

Пилот Иља Аризанов (1960–2011)

Одлазак вишеза

39

Строј пилота 127. ловачке авијацијске ескадриле „Витезова“, који су у пролеће 1999. године полетели на борбене задатке у покушају да зауставе бомбардовање отаџбине, остао је без једног од оних који су први кренули у бој – потпуковника Иље Аризанова. Пилот „мига 29“ који је бранио небо Југославије током НАТО бомбардовања 1999. преминуо је 4. септембра од последица срчаног удара.



На аеродрому у Нишу, увече, 24. марта 1999. године, Аризанов, пилот „Витезова“ био је у приправности број један у кабини „мига 29“, евиденцијског броја 18112. Авион је био припремљен за полетање и наоружан за ваздушни бој са четири ракете Р-73 и две Р-27 и са 150 метака 30 мм.

Очекивани рат је почео. Авиони НАТО-а ушли су у ваздушни простор Србије и за 127. ескадрилу више није било разлога да се чека. Сигнал за полетање Аризанов је добио око 19.50, уз податак да иде на

3.000 метара висине у зону Сува Река-Ђаковица. Већ у поласку са стајанке суочио се са ценом ембарга и небриге власти за одржавање софистициране авијацијске технике. На авиону је отказао сигнализатор радарског озрачења.

Аризанов је имао сигнал радарског захвата са леве стране, од позади, без обзира на правац кретања. После полетања кренуо је курсом 295 излазним вратима Јастребац. Покушао је да се јави 31. оперативном центру сектора задуженом за навођење, али није имао везу јер је чуо само шуштање на свим каналима. Покушао је са променом канала, али опет само шуштање.

На висини од 3.000 метара окренуо је авион према радио-фару Приштина и даље према планираној зони. Укључио је радар и почео да претражује доњу полусферу очекујући крстареће ракете. По прелету радио-фара према Сувој Реци, радаром је открио један циљ који је био на десној ивици зоне осматрања, на 15 километара удаљености. Окренуо је авион према њему, али се циљ изгубио.

После неколико тренутака уочио је циљ лево од авиона под углом од 60 степени, у доласку на

већој висини. Видела се тамна силуета авиона и кондензациони траг иза њега. На висини од 3.000 метара и брзини од 900 километара на час, Аризанов је додао пуни потисак и кренуо у лево према циљу са прорачуном да изађе под 90

степени према противничком авиону и да му уђе у задњу полусферу у позицију погодну за дејство.

Радар је пребацио на режим за блиски бој. На висини од 3.600 метара, после угловног скретања за око 40 степени, Аризанов је осетио јак ударац у задњи део авиона, видео је пламен у ретровизорима, а авион је ушао у лево, у спиралу. Покушао је да успостави контролу над авионом, али команде више нису слушале. Учинио је неизбежно, у време процењено на око 20.15 часова. Повукао је ручицу механизма за активирање седишта за искакање.

Са падобрана, видео је свој авион како пада, горећи између мотора и на левој страни трупа до крила. У ваздуху је чуо звукове још неколико авиона. Приземљио се у ширем реону Суве Реке на простору под контролом ОВК. За разлику од противничких пилота, који су могли да се спасу ослонцем на ефикасан систем борбеног трагања и спасавања, Аризанову није имао ко да помогне. Морао је сам да се пробије кроз противничку територију и тек 26. марта, око 10 часова, стигао је на аеродром у Приштини. ■

Александар РАДИЋ