

Присебност и хладнокрвност

Током школовања на ВВА и касније, обављајући летачке задатке, сви наставници и претпостављени су истицали велику важност присебности и хладнокрвности у изненадним и ванредним догађајима у лету. Подсетници које смо носили са собом, служили су нам да научимо до аутоматизма редослед радњи и поступака у разним ванредним и опасним ситуацијама.



Свако набрајање поступака започињало је ставком **„очувати присебност“**. Увежбаност редоследа радњи до савршенства, била је гаранција да ће последице отказа технике, грешке у управљању авионом и друге непредвиђене опасне појаве бити умањене или потпуно избегнуте. Овога пута, испричаћу вам причу о пилоту **18. класе ВВА** који је брзином муње одреаговао спасавајући живот из безнадежне ситуације и тиме је једини из класе одликован **Орденом за храброст**.

У РВ и ПВО је постојала пракса да се све летачке јединице у најкраћем могућем времену депешом обавесте о ванредном догађају, како би се предузеле мере које би евентуално проистекле из тог догађаја.

Тог јуна 1967. године, у пилотску просторију **353. извиђачке авијацијске ескадриле**, ушао је командир ескадриле носећи депешу у руци, што је код нас присутних изазвало забринутост помишљајући на најгоре, што у авијацији тада није била реткост.

Командир Радован Никола је почео да чита војнички срочену депешу са уобичајеним почетком: **„Дана 27. јуна 1967. године, догодио се удес авиона РФ-86Д „Сејбр“, са посадом-потпоручник Новица Шушић, у близини града Сисак...“**



Класић Новица, као и сви ми из 18. класе, били смо најмлађи пилоти у РВ, са непуном годином службе. Ситуација за Шулета је била још сложенија, чињеницом да је тек извршио преобуку на Сејбру „Д“, те да је са осталим класићима извршавао прве летове на том авиону.



Тога дана је извршавао навигацијски лет на висини 1500 метара. Полетео је са аеродрома **Плесо**, где је иначе био на служби у 352. **извиђачкој авијацијској ескадрили**. Та ескадрила је једина у РВ била наоружана Сејбром „Д“-извиђачка верзија.

На поменутој висини у рејону града **Сиска**, **изненада осећа нагло успоравање авиона, а по инструментима уочава да је мотор стао**. То га није збунило, **и он одмах јавља АКЛ на Плесу шта му се десило**, што иначе већина пилота у брзини реакције заборави да учини. **Истовремено укључује помоћни горивни систем и од тог тренутка, прекида се свака комуникација АКЛ са пилотом Шушићем**. Шта се дешавало, сазнало се тек око 14 сати, када је Новица пронађен жив и здрав, на наше велико задовољство и срећу. Иначе, удес се догодио око 10 сати.

Пошто је мотор авиона изгубио притисак уља, а обртаји су код тог мотора између 10 и 12000 о/мин., дошло је до јаког загревања делова усред трења. Новица то није могао знати, већ је поступио по упуту и одмах укључио помоћни горивни систем, како би покушао да поново стартује мотор, **али је након тога мотор експлодирао. Авион се распао на два дела, тако да је он остао у делу**



трупа са кабином, а реп авиона са командама је одлетео на другу страну. Из авиона те генерације није лако било искочити, јер су седишта била полуаутоматска, па је пилот имао пуно поступака како би напустио авион, одвојио се од седишта и на крају отворио падобран одговарајућом ручицом. Све ово се морало урадити под условом да је пилот при свести.



Наш класић Шуле је урадио и више од тога. Привржен спорту и спортском начину живота, није му било тешко да поднесе „Г“ силу при катапултирању и да одради све поступке и *спаси се у задњем часу дављења гуртном падобрана, која му се неким чудом обавила око врата...*

Прочитавши депешу, чуо сам мог командира-искусног пилота, како је онако више за себе прокоментарисао: *„облак му његов, како се извуче?“*

По приземљењу, око Новице се окупио народ који је „тврдио“ да је „онај други“ страдао. Нису помогла Шулетова уверавања да је у авиону био сам. *Чак је милицајац који се ту нашао, јавио на аеродром да је један жив, док је други страдао!?* Забуну код народа је унео *кочиони падобран*, који се при отпадању репа сам отворио. *Шуле је убрзо био превезен хеликоптером на аеродром са делом свог авиона, који и данас чува у свом стану у Београду, где данас као пензионер живи...*



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. Орден за храброст СФРЈ. Извор за фото:
http://www.medal-medaille.com/sold/product_info.php?cPath=222&products_id=3660
2. Ф-86 Д „Сејбр“. Извор за фото:
<http://www.paluba.info/smf/index.php?action=dlattach;topic=9429.0;attach=551006;image>
3. Аеродром „Плесо“ крај Загреба. Извор за фото:
<http://jna-sfrj.forum-aktiv.com/t116-aerodrom-pleso-zagreb>
4. Ф-86 Д „Сејбр“. Извор за фото:
<http://www.paluba.info/smf/index.php?action=dlattach;topic=9429.0;attach=54454;image>
5. Ф-86 Д „Сејбр“ у лету. Извор за фото:
http://www.mjrv.mod.gov.rs/pages_files/partner_files/partexpo/f86_files/images/f86d-03.jpg
6. Ф-86Д „Сејбр“ у Музеју ЈРВ. Извор за фото:
http://www.mjrv.mod.gov.rs/pages_files/partner_files/partexpo/f86_files/images/f86d-04.jpg