

Принудно слетање на море

Последњу годину школовања на ВВА, део 18. класе је завршавао на аеродрому Пула 1966. године. Та година је у јавности остала упамћена по тада одржаном **Брионском пленуму**, на којем је из политичког живота уклоњен Александар Ранковић Лека. Пленум тадашњег државног и партијског врха је одржан на острву Бриони у непосредној близини аеродрома на којем смо ми извршавали обуку. *А ми класићи смо ту 1966. годину упамтили и по завршетку школовања, унапређењу у први официрски чин и стицању звања пилота РВ и ПВО.*



Летачку обуку у завршној години смо извршавали на млазним авионима, пошто смо у другој години са успехом овладали управљање клипним авионима *Аеро-3* и *Соко 522*.



Први информативни лет на млазном наставном авиону **ТВ-2** америчке производње, оставио је снажан утисак на нас почетнике. После огромне буке и вибрација на авионима са клипним моторима, **ТВ-2** се чинио као да нема мотор.

Био је то врло поуздан и удобан авион, али није био баш једноставан за управљање због врло осетљивих команди и изузетних захтева при слетању, јер се и најмање одступање од правилног додира писте претварало у скокове, који су се често завршавали удесима и оштећењем авиона. После завршетка теорног дела, техничке учионице, земаљске припреме и положених испита, распоређени смо по малим групама, тако да је сваки наставник летења имао два питомца-пилота на обуци. Мој класић **Поповић Велибор** и ја смо били распоређени код наставника летења потпоручника пилота **Крамар Звонимира**. Крајем марта и априла месеца, извршавали смо задње разделе летачке обуке на двоседу **ТВ-2** и припремали се за лаширање истог. После тога је следила последња етапа(семестар) нашег школовања и припрема за

лаширање наменских типова авиона. Једна група је лаширала на **Ф-84Г Тандерџет**, друга на **Ф-86Е Сејбр**. Оба познати борбени авиони.

Био је 23. март, ветровит дан. На аеродрому је била уобичајена ужурбаност када се одвија летачка обука. **Мој наставник Крамар и класић из групе Велибор, извршавали су бришући лет по маршрути, а по повратку на аеродром, вежба се завршавала са једним до два залаза за слетање са продужавањем на нови школски круг.** Био сам тада на старту, не сећам се због чега, када сам чуо из звучника стартне станице поруку из авиона:

- **Стао нам је мотор!**

Писта пулског аеродрома се протеже правцем 090°-270° (исток-запад), па пошто је тај дан дувала бура, правац у којем су Поп и Крамар продужили, био је према **Кварнерском заливу**.



Чим је наставник јавио да је мотор стао, пилоти који су били у ваздуху почели су да у доброј намери преко везе дају савете, тако да се убрзо створила ситуација у којој се тешко могло разумети шта ко говори. Све док се одједном није зачула оштра команда:

- **Тишина у ваздуху, говори десети!!!**



Био је то командант **185. ловачког авијацијског пука** пуковник **Данило Перовић**, који се игром случаја нашао у ваздуху. Користим ову прилику да кажем како је тај наш командант био прича за себе. Имао је низ карактерних црта и особина које су га чиниле омиљеним код нас.

Пошто се ситуација у етру средила, командант је посаду авиона у опасности питао за висину, брзину и тачну позицију, након чега је убрзо закључено да катапултирање не долази у обзир.

Имали су висину тек нешто већу од 750 фита (око 230 метара).

- *Да ли можеш да прескочиш брда према Кварнеру?* - упитао је командант посаду.

- *Не знам, видећемо! Покушаћемо да стигнемо до мора и слетимо на воду!* - одговорио му је наставник, потпоручник Крамар.

- *Добро! Биће све у реду!* - храбри их командант. - *Притегните везе и не заборавите да одбаците кабину пред додир са водом!*

- *Разумео!* - огласио се Крамар.



У међувремену, узбуњена је и активирана служба трагања и спасавања (СТС), која је одмах хеликоптером *Ми-2* кренула ка месту догађаја. *Тада је било око 12.20 сати.*

Даљи развој догађаја, испричао ми је сутрадан класић Поп, када се вратио из амбуланте, где је са наставником Крамаром провео 24 сата на опоравку.

Одмах по слетању на морске таласе, који су због јаког ветра били високи преко једног метра, авион се нагло занео у лево, јер је крило на тој страни дохватио талас. Тада је отпао спољни резервоар, тзв. тип-тенк, тако да је труп авиона са углом од око 70° у односу на правац слетања, брзо изгубио брзину клизања по води и стао, *а одмах затим и потонуо у воду, на срећу без посаде.* Поп и Крамар су успели да се на време ослободе веза и извуку из кабине авиона и тако избегну да их авион одвуче на дно Кварнерског залива, где је авион нажалост завршио. *Активирали су појасеве за спасавање, који су им држали главе изнад површине воде.* Без њих, не би им било спаса, јер су имали гломазну зимску одећу и опрему, а од обале су тада били удаљени 4-5 километара. *За многе пилоте је овај удес био својеврсно чудо,*



чињеницом да је посада у тешким условима преживела и то без икаквих повреда и последица по здравље. Март месец, зимски услови, узбуркано море и изузетно јак ветар који носи слану „водену прашину“, омета чак и нормално дисање.



Годину дана пре овог случаја, десио се сличан удес са авионом истог типа. Поручник Станојчић са питомцем у бришућем лету додирује море, при чему вода гуши мотор који престаје са радом и они слећу на мирну и равну морску површину за време бонаце. СТС их је пронашла након више

од једног сата потраге, како седе на труп авиона, који није потонуо одмах, за разлику од овога о којем говоримо. Морам и ја да изразим дивљење према мом наставнику летења, који је иако малог чина и само неколико година старији од нас, својим пилотским знањем за мене био нека врста божанства. **Поп ми је причао како је Крамар био ледено хладан, као да сваки дан слеће на море.**

После 40 минута проведених у леденој води, СТС их је пронашла, извукла из мора и превезла до амбуланте. Крамар и Поп су претходно активирали сигналне бакље, које су помогле пилотима хеликоптера **Ми-2** да их што брже и лакше уоче у морском пространству. **Овим се ни најмање не умањује изузетна умешност и храброст посаде хеликоптера, који су пилоте у рекордном времену извадили из мора по ветру, који је и пловне објекте здржавао у лукама.** Да није било тако, посада авиона **ТВ-2** не би још дуго издржала у леденим водама Северног Јадрана.

Ова два случаја код нас, без обзира чиме су изазвана, говоре о огромном умећу и професионализму пилота РВ и ПВО. Надмашао их је само мајстор над мајсторима, капетан **Ербаса А320**



господин **Чесли Шуленбергер**, који је слетео у реку Хадсон без мотора са авионом пуним путника. У једној изјави је истакао да му је за тај случај, искуство војног пилота много значило.



У свему што радимо, морамо имати поред знања и дозу среће. Ове критичне ситуације у ваздуху разрешене су без људских губитака, пре свега хладнокрвношћу, умећем пилота и срећним околностима. **Питали смо се више пута, шта би било да је мотор на ТВ-2 стао само један километар пре!?**

Вероватно би се лет завршио негде у брдима Истре, са тешким последицама. Да је Боинг изгубио снагу мотора полсе прелета реке Хадсон, последице по путнике и посаду, биле би катастрофалне. У оба случаја, посаде су зналачки и благовремено искористиле указану прилику.

Мој класић Поп и наставник Крамар су дочекали пензију као летачи, а њихов **ТВ-2** је остао у тамним дубинама Јадрана. **До нашег завршетка школовања није извађен из мора, тако да се прави узрок гушења мотора није установио.**



Драгослав Спасојевић, аутор ове приче, рођен је 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. **Острво Бриони**, извор за фото:
http://www.brijuni.hr/pictures/opci_podaci_geografski-polozaj.jpg
2. **ТВ-2**, извор за фото:
http://i762.photobucket.com/albums/xx267/dr_vlado/T-33Migs21F.jpg
3. **Аеродром Пула**, извор за фото:
<https://www.you-fly.com/apting/raw/aid,apt,l,d,ldpl,ai,1280083945327.jpg>
4. **Поповић Велибор**, извор за фото:
Монографија 18. класе ВВА, Београд, 2006. године.
5. **Посада СТС крај хеликоптера Ми-2**, извор за фото:
http://www.mycity-military.com/imgs2/133465_653333798_120760_52671080_JRV_Divulje.JPG
6. **Мана Кварнера**, извор за фото:
http://yachtsincroatia.com/static/img/nautical_maps/velike/MK-04_Kvarner.jpg
7. **ТВ-2 у лету**, извор за фото:
<http://www.paluba.info/smf/index.php?action=dlattach;topic=14207.0;attach=317109;image>
8. **Чесли Шуленбергер, капетан Ербаса А320, који је након отказа мотора успео да слети на површину реке Хадсон**, извор за фото:
http://assets.nydailynews.com/polopoly_fs/1.407449!/img/httpImage/image.jpg_gen/derivatives/article_1200/amd-sully-jpg.jpg
9. **ТВ-2, пилот и механичар на аеродрому Пула**, извор за фото:
<http://www.paluba.info/smf/index.php?action=dlattach;topic=14207.0;attach=394427;image>