

# Milivoje Milovanović – intervju s pilotom, ki je prebil zvočni zid

Aleksander ČIČEROV

Kratek članek v Slovenskih novicah 17. novembra 2016 mi je zbudil radovednost, da sem ga natančno prebral. Pritegnilo me je dejstvo, da je bil Milivoje Milovanović pilot vojnega letalstva bivše skupne države. Brez oklevanja sem ga poklical v Brežice in ljubeznivo se je odzval in pristal na intervju. Pričakoval sem, da se bova pogovarjala o letalstvu – njegovi strasti, ki ga ni zapustila niti danes, ko ima že 8 križev. Vstopil sem v njegovo življenje in podoživel stvari, ki se jih rad ali pa z žalostjo spominja. Z njim sem delil občutke, ko je, predrzno, kar tudi prizna, z letalom Sabre prebil zvočni zid in srečno pristal. Upam, da se bom z njim lahko veselil, ko bo svojega Sabra iz Letalskega muzeja v Beogradu pripeljal v Slovenijo.



Tako smo bili oblečeni. (Arhiv M. M.)

**Ventil:** Kdaj ste se prvič srečali z letalstvom? Omenili ste tudi »polet skozi okno«.

**M. Milovanović:** Čisto po naključju sem izvedel, da me je oče prvi dan po rojstvu z vozičkom vrgel skozi okno. Odraščal sem v družini brez matere, oče je imel do mene zelo grob odnos. Začel sem skakati s strmih obal, mostov, visokih skal in

tako preganjal strah. Moje življenje je bilo surovo, na vsak način sem hotel zbežati od očeta, še prej pa sem se želel fizično okrepiti in se mu postaviti po robu. Postal sem tudi član TVD Partizan in tekmoval ter zmagoval na republiških prvenstvih. Žal sem prepozno opazil plakat, ki je vabil v letalsko podoficirsko šolo.<sup>1</sup> Šola se je že začela pred štiridesetimi dnevi. Na vojaškem odseku so mi povedali, »da mi tudi Tito ne more pomagati«. Kljub temu sem napisal prošnjo Titu in mu razložil, kaj se dogaja v moji družini. Napisal sem, da se bojim lastnega očeta, ki se je zdravil na nevropsihiatriji. Povedal sem, da sem zdrav, zaljubljen v letenje. Vabilo maršalata je prišlo v štirih dneh. Naslovljeno je bilo na mojega očeta. V njem je bilo zapisano, da se takoj oglašim v poveljstvu letalstva v Zemunu. Sprejeli so me kot »boga«. Bil sem zdrav kot

dren, skozi pregled pred zdravstveno komisijo sem šel kot skozi sir! Kar je bilo razumljivo, saj so vedeli, da za menoj stoji Tito! Star sem bil 17 let. Namesto v podoficirsko šolo so me »vabili« na akademijo in me, kar sem izvedel pozneje, na seznamu uvrstili v napredovanje vse do čina generala. To sem odklonil, s čimer niso bili zadovoljni in so me kregali, pa je le ostalo po moje. S sedemnajstimi leti sem bil sprejet v podoficirsko nižjo šolo.

**Ventil:** Kako je potekalo vaše šolanje in kje?

**M. Milovanović:** Moje šolanje se je začelo v PPŠ III KL leta 1954 v Mostarju (podoficirska šola). Šola je trajala tri leta. Pilot sem postal 1957. leta. Star sem bil 20 let in dobil čin pilot vodnik. V treh letih šolanja na PPŠ sem letel na štirih vrstah letal;

<sup>1</sup> Nekaj podobnega se je zgodilo tudi avtorju prispevka. Javil sem se na oglas, ki je vabil mlade fante v vojaško letalsko akademijo. V Logatcu so mi na vojaškem odseku dejali, naj najprej naredim gimnazijo, pri čemer naj pazim, da bom imel zelo dobre ocene iz matematike, fizike, angleščine in telesne vzgoje, nato pa naj pridem spet nazaj. Vpisal sem se na Gimnazijo Poljane, dobil celo štipendijo takratnega »ministrstva za obrambo«, maturiral in se javil na vojaškem odseku. Tam pa se mi je svet podrl. Rekli so mi, da bi moral opraviti Gimnazijo v Mostarju, kjer so »pitomci« poleg gimnazijskih predmetov tudi že leteli. Pot med letalce mi je bila zaprta in odločil sem se za pravo – mednarodno letalsko pravo. podlaga

šolskem AERO-2, na letalu 213, na ruskem letalu dvosedežniku Ujak in na JAK-9, in to zelo uspešno, saj nisem hotel osramotiti tovariša Tita. Šolali smo se v Mostarju, Titogradu (sedaj Podgorici) in Pulju. Po treh letih šolanja in letenja na batnih lovskih letalih LU S-49C so nas seznanili, da pilot podoficir, po mednarodnih predpisih (OZN) ne sme v vojni odmetavati jedrskih bomb. Ponudili so nam dve možnosti:

1. šolanje v vojaški akademiji,
2. šolanje v civilnem transportnem letalstvu.

Ta druga možnost meni ni bila dovoljena, ker so me z vseh strani nagovarjali, da grem na vojaško akademijo. Vse je kazalo, da je o tem odločal nekdo drug. Ugovora ni bilo, nisem pa se strinjal s tem, da dobim višji čin. Toda izbire ni bilo in spet sem pristal v Mostarju. Sledila sta Titograd in Pulj, kjer sem letel na letalih 522 in T-33, TV-2 in F-86E Sabre. To so bila ameriška letala zveze NATO, ki so bila podarjena Titu v času slabših odnosov s Sovjetsko zvezo. Letala so uporabljali, preden so prišla v Jugoslavijo, v vojnah v Afriki in Aziji. Moje »najbolj priljubljeno« letalo Sabre<sup>2</sup> se je bojevalo v Koreji z ruskimi MIGI. Za vsako letalo so takrat plačali po 1500 ameriških dolarjev (rezervni deli za ta letala pa so bili desetkrat dražji od samih letal).

Čas je hitro tekkel. V armadi so pozabili name, soproga je zbolela prav takrat, ko so me izbrali za šolanje na nadzvočnih letalih (MIG). Sedem nas je bilo izbranih in pred menoj je bila težka izbira (leteti ali ostati

ob bolni ženi). Iskal sem izhod, žal pa nadrejeni niso imeli posluha za moje težave. Poslali so me celo na VMA k nevropsihiatru z namenom, da mi vzamejo pravico do letenja. To je bil zelo grd postopek, rekel bi celo nepravilčen do najboljšega letalca in družine. Čeprav se je Tito pogosto zanimal za mojo družino in mene, mu tega postopka nikoli nisem omenil. S tem pa je bil seznanjen general Viktor Bubanj, ki je ukazal, da mi naziva letalca ne smejo vzeti. Končno so me predstavili v Slovenijo, na letališče Cerklje – rojstno mesto moje soproge in kraj, blizu katerega še danes živimo. Kmalu so spoznali napako in me poslali v Komandno-štabno akademijo, ne da bi se o tem lahko kakor koli izjasnil. Upokojil sem se brez povišanja v čin podpolkovnika, odklonil sem vse predloge v zvezi s prevzemom položaja komandanta letališč, saj nisem hotel biti komandant, ampak sem hotel leteti. Najprej me je zlomil oče, nato pa še JLA. Toda letenje me je navduševalo in še danes čutim, da bi z veseljem poletel s svojim letalom.

**Ventil:** Kakšne pogoje ste morali izpolnjevati za bodočega pilota: zdravniški pregledi, psihotest in podobno?

**M. Milovanović:** Odlično zdravje je pogoj za letalski poklic. Zdravstveni pregledi se opravijo pred posebno komisijo, kar pomeni pregled vseh organov: srce, pljuča, vid, sluh, refleksi, psihofizično stanje. Za pilote nadzvočnih letal se posebej ocenjuje še družbena komunikacija, odločanje v skupini. Alkohol, droge, kajenje so popolnoma izključene.

ni. V letalo nisi smel, če nisi opravil zdravniškega pregleda, priprav za letenje, biti si moral naspan, brez prehlada, poznati si moral meteorološke razmere na relaciji. Vse to je bilo potrebno zaradi pilotove varnosti in varnosti vseh drugih.

**Ventil:** Ste že od začetka šolanja želeli postati lovski pilot? Kako je prišlo do tega?

**M. Milovanović:** To ni odvisno od želje pilota, temveč od njegove kvalitete letenja, strokovnih ocen inšpektorjev, učiteljev glede obnašanja v zraku, hitrega reagiranja, lahkotnega prenašanja obremenitev (znameniti G) teže, metabolizma, znanja, športnega duha, samozavesti, hrabrosti pod pogojem, da si znanje pridobljeno na zemlji, sposoben prenesti na letalo v zraku. To se potem vidi tudi na posnetkih: zadetki z raketami, naboji in v letečo tarčo, pomembni so posnetki zračnih bojev s svojimi kolegi.

**Ventil:** Na kakšnih tipih letal ste leteli?

**M. Milovanović:** Omenil sem že, da sem na začetku letel s šolskimi letali. To so letala, na katerih se uči vzleta, pristanka, vodoravnega leta,



Pred poletom je bilo potrebno letalo skrbno pregledati in pripraviti za nalogo. (Arhiv M. M.)

<sup>2</sup> Letalo Sabre se je v Jugoslaviji uporabljalo od leta 1956 do 1971. To je lovec prestreznik. Enosedežno letalo F-86E (Sabre) je bilo nizkokrilec s kovinsko konstrukcijo, triciklom, ki ga je bilo mogoče potegniti v letalo. Imel je motor J-47-GE-13 z maksimalnim potiskom 2360 kg. Oborožen je bil s šestimi mitraljezi M-3 kalibra 12,7 mm. Imel je radijsko postajo AN/ARC-3, radiokompas AN/ARC-6 in radarski merilnik A-4. Kabina je bila pod pritiskom nad 3000 m. Razdalja med krili je znašala 11,3 m, dolžina 11,43 m, višina 4,48 m. Letalo je bilo težko 7 550 kg. Njegova največja hitrost je bila 1 150 km/h, doseg pa 1 150 km, potrebovalo je 1250 m dolgo stezo za vzlet. Glej podrobno v Čuvari našeg neba, Vojni izdavački zavod, Beograd 1977, str. 422.

obratov (AERO-2). Letalo 213 je bilo šolsko bojno letalo, s katerim sem se učil streljati na tarčo na zemlji in metati bombe na šolskem poligonu. Letalo UTVA je bilo lahko potniško letalo, 522 pa šolsko bojno letalo, s katerim smo leteli tudi ponoči, šlo je seveda za instrumentalno letenje brez zunanje vidljivosti. Pilotiral sem tudi rusko dvosedežno bojno letalo UJAK-9 in rusko lovsko bojno letalo iz II. svetovne vojne JAK-9. Poleg tega pa še T-33 in TV-2, ki sta namenjeni za prehod na bojna letala. To so bila lovška bombna letala vrste F-84G Tunderjet. Leteli pa smo tudi na lovskem letalu F-86E, na lovskem letalu domače izdelave S-49C. Skupaj sem letel na desetih vrstah letal in se upokojil v 48. letu svoje starosti – s 43 leti letalskega staža.<sup>3</sup>

**Ventil:** *Kako se spominjate vaših inštruktorjev?*

**M. Milovanović:** Svojih inštruktorjev se spominjam še danes. Eden od njih mi je pri nizkem preletu letališča dejal: »Ali lahko letiš še nižje?« Potisnil sem palico naprej tako, da sem z eliso kosil travo. Toda oglasil se je komandant polka 91 in ukazal: »Potegni palico k sebi in takoj na pristanek!« Inštruktor je bil kaznovan s prepovedjo letenja za šest mesecev, dobil pa je tudi denarno kazen. Komandir eskadrilje me je kaznoval z zaporom 4 dni, ko sem ga zaprosil za dopust, da vidim svoje dekle, ki ji je umrla mama. Spet drugič sem pod inštruktorjevim vodstvom vadil letenje brez zunanje vidljivosti. Opravil sem let, dolg 60 minut, in slepo pripeljal letalo na sam začetek pristajalne steze. Inštruktor mi je stisnil roko, prvič v življenju, ker je bil sicer zelo strog, in rekel z nasmehom: »Vse vem o tebi, toda ostal mi boš v spominu kot genialen letalec. Nikdar te ne bom pozabil!« Inštruktor lovskega letenja mi je dal nalogo, ki je »poskrbela« za 12 G. Pri tem sem letel v popolni temi z anti G-obleko.

<sup>3</sup> Podrobneje glej navedeno delo Čuvari našeg neba, str. 407 in naprej.



Pilot v anti-G obleki (arhiv M.m.)

**Ventil:** *Kakšne naloge ste opravljali kot pilot lovec? Opišite nam vaš delovni dan.*

**M. Milovanović:** Težko je opisati delovni dan pilota lovca. Vsak je drugačen, ker je odvisen od naloge oziroma vrste letenja. Leteli smo s pravim strelivom v skupini treh letal in streljali na vlečno tarčo, ki jo je nad morjem vlekel naš kolega. To je zelo nevarno letenje, ki zahteva veliko kondicije. Na dan smo leteli po štiri lete in kabina je bila polna našega znoja. Letenje mora biti zelo natančno v vseh elementih, vsakemu pilotu pa se štejejo zadetki v tarčo. Včasih smo leteli akrobatsko, v skupini, kar je tudi zelo naporno. Izvajali smo vaje, ki so nas navduševale, saj so pomenile letenje kot v pravih zračnih borbah. Tukaj ni več šale. Na posnetkih smo potem opazovali, kdo je koga zadel. Res, tu je bila potrebna velika natančnost.

<sup>4</sup> 31. julija 1953 je pilot lovec Nikola Lekić, poveljnik letalske divizije, kot prvi v jugoslovanskem letalstvu prebil zvočni zid z letalom Sabre F-86D. Preboj zvočnega zidu in poleti v stratosferi so postali vsakdanja praksa bojne izobrazbe vseh pilotov nadzvočnih lovcev, prej pa so to počeli samo piloti na letalih Sabre, glej Čuvari našeg neba, str. 216. podlaga

**Ventil:** *Ste kdaj pomislili na to, da bi postali pilot civilnega letala?*

**M. Milovanović:** To so sanje vsakega pilota, le malo pa se jih uresniči. Meni to ni bilo dovoljeno, nekateri moji kolegi piloti pa so uspešno prešli med civilne pilote. Danes smo vsi upokojenci, nekaterih ni več med nami (bolezen, starost, letalske nesreče). Od 84 pilotov moje generacije jih živi še kakšnih 15. Nič ni večnega, tudi piloti smo samo ljudje!

**Ventil:** *Kaj je za vas pomenilo pilotiranje Sabra?*

**M. Milovanović:** Ameriško lovsko letalo F-86E-SABRE je hitri lovec, ki je letel z 960 km/h in je bil najbolj uspešno podzvočno letalo svojega časa. Spominjam se prvega poleta z njim. Z 92-odstotnim plinom sem se prilepil na sedež, občutek, ki ga nisem doživel še z nobenim letalom prej. Doumel sem, da je to letalo po moji meri. Bil je lahko upravljiv po horizontali in vertikali, pravi akrobat! Vse figure v zraku je izvajal z lahkoto. Komaj sem čakal, da z njim poletim v svobodo, v nove akrobacije, nova doživetja. Bil sem ponosen, samozavesten in dosegel sem to, kar sem hotel.

**Ventil:** *Je do preboja zvočnega zidu prišlo po naključju ali ste bili za to posebej izbrani?*

**M. Milovanović:** Izvajal sem višinske lete do roba atmosfere po programu in načrtu. Preverjal sem sposobnosti letala, pomanjkanje kisika v kabini in stabilnost upravljanja z letalom na višini okrog 12 km. Žal mi je bilo, da z letalom nisem mogel leteti še višje.<sup>4</sup> Na višini 12 km sem potisnil krmilno palico naprej in poizkusil prebiti zvočni zid. Na kaj takega nisem bil posebej pripra-



vljen! Prvič ni šlo. Ponovno sem se dvignil na 12 km, potisnil ročico za plin do konca in se prekucnil v vertikalno proti zemlji – dejansko proti morju. Letalo se je močno streslo, komandna palica pa je postala popolnoma trda in ni hotela iz vertikalnega položaja. Uporabil se vso silo, trimmerje (ang. trimmer – majhna dodatna površina na krmilu, s katero se z odklonom izniči sila na pilotski palici, tudi krmilo za uravnoteženje), zakrilca. Ni šlo. Ko sem se pripravljal, da zapustim letalo s padalom sedežem (katapultni sedež je pilotski sedež, ki ga pilot v nevarnosti izstreli skupaj s padalom, ki se varno odpre tudi na majhni višini, pilot pa sedež pred pristankom odvrže), se je začelo letalo dvigovati. Horizontalni let je bil dosežen na petih metrih nad morjem. Vedel sem, da z letalom nekaj ni v redu, kar mi je potrdil tudi inženir, upravnik delavnice, kjer so popravljali letala. Letalo je skoraj razpadlo. Krila, trup in repne površine so nihali, manjkali so vijaki in zakovice. Upravnik mi je odpustil »predrzno« dejanje, ker so vsi tehniki prosili, da o tem ne obvesti komande, ki bi mi takoj vzela pilotsko dovoljenje, letalo pa bi moral plačati. To je bila moja zadnja porednost, samovolja in predrznost. Leta 1985 so me, pred strojem, počastili kot heroja. Objemov ni bilo konca. Moje letalo pa je ostalo poleg delavnice in edino, ki ni bilo razstavljeno in stopljeno v Kombinat aluminija v Titogradu. Ponosno čaka name že 50 let v Letalskem muzeju na letališču Surčin, kamor so ga premestili po



*Preboj zvočnega zidu*

razpadu skupne države. Ohranjam stik z upravnikom muzeja. Letalo je brez motorja, oborožitve, je le še maketa iz kovine, za katero sem pridobil pravico do uvoza in upam, da ga bom pripeljal v Slovenijo.

**Ventil:** *Kakšne treninge ste opravili pred tem dejanjem?*

**M. Milovanović:** Bil sem brez posebnega treninga, neodgovoren, nediscipliniran, drzen in nepripravljen. Tega piloti ne delajo. Nisem ponosen na to in živim z mešanimi občutki.

**Ventil:** *Ste po preboju zvočnega zidu morali opraviti kontrolni zdravstveni pregled?*

**M. Milovanović:** Ne, zdravstvenih problemov nisem imel. Bil sem tiho, da ne izvedo, kaj sem storil. Tudi inženirji so bili tiho.

**Ventil:** *Kako je bilo letalo opremljeno za ta podvig?*

**M. Milovanović:** Letalo je bilo brez oborožitve, polno goriva, kot pilot sem imel anti G-obleko proti obremenitvi, priključek na kisikovo masko za letenje v višini in »noro« glavo!

**Ventil:** *Še spremljate dogajanja na področju razvoja vojaškega letalstva?*

**M. Milovanović:** Ne, spremljam pa sredstva javnega obveščanja, žal pa nadaljnji razvoj vojaške in jedrske tehnike, letal, raket pelje naš planet v popolno jedrsko vojno, ki bo pogubna za človeštvo.

**Ventil:** *Če bi se še enkrat morali odločiti o tem, kaj boste postali v življenju, bi se odločili za poklic vojaškega pilota?*

**M. Milovanović:** Ne, pač pa za civilnega pilota. Svoje želje po letenju sem izpolnil. Mogoče bi šel v lastno podjetje z majhnimi letali ali helikopterji na sončne celice.

**Ventil:** *V imenu uredništva revije VENTIL se vam iskreno zahvaljujem za vaše odgovore ter vam želim še veliko zdravja in zanimivih doživetij.*

*Mag. Aleksander Čičerov,  
univ. dipl. pravnik  
UL, FS – uredništvo revije Ventil*



*Po službeni dolžnosti sem bil tudi kontrolor v stolpu. (Arhiv M. M.)*