



М А Ј О Р П И Л О Т М И О Д Р А Г Р И С Т И Ћ

ЖИВОТ СА ОРЛОМ

Многи људи су веома одани својој професији, али ретки су срећници који свој позив утемељују на страсној емоцији. Њихова животна радост је двострука. У таквом светлу одсликава се лик мајора Миодрага Ристића, pilota Сектора за летно испитивање Техничког опитног центра. Стасити летач богатог искуства и широког знања, добар део живота посветио је орлу, ловцу бомбардеру који, по његовим речима, попут живог бића има и душу и ћуд. На њему се обучавао, са њим је обучио генерације младих pilota, чинио чуда, задивило посматраче на великих светским смотрама, а са овогодишњег аеромитинга у Брну долетео је као вицешампион у индивидуалном наступу. Популарни Рица је изузетно поштован међу колегама, а познат је као велики друг, поуздани пријатељ, брижни отац троје деце који живи у службеном стану. Много воли свој Београд, шетње с породицом, другове из краја, свет рачунара, теретану, сауну.

Право на властите снове је основа где су се градиле многе успешне каријере, велика остварења, запажена достигнућа. Дечачка машта је још изазовнија, лишена је обавезе да нађе упориште у стварности, недокучива је, чиста и неподмитљива. Ако очувају снове и бар део маште из тих дана, људи обрадују себе. То је учинио тридесетосмогодишњи Миодраг Ристић, данас летачки ас, дечак са Црвеног крста који је се са вршњацима из краја играо на простору између Београдског драмског позоришта и чубурског парка. Дете из породице трговаца, отац Ратомира и мајке Милице, честитих и надаре марљивих људи који су пет година млађој сестри Ани и њему предочавали лекције из живота исписане властитим примером: слога, рад, поштовање старијих, помоћ млађима.

Лако је учио, још брже памтио, а петице у Основној школи „Синиша Николајевић“ написане у дневнику беху слика његовог бистрог ума и жеље да што више зна. Није уобичајено да се у тим годинама озбиљно сагледава будућност, а још мање коначно животну опредељење, али мали Рица је умео да види и оно што је његовим другарима био далеки хоризонт. Поглед у небо, нешто литературе до које се тешко долазило, слушавање свог бића које је тек стасавало.

Није он имао велике узоре нити је опијен причама о подвизима летача напречац задао себи тешку формулу живота. Једноставно, определио се. Знао је да ће следити болан растанак са породицом, другарима из краја, родним градом... Али, његова звезда водиља сијала је заносним сјајем, неодољивим чак, спремна да баци у сенку тренутну тугу, носталију и неискство.

■ МОСТАРСКЕ КИШЕ

Са четрнаест година, сведочанствима и упутима за лекарски преглед нашао се у Земуну пред вратима Института за ваздухопловну медицину. Још три хиљаде дечака чекало је резултате озбиљних провера здравља. У колима која су те јесени кренула пут Мостара, мајка је плакала, отац смиривао страсти, а



Миодраг нестрпљиво чекао улазак у просторе Ваздухопловне војне гимназије. Постаће ученик Ф одељења 28 класе са још 164 дечака који су дошли из разних крајева тадашње Југославије. Колико је школа била озбиљна, селекција немилосрдна а захтеви врхунски говори податак да ће из његовог разреда само Александар Пипоски, садашњи мајор који лети на авиону *МиГ-29*, и он постати пилоти.

Недалеко од школе била је чувена фабрика авиона „Соко“. Стаза се лепо видела. Одатле су полетали пробни пилоти тадашњих новопроизведених ваздухоплова. У једном од њих налазио се Марјан Јелен, његов потоњи узор, сада пуковник у пензији и породични пријатељ, човек који је осамдесетих година пробио звучни зид пилотирајући на *орлу* да би с временом постао персонификација вештине и моћи ондашњег Ратног ваздухопловства. Рица је тек сео у једрилицу „бланик“, кружио изнад Мостара, када се под њим белесао легендарни мост и вијугала Неретва све у очекивању мостарских киша које је надахнуто описао Перо Зубац.

Пролазе године, кабина *утве*, па самостални летови. Висина 3.000 метара, брзина 160 километара на час. А он је жарко желео још више и далеко брже..., два падобранско скока приде. Дечак постаје младич једнако одан небу и позиву војног пилота. Одличне оцене јесу велика препорука, али конкуренција за пријем у Ваздухопловну академију је жестока и биће места само за брижљиво одабране.

Стручњаци кажу да свега два посто светске популације има предиспозиције за пилота, а од тог броја тек неколицина препозна тај дар. Зато су тако ретки и толико вредни.

Годину и по дана у 41. класи ВВА били су чисто „бубање“ теорије без које се не може у озбиљне летачке просторе што није одговарало Рицином темпераменту. Најзад летачка обука. Стари добри *галеб Г-2*, а онда млазни авион *Г-4*, *супергалеб*. Њему је такође било „супер“, осећај висине и брзине, моћ у ваздуху, призори који се памте. Бисерни корнатски архипелаг, на пример.

Година 1992. Потпоручник Миодраг Ристић, успех – одличан. Међу првих пет у класи. Прво родно место је 242. ловачко-бомбардерска авијацијска ескадрила. Проклети национални кључ га је удалио од кабине надзвучног авиона *МиГ-29* до границе отвореног револта. Али, једну горку успомену избрисала је љубав која се рађала – магични *орао*. Тај авион ће постати његов животни пратилац, упознаће до танчина душу и ћуд летелице која у вештим рукама може до неслућених граница. Ту ће бити Рица да их помера, поставља нове циљеве.

Као млад пилот постаће наставник летења, а то бивају они најбољи, доживеће многе радости и распад земље, ратну драму, одлазак дојучерашњих колега... И у најтежим тренуцима увек чистан, исправан, војнички чврст и витешки племенит. Пилот какав се рађа, ретко среће и дубоко поштује. Треба ли трошити речи о службеним оценама, признањима, наградама, похвалама... Не, за њега је реч вреднија од сваког папира. А речи колега су искрене и до них држи. Сви листом истичу: Рица је онај прави, у свему!

■ НАЈМЛАЂИ ПРОБНИ ПИЛОТ

Важио је за строгог наставника. Строгог, али праведног. Тражио је од студената да много знају и да много могу. Развијао у њима пилотски нерв, јер ако њега нема узалуд посао. На небу се догађају многе ствари, план и идеја су једно, новонастале околности и тренутна ситуација нешто друго. Хладна глава, муњевита мисао, ваљана процена, све се то може ако су знање и вештина надоградња оном нерву о коме радо прича. Ето, њему је на првом наставничком лету отказала хидроулика. Тамо изнад Бара, па још ветар који је дувао 17 метара у секунди, отворио млазник мотора и ето невоље. Потисак једног мотора свео се на минимум и стабилност летелице ставио под озбиљан упитник. У таквим (не)приликама команде постају „тешке“, а брига голема. Студент није био свестан опасности,

па младић тек осваја небо. Вешти наставник је приземљио *орла* без последица, али остала је лекција и још једно искуство.

Беше 1997. година када је 252. ловачко-бомбардерска авијацијска ескадрила тражила осам наставника летења. Значио је то повратак у родни град, сусрет са старим другарима из краја, близна родитеља, сестре. Сви су били срећни, једино је госпођа Ружица и даље бринула. Мајка као мајка, мора се разумети њена вечита стрепња. Син јој је отишао од куће као дечак, вратио се као велики капетан.

Стаигао је на Батајницу да би чинио део језгра будуће борбене јединице. Наиме, задатак се сводио најпре на преобуку бивших пилота *Г-4* на *орла*, а потом њихово укључивање у оперативне задатке. Посла преко главе.

На врата је опет куцао рат. Претње, лоши сигнали, па одгађање... Зло је висило у ваздуху. Знано се да ће наше ваздухопловство бити на жестоком удару. Сачувало се оно што се могло збринути. Остале су тешке ране и ожилци. После ће копненим путем расклопљене летелице са Поникава стићи у главни град... Било, не поновило се...

Следи лепши део приче, онај који је подаље од тмурних облака. Капетан прве класе Миодраг Ристић постаје најмлађи пробни пилот и помоћник команданта за навигацију.

Шта је пробни пилот?

То је онај летач који, сем осталог, до те мере познаје свој ваздухоплов, кадар да покаже све његове способности којих нема у књизи. Редови се стално дописују. Лети се другачијим нормама, читава филозофија се гради изнова, бришу се старе и успостављају нове границе, померају се хоризонти... Осам тона тешка птица на погон моћних мотора „ролс ројс“ са форсажом, која лети брзином од 1.160 километара на сат и у понирању може да пробије звучни зид! Лако се пење на дванаест километара а носи читав арсенал наоружања: бомбе, навођена ракетна зрна, вођене ракете, пројектили ваздух-земља, чувени „маверик“ и „гром“. „Маверик“ кошта 85.000 долара, а ремонт *орла* 400.000 евра. Бројке од којих глава заболи. Поготово у ова тешка времена. Али, слобода властитог неба нема цену. Све је узалуд ако на њему нису наши авиони. И то је део традиције српског ваздухопловства.

Шта може боље бранити углед Војске Србије и земље уопште ако се знање и вештина не предоче свету. Зна свет у каквој смо ми





ситуацији. То не кријемо нити се то може сакрити. Имамо то што имамо, али имамо и оно што они не знају да имамо. Злата вредне људе попут мајора Ристића који умеју да задиве стране посматраче и стручњаке који ће лакше дати препоруку да им будемо партнери и сарадници. Пилоти су поуздани амбасадори, оличење нашег знања, вештине, талента какви се ретко срећу.



■ ЛЕТ НА НОЖ

Добра одлука и одлична процена била је да се учествује на међународним ваздухопловним смотри. Сада их је десетак на броју: грчка Танагра, мађарски Кечкемет, румунска Констанца, два пута чешки Брно...

Мајор Ристић је пробио лед. После дугих сушних деценија и успомене на чувеног Марјана Јелена, један наш пилот наступио је са својим програмом. Имао је свега месец дана припрема, ограничен број сати и горива. Аеромитинг у Братислави, 2004. После изузетно успешног наступа, аплауза задивљене публике и задивљених стручњака пришао му је колега из Немачке који је летео на *торнаду*. Уз искрене честитке за изведени програм, питао га је колико је сати одвојио за припрему. Шездесет, одговорио је, а Немац подигао обрве: *Свака Вам част ако сте за свега 60 сати успели ово да увежбате*. Истина је била другачија, мајор Ристић се припремао далеко мање од оног што је саопштио колеги. Слика наше стварности.

Овогодишњи наступ у Брну заслужује не само честитке већ искрено дивљење. Тешко је описати вртоломију на небу коју је извео Рица и измамои уздахе одушевљења не само публике већ и стручног жирија. Иако му време није ишло на руку, силно мотивисани мајор је

одмах после полетања извео „имелман“ (пење се у круг па изводи полукретање и промену правца у вертикалној равни). На свега сто метара од писте лети „на нож“. Авион је окренут за 90 степени, брише преко стазе два и по километра строго праволинијски. У повратку урагански бришући лет 900 километара на сат, пење се у ваљак, окреће орла на леђа, извлачи у том положају тачкове и слеће из превртања. Ух! Што се тиче маневарских могућности летелице, неке елементе спектакуларног Рициног програма може да изведе једино *Ф-16*.

Конкуренција је била жестока, све саме небеске аждаје: *МиГ-29*, *Ф-16*, *грипен*, *Л-159*... У жирију искусни ваздухопловни асови. Дилема је била само распоред на почасном постољу. Наш *орло* је био такав какав је, са српским обележјима, мало сјајнијег перја, изгланчаних крила и то је све. Е, белгијски *Ф-16* је далеко моћнијег изгледа и угледа. „Нашминкан“, пуштао је разнобојне траке и бљештаве инфрацрвене мамце, остављао визуелни утисак моћи. Добро. Тек, наш мајор Ристић је освојио друго место што је громогласно поздрављено, а наш тим је био презадовољан. Како и не би када је реч о светском достигнућу. Мајору Ристићу одато је много признања. Захваљујући њему занимање за орла попримило је чудесне размере. Прилазили су му на стајанци поклоници ваздухопловства из разних крајева света. Један је потеглао чак из Канаде да види то „чудо од авиона“. Своју радозналост утолио је тек после разговора и обавезног фотографисања са нашим асом.

Након повратка у земљу честитао му је министар одбране Драган Шутановац. Министар није крио задовољство због великог успеха и начина како се брани углед земље и војске у свету. По његовим речима, то је један од важнијих задатака. Обећао је да ће, у складу са могућностима, дати пуну подршку припадницима ваздухопловства и противваздухопловне одбране, нарочито у набавци делова и ремонту летелица. Мајор Ристић није ни поменуо како нема стан већ службени простор који не може да откупи, да скромно живи, има троје деце... Само је замолио да се његов *орло* ремонтује како би и даље могао пут освајања нових висина. Жалопојке су му биле испод части. Није то прилика.

Амбициозни пилот и даље има своје планове. Један од њих је да припреми своје наследнике, младиће које ће, попут њега, проносити славу српског ваздухопловства. Има их, даровити су, треба са њима радити. Тачније, треба им омогућити да лете више. Мајор Ристић је пробни пилот, али он је на „пола корака“ од следеће степеннице – звања опитног пилота. Иако неупућени мисли да је то исто – није. Опитни пилот испитује ваздухоплов у његовој најосетљивијој фази производње, ставља на пробу многе непознанице. То је круна каријере. Како каже, све звезде су му се поклопиле. У сазвежђе су уткани велико знање, непресушна енергија, огромно искуство, добар развојни пут... Допунски сјај чине његов темперамент, неописива љубав према професији, посвећеност позиву, спремност да се усавршава...

■ КАД УТИХНУ МОТОРИ

Треба ли понављати колико је стресан сваки лет, позив војног летача уопште. Његова мирна лука је породица. Троје деце: прва радост, једанаестогодишња татина мезимица Тијана, деветогодишњи син Марко и двоипогодишњи Јаков који тражи највише пажње. Уз велику подршку супруге Јелене, службенице суда, кућне обавезе теку по плану. Мало је слободног времена осим за дане викенда када се заједно упуте у шетњу. Њихов велики тата је омиљен у друштву које га жељно чека. То су дечаци из његове генерације, сада успешни пословни људи у земљи и широм света. Као у Бајагиним стиховима: „Моји су другови расути бисери...“. На велику радост нису се заборавили. Напротив. Лети се нађу на окупу: Саша, Сашко, три Милоша, Џуда, Тешке... Њему драги надимци, велики пријатељи. Свет рачунара је његово велико задовољство, а теретана и сауна места за одржавање наше опходне физичке припреме.

Када утихну помори мисли су и даље у небеском плаветнилу. Не може он без неба, без тог неописивог осећања простора, брзине, сунуврата према земљи и пропињања међу облаке. То је читав један живот, живот са *орлом*. ■

Бранко КОПУНОВИЋ
Снимио Горан СТАНКОВИЋ