

ЗАБОРАВЉЕНИ ПОДВИЗИ

Бришући лет са авионом АН-26



24. марта 2014. године, навршава се 15 година од почетка ваздушних напада НАТО-а на Савезну Републику Југославију (СРЈ). Напади су трајали 11 недеља и у њима је, према проценама из различитих извора, погинуло између 1200 и

2500 људи. У бомбардовањима, која су без прекида трајала 78 дана, тешко су оштећени инфраструктура, привредни објекти, школе, здравствене установе, медијске куће, споменици културе... Напади на Југославију почели су 24. марта 1999. године, нешто пре 20 часова на основу наређења тадашњег генералног секретара НАТО-а Хавијера Солане, а југословенска влада исте ноћи прогласила је ратно стање.

У борби са вишеструко надмоћнијим и технички супериорнијим агресором, јединице ВЈ су прихватиле неравноправну борбу и свим расположивим средствима и људством супроставиле се „стоглавој немани“ на целокупном простору наше земље.

Понесени патриотизмом и херојством наших предака, многи припадници ВЈ су херојски дали животе у одбрани своје отаџбине, често ризикујући и када је било потпуно извесно да „од смрти више неће моћи“.

Нажалост, многа витешка дела и подвизи наших другова убрзо су заборављени од стране државе, али њихова херојства живеће заувек у срцима њихових саборца и њихових породица.

Ово је покушај да се једна таква прича отме од заборава, прича о петорици храбрих и одважних летача, припадника 677. транспортне авијацијске ескадриле (трае) са аеродрома Батајница.



НАТО агресија је припаднике 677. трае затекла ван матичног аеродрома јер је евакуација извршена у 18.30 часова у оближње Нове Бановце. У јединици су остали командант, два дежурна официра, четворица старешина који су били у „екипи за задимљавање аеродрома“, а у 19.30 часова им се придружила

посада авиона Ан-26 (у којој је био и писац ових редова) који је слетео са аеродрома Поникве по повратку са извршења задатка развожења ракета на аеродроме где су били размештени авиони МИГ-29!

Први удар је малобројну групу затекао испред командне зграде ескадриле, да би се потом склонили у „*тран*“ (склониште које је имало један улаз и највише личило на просторију за складиштење кромпира) који се налазио преко пута зграде.

Ујутро, по престанку дејстава и констатацији да писта није оштећена, све старешине и војници су се вратили у јединицу и приступили припреми авиона за прелет на аеродром Сурчин. Нешто после 8 сати *извршен је прелет 6 авиона Антонов Ан-26, 2 авиона Јаковљев Јак-40 и 1 авион Дорније До-28*. На Батајници су остали 1 авион Ан-26 који је био оштећен током протекле ноћи, 2 авиона Јак-40 који су били већ дуже времена ван употребе и 1 авион До-28 који такође није био у летном стању.

Ови авиони су били развучени по траванатом делу аеродрома пре напада агресора.

По прелету на сурчински аеродром, 3 авиона Ан-26 су склоњена у велики ЈАТ-ов хангар уз помоћ људи из „ЈАТ-Технике“ док су остала 3 Ан-26 била паркирана поред шумице и стазе за вожење према јужном делу прага писте. Два



Јак-40 и један До-28 су паркирани на стајанци испред ЈАТ-овог хангара. ***ЈАТ-ов хангар, стајанка, као и централна стајанка и све паркирне површине на аеродрому су били потпуно празне јер су агилни пилоти ЈАТ-а успели да добију сагласност Румуније и све авионе прелете у Темишвар пре почетка агресије.***



Целокупно људство ескадриле се једним аутобусом, камионом и са пар малих возила евакуисало са батајничког аеродрома и другу ноћ агресије се сместило у Музеј ваздухопловства на Сурчину, да би се други дан 26. марта 1999. године, у јутарњим сатима преместило у ОШ „Бошко Палковљевић-Пинки“ у Сурчину.

Нешто после 15 часова тог 26. марта, командант Биочанин Дарко позвао је Рокнић Мила, капетана на Ан-26 у канцеларију;

- Роки, добили смо задатак да са једним Ан-ом извршимо превозење старешина у Подгорицу. Путници су генерал Обрадовић, нови Командант Подгоричке Армије и пет пуковника. Молим те изабери посаду по свом критеријуму, али у потпуној дискрецији. Немој ни њима саопштавати задатак пре стартовања мотора - дочека га Биочанин речима већ с врата.

- Из Команде су ме обавестили да су обавештене наше јединице на терену о вашем лету осим јединица у околини Ужица, па зато бежите источно од тог реона да вас не би оборили.

- Ево ти фреквенција на којој ће вас наши обавестити ако вас „натовци“ открију, али мој вам ја савет држите потпуну „радио тишину“. Молим те јасно ти је о каквом се лету ради, „брисанац на малој висини“, водите рачуна о далеководима, дрвећу и и



конфигурацији терена. По слетању само зарулајте и избаците путнике, па ако буде све уреду одмах назад.

- Крећемо на Сурчин за 15 минута - тихим гласом заврши командант.

Тог поподнева једна група старешина кренула је аутобусом из школе у непознатом правцу.



Поред возача **Грабеж Радета**, у аутобусу су били **Дарко Биочанин**

командант, **Рокнић Миле** капетан, **Мандић Радивоје** пилот, **Поучки Војислав** навигатор, **Томић Зоран** радиотелеграфиста, **Рађеновић Милорад** летач-механичар, **Шешевић Мирослав** помоћник команданта за технику и **Ђокић Рики** техничар за земаљску опрему. **Нико у школи није знао где су се запутили!**

У разговорима који су уследили после тога са командантом Биочанином и осталим актерима догађаја, сазнао сам целу причу која ће уследити тога дана.

Аутобус се зауставио испред ЈАТ-овог хангара да би по изласку старешина, возач Грабеж исти „сакрио“ у дрвеће поред хангара. Испред хангара су чекали **генерал Обрадовић Милорад** који је предходног дана био постављен за Команданта Подгоричке Армије уместо смењеног генерала Радослава Мартиновића, (*Генерал Мартиновић је био најмлађи и најперспективнији генерал у ВЈ, али се супроставио председнику Милошевићу око неких ставова везаних за предстојећу агресију па је 23. марта у 23.00 сата пребачен из Подгорице у Београд авионом Ан-26 и те ноћи је смењен на Врховном савету одбране*), те људи из његове пратње.

Ђокић Рики и Шешевић Мирослав отварају хангар.



Путници улазе у авион на врата за посаду без подвлачења рампе.

Посада заузима своја места и капетан Рокнић наређује стартовање мотора у хангару. По изрулавању из хангара, посада наставља вожење према северном прагу писте и по изласку на спојницу у висини торња одлучује да полети са скраћеним залетиштем ради експедивности и што мањег задржавања на писти. (*Претходну ноћ, НАТО алијанса је гађала са два „томахавка“ торањ и хангар хеликоптерске јединице МУП-а који се налазио поред рулне стазе што води ка јужном прагу писте. То је било упозорење које је и званично упућено преко мировног изасланика Мартија*



Ахтисарија, а односило се на полетање једног МиГ-29 (летео га је покојни генерал Љубиша Величковић), са аеродрома Сурчин и његово дејство у пар наврата по положајима „шиптарских терориста“ у Дреничком крају. Овај авион је био

сакривен у ЈАТ-овом хангару али је АВАКС лоцирао његово полетање са сурчинског аеродрома и упозорење је гласило да ће писта аеродрома бити бомбардована уколико ти летови не престану.)

- *Момци, летимо за Подгорицу директно „брисанцем“ на што мањој висини. Мандара, ја ћу летети, ти и Зоки гледајте десну страну, Војо главу у блистер и пази леву страну. Све што видите јавити одмах! - **зачу се глас капетана Рокнића.***

- *Летећемо маршрутом преко Пожеге у курсу 190 да би избегли подручје ПВО јединица око Ужица а затим од Пожеге у курс 200 према Мојковцу, од Мојковца кањоном Мораче и слетање из праве у југ. Морамо пратити конфигурацију терена и држати висину изнад терена од 60 до 100 метара. Сви морамо отворити „четворе очи“ да не закачимо нешто*
- заврши Рокнић „брифинг“ у полетању. Полетели су у 16.15 часова.

По прелету Саве између Барича и Умке, терен постаје валовит са доста брда. **Рокнић је од полетања држао инструменталну брзину 520км/ч и пратећи терен готово се „залепивши“ за тло.**

По каснијим причама, адреналин је убрзо добио позитивну компоненту, тако да је онај почетни грч у стомаку нестао и сви су се максимално ангажовали на праћењу лета и терена. **Интерфонска веза је била све време активна, поред усредсређености на лет, јавио би се неко и са шаљивим коментаром што је одувек била одлика наших комуникација у свим условима летења.**

У једном тренутку посади се придружио генерал Обрадовић док су остали путници седели непомично на својим местима. **Мандић је генералу понудио „војни пез“-тако смо ми звали неке бомбонице сличне „неперминту“ које су биле неизоставни артикал сувих obroка хране СДО.** Генерал је „узео“ слушалице од Томић Зорана и после кратакотрајног разговора са капетаном вратио се у „путнички“ део авиона на своје место.

С обзиром да је био дан и да је висина била „екстремно“ мала, по сведочењима посаде, видели су се наши борце који им машу са својих положаја и то им је уливало додатну снагу мада је увек постојао онај „дрв сумње“... **“Шта ако неки уморни резервиста није чуо за наређење свог старешине да не пуца?“...**

Лет се одвијао без проблема, капетан је вешто управљао овом „грдосијом“ као да се ради у најмању руку о „галебу“, а не о авиону који има распон крила 29,2 метара, дужину 23,8 метра, висину 8,5 метара и при томе је тежак скоро 20 тона без терета.

После прелета Пожеге и повећања курса, по прелету Златарског језера, природним удолинама и „прескачући“ брда и брегове, испред посаде се на видику појавио Мојковац.



Осим опасности која се звала стрме обале кањона Мораче ту је био и додатни страх... **„Да ли ће по прелету брдског дела маришуте радари са носача авиона у Јадрану открити лет?“...**

Због тога је Рокнић „налегао“ још више уз терен, по сведочењу Томић Зорана, авион је готово целу маришруту био у положају „нож“ мењајући час леви час десни нагиб, често се крећући до граничних нагиба авиона, пратећи тако стрме стеновите падине и кланце у чијем подножју се јасно видела река Морача. Једном приликом, после дуго година, мој класић Зоки ми је признао уз пиво „да никада није био ближи смрти разбијајући се о стене као том приликом“.

Прелетевши град Подгорицу, не јављајући се никоме (Ако је неко и био на торњу или поред њега верујем да је био у чуду и збланут њиховом појавом.), слетели су из „праве“ у југ. На крају писте окренули су авион и спутивши рампу искрцали путнике.



Генерал Обрадовић је пре изласка дошао у кабину, рукујући се са свим члановима, одао им је признање речима „свака вам част јунаци“ и пожелевши им сретан повратак изашао из авиона.

Навигатор Војо Поучки ми је касније испричао, да су били мокри к`о „чепови“ , а лет је трајао 27 минута! Касније смо анализирали ту маришруту и закључили да је било умеће одлетети је.

У бришућим лету, прелетети 222 километра за 27 минута на висини са које док гледаш на терен испод себе боле очи од брзине смењивања слика! Шта рећи осим честитати колегама!

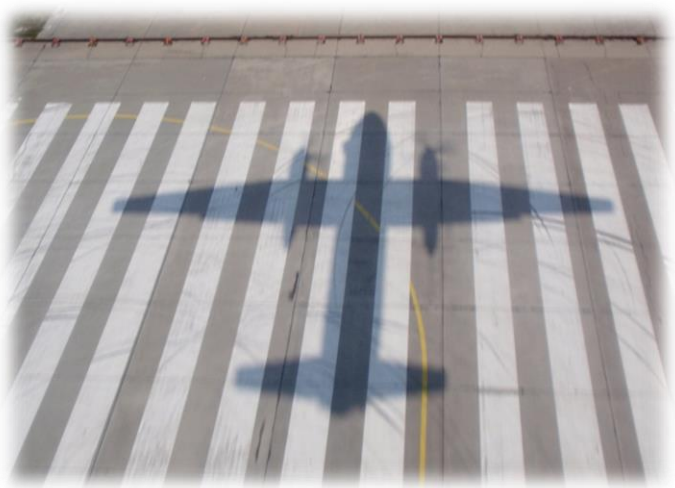
После полетања у север према граду и заузимања курса према Мојковцу, огласио се капетан:

- Мандара, хоћеш да тераш назад - упитао је Мандића.

- Још питаш, хоћу наравно - рече Мандара.

- Добро, онда хватај команде и припази на снагу мотора с обзиром да се „пењемо“ према Мојковцу - скренуо је пажњу капетан Рокнић свом колеги копилоту.

Лет се одвијао по истоветној маршрути, било је 16.55 када су полетели назад. Писту аеродрома Сурчин додирнули су у 17.28 сати. Лет је у повратку трајао 33 минута. *(Годинама после смо „задиркивали“ Мандару да је био спорији од Рокија читавих 6 минута а он се вадио да је летео „узбрдо“ и да је у томе била разлика...)*



Дочекали су их Дарко, Шеле, Рики и Раде... Иста екипа која их је и испратила.

То вече смо сви сазнали за њихов подвиг. ***Били су јунаци у нашим очима и ако смо сви помало били љубоморни што нисмо били на њиховом месту.***

Био је то истински подвиг без преседана! Ненаоружаним, „спорим“ транспортним авионом у жеку најжешћих НАТО удара, прелетети у бришућем лету у дневним условима 450 километара за један сат лета на релацији на којој лет у једном правцу у нормалним околностима траје од 1.00 – 1.10 часова!?

После три дана смо сазнали да их је у повратку открио АВАКС и да су их два америчка „Фантома“ тражила у рејону Ваљева, ***али с обзиром да се нису усудили спуштати испод 8000 метара због наше ПВО, није им успело да их открију на малој висини.*** Наши прислушкивачи су све време слушали њихове поруке које су размењивали са АВАКС-ом, али нису смели да алармирају посаду плашећи се да не открију позицију радио везом.



Сви смо били сложни да „народна“ изрека није цабе настала - СРЕЋА ПРАТИ ХРАБРЕ!

Наше драге колеге су за овај подвиг заслужено одликоване ***Орденом за заслуге из области одбране и безбедности.***



Љутомир Рундић је рођен у месту Врапци крај Соколца 01. јануара 1959. године. За време дугогодишње летачке каријере, летео је на транспортном авиону Ан-26, обављајући дужност навигатора, са летачким звањем инструктор-навигатор. Остварио је укупан налет од 1878,20 сати, обављајући летачке задатке над територијом наше земље, али и других земаља у Европи, Африци и Азији у току активне војне службе и касније по пензионисању. Данас је све више присутан на српској књижевној сцени где се промовисао као аутор неколико збирки љубавне поезије као и кратких прича и есеја које објављује у више књижевних часописа. Секретар је Књижевног клуба „Караџић“ из Лознице и члан Књижевног клуба „Луча“ из Власенице.

Фотографије:

1. **НАТО агресија.** Извор за фото:
<http://www.banjalukalive.com/images/stories/1vijesti2013/bombardovanje2408.jpg>
2. **Ознака 677. трае.** Извор за фото:
<http://kokosar.com/VJAF677.jpg>
3. **Стајанка 677. трае на аеродрому Батајница.** Извор за фото:
http://www.mycity-military.com/slika.php?slika=114675_97417927_0047.jpg
4. **Музеј ЈРВ на сурчинском аеродрому.** Извор за фото:
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/8/8b/Belgrade_Aviation_Museum.jpg/1280px-Belgrade_Aviation_Museum.jpg
5. **Ан-26 у ниском лету.** Извор за фото:
http://www.flymag.cz/media/images/4-an-26_2.jpg
6. **Стајанка аеродрома Сурчин.** Извор за фото:
<http://img259.imageshack.us/img259/6813/aerokargo1ayh8.jpg>
7. **Ан-26 на стајанци.** Извор за фото:
<http://www.airsceneuk.org.uk/airshow04/brno/an26.jpg>

8. *Крстарећа ракета „Томахавк“*. Извор за фото:
<http://www.rts.rs/upload/storyBoxImageData/2013/08/31/13851180/Tomahavk.jpg>

9. *Кањон реке Мораче*. Извор за фото:
<http://static.panoramio.com/photos/large/76712747.jpg>

10. *Кокпит авиона Ан-26*. Извор за фото:
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/ru/1/13/%D0%9A%D0%B0%D0%B1%D0%B8%D0%BD%D0%B0_%D0%90%D0%BD-26.JPG

11. *„Сенка“ Ан-26 у полетању*. Извор за фото:
http://www.mycity-military.com/imgs/113522_62686216_25756.jpg

12. *Орден за заслуге у области одбране и безбедности*. Извор за фото:
<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/sr/thumb/8/87/Ordenzaslugeodbraneibezbednosti3stepen.jpg/200px-Ordenzaslugeodbraneibezbednosti3stepen.jpg>