

Заслужена пензија за МиГ-21

# ПИЛОТ И АВИОН ПОРТРЕТ ЈЕДНОГ ВРЕМЕНА



Свечаном манифестацијом под називом „Траг у бескрају” на аеродрому „Пуковник – пилот Миленко Павловић” у Батајници, 21. маја (Дан РВ и ПВО у СФРЈ) 21. године, 21. века, легендарни ловац МиГ-21 одлетео је у незаборав. На лет у вечност, како и заслужује, испратили су га министар одбране др Небојша Стефановић, Командант РВ и ПВО генерал-потпуковник Душко Жарковић у присуству бројних пилота који су имали ту част и привилегију да заједно са њим освајају небеска пространства. Пуних 58 година, од 1962. до 2020. године, био је на висини задатка – први стуб одбране нашег ваздушног простора.

Пише Саша ОЛУИЋ

**С**ада већ давне 1962. године, само три године након почетка серијске производње, на волшебан начин, тихо, нечујно, конспиративно..., уз велики опрез да га неко случајно не види, на батајнички аеродром слетео је МиГ-21, у то време последња реч ваздухопловне технике моћног СССР-а. То је било и тада, а посебно данас, скоро немогуће. Не уступају Руси некоме, тек тако, последњу реч технике. С временом ће се испоставити да је то за нас био добар одабир. МиГ је по статистичким параметрима постао најбољи ловачки авион свих времена. Држи 24 светска рекорда. Произведен је у највише примерака – 11.496, доживео највећи број модернизација (32 верзије), летео је на четири континента у 60 земаља и, нажалост, био актер у највећем броју ратова... Авион вредан дивљења, спекта и поштовања.

Двадесетак година касније, у априлу 1981, прочитао сам чланак о чувеном подвигу руског пилота – космонаута. Он је 1961. године облетео земљу на 330 km висине. Моје импресије његовом појавом у датом историјском тренутку, о лету у космос, скафандеру и кациги коју

је Гагарин носио, као и слике планете земље са те висине спаковале су се у једну једину реч – божанствено. Не могу да се сетим да ли је чланак био објављен у „Политикином забавнику” или „Дечијим новинама”. То сада више и није важно. Важно је да сам у том тренутку пронашао смисао свог живота на овој планети (или је смисао пронашао мене). Као дечак од 13 година, коме су зглобови на спољашњем делу десне шаке били црни од играња кликера, био сам далеко од одговора на питање старијих: „Шта ћеш бити кад порастеш?”. Од тог тренутка за мене више није било дилеме. Космонаут, ето шта ћу бити! „То је то”, помислих, док ми телом струји осећај радости и среће. Све изван тога је бесмисао.

## ПРВИ СУСРЕТ

Доневши круцијалну животну одлуку, са непуних 13 година, посвећујем се даљем читању чланка. У наставку сазнајем да је хероју СССР-а Јурију забрањен сваки даљи лет у космос, због његове безбедности. Он наставља летачку каријеру као пилот на авиону МиГ-15. Седам година касније, у 34. години, заједно са својом летелицом напушта овоземаљски живот. Одлеће млад у легенду. Про-

жима ме језа, али храбри сазнање да је имао зашта и живети. Чему живот ако вас отргну од космоса.

Појашњења ради, све се ово дешава у времену без интернета, када нисам знао ни шта је то летење, шта је космос, а поготово како изгледају авиони типа МиГ. До тада нисам летео ниједним авионом. У галаксију шаљем јаке сигнале да желим да летим. Са извесним закашњењем стиже ми неочекивани одговор. Ни данас себи не могу да објасним како сам се нашао испред излога једне књижаре. У њему су биле, у луксузном паковању, макете авиона. Око се фокусирао на макету на којој је великим словима писало МиГ-21. Купујем, лепим, слажем пластичне делове, украшавам сличицама и појављује се ОН. Прелепа макета авиона МиГ-21, не већа од десет-петнаест центиметара. Скроман тинејџерски џепарац није омогућавао већу макету. Недуго затим пријављујем се на конкурс за Ваздухопловну војну гимназију „Маршал Тито” у Мостару. Чврсто сам решен да, за почетак, постанем пилот авиона МиГ-21. После ћу видети да ли ће ми се отворити пут ка космосу. Као дете војног лица, настављач војне традиција, 20. августа 1983. јављам се на школовање у Мостар. Непосредно пред пут мајка 14-годишњака покушава кроз плач да онемогући мој одлазак. Хаос у кући разрешавамо компромисом. Невољно прихватам чињеницу да сам млад и све одлажемо за четири године, до уписа на академију. Уписујем средњу медицинску школу, и мир у породици се поново успоставља. Нисам издржао четири године. Све јача жеља за летењем одводи ме у трећу годину Војне гимназије „Братство и јединство” у Београду. Назад слећем на коначну дестинацију Ваздухопловне војне академије у Задар.

### ДАР ОД БОГА

Пилотска професија ме је изабрала, али препрека ка авиону МиГ-21 има много. Мотивисан, улажем целог себе да их пребродим. Вредно учим, интензивно тренирам, тре-

ба постићи максималну психофизичку кондицију. Али све то није довољно. МиГ-21 тражи и дар од Бога. Имаш га или га немаш. Тражи урођену интелигенцију, тренутну и брзу реакцију, максималну концентрацију, савршен распоред померање пажње, максималну седећу висину до 94 cm и биолошку предодређеност да издржите максимална Г-оптерећења. Све ово се не може навежбати. Потврда тога је чињеница да је од десетине хиљада кандидата из целе СФРЈ (ако се у обзир узме популација рођена од 1930. до најмлађег пилота на МиГ-у 21 који је рођен 1978) само 639 њих успело да „ускочи” у његову кабину.

Након многобројних тестирања, у селектовању и одабиру пилота за МиГ-21 моје име нашло се међу 12 „величанствених” у генерацији. Остајем без даха при помисли да ћу летети у стратосфери. Приближавам се сну о небеским висинама.

У пуној тренажи са непуне 22 године, после 18 месеци и 180 сати интензивне летачке обуке на авиону Н-60, *ја-леб* (Г-2), где пролазим све разделе од основне до борбене обуке, седам у предњу кабину МиГ-а. Иза мене у другој кабини мој наставник летења Бориша Мандић, међу пилотима познат под надимком Професор. Непознаница нема, теоретско знање је ту, а техника пилотирања максимално савладана. Техника пилотирања је на свим авионима иста. На линији полетања са стиснутим кочницама лагано додајем снагу до 100%. Чује се карактеристична бука мотора. У слушалицама ми одјекује глас професора „Ајмо добри мој ђаче, укључите ФОРСАЖ (допунско сагоревање мотора које му даје енормну снагу) – полећемо”. Притискам папучицу и премештам ручицу снаге у положај форсаж. Уз стравичан прасак у пределу мотора и јачине издувних гасова авион почиње да се мешкољи лево – десно. Једва га држим на кочницама. Форсаж прихвата, температура мотора у реду. Пуштам кочнице. Силина почетног убрзања лепи ми леђа за седиште. Нисам се ни освестио од почетног шока примећујем како се палица помера ка мени уз сугестију професора: „Ђаче, подесите угао носа за полетања”. Покушавам, али видим да дебело касним са реакцијама. Брзина дивља, већ смо на 320 km/ч. „Бак трап,



# МиГ-21



увуците трап, ајмо подесите угао, увуците закрилца..., ђак закрилца, закрилца, одржавајте угао полетања, погледајте брзину, брзину ђак”, сада већ нервозним гласом говори професор. Сав мокар од зноја, уз његову помоћ, достигнем висину 600 m и брзину 600 km/ч.

То је тачка са које се након полетања одлази на извршење задатка. Долазим себи тек на висини од 5.000 метара. Успостављам хоризонталан лет и почињем да контролишем авион. Настављам даљи лет по маршрути. „Сад је све у реду”, помислих у себи приближавајући се првом прекретном оријентиром. Ту је требало да направим први хоризонтални заокрет. Ништа страшно, па радио сам то милион пута до сада на Г-2. Дајем нагиб од 45°, при брзини од 800 km/ч, усмеравајући авион ка задатом курсу. Почињем борбу са одржавањем задате висине и брзине, али ми тешко иде. „Шарам” са висином у дијапазону од 200 до 300 метара и брзином од 50 до 100 km/ч. Није ми јасно шта се дешава. Не могу да укротим авион. Његова брзина и даље прстиже моје реакције. Зној појачано цури низ лице. Моја навежбана техника пилотирања не даје резултате. Као да никада пре тога нисам летео. Након пола сата великом брзином прилазимо на слетање, слећемо, тачније слеће наставник, са брзином 270 km/ч. „Ауууух, шта ово би”, мрмљам кроз зубе. Мокар до голе коже, сав дезоријентисан и растресен једва излазим из авиона. У одласку са стајанке чујем професора како утешно додајује: „Добро дошао на МиГ-ове добри мој ђаче. Не брине биће то добро, биће”. И би добро. Би добро пуних 28 година до мог одласка у пензију.

### **НОСИО МЕ У СВЕТ ТИШИНЕ**

Силе свемира нису ми дозволиле да остварим сан и постанем космонаут. За утеху су ми омогућиле лет у стратосферу. Свечано одевеног у висинско одеело са херметичким гермо шлемом на глави (не баш као што је носио Гагарин, али сличним) мој МиГ ме је повео до космичке таме која почиње на 17–18.000 метара изнад земље. Посрећило ми се да у првом висинском лету буде лепо време, без облачка. На релацији Задар–Ријека, на висини близу 19.000 метара уживао сам у пространству до крајњих могућности вида. Италија се видела као на длану. Дозволио ми је да летим брже од звука и то два пута брже од звука. То је брзина од око 2.500 km/ч. Када пробијете звучни зид, а брзина звука је 340 m/s, улазите у тајанствен свет тишине. Звук мотора остаје иза вас. Нестваран доживљај. Тело пилота у кабини не примећује ништа посебно. Само по инструменти-ма и тишини констатујете да летите брже од звука. Млазна струја у тропопозицији, у којој су идеални атмосферски услови за постизање великих брзина, налази се на висини

11–13.000 метара. На тој висини, без икаквих репера са стране, ви не осећате брзину. Веће је брзинско узбуђење када на малој висини од рецимо 50–100 метара летите са 1.000 km/ч.

Дозволио ми је да уживам у небеском пространству, акробатском, групном, дневном и ноћном летењу у свим метео-условима. Омогућило да се поигравам са облацима. Враћао расположење када ме по депресивном тмурном времену вине изнад облака где ме обасја сунце. Као

**СВЕЧАНО ОДЕВЕНОГ У ВИСИНСКО ОДЕЛО СА ХЕРМЕТИЧКИМ ГЕРМО ШЛЕМОМ НА ГЛАВИ (НЕ БАШ КАО ШТО ЈЕ НОСИО ГАГАРИН АЛИ СЛИЧНИМ), МОЈ МИГ МЕ ЈЕ ПОВЕО ДО КОСМИЧКЕ ТАМЕ КОЈА ПОЧИЊЕ НА 17–18.000 МЕТАРА ИЗНАД ЗЕМЉЕ. ДОЗВОЛИО МИ ЈЕ ДА ЛЕТИМ БРЖЕ ОД ЗВУКА И ТО ДВА ПУТА БРЖЕ ОД ЗВУКА. ТО ЈЕ БРЗИНА ОД ОКО 2.500 km/ч. КАДА ПРОБИЈЕТЕ ЗВУЧНИ ЗИД, А БРЗИНА ЗВУКА ЈЕ 340 m/s, УЛАЗИТЕ У ТАЈАНСТВЕНИ СВЕТ ТИШИНЕ. ЗВУК МОТОРА ОСТАЈЕ ИЗА ВАС.**

професионалном војнику приуштио ми је да дејствујем бомбама, ракетама и топом по циљевима на земљи али и у ваздуху самонаводећим ракетама. Спремао ме за одбрану отаџбине. Незаборавао је тренутак када сам на мору, на полигону Бар испалио ракету ваздух–ваздух Р-60 на светлећу авио-бомбу. Иако сам имао све услове за лансирање ракета, једноставно није хтела да сиђе са лансера. Не желећи да се вратим необављена посла, знајући да по упутствима вежбе то није дозво-

љено, лансирао сам је резервним прекидачем у нужди. Он се налази под посебним жичаним осигурачем. Након слетања само је техничар знао шта сам урадио, видевши прекинуту жицу. То је остала наша мала тајна све до сад.

### **МОЈ МИГ НИЈЕ ПРЕЖИВЕО РАТ**

Био је строг и повремено је проверавао моје знање ванредних поступака у лету, искључујући ми неке уређаје. На моју срећу не и виталне, који угрожавају живот пилота. Најозбиљнију проверу имао сам 23. марта, дан пред бомбардовање НАТО-а. На висини од 5.000 метара, у облацима без видљивог контакта са земљом, отказао ми је уређај за регулацију кисеоника. Недовољан доток кисеоника у пилотску маску проузроковао је стање хипоксије. У благом заокрету од 30°, пар секунди по мојој процени, био сам без свести у авиону. Осећам као да се будим из неког сна а кроз руке и ноге пролазе жмарци. Констатујем како брзина нагло опада. Инстинктивно померајем ручицу снаге на 100%, како би повећао брзину. Сви параметри мотора показују да је све у реду, али брзина и даље пада. Присебан и добро обучен за ванредне ситуације укључујем „кисеоник у нужди на 100%”. Освежава ме доток кисеоника кроз ждрело и плућа, а трњење руку и ногу престаје. Тек тада схватам да је авион у углу пењања и да због тога пада брзина. Примењујем навежбан поступак пада у неправилан положај и покушавам да изађем из непријатне ситуације. После дуже борбе излазим из облака и успостављам потпуну контролу над ваздухопловом. Враћам се на аеродром и безбедно слећем. Одмах сутрадан, још под утиском из претходног дана, прелећем са мојим МиГ-ом на Аеродром „Поникве”, код Ужица, у поподневним часовима. Спремно

са њим дочекујем удар НАТО авијације на нашу земљу. У вечерњим сатима око 20.40 часова искушава ме да ли сам спреман да уз његову помоћ испуним обећање дато заклетвом. Да се упустим у ваздушну борбу са надмоћнијим непријатељем и да дам свој живот за отаџбину. Судбински везани, са покренутим мотором, чекамо полетање прве ноћи бомбардовања. Иако спремни, стицајем околности, полетели нисмо, али смо заклетву испунили. Заједно смо прошли највећи животни тест. Након непроспане ноћи свиће сунчано и ведро јутро. Вадим из десног џепа пилотског комбинезона слику на којој су моја супруга, двогодишњи син и седмомесечна ћерка. Емоције ме разарају... Фотографију пребацујем у леви џеп – ближе срцу. Нисам је погледао до краја рата... Бранећи Србију схватам да браним и моје најмилије. Наредних дана се зла судбина поиграла са нама. Преживео сам, али је он остао смртно погођен у једном од капонира. Огромна туга стеже ми срце. Ех, да смо бар заједно били у ваздуху, а не овако на земљи. Како једна лоша вест не иде сама, сазнајем да је на мом матичном, приштинском аеродрому, бомбом разнесена зграда где су биле просторије ескадриле. Ту је настрадала и моја пластична макета авиона МиГ-21. Моја амајлија коју сам желео да сачувам, мислећи да је ту најбезбеднија. Сломљен, без мог МиГ-а, враћам се на приштински аеродром. Заједно са осталим преживелим МиГ-овима, 11. јуна 1999, летим ка Београду. Уживам из ваздуха, у предивном призору нашег Косова и Метохије.

### ДОЧЕКИВАО ЈЕ И ИСПРАТИО ТИТА

Након заједничких 28. година остало је много лепих успомена и анегдота. Радо их се сећам. Да бих све то отргао од заборава, заједно са авио-механичарем Гораном Антићем и историчаром Бојаном Димитријевићем (сви рођени 1968. године) написао сам монографију „204. ловачко-авијацијски пук”, који је за ову при-

### ЖИВОТНИ ПУТ

Нажалост, у 58 година дугој каријери, МиГ-21 одвео је у вечност и 53 млада пилота. Скоро сваки десети колега платио је високу цену летења са њим. Нека им је вечна слава и хвала! Када је 1962. године стигао на аеродром у Батајници, прве три године није било двоседа (интересантно је да пет последњих година није било једноседа). Прве преобуке биле су праћене многим проблемима. Совјетска пилотска опрема (кациге, маске, летачка одела) била је дефицитарна. Нису постојале званичне инструкције за летење, пилотске шеме, процедуре и друга помагала за припрему летења. Пилоти су били принуђени да позајмљују опрему једни од других. Они су једноставно из двоседног америчког авиона улазили у совјетски једносед и сами проучавали његове летне одлике. Таква пракса постала је критична када су почели летови убрзања на великим висинама. Није било једноставно први пут самостално пробити „звучни зид” и то само на основу прича искуснијих пилота. За такве летове потребна је специјална кацига и одело подешено у односу на физичку конституцију пилота. Позајмљивање тих одела је строго забрањено. На једном таквом лету 20. јуна 1964. пала је и прва жртва на авиону МиГ-21, потпоручник Здравко Станић. Ланац породичне судбине Здравко Станић није успео да прекине. Његов деда погинуо је на Солунском фронту непосредно после рођења сина (Здравковог оца), који га није упамтио. Здравко се родио 1940, а оца су му убиле усташе 1941. године. Злосрећни ветар судбине поиграо се још једном – Здравко је погинуо 1964. године, а убрзо потом родио му се син.

Осетивши да му се ближи крај на овим просторима 25. септембра 2020, заједно са пилотима Дејаном Крсником и Звонком Васиљевићем, легендарни МиГ-21 одлеће у вечну славу. У бескрај.

чу значајан јер су прво у тај пук долазиле све најновије верзије авиона МиГ-21, а затим одлазиле у друге пукове. Савременици тог пука радо су читали монографију пре свега због тог авиона. Надам се да ће и будућа покољења исказати интересовање. Живеће МиГ-21 још дуго, кроз наше приче о њему. Бранио је ваздушни простор наше територије готово пуних 58 година. Остаће записи и сећања о његовом учешћу на великим војним, домаћим и међународним вежбама. За те прилике украшаван је и одређеним бојама. Учествовао је на свим значајним парадама и аеромитинзима. Због његове заштите грађени су грандиозни подземни објекти у Бихаћу и Приштини. Он је дочекивао Тита када се враћао из посета разним земљама. По облачном времену и писти натопљеном водом од кише, где је полетање по паровима, због водене завесе, било јако критично, испратио је Јосипа Броза на вечни починак. На њему су се код нас обучавали пилоти Палестинске ослободилачке организације. Вежбовно је гађао америчке *сејброве* у ваздуху након што би пилот искочио. Једино је код нас, у целом свету, обучавао питомце у четвртој години академије. Био је на висини задатка 1968. године приликом кризе у Чехословачкој, 1991–1992. приликом распада СФРЈ и 1999. приликом НАТО бомбардовања. Дочекао је 2006. године у ваздуху америчке авионе F-16, који су први пут у историји слетели на аеродром у Батајници. Кроз вене пилота који су летели на њему убризгао много адреналина – хормона стреса, али и много више сератонина – хормона среће. Његова монументална фигура данас краси улазак на аеродром „Пуковник – пилот Миленко Павловић” у Батајници. Привилегија, част и задовољство било је дужење са њим. Надживео је моју, али и каријеру свих пилота са којима је летео. Није пристojно рећи, али завидим му на том успеху. Видећемо се он и ја поново, на том дивном месту – у свемиру. Не сумњам. |