



Datum: 16.02.2020  
 Medij: Blic  
 Rubrika: Bez naslova  
 Autori: Marko Tašković  
 Tema: Vojska Srbije

Napomena:  
 Površina: 782  
 Tiraž: 50000



Strana: 28

Naslov: Najmlađi pilot u istoriji srpskih „lovaca“

## PORUČNIK BOŠKO MARKOVIĆ (27) - ZLATNI MLADIĆ RATNOG VAZDUHOPLOVSTVA

# Najmlađi pilot u istoriji srpskih „lovaca“

Svih 10 „migova 29“ u sastavu Srpskog ratnog vazduhoplovstva je nakon remonta podmlađeno. Ali ni takvi opet nisu mlađi od najmlađeg pilota u istoriji srpske lovačke avijacije - poručnika Boška Markovića (27).

MARKO TAŠKOVIĆ

Četiri „miga 29“ kojima Srbija već decenijama raspolaže proizvedeno je daleke 1987. godine, dok od šest „lovaca“ koji su krajem 2016. stigli iz Rusije u našu zemlju, četiri je nastalo 1989, a po jedan 1990. i 1991. godine. Godinu dana kasnije rodio se u Rakovici popularni Bole, koji danas upravlja svakim od ovih „lovaca“. Ništa neobično za dečaka koji je pozeleo da leti praktično čim je prohodao.

– Odmalena sam želeo da budem pilot. Motiv da krenem vazduhoplovnim putem bio mi je Aeromiting na Batajnici 1997. godine. Imao sam pet godina, otac me je vodio. Nisam gledao „Top gan“, ali se sećam da mi se svidelo film „Put u kosmos“. Malo sam se bavio i maketarstvom kao dečak – seća se Marković, koji skromno priznaje da nije razmišljao o tome da je najmlađi pilot u istoriji lovačke avijacije.

### PUT U RUSIJU

Aerodrom u Batajnici bio mu je predodređen već nakon osnovne škole.

– Išao sam u Vazduhoplovno-tehničku srednju školu „Petar Drapšin“ koja se sad zove Vazduhoplovna akademija. Nakon toga, prošao sam konkurs i prijem na Vojnoj akademiji koju sam završio 2015. u roku od četiri godine. Počeo sam da radim na Batajnici. Bio sam u školsko-trenažnoj avijacijskoj eskadrili tri godine. Krajem 2017. i početkom 2018. krenula je priča o preobuci za „migu 29“ u Rusiji. Prvo sam otišao na kurs ruskog jezika da bih sredinom 2018. krenuo u Rusiju na osnovnu preobuku, a prošle godine bio sam na borbenoj preobuci tamo – objašnjava Marković.

Svoj talenat je dokazao i time što je do „miga 29“ promenio samo dva tipa aviona.

– Leteo sam prvo na avionu „utva 75“ za selektivnu i osnovnu obuku na akademiji, nakon toga na „Galebu G-4“ na kome sam bio do završetka akademije, a potom i dve-tri godine u jedinici dok nisam otišao na preobuku u Rusiju i sad letim na „migu 29“. Konkurs za preobuku nije obuhvatao samo moju generaciju nego i sve zainteresovane pilote iz ratnog vazduhoplovstva. Imali smo lekarske preglede koji su zajedno sa komandantima odlučivali ko bi mogao da ide na preobuku i grupa od nas petorice je odabrana za odlazak u Rusiju – naglašava mladi pilot.

### ODRICANJA

Upravljanje „migom 29“ predstavlja sam vrh u profesiji pilota lovačke avijacije, zato zahteva maksimalnu pripremu, ali i velika odricanja.

– Posao zahteva i određenu dozu discipline i profesionalnosti i kada nisi u eskadrili. Ako imaš sutradan let, ne možeš dan pre da radiš sve što poželiš. I kada nisi na poslu, uvek si u pripravnosti jer možeš dobiti poziv jedinice. Pet radnih dana imaš kada se ne dežura. Kada se dežura, onda je i vikend. Radni dan je uglavnom osam sati, ali dešava se da bude i duže. Dešava se da, na primer, prepodne budu loši vremenski uslovi pa da se let odloži za popodne. Sam si gospodar svog tela i posla. Jednom godišnje imaš veliki lekarski pregled, a pre svakog radi se pregled na kome ti se proverava akutno stanje. Recimo, ne možeš sa zapušanim nosom da letiš zbog pritiska na visinama. Primera radi, zub gore boli pet puta više zbog promene pritiska. Traži se da si u potpunosti psihofizički pripremljen za let – apostrofirava mladi pilot.



Upravljanje migom 29 predstavlja sam vrh u profesiji pilota lovačke avijacije jer zahteva maksimalnu pripremu, ali i velika odricanja

### TREMA

Ulazak u kabinu „miga 29“ podrazumeva velika opterećenja i brzine, a kratko vreme za odlučivanje.

– Velika su psihofizička naporezanja. Let traje od pola sata do 45 minuta i za to vreme ograničen si ne samo gorivom nego i zadatkom. Prilikom izvođenja manevara u vazduhu dolazi do naglih promena visina i brzina – naglašava Marković.

Osećaj pozitivne treme ne napušta Markovića ni kad priča, a kamoli kad se priprema za let sa ruskim „lovcom“.

– Prilazim avionu sa određenom dozom strahopoštovanja. Pilot mora biti na oprezu. Posao sa strane deluje kao rizičan. Nosi određenu dozu rizika, ali ako se ispoštuju sve procedure i običaji, nema rizika. Čovek se uglavnom plaši onoga što ne poznaje. Ako si dobro pripremljen što se tiče teorije, ako poznaješ avion i znaš kako se ponaša u određenim situacijama, onda si znatno podigao taj prag bezbednosti i smanjio rizik. Avion ne poznaje ni čin, ni godine. Samo na osnovu pripremljenosti i spremnosti za let zavisi i njegova uspešnost – kaže popularni Bole, i dodaje da u eskadrili nema podela po godinama i da od starijih kolega gleda da usvoji što više saveta, i pilotskih i životnih.



FOTO: M. ILIĆ

JOŠ OD MALIH NOGU MARKOVIĆ JE SANJAO DA POSTANE PILOT

## OTAC RADIO U JAT, MLADI BRAT NA SLIČNOM PUTU

Popularni Bole je najmlađi pilot „lovca“ u Srbiji, ali i prvi vazduhoplovac u porodici.

– Otac je radio u JAT-u, ali nije bio pilot. Porodica je ponosna na mene. Bili su podrška od početka, znali su da je to moja želja odmalena. A i da nisu bili podrška to ne bi mnogo promenilo u mojoj odluci. I mladi brat je krenuo tim vazduhoplovnim putem. On je sada na Saobraćajnom fakultetu na smeru vazduhoplovni saobraćaj – ističe Marković.

### TEHNIKE DISANJA

Kakva su opterećenja za komandnom tablom „lovca“, zna samo onaj ko se vinuo u vazduh.

– Ono što mi osećamo u avionu to je opterećenje. Avion može da izdrži silu pritiska do 9G, ali pilotu je u tim uslovima teško, vidno polje se sužava, ne možete da pomerate ruke, noge, teže je disanje. Pritom od vas se očekuje da izvršite određene zadatke. Ne možete da kažete teško mi je i odustanete. Mora da se izdrži, postoje određene tehnike disanja, kao i kontrakcije mišića neophodne da bi se izdržao taj pritisak, a imamo i anti-G odelo. Takođe, imamo kiseoničku masku i kacigu, disanje ispod maske je normalno – kaže Marković.

Ponašanje u kabini zavisi od vremenskih uslova.

– Prilikom leta koncentrišemo se na zadatak. Ako je lepo

vreme, onda se leti po vizuelnim pravilima. U svakom slučaju pozicija aviona se gleda na osnovu instrumenata, ali većina pažnje je usmerena van kabine. Uvek moramo da znamo po instrumentalnim pravilima da poletno i sletimo jer je to ono što će bezbedno da te vrati kući. Nakon leta postoji blagi umor, tek kad skinete odelo vidiš, na primer, da su ti mokra leđa – otkriva najmlađi član „Vitezova“ i dodaje da se prilikom sletanja „mig 29“ kreće brzinom od čak 300 na sat.

Bole do sada nije imao rizičnih situacija na poslu.

– Obučavamo se za vanredne situacije i na simulatoru i međusobno kad razradujemo zadatak. Postoji knjiga s uputstvima šta treba uraditi u slučaju otkaza, ali nikada u vazduhu se ne dešava sve kako piše u knjizi – zaključuje Marković. ■

## IŠAO SKORO 2.000 NA SAT

Markoviću je upravljanje „migom 29“ pružilo brojne mogućnosti. Jedna od njih je da bude brži od zvuka.

– Postoje posebni letovi kada se ide na maksimalno ubrzanje i na plafon odnosno maksimalnu visinu. Avion može da ide preko 2,3 maha, ali ne letimo po tim brzinama. Sigurno sam išao 1,5 puta brže od zvuka. Kada idemo na tu brzinu, onda se ta kinetička brzina koristi i za potencijalnu, pa iskačemo na plafon od 18.000 metara. Da li ćemo leteti 1,5 ili jedan mah, nema velike razlike u osećaju. U tom trenutku samo instrument pokazuje kolika je brzina. Nema neke pojave. Možda se desi probijanje zvučnog zida. Osećaj brzine ne postoji. Veoma malo se elemenata radi na brzini oko 2.000 na sat. Jedino ako se juri cilj, na primer – objašnjava mladi pilot.