанемо врхунски инструменталци, али и велики индивидуалци.* Једини недостатак можда је био летење у великим групама и вођењу истих. Али нећу више да обилазим као „киша око Крагујевца“, привешћу причу крају мојом исповешћу о непромишљености, коју сам направио.

Био је 9. август 1974. године. Са кацигом за појасом и осталом опремом, *кренуо сам на рутински лет контроле дела акваторије јужно од острва Светац.*

Идући према стајанци, срео сам се са *Блажом*, мојим класићем, који ме је онако успут питао да ли знам ко је на летовању у војном одмаралишту (ВО) у *Оребићу*. Нисам знао, па ми је он рекао да су тамо *Коле* и *Славе*, наши класићи и колеге из исте јединице. *Није*



*ми требало много па да схватим шта треба да урадим. У повратку са задатка, одлучио сам да их поздравим са једним до два бришућа лета преко плаже. Задња етапа повратне маршруте управо се протезала између острва **Корчула** и **Пељешца**, где је било одмаралиште. Да сам прелетео ниско преко плаже, можда бих се и извукао. Али предуго сам се задржао тамо, читавих 5-6 минута, где сам урадио и „скраћену“ верзију ниске зоне, са све агресивним прелетима плаже и објекта одмаралишта.*



После слетања и по изласку из авиона, поред мене се однекуд створио начелник штаба **97. абр**, потпуковник пилот **Ђорђе Звицер** и након уобичајених питања као што су, како ми је било на задатку и сл, *пук рече како је неко направио циркус изнад Оребића. Па су му „одозго“ телефоном*

наредили да испита и достави ко је све летео у рејону Пељешца око 10 сати и 45 минута.

Одмах сам схватио о чему је реч и после неколико секунди размишљања рекао сам му: „*Немојте тражити, то сам био ја!*“

Имам утисак да је наслућивао, а рекао бих да молио Бога да не чује то што је чуо и да се тајно надао да је то урадио неко из друге јединице.

Иако смо много година иза тог случаја дошли у сукоб и врло лоше односе, морам да приметим како се тада искрено забринуо и заузео за мене. Ухватио се за главу и рекао: „*Црни сине, што ти је то требало!?*“ И отишао је у правцу команде.

Сутрадан, све је било јасно, када су нам читали наредбу команданта РВ и ПВО, генерал-пуковника **Енвера Ђемаловића**, о мерама које треба предузети за спречавање угрожавања безбедности летења.

У депеши-наредби, између осталог је писало и ово: „*Личним увидом са лица места, установио сам да је капетан Спасојевић Драгослав, на служби у 353. иае,*



грубо угрозио безбедност летења, доводећи у опасност животе људи и друштвену имовину.“ Кажњен сам са 30 дана забране летења са губитком свих бенефиција пилота. Био је добар према мени, јер су сви мислили да ћу горе проћи.

На моју велику жалост, ниисам знао да је командант РВ и ПВО на одмору у ВО Оребић. По повратку са летења, класићи су ми причали како је бука мотора са мог ***Јастреба ИЈ-21*** преплашила децу, па је настала паника и кукњава да су их родитељи једва прикупили и смирил.

И заиста је живот највећи режисер. После равно 40 година, сретнем случајно у ***Удружењу пензионисаних војних летача и надобранаца (УПВЛПС)*** чији сам члан човека, официра у пензији и колегу **Павла Кљајића**, који је био очевидац мог случаја, а налазио се тада у друштву са командантом, генералом ***Ђемаловићем.*** *Каже како је уживао док је посматрао авион испод себе, јер су они седели на некој тераси.* Те да је приметио како је командант љутито телефонирао у Команду РВ и ПВО. Између осталих и он ме је наговорио да објавим ову моју трагикомичну причу.

У кафани која је била недалеко од аеродрома ***Ортјеш***, где смо често свраћали, другови су се забављали на мој рачун наручујући му песмо од, чини ми се, ***Мехе Пузића*** којој су понеки од стихова гласили:

„јер ја сам птица рањена,
Која не може кететеи,
Моја су крила сломљена....“

Месец дана сам обављао помоћне послове и дежурства.

На крају мислим да су сви извукли поуку из овог случаја, а мени је речено да се побринем да ми ово буде последње поигравање са летачком службом.



***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 класније 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. **ЕА-6Б Проулер**, извор за фото:
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/44/EA-6B_Prowler_takes_off_from_Eielson_AFB.jpg
2. **Класићи Славe(у кабини) и Спале(на степеницама). Током „наступа“ другог, Спалета над Оребићем, Славe је одмарао на плажи у Оребићу**, извор за фото: лична архива аутора приче
3. **Мајор Милутин Ђурђевић**. Извор за фото: лична архива др Емила Бањца, Ђурђевићевог унука
4. **Аеро-3** Извор за фото: http://i28.photobucket.com/albums/c226/Zivojin/aero_3_164.jpg
5. **Ф-84Г Танџерет**. Извор за фото:
http://www.muzejvazduhoplovstva.org.rs/editor_slike/f84g_3.jpg
6. **Драгослав Спасојевић, као млад капетан**. Извор за фото: лична архива аутора приче
7. **Оребић**. Извор за фото:<http://www.apartmani-pretner.com/slike/galerija/orebicSvIlija.jpg>
8. **Ј-21 Јастреб**. Извор за фото:
<http://cdn-www.airliners.net/aviation-photos/middle/5/0/1/1363105.jpg>
9. **Генерал пуковник Енвер Ћемаловић, командант РВ и ПВО (1972-1980)**.
Извор за фото:
http://udruzenjepvlps.org/portal/index.php?option=com_content&task=view&id=174&Itemid=227