

# Смешна страна ваздухопловних догађања-три приче

## 1. Ирационално понашање



Овај несвакидашњи догађај из живота ваздухопловаца дуго се препричавао и преносио с класе на класу, изазивајући истовремено смех и чуђење. Да је КПЈ имала још током Другог рата визију и планове развоја сведочи и једна од чињеница да је већ 1947. године радила и **Савезна пилотска школа на аеродрому Боронгај код Загреба**. На аеродрому се

обучавала прва класа те школе после завршене теорне наставе.

Једног летачког дана, у непосредној близини аеродрома се десио несвакидашњи удес, када је **пилот-ученик Милош Ријавец** авионом **ДАР-9** бугарског порекла, ударио у воз. Ову причу сам чуо од старијег колеге и друга из Удружења, иначе пилота из 5. класе, **Петра Петковића**, који је са Милошем био у истој соби у ВВУ у Панчеву, за време једног од многих школовања и усавршавања летача после Другог рата.

На једном самосталном лету, поменути Милош је дошао на слетање са великом брзином и на много већој висини од потребне за слетање на почетак ПСС. То су иначе доста честе грешке код младих пилота. Авион **ДАР-9** није имао радио станицу, **па су упутства пилоту на слетању достављана сигналним средствима, као што су заставице, платна и ракете у боји, које млади пилоти у напетости и заузетости често и не примете.**



Тако је било и са Милошем. **И поред упорног сигнализирања са земље да не слеће, већ да продужи на нови залаз за слетање**, он је ипак слетео, али на

сам крај летелишта. Авион после слетања настави кретање великом брзином прескочи пружни насип и заустави се **ударивши у сточни вагон** (срећом празан), који је стајао на станици у близини летелишта. Том приликом авион



је прилично био оштећен односно деформисан, а на вагону је поломљено неколико дасака из страница вагона.

Чим је авион стао, **Милош је неповређен изашао из кабине** и видео како према њему јуре у пуном трку два железничара. Скоро па галопирају. Он поче да им

маше рукама и телом даје до знања да је добро и да није повређен, те да нема потребе толико да се напрежу трчећи према њему.

Међутим, када су ова двојица стигла до Милоша, уследило је велико изненађење. Један је из цепа извадио неки блокчић, узео оловку и упорно, гледајући у Милоша, понављао: „**Име и презиме!? Име и презиме!?**“, претећи да ће га ухапсити и привести због штете на вагону. Није се очигледно много бринуо за Милошево стање, нити је био много импресиониран авијацијом. Такво понашање ове двојице је толико збунило младог pilota, да су га старешине школе које су убрзо стигле нашле уплаканог у сузама.



На место удеса су први стигли командант школе **капетан Милорад Цветковић**, pilot из Краљевине Југославије и његов заменик, **капетан Филип Баранов**, школован у Царској Русији. Иначе обојица, што би се рекло, к'о од брега одваљени.

Брзо су разрешили ситуацију, железничари су извукли поуке, авион је уклоњен са места удеса, а **Милош Ријавец** је и поред удеса наставио школовање и остварио летачку каријеру. Шта је било са даскама из вагона и оним железничарима-није ми познато.

## 2. Оријентација и навигација



Овај догађај из шездесетих година прошлог века, повремено се препричавао и по доласку моје 18. класе 1963. године у Задар на школовање на ВВА. Све ваздухопловне необичне догађаје и приче наших наставника и старијих колега, слушали смо са великом пажњом и

интересовањем. Конкретно, ја сам детаље овог несвакидашњег догађаја сазнао од **Исе Станишина**, наставника летења у ВВА а касније, осамдесетих година, мог доброг пријатеља из Новог Сада.

У јединицама РВ и ПВО, била је између осталог обавезна и активност да се на крају радног времена целокупан састав јединице построји и том приликом су командири давали извештаје и оцене о извршеним дневним задацима, односно о предстојећим задацима за наредни дан.

„Стојимо ми тако у строју једног дана око 15 сати“, **прича Иса**, „кад одједном чусмо необичан звук млазног мотора и почесмо да се осврћемо!“

**-Без комешања тамо!**- викну командир ескадриле, а и сам „шара“ погледом по небу не би ли видео о чему се ради.

„Наши авиони **Аеро-3** и **Соко 522** били су сви на стајанци покривени и привезани, а ионако



су клипни и немају такав звук...“, *настави Иса.*



Убрзо су сви угледали авион необичног облика изнад ПСС, који је сасвим мирно и са наизглед уобичајеним елементима (висина, брзина), ушао у круг за слетање. У строју су сви почели спонтано да погађају тип авиона, док неко није узвикнуо:

*-Па то је Сејбр (Ф-86) „на леђима“!* И заиста је тако и изгледало. Никома није падало на памет оно што се заправо и дешавало пред њиховим погледима.

По слетању и мирном зарулавању према стајанци, сви су били збуњени и у чуду. Испред њих је рулао борбени авион са америчким ознакама. Био је то *А-7 Корсер*, који је како се касније испоставило, полетео са носача авиона у Средоземном мору, са планом да изврши слетање на војни аеродром код *Анконе*. Међутим, „каубој“, који је, према каснијој причи наших безбедњака који су га испитали, кренуо на рекреативни одмор, заменио је фреквенцију радио-фара. Тако је пратећи казаљку индикатора радио-компаса, уместо *Анконе (АН)*, стигао на позицију *Задра (ЗР)* одакле се види писта аеродрома *Земуник*. Неко је у шали касније рекао како Амер и није много погрешно-само за једну обалу.



У том периоду, а и много касније, догађали су се такви инциденти, јер апсолутна контрола ваздушног простора није чак ни данас могућа. Забележени су многи случајеви повреде ваздушног простора суседних

земаља од стране наших борбених авиона, при чему није било реакције. Најнеобичнији случај се десио пилотима 18. класе 1968. године, када су у истом дану и сату, два млада пилота непримећени извршили слетања на иностране аеродроме. Један у Тирану, други у Софију. Ову двојицу нису „тукли“ због непознавања ванредних поступака и података о авиону.

Американац, пилот са носача, остао је у Задру неколико дана. Према причи, покуповао је све врсте домаћих цигарета и са уживањем их испробавао. Након пара дана, на задарски аеродром је слетео транспортни авион америчког РВ, који је довезао екипу потребну за преглед и припрему *Корсера* за прелет на ону другу обалу Јадрана....

И ови догађаји су подизали углед и симпатије СФРЈ, јер власти нису правиле проблеме због повреде простора, а пилот се чак лепо проводио пар дана на задарској ривијери...

### 3. Милетова драма

По завршетку школовања на ВВА 1966. године, нови пилоти из 18. класе распоређени су на службу у скоро све јединице авијације и на све аеродроме широм земље Југославије. После 17. класе ВВА, припадници 18. класе су били друга група која је одмах по завршетку школовања постављена у јединицу наоружану модерним ловачким авионима *МиГ-21*. Осамнаест младих пилота 18. класе наредбом помоћника ССНО за РВ и ПВО, распоређено је у 11. дПВО у чијем саставу је био *204. лап* са поменутих ловачким авионима. Ова група пилота школовање је завршила на авионима америчког порекла *Тандерџет Ф-84Г* и *Сејбр Ф-86Е*.



*Петнаест пилота* ове групе одмах је отпочело са интензивним припремама за почетак преобуке на *Л-12 (МиГ-21)* у *128. лае (204. лап)* на аеродрому Батајница. Тројица класића из ове групе нису отпочели преобуку из

разних разлога. *До 17. и 18. класе ВВА, на преобуку за пилоте на МиГ-овима упућивани су искусни пилоти из других јединица млазне авијације чина поручника и вишег чина, по личном захтеву и по наредбама.*



Поменуте интензивне припреме подразумевале су пре свега повећано летачко напрезање на Ф-84Г и Ф-86Е ради остварења што већег летачког искуства и повећање укупног налета ради лакшег усвајања особености управљања надзвучним авионом. Дакле, ове наше другаре је после школе чекало ново

још теже школовање. Требало је седети поново 6 часова на настави техничке учионице, земаљске припреме, реона аеродрома, редовних и ванредних поступака са познавањем и експлоатацијом кабине. То су биле обавезе до почетка летачке обуке на авиону двоседу са наставником летења. Када је завршена основна обука на авиону дошло је време за обуку у ноћним условима. Једне ноћи 1968/1969 год, тачније у раним вечерњим часовима одиграо се овај необично драматичан ванредни догађај са срећним и веселим крајем.

На полетање са Л-12 (МиГ-21) полазе поручник или капетан *Миле Шорак* у задњој кабини као наставник летења и поручник 18. класе *М.М.М* на обуци у предњој кабини.

Одмах након полетања, при брзини од око 300 км/ч, *одбравио се поклопац предње кабине и почео је да се отвара при чему се у авиону створила неописива бука ударом ваздуха*, а затим и ломљавом која је настала. Видевши шта се догађа, наставник Миле потпуно присебно и хладнокрвно поступа и *преко интерфона*



*тражи од потпоручника да му препусти команде са намером да истом омогући да се са обе руке позабави забрављивањем кабине која је у том тренутку и отпала.*

Само што је изговорио: „*Пусти команде!*“, испред себе је видео краткотрајан пламен и мирис сагорелог експлозива од катапулта. Остао је сам у авиону!?

*После извесног времена, Миле успева да се врати на слетање из друге кабине без радио везе и са ветром који је тукао по кабини брзином од 400-600 км/ч.*

Потпоручник се убрзо јавља телефоном из касарне „13. мај“ у близини аеродрома, где се приземљио после искакања из авиона, *и каже како је напустио авион, а да је наставник можда страдао...*

*Његовој радости није било краја када су му рекли из јединице да је Миле међу њима жив и здрав.*

Цео проблем је настао због буке која је створена отпадањем поклопца кабине где су речи наставника „*пусти команде*“ потпоручнику звучале као „*напусти авион*“ што је муњевито и урадио. Авион је постављањем новог крова кабине враћен у функцију а зашто је претходни отпао није ми познато.



***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. *Аеродром Боронгај*, извор за фото:

[http://zkahlina.ca/cro/wp-content/uploads/2011/12/Borongajski\\_aerodrom1.jpg](http://zkahlina.ca/cro/wp-content/uploads/2011/12/Borongajski_aerodrom1.jpg)

2. *Авион ДАР-9*, извор за фото:  
<http://cdn-www.airliners.net/aviation-photos/photos/2/6/8/1640862.jpg>
3. *Милош Ријавец* (други са леве стране), извор за фото:  
<http://www.kamra.si/Data/slika27.jpg>
4. *Прва класа СПШ*, извор за фото:  
<http://www.aeroklub-zagreb.hr/wp-content/uploads/2014/01/piloti1947m.png>
5. *Аеродром Земуник*, извор за фото:  
[http://planewatcher.com/data/media/83/Zemunik\\_070720\\_B.jpg](http://planewatcher.com/data/media/83/Zemunik_070720_B.jpg)
6. *Авион 522 и ВВА Задар*, извор за фото:  
<http://www.odbrana.mod.gov.rs/multimedia/fotogalerija/foto/6204-66-04%20ok%20Nikola%20Pavicevic.jpg>
7. *Ф-86 Сејбр америчког РВ*, извор за фото:  
<http://airshowvid.com/wp-content/uploads/2013/11/F-86-Sabre-e1384058927681.jpg>
8. *А-7 Корсер америчке РМ*, извор за фото:  
[http://www.vojsko.net/photo/letecka/bitevni/a-7\\_02.jpg](http://www.vojsko.net/photo/letecka/bitevni/a-7_02.jpg)
9. *МиГ-21 (Л-12)*, извор за фото:  
[http://www.mycity-military.com/imgs2/138225\\_449218387\\_copyof22540225xxvsf86dfoh9.jpg](http://www.mycity-military.com/imgs2/138225_449218387_copyof22540225xxvsf86dfoh9.jpg)
10. *НЛ-12 припрема за полетање*, извор за фото:  
[http://www.mycity-military.com/slika.php?slika=52022\\_96255098\\_8.jpg](http://www.mycity-military.com/slika.php?slika=52022_96255098_8.jpg)
11. *НЛ-12 рулање на ПСС*, извор за фото:  
[http://www.mycity-military.com/slika.php?slika=52022\\_70924811\\_9.jpg](http://www.mycity-military.com/slika.php?slika=52022_70924811_9.jpg)