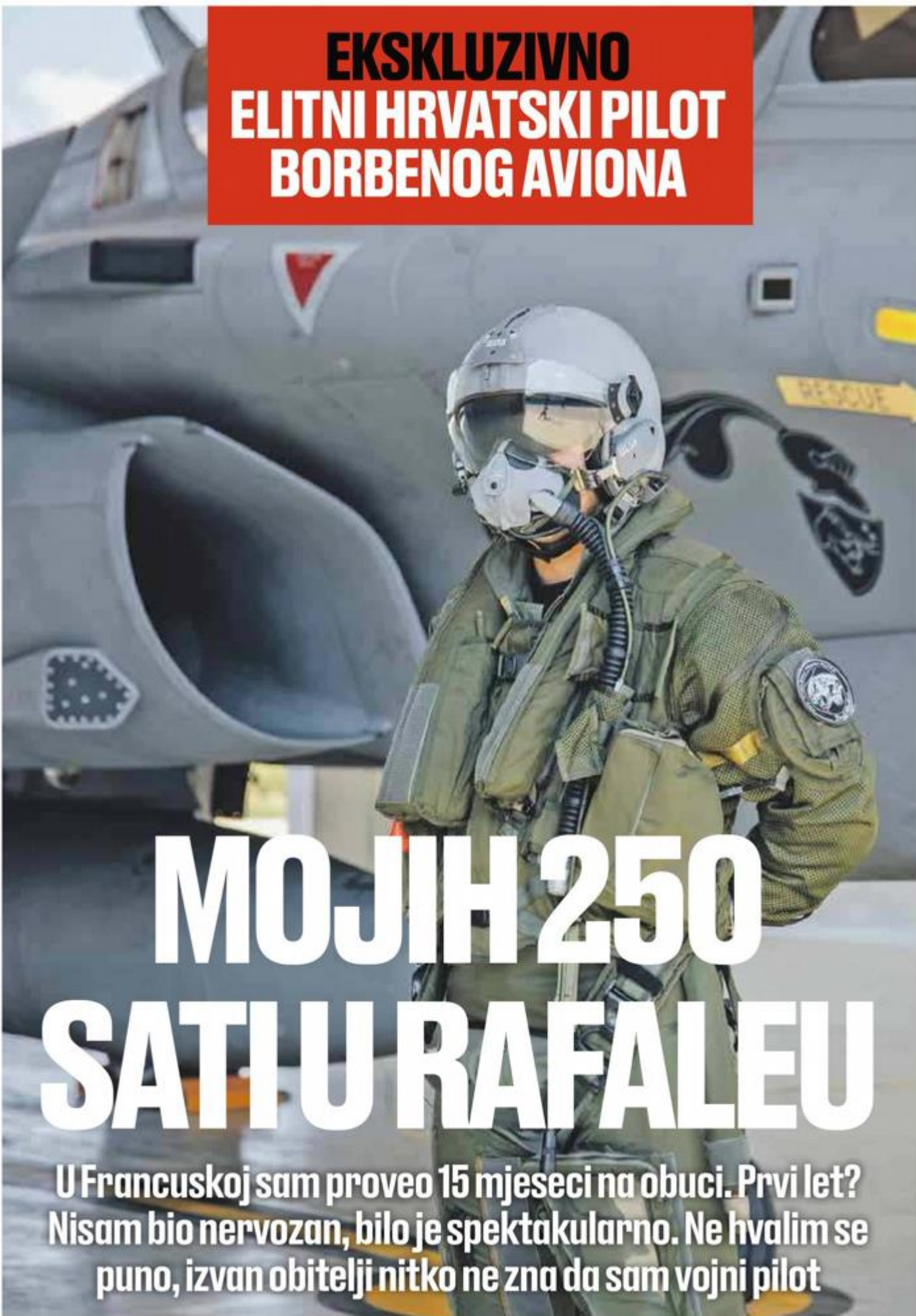
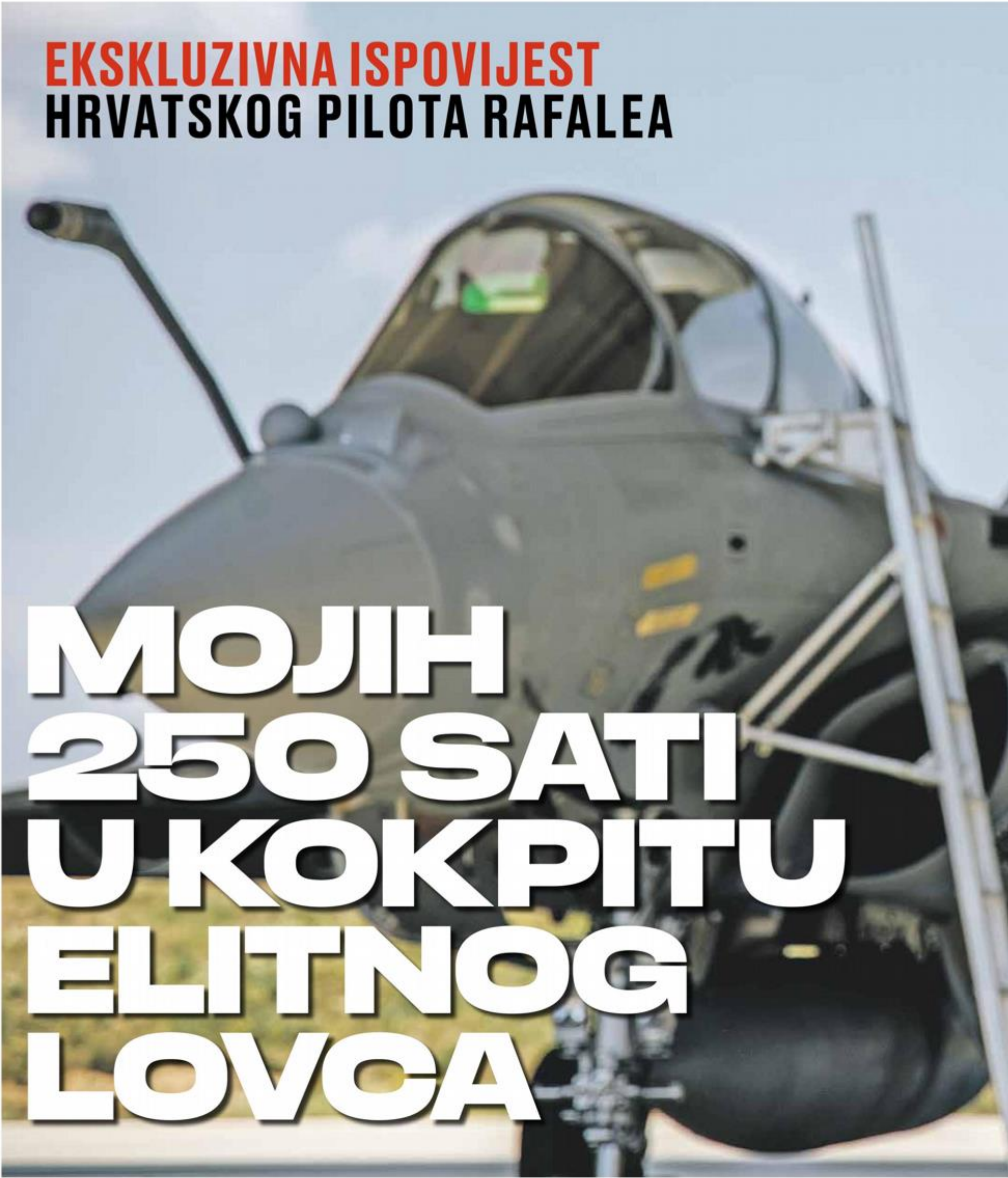




**EKSKLUZIVNO
ELITNI HRVATSKI PILOT
BORBENOG AVIONA**

MOJIH 250 SATI U RAFALEU

U Francuskoj sam proveo 15 mjeseci na obuci. Prvi let?
Nisam bio nervozan, bilo je spektakularno. Ne hvalim se
puno, izvan obitelji nitko ne zna da sam vojni pilot



EKSKLUZIVNA ISPOVIJEST
HRVATSKOG PILOTA RAFALEA

MOJIH 250 SATI U KOKPITU ELITNOG LOVCA

 KREŠIMIR ŽABEC

 VEDRAN PETEH / CROPIX

"U Francuskoj sam proveo petnaest mjeseci na obuci, a kada sam u sjeo u Rafale, ostvario mi se dječaćki san. Prvi let? Nisam bio nervozan, bilo je spektakularno. Nisam se puno hvalio, izvan obitelji nitko ne zna da sam vojni pilot"



Najveći dio vas čuo je i zna za Antona Tusa, pilota koji je letio u MiG-u 29 i F16. Za Rudolfa Perešina, pilota koji je MiG-om 21 prvi odletio iz JNA i sletio u Austriju. Za

pilota Danijela Borovića koji je iz JNA u Hrvatsku doletio prvim MiG-om. Čuli ste i za legendarne pilote Domovinskog rata Ivana Selaka i Ivicu Ivandića. Možda vam je poznato i ime Željka Nišića koji je prvi hrvatski pilot koji je upravljao izraelskim avionom F16 Barak, i to u Izraelu.

Prošla su dva i pol mjeseca otkad je šest pilota Hrvatskog ratnog zrakoplovstva sletjelo s prvih šest aviona Rafale u Hrvatsku. Zna li tko je njima upravljao, tko je pilotirao? Njihova imena nikad nisu objavljena, njihova lica

ne krasi naslovnice novina ili TV ekrane. Jutarnji list prvi objavljuje ispovijed jednog od pilota Rafalea. Pilota koji je bio jedan od šestorice koji su u Hrvatsku dopremili prve nove hrvatske borbene letjelice. Razgovor smo obavili u specifičnim i pomalo mističnim uvjetima. Nije nam poznato njegovo ime, ni čin, ni kako izgleda.

Razgovor smo vodili telefonom, a fotografiran je pod punom opremom s pilotskom kacigom na glavi. To su bili uvjeti Zapovjedništva Hrvatskog ratnog zrakoplovstva pod kojima smo mogli obaviti razgovor i fotografiranje. Naime, Zapovjedništvo već nekoliko godina provodi politiku striktna zaštite identiteta pilota bor-

benih aviona. Nakon kraćeg razmišljanja pristali smo na njih jer smatramo da javnost treba čuti razmišljanja jednog od nekoliko najelitnijih hrvatskih pilota, pa makar ne znali ni kako se zove, ni kako izgleda.

Pilot s kojim smo razgovarali je iz Zagreba i u četrdesetim je godinama. Ima petnaestogodišnje iskustvo letenja na avionu MiG 21 kojim je napravio više od 1000 sati naleta. Tijekom karijere najveća visina do koje je uspio po-

"JEDNA OD MOGUĆNOSTI KOJE RAFALE IMA JEST DOPUNJAVANJE GORIVA U ZRAKU. IMPRESIVNO JE"

Nastavak na sljedećoj stranici >>

dići avion je 50.000 feeta odnosno oko 15 kilometara te letjeti pod gravitacijskim opterećenjem od 9,5 G. Dosad je Rafaleom napravio više od 200 sati leta. Iskustvo letenja na MiG-u uveliko mu je pomoglo da privikavanje na novi i bolji avion nije bio problem ali...."Privikavanje na tehniku pilotiranja traje doslovno nekoliko minuta. "Zahvaljujući digitalnom sustavu upravljanja, pilotiranje Rafaleom puno je lakše nego MiG-om, ali kada govorimo o ostalim zrakoplovnim sustavima kao što su navigacija, komunikacija, sustav naoružanja i radar, priča je sasvim drugačija. S većinom tih sustava susreli smo se prvi put jer ih u MiG-u nismo imali. Za to je vrijeme prilagodbe bilo dulje i teže. Ponekad nam se činilo da ima i previše informacija koje dobivamo u avionu. Zapravo je izazov odabrati prave informacije u pravom trenutku. Ali, u konačnici smo uspjeli sve savladati."

Tvrdi kako izvan njegove obitelji i Oružanih snaga rijetko tko zna da je upravo on pilot Rafalea.

"Pa, izvan kruga ljudi koji me znaju, mislim da to nitko ne zna. Ja sam malo povučeniji pa izvan Oružanih snaga jako malo ljudi uopće zna da sam vojni pilot jer se time ne volim hvaliti."

Otkriva kako nikad nitko u njegovoj obitelji nije bio vojni, a njegova je zrakoplovstvo "zapalilo" još u djetinjstvu. "Tada sam se zainteresirao za sve što ima veze s avionima i helikopterima. Za poziv vojnog pilota odlučio sam se kad sam bio u osnovnoj školi, tijekom Domovinskog rata. No, u to vrijeme u Hrvatskoj nije bilo škole za vojne pilote, tek se formirala." Kako u djetinjstvu tako i danas fasciniraju ga nevjerojatne performanse mlaznog lovačkog aviona, njegove mogućnosti dostizanja velikih brzina, brzo penjanje na velike visine i izvođenje raznih složenih manevara odnosno akrobacija. Kaže kako za njega nikad nije bilo dvojbe civilno ili vojno zrakoplovstvo. "S obzirom na to da sam uvijek pokazivao interes za vojni poziv, vojno zrakoplovstvo je objedinjavalo sve ono što me zanimalo. Da kojim slučajem nisam prošao na selekciji za vojnog pilota, civilno bi mi bilo kao drugi izbor. Da i danas mogu birati, ponovno bih izabrao vojni poziv jer smatram da su letovi vojnim zrakoplovom puno zanimljiviji i dinamičniji u odnosu na letenje civilnim zrakoplovom."

Kako u to vrijeme nije bilo srednje škole za pilote, naš je sugovornik upisao "civilnu" gimnaziju. Tijekom srednjoškolskog obrazovanja oformila se i škola za vojne pilote. U Zagrebu je upisao Fakultet prometnih znanosti, smjer za inženjera aeronautike. Školovanje za vojnog pilota provodilo se po tzv. civilno-vojnom modelu. "Teorijski dio slušao sam i polagao na fakultetu u Zagrebu, a pilotska obuka provodila se u pilotskoj školi u Zadru. Obuku sam završio na školskom avionu Pilatus PC-9. Nakon završene obuke promoviran sam u zvanje vojnog pilota i u čin poručnika Hrvatskog ratnog zrakoplovstva."

Na drugoj godini fakulteta među polaznicima se radi selekcija. Dio njih odlazi na školovanje za pilote helikoptera, a dio u elitu - pilote borbenih aviona. Još i danas se sjeća trenutka kada su mu nadređeni rekli da je odabran za pilota borbenog aviona. "Bilo je to veliko uzbuđenje jer sam bio na korak do ostvarenja svog cilja." Na MiG 21 je prešao s Pilatusa na



kojem je završio i tečaj za nastavnička letenja. Prelazak s Pilatusa na MiG-a velik je izazov. "Velik je skok s Pilatusa na MiG jer se prije svega radi o puno bržem avionu. U svakom slučaju, biti pilot MiG-a 21 uvijek će mi predstavljati veliku čast jer je to avion koji je odigrao veliku ulogu u našoj pobjedi u Domovinskom ratu. Osim toga, taj avion u cijelom svijetu ima legendarni status u zrakoplovstvu i njegovi su piloti svugdje vrlo cije-

njeni." Osnovna preobuka za borbeni avion traje oko pola godine, a naš je sugovornik vrlo brzo krenuo u samostalne letove. "Prvi samostalni let je u pravilu nakon 20-ak letova. Nisam bio nervozan. U tom trenutku jednostavno nemate vremena za nervozu."

Istodobno s procesom odabira novog borbenog zrakoplova u Hrvatskom zrakoplovstvu pripremali su prve grupe pilota za obuku. Bez obzira na to koji avi-

on bude odabran. Naš sugovornik naglašava kako je osnovni kriterij pri selekciji prve skupine kandidata bio da su iskusni piloti MiG-ova. Odnosno, da imaju iskustvo letenja na mlaznom lovačkom avionu. Naravno, među pilotima MiG-ova tražili su se dobrovoljci, a kod našeg sugovornika nije bilo dileme i odmah se prijavio. "Iskustvo na MiG-u pomoglo nam je da preobuka na avion Rafale bude što lakša i jednostavnija. Što se mene tiče, ja sam se jednostavno u danom trenutku našao u toj odabranoj skupini." Osim što su prvi hrvatski piloti Rafalea, oni su i jezgra novih hrvatskih instruktora, odnosno nastavnika letenja koji će obučavati sljedeće naraštaje pilota Rafalea u Hrvatskoj. Prije odlaska u Francusku morali su proći još jednu stepenicu - dodatni pregled u Njemačkoj gdje su prošli obuku na centrifugi, na opterećenju koje je potrebno za taj avion. Naime, u Rafaleu pilot mora podnijeti malo veće G opterećenje nego u MiG-u. Našem je pilotu odlazak na obuku u Francusku u tom trenutku bio krana karijere. "To je bilo nešto o čemu sam sanjao odmalena. Kad sam se prijavljivao za školovanje za vojnog pilota, nadao sam se da će me dočekati neki moderniji avion kad završim školovanje, ali, eto, dočeka sam to sada. Bio sam uporan."

O broju pilota koji su otišli u Francusku ne može govoriti, ali ističe da je obuka bila vrlo intenzivna s obzirom na opseg znanja

i sposobnosti koje su u relativno kratkom vremenu morali savladati. U Francuskoj su bili 15 mjeseci, a za to su vrijeme dva puta mogli otići na kratak odmor kući. Sve ostalo bilo je učenje, vježbanje, učenje, vježbanje.

Rafale je višenamjenski borbeni avion i za njegovu je upotrebu potrebno proći mnogo više različitih obuka nego što smo ih prolazili za MiG 21. Prvo smo imali teorijski dio koji nazivamo tehnička učionica. Tu smo se upoznavali s tehničkim osobinama Rafalea. Upoznavali smo razne njegove sustave, kao što su motor, konstrukcija, instrumenti, gorivni sustavi, naoružanje itd. To je trajalo oko mjesec i pol. Drugi dio bio je osnovna obuka, letenje. Tu smo savladali osnovno letenje kao što su akrobacije, navigacija, grupno i instrumentalno letenje te noćno letenje. Nakon toga su na red došle osnovne borbene uporabe kao što su bliska zračna borba, presretanje zračnih ciljeva, napadi na ciljeve na zemlji, zračna potpora kopnenim snagama itd. Treći dio obuke bilo je tzv. sazrijevanje u kojem se ponavljaju i proširuju naučene osnove na složenijim letačkim zadaćama", secira tih 15 mjeseci naš sugovornik.

Dakle, nakon mjesec i pol učionice piloti su napokon krenuli na obuku. No, prije aviona sjeli su u simulator koji je, kako ističe pilot, vjerna kopija aviona. "Simulator je neizostavni dio obuke na suvremenim avionima. Tako



OBUKA JE BILA VRLO INTENZIVNA S OBTIROM NA OPSEG ZNANJA I SPOSOBNOSTI KOJE SU U RELATIVNO KRATKOM VREMENU MORALI SAVLADATI



"DOLAZIŠ DO TOG AVIONA I POMISLIŠ: ŠTO ĆE MENI NETKO DATI DA SAM UPRAVLJAM? NEVJEROJATNO"

zultati, skromno odgovara "zadovoljavajući". S obzirom na takav sustav obuke, naš pilot još uvijek čeka na ispaljivanje prve rakete ili bacanje prve bombe iz Rafalea. I tvrdi kako je to jedina stvar koju tim avionom još nije napravio.

Jedna od mogućnosti koje Rafale ima jest dopunjavanje goriva u zraku. Naši piloti to nisu isprobali, ali vidjeli su kako to izgleda. "Impresivno je. Ne možete vjerovati koliko je velik taj avion-cisterna. Samo nadolijevanje traje minutu do dvije i za to vrijeme mu ulije dvije do tri tone goriva." Dodaje da to u Francuskoj nisu uvježbavali. "Za to vam je potrebna trenaža, a ako to nećete poslije provoditi, nema smisla uvježbavati. Ali, mi to možemo uvježbavati na simulatoru. U svakom slučaju, kada nam neka od zemalja saveznika ponudi avion-cisternu, nama će biti najmanji problem tome se prilagoditi."

Za boravak u Francuskoj nije im bilo potrebno znanje francuskog jezika, ali bilo im je iznimno teško razumjeti engleski jezik kako ga izgovaraju Francuzi i francusku organizaciju letenja.

"U Francuskoj je drugačija organizacija zračnog prostora, način na koji oni organiziraju letenje, kako ga provode i komunikacija s kontrolorima u zračnom prostoru koja je nešto drugačija od standarde zrakoplovne komunikacije. Oni imaju vojne kontrole pa je to malo specifičnije. A drugo, iako oni govore engleski jezik, ipak imaju specifičan naglasak na koji se trebate priviknuti."

jeme. Radili smo i tijekom jutra i tijekom popodneva, pa su uslijedili noćni letovi. U svakom slučaju, ostajali smo koliko je trebalo."

Iako ima petnaestogodišnji staž letenja na borbenom avionu, naš sugovornik sve do dolaska u Francusku i ulaska u Rafale nije imao iskustvo letenja noću. U Hrvatskoj se to MiG-ovima nije radilo. U Francuskoj je prvi put letio noću i kaže da nema neke velike razlike u odnosu na dnevno letenje. "Kad se naviknete, ustvari i nije velika razlika. Instrumenti vam jednako pokazuju i danju i noću."

Dio obuke je i za upravljanje sustavima naoružanja, no to ne uključuje ispaljivanje vježbovnog i bojovog streljiva. "Tijekom obuke u Francuskoj to i nije bilo potrebno jer simulator i avion imaju odlične sustave objektivne kontrole, kako mi to zovemo. Oni svojim računskim modelima procjenjuju uspješnost simulirane upotrebe naoružanja. U obzir uzimaju ulazne parametre kao što su brzina, visina i položaj aviona tijekom ispaljenja određene vrste naoružanja te vam daju poprilično preciznu procjenu je li upotreba naoružanja bila uspješna ili ne."

U principu, to bi značilo da pilot na simulatoru ili u avionu pritisne gumb i tako fingira ispaljenje rakete i bombe? "Da, parametri se snimaju u realnom vremenu i poslije se analizira na računalu je li pogodak bio uspješan ili ne."

Na pitanje kakvi su mu bili re-

Ponekad je bilo nerazumljivo što su nam rekli, iako su to rekli na engleskom."

Naš sugovornik hvali francuske instruktore, njihov trud i interes da im pomognu. "Imali su respekt prema nama jer su nas cijenili kao iskusne pilote MiG-ova i dali su si vremena i truda da nas upoznaju s novim sustavima koji su nama bili nepoznati."

Nakon uspješno obavljene obuke piloti su na nacionalnoj razini dobili - kako se to službeno zove - zvanje pilota višenamjenskog borbenog aviona Rafale i dokument da su završili obuku. Istodobno s njihovom obukom trajao je i proces prebacivanja prvih šest Rafalea u hrvatsko vlasništvo. Nakon što su oba procesa završila, avione je trebalo dopremiti u Hrvatsku. Odluka da će njima u Hrvatsku doletjeti hrvatski piloti donesena je davno prije i sad ju je trebalo realizirati. Šest aviona poletjelo je iz zračne baze u Bordeauxu, a let do baze Pleso u Zagrebu trajao je sat i 40 minuta.

Naš je sugovornik pilotirao jednim od tih aviona. Kaže da su on i njegovi kolege znali samo neke manje detalje dočeka u Zagrebu. "Bio je to veličanstven doček. Imali smo osjećaj kao da smo pripadnici neke od naših uspješnih sportskih reprezentacija. Osjećali smo se ponosno i sretno što slijedimo prvim hrvatskim Rafaleima u našu domovinu. Također smo stekli dojam da se cijelom hrvatskom narodu pojavio osjećaj ponosa i zadovoljstva što

konačno imamo borbeno zrakoplovstvo kakvo naša Hrvatska i zaslužuje." Otkriva da je njegova obitelj kod kuće bila sretna što se ta priča uspješno završila i što mogu nastaviti s poslom u Hrvatskoj.

A u Hrvatskoj ih je dočekao velik posao. Slijedio je nastavak njihove obuke, ali i njihovo obučavanje kolega koji su nakon njih bili u Francuskoj. "Oni su tamo prošli teorijski dio i obuku na simulatoru, a u Hrvatskoj prolaze obuku letenja. Ona će trajati nešto dulje nego naša jer smo mi već imali iskustvo letenja MiG-om koje oni nemaju. No, to nije problem jer su svi oni odlični mladi dečki." Kaže da konstantno lete i sada su u standardu kao i ostale članice NATO-a. "Osim toga, i dalje koristimo simulator za obuku. To je velika ušteda u gorivu i ostalim resursima aviona."

Nakon što su prvi Rafalei sletjeli u Hrvatsku, povećao se i interes mladih pilota da lete njima. "Interes je puno veći nego za MiG-21. Sad se svi guraju da bi došli na Rafale."

Nakon što se vratio u bazu Pleso, naš sugovornik svakodnevno gleda i u svog starog prijatelja - MiG 21. Ali, samo ga gleda. "Iskreno, imam želju odraditi još koji let na MiG-u, ali bojim se da se to neće dogoditi. Prvo iz sigurnosnog razloga, jer se u svijetu zrakoplovstva izbjegava da jedan pilot istodobno leti na dvije različite platforme. To je tzv. negativni transfer. Svaki pilot ima automatizirane radnje koje je naučio na jednom avionu i ako ih primijeni na drugom, to može biti opasno. Drugi je razlog organizacijski. Kad imate dulju pauzu letenja na jednom tipu aviona, a ja MiG-om nisam letio oko godinu i pol, trebate proći osvježavanje teorijskih znanja za što je potrebno vrijeme, a morate odraditi i barem desetak letova s instruktorom na dvosjedu kako biste mogli ponovno samostalno letjeti u tom avionu. Stoga je to trošenje puno vremena i resursa koje ni s čim nije opravdano." Dok to govori, osjeća se sjeta u glasu. Vuče ga da još jednom poleti. "Volio bih isprobati, ali, znate, kad jednom isprobate nešto bolje, onda vam se i ne vraća na nešto lošije."

Iako je danas samo jedan od šestorice koji ima papir da može letjeti Rafaelom, što ga svrstava u najelitnije pilote u Hrvatskoj, na pitanje osjeća li se zbog toga povlašteno bez zadržke odgovara: "Ne bih rekao da se osjećam povlašteno, ali svakako mi je čast što sam imao tu priliku i što sam završio tu gdje jesam". ✓



"KAD POČNE CIJELI PROCES POLIJETANJA, VIŠE NEMA VREMENA RAZMIŠLJATI O TOME. TADA SVE IDE SAMO PO ONOME KAKO STE NAUČILI"

smo i mi svaki novi dio obuke prvo prošli na simulatoru, a potom u zraku u avionu. Što se tiče vjernosti simulatora, ona je doista zapanjujuća. Ponekad zaboravite da ste u simulatoru. Svi sustavi su vjerno kopirani tako da se poslije lako prilagodite uvjetima u samom avionu."

Unjemu su obavili desetak letova i tek kad su tu postigli prave rezultate, slijedio je prvi korak prema samostalnom letu - letenje u dvosjedu s instruktorom. "Koliko se sjećam, prije prvog samostalnog leta bilo je samo šest letova s francuskim instruktorom. Potom se obavlja prvi samostalni let, i to u paru s drugim avionom Rafale kojim upravlja instruktor koji je s vama obavio ispitni let i donio procjenu da ste spremni i sposobni za samostalni let."

Prvi samostalni let u Rafaleu pamti se zauvijek. "To je jedan od letova u karijeri koji ću pamtit cijeli život. Nevjerojatan je osjećaj kada dolazite do tog aviona i onako mislite u sebi: što će meni netko dati da sam upravljam ovim avionom? To je nevjerojatno. Ali, kad krene cijeli proces za polijetanje, nemate više puno vremena razmišljati o tome. Tada sve ide samo po onome kako ste naučili." Taj prvi let trajao je otprilike jedan sat.

Tijekom boravka u Francuskoj hrvatski su piloti bili na tri lokacije, a radni dan trajao im je jako dugo. "Imali smo klizno radno vri-