

Željko Štolba
PRIČICE

Izdavač:
PRODOCK DOO BEOGRAD

Za izdavača:
Anamarija Štolba

Recenzent:
Marija Čalić

Priprema za štampu i korica:
niVO LUCIDA
deponija cerebralnog pota
KOLAŠIN

Štampa:
Šprint, Beograd

Tiraž:
120 primeraka

Prvo izdanje, jul 2016.

CIP



ŽELJKO ŠTOLBA

PRIČICE

Beograd, 2016.

Aleksandar Aca Saradić



Iz istorije: „Godine 1956. Rajn i Stepanović su na Svjetskom prvenstvu u jedriličarstvu u Francuskoj uspjeli da osvoje drugo mjesto u klasi dvosjeda, a Aleksandar Saradić se sa 'Meteorom' plasirao na četvrto mjesto u klasi jednosjeda.“ Godine neke, Aca Saradić je za Dan mladosti izbacio na stadion JNA štafetnu palicu iz jedrilice „Meteor“ i uspio da sleti na stari Zemunski aerodrom. Kao probni pilot na nekoj jedrilici nije uspijevaao da se izvadi iz strmog kovita¹. Pričao je da ga je spasila njegova velika glavurda. Naime, centraža jedrilice nije bila kako treba, pa je velika masa njegove „glavurde“, naglo pomjerena što više naprijed, pomogla da se jedrilica izvadi iz kovita.

Aca je bio instruktor na Caravelli. Kod njega su letjeli ili piloti na obuci za kapetane ili kopiloti. On, nikad. Volio je pilote i dijelio letove i šakom i kapom. Ja sam, kada sam postao instruktor na DC-9, pokušao da ga bezuspješno kopiram te sam za dvije godine napravio čet'ri, pet letova. Najkraćih. BEG-PRN i BEG-SJJ.

¹ Okretanje letjelice oko sopstvene ose i u lijevi ili desni zaokret sa strmo postavljanim nosom prema horizontu kao posljedica gubitka brzine i nemogućnosti komandovanog upravljanja njom.

U to vrijeme, moji klasići na šestomjesečnim provjerama dobijali su ocjene „above standard.“ Većina njih. Ja nikako da se odmaknem od „standarda“. Pa mi krivo. Planiraju mi šestomjesečnu provjeru na nekom noćnom čarteru za Atinu sa Acom. Ujadio mi onaj „standard“, pa skupim svu hrabrost i prije leta kažem Aci da želim „above standard.“ Aca meni: „Onda pripazi šta radiš“. Tada je bilo uobičajeno na Caravelli da se od polijetanja do 10000 ft i od 10000 ft do slijetanja leti na ruke. A i autopilot nije bio čemu. Držim ja elemente besprijeckorno, cijepam dlaku uzdužno na čet'ri dijela. Dođosmo u Atinu. Vedro, čisto, vidljivost milion kilometara. Let besprijeckoran. Idemo niz vjetar. Svijetla grada sa lijeve strane. Kaže Aca: „Molim te, pogledaj kako je lijep grad“. Pridigoh se koliko su mi veze dozvoljavale da kroz njegov bočni prozor vidim noćnu Atinu. Prevarih se, ujede me guja. Odoše elementi kvragu, i brzina, i visina, i kurs. I samo ja ostadoh na „standardu.“

Raziđosmo se. Aca na B-727, a ja na B-707. Nismo se sretali često.

Kasno popodne. Ja u civilu, a kojim sam poslom došao u Letačku, ne znam. U Letačkoj žurka. Aco ide u penziju, pa se slavi. Priključih se i ja. Kako je nestajalo pića i meze, tako se i društvo osipalo. Aco čeka avion za Zagreb. Ide kući. Na koncu ostadosmo samo nas dvojica. Vrijeme je i da se krene na avion. Dohvatim ja njegovu pilotsku torbu a on se buni. Kažem: „Znam da su Vam moje kolege nosile torbu na let, ja nisam nikad, ali sada hoću“. Nekako snebivajući se, klimnu onom „glavurdom“ odozgo prema dole i u desnu stranu u znak pristanka.

Idemo na „C“ izlaz. Bilo je to ono vrijeme kada smo prolazili „C“ izlaz sa ID karticama štampanim u JAT-ovoj štampariji i nalijepljenoj slici. Išli s njom na kupanje u Dubrovnik, u šoping u Rim. S njom obišli mnoge svjetske aerodrome. Bilo je to ono vrijeme kada je

vjerovao čovjek čovjeku. Sada je novo vrijeme, novi vjernici i niko nikome ne vjeruje.

Idemo platformom prema A-3. Šutimo. Aco sa plavim pantalonama i u službenoj košulji. Krupan. U jednom trenu reče:

- Eto, odoh i ja.
- Pa ne može ni to svako.
- Da znaš, Štolba, 3% znanje, a sve ostalo sreća.

Stisnusmo si ruke pod prednjim ulazom B-727 i ne vidjesmo se više.

B-707 II

Najduži let



Bijaše to u ono vrijeme kada je debela Mila prestala da maše iz svoje kapićorke i doziva zadocnjene i neobaviještene da podignu svoj višak pa da može da zaključi blagajnu. Bijaše to onda kada ode generalni direktor JAT-a, Vidoje Krunić, ničim izazvan. Bijaše to u ono doba kada se počelo štedjeti. U ono doba kada ukinuše toalet papir pa se pojaviše u WC-ima tuce pelir papira. U ono doba kada se nije štedjelo na F/O i F/E², ni na kabinskom osoblju. Samo se na kapetanima štedjelo. Tako se to uredilo da kapetan leti iz Singapura samo do Kuvajta, tamo ga smjenjuje novi odmorni kapetan, dok preostali gule još i Skoplje – Beograd.

Jedno rano predvečerje napustismo hladne sobe „Imperijala“. Dočeka nas vlažni i topli početak noći koji se polako prikradao sa Istoka. Dvokolni put vodio je do Changi aerodroma. Učestale reklame u noći su obasjavale uredno zasađene drvorede i zelenilo sa strana puta. Kao školjka, bisernica, raskošan sa svojim svijetlima, bio je aerodrom.

² II pilot, mehaničar letać.

Progurasmo se kroz gate između putnika koji su uredno čekali da nastave let. Neko prokomentariša da je avion pun. Cockpit očišćen pa se mi smjestismo. Još dvoje-troje čistača u repu i završnoj fazi. Letjeli smo ovako; kapetan Beograd-Kuvajt, ja Kuvajt-Singapur, kapetan Singapur-Melbourne, ja Melbourne-Sydney, pa kapetan Sydney-Melbourne-Singapur. Ovaj leg do Kuvajta letim ja. Putnici se ukrcaše u miru i tišini, vjerovatno već umorni od puta dovdje. Vrlo brzo i poletjesmo. Malo su nas češkali po „trbuhu“ dimnjaci brodova ukotvljenih u luci. Dobismo i dobar level. 310. Malo se teže uspesmo, ali uspjesmo. Onda Bengalski zaljev sa ne previše cumulonimbusa³ i „Lumpur, Lumpur“ („Lupnem ti ga mater, javi se“). Pa „Madras, Madras“. Na pola Indije popesmo na 35000 ft i tu i ostasmo do kraja. Pa „Bombay, Bombay“ i „Karachi, Karachi“. Eto nas u Kuwaitu dok dlanom od dlan udariš. Nije ni ponoć. Jurimo na Zapad zajedno sa noći i Sunce nikako da nas sustigne. Zahvalismo se i pozdravismo sa kapetanom. On će u Kuwaitu da sačeka sljedeći let iz Singapura. Šetkam se između čistača, pijem kafu i pušim. Ovde nisu tako rigorozni. Nisam previše ni umoran.

Eto ga i novi kapetan. Došao je u Kuwait ovim istim avionom kada je krenuo za Australiju. Odmarao je do njegovog povratka. On će nas odvesti do Beograda. Oslobođili smo cockpit da se komotno može smjestiti. Flajter i ja pijemo kafu u prednjem bifeu kada nam se pridruži i kapetan. Dolazi load-master i pita mogu li putnici. „Mogu.“ Flajter ode da spremi kabinu. Kapetan mi se žali da nije spavao dvije noći i pita da li bih ja mogao da odletim do Skoplja. Pristajem.

Samo što smo odmakli od Kuwaita, mom kapetanu se drijemka. Nevoljno mu se sklapaju oči. Mirna, vedra noć, a nema ni saobraćaja. Preuzmem radio-vezu, navigaciju i papirologiju. Neka odmori. Preko Iraka, Bagdada i Sirije, dođosmo do Turske. Turskom do

³ Gradonosno-olujni oblaci opasni za avione.

Istambula pa onda zakačismo komad Grčke. Na predviđene tačke javljanja dolazimo ranije. Stalno moram da vršim korekciju predviđenog vremena. Umara me i nervira to. Pritisnuo nas neki gadan ledni vjetar. Ne umijem da „skratim“ planirano vrijeme po etapama. E, to me posebno živcira. Atina nas spusti na 310. Od granice, kontrola „Beograd“ nas spusti na 10.000 prema Kumanovu. Budi mi se i kapetan. Začudoeno žmirka. Beograd nas prebacuje na prilaznu kontrolu „Skoplje“. Kontrola „Skoplje“: „JAT, krug čekanja iznad Kumanova na 8000 ft.“

– Je li to neka gužva kod vas?

– Nije gužva, nego nema vatrogasaca.

– Kako nema?

– Aerodrom se otvara u 6 h pa tada i oni počinju sa radom. Sada je 5 i 40. Nisu još stigli.

– Kume, pusti nas da sletimo, nemamo namjeru da gorimo danas.

– Na vašu odgovornost?

– Na našu.

– Odobreno.

Sletjesmo. Izađe sedamdesetak putnika.

Preostali ostaju u avionu. Avion ne čistimo. Ni sam ne znam kako me je smuvao, ali bilo je otprilike ovako:

– Jesi li se umorio?

– Pa i nisam baš.

– Možeš li da odradiš ovaj Beograd, meni još nisu sve koze na broju.

– Mogu.

Krenusmo. Kumanovo – Valjevo – Obrenovac – Krnješevci. Pa i sletjesmo. Putnici se vuku kao prebijene mačke. Nikad da izađu. Mi na vratima cockpita virimo jedan drugom preko glave u putničku kabinu. Prorijedili se. Dovikuju se. Skupljaju razbacane stvari po avionu. Žena, podebela, srednjih godina sa jednom torbom okačenom o vratu i dvije u rukama, gura nogom ispred sebe pospanog sedmogodišnjaka, posljednja izađe iz aviona. Sa onim najbližim STW se pozdravismo, a onim u repu samo mahnusmo. U Letačkoj, na samom ulazu, me sačekuje, saobraćajni dispečer Operativnog centra.

Bilo je to u ono vrijeme kada se počelo štedjeti. Letački dio posade za Toronto slao se dan ranije nekim popodnevnim letom za Zagreb i na noćenje u Esplanadu. Posada iz Beograda letjela je samo do Zagreba i prvim se avionom vraćala DHC⁴ za Beograd. STW osoblje je letjelo cijelu rutu od Beograda do Toronta. Šta je tada pisalo u ZVP-u⁵, nemam pojma. Nije me ni interesovalo, bio sam najneodgovorniji član posade.

– Dobro jutro, Štolba, kako ste? - dočeka me saobraćajni dispečer. Meni ovaj persi zasmrđi na nešto loše.

– Dobro jutro, nije loše.

– Vidite imamo problem, nemamo coopilota za Toronto.

– Da, i....

– Da li biste Vi mogli to da odletite?

– Da mi ne bude malo previše?

– Ako nećete, moramo stornirati let.

⁴ Dead Head Crew – *Neradeća* posada na letu.

⁵ Zakon o vazdušnoj plovidbi.

- Imate coopilota koji leti do Zagreba.
- Dva kapetana su.
- Pošaljite jednog od njih.
- Ne možemo. Od sutra su na godišnjem odmoru. Obojica.
- E, baš mi je žao.

– Znaite, Vi trebate da se vratite na kapetansku obuku, a ovo bi Vam bio jako veliki minus.

U svijesti znam kakvu sam grimasu napravio. Mogu da je izvučem iz malog mozga, da je ponovim, ali dok dođem do ogledala ona se izgubi. Dispečer ustuknu korak.

- Dobro, organizujte mi prevoz.
- Čeka Vas.

Izbacih prljav veš i spakovah nešto čistog. Dođe prevoz tačno na vrijeme i samo za mene. Oдох sa aerodroma, a i nazad k'o car. Nikad više ovako.

Sjedim u cockpitu do Zagreba. Operativni Zagreb, gospon Pićulin, kaže da će posadu sačekati let za Beograd. Pred avionom čekaju kapetan i flajter. Dosadašnja posada izleti iz aviona kao stampedo. Mi se smjestismo u cockpitu. Izgleda mi kao da flajter i kapetan ne govore. Samo službeno. Ni sa mnom nisu razgovorljivi. Niti pitaju što ja dođoh posebno, istim letom, niti ja šta pričam. Stigoše i dva autobusa sa putnicima. Ulaze. Čujem nekog kako glasno govori: „A Gospe ti...“ Rekoh u sebi, Dalmatinci. Natovariše nas, zatvorismo vrata, krenusmo. Sve u apsolutnoj tišini bez uobičajene priče. Idemo Graz – Linz – Karlovy Vary – Leipzig – Hannover – Bremen. Od Bremana zovem Nord Atlantic control center: „Shenwick, Shenwick“. Dobijam dozvolu za prelijetanje Atlantika i rutu koja je i po našem flight planu. Onda ide -Sheffield – Island of man- pa tačka na 55 N 08

W koja ima i svoje ime koje sam ja zaboravio.

Dokotrljasmo se i do 08 W. Javim kontroli „Shenwick“ 08 W i predviđeno vrijeme za 55 N 20 W. Primi. Od 08 W počinje ozbiljan rad za II pilota. Ostali mogu kako hoće. Prvo izračunavanje tačke PET⁶. Obznanih koordinate PET i vrijeme prolaska. Onda slijedi izračunavanje za svaku etapu ispravke kursa za zanos vjetra, ispravka za magnetnu deklinaciju, ispravka za grešku kompasa, vrijeme potrebno po etapama. Sve ovo sa ciljem da ako bi nam otkazala inercijalna navigacija možemo da se dokopamo nekog kopna samo po magnetnom kompasu. Računam, dodajem, oduzimam, sabiram... Provjeravam. Javljam „Shenwicku“, tako da i „Gander“ zapiše vrijeme za 20 W 55 N i predviđeno vrijeme za 55 N 30 W. Računam i osjetim kako mi se između brojeva uvlači san. Borim se da mi slučajno ne padne glava. Zvonim stjuardesi i zamolim je za jaku crnu kafu. Ode. Spavam. Budim se. Spavam. Budim se, možda trideseti put. Šta radi sa tom kafom? Zaboravila. Zvonim ne šest puta⁷ nego dvanaest. Ulazi usplahirena. „Šta je sa mojom kafom“, izdrah se. „Pravim, nema minut da ste tražili.“ Krivo mi i stid me je. Ali nekako mi nije legla ova posada. Nedostaje mi moja australijska. Kafa je dobra.

Zalazi sunce. Noć nas na koncu sustiže. 55 N 40 W, 55 N 47 W, pa nizbrdo, New Fauland, Zaljev svetog Lorenca, Quebec i na koncu Montreal. Izadoše svi putnici. Čiste avion od evropskog smeća. Šetam avio-mostom od aviona do gatea. Da protegnem noge i da ne bih zaspao. Zuji mi u ušima od rada sa HF radio-stanicama⁸, i u glavi, od čega ne znam, tamo i onako ničeg nema. Udoše putnici.

– Hoćeš li napraviti briefing za polijetanje?

⁶ Point of Equal Time – tačka od koje je potrebno jednako vrijeme da se vrati na neki evropski aerodrom ili da se leti do prvog upotrebljivog na američkom kontinentu.

⁷ Signal STW osoblju da je nastupila vanredna situacija.

⁸ Visoke frekvencije čiji se talasi odbijaju od jonosfere kao od ogledala. Imaju veliki domet i prouzrokuju jako velike smetnje: pištanje, zujanje, zviždanje itd.

Odverglah pjesmicu naučenu napamet sa ubačenim podacima za Montreal. Toronto, niska oblačnost i kišica. Kada izbismo iz oblaka, kao strijele mi se zabiše u oči prilazna svijetla i osjetih bol u potiljku. Kažem:

– Neka smanje intenzitet prilaznih svjetala.

Samo odmahnu rukom. Izađoše putnici. Izlazi kapetan, flajter, pa ja. Hodam raskrečenih nogu k'o mornar. Ljulja mi se i vrti u glavi. Moram da mislim koja noga ide naprijed i gdje da je stavim. Flajter pola koraka ispred mene. Kršna momčina. Znam ga sa Caravelle. Kada sam ja došao bio je još kratko pa otišao na B-707. Kažem mu: „Izvini, možeš li da me uzmeš pod mišku i povedeš?“ Pogleda me, ne reče ništa, premjesti torbu u lijevu ruku, a mene prihvati desnom. I tako sve do kolica za prtljag. Kada sam se dokopao kolica stisnuh ručku sa obje ruke, čvrsto. Sada je sve bilo lakše.

Sjećam se da sam skinuo sako, kravatu, košulju i pantalone. Mislim da sam spavao u čarapama. Probudi me gladobolja. Istuširah se. Obukoh civil pa u potragu za nekim zalogajčićem. Nigdje nikoga. Tri sata je. Rano je za doručak. Kasno za večeru. Nije kasno za nastavak spavanja.

Povratak je bio pjesma. (Ispričah im i za moj let od Singapura.)

B-707 I

Opserver⁹

Marta 1977. godine, radio sam moj prvi opservatorski let na B-707. JAT-ova linija za Australiju. Moj udio u letu bio je Beograd – Kuvajt – Singapur, pa nazad, Singapur – Kuvajt – Skoplje – Beograd. Sve istim avionom, samo sam ja čekao u Singapuru dok se avion ne vrati iz Australije. Do Kuvajta je sve bilo normalno. Pola sata posle polijetanja iz Kuvajta poče da zvoni zvono, pravo školsko, dve metalne kalote a između njih bat ispod flighterovog stola. Zrr, zrr, zrr pa pauza. Taman pomisliš, neće više, a ono ponovo. Pregledao flighter sve knjige staroslavne pa kaže da ne bi trebalo da zvoni. Zvono iritantno, svi u cockpitu poludjeli. Pitam kapetana mogu li ja da probam da riješim problem sa zvonom. Kaže: „Kako god znaš“. Uzmem jednu krpenu salvetu od stjuardese i nož. Omotam onaj bat salvetom, ugu ram nožem još salвете između bata i kalota. Ni zucnuo više nije.

Skočio mi odmah rejting.

Dočeka me vlažni i vreli Singapur i karakteristični miris grada. Hotel „Imperial“ sa svojim taksistima i njihovim standardnim srpskim: „Imas pari ima p...“ E, onda prvi interkontinentalni after landing. Umalo da preskočim obavezno spavanje pred sljedeći let. Pobrkale mi se vremenske zone.

Dobre kolege naručile mi buđenje po lokalnom vremenu oko 10 sati da stignem na doručak. Onda malo na bazen, pa ručak, „onion soup“ i „chicken in the basket“ kako su mi preporučili. Lagana popodnevna drijemka i wake up¹⁰. Žurim. Silazim u hol i razdužujem sobu prvi. Silaze i drugi, vuku gomilu prtljaga, poznam ih po uniformi ali

⁹ Posmatrač.

¹⁰ Buđenje, ustajanje.

nikog lično. Okupljaju se u grupice po dvoje-troje. Čakulaju. Sidoše i flighter i coopilot i formiraše svoju grupu. Coopilota znam iz viđenja. Ja, sa strane k'o go... na ledini. Na koncu side i instruktor, Sveta Petakov. Njega znam. Bio mi instruktor na simulatoru i u zonama. Pridem mu i javim se da sam i ja tu. Pruži mi ruku i poželi dobrodošlicu.

Avion sletio na vrijeme. Očišćen. Mi ušli. Atmosfera užurbana. Ja se sklanjam po ćoškovima, kako bih što manje smetao. Još mi krilatica zvuči u ušima sa Caravelle kada je bila preteška za polijetanje: „Skinite rezervnu gumu i opservera“. Atmosfera se smiruje i ulaze putnici. Pun avion. Ulazi flight director i kaže da ne mogu da se zatvore prednja vrata. Mali, žuti, PANAM-ovi mehaničari nešto petljaju sat vremena oko vrata. Onda putnici moraju izaći, svi na zadnja. E, to traje. Onda mali žuti još petljaju oko vrata dva sata. Njihov zaključak je da se to može popraviti samo u Kuala Lumpuru i da do tamo treba da letimo sa tako odškrinutim vratima. Prođe mi neka zebnja oko srca, ne leti mi se sa otvorenim vratima. Mali žuti odoše da ugovore opravak u Kuala Lumpuru. Ja razgledao vrata sa unutrašnje i spoljne strane. U razgledanju se i upoznah sa Milicom Obradović. Ona je u prvom bifeu i sijedi sa flight direktorom na jump situ¹¹. Odem do Svete. Ni on nije oduševljen letom sa otvorenim vratima. Pitam ga mogu li ja da probam da nešto napravim sa tim vratima. „Probaj!“ Vrata su ispala iz svojih vođica i propala dole. Računam, ako ih jako zviznem nogom sa spoljne strane ona će poskočiti i uskočiti u vođice. Zviznem ih nogom, ali ne tako jako, nemam srca, avion je to. Ne desi se ništa. Drugi put, stegnem srce pa odalamim koliko sam imao snage. Pogledam, vrata u vođicama, fino se zatvaraju i otvaraju. Sveto me imenuje za glavnog i odgovornog zatvarača prednjih vrata. Pomislih daće mi da letim do Kuvajta. Ma jok, opserver je opserver. Sveta se iskrcava u Kuvajtu a dolazi novi kapetan. Negdje kada smo preletjeli Indiju pita me Sveto bi li mogao prenijeti njegov kofer preko carine,

¹¹ Preklapajuće sjedište pored ulaznih vrata, namijenjeno stjuardesama.

a njegova bi me žena sačekala. Kako ne bi, opserver može sve.

U Kuvajtu, sa novim kapetanom, kontrolišem zatvaranje prednjih vrata. Skoplje. Izlaze Makedonci. Osta malo više od polovine putnika. Sve ide vrlo brzo. Startuju motore. Polijećemo. Točkovi gore. Huk. Zvižduk. Promaja. Lete svi papiri, prašina, karte po cockpitu. Vrata, vrata nisi kontrolisao. Crna bojazan mi prođe kroz glavu da ode Svetin šverc i Milica Obradović. Otvaram vrata cockpita i misao kao munja: Hoće li i tebe izvući? Vrata na mjestu. Milica sjedi i smiješi se. Putnička kabina bez promaje, mirna, tiha.

Vraćam se u cockpit. Mehaničar u Skoplju nije zatvorio vrata od E-compartmenta¹². Flight engienier silazi dole i zatvara ga. Ta vrata su izazvala svu ovu halabuku.

Kada bismo se sreli, Milica i ja rado smo se družili.

¹² Električno-elektronički odjeljak u koji se može ući preko vrata iz pilotske kabine i stepeništa sa spoljne strane kroz vrata na truhu prednjeg dijela aviona.

Baš se naljutih jutros

Podoh da kupim kruh naš nasušni, za subotnji doručak. Na prilaznoj cesti parkinga ispred moje zgrade „smetljak“ kupi prepune kontejnere. Mercedes, nov, sav sija. Šepuri se iako vozi smeće. Čitao sam, naši vozači prelazili sa ovakvim kamionima po dva i više miliona kilometara bez generalne opravke. Neki dan sam vidio vatrogasce sa ovakvim istim kamionima odjuriše negdje arlaučući sirenama.

Gledam ulični šaht. Piše na njemu njemačkim pismom, nešto. Prepoznajem prenaplašeno *ü* sa one dvije tačkice iznad. Šta piše i šta je ispod, ne prepoznajem. Prije je na tim šahtovima pisalo, KANA-LIZCIJA, TELEFON, VODOVOD pa dole sitnije livnica Zenica, livnica Vareš, livnica Ljig, ljevarna Maribor. Gledam na rešetki kišne kanalizacije utisnut grb, meni nepoznat. Prođe mi kroz glavu priča iz osmogodišnje škole: „Čovjek koji je našao dugme“. Kažem sebi, ma podigni glavu, pogledaj oko sebe, dan je lijep. Podignem glavu i na uglu ulice, na hidrantu se pune, dva fapa, cisterne. Drndaju onim famosovim motorima. Ne drndaju kao svi poštteni motori, drr, drr, drr, drr, i tako u nedogled, nego onako karakteristično za njih drr, drr, drr, pa stanka i onda ponovo. Čisti, bijeli, nedavno umiveni. Boja izgubila sjaj. Malo izubijani sa svih strana. I hrđa ih izgrizla, ali rade i pošteno odrađuju za ono koliko su bili plaćeni prije trideset godina. I neće oni preći dva miliona kilometara kao onaj ljepotan od preko puta. Ni oni koji su gradili mostove i autoput sa Energoprojektom oko Lagosa neće preći dva miliona. Svi ih hvalili i hvalili se sa njima. I mi se hvalili Energoprojektovim kampom. Kod njih uvaženi gosti, uz sve obroke dobijali smo dvije glavice bijelog luka da pojedemo pod nadzorom strogog kuhara, protiv virusa, bakterija, ameba i ko zna čega još. I oni veći i jači famosovi motori, ugrađeni u tenk T-80, ponos naše vojne industrije, služe Kuvajćanima pa ih i oni hvale. Neki dan sam ustao

ranije pa prije doručka išao u šetnju. U Wilsonovom me sustiže aždaja, mete cestu. Vrti dvije velike četke i prska vodom. Nema prašine. Mete bolje nego što ja usisam stan. Piše na njemu neka marka, stranj-ska, ne stigoh da upamtim kako se zove. Imali smo i mi takve. Jeste da su dizali prašinu, ali... Na Baščaršiji sam bio neki dan, pio kafu. Za u-gao susjedne ulice zamače kamionče, skuplja smeće. Stavim naočale za daleko pa do čoška. Čitam, opet nešto na stranskom. Ne upamtih. Vratim se za stol i hladnu kafu. Mrko me gleda konobar. Kažem: „Jeste da sam penzioner, ali nisam pobjegao. Samo nešto da vidim“. Šuti. Platim mu odmah. Imali smo i mi ovakve kamiončiće, čak i mazge za skupljanje smeća po sarajevskim čikmama i uzbrdicama. TAM Maribor ih proizvodio. Proizvodio i vatrogasne i za specijalne namjene i vojne. Vukli topove na sve čuke i brda, k'o koze. A za one vojne fapove kažu da gdje on nije izvukao haubicu, teško će i gusjeničar izvući. U mom ranom sjećanju postoje četiri vozila hitne pomoći. Sivo-maslinasta, zatubasta, američka, vojna sanitetska vozila. Sa strana na bijelim krugovima bio je crveni krst. Kako su se ona dijelila na civile i voj-sku pojma nemam, ali drugih nije bilo. Milicija je imala par džipova Wilys, ofarbanih u plavo. Imali su, doduše, i konjicu. Radio-stanica nije bilo, a i telefona je bilo malo, naročito javnih. No, na većim i značajnijim raskrsnicama, gore visoko bila su postavljena crvena svijetla. Tamo gdje su kasnije osvanuli semafori. Na nekoj od susjednih zgrada postavljeni su metalni ormarići sa crvenim svijetlom. Kada bi se upalilo trepćuće crveno svjetlo na raskrsnici, milicajci-pozornici su trčali do sandučeta, otključavali ga i onda dobijali uputstvo telefonom gdje se odigrava neko nedjelo. Da, poslije su došla dva ruska zila, limuzine. Iz repova su im virile antene radio-stanica duge bar pet metara. Te zilove su zvali „Leteća patrola“. U njima je bilo mjesta za šest kršnih milicionera. Gdje bi oni stigli nije bilo ni nedjela, a ni nereda. Modernizovali smo se. Stigoše i *fiće* sa natpisom *milicija*. Pa *tristaći*. Onda su polako počela da pristizu kombi vozila IMV, iz Slovenije. Prvo sanitetska, pa milicijska, teretna, putnička. I ja sam vozio jedno

takvo dok sam radio u Vazduhoplovnom savezu BiH. Nije bio tako prostran kao mercedes, pežo ili sličnih firmi model. Bilo lagano, brzo i okretno vozilo. I služilo, bogami, dobro. I nikada neće onaj vatrogasni mercedes preći pet miliona kilometara pa makar po cijeloj Bosni požare gasio, prije će istrnuti.

Oni fapovi zagazili desnim točkovima pa pregazili pola trotoara. Jedva mjesta ostalo da se provučesh. Provući ću se ja. Pobočke, između trave i fapova. Zapahnu me miris sagorjele nafte pa me odvuče do dvospratnih Lejlana, Ilidže, kupanja, Sastava. Prođe me neka jeza od u sred ljeta hladne Bosne. I skijanje će uskoro. Nema ni Elanovih skija.

Ima novih sitroena, pežoa, renoa, kija, skanija i drugih koještarija. Nema ni – livnica Vareš.

Ma, pusti to.

Uskoro neće biti ni tebe, ni siječanja, ni boli...

CARAVELLA

Najdalji let



Bijaše to u ono vrijeme kada zapadni saveznici izgustiraše turističku Italiju. U ono vrijeme kada ja Bugarska bila crvena, crvena i bez turističkih ponuda. Rumunija, siromašna, jedna i čemerna. Turska, istočna, prljava, divlja i brutalna. U Egiptu samo pijesak, kamile i piramide. Blagodeti Singapura se još ne pročuše. U ono vrijeme kada se zgovna nešto na španskoj političkoj pozornici pa krenuše demonstracije, protesti, štrajkovi, polupobune. Ono, kada ispadoše dvije atomske bombe američkim saveznicima uz obalu Španije. Jednu nadoše, a drugu jok. Svima, od Zapadne Njemačke, pa nadalje na zapad, poremeti planirane godišnje odmore. Snalažljivi, kakvi jesu, preplaniraše odredište. Krenu sav razdragani, turistički svijet u Yugu. Zaposjedaju teritorije od Istre do Ulcinja. Navalio zapad na Dalmaciju. Drumski nam krvotok tijesan, začepljen, pa se često stoji na ovoj pripeklini. Ni po zraku nije puno bolje. Po nedjeljnom planu treba da letimo Beograd – Dubrovnik – Oslo v.v. Po dnevnom idemo DHC1) do Dubrovnika a tamo nam dolazi avion iz Bratislave, negdje pred podne. Uz nalog za let spajalicom zakačen papirić, *obavezno se javiti u*

Operativni centar. Javim se u Operativni. Kažu mi da su napravili tri plana leta. Prvi, Dubrovnik – Oslo direktno, ako ne budemo previše teški i odmah se popnemo na level 390. Destinacija je na kraju Caravellinih mogućnosti doleta. Drugi, Dubrovnik – Ljubljana. I treći Ljubljana – Oslo. Flajter i ja se zaputismo u Dubrovnik prema dnevnom planu. Kapetan će doći linijom iz Zagreba. Neću da mu spomenem ime, pošto mi je kasnije rekao da on nije bio na tom letu i da to ne pričam, a nisam ja ni pričao, ali hoću inicijale, iz nekog bosanskog i nata. Ma, neću ni to. Flajter, ljepši dio posade i ja popesmo se na terasu dubrovačkog aerodroma, spojismo tri restoranska stola pa zasjedismo. Ručaćemo kad dođe vrijeme. Ja zauzeo najviše prostora. Izvadio knjige pa provjeravam računicu Operativnog. Na levelu 390 može 'ladno da dobaci do Osla a ima goriva i za alternativni, Copenhagen. Popunjavam sva tri plana leta. Idem u FIO2)¹³, uzimam meteo prognoze, NOTAM3)¹⁴. Dogovaram se sa dispečerom o flight levelu 390. On mi daje i interfonsku vezu sa kontrolorom letenja. Objašnjavam mu da možemo da čekamo na zemlji do jednog sata za level 390. On me unaprijedi riječima: „Ne brinite, kapetane, biće to u redu.“

Vraćam se u restoran, a za našim stolom svi se smiju, previjaju se od smijeha. Smijem se i ja iako ne znam zašto. Nešto ispričao Draško Dragović pa niko ne može da se prestane smijati.

Draško Dragović, zajedno smo primljeni u JAT na školovanje. Nažalost, njemu su odmah na početku našli nešto na oku pa se nije mogao školovati za II pilota. A Draško, momčina, Crnogorac. Sav u mišićima. Sportski bokser. Tih, tih, miran i dobar, dobar, dobar. I nesretan, nesretan, nesretan. Bio je kum pokojnom Vukoviću, nadimkom Viski. Viski je poginuo kao nastavnik na jedrilici u Sinju. Nema-

¹³ Odjeljenje kontrole letenja gdje se popunjavaju planovi leta i dobijaju razna obavještenja.

¹⁴ Štampani obrazac upozorenja i obavještenja posadama za njihove letove.

jući mogućnosti da brine o kumi-udovici, Dragici, ženi se njom i uzima pod svoje sina pokojnog Viskija.

Nekako se ugodilo da Draško i ja idemo svakih šest mjeseci na ljekarski pregled u isti dan. Obavimo sve preglede u Zemunu, pojedemo „na čošku“ girice i popijemo dvije krige piva. Taman da utučemo vrijeme dok komisija ne napravi nalaz. Poslije jednog pregleda ja ga zovem na girice a on mi kaže da ne može jer sutra mora ponoviti laboratoriju. Ponovljena laboratorija: Karcinom debelog crijeva. Na slijedeći ljekarski nije došao. Udovicu Dragicu zaposliše u Letačku. Ni ona nije dugo živjela. Umrla je idući sa posla od infarkta.

Stiže Bratislava na vrijeme. Avion ispravan. Putnici i prtljag ukrcani. Stiže i lista opterećenja. Prtljag je malo-više teži od predviđenog. Sigurno suveniri i dalmatinski pršut za zime. Maksimalno teški, 50480 kg. Dubrovnik kontrola: „Odobren FL 140, FL 390 biće odobren od Oblasne kontrole Zagreb“. Poletjeh ja. Ja računao, ja planirao, ja i letim.

Dostigosmo FL 140, malo poslije Dubrovnika. Kontrola Zagreb nam dade level 160 pred tačkom Nera. Evo, reko, krenusmo na gore. Dobro je. Tražimo daljnje penjanje. Zagreb: „Sačekajte“. Split FL 160. Vrljka FL 160. Kostajnica FL 160. Avion na ovoj visini troši enormno mnogo goriva. Pred Metlikom bi trebali snižavati ako ćemo sletjeti u Ljubljani. Nad Metlikom nam Zagreb odobrava penjanje na FL 390. Pokušavam da na brzinu izračunam sa koliko manje goriva smo došli na Metliku. Ne ide mi. Kapetan kaže: „Idemo gore.“ „Kada bismo sletjeli u Ljubljani, ko zna kada bismo opet dobili FL 390. Ljubljana – Villach, i negdje iza njega uzverasmo se na level 390. Pa onda Minhen – Frankfurt – Hanover – Hamburg – Copenhagen – Gothenburg – Oslo. Pred Minhenom udosmo u oblačnost i zaleđivanje. Lo-

žimo krila i rep sa onih 380 °C sa trećeg, petog ili nekog kompresorskog kola. Na UP-5¹⁵, table za upozorenja i obavještenja, stalno upaljeno crveno svijetlo „ICE“, a povremeno se čuje i udar zvona. Ispred Frankfurta probijamo se kroz redove cumulonimbusa. Zamaskiranih. Tetka, tako smo je zvali iz milja, nije baš poznata po dobrom radaru pa je i ovo neka egzibiciona tehnika. Iza Frankfurta, sve se smiri. Nema cumulonimbusa, nema zaleđivanja. Mirno i hladno. Uključujemo vibratore na servodinima¹⁶ da se ne zamrznu. Kako se primakosmo sjeveru Njemačke, počese opet oblaci. Prvo niski, vuku se po zemlji kao prljave krpe. Onda sve viši i viši, hoće da nas dotaknu. Sve ih je više i više, a goriva sve manje i manje.

Goniometar je čudna stvarčica. U seriji „Otpisani“ dobro se vidi mobilni, švapski goniometar, smješten u jednom ružnom poluteretnom vozilu koji najviše liči na „maricu“. U seriji je prikazano kako Švabe pomoću goniometra traže Prletovu tajnu radio-stanicu. Kako je sada, ne znam, ali nekada su svi aerodromi imali goniometre koji su omogućavali kontrolorima leta da vide iz kojeg pravca dolazi radio-poziv aviona u doletu ili odletu od aerodroma. Kontrolor je mogao da očita samo pravac iz koga dolazi poziv, ali nije imao podatke o visini i udaljenosti aviona. Kapetan Stevo Bugarski mi je pričao kako su bile odštampane procedure za probijanje oblaka na dole, na aerodromima Sarajevo, Skoplje, Titograd, Beograd, Zagreb, Ljubljana, a DC-3 je vukao za sobom sajlu od 30 m koja je u stvari bila antena njihovog predajnika. On mi je ispričao i za vojnu Ze proceduru probijanja oblaka. Kontrolor bi javio pilotu da je QFG ili „tačno iznad antene goniometra“ a ovaj bi prelazio u zaokret i snižavanje. Kontrolor bi očitavao promjene pravca poziva aviona što je pilotu garantovalo da je u stalnom zaokretu i da snižava na prostoru gdje nema prepreka. Tako

¹⁵ Upper panel – ploča iznad pilotskih glava sa svjetlosnim upozorenjima i obavještenjima.

¹⁶ Hidraulični pokretači komandnih površina.

bi to išlo sve dok ne izađu iz oblaka a onda bi nastavili vizuelno.

Instruktor na obuci za instrumentalno letenje na Cessni 402B, grupi Sava Ostojin, Beli Emil, jedan od braće Grujić, ja i još neko bio je Tahmajster. Kada bi on bio na svojim redovnim letovima na DC-9 sa nama je vršio obuku Dragutin Šara Simonović. Tamo pred kraj obuke kada smo završili rutno letenje, ILS¹⁷ u Sarajevu po magluštinama, Lokalajzer¹⁸ i ADF prilaze¹⁹ u Dubrovniku, Precizni radar u Skoplju dođe na red Titograd sa svojim goniometrom. Šara nam održa pripremu za letenje otprilike ovim riječima: „Ovo sve što ste do sada naučili kada otkaze, ostaje vam goniometar.“ Niko nije bio previše oduševljen goniometrom, ali ja jesam. Uvijek naopak, uvijek me je privlačilo ono najgore. Moje oduševljenje, oduševi i Šaru pa dobih dva-tri leta više od ostalih. I hvala mu na goniometru i na mom izvlačenju iz ratnog Sarajeva. Poslije se malo razidžosmo u stavovima kad on ode u šefove, ali sam ga uvijek cijenio i poštovao, kao letača i instruktora.

Dogurasmo do Baltičkog mora, pregazismo ga uprijevši nos u Kopenhagen. Preletjesmo i Kopenhagen. Nedugo zatim, zvono. Prvo udari u mali mozak, bolno, pa zatrese sve damare od vrata do pete. Na UP-5 upaljena pločica „FUEL“²⁰. Znao sam da će doći do toga, ali ne ovako rano. Malo se ugasi pa opet zvono i opet crvena pločica „FUEL“. Kod mog lijevog koljena je tabla sa komandama rezervoara i gorivnih pumpi. Odmah ispod panela za startovanje motora. Otvaram ventile pomoćnih rezervoara. Uključujem njihove pumpe. Ostavljam uključene pumpe glavnih rezervoara da izvuku što god mogu goriva iz njih. Nemojte me držati za riječ, niti se pouzdati

¹⁷ Radio-navigaciono sredstvo koje vodi avion po pravcu i liniji poniranja do početka piste.

¹⁸ Dio ILS i vodi samo po pravcu.

¹⁹ Prilaz po radio-farovima.

²⁰ Gorivo.

u moju memoriju ali mi se čini da je tetka u glavnim rezervoarima nosila po 7,5 tona goriva. U pomoćnim po 840 kg. Sve ukupno, oko 16680 kg. Spadosmo na to da trošimo ovih 1600 kg. Postojala je i posebna procedura trošenja goriva iz pomoćnih rezervoara. Plaćeni teret nije smio biti veći od, pa ne znam koliko i gorivo u glavnim rezervoarima nije smjelo prelaziti težinu od... Svaka dva-tri mjeseca na odgovarajućim letovima praznili su se pomoćni rezervoari da bi se gorivo zamijenilo svježim. Sve ovo nije važno ako nužda drukčije diktira. A mi smo bili, tu negdje.

Copenhagen nas pokušava spustiti na neki niži level, ali mi se ne damo. Držimo se grčevito na naših 390. Svaki minut na ovoj visini uštedi nam neku kapljicu goriva. Opet poče zaleđivanje i odleđivanje. To je još jedan udar na naše rezervoare, pomoćne.

Oblasna kontrola Oslo na naše prvo javljanje pita nas koja nam je destinacija. Meni nekako čudno da kontrola ne zna koja nam je destinacija. Imaju naš „strip“²¹ na kojem to piše. Nešto mi „zasmrdi u državi Danskoj“. Tjeraju nas polako na niže levele. I vrijeme nam je da idemo dole. Oslo, prilazna kontrola ponovi ono pitanje: „Koja je vaša destinacija?“ Kaže im kapetan: „Oslo“, Fornebu pa mu otpjeva i skraćenicu, ENFB. Kontrolor izdeklamova: „Bliži i srednji radio-far ne rade, samo spoljni radi. ILS ne radi. Vjetar, bočni 12 kts. Oblačnost 8/8“²² na 200 ft. Šta je vaša odluka?“

– Pitajte ga ima li precizni radar.

– Nema.

– Imate li nadzorni radar?

²¹ Kopija plana letenja popunjena na polaznom aerodromu a dobijaju je sve kontrole na ruti i na aerodromu opredjeljenja.

²² Cijelo nebo prekriveno oblacima.

– Imamo, ali nemamo odobrenu proceduru za vođenje aviona na slijetanje.

– Pitajte ga ima li goniometar.

– Šta?

– Ima li VDF²³?

– Imate li VDF? - pita moj kapetan glasom višim za dvije oktave i nekako piskavim.

– Imamo.

Gledam u pokazivače goriva. Imamo nešto manje od 600 kg u oba pomoćna rezervoara, ako instrumenti dobro pokazuju. Na ovom okruglom računar, Ljube Vukčevića, računam brzinu propadanja i vrijeme od daljeg do srednjeg radio-fara, pa od njega do onog najbližeg pisti i od njega do piste ili do ništa. Zapisujem izračunato. Nema više kuda. Mi više nikuda ne možemo. Tu moramo. Tu, pa bilo kako. Ako se spičkamo barem neka je tu negdje oko aerodroma. Tu jedino možemo očekivati neku pomoć. Sve drugo bi bilo daleko i nezvjesno. Pritisak raste. U kabini. Tijelu. Glavi.

Kontrola nas vodi pored aerodroma, niz vjetar, negdje na sjever. Prolazimo pod 90° od onog najdaljeg radio-fara. Spušta nas na 3000 ft, 2800 ft. Brzina 210 kts. Okreće nas na radio-far i u pravac piste. Komandujem flaps 5°. Nema reakcije. Flaps 20°. Ništa. Tu mi je ručica flapsova pored lijevog koljena. Izvlačim flapsove. I točkovi su mi na dohvat ruke. Idu i oni dole. Pun flaps. Brzina 112 kts. Draško bi trebao da je održava snagom motora. Ne da mu se. Padoše kazaljke radio-fara iz leđa. Pade i kontrola. Ni riječi više. Samo muk. Kazaljke se stabilizovaše na QDR-u 030°²⁴. Letimo u pravcu 210° i snižavam brzinom od 600 ft na minut. Držim kurs 212°, 213° za popravku vjetra

²³ Goniometar.

²⁴ Pokazivanje radio-kompasa u odletu od radio-fara.

koliko god preciznije mogu. Mirno je. Nema turbulencije.

Kada sam učio instrumentalno letenje, zamislio sam si da su vazdušni putevi u stvari tuneli. Ako se makneš iz tunela, čeka te brdo. Sada mi se to sveti. Bočno, i nekako. Donja strana tunela sumnjiva do Boga milog. Još mi se uvuklo u glavu da je ovo fjord. Kad prolazimo kroz tamniji oblak, sve se zamrači, a ja se ukočim.

– Tražite QDM²⁵.

– Šta - još više i piskavije.

– Traži QDM.

– QDM?

QDM 2-1-1 Prilazna Fornebu. Još sekundu desnije. Još malo desno pa ćemo biti na dobrom pravcu. Štoperica kaže da smo na mjestu gdje bi trebao biti srednji far. Visina, malo smo niže. Zadržavam na trenutak propadanje. Ponovo uključujem štopericu. Onim palcem koji već nosi mali okrugli žulj od štoperice. Caravella nema DME²⁶ pa se sve mjeri štopericom. Nastavljam poniranje prema unutrašnjem radio-faru.

– QDM?

– QDM 2-1-1 Prilazna Fornebu.

– QDM?

– QDM 2-1-0.

Prilazna Fornebu. Dobro je. Izašli smo na pravac. Sada sekundu lijevo i to je to. Po visini samo Bog zna kako stojimo. Nadam se da ću vidjeti zemlju toliko ranije da izbjegnem udar u neku prepreku, poravnam avion i ugasim motore. Opet taman oblak i fjord.

²⁵ Radio-smjer od nas na goniometarsku stanicu.

²⁶ Mjerač udaljenosti od VOR-DME stanice.

Osjećam mišiće podlaktica, nadlaktica, potkoljenica, natkoljenica. Tresu se. Nekontrolisano se grče. Trzaju. Opuštaju. Ponovo grče. Mali. Veliki. Uski. Dugački. Trepere. Šake na komandama mirne. Stopala mirna. Štoperica kaže da je isteklo vrijeme. Prošli smo unutrašnji far. Smanjujem propadanje na 500 ft/min, pa kako bude. Dere mi se na uho, u mozak.

– Napolje. Pobjeći. Samo van.

– Ne možeš van. Sjedi tu gdje si. Odgovara onaj drugi.

– Hoću van. Šuti. Drži to što imaš. To ti je jedina šansa.

Onaj treći se popeo u vrh cockpita. Šćućurio se gore. Gleda prvog, gleda drugog, gleda mišiće pa se smije.

– Neće ništa biti, budale jedne.

Moja pokojna majka tjerala je mog najstarijeg „brata“ Žarka, ratno siroče iz Drvara, na vjeronauk u Sabornu, pravoslavnu crkvu, odma', tu, preko Malog parka. Iliju i Miroslava u Katedralu, blizu, nama iza leđa. Mene je za vjeronauk dopala crkva Presvetog trojstva u Novom Sarajevu. Svi su brzo odustali od vjerskih poduka, a i moja majka od tjeranja na njih. Od svega naučenog najviše me se dojmilo Sveto Trojstvo, jedan Bog. Bog otac, Bog sin i Bog duh sveti. Nije mi to tada bilo jasno i kopkalo me je. Ni sada mi nije jasno kako se čovjekove misli mogu podijeliti na tri suprotna pravca istovremeno. A nije mi ni jasno kako su to oni stari, kada se stvarala religija, sve to znali.

200 ft. Nema piste. Još malo. Bljesnu. Pravo ispred nas. Prilazna svijetla. Pista. VASI²⁷. Tačno smo na pravcu i liniji poniranja. Kada se sjetim toga onda onaj prvi kaže: „Ma lažeš“. Onaj drugi: „Istina je“, a onaj treći je možda kumovao svemu.

Sletjeh. Na sekundu pustih ručice gasa da izvučem vazdušne

²⁷ Svjetlosna signalizacija linije poniranja.

kočnice. Ruka na ručicama gasa vuče nazad. Bole me jagodice koliko ruka viče nazad. Kočim. Nema flajterovog 2, 2, 3,3 4,4²⁸. Stadosmo na sred piste. Kapetan, probuđen bi da doda gas, da zarula. Gura moju šaku i ručice gasa naprijed. Ruka vuče nazad. Poslije trećeg puta, popusti. Sjaha sa gasa i pade na nogu, polumrtva. Stadosmo na platformu. Izadoše putnici, lagano odjeveni, veseli, preplanuli. U cockpit uđoše dvojica. Ja pomislih, admirali. Zlate im se rukavi skoro do laktova. Prvo zvjezdice, pa jedna jako debela, tri osrednje pa dvije tanke. Kontrolori letenja. Pokazuju Alitalijinu Caravellu parkirano preko puta nas. Supericu. Pokriven joj cijeli nos ceradom. Kažu da Alitalija neće da poleti evo već treći dan. Nemaju alternativni aerodrom za polijetanje. Ja do tada nisam vidio Caravellu sa pokrivenim nosom niti čuo za alternativni aerodrom u polijetanju. Čestitaju kapetanu. On mrtvo hladno kaže: „Nisam ja, dečko je sletio“. Gledaju u mene, sumnjičavo vrte glavom, pa opet u kapetana i dalje vrteći glavom, k'o vele: „Šta li tek ovaj matori zna?“. Odoh ja napolje da se ohladim, a ohladih se dobro. Zavrnuh kragu na sakou, skupih revere rukom, ali džaba, hladno. Sipaju gorivo. Sve rezervoare. Pune. Pridem im i kažem da ne pune u automatskom modu nego u ručnom. Poslušашe me. Procuri gorivo na ventilacione otvore na krajevima krila. Sada je tetka puna. Radnici, malo smrknuti, sipaju pijesak po prosutom gorivu.

U sumrak nas dočeka lijepi, vedri Dubrovnik. I Cavtat. I hotel „Albatros“. Kasno je za kupanje, ali nije za šetnju. Niti za dobru večeru. Svi veseli, nasmijani...

A sutra je novi dan.

²⁸ Intenzitet koćenja koji bi trebalo da flajter očitava sa instrumenta.

Čavka



Ne znam da li se mlađi sjećaju „čavke“. Ja se sjećam jako dobro. Odmah po završetku dvoipomjesečne teoretske obuke za Caravellu i kratkog kursa na simulatoru u Alitaliji, prebačeni smo u odjeljenje SE-210 da odradimo, predviđen prema ugovoru sa JAT-om, pripravnički staž kao flajteri. Maja 1973. godine, počeli smo da letimo. „Stari“ flajteri sa Caravelle odlepršali su, što na B-707, a što na B-727 koji je tek dolazio. Samo su tri instruktora ostala na tipu. „Teča“, Mića Miličević i Gojko Ševerdija. I mi, zeleni. Profesionalni piloti. Skupljeni sa svih jugoslovenskih livada. Posljednja generacija koja je primljena u JAT a da nije pohađala Vršачku školu. Grupa koja je letjela na mjestu flajtera sve do kobnog leta cpt. Maglića, F/O Vojvodića, Slovenca, drugā koji je sjedio sa mnom u školskoj klupi i kobnog udara u Babin zub na planini Maganik, kod Kolašina.

Nekad ponos JAT-a , Caravella, sve je više potiskivana sa evropskih aerodroma. Poneka Varšava, Berlin, Bukurešt, redovni čarter BEG – ZAG – Hamburg – Hanover v.v,²⁹ pa čarteri za Atinu, Rim i sijaset domaćih linija. Uobičajeno je bilo da leti jednu domaću liniju i jednu inostranu. Obavezno četiri lega, pet često, a šest ponekad.

²⁹ Tamo i nazad.

Ranom zorom na B platformi bile su uvijek postavljene dvije ljepotice sa brujećim agregatima pod nosevim. Rana zora je bila. Polijetalo se u 5.15 ili 5.30. Između njih se vodila bespoštedna trka koja će prva poletjeti. Jedna je letjela za Titograd sve dok se Crnogorci nisu izborili da za njihovu prijestonicu leti elitni DC-9. Druga je letjela BEG-PRN-SJJ-LJU v.v jednim danom u sedmici, a drugim BEG-SKP-SJJ-ZAG v.v. Ovi letovi si išli četiri ili pet puta sedmično. Cijeli dan u avionu, a imaš nalet nešto malo veći od dva sata. Ove letove, zbog skakutanja gore-dole, posade su popularno prozvale „Čavka“.

Duva jugovina od Genove i donosi na Balkan crne, tmurne oblake pune vode. Sav su Balkan osvojili. Pada sitna kišica dok, fiskulture radi, pješačim na B platformu. Ja moram doći prije svih ostalih. Kao pilot-pripravnik, moram popuniti šest flajt planova u FIOu1) i uzeti meteo izvještaje i prognostičke karte. Na dužnosti flajt-inženjera moram izvršiti pretpoletni pregled. Tu spada i provjera svih uređaja. Kada se dobro brzo igra sa prekidačima i dugmićima onda to na SE-210 traje oko pola sata. Poslije tih pola sata može da se popije kafa ako ju je catering donio, već stigla dobra teta i voljna je da napravi kafu. Poslije kafe slijedi raport kapetanu o ispravnosti aviona i o meteorološkim podacima po aerodromima na koje letimo. Kafu pijem. Avion ispravan. Kapetan nije još stigao. Znam da ga neću oduševiti meteo izvještajem. Meteo izvještaj je na granici da se ovi letovi obave.

U to vrijeme, u Jugoslaviji su od navigacijske opreme postojali VORovi2)³⁰ u Beogradu, Sarajevu, Sremskoj Mitrovici, Splitu, Ilirskoj Bistrici, Zagrebu i Ljubljani. ILS3)³¹ opremu imali su, za jedan smjer slijetanja, aerodromi Beograd, Zagreb, Ljubljana, Sarajevo i Split. Svi ostali aerodromi bili su opremljeni radio-farovima za neprecizno prilaženje na slijetanje.

³⁰ radio-navigacijski uređaj koji u svaki magnetni stepen šalje jedan zrak koji se može očitati na avionskom instrumentu i po njemu slijediti vazdušni put.

³¹ Prilaz na slijetanje po instrumentima.

Moram da izvijestim kapetana da su izdati NOTAMi⁴) da ILS u Sarajevu i Ljubljani ne radi. Znam da ga to neće obradovati.

U Prištini za RWY 16³² postoje dva civilna radio-fara i jedan vojni, tajni. Još jedan je u produžetku piste za proceduru neuspjelog prilaza. Mi znamo za sva čet'ri. Kapetan šica farove i našica po sred piste. Visoki, sivi kontrolni toranj je skroz lijevo. Desno neka šumica i sitne, male, zidane građevine. Aerodrom je mješovit, vojno-civilni. Skroz desno, poprilično udaljena od tornja, je aerodromska zgrada. Na njoj piše na srpskohrvatskom, latinicom, „Priština“ i isto na albanском. Idem u FIO koji je pod tornjem po meteo i u zgradu da kupim cigarete. Ostao sam bez njih. Zgrada mala, neugledna, tijesna. Prepuna putnika i pratioca koji se guraju da predaju prtljag.

Jednom sam putovao iz Sarajeva, stricu, komandiru eskadrile MI-4, u Niš. Tamo i nazad. Za jedan pravac trebalo mi je oko 30 sati. Za drugi malo više. Koliko treba iz Prištine do Sarajeva ili čak do Ljubljane neću ni da mislim. Jasno mi je zašto je ovaj let tako dobro posjećen.

U Sarajevu malo problema. Loša vidljivost, osim niske oblačnosti. Nov aerodrom. Nova zgrada. Ni mala, ni prevelika. Uredna. I da ga ne hvalim...

U Ljubljani prilaz po dva radio-fara. Dva radio-fara k'o dvije šepave, pijane babe, a vode se pod ruku. Nađosmo aerodrom gdje smo ga najmanje tražili. Detaljno čišćenje aviona. Provjetravanje. Po-dne je prošlo. Vrteška ide unazad. Sarajevo, vrijeme malo bolje. Priština, odlično.

Flajteri su, osim svog posla, služili za svašta. Dijelu ispred sebe za dodavanje kafe, doručka, prosipanje pepeljara, dodavanju a-

³² Pista u kursu 160.

vionskih knjiga. Dijelu iza sebe za podizanje ulaznih, kliznih vrata, čupanje kontejnera sa poslužanjem, izvlačenje kanti za otpatke ili za bilo šta drugo. Baš su ti flajteri nekako svima bili pri ruci.

U Prištini više nema petljanja sa tranzitnim putnicima i dvatri brojanja putnika.

Za Beograd idu „čisti Beograđani“. Izlazim prvi da bi i ostali mogli izaći. Prilazi mi perserka i kaže da jedan putnik neće da izađe. Što neće? „Ne znam. Nešto priča na albanskom.“ Nema mi uvijek nasimijanog Merdže Redžepa da prevede. Idem na pola kabine gdje sjedi dotični, da vidim šta je problem. Pitam, „Zašto Vi, gospodine, nećete da izađete?“

– Ni Prištin!

Ja se zbunio. Ne znam ni sam gdje smo. Saginjem se. Virim kroz prozor. Lijepo na zgradi piše, PRIŠTINA.

– Jeste, gospodine. U Prištini smo.

– Kako to, prva stanica, pa odmah Priština? - reče na čistom srpskom, sa albanskim naglaskom.

Braco

U rano proljeće šezdeset prve godine, u prizemnu dvosobnu kuću u ulici Zenička 11, Hrasno, uselili su se Blagojevići.

Mara, omanja pojaka žena, zategnute smeđe kose u punđu, jakih jagodica, oštrog pogleda sitnih plavih očiju, smrknuta izraza lica, osim kad bi se razvuklo u širok, topao smijeh a tada bi se tresli „viškovi“, i prednji, i zadnji.

Milena, djevojčurak, visoka, plava, dugokosa mršavica, više zatvorena nego otvorena, a manje druželjubiva. Brane tek prohodao, mali dragi vragolan koji je stizao i tamo gdje ste mu se najmanje nadali. Milorad, sitan, crnomanjast čovjek, preplanulog, borama zbrčkano- nog lica, crnih očiju i kose začesljane unazad sa velikim i dubokim zaliscima. Pilot. Dolazio je i odlazio nisko kružeći avionom iznad kuće oduzimajući i dodajući gas u znak pozdrava. Sa posla se vraćao džipom, tiho i polako, da ne digne prašinu sa makadamske ulice. Znao je doći i pješice, veselim i laganim korakom kao da je tek izašao ili se sprema ući u neko mu rodno, narodno kolo. Kada su, i u rijetkim prilikama supružnici izlazili zajedno, komšiluk je šaputao: „Mara bi ga mogla nositi u zubima“.

Jedno kasno ljetno popodne projurio je džip dižući oblak prašine i kočeći, gumama drao kamenje. Komšijski prozori su se otvarali. Mara, pogrbljena i smrknuta, išla je dugim, uskim hodnikom prema dvorišnim vratima. Uz pomoć dvojice kolega, previjen u struku, iz džipa je izašao Milorad. Tu negdje na pola dvorišta začuo se stravičan krik: „Maro, Braco!“.

Iste večeri, putem talasa Radio Sarajeva objavljena je vijest o velikoj vazduhoplovnoj nesreći na Sokocu. U toj nesreći poginuli su Ladislav Miletić – Braco, Đorđe Šavija – Cike, Dragić Pavlović i Emil Časar.



Jednog kasnog proljeća, na tada već poznatom sportskom aerodromu Butmir, pojavi se „214“. Prokrivi se iznad Ilidže kad je prelazio na mali korak. Ispadoše točkovi i on sleti negdje dole, daleko, na početku piste. Veliki avion sa dva sedmocilindrična zvjezdasta motora fabrike „Pratt and Whitney“. Resko je sjekao vazduh, svojim dvostrukim „Hamilton“ elisama, promjenljivog koraka, dok ga je Stevo navodio na „njegovu“ poziciju ispred Jakšine radionice i između vatrogasnih garaža i hangara. Iz njega izadoše čika Blagoje, major Milan Princip, kao posada i Ivo Malenica, mehaničar. Dobiše padobrancu svoj avion, da ga ne dijele ni sa kim drugim, kao do tada.

Lijevom ili desnom motoru kao da nije odgovarala klima pa je pravio probleme. Dva puta sam vidio „214“ kako se vraća sa jednim ugašenim motorom i elisom na jedrenju. Do njegove smrti niko nije odgonetnuo uzroke te mušičavosti.

Jednom prilikom, vratio se velikom brzinom sa oba upaljena motora. Izgledao je k'o kuće podvijena repa, kao da ga svi pakleni vrazi tjeraju.

Uveče, na aerodromu „Sarajevo“, vidim Dedu³³ za stolom uz mezu i sa kao naprstak minijaturnom čašicom rakije. Pridružim mu

³³ Šef kontrole letenja na aerodromu Sarajevo.

se. Dedo mi ispriča kako je danas „214“ izašao iz oblasti aerodromske kontrole letenja. Zvao ga je ali nije dobio odgovor. Dedo je tada obavijestio Oblasnu kontrolu. Oni podigli MIG-a pa potjerali „214“ kući na spavanje.

Nedugo zatim na I.F.R. obuku odoše i čika Blagoje, i Princip, i Ivo Malenica. Umjesto njih pojaviše se Ilija Ćup, nastavnik motor-nog letenja i probni pilot na „214“, sin mu „mali“ Ćup, aviomehaničar i Pero Jurković – Malajac. Odmah je započela preobuka na „214“. Ilija Ćup obučava Vesu Saračevića, Stanka Tomaševića, Dimu Vujovića ...

Za tačne datume ne mogu ni lijevu ni desnu da metnem u vatru (trebaju mi za sjeckanje luka), ali bih obje rizikovao za ovaj slijed događaja. Naime, slika koju sam „pozajmio“ sa web-stranica Aerokluba, kaže 1959. Međutim, nije 1959. jer „214“ je tada još bio u aktivnoj službi JRV-a. '60. ili '61. u Mostaru je jedan doživio katastrofu kada su mu se neke dizalice otkačile prilikom polijetanja i sručile u rep. Više godina poslije toga su raspoređeni u VSJ.

Preživi tu godinu „214“ na svom mjestu, ušuškan u pokrivače i lengerisan. U jesen iste godine odoše na I.F.R. obuku u Beograd Arsen Kukura, Branko Cmiljić, Stanko Tomašević – Čep i Vejsil Saračević.

Sljedeće godine osnovna padobranska obuka u Banjaluci. „214“ leti sa početnicima informativni let. Za komandama popularni Ćup i Čep. Slijeću na Zalužane. Nikad razjašnjeno, neko je izvukao a neko uvukao stajni trap. „214“ se zaustavio. Padobransci izlaze iz aviona a jedan komentariše. „Kad smo ulazili, ovaj avion je bio viši“. Malo je falilo da ne dobije četveroručne batine.

Jedno rano poslijepodne, nenajavljen niz padinu Igmana, kao nekad Douglas, sjuri se jedan dvomotorac, nevjerovatnom brzinom i pratećim visokim tonovima. Nad Šupkom Igmana započe zaokret, sastavi treći i četvrti, sleti, daleko, sakrivši se za živu ogradu platforme

bivšeg saobraćajnog aerodroma. Doveze se odozdo „Cessna-310“, arogantno, čigrasto i veselo. Parkiraše je na lijevu stajanku gledajući prema hangaru. U odboru za doček Ratko Milanović, Mido Huković, Džemo iz hrvatskog Autocentra i još neko. Odnekle izmiliše nepoznate face i nekoliko fotoreportera. Iza aviona izlazi Čika Blagoje, Princip, Ivo Malenica i visoki instruktor, gospodin Zagrepčanin. Rukovanja, čestitke, poljupci i slikanje.

Primakao se i ja, 'nako, na odstojanju. Ivo Malenica ispušta kondenzat iz rezervoara, a Stanko Tomašević Čep, sa iskustvom dvomotorca, podvukao se pod krilo pa mu pomaže. Slušam komentare. Avion odlično opremljen, odleđuje vjetrobrane, odleđuje elise promjenjivog koraka, pneumatski odbacuje led sa napadnih ivica, leti pod svim meteo uslovima i ima uvlačeći stajni trap.

Fasciniran uvlačećim stajnim trapom, onako sa strane, u pauzi njihovog razgovora upitam: „Čika Ratko, može li i ovaj da sleti sa uvučenim stajnim trapom?“ Čep izleti ispod krila, usput udarivši u nešto glavom pa mu se pojavi krv niz čelo, obrvu i očni kapak, kao da je izletio iz grlića skupog šampanjca. Čika Blagoje se previo u stomaku kao da ga je uhvatio najjači napad čira i smije se. Ratko se trese od gromoglasnog smijeha. Džemo, onako krupan, ništa ne razumije i bezizražajna lica, desnom rukom drži Stanka i ne da mu da me bije. Midi se smiju samo krajevi usana, po direktivi bivšeg preduzeća neutralan, za svaki slučaj ljevicom drži Stanka. Ja se zbunio a kroz glavu mi proleti misao: „E, opet si, Željko, na..bo“.

Milena

Vučem startna kolica sa standardno poluispuhanim gumama. Neko gura, ne vidim ko. Postavljamo zastavice, slovo T, platno za slijetanje jedrilica, tačku za otkaćinjanje konopca. Ja primam konopac, a ovaj drugi vodi startne liste. Odlično.

Na startu dvije Weihe, Olimpija, Jastreb, Čavka i Ždral. U Ždralu Veso daje provjere. Na startu čika Blagoje. Rukovodi. Iz pravca hangara ljulja se PO-2. Od haube ne vidim ko je pilot.

Dan vedar. Ni daška vjetra. Upržilo ljetno sunce. Weihe se pate nad pješčarom na „suharku“. Popnu se do jedno 450 metara pa curnu. I Jastreb se gura među njima. Kad Ždral podijeli provjere onda ćemo mi sa „najviše“ iskustva dobiti Čavku.

Primam konopac pa idem polako ka startnim kolicima. U zoni Jastreb nisko vrti još jedan puni, desni zaokret. Blagoje gleda. Ja zastao, ni tamo ni 'vamo. Jastreb iz zone primakao treći zaokret uz ogradu aerodroma. Sastavio treći i četvrti, vrlo nisko i sa malom brzinom. Jedva leti, a vrijeme se rasteglo, sekunde k'o minuti.

Čika Blagoji vidim samo lijevi profil. Preplanulo, tamno izbozano lice, a lijevo oko, crno, široko otvoreno, ne trepće.

Jastreb uđe u pravac. Obori nos. Svira brzinu. Odahnuh. Kočnice... nema kočnica. Pilot pokušava da ga prisili da sleti. Udarac o zemlju, skija otpade i odleti desno. Jastreb se zanese u lijevo, odskoči pa još jednom manje. Zaustavi se. Otvara se kabina i izlazi Milena. Prilazi Blagoji. Ne mogu da se sjetim prve riječi Blagojine rečenice. Rekao je: „Djevojko“, ili „Curo, ovako se gine!“.

CESSNA-310



Godine 1977. ili 1978. krenem iz Beograda za Sarajevo redovnom JAT-ovom linijom. Negdje između aerodromske javne garaže i zgrade pristaništa sretmem Džemila Čauševića i čika Blagoju. Poslije pozdravljanja pitanje: „Gdje ideš, Željko?“, „U Sarajevo“, odgovorih. Na to će čika Blagoje: „Hajde sa nama, prazni smo“. Kažem „Može“ i uputimo se prema službenom, „C“ izlazu. Neobavezno čavrljamo prekidani Džemilovim dubokim, grohotnim smijehom.

Iza izlaza A-8, na južnoj strani A-platforme, u društvu povlašćenih VIP aviona, čeka nas Cessna 310. Džemil radi pretpoletni pregled, otvara vrata, a čika Blagoje i ja pričamo o familijama. Džemil ulazi i sjeda na lijevo sjedište. Tu saznajem da pilot ili jedan od dvojice, mora biti u sjedištu prije ukrcavanja putnika da se avion ne bi preklatio na rep. Mene čika Blagoje propušta naprijed, a on zatvara i zabravljuje vrata. Ja se poguren ušunjam do prvog putničkog sjedišta i taman da sjednem, kako bih oslobodio čika Blagoji prolaz, on će:

„Džemile, evo ti pitomac“, a meni reče „Ajde tamo, na desno“.

Shvatam. „Čika“ Blagoja obučava Džemila za instruktora na

Cessni-310. Sjedam na desno pilotsko sjedište, gledam raspored instrumenata, radio, stanicu. Uz Džemilovu pomoć podešavam pedale nožnih komandi i lociram gdje stoji mikrofona. Džemil čita check-listu³⁴, a meni komanduje da tražim dozvolu za startovanje motora. Tražim dozvolu od Tornja Surčin. Dobijam dozvolu za startovanje motora i voženje do piste 12. Vjerovatno nema saobraćaja pa je kontrolor objedinio obje dozvole. Džemil startuje motore, ja samo gledam, a on otpušta mehaničara koji izvlači podmetače. Mehaničar daje znak da je sve čisto i krenusmo. Džemil mi komanduje da držim pravac a on ponovo čita check-listu. Primam route clearance³⁵ od Beograda do Sarajeva i istovremeno dobijamo dozvolu za izlazak na pistu 12. Džemil proba motore. Dobijamo dozvolu za polijetanje. Džemil kaže: „Izvoli, pripazi pravac, nemirna je u zatrcavanju“, pušta kočnice i dodaje snagu. Ja se borim sa pravcem, gledam Džemila krajikom oka i pitam se da li me zeza ili je ova bitka uobičajena.

V1. Vr, V2³⁶. U zraku smo. Džemil uvlači točkove. Podešava korak elisa, snagu. Penjemo prema Obrenovcu, Valjevu pa ćemo prema VOR-u Sarajevo. Vrijeme lijepo, tiha i mirna noć, a avion lako leti. Između Valjeva i Sarajeva dostigosmo visinu krstarenja, FL 110. Džemil „linuje“ motore, a je ne znam šta mu je to pa me sramota. Od VOR-a Sarajevo idemo na snižavanje, radio-far KG (Kobilja Glava), proceduralni zaokret, KG, i instrumentalni prilaz za pistu 12. Ja u trenaži pa mi to sve ide dobro. „Instruktor“ nema primjedbi.

U to vrijeme sam letio mnogo veći i teži avion. Sjećam se da je za njega u uputstvu pisalo da se sile na palici kreću između 6 i 8 kg.

Dogovaram sa Džemilom da on skine gas kada to bude trebalo. Ja, kad sam mislio da treba, povučem palicu prema sebi, snagom

³⁴ Lista provjere prije startovanja motora.

³⁵ Odobrenje za let.

³⁶ V-1 brzina odluke da se polijetanje nastavi ili prekine; V-r minimalna brzina upravljivosti kada se avion odlepljuje od zemlje; V-2 bezbjedna brzina za penjanje.

i brzinom na koju sam navikao. Palica negdje propade, učini mi se u dubinu mog stomaka, a Cessna se prope nosom u nebo k'o čistokrvni vranac na zadnjim nogama. Džemil se prihvati komandi, malo lijevi, malo desni nagib, zalepršasmo, i on je spusti lagano i meko na pistu. Čika Blagoje sa putničkog sjedišta prozbori:

– Hoćete vas dvojica da me ubijete?

Prilikom rulanja okrenem se nazad i pogledam. Na velikoj, bijeloj fotelji, sitna i preplanula a tako velika i nezaboravna Čika Blagojina figura.

Dubai

Nije JAT-menadžment otkrio Dubai. Za JAT ga je otkrio Martiner i B-707 cargo, koji je radio dosta ovakvih letova za Martiner. Mnoge gradove i zemlje vidjesmo zahvaljujući ovim letovima.

Tako, u jedno svitanje, Mladen Ivanišević, Branko Tisovac, Marko Zakarije i ja osvanusmo u Dubajju. Odakle smo došli i kuda smo pošli, ne mogu da se prisjetim. Ispozdravljamo se sa novom posadom i oni odoše u avion. Po nas dođe mali autobus. Pista, dugačka, 3400 m ili čak 3600 m. Jedna, u kursu 12, sa prilazom od mora. Okolo ničeg nema. Samo pijesak, pustinja. Platforma široka, prostrana, možda za jedno pedesetak aviona. Na njoj se šepuri k'o ćuran samo naš Boing. Zgrada, mala, prizemna, opasana skelama kao i povišok toranj. U zgradi miriše na svjež malter. Policajci i carinici nas dočekuju sa osmjesima. Valjda smo rijetki gosti pa se raduju nama, i potvrđuju svoje postojanje. Mašu rukama da prođemo. Mi, navikli na Kuwait, pa svi vučemo konzerve, ribe, pasulja, mesne doručke i obavezno po flašu whiskya. Sunce nije ni granulo a već se osjeća toplina. Čeka nas minibus ispred zgrade. Vozimo se pustom cestom, dobrom, a sa obje strane pijesak i poneko zeleno rastinje. Ja koliko znam, na pijesku raste samo kaktus i palma, ali ovo nije ništa od toga. Vozač uključio air-con pa čisto dođe hladno. Doveze nas do imanja opasanog zidinama visine bar od tri metra. Vidim krov zgrade, ispod toga „HOTEL“ i još nešto piše. Ne vidi se ili se ne sjećam. Lijevo od ulaza, recepcija. Desnije sala sa bilijar stolom, a ispred neveliki hol sa stolićima i foteljama. Kroz taj desniji zid, sav od stakla, vidi se popriličan bazen sa ležalj-kama i suncobranima. Idemo na kratak debriefing uz obilato učešće druga whiskya i njegovih konkretnih predloga. Idemo na bazen, sada, dok je hladnije, a preko podne ćemo nešto pametnije ili po sobama pod air-con. Bazen lijep, čist, sigurno 25 × 20. Skočim u vodu sa jedne

strane i do druge me peče glava. Pipnem, kosa suha. Tada sam još imao kosu. Eksperiment ponavljam više puta da bih se ubijedio da je tako toplo. Uredno dolazi konobar da nas posluži, svakih petnaestak minuta. Na kvadratnim suncobranima piše „Heineken“. Meni prorađio debriefing pa žedan, žedan. Ja bih pivo. Konobar kaže da nemaju. Ostali odmahuju rukom. Poslije pet-šest ponuda, naručujemo sendviče. Kada smo plaćali, negdje pred podne, udario nas grom. 8 ili 12 US \$ po sendviču. Mi smo svi imali po 18 ili 21 US \$ dnevnicu, samo kapetan 23. Za ručak nam one naše konzerve dođoše još slađe. Igramo bilijar. Mladen i Marko su vođe. Branko i ja onako. Ja, kad udarim lopticu, svaka peta leti sa stola i tresne o pod. Recepcionari malo poskoče, ali se ne bune. Dolaze naše posade i prolaze. Mi, „šedimo“. I utanjili smo sa zalihama pa najgladniji, Mladen i Marko, idu u traženje bakalnice. Proslavili se. Donijeli svega i svačega. Konzervi, jaja (kuhamo ih u čajniku), voća, somune, one tanke kao tortilje i najvažnije, pivo dobro sakriveno u papirnate kese. Sada nek traje smjena koliko hoće. Mladen usput pronašao arapski, zatvoreni klub. Možemo da se učlanimo. Mladen svaka tri dana zove plansko sa pitanjem, šta radim? Odgovor je uvijek isti, slobodan si. Telefon nije jeftin, ja se ne guram. Ima on i veću dnevnicu. Umorio nas bilijar, a i bazen. Hotel ima prevoz za grad. Ujutro u 8 h polazi, a u 10 se vraća. Navečer kreće u 19 h a vraća se u 22 h. Na pristaništu smo gledali ribarice kako se vraćaju iz lova i posjetili riblju pijacu. Navečer, Golden souk i neki bar za strance gdje služe i alkoholna pića. Dani se valjaju jedan za drugim, a mi smo i izlete u grad izgustirali. Mladen hoće jedno veče da idemo u Arapski klub. Marko i Branko neće. Idemo nas dvojica. Potegli iz onih naših „flašica“, ko zna hoće li biti šta tamo ovako kvalitetno. Put pod noge. Na ulazu u klub nas slikaju polaroidom, a na fotografiji zlatnim slovima upisano ime kluba i broj članske karte. Još čuvam „člansku kartu.“ Lijepo nas i smjestiše. Stol za dvoje odmah uz kružni podijum za ples. Čini mi se čisto muški klub. Arapi u kelabijama i sa onim, na glavi, dugim maramama do polovine leđa.

Ima i jedan stol sa tri Arapina odjevena u tamna odijela. Lights show se igra svijetlima po taktu prijatne muzike. Pije se na veliko, vino, pivo i ono razno ljuto. Dođe i naše. Mladen, crven u licu, okrene meni leđa, pa komunicira sa dva tri susjedna stola. Ja ne čujem šta pričaju ali svi se smiješe. Poslije treće ture, Mladenu se pleše. Kaže dići će Arapina pa ide da igra. „Nemoj Mladene, molim te.“ Ne pomaže. Ustade, ode. Sad će rekoh belaj. Neće. Ustade Arapin, u kelabiji i crveno bijeloj marami na kockice, i odoše na podijum. Lijepo igraju. Kada se numera završi, dobiše gromoglasan aplauz. Mi od nekog dobismo turu pića. Za slijedeći ples na podijumu je bilo već pet-šest muških parova. Oko 3 odgegasmio se mi do hotela.

Slijedeće jutro, poslije bazena, zove Mladen Operativni centar. „Slobodan si.“ Čujem ga kako dreči: „Šta slobodan, evo petnaesti dan kako ovde dreždim, majku vam j....“ Prekide se veza. Oko 17.00 digoše Mladena sa bazena. Telefonski poziv, Beograd na vezi. „Lettimo Sajgon, pa Hong Kong sutra“. Otplivasmo još dva tri puta. Onda Mladen i ja odosmo u sobu da vidimo šta imamo od papira i šta nam sve još treba. Nemamo prilazne karte za Sajgon, a i neke rutne nam nedostaju. Mladen: „Ništa, porani ti do FIO-a pa vidi šta možeš iščupati.“ Poranio sam, bio sam tamo u 8. Dispečer me tužno pogleda kad sam mu rekao šta mi treba. Iskopira mi prilazne karte Sajgona, dade mi 2-3 zaostale rutne karte američke vojske. Bukadar flight planova i čistog A-4 papira. U sobi air-con radi na maksimum, ja pravim plan leta i znojim li se znojim. Radio sam ja to i na Karaveli, ne savršeno, ali uspješno i provjeravao u praksi. Za Boinga samo u Školskom centru. Oni se brčkaju u bazenu.

Na moj nagovor idemo dva sata ranije na aerodrom. Ne znam hoće li biti problema sa planovima. Dispečer mi primi planove bez greške s tim što zadnje tri, čet'ri rute precрта. Nisam ni pogledao šta je precrtao. Pade mi pola kamena sa srca. Drugu polovinu bolje znamo.

Dođe Bonjo na vrijeme sa lijekovima i sanitetskim materijalom od Crvenog krsta iz Ženeve. „Ti si pravio planove, ti i leti.“ Ide sve po planu. Potrošnja goriva tu i tamo se razlikuje od predviđene, ali ne puno. Letimo preko Omanskog zaljeva i ja drečim: „Karači, Karači“. Pa „Bombaj, Bombaj.“ Nikada do sad nismo tako sjeverno prelijetali Indiju. Tu dođoše do izražaja one američke karte. Sa $\frac{3}{4}$ Indije krenusmo u jug-jugoistočne kurseve. Izbismo na Bengalski zaljev. Pa i njega pregazismo. Dođosmo, južno, mnogo južnije od Bankoka na Tajlandski zaljev. Bangkok nas prebaci na rad sa Pnom Penom. Nismo ušli u teritoriju Kambodže više od 120 Nm kad nas kontrola okrenu u kurs 180°. Poslije duže vožnje u tom kursu oglasi se Pnom Pen: „Zadržite magnetni kurs 180°, radarski servis završen, doviđenja i sretno.“ Pitam koja je slijedeća radio-frekvencija, a oni ne znaju. Ali ja sada znam što mi je onaj u Dubaiju precrtao one tri-čet’ri posljednje rute. Znam da se ratuje u Kambodži. Znam i za Crvene Kmere, ali gdje su koji pojma nemam. Prebacim radar na mapiranje. Jasnije se vide konture obale. Računam, teritorijalne vode su na 6, 8 ili 12 Nm. Ako se izmaknemo od obale 20 Nm, dobro smo. Artiljerija ne može dobaciti a rakete valjda ni nemaju. Vidim, Mladen iz ležernog prešao u fazu pripravnosti. Kažem: „Obići ćemo Kambodžu i eto nas u Vijetnamu.“ Samo me je pogledao. Zaobilazim ja Kambodžu, a na papir sam si prepisao sve vijetnamske radio-frekvencije sa onih američkih karata. Vrtim redom frekvencije i zovem: „Sajgon, Sajgon.“ Niko da se javi.

Uletjesmo u neku visoku oblačnost. Ne vidi se ni zemlja ni more, samo se sunce ponekad pojavi. Mladen se unervozio, uzvrpoljio a i zacrvenio se u licu kao da smo u arapskom klubu.

- Ništa, ništa ne vidim.
- Kako ne vidiš?
- Šta ti vidiš, obrecnu se na mene?
- Lovce!, - ne znam kako mi pade na pamet.

Poskoči Mladen, a da nije bio vezan proletio bi kroz krov bez katapulta. Smijem se ja. Zakocenio se. Smije se i on. Valjda se malo ljutn'o pa uzeo onaj papir sa frekvencijama od mene i on sad zove radiom: „Sajgon, Sajgon.“ Već bi trebali i da idemo dole kad se prolomi: „Ovde Ho Ši Min prilazna kontrola, nastavite.“ Mladen mu izdiktira našu poziciju a on nama radarski vektor. Sada je sve bilo pjesma.

Istovaraju nas na malenoj platformi, liči mi na one ratne, razbacane svuda oko piste. Oko nas džungla. Na debelim, zelenim, masnim listovima još kapljice nedavne kiše. Mali žuti pokriveni kupastim crveno-šarenim šeširićima vrijedno rade. Ide brzo. Oficir koji ih nadgleda u JNA sivo maslinastom „šuškavcu“, zelenkastim bermudama i nekim natikačama. Nudim ih cigaretama. Neće. Poslije istovara sam im podijelio tri-čet'ri pakle. Uzeli. Odlazimo brzo, a potajno znamo da ovde više nikad nećemo doći.

Mladen leti za Hong Kong. Završili smo specijalnu obuku za taj težak aerodrom. U prilazu se leti do neke crvene table sa žutim X pobodene na neku hrid. Onda se okreće u desno do kursa piste. Prvo se vidi obala i zgrade tik uz nju. Kako se prilazi, prvo se pojavljuje kraj piste, a kad se prelete zgrade pojavi se i početak. Parkiraju nas na posebnu kargo stajanku. Tu su i avio-mostovi za kargo avione. Nikad ni čuo a ni vidio. Pakujemo naše krpice. Izlazimo iz kabine, a avion istovaren i već pola utovareno. Ne mogu čudom da se načudim. Pozdravljamo se sa posadom koja već čeka na avio-mostu da mi izađemo.

U hotelu se zadržavamo kratko. Mi smo ovde prvi put. Marko je bio više puta. Vodi nas u obilazak grada i u bar. Moramo ranije „kući“. Sutra je novi dan.

Letimo za Madras.

Đina I



U kući pored moje stanovali su Mišo i Mariška Naprta sa decom. U kasnu jesen godine neke, iznenada su nestali. Niko nije znao ni gdje su, ni kud su. Iza njih ostadoše Ćiro i Ćirinica, golubovi i keruša, vučjak, Đina. Poslije smo saznali da su se odselili u Sremsku Mitrovicu. Ćiru i Ćirinicu uze moj brat i smjesti ih na naš tavan. Ja tada nisam mogao uzeti Đinu zato što sam imao Bobija. Bobi je bio velika, bijela džukela, skitnica kojeg sam ja pokupio na ulici i od njega htio napraviti pravog psa. Bobi je imao žutu fleku na lijevom butu, desnom uhu i vrhu repa. Moja majka mu je za zimu dala sagraditi kućicu. Prema srcu moje majke kućica je bila topla. Imala je duple zidove, dupli krov i vrata da mu ne bude zima. Između zidova je bila nabijena slama da slučajno dašak vjetra ne prodre unutra. Bobi je bio avlijaner i kućicom nije bio oduševljen. Najviše je volio da se otkine sa lanca i da luta svojim putevima. Još mu moram priznati jednu vještinu. Propeo bi se na zadnje noge, jednom šapom naslonio bi se na vrata, a drugom bi lupao po kvaki dok se vrata ne otvore. Bilo je troje vrata do cilja. Otvarao ih je takvom brzinom da bi bio pobjednik olimpijade

kad bi se ovakva organizovala. Cilj mu je bio veliki željezni šporet, ručni rad dede Karla. Šporet je uvijek bio topao i imao veliki prostor ispod u koji se Bobi smještao i nije se dao istjerati. Bio je uporni majstor za otkidanje sa lanca. Jedino novi lanac i novo učvršćivanje istog bi ga neko vrijeme zadržalo u kućici. U zimu godine neke, promijenim mu lanac i dobro učvrstim. Pao mali snijeg, desetak centi, ali vrlo hladno. Sve zaledilo. Sa kuhinjskog prozora tetkinog stana gledam, Bobi na lancu ispred kućice stoji i mijenja šape. Stoji na tri a četvrtu drži u zraku i grije. U to siđe i moja mati pa mi kaže da idem da vidim da mu nije kakva zvijer ili pacov ušla u kućicu. Prigrnem nešto i odem da vidim. U polutami unutrašnjosti kućice vide se samo veliki, bijeli zubi iskežene Đine. Povučem se. Odvežem Bobija i pustim ga pod njemu omiljeni šporet. Oko podne, kad je otoplilo, odnesem Đini vodu i hranu. Provirim u kućicu i vidim Đinu, leži pobočke i doji svoj podmladak. Tepam joj. Pružim ruku prema njoj a ona mirna. Ohrabrim se i probam da uzmem jedno mlado, crno, debelo i slijepo. Đina se ne buni. Potvrđuje naše prijateljstvo i njeno povjerenje. Tri njena okota, ne pravih vučjaka, ali njoj sličnih uspješno smo odgojili i sve ih udomili. Mnoge smo zahvale dobili za dobre, lijepe i pametne pse.

Polako sam digao ruke od Bobija. Sve sam se više družio sa Đinom. Vodio sam je u šetnju i na izlete. Kada smo hodali uvijek je išla uz lijevu nogu. Kad bi ja stao, ona bi sjela pola koraka i polulijevo ispred mene. Netremice bi me gledala. Jednom sam sjedio, sa znancima, na betonskom zidu ograde igrališta OŠ „Ivan Goran Kovačić“. Neki su stajali u polukrugu ispred nas. Jedan je nešto diskutovao galameći i mašući rukama. Ja sam Đini na njega pokazao očima, bez riječi. Skočila je na njega i da nije bila na povodcu ne znam kako bi se proveo. Tada sam shvatio da ona nešto zna i da je tome učena.

Imao sam neku kožnu kapu sa klapnama za uši. Klinac, Mile Đukanović, me je izazivao zovući me „dvo-ušan“, ali iz velike daljine. Ja pustim Đinu i dreknem „Drži“. U trenu stiže ona Mileta i obori ga

na prašnjavu, tada već Zeničku ulicu. Dotrčim do njih. Mile cvili i ako je dobro podnosio batine, a Đina ga drži zubima za Ahilovu tetivu desne noge. Ja na nju „fuj“, „pusti“, ali nema reakcije, drži kako drži. Tek kad sam komandovao „ne“, ispusti Ahila i osta da stoji iznad njega spremna da ga ponovo provalja po prašini ako dobije takvu komandu. Tada naučih da je komanda za opoziv prethodne „Ne“. Opet Mile. Stajao sam sa Đinom ispred ulaza u moju avliju. Mile je nešto vikao sa kraja ulice i ja viknuh „drži“. Đina na povocu tako me cimnu da sam pao pravo na rame. Provoza me po prašini i makadamu 3-4 m. Sve sam više pazio šta i kada komandujem i uopšte kažem pred njom. Shvatio sam da je ona dresirani policijski pas u penziji. Jednom, sa dva druga odosmo u šume negdje desno od Izvora Tilave. Mrak se spušta a mi se izgubili. Ne zna niko da se vrati. Jedina nada, Đina. Kažem joj: „Kući“. Odmah shvati i odvede nas kroz šumu i šikaru pravo kući. Jednom sam stajao na „trgu“ ispred džamije sa Tihom Buzančićem. Raspričali se nešto nadugo i naširoko. Đina sijedi polulijevo okrenuta prema meni. U nekom trenutku, mučena, dosadnom našom pričom, ona zijevnu. Ja ne misleći ništa upitah je gdje je „banda“. Đipi Đina iz petnih žila pravo Buzi za grkljan. Ne stiže do tamo povučena povocem, tek do lijeve sise i zagriže. I zagriže još dva-tri puta, spuštajući se niz Buzu, cijepajući mu odjeću od grkljana do gležnja. Buza u vrisku, koliko su ga noge nosile, pobježe kući. Čuo sam kako je zalupio vrata za sobom, a to je jedno 150 m daleko od mene. Đinu nisam mogao da odvratim desetak minuta od namjere da goni Buzu. Tako sam naučio da komanda „ne“, ne važi poslije komande „banda“. „Banda“ je još poslužila za sankanje. Upregnem Đinu u sanke, pomenuti Mile ode na kraj ulice a ja kažem Đini „banda“. To je bila jurnjava. Ostavim je pored pješačkog prelaza na trotoaru preko puta tramvajske stanice. Tuda najviše svijeta prolazi. Komandujem joj „leži“, ostavim moj ručni sat, ne mnogo vrijedan, između njenih prednjih šapa i kažem: „čuvaj“. Odem petnaestak metara dalje. Prolaze ljudi, zagledaju. Đina ne reaguje. Poneki bi se pokušao sagnuti prema satu. Đina tiho zareži,

podigne usne da se vide veliki bijeli očnjaci. U dvije riječi im kaže da nije najpametnije tu se saginjati.

Bio je to treći razred gimnazije. Ja se zabavljao sa Mirjanom Lederhaus i pričao joj o Đini. Ona je insistirala da povedem Đinu na sastanak. Ja poveo Đinu u šetnju. Upoznam njih dvije. Mirjana oduševljena a kod Đine nema reakcije. Idemo, ja, sa lijeve strane Đina uz lijevu nogu, a uz desnu Mirjana. U nekom trenutku krenu Mirjana da me zagrlji lijevom rukom oko vrata. Kako je to Đina vidjela ne znam. Skočila je iza mene i iza mojih leđa zagrizla Mirjaninu podlakticu. Nije prokrvarilo, ali ostadoše lijepi podlivi. Mirjana nije više insistirala da dovedem Đinu.

Bobi kakva je bio skitnica takva je i ostao. Kriminalna prošlost se kod njega nije mogla izbrisati. Vjerovatno je skitao i krao hranu gdje je god stigao. Jedan dan se dovuče kući na prednjim nogama a zadnje vuče za sobom. Neko ga je mlatnuo nečim po leđima i polomio mu kičmu. Nosili ga na veterinu ali nema pomoći. Bobi je bio invalid, nepokretan, bez kontrole mokraće i izmeta. Neko se morao brinuti o njemu. Uglavnom je to preuzela moja majka. No nije bilo mjesta za dva psa.

Đinu uzeše komšije, Jukići. Vezaše je i više je nisam viđao. Godinu dana poslije pred kućom vidim najstarijeg, Jozu Jukića vodi Đinu na veterinu. Jedna joj sisa ogromna, kao kozja. Zovnem Đinu imenom, niti okrenu glavu, niti me pogleda, niti mahnu repom, samo produži pravo kao da me nema. Dijagnoza sa veterine: kancer u poodmakloj fazi. Nije dugo više živjela. Ne znam ko je prije otišao, ona ili Bobi.

Sumnjam da me nije prepoznala. Bila je uvrijeđena i povrijeđena.

Kada god da je se sjetim, vidim je kako odlazi iz mog i njenog života i uvijek mi zasuze oči.

Đina II

Godine 1985. ne dobismo smještaj za zimovanje ni u jednom hotelu na Jahorini. Preosta nam Bjelašnica i smještaj na Igmanu, Velikom Polju. Dobismo lijep bungalov, a hranili smo se u Energoinvestovom hotelu. Bungalov, velika dnevna soba, niša, potpuno opremljena, WC, kupatilo i dva ležaja. Potkrovlje, još jedna soba sa dva ležaja. To je dječja soba. Djeca su voljela da se veru uz stepenice, da se gombaju po njima i da sjede i posmatraju naš mali svijet „odozgor“.

Sve dotadašnje Jahorine proveo sam sa Anamarijom među nogama. I uzbrdo, na ski-liftu, i nizbrdo, skijajući sa njom i pokušavajući da je naučim ono što ni ja nisam znao. Sada se ona osamostalila, a došao je na red Mario. On je bio težak učenik. Kad napravi grešku, samo se opusti na moje ruke i tako cijeli ubogi dan. Dolazio sam umoran i iscrpljen u bungalov. Najteže mi je padalo odlaženje na večeru. Morao sam ići radi djece. Naime, tada su služili predjelo, supu (važnu za iscrpljenu djecu), glavno jelo sa mesom, salatu, desert i piće po narudžbi.

Došli smo popodne i stigli, poslije smještanja, na prvu večeru. Prekrasna noć, vedra, bez daška vjetra. Hladna, mraz štipa obraze. Djeca vesela, a i ogladnjela. Prijatna atmosfera u sali. Konobari brzi i efikasni. Ubrzano smo i pojeli i popili, i izašli van. Ispred izlaza nas sačeka keruša, mlada. Sa gornje strane leđa tamno smeđa – do crnog, a prema trbuhu sve svjetlija do svijetlo žutog. Njuška špicasta, simpatične glavice, više liči na lisicu nego na psa. Uši šiljate, podignute kao kod vuka. Rep veliki, kitnjast, opet liči na lisičji. Priđe nam k'o starim znancima. Mota se oko nogu, umiljava, mazi. Onda nam pokazuje sve svoje vještine i ludosti mladosti. Zatrči se pa se zabije njuškom i do pola leđa u neugažen snijeg pored staze. Pa legne na leđa i valja se po cijelcu. Djeca oduševljena. Cakle im okice od radosti. Jure i oni nju.

Ona bježi cik-cak. Sve troje se valjaju po snijegu. Oduševljenju nema kraja. Jedva ih utjerasmo u bungalov i na spavanje. Ujutro moram da ih budim. Umorni i opio ih planinski zrak. Razvlače sa oblačenjem. I sa umivanjem ide teško. Izguravam ih napolje, teturave. Onda šok, električni udar. Odjednom su budni, veseli, razdragani. Pred vratima sijedi keruša i čeka. Juriš za kerušom. Ona zna put do doručka. Oni je slijede trkom i vriskom. Mi unutra a ona ostade vani. Zna da ne smije unutra. Doručak nikad lakše i brže savladan. Viršle, zemičke, marmelada, puter, kakao, zbrisano. Tada se odigralo i „krštenje“. Sjetili su se priča o mojoj Đini pa su dvoglasno izglasali da se zove Đina. Kada smo izašli iz restorana, sada već Đina, sijedi i čeka. O radosti. Nema ništa protiv što se zove Đina. Kada je zovnu ona se okreće i trči njima. Vidim Đina nešto žvaće. Malo bolje zagledam i vidim oni iz džepova skijaških pantalona vade hranu i daju joj. Auu, tu ste majstori. Sve kasnije obijede pojeli su bez primjedbi i brzo a ono što su htjeli dati Đini, pod mojom kontrolom, stavljali su na salvetu razvijenu na sred stola. Nakupilo bi se dosta toga od nas četvero. Nijedan odmor nije prošao tako dobro sa hranjenjem kao ovaj.

Pratila nas je sa doručka do bungalova. Pred bungalovom bi joj djeca dala onu hranu što su skupili u salvetu. Đina nas je pratila u stopu. Čekajući nas, da uzmemo skije, pojela bi sve što smo joj donijeli. Mi na skije, a ona juri za nama. Niz brežuljak pa u red za žicu. E tu su za Đinu nastajali problemi. U red sa nama nije mogla. Sjedila bi sa strane reda i pomjerala se kako bi naš red napredovao. Sjedanje na dvo-guzu nije joj se nimalo dopadao. Lajala bi i jurila uz brdo za nama i ispod nas. Trčala bi vjerovatno tako dugo dok bi imala daha. Onda bi je izgubili iz vida. Sačekala bi nas po povratku u dolinu. Tu je jurila pored nas između skijaša koji su se spuštali. Tjerali su je, mahali štapovima i vikali na nju ali ona se izmicala i bila je uporna. Onda opet u red i pored reda. I sve tako do ručka. Išli bi u pancericama, teško se penjući uz brdo, a ona je jurila ispred nas i okrećući gledala nas kao da pita, šta se vučete, ručak. Mirno je sjedila pred bungalovom. Čekala je

da se presvučemo, a onda opet ispred nas na ručak. I za sve obroke se sistem „Đina“ ponavljao. Drugi ili treći dan je shvatila da je glupo trčati za uspinjačom i sačekivati nas u gužvi dolazećih skijaša. Ispratila bi nas do reda i onda bi se vratila na pola brdašca između početne stanice i bungalova. Tu bi sjela i pratila bi nas pogledom. Na istom mjestu bi nas i dočekivala. Kada bi se počeli penjati, ona bi se sjurila do nas, umiljavala se i lizala nam ruke. Trčala bi ispred nas i onda se sve ponavljalo.

Četvrti dan, jutro mračno. Provirim kroz prozor. Osuo snijeg, pahulje k'o dopisnice. Probijam se pogledom kroz snijeg. Žice stoje. Tišina. Nema nikakvog zvuka. Ni glasa od dječurlije. Neću da budim moju djecu do zadnjeg momenta. Tek da ne zakasnimo na doručak. Oni u snu osjetili da je nešto promijenjeno u dnevnom rasporedu pa spavaju kao mali anđelići. Teška srca ih budim. Gledaju kroz prozor. Razočaranje. Kisele face. Bezvoljni. Moram da uređujem, hajde, požuri, mrdni malo. Jedva nekako, izlazimo. Pred vratima sijedi Đina. Šape joj utonule u snijeg. Po leđima i između ušiju nakupilo se snijega. Fali joj metla i da isplazi jezik pa bi ličila na Snješka bjelića. Ona služi osim za ishranu i za popravljivanje raspoloženja. Izmamljeni osmjesi, tepanje. Tresu snijeg sa nje. Ona misli da je to neka nova igra pa bježi. Njih troje prte snijeg i žure na doručak. Mi za njima. Vraćamo se sa doručka. Počinje okolišno ubjeđivanje. „Gdje ćemo joj staviti hranu?“ „Kako će ona po ovom snijegu“. „Biće mokra, smrznut će se“. Na sve odgovaram, ne znam. Ostaju s njom vani pokriveni dobrim slojem snijega. Pogledam po bungalovu. Spremljeno. Bila čistica. Stanem na vrata i kažem im: „Otresite se!“ Smrknuti, ljuti. „I nju, pa je uvedite“. Sve je tumbe. Radosti nema kraja. Mi smo izbačeni iz dnevne sobe. Igramo remi na krevetu u „njihovoj“ sobi. Odozdo se čuje samo smijeh, cika, pa opet smijeh. Povremeno pogledam, kada se učute, šta rade? Uхватim ih kako uče Đinu da se penje stepenicama. Mislim si, neće moći, ali ne kažem ništa. Ručak, snijeg još jače

pada. Večera bez promjene. Pred vratima neizgovoreno pitanje. Kažem: „Spavat će sa nama, ali u dnevnoj sobi“. Nije im pravo, ali bolje išta nego ništa.

Probudi me sunce, rano. Otvorim vrata i pustim Đinu van. Odjuri negdje. Čistim ćilimče od Đininih dlaka. Radi sobarice. Dan bez oblačka. Sunce uprlo hiljade reflektora. Kristali snijega mu odgovaraju. Žmirim. Bole oči od tolikog svijetla. Bježim unutra i brijem se. Ustaje Mario. I on je ranoranic. Nema vremena da mene sačeka nego prazni bešiku sa vrata ispred bungalova. To mu je prešlo u naviku. Pita: „A gdje je Đina?“ Kažem da sam je pustio van i da je negdje otrčala. Nije mu baš pravo ali... čuti. Dižu se i dame. Čekamo ih da se spremne. I Ana pita za Đinu, ali se ne buni. Izlazimo iz bungalova, a Đina čeka pred vratima. Ritual se ponavlja iz dana u dan. Dani, jedan ljepši od drugog. Samo na vrhu duva hladno.

Osmi dan zimovanja ili četiri dana prije njegovog kraja, ojuži. Zaduva jugovina. Napravi se bljuzga pred žičarom. Pobjegosmo sa popodnevnog skijanja ranije. Zovu Đinu u bungalov. Ona se nećaka, ulazi stidljivo, obazrivo, pognute glave kao neki veliki krivac. Presvlače se pa počinje igra i traje, traje do večere. Izlazimo, a od jugovine ni traga. Sve zaledilo. Klizavo. Ono što se popodne topilo sad se pretvorilo u ledenu koru. Sa krovova vise debele ledenice. Uzbrdo, na večeru, još nekako, ali nizbrdo četveronoške i na dupetu. Đina nas isprati do bungalova ali neće da uđe. Otrča negdje za svojim putevima.

Jutro je. Hladno, ili su kasno počeli ložiti. Brijem se. Čujem Maria kako otvara ulazna vrata. Ide na pražnjenje bešike. I vrisak. Vrišti Mario iz sveg grla. Kroz glavu mi ledenice. Otkinula se i probola ga. Trčim van gol do pojasa. Mario vrišti i pokazuje mi. Vrišti: „Đina, Đina“. Uguravam golo dijete u kuću i pokušavam ga smiriti. Oblačim vindjaknu, navlačim cipele. U bungalovu stanje uzbune. Izlazim. Đina leži na lijevom boku, glave okrenute prema ulaznim vratima. Njuškom mi pokazuje nogu. Noga krvava. Sagnem se, reži. Uzmem joj

nogu, lagano, među prste. Hoće da me ugrize. Uhvati zubima, ali ne stisne. Mrdnem nogu. Klati se. Otvoren lom noge. Nema pomoći. Mora na Veterinu. Ulazim, oblačim se, novčanik, ključevi od kola i objašnjenje. Šta ću, kud ću i kako ću. Uzmem ono ćilimče što stoji pred vratima i izađem napolje. Ana za mnom. Pomaže mi da je smjestim na ćilimče. Kesi zube, ali neće da grize. Valjda osjeća da hoćemo da joj pomognemo. Cvili – tiho. Ana za jedan kraj ćilimčeta, ja za drugi i nosimo je do kola. Smještamo je na zadnje sjedište. Šuti. Vozim pažljivo da ne moram kočiti. Bojim se da bi mi pala sa sjedišta i još više povrijedila nogu. Stižemo na veterinu. Bolničar mi pomaže da je na ćilimčetu odnesem na stol za preglede. Bijeli mantili. Svi je maze. (Čini mi se da bi mnogi ljekari mogli učiti o pažnji od veterinara). Boji se. Drhti. Već se i trese. Ne znam jeli od boli ili straha. Objašnjavam da smo mi na Bjelašnici na skijanju. Da je ona beskućnik. Da ću ja platiti troškove. Da ću ja za tri dana doći po nju. Neće pare unaprijed. Oni će joj namjestiti nogu. Za mjesec dana ja mogu sam da joj skinem longetu. Ta tri dana ostaće kod njih u boksu. Nema nikakvih problema. Beskrajno su ljubazni. Daju mi „bungalovsko“ ćilimče. Rastajemo se. Pomilujem je po glavi, a ona tužno gleda za mnom.

Tri preostala dana skijanja proletješe u trenu. Idemo u Sarajevo. Prepakujemo se i pravimo mjesto za Đinu. Sa stvarima u kolima idem po Đinu. Bolničar me vodi do boksa i usput mi kaže da nije ništa jela, niti da je piškila i kakila. Stoji na tri noge i oslanja se na longetu. Maše repom. U očima prepoznavanje, radosno. Ukrcamo je, bolničar i ja. Pred kućom odbor za doček. Veseo. Ana mi pomaže da je iznesem. Piški i kaki, a i jede viršle koje su joj spremili. Sada smo svi u autu. Put pod noge pa za Beograd. Rodi se krilatica „Udade se Đina u Beogradu“.

Stadosmo na jednoj lijepoj livadi pred Han Pijeskom. Svi su za piške. I Đina. Gledam je kako se navikla na longetu. Savije lijevu nogu, desnu sa longetom digne do ušiju, čučne pa piški. Usput se kezi

i reži na ovce. Han Pijesak, Vlasenica, Drinjača, Zvornik, Šabac, autoput i već smo kući. Pustimo Ćinu u travicu da piški. Njuši novu teritoriju sa zanimanjem. Istražuje. Longeta dobro služi. Mario, kao najmanji, sa torbom na leđima i ključevima, ide sa mnom i Ćinom prvi. Ja nosim Ćinu a on otvara vrata, od lifta, stana. Smještamo je u ugao dnevne sobe i dajem joj vode u šerpici. Pije. Bojažljivo ispituje okolinu. Njuška. Namještam joj slično ćilimče u ugao. Dolaze i preostali. Sjedaju po ležaju i gledaju, šta će Ćina sad. Glavna je atrakcija. Sprema se ručak-večera. Miriše. Diže glavu i njuška. Jedemo. Dobiti će i ona u drugoj šerpici. Sve je oblizala. Gleda po sobi pa se smješta na prostrto ćilimče. Oborila glavu među prednje noge. Čuli uši. Sva je na oprezu. Napeta. Djeca joj ne prilaze. Boje se da je ne povrijede. Ja čučnem pored nje i milujem je po glavi i gornjem dijelu leđa. Prilaze i djeca. I oni je pažljivo miluju. Pred spavanje ja je iznosim napolje a djeca me slijede. Njuška, traži mjesto za pišenje. Dugo ispituje teren. Onda je sve gotovo. Namješta se da mogu lakše da je joj zavučem ruku između prednjih šapa a drugu ispod zadnjih. Zagleda lift i malo se štrečne kada krene. Ulazimo u stan. Ćina se smješta u svoj ćošak. Udavača se udobno udomila. Žmirka. Spava joj se ali još uvijek je nepovjerljiva. Njuška nogu sa longetom. Ustajem. Prijetim joj. Nikako, nikako ne smiješ to gristi. Prijetim joj i prstom kako bi bio autoritativniji. Shvata da nešto ne smije, pokunji se, a šta misli, Bog zna. Jutro, rano. Hladno. Mraz. Idem na posao. Jutarnja toaleta. Oblačim civilnu odjeću. Ćinu u naručje pa napolje. Sviđa joj se da je nosim. Ne trza se više ni na lift. Pronašla je put kako da zaobiđe ogradu cvijetnjaka. Zavukla se među ruže i šetka se među njima. Čopa na longetu ali se sasvim dobro snalazi. Meni se žuri, vrijeme programirano, a njoj se ne ide kući. Obavlja sve jutarnje poslove ali baš i ne bi nazad. Jedva je namamih da dođe do mene da mogu da je ponesem. U stanu pije vodu i leže na ćilimče. Ja se presvlačim u uniformu i krećem. Svi su još u carstvu snova. Dolazim popodne. Pitam uopćeno a gledam Anu: „Je li bila napolju“. Ona je veća i ima snage da je nosi. „Cijelo pre podne“.

„I Mario je išao“. Oni imaju cuku, a cuko ima longetu. Ko je kao oni. Priča do sto jedan i nazad. Ja je iznosim navečer. I rano ujutro. I tako mjesec dana. Ne možemo da dočekamo da joj skinemo longetu. Je li šepa, jer reklamacija nema?

Dvadesetdeveti dan longete. Ja sam slobodan cijeli dan. Pri-lika da joj se skine longeta. Dan gore, dan dole. Ujutro smo još išli sa longetom. Čekam podne da se djeca okupe. Polegnem je na zdravu nogu. Ana joj drži nogu sa longetom u zraku a ja polako odmotavam zavoje. Jedan, dva, tri. Ostade mi longeta u ruci. Interesantno napravljena. Kao ćirilično slovo П, pa završetak opet kao p, ali mnogo uže. Onaj širi dođe pod mišku i lijepo je omotan, prvo vatom, pa vata onda učvršćena zavojem. Taman je toliko duga, da kad joj je noga bila namještena, sa donje strane viri dva centimetra. Sa tim je lupkala po parketu kada je hodala. Đina gleda svoju nogu pa kao da se čudi. Njuška je, liže. Podigne je i liže je sa unutrašnje strane. Dobro je, noga radi. Mi u iščekivanju. Hoće li ustati i prohodati. Njoj se baš leškari i zagleda noga. Hajde piti vodice. Nije žedna. Papice, papice. Nije ni gladna. Ukočeni od čučanja posjedasmo po kauču. Ne skidamo pogled sa nje. Ne žuri joj se. Onda priprema, pozor i krećemo. Okreće se na trbuh, na sve čet'ri. I ustaje. Na onu lomljenu nogu oslanja se samo noktima. Stoji, maše repom, k'o veli, čudna mi čuda. Prvi koraci do zavoja. To joj interesantno. Njuši, ispituje. K'o, šta li je ovo bilo? Ode, napi se vode. U hodnik, pa u dječju sobu. Onjuška ležajeve, pomirisa vrata od terase, napravi jedan krug po sobi solidno se oslanjajući na nogu. Promaršira pored kupatila, usput proturivši nos kroz odškrinuta vrata i ušmrknuvši njegove mirise. Kroz hodnik, razgledajući lijevo i desno pa u dnevnu sobu. Smjesti se na ćilimče, podiže glavu i kao da kaže, vidi me.

U vrijeme parenja niko je nije mogao zadržati. Izvukla bi glavu iz ogrlice koliko god čvrsto bila stegnuta. Podvila rep pod zadnje noge i dala se u takav trk da je to za ne vjerovati. Tada nikakve

komande nisu pomagale. Vraćala se kada prođe teferič i kada je to ona htjela. Imali smo od toga par okota, sve dobro udomljene. A kada se vrati, legne pred lift. Čeka nekog od dobrih komšija da je preveze liftom do IX sprata. Svi su je voljeli i vozili. Otvore joj vrata lifta, ona izađe i onda grebe na ulazna vrata da joj neko otvori. Tih kasnih devedesetih „David Pajić“ prestade da održava liftove pa ja to preuzeh amaterski, i kad sam bio raspoložen.

Jedne prilike, dođe Ana sa dvoipogodišnjom Ninom, sva zadihana i umorna penjanjem na deveti sprat. Ispričasmo se, izigrasmo i istepasmo se. Spremiše se da idu kući. Uobičajeno je bilo da ih Đina i ja ispratimo. Đina je već ranije bila vani pa je ne povedoh pošto je bila stara i nije htjela da se penje uz stepenice. Ja Ninu podigoh na ramena pa krenusmo. Nina meni sa vrata:

- A da pojedemo Đinu?
- A što da pojedemo Đinu?
- Ma da pojedemo Đinu, glasnije i iznervirano.
- Dobro, deda će je sutra ispeći pa ćemo je pojesti.
- A Đina da šeta?
- A, tooo.

Osamnaest godina plus ono dok je nismo upoznali, živjela je kod nas. Dobila je tumor na materici. Starica je uspješno operisana. Veliki tumor izvađen. Počela se opravljati. Izašla je i hodala po njenom cvijetnjaku tog jutra. Uvečer sam se spremao za Peking. Zaccvilila je, počela da se grči, trese. Priskočio sam i izvukao joj jezik da je ne uguši. Prvi put me je ugrizla, kutnjacima, jako i bolno. Tromb je učinio svoje. Bilo je brzo gotovo. Djeca su bila uz mene.

Tu noć ja sam otišao za Peking, a djeca su je sahranila u bašti kuće u Deču.

Draga Nina, dobro jutro!

Nadam se da si zdrava, vesela i da se zabavljaš. I ja sam zdrava, vesela i razigrana.

Probudim se kad izađe sunce, odem iz dedine sobe, gdje ga cijelu noć čuvam, onjuškam dnevnu sobu, kupatilo, kuhinjska vrata, hodnik, za svaki slučaj. Napijem se vode pa legnem na čilimče kod ulaznih vrata. Čuvam da neko ne uđe. Nerviraju me golubovi kad slete na prozor. Grebu noktima po onom limu. Ja onda dotrčim a oni kad me vide, pobjegnu. Ne moram ni da zalajem. Dedu se nekad budi u 5, nekad u pola šest, a nekad hrče dok ne počne ono bli-bli-bli ispod njegovog kreveta. Iz kreveta izađu prvo noge pa ispružene duge ruke. Ja mu dam moju glavu a on je vrti lijevo desno i češka me iza ušiju. To najviše voli. Onda se on ustane i ide u kupatilo, a ja virim kroz odškrinuta vrata. Ide u kuhinju i nešto pravi a ja legnem poprijeko hodnika da vidim u kuhinju i da me mora preskočiti, i da ne zaboravi na mene. Izlazi iz kuhinje sa crvenom šoljicom, preskače me i govori: „E baš si se tu morala izvaliti, da ja padnem“. Ja ga gledam odozdo, šutim, a on si misli da ja to slučajno tu ležim. Baš je naivan. On sjedne za stol, gleda televiziju, i onu drugu što mu stoji na stolu. Ja omirišem onu crvenu šoljicu, miris me uopšte ne privlači, pa legnem preko puta stola da me vidi. Da ne mora da viče: „Nema mi cuke“. Onda se on ustane i ide u kupatilo pa se namaže nečim bijelim i sa nečim crnim to skida. Ja gledam kroz otvorena vrata. On se umije pa i mene popraska vodom, pa i mene umije. Ide u sobicu a ja za njim. Otvori ormar, vadi pantalone za izlaske i oblači ih. Ja iskoristim priliku pa onaj njegov kofer koji je bio u dječjoj sobi u Beogradu dobro iznjuškam. Ima još mirisa te sobe a i sviju vas. Malo me to razveseli i rastuži. Uzme ogrlicu, vodi-vodi, štap i njegove cipele. Vodi-vodi metne pred vrata i njim pokrije štap a cipele u lijevi čošak hodnika. Onda sjedne u fotelju

i obuče mi ogrlicu. E, tu više ne mogu da izdržim. Radujem se, radujem se. Idem napolje. Skačem, vrtim se u krug, trčim u hodnik i nazad, i ispričam nešto neartikulisanim, radosnim glasom. Dedi se smiješi brk. Nekad me uhvati za rep, nekad me potapše po dupetu, a kad me stigne, uhvati me i za uho. Onda viče: „Donesi moje cipele“. „I drugu, i drugu“. Ja jurim niz stepenice a on viče: „Polako, polako, slomit ću se“. E, baš se pravi da je star.

Kad izađemo kroz vrata, ja opet jurim i vučem, ali, kao sada imam opravdanje, strašno mi se piški. Odmah piškim u travicu, da ne bude nikakve sumnje. Ponovo vučem i jurim ali sada prema onoj ulici sa velikim granama pored Miljacke. Tamo su pored druge, velike grane, moji štapovi. Sasvim je opravdano što dedu jako vučem i hoću da trčim. Moji štapovi su tamo, moja igra i moja sloboda kad mi skine vodi-vodi. Osjećam da imam snage da ga natjeram da i on trči, ali o tome još razmišljam. On vuče nazad, ja naprijed, pa prema cilju idemo vrlo brzim hodom. Kad pređemo most, deda kaže: „Sedi, Đina“. Ja naravno odmah poslušam. Onda mi otkaci vodi-vodi i sada sam slobodna. Kaže: „Čekaj, čekaj“. Ja čekam a on mi baci štap, daleko. Meni se napnu svi mišići, u prednjim a naročito u zadnjim nogama. Vikne: „Traži“. Mišići se otkace i ja poletim laka kao ptičica. Čujem kako lete kamenčići iza mojih šapa. Čini mi se da sam mišiće u zadnjim nogama naslijedila od nekog davnog pradede, koji mora da je bio skakavac. Bez po muke nađem štap i trčim da mu ga donesem. On kaže: „Fuj, fuj“ i uzme štap i ponovo mi ga baci. Nema još pješaka pa mi ga dva-tri puta baci na asfaltiranu stazu, pa ja kada kočim ostrim svoje nokte. Onda dođu dva drveta između kojih sam ja napravila svoj privatni klozet. Ja ostavim štap i njuškam po travici a on odozgo šapće: „Kaki Đina, kaki Đina“. Ja najčešće kakim, ali nekad ne mogu. Šta ću. Kada se to desi i ja se toliko razigram da ponekad zaboravim na to sve dok se ne vraćamo kući. Tamo gdje mirišu pečene koke i čevapi, ja se sjetim pa to napravim u parkiću ispred. Deda se mršti a

ni meni nije prijatno, ljudi me gledaju. Kad završim sa klozetom, uzmem štap i dam mu ga. On ga baci još dva, tri puta. Onda nailazi mostić. Tada ja uzmem štap i ne dam mu ga više. Iza mostića je dedina klupa, druga po redu i iznad slapa. Ja jurim naprijed da mu zauzmem mjesto, da neko ne sjedne. On tu voli da sjedi, gleda u balvane koji se vrte u vodi slapa, i puši. I meni su ti balvani nekada interesantni, gledam ih i čujem kako lupkaju jedan o drugi. Nekad mi nisu interesantni pa onda uzmem štap i guram ga dedi u ruke. On mi ga baca ali ne jako i on leti samo do iza prvog drveta. Svejedno, i ja opet trčim za njim i donosim mu ga. Ne sjedi deda tu dugo, tek dok popuši cigaretu. Onda kaže „amo“, uzme mi štap i baci ga daleko, jako daleko. Ja sva radosna trčim k'o luda. Tu srećemo „Buča“. Sada smo prijatelji. Sret-nemo se, pozdravimo, omirišemo, pa on svojim putem, a ja za šta-pom. Nina, ali prvi put kad sam ga videla, prepala sam ga se. Ogroman je. Rep, gornji dio leđa, gornji dio glave i nos su mu crni a ostalo je belo. Sva mu je dlaka dugačka, dva puta duža od moje. Znaš koliko je težak, 60 kg. Pa ti meni samo reci da sam ja preteška. Njegov drug s kojim šeta kazao je dedi da on pripada rodu „bosanskih tornjaka“ koji najviše vole da se igraju sa ovčicama, da ih čuvaju i da ih brane od vu-kova od kojih su jači. Koliko je ogroman, toliko je ogromno ozbiljan pa mi se to baš previše i ne sviđa. Jurim za štapom sve do onog velikog mosta. Deda kaže: „Đina dođi, dođi, tu, tu“. „Čekaj, čekaj“. Ja, nara-vno slušam, ispustim štap, nekad sjednem, nekad legnem a nekad sto-jim. Deda gleda da svi auti stanu pa onda viče: „Tu, tu“ i polako prelazi cestu. Ja se držim njegove noge. Ne mrdam. Na pola ceste mi kaže: „Trči, trči“ i ja zamarlijam najbrže što mogu na drugu stranu. Tamo stanem, okrenem se, gledam ga i čekam da se sporonja dogega do mene. Jako sam ponosna što ima povjerenja u mene, ne stavlja mi vodi-vodi, i zato držim nos visoko podignut. Uzme mi štap i baca mi ga jako, jako daleko. To je jako lijepo. Štap leti lijevo, desno, u žbunje, u korito Miljacke, zavuče se pod klupu, svuda. Ja ga uhvatim uvijek, nekad čak i u zraku i onda mu ga donesem sva zadahtala. Deda nekad

loše gađa pa pogodi stablo. Štap se odbije od stabla pa odleti u Miljacku. Deda je tada strašno ljut. Pređemo na drugu stranu ceste i deda mi nađe novi štap. I Ja ga jurim, jurim.

U toj jurnjavi prema drugom mostiću srećemo jednu lijepu ženu, uvijek fino obučenu i dotjeranu. Hoda uspravna kao vojnik. Iza nje trčkara jedan moj daleki rođak. On je sav bijel a po njemu su crne fleke, kao da su ga djeca gađala crnom bojom. Dedi se sviđa a meni baš i ne. Debeo je i lijen. Salo mu se trese na trbuhu. Najviše mi liči na onu djevojčicu koja dođe kod Ivana. Okrene lijeno glavu prema meni, pogleda me i trči dalje. Jednom smo se i omirisali. Svi sa kojima sam pričala kažu da je jako glup.

Još prođemo neke žuto-plave, čudno savijene cijevi na kojima se babe i dede rastežu, savijaju, vuku, dižu... deda pazi da ja nekog ne prepadnem i tu projurimo k'o metak. I jurimo, jurimo. Deda već umorno šepka. Ja zauzmem mjesto na dvije klupe kod česmica. Deda se svali na klupu a ja na ono što je bila travica i suho lišće. Deda pali cigaretu a ja metnem štap preko desne noge, i čuvam ga, i dahćem, dahćem. Deda ni do pola ne popuši cigaretu a meni se već trči. Uzmem štap i gurnem ga dedi u ruke. On se smiješi i baca mi ga lijevo, pravo, nazad. Ja jurim i donosim mu ga. Kada se zadišem, ja legnem a deda pali drugu cigaretu. Tu se baš dobro istrčim i izigram. Onda deda pita: „Hoćemo li?“ Ja uzmem moj štap i trčimo nazad. Deda baca a ja jurim i hvatam štap. Na pola puta srećemo dvije žene i mog rođaka koji, zamisli, ima tri boje kose. Bijelu (najviše), smeđu i crnu. Ja mu se približim a on bježi od mene. Jedna od žena je rekla dedi, kad smo se prvi put sreli, da sam ja lajala na njega. Ne znam zašto bih, jedino ako je htio da mi uzme štap. Ne sjećam se toga. Onda opet jurimo do „dedine klupe“ iznad slapa. Tu sjedimo, deda puši a ja hvatam štap kad i ako mi ga baci. Kad popuši cigaretu, idemo prema kući. Jedino se još zaustavimo kod trafike da deda kupi cigarete. Kad dođemo na livadicu ispred zgrade, deda mi šapće: „Piški, Đina“. Ja kad mogu

piškim, kad ne... idemo kući. Ja ostavim štap u hodniku a deda mi sipa svježu vodu. Ja pijem, pijem. Nekad i legnem pored zdjele i tako pijem. Umore mi se noge, koliko sam trčala. Deda sipa hranu i ja jedem. Uvijek pregleda jesam li sve pojela i onda mi da „bravo-bravo“. Deda ide u dnevnu sobu i gleda u ono na stolu a ja legnem pod prozor i drijemam. On ide u kuhinju i pravi si doručak a ja sam naravno na kuhinjskim vratima. Šta god napravi, meni, u moju zdjelu, metne tri zaloga. Ja sam uvijek zahvalna i zato dobijem još jedan „bravo-bravo“. Poslije svako za svojim poslom. Ja drijemam a on nešto „uči“.

Nedugo pošto se čuju ona velika zvona, deda se ustane i ide u kuhinju. Naravno, ja idem za njim do vrata. Udobno se smjestim i čekam. Znam sigurno da deda pravi ručak a tu uvijek ima nešto za mene. Dobijem komad paprike, krastavca, paradajza, mrkve, nekad šljivu ili komad breskve. On kad sve to isjecka, smiješa, sipa u šerpe i metne na šporet. Ubrzo se iz šerpi pojave mirisi koji mi nadražuju nos i počne da mi curi pljuvačka iz usta. Deda uzme moju zdjelu i sipa mi moj „ručki-ručki“ iz one velike kese. Ja jedem i pojedem jer znam da mi neće dati ono iz njegovih šerpi ako ne pojedem ovo iz moje. Deda ode u sobu i „uči“ a ja ostanem kod vrata i pazim da šta ne zagori i da ne ode „mast u propast“. On povremeno ustane, promiješa ono u šerpama i vrati se u sobu a ja ostajem da stražarim. Onda dođe u kuhinju, lupka tanjurima, kašikama, noževima i sve slaže na stol. Ode po moju zdjelu i metne je na pod pored svoje stolice. Sad znam, to je ručak, ručak. Deda prvo sipa u moju zdjelu da se hladi pa onda u svoj tanjur. On puše i jede a ja čekam. Znaš šta sam juče dobila: buraniju dinstanu na puteru i bijelom luku sa prezlama, pileće kosti, komad kolača i lubenicu. On opere suđe pa me pita: „Hoćemo li da spavkamo?“ Ja šta ćemo. Ja odavno jedva držim otvorene oči.

Ne znam što on tako malo spava. Ja tek što sam zadremkala kad ga čujem kako ustaje, hoda, lupka onom crvenom šoljicom, dolazi i sjeda za stol. E, nećeš, vala. Probudio si me i sad ćeš da platiš. Guram

se između stola i njegovih nogu kao hoću da prođem. Glavom mu odguram desnu nogu a dupetom lijevu i onda tu legnem. Deda viče: „U, jebem ti... đe ću ja moje noge“. Mislim si, e neka ti baš. Njemu kad dodija da tako sjedi, ustane se, uzme kesu i češalj pa me zovne da me češlja. Ja to volim i prija mi osim kad me češlja po trbuhu. To me ponekad zaboli pa zacvilim a deda šapće: „izvini, izvini“. Kad napuni kesu mojim dlakama ode i baci je a češalj spremi na mjesto. Ja se pogledam, onoliko koliko se vidim i zaključim da sam lijepa, pa se šepurim. Deda me pita: „Hoćeš pliv-pliv?“ Ja metnem lijevu šapu na kadu u znak pristanka a deda otvara vodu i podešava je da bude mlaka. Uzme me kao bebu i metne u kadu. Onda me tušira svuda po tijelu osim po glavi, dugo i nježno. To mi se jako sviđa. Zatvori vodu a meni kaže: „cijedi se, cijedi“. Za malo me izvadi iz kade i metne na pločice. Onda pobjegne iz kupatila i viče: „Tresi se, tresi se“. Ja se tresem više puta. Kad otvori vrata, zateknem ga u kratkim pantaloncima i majici i mojom ogrlicom u rukama. Namjesti mi ogrlicu, vodi-vodi, uzme štap i idemo u „parkilić“. Tu on sjedne na klupu, zapali cigaretu a meni baci štap. Ja jurim za štapom pazeći da se ne uprljam. Jurim, jurim i to traje jako dugo. Kad krenemo kući, odvede me da piškim i kakim. Kada se vratimo kući, jedemo neku vočku. Onda se igramo. Obično me deda škaklja nogom a ja ga grizem za prste. On se smije a i ja. Tako dočekamo večeru. Ja opet jedem iz velike kese i ono što mi deda da od njegove večere. Poslije idemo u šetnju uz Miljacku ili u „parkilić“ gdje mi deda baca štap. Na šetalištu mi ne može bacati štap jer ima puno ljudi. Vratimo se i idemo spavati. Ja čuvam dedu cijelu noć.

Nina, srela sam „Malenu“ na šetalištu. Rekla mi je da je odselila od nas dvije tri zgrade niže od naše. Tamo ima puno više djece i svi su dobri prema njoj i vole je. Napravili su joj i kućicu za zimu. Kaže da ovde padne veliki snijeg i da je lijepo za igru. Što bih ja voljela da to vidim. Molim te, molim te, mogu li ja da ostanem ovde do zimskog raspusta?

Mnogo te voli, sviju vas, a tebi šalje kis tvoja

D I N A

„Fordaljka“ na ničijoj zemlji

(Zahvaljujući „Fordaljki“ i krilatici „fol Hakija Boro i Šukrija“ koja je kružila klubom, mnogi su dobili ovlaštenje za letenje u „Kontroli-sanom prostoru“, postali profesionalni piloti i radili za Izvršno vijeće i Energoinvest i krenuli sve dalje i dalje)



Dobro se sjećam dana kad je stigla „Fordaljka“. Odbor za doček, Šukrija, Mišo Duh, Mirče Radić, ja i još nekolicina. Boro izlazi u košulji kratkih rukava, sa šeširom na glavi, a sako stidljivo viri kroz vrata. Ford-kombibus nekako se skupio i došao mali pred Borinom veličinom. Boro je odmah dao do znanja svima da ga Vejsil neće voziti jer je on „siledžija i sjebe svaki kombi“.

Kad se licem okrene prema aeroklupskim garažama krajnja lijeva šupa je vlasnika, šutljivog crnomanjastog, penzionisanog magacionera VS BiH čiji je stan u baraci prekoputa garaža. (Ne sjećam se ni imena ni prezimena.) „Fordaljka“ na čelu sa Borom ulazila je u fizički sukob sa šupom, čoškom ako su ulazili prednjom stranom, a cijelom stranom ako su ulazili na „rikverc“. Uvijek bi završnica bila verbalni sukob Bore i magacionera.

Odreče se Boro „fordaljking“ volana, prepusti ga Slobi Kosovcu, a ovaj Vojislavu Ciokoti.

Cikota ostavi „Fordaljkin“ volan kako je napisao, o datumu ćemo se porazgovarati kad se uskoro sretnemo, a ja ga naslijedih.

Moj cilj sjedenja za „Fordaljkin“ volan bio je jednostavan, izbjeći pješačenje do aerodroma, preko Vraca, Nedžarića ili Ilidže. „Fordaljka“ na aerodrom, i ja sa njom. Ali, osim aerodroma, vozili smo se i na razne druge destinacije, trbuhom za kruhom. Za „Ključ“, „ŠIK“, „Tvornicu žice“, „Energoinvest“, „Unioninvest“ išli smo u Zavidoviće, Doboj, Banjaluku, Mostar i ko još pamti gdje sve. Da, i redovno smo išli na servis u „Remontne zavode Hadžići“. E, tu smo čekali da se ohladi motor pa da se našteluju ventili, pa paljenje, pa zamjena ulja i filtera. Najviše me je nerviralo čekanje od 30 minuta do sata da se prekontroliše i dospe ulje u diferencijal. Kad su istekli obavezni servisi, prešli smo kod „Mutevelića“ na Alipašinu. Tu se nije čekalo na diferencijal.

Nekako u to vrijeme pojavi se zazor u ležištima osovine „Fordaljkinog“ razvodnika paljenja. Išao razvodnik u Energoinvest na opravku, ali ništa. Ostalo isto, ako upali, dobro je. Ako ne, odvrtku u ruke, primakni platinsku dugmad osovini i drži palce da upali.

Jedno jutro dođem na moj neplaćeni redovni posao. Boro za čudo neobrijan, ni dobro jutro da kaže, nego sa vrata pita: „Imaš li pasoš“? Kažem da nemam. „Vadi“. Ja: „Dobro“. Boro: „Idemo u Prag“. Kako ćemo sa ovakvim razvodnikom, nije „Fordaljka“ za taj put. Boro: „Izdržaće, mora“.

U „Energoinvestu“ Lukavici, umjesto u 12 sati, u jedan petak, utovarismo dva transformatora oko 20 sati. Ova dvojica putnika moraju biti u Pragu u ponedjeljak u 7, na testiranju, da bi sa atestom veća isporuka istih krenula za Afriku.

U subotu, u ranu zoru krenusmo. Vozim ja do Županje, pa

Boro do Maribora pa onda opet ja. Našu granicu prođosmo bez problema. Austrijski carinik pravi probleme. „Das is švajneraj“. Ja razumijem, klimam glavom i pravim blago-teleći izraz lica. Gleda on papire, crta rukama pravugaonik i ponavlja: „Transport interepublika“. Ja klimam glavom i sležem ramenima. Donese Švabo kanapče, opasa putnike, stavi carinske plombe, sveza zadnja vrata i metnu plombu, udari muhurove na papire i pusti nas u Austriju. Kažem Bori da smo pobijedili. „Kako?“. Rekoh: „Pustio nas unutra morati će i van“.

Vozim putem Grac, Leoben, Steyer. Poslije ovog Leobena stadosmo se uspinjati uz neka brda, poče i neka ledena kiša i zahladi. Sprijeda toplo a iza one rupe ozada puše hladno. Ledi se kiša na šoferšajbni, doduše samo po uglovima. Kod nas, toplo, rano proljeće. Ovde ledena kiša a i ljetne gume. Nekako se uspesmo na vrh a sa druge strane nizbrdica, prehladena kiša, led na cesti i jak, leden, sjeverni vjetar. Prva, i najsporije što se može. Ali ne ide ni tako. Jedva stanem uz desni kolobran, dole provalija. Povučem ručnu i držim nožnu kočnicu pritisnutu. „Fordaljku“ vjetar bočno izgura na polovinu ceste. Boro se dere: „Stani“. I ja se derem: „Stojim, ali neće“. Prvom, pa šta nam bog dadne.

Stigosmo sretno u Steyer kod moje familije. Večerali, odspavali, doručkovali i malo razgledali grad. Ručali, dahnuli dušom i prema planu krenuli za Beč, Bratislavu, Brno i Prag. Treba da smo oko ponoći na ČSSR granici. Na austrijskoj granici carinik mrk, nemilosrdan, samo kroz zube protiskuje: „Šajze, šajze“. Ovjeri nam papire i odahnu kad mi odosmo. Sada je lako, mješavinu češko-slovačkog sam naučio pa barem to neće biti problem.

Čehoslovački carinik je kratak, jasan i kategoričan. Moraju da dobiju faks od firme u koju vozimo transformatore da oni privremeno uvoze transformatore, da će ih izvesti i da je plaćeno osiguranje za to vrijeme. Pitam ga da li možemo ostati tu do sedam, do početka radnog vremena. Nema zadržavanja na graničnom prelazu, morate se

vratiti nazad. Kaže Boro da je vidio pred austrijskom granicom gostionu sa sobama za izdavanje pa da idemo tamo.

Ugledao nas Švabo izdaleka da se vraćamo pa izletio iz kućare i naslonio se rukama na rampu. Ja lijevom nogom stao na „ničiju zemlju“, desna u „Fordaljki“ a Švabo rukama odbijajući daje signale i dere se: „gevek“. Okrenemo se prema ČSSR i otprilike na pola puta stanemo. S desna duva premrzao vjetar i nosi suhi snijeg, čas spuštajući pahulje na smrznutu zemlju, a čas je dižući uvis.

Ja šutim, pomalo cvokoćem, razmišljam o razvodniku, gledam pokazivač goriva koji se opasno primakao crvenom i mislim o Bori i njegovom: „Puniti ćemo u Češkoj, jeftinije je“.

Stigli smo u Prag na vrijeme, negdje oko jedan. Izvukoše iz „Fordaljke“ transformatore za sekundu. Mi krenusmo odmah za Bratislavu. U Bratislavi prenoćismo kod moje familije a rano ujutro krenusmo put Beča i Yuge. Do Beča vozim ja i po Beču 3, 4 sata. Nema izlaza za autoput i Zagreb, pa nema. Na koncu nam jedan pravi Bečlija reče: „Gerade aus, cvefl lampen links, nah ziben lampen rehch, gerade aus, autostrada nah Jugoslavia“ (izvinjavam se njemačkom pravopisu). Bog mu svako dobro dao. Ja umoran, iznerviran, sjedoh desno a Boro vozi. Ja bih da zadrijemam al' neće san na oči. U jednom podugačkom, blago desnom tunelu, automobil sa prikolicom vozi 40. Boro ublijedio, brada mu se trese, neobrijane žuto-sijede dlačice se nakostriješile. Psuje. Ja mu kažem: „Pokaži ti njima kako se kod nas pretiče u tunelu“. Zvek treća, jebeš žmigavac, i sirena. Sviraju oni dolazeći nam u susret, sviraju oni iza nas a bome sviramo i mi. K'o svadba. Na prvom proširenju se zamijenismo.

Guram ja do Slavanskog Broda. Već dobro omrklo. Zamijenismo se. Ja se naslonio na vrata i zaspao. Čujem škripu guma i letim negdje, letim. Dolazim sebi zguran ispred desnog sjedišta, na podu. Izvlačim se i izlazim napolje. Zaprežna kola ispred „Fordaljke“, ruda na sedamdeset centi od šoferšajbne, konji se povukli unazad koliko su

mogli a sitni kočijaš ih smiruje. Boro hoće da bije sitnog kočijaša što nema fenjer sa prednje strane a ovaj pokazuje kako ima po propisu sa zadnje. „Ajmo Boro, ajmo“. Jok, ne odustaje sve dok mu nisam rekao: „Šta ćeš ti na lijevoj strani“. Smiri se i ode pravo na desno. Vozim ja pa mu kažem: „Spavaš, spavaš, a?“ a on umorno odmahnu rukom i u slijedećih četrdeset sekundi bio je u carstvu snova. Stigosmo u Sarajevo u komadu, oko ponoći.

U slijedećih desetak dana u Fordovoj prodavnici u bivšoj ulici „Đure Đakovića“ nađoh razvodnik isti „Fordaljkin“. Pitam prodavca da mi da da probam da ga ugradim a on meni da donesem virman pa onda da probam. Trk do Bore, trk do prodavnice i na licu mjesta ponovi se „Fordaljka“ novim razvodnikom. Nije više kašljucn'o.

Nisam nikom ispričao za kontrolu ulja u diferencijalu, mislio sam da je to normalno, a sada mi je žao i peče me savjest.

Gordana Magaš

Do 15. januara 1949. godine živjeli smo na Bjelavama u domu za ratnu siročad čiji je upravnik bio moj otac. 15. januara on je umro a mi smo (kada, ne znam) iseljeni i preseljeni u Gajev trg br. 2. To je četvorospratna zgrada, kada pogledaš sa čela Markale, sa desne strane. Dole u prizemlju je bila prodavnica ženske konfekcije a na prvom spratu smo bili mi. Prozor male sobe (5 × 6) gledao je u park i pravoslavnu crkvu. Drugi prozor male sobe gledao je na ulaz u Markale. Iz male sobe se dvokrilnim, velikim vratima ulazilo u veliku sobu (10 × 6). Prozori velike sobe gledali su u istočnu, bočnu stranu Markala. Iz velike sobe se izlazilo u hodnik, zajednički. Iz hodnika u kuhinju i djevojačku sobu koja je imala i svoj posebni ulaz. Hodnikom se moglo i do zajedničkog kupatila sa velikom kadom i kotlom na loženje. Oko kupatila i pranja hodnika su izbijale svađe. Drugi dio velikog četverosobnog stana pripadao je (mislim isto udovici) Magaški koja je imala kćerku (da li još nekog, ne znam) Gordanu.

Ta zima 1952, posljednja u Gajevom trgu, bila je jako hladna. Ja bih se popeo na fotelju i gledao kroz prozor dnevni život pred Markalama. Uglavnom su ga činili *furmani* (nosači) koji su dugačkim taljigama sa dva velika točka iščekivali bilo kakvog mušteriju. Bili su tu i kočijaši sa zapregama. Uobičajeno je bilo da su zaprege sa dva konja ali je bilo i sa po jednim. Obožavao sam da gledam konje. One mirne sa zobnicama preko vrata kako pokorno stoje i žvaču. I one nervozne koji su grizli svoje partnerice u sužanjstvu. I one koji kao đaci nisu mogli mirno da stoje. Stalno bi pravili korak naprijed, korak nazad, a za sobom su cimali cijela kola. Bio sam svjedok, jednom kada je padala ledena kiša, i sav Gajev trg bio okovan ledom, smrti jednog od tih nemirnih. Okliznuo se na ledu i slomio nogu. Priskočili su kočijaši i zaklali ga. Ja sam se derao kao vo.

Na ćošku Markala, gdje je ulaz u muški WC, stajalo je bure, tako napravljeno da se na njegovoj gornjoj strani mogao paliti drveni ugalj. To su zvali mengele. Za mrzlih dana, furmani i kočijaši su palili ugalj, grijali prednji ili zadnji dio tijela i ruke. Ja sam odozgo vidio plamičke i žar. To je bilo nešto fantastično.

U desnom uglu male sobe bila je velika zidana kaljeva peć. Mama bi je punila i palila subotom i ona je držala vatru do iduće subote. Ispred nje je bila velika, gvozdena, plitka tacna.

Mama mi je dovela Gordanu da se igramo. Bila je oduševljena prizorom sa mog prozora. Ovo šta se vidjelo sa mog prozora sa njenih se nije moglo vidjeti.

Začetak muškarčića, pun inicijative i nadmoćnosti, lopaticom sam izvadio žar iz kaljeve peći i metnuo na gvozdenu tacnu. Grijali smo ruke i uživali. Malo je gorila tkanina na ležaju pored, i velika dvokrilna vrata koja su nas dijelila od Magaševih.

Kad je došla mama, skinula mi je pantalone i gaće i istukla me po golom dupetu. Gordana je pobjegla.

A ja, ja se još uvijek stidim.

Negdje iste godine, u proljeće ili jesen, prolomi se vriska i ku-knjava iz susjednog stana. Mi, djeca, zanijemili a majka se skamenila. Ja sam znao da je u takvim olujnim situacijama najbolje biti daleko, skriven, i nikoga ne pitati ništa. Zavukao sam se pod šivaću mašinu i beskonačno okretao njeno pogonsko kolo. I osluškivao. Ulazna vrata često su mjaukala otvarajući se i zatvarajući, sa treskom. Onda su išla njihova kuhinjska kmekećući. Između, bilo je kuckanja potpetica cipela a bilo je i par cokula čiji su ekseri grebali kameni pod i cvilili. Bilo je jecaja, povišenih tonova, kukanja, ridanja. Poslije dosta vremena izvukao sam se iz skrovišta i počeo da se šunjam između bake i mame. Tako sam našuo da je poginuo stric ili ujak Gordane Magaš. Bio je vojni pilot u Rajlovcu.

Godinama poslije, raspitivao sam se za tu nesreću. Neki ljudi su je se sjetili, ali ime je iščezlo. Sa Rajlovačkog aerodroma se polijetalo u pravcu 150° prema zgradi HIK-a (hladnjača i klaonica) a onda se desnim zaokretima formirao školski krug i slijetalo iz pravca Semizovca. Jedanput, idući na kupnje na sastave Bosne i Željeznice, naišao sam na spomenik pilotu, slomljeno krilo. Da li je to taj spomenik, ne znam.

Komšijama je dolazilo mnogo ljudi, dan ili dva. Mnogi su dolazili i iz udaljenih mjesta. Kod nas je te prve noći nastupilo stješnjavanje. Na spavanje kod nas došla je Gordana i još neko, i još neko. Ne sjećam se ko, ni kako smo spavali.

Onda se sve smirilo i utihnulo u slijedećih par dana. Taj mir prekinuo je vrisak moje majke. „Stjenice!“. Ja sam bio na redu. Uzela me je u krilo i pregledala. Iza lijevog uha našla je jednu i zgnječila je između nokata palčeva. Ona koja nije dala ubijati muhe. Čini mi se da sam tada i jedino tada u njenim očima vidio i zadovoljstvo i mržnju. Ja sam si zamislio da su stjenice došle kroz ona vrata što sam ih ja zapalio. Bilo od kuda da su došle u stanu je nastao lom. Sve se otkuhavalo i sve se zaprašivalo DDT-jem. Bio je lom, nered, ratno stanje.

Ja sam sjedio pod mašinom i beskonačno okretao pogonsko kolo.

Godine '80. ili kasnije, kolega, kapetan iz JAT-a i ja obilazili samo sarajevske kafiće. Popijemo po piće pa idemo dalje. I tako po cijeloj ravnoj Čaršiji. Na koncu ali ne i na kraju stigismo do „Starog sata“. Uđemo, naručimo, popijemo pa opet. U jednom momentu on će: „Eno Magašice“. „Koga?“, rekoh. „Ma, Gordane Magaš“. Odoh da je upoznam. Pridem joj, izvinim se na smetnji, prilično pripit, i ispričam joj da smo se kao djeca zajedno igrali. Ispričam joj i o paljenju vatre, mengela, samo sam preskočio skidanje gaća i stjenice. Odsluša ona mene, sjećam se. Odignorisa me. Ja: „Laku noć i dobru zabavu“.

Mi krenusmo dalje, a moja djetinja druga osta u „Starom satu“.

Gore plavo, dole crno (drž' nebo, bog te jebo)

*(Podnaslov ukraden iz uzrečice Capt.
Inst. Chief pilot SE-210, Mije Mihalića)*

Bilo je to u vrijeme onog dugog, sušnog, toplog ljeta, što se nekako proteglo i u ranu vrelu jesen. U ono vrijeme kada su renovirali neki od spratova zagrebačke Esplanade. Posade zgurali na najviši sprat, u mansarde, u sobičke, ne možeš se okrenuti. Dodosmo mi, njujorška posada sa B-707, u rano popodne, DHC u Zagreb. Soba. Prozor otvoren. Ni dašak da uđe. Plafon se usijao. Kao da držiš peglu iznad glave. Razrjeđivači, razni – a najjače se osjeća nitro – štipaju za oči i ne daju disati. Brzo skinuh uniformu. Već me probija znoj, pa pod tuš. Dišem na usta. Disanje na nos izaziva kijavicu. Navukoh košulju i farmerke pa trk napolje. Kroz Pothodnik pa za tramvajskim šinama. Ilicom, držeći se šina, ko zna dokle, i isto tako nazad, samo drugom stranom. Ne poznajem Zagreb, pa su mi šine najpouzdaniji vodič. Bilo je oko 23.00 kada se vratih u sobu. Vruće i smrad. Otvorim vrata za pedalj i postavim stolicu da se ne otvore širom. Mislim da će efekat dimnjaka izvući vrućinu i smrad. Ma vraga. Odozdo dolaze nove količine a i plafon još grije. Nalaktim se na prozor sa što više isturenom glavom pa dišem. Zadržim. Vratim se u krevet. Kišem, kašljem. Hajde na prozor. Pa sve do ujutro tako. Skupismo se u prevozu. Dva kapetana, flajter i ja. Jedan krupan i debeo, a drugi sitan, izgužvan, mršav. Pitam flajtera, što će dva kapetana, a on meni: „Onaj sitni je instruktor“. Svi su razgovorljivi, ubi Bože. Onog krupnog znam iz viđenja, letio DC-9, a sitnog nisam nikad vidio. Na aerodrom, mi na vrijeme, a Boing po običaju kasni. Ne kasni on malo, nego stan-

dardno, sat i po dva. Ručasmo u restoranu pristanišne zgrade. U besprijekornom miru i tišini. Stiže i Boing. Ljepši dio posade veselo natmuren, kao da su i oni spavali u Esplanadi. Pustiše mene prvog u cockpit da izmanevrišem sa mojom torbetinom između flajterovog sjedišta i pijedestala. Bacih svoju torbu na desno, a onaj krupni na lijevo sjedište. Izađosmo. Ostavismo prostor da flajter radi svoje radnje. Onaj sitni se šćućurio u prvi red do prozora, sjedište preskok, pa krupni do prolaza. Ja u drugom redu do prolaza. Mir i tišina. Samo još stjuardese nešto uređuju po kabini. Flajter završi pretpoletni pregled pa nas pozva: „’Ajd, junaci, k oružju!“. Niko se ne nasmija. Ja prema težini napravih proračun brzina za polijetanje, pa predosmo na kućanje rutnih tačaka u INS³⁷. Ja čitam, on kuća. On kuća i griješi. Da li ne čuje dobro, da li su mu predebeli prsti, da li prsti rade šta oni hoće, vrag bi ga znao. Na svaku tačku se vraćamo bar po dva puta. I znoji se, jako. Izdeverasmo to nekako. Uđoše putnici, upalismo motore pa za pistu 05. Postavismo se lijepo na sam početak pa punu snagu. Trčimo po pisti, a Boing može da trči jako dugo, k'o sipljiv konj. Dostigosmo brzinu odluke pa komandujem V1. Sklanja ruku sa gasa. Komandujem Vr³⁸. Podiže mu nos krupni na 16°. Pogledam brzinomjer, brzina pada. Ovo je škola sa DC-9. Boing se rotira na 13°. Ako se ne odlijepi nos se spušta (prema uputstvu) na 9° i čeka. Pa šta bude. Guram palcem desne ruke i zaklanjajući tijelom, da ne vidi instruktor, palicu naprijed, na 9°. Odlijepismo se kada je nos već prekrio kraj piste. Znoji se on, a oznoji se i ja.

Kako se odmakosmo od Zagreba, sve nam krenu nekako na bolje. I onih osam pozicija ukucavamo u INS sa jednom ili nijednom greškom. Kontrola preleta Atlantika, Shannon, daje nam različit plan preleta od onog koji smo mi imali pa i to na brzinu i tačno ukucavamo. Samo je New York loš. Ciklon pritisnuo sa zapada pa je baza oblaka

³⁷ Inercijalni navigacijski sistem.

³⁸ Brzina za rotiranje aviona.

malo na 200 ft, a malo ispod. Ucrtavam pozicije u kartu, računam ispravke kursa i tako... Svake 20. i 40. minute slušam meteo izvještaj koji daje JFK³⁹ na HF-u. Nikako, ni na bolje, ni na gore. Sve oko 200 ft. Malo sam se raskomotio, opustio. Uhodali se mi.

Svi avioni imaju svoje mušice. Neki ne vole ovo, neki ono, neki su svojeglati, neki inadžije. Boing voli da napusti zadatu visinu. Ne upozorava, samo tako krene pod autopilotom, sa dvadeset-trides't feeta da penje ili se spušta. Kad tako krene podsjeti me na one konje upregnute u teretna kola, ispred Markala, koje sam gledao kao dijete. Ne mogu da stoje mirno. Korak naprijed, korak nazad. Samo da nisu na mjestu na kojem ih je gazda ostavio. I mi se polako penjemo. Već smo 350 ft od levela. Hvatam pogled krupnog i pokazujem mu očima na instrumentalnu tablu. Ništa. Onda šapćem: „Visina“, da ne čuje instruktor. Ništa. Onda glasnije: „Visina“, pa i neka čuje. Klima potvrdno glavom. Nema reakcije. Okrećem točkiće autopilota i spuštam ga na zadani level. Kažem sebi, mnogo si se rano opustio.

Flajter komunicira sa operativnim PAN-AM-a. „Očekujte zonu čekanja 30 do 40 minuta“. Prilazna kontrola JFK: „Canarsie, krug čekanja“. Izbrljasmu nekako tri i po holdinga. Iz onog pola zadnjeg nas izvadi kursom da presiječemo localizer za RWY 12R⁴⁰ i reducira nam brzinu. Na localizer nikako. „Idemo lijevo deset stepeni. Ne toliki nagib. Nagib 10 stepeni. Nagib deset stepeni. Ne toliki. Idemo desno. Desno pet stepeni. Smanjite nagib. Smanjite nagib. Još malo desno. Idemo nazad. Pet stepeni nagib. Pet stepeni lijevo. Desno, lijevo“. Još kad se umiješa glide slope bilo je i: „Idemo gore, idemo dole lijevo, desno gore“. Umirismo se negdje na 1800 ft. Malo iznad glide slopa i pola dola desno od localizera. Prilazna JFK: „Odobren prilaz, javite tornju prolazak spoljnog markera“, i izdiktira radnu frekvenciju. Vraćam mikrofon. Ispade mi. Skotrlja se negdje meni pod noge.

³⁹ Njujorški aerodrom *Džon Fildžerald Kenedi*.

⁴⁰ Pista u kursu 120, desna.

Bacam pogled na instrumente. Sve je dobro. Postavljam frekvenciju na radio-stanicu da ne zaboravim. Pipam po podu. To traje. Izvlačim mikrofona za gajtan. Javljam se Tornju. Toranj: „Dozvola za slijetanje biće data u kratkom finalu“.

Kako sam ja čuo, dva Boinga su kupljena od AIR INDIA-e, a dva od PIA-e, Pakistan International Airlines. Koji su koji bili i da li je ovo tačno, nisam siguran. Siguran sam da su dva i dva imala ugrađenu različitu instrumentaciju. Pa opet nisam siguran jesu li bili opremljeni instrumentima Sperry, Kolins, Bendix, King ili nekim drugim. Siguran sam da je avio-horizont⁴¹ na dva Boinga bio istovjetan sa onim na Caravelli. Provjereno kasnije, i DC-9 je imao sličan avio-horizont sa još nekim dodatnim cakicama. Na ova druga dva je avio-horizont bio na prvi pogled malo čudan. Središnja tačka je bila šuplja, kao kružnica i sa njom se moglo postaviti tačno onoliko stepeni koliko se htjelo podići ili spustiti nos aviona. Silueta aviona je prikazana sa dva pravougla trouglića, čije su duže katete bile u ravni sa horizontom, kraće upravo na njih a hipotenuze gradile obrnute trougao. Bar je meni tako ličilo. Na to su dolazili trougli Flight direktora⁴² kada je on bio uključen. Dva trougla su se dodirivala hipotenuzama i formirala pravougaonike kada je avion bio na idealnoj putanji. Ovaj avio-horizont zajedno sa Flight directorom radio je savršeno. Vodio je avion u nagib do 28° bez razlike koliko je bilo odstupanje od lokalizera. I ni makac preko toga. Na ona dva druga Boinga bila je i drugačija priča. Caravellini instrumenti a i srce njeno. Silueta aviona je predstavljena tačkom i horizontalnom linijom. Flight director je bio opremljen vertical i horizontal barom⁴³. Sa njima, Flight director je radio do udaljenja

⁴¹ Žiroskopski instrument koji liči na globus s tim što mu je gornja polulopta plava – nebo, a donja crna – zemlja. Služi da prikaže posadi položaj aviona u odnosu na zemlju kada su u oblacima.

⁴² Uređaj koji vodi avion optimalno po visini i pravcu.

⁴³ Indikator, linija, traka.

od lalcalizera od pola ili čak jednog dota⁴⁴ isto kao i na onim sa pravu-gaonikom. Naime, vodio je avion do 28° maksimalno. Ako se pređe tih pola ili jedan dot on je pokazivao da treba ići lijevo ili desno u zavisnosti gdje je laocalizer i nije se obazirao na onih 28°. Stajao je maksimalno otklonjen u neku stranu bez obzira koji nagib imate i da li prekoračujete onih 28°.

Pogledam moje instrumente. Moj avio-horizont se iskekečio. Tamo gdje treba da je plavo nebo, tamo je crna zemlja. 30° lijeve polulopte zahvata crnilo. Kažem mu: „I ti si sad morao da otkažeš“. Šta sad? Na centralnom instrumentalnom panelu ima i pomoćni avio-horizont. Gledam njega. On pokazuje istovjetno kao i moj. „Pa zar oba, majku vam...“ Mislim, a osjećam kako to radim presporo. Šta je ostalo. Još jedino kapetanov. Gledam njegov. Gore crno. Na leđima smo. Lijeve ruka gura snagu naprijed, to nisam ja, to je instinkt. Desna ruka okreće avion u lijevo i vuče palicu na sebe. Tandrče sitck shaker⁴⁵. Staling⁴⁶. Motori urlaju. Instruktor viče: „Šta radite vas dvojica“. Ispadamo u trenutku ispod oblaka, malo lijevo od piste i nešto niži. Završio sam kurs viših akrobacija prije dolaska u JAT. Niko nikad nije okrenuo na leđa avion, a da ne osjetim. Ovo je prvi i jedini put.

Krupni će: „Mogu ja sada?“. „Neka“. Sletim i odvedem ga do parking pozicije.

Prvi izađem iz cockpita. Nije u redu da prisustvujem priči. Na izlazu me pita stjuard: „Šta je to bilo“? Nabusito: „Ništa nije bilo, šta će biti“. U prevozu tišina. Nit ko zbori, nit ko romori. Svako se svojim jadom zabrinuo. Podijeliše nam ključeve od soba. Svako u svoju ćeliju. Nema ništa ni od pića poslije slijetanja. Izgleda, nikom nije do toga. Ni meni. Ne radim to često, ali sam napunio kadu toplom vo-

⁴⁴ Dot – tačka.

⁴⁵ Upozorenje male brzine.

⁴⁶ Gubitak brzine.

dom. Gledam onaj whisky pa ga primaknem kadi. Onaj što sam namijenio za poslije slijetanja. Nekakav umor mi se uvukao u cijelo tijelo pa računam da će to voda izvući. Nisam stigao na doručak. Ni na ručak kod Teda. Tek navečer, kod Irca, na kiseli kupus i kranjske.

Let za Lester

Godine neke u sred ljetnje sezone dobih da letim za Lester negdje na zapadnoj obali Engleske. Rano jutarnji let. Polijetanje u 5. Dolazak na avion u 4 h. Sačekuje me dežurni inženjer Analize kvarova. Imaju problema sa točkom br. 1, već je tri gume poderao a ne mogu da otkriju zašto. Antiskid⁴⁷ nešto brlja. Pa da budem oprezan.

Let ide Beg – Pula prazan. Pula – Lekster pun, Lekster – Pula pun i mi ostajemo do sutra u Puli kada opet nešto radimo za Englesku. Na letu za Pulu otkazuje nam meteorološki radar. Javljam Analizi i kažem da ćemo let nastaviti pošto je cijela Evropa vedra i nema opasnosti od gradonosnih (Cb) oblaka. Kapetan to može da odluči.

U Puli dolazi mehaničar, da ide sa nama pošto u Leksteru nema mehaničara, u odijelu i bijeloj košulji. Pitam ga, gdje ti je alat? Vadi olovku iz unutrašnjeg džepa i kaže „Evo ga“. Olovka je da potpiše knjigu međuletnog pregleda. Obično su se vozali sa nama, pregledali ulje u motorima, uzeli dnevnicu i potpisali knjigu. Sad sam već popizdio. Kažem mu da utovari jedan nosni točak, jedan glavni, dizalicu i kištru sa alatom ili nek se nosi, tražiću drugog. Vidim utovara gume a ponio je i radno odijelo i alat. Kaže nema u Puli dizalica. Provjeravam sa Analizom i stvarno nema. Nema objašnjenja što dizalica nije utovarena u Beogradu. Zaboravili. Jebi ga.

Natovarili. Poletjeli. Let do Laxtera je na granici (endurance) izdržljivosti za DC-9 sa maksimalnom količinom goriva i traje oko 3,20. U letu gledam prilazne karte, kartu piste. Kratka, samo 1800 m. Prilazimo. Sa jedne strane livade, a sa druge Atlantski okean. Sletim lijepo na sam početak piste. Englezi plješču. Nisam zakočio, nisam ni

⁴⁷ Uređaj koji ne dozvoljava da se točak potpuno zaustavi – recimo, kad naiđe na led.

kočio, samo sam pipnuo kočnice, čujem je kako je pukla. Silazim sa piste. Frka. Vatrogasci u punom bojnom poretku. Četvora kola. Kontrola mi kaže da se zaustavim. Ja stajem. Vatrogasci nagrnuli sa svih strana na avion. Ja otvaram vrata, stepenište i izlazim. Dok su oni rastezali crijeva ja sam već bio pod avionom i kod točkova. Pipam, a i znam da su hladni. Nije bilo kočenja pa tako ni pregrijavanja. Vatrogasci uporno hoće da ih prskaju prahom. Meni je to 2-3 sata kašnjenja dok se taj prah poslije opere. Jedva ih ubijedi'. Nazad u avion i odrulam do stajanke. Izlaze putnici i slikaju „događaj života“. Ne možeš ih odlijepiti od aviona.

Dolaze dispečeri, operativni direktor aerodroma, njihovi mehaničari. Tražim dizalicu. Imaju za male avione ali za DC-9 nemaju. Tu i slijeću samo mali avioni. To je jedna od bezbroj pista podignutih u II svjetskom ratu. Poslije su ih presvukli asfaltom i koriste ih za regionalni saobraćaj. Na dosta takvih sam slijetao. Može da se zamijeni guma i bez dizalice, ali treba kosa ravan. Kako se kaže kosa ravan na engleskom, nemam pojma a nisam ni naučio. Kosa ravan je greda, zakošena sa obje strane da se može točak popeti i sići sa nje. Nacrtam kosu ravan na zaglavku za sjedište. Sve delegacije su se razile i ostavile nas na milost i nemilost. Ja javio Beogradu, oni Londonu, pa će nam iz Londona za 5-6 sati stići dizalica. A mene svrbi kupanje u Puli. Propade popodne. Aerodrom se umirio. Niti se što tiče, niti se što miče. Izađem iz aviona. Okolo kolica sa prtljagom novih putnika i traktorista. Ja onaj moj velelepni crtež pokažem njemu sa pitanjem, ima li gdje ovo. Yes, we have, we have⁴⁸. Otkaći traktor od prikolica i odjuri. Čini mi se da nije prošlo tri minuta a eto ti njega. Vuče balvan. Sav sretan. Ja mu kažem da je on heroj dana. Pamtim još veselost njegovih očiju i naraslu visinu iako je bio sitan, bucmast i mali. U avion, dozvola za startovanje i pomjeranje aviona za metar. Moram sačekati vatrogasce. Dodoše. Upalismo. Popesmo se. Promijenismo gumu,

⁴⁸ Da, imamo, imamo.

mehaničar i ja. Sada treba: kontrola, vatrogasci, ponovo startovati i spustiti avion sa kose ravni. Pun mi je, za današnji dan, vatrogasaca. Avion prazan, 28T, a i balvan, čini mi se malo je nakoso tamo gdje avion treba da side. Pošaljem coopilota da otkoči avion i da ga ponovo zakoči ako se skotrlja. Svi ostali, guraj. Povuci, potegni, iščupati se ne da. Jovo, nanovo, startujemo i silazimo sa balvana. Ulaze putnici. Dolazi preliminarni loched⁴⁹. Prema dužini piste i temperaturi 34 °C imam 2,5 t viška putnika, robe i na to još količina goriva koja nam je potrebna prelazi za 2,4 T. Ukupno smo teži za 4,9 T. Komercijala koja prodaje letove nema tablice opterećenja koje izrađuje Tehnički biro za uslove na aerodromu i mogućnosti i težine polijetanja. Njima je cilj da prodaju a vi se poslije j...te kako znate. Mogu da skinem sav prtljag. Kako to da uradim ljudima koji idu na godišnji odmor. Slijedeći let dolazi ovde za petnaest dana, kada vraća ove putnike. Meškoljim se. Nisam često vukao Boga za bradu, držao sam se propisa k'o pijan plota. Dvije i po tone goriva ću skinuti. To gorivo spada u čeličnu rezervu. (10% od ukupno potrebne količine za let po ruti + let do alternativnog aerodroma + 30' čekanja na alternativnom aerodromu). Planirani alternativni je Split – daleko. Ja ću Rijeku – blizu. Let po ruti je sa leđnim vjetrom, neću potrošiti onih 10% nego ću i uštedjeti. Za čekanje nema. A dan je lijep. Nema razloga. Sa ovim težinama avion bi normalno poletio sa dva motora, međutim, ovi se proračuni rade za slučaj otkaza motora u kritičnoj fazi polijetanja, da ipak poleti. I-demo sa 2,5 T viška i 2,4 T manjka goriva. Nije Bog cicija. Pustiće nas, samo ovaj put.

Iako je red na coopilota, ja ću da letim. Polijetanje je kritično. Idemo na pistu, linija polijetanja. Pune kočnice. Maksimalna snaga.

⁴⁹ Lista opterećenja aviona – raspored putnika i robe.

Provjera rada motora. Instrumenti. Sve uredu. Puštam kočnice. Brzina raste. 120 kts⁵⁰, 130. Temperatura lijevog motora ide u žuto polje. Zona opreznosti. 140 kts, sve brže ide ka crvenoj. Polako svlačim ručicu gasa lijevog motora ne bi li temperaturu zadržao u žutom. Usporava, ali ide u crveno. Brzina 142. Poredim preostalu količinu piste, skidam još malo gasa, ne smijem puno, nećemo poletjeti, tek da ne pređe mnogo u crveno. 146 kts, odljepljujemo se. Držim avion sa minimalnim penjanjem. Uvlačim točkove, odmah. Brzina, uvlačim flapsove na 200 ft⁵¹, 200 ft ispod minimalne dozvoljene. Nad morem smo. Nema veze. Ubrzavam. 210 kts. Uvlačim slotove (pretkrilca) u pravolinijskom letu. Avioni bolje penju i bolje se ponašaju kad imaju čisto krilo. Skidam snagu lijevom motoru toliko koliko moram da izađe iz žute zone. Brzina raste 250, 260 kts i okrećemo se u kurs prema Puli. Penjemo. Dostizemo krstareću visinu od 33000 ft. Svu navigaciju radim normalno, kontrolišem sve instrumente, a pažnja se zadržava najviše na temperaturi lijevog motora. Javim Beogradu, Analizi kvarova, šta se odigralo. Savjetuju mi da dođem u Beograd. Beograd dao 2/8 (cijelo nebo 8/8) Cb (cumulonimbusa) u prognozi. Kud ću u Beograd, ne radi mi radar, a i goriva tek toliko da dobacim do Pule.

Prođosmo Englesku, kanal La Manshe, Francusku i uhvatismo se Švicarske. Temperatura lijevog motora šuti u dozvoljenim granicama. Sada smo već skoro kod kuće. Prolazimo Zurich. Uđosmo u neku visoku oblačnost. Kao da me grom pogodi. Desni motor, indikator snage motora pade za 20%. Skidam mu gas, hoće, sluša. Dodajem mu gas, hoće, ali neće da nadoknadi ovih 20% što je izgubio. Kažem sebi, e majstore sada smo već u govnama. Gledam u motore k'o miš. Kobasica, slanina, kobasica, slanina. Javim Analizi. Klagenfurt, Zagreb, Split, Rijeka. Dohvatismo se Pule. Sletjesmo ga u komadu. Rekoh Hu, pa tako tri puta. Ne lezi vraže. Sačeka nas telex Analize

⁵⁰ Knots – nautička milja na sat.

⁵¹ Stopa, 1 ft = 33 cm.

kvarova. Da tehnika zamijeni instrumente lijevog i desnog motora pa da se izvrši proba motora. STW i STD odoše u baštu aerodroma Pula na ručak a mi džodžimo u avionu da zamjene instrumente.

Sunce zašlo na pola morskog horizonta. Davno je bilo 3 h kad sam ja ustao. Dan, ljetni, opružio se u duljinu. Osjećam se umorno i fizički i psihički. Nervozan sam. Gladan. Pije mi se pivo. Zamijeniše instrumente. Idemo. Kontrola, vatrogasci. Ide desni, ide lijevi. Radim sam, napamet, poslije startovanja check liste. Coopilot nezainteresovano gleda u daljinu. Komandujem, slat extend, flaps 15°. Uradi to. Neću cijelu taxi check listu. Ne idemo na let. Samo da izađu flapsovi da zaštite motore od kamenčića ili otpalih zavrtnjeva. Mehaničar, onaj isti, smjestio se na sjedište, pomoćno, između nas. Izadismo na početak piste. Zakočim, povučem parkirnu kočnicu. Hajdemo sada. Gas na maksimum, lagano. Dreče motori iz repa, prazan avion i vrata otvorena. Temperature stoje zakucano na dozvoljenim vrijednostima od 540 °C. Isto kao i u Lesteru. Mehaničar: „Jesam li rekao da nije, da to ne može biti“. Udario bi' ga al' nije mi pri ruci, iza leđa mi je. Vičem da nadglasam buku motora: „Gledaj“. Otkočim avion. Sva trojica blejimo u indikator temperature lijevog motora. Ide lagano u žuto pa sve brže po crvenom. Prenu me TIŠINA. Pogledam van. Avion u zraku. Poletio. Naviko tako. Visoko podignutog nosa, sa malo brzine, klati se sa krila na krilo (avioni ne vole, a i ne mogu da lete sa nedovoljnom brzinom). Uхватih se komandi, nos dole pod punom snagom, nos gore, snaga dole. Dohvatismo zemlju. Vazdušne kočnice, reverse⁵² i pažljivo kočnice točkova. Stadosmo na pola piste. Kontrolor pita da li je ovo prekinuto polijetanje. Jeste. – Nikad viđeno. „Ni ja“, rekoh. Parkirismo. Kažem mehaničaru: „Sad piši Analizi šta si vidio“ i razidismo se bez pozdrava. Pogledam moje ruke, tresu se. Onaj dio posade koji je ručao, i prevoz, ucrvali se čekajući nas. Pitam coopilota

⁵² Snaga motora unazad.

hoćemo li da ručamo. On neće. Imao je neki susret zakazan. Otpremih njih četvero u hotel. Ja večerah i popih tri velike krigle piva. O-madija me. Taxi. Vozim se ka hotelu. Mislim, danas si povukao tri puta Boga za bradu.

Al' sutra je novi dan...

P.S. Desni su popravili u Puli a lijevi zamijenili.

Mali prst

Tebe se sjećam. Ti, ti. Tebi govorim. Ti desni. Ti si bio vese-ljak. Sa svakom čašom i ti si se šepurio. Dok su ovi drugi uz pomoć palca dizali čaše, ti si se isticao. Ljenstvovao. Izmicao se u stranu. Od-vajao se od sabraće i kao dirigent palicom dodavao tuš na pripitu bes-jedu. Pravio si se važan. Kakva korist od tebe? Priznajem, jesi ponekad i počeoš uho, a i nos. Ne mogu ti to uzeti u obzir. To je tek tako, usputno. Ma jesi, kad se sjeklo meso, pomagao si ovom do tebe da drži nož. I viljušku. I kašiku. I sa onim kineskim štapićima si pomagao. Onako ovlaš tek da te društvo ne odbaci. I ključeve si držao? Ma jesi baš? 12-13, 15-17 i 32-34. Kada smo land-rovera popravljali, i yuga, i fiću? Ma hajde, nešto se ne sjećam. Može biti. I švedska kliješta si dr-žao? Kada to? Kada smo pravili vodovod. Svašta. I sajlu si držao kad smo kanalizaciju čistili? De sad. Kakva je pomoć bila od tebe? Mala, ali ipak. Hoblovaio parket? Gurao mašinu? Ma idi. Krećio si? Brusio i lakirao vrata i prozore? Peglao? Kuhao? Sjekao luk? Ma, jašta si. Do-bro, neka si. A što me sada zezaš? Kako te zezam? Sve moram da se vraćam i ispravljam tvoje greške. Koje greške? Ja ti kažem napiši Č, a ti napišeš Ć, ja kažem napiši Ć, a ti napišeš Ž. Ja kažem napiši Š, a ti napišeš Đ. Ima li to smisla? Izvini, ne čujem više dobro, a i memorija me izdala. To što ne čuješ, dobro, to je u redu. Svega se sjećaš, a izdala te memorija? E, hajde sad malo o tome. Vidiš, ti nešto kažeš, ja te slabo čujem, i dok krenem da uradim to, ja zaboravim šta sam čuo. Onda pritisnem ono slovo koje mislim da treba ili koje mi je najbliže. Nisam ti ja više za ove pametne poslove. Mogu još da fizikalishem, malo da pripomognem ostalim, ali ovo nije više za mene.

A ti lijevi, šta se smijuljiš? Misliš ti si bolji? Što ne kucaš slovo A kada ti se kaže. Kada čitam što sam napisao, nigdje slova A. Šta je to? Nemam snage. Čega nemaš? Snage. Kako nemaš snage? Ne znam. Nemaš snage da pritisneš A na kompjuteru? Nemam. Imao si snage

da na onoj, ratno-dopisničkoj Remingtonki iz 1879. što je dizala valjak na tri nivoa, dok si išao u gimnaziju pišeš sastave, priče, pjesmice. Imao si, ha? Imao. Pa šta je sad? Ne znam. Ne ličim na sebe iz tog doba. Ni ne ličiš. Sav si se smežurao. Bogati, sjećaš li se kako si me opekao. Ne. Kako? Ne sjećaš se kad si na Karaveli vadio izgorjele osigurače? Palcu si postavio salvete. Kažiprstu ništa, pa kada se pregrijao, brzo si ga povukao, a poturio mene. Petnaest dana sam nosio plik i boljelo me. A kada si me izvrnuo na skijanju pa nosao u longeti? To je baš boljelo. Radio sam i ja. Sve što su dešnjaci htjeli da poprave, mi ljevaci smo morali da držimo. Kada smo sprovodili struju, ja sam držao žice, a susjedi su zavrtili zavrtnje. Je li tako bilo? Tako je. I prašinu sam brisao. Prao tvoje prljave čarape. Prao ti leđa. Prao noge. Prao glavu. Sve sam radio. Nosio cvijeće ubrano u tvojoj bašti, iza leđa, stid te bilo, onoj visokoj djevojci na sastanak. Penjao sam te po onoj staroj trešnji. Brao ti one najcrvenije, skoro crne. I na kajsiju. I šljive sam ti brao. Jagode sam ti brao. Dok je desna otkidala peteljku ja sam ti ih stavljao u usta. Bilo, bilo je tako. Šta ti je sad? Što nemaš snage? Je l' te ne hranim dovoljno? Ma, hraniš. Nije to. Nešto nam krade onaj najbolji dio. Vidiš i neke smeđe fleke iskočile po meni. I koža mi se zborala, sva suha, k'o stare cipele. Ma nije to ništa. To je tek početak starosti.

Maj '73.

Ja na obuci za Caravellu. Sletimo u Rim i ostajemo na spavanju u Lidu de Ostia.

Pijem konjak sa Mićom (instruktor Flight enginera) za šankom pored recepcije.

Kaže Mića:

– Sada će posada Etiopije Air-Linesa.

– I? - kažem.

– Hajde da im se udvaramo.

– Ne mogu ja, bolan, Mićo. Ne znam talijanski, francuski, engleski, a ni etiopski.

– Nema problema to, samo ti gledaj mene.

Dode Etiopija. Cure, jedna ljepša od druge. Prijaviše se, uzeše ključeve.

Miće zauzeo busiju kod polukružnog stepeništa što vodi prema sobama. Ja platih.

Gledam, uhvatio jednu za ruku i vuče je zajedno sa koferom u svoju sobu, a ne govori ništa, ni talijanski, ni francuski, ni engleski, a ni etiopski.

Ja pobjegoh van.

Dvadesetak godina kasnije, Adis-Abeba. Hodamo nas dvojica gradom i pričamo. Prepozna nas neki Srbin – da nas vodi na piće, i bog! Popismo 2-3 piva. Sad će nam on pokazati grad. Živi tu već 14 godina.

– Žene su ovde tako dobre. Pitome. Najviše vole kad ih uhvatiš za dupe ili sisu.

Ja gledam mrke Etiopljane, samo što im se u onim nošnjama handžari ne vide, a pitam se kako uspjesmo naletjeti na ovu budalu.

Uhvati on jednu za dupe. Ja gledam kako će ga razvaliti ili početi vrištati. Ona se okrenu i smijulji se. Pa drugu, pa treću, redom. Sve iste reakcije. Mislim i onda, a i sada, nije onaj Mićo bio baš blesav.

Ne sjećam se kako se rastadosmo od ludog Srbina.

Maša Dragutinović

Nekada, postojala je JAT-ova linija Beograd – Zagreb – Lyon v.v. Mislim da je išla dva puta sedmično. Nju je držala Caravella i ja sam je letio često. Čak mi je na jednom letu pobjeglo 5-6 kilograma živih žaba iz bagažnika 5 i 6 koji su bili smješteni na kraju putničke kabine i iza toaleta. Morao sam da lovim žabe podvlačeći se pod putnička sjedišta. Žene su dizale noge i vrištale. Onda su ukinuli Caravellu, Lyon i generalnog direktora, Krunoslava Vidovića.

Mnogo kasnije, kao kopilot na DC-9, letio sam neki čarter za Lyon sa kapetanom Mašom Dragutinovićem. Let je dug pa smo malo i pričali. Kada sam mu u priči pomenuo da sam rođen u Sarajevu, reče mi da je on u Sarajevu na Aerodromu Rajlovac 5. ili 6. aprila 1941. godine (nisam najsigurniji da li je 5. ili 6.) diplomirao i postao potporučnik, pilot-lovac, Kraljevskog ratnog vazduhoplovstva. Maša je letio za Lyon a ja nazad. Nedugo po polijetanju, kaže mi Maša: „Rođenko, pusti ti tu tvoju navigaciju, to ti je kurs 137°, pravo za Beograd.“ Svi su mu bili „Rođenko“. Ne vjerujem da nije pamtio imena. Nije nosio pilotsku torbu sa knjižurinama i drugim potreštinama. Samo malu, ručnu torbicu i plavu vjetrovku. Sve ostalo je imao u glavi. Sve aerodrome, sve kurseve, sve frekvencije. I sve to bez greške. Kružile su i a-negdote o njemu. Jednoj sam prisustvovao u staroj Letačkoj operativi. Došao Maša na let. Avion kasni sa linije. Maša odlučio da opere auto. Oprao auto pa smislio da je došao sa leta. Sjeo u auto i otišao kući. Avion došao, a Maše nigdje. Frka u letačkoj. Druga. Vraćao se Maša kući sa aerodroma pa sletio kolima u jarak pored puta. Pitali ga kako mu se to desilo. On kaže da mu je ispala cigareta pa se sagnuo da je traži, a mislio je da je auto-pilot uključen pa zvrc u jarak. A pušio je pušio i tresao pepeo oko sebe i po sebi. Ja sam probao da ga sustignem ali nisam uspio.

Već sam debelo bio kapetan bez ograničenja na DC-9. Isplani-
raše me da letim sa Mašom Beograd – Zagreb – Milano v.v. Maša
će da leti za Milano, a ja nazad. U Beogradu, već u rulanju za polijeta-
nje, Maša lijevom rukom vadi osigurač za upozorenje na preveliku br-
zinu (over speed warning). Ne mora ni da se okrene da gleda koji o-
sigurač da izvuče. Ruka to sama od sebe. Već navikla. Zagreb. Proce-
dura: Pičing down. Brzine na pretek i preko svih normi. Ali barem po-
lovina evropskih kontrolora znaju Mašu i za njegovu proceduru još sa
DC-3. Milano i procedura je ista. Maša premjesti svoju torbicu, a ja
prevukoh svoju torbetinu na lijevo sjedište.

Dođosmo u Zagreb. Šta sam ja krivo izračunao, ne znam. Ali
visok, visok, do zla boga visok. Moram i ja onaj famozni osigurač da
iščupam. Brzina svira a procedura je pičing down. Nemam hrabrosti
da okrenem glavu i pogledam reakcije na Mašinom licu. Gledam
pravo, a krajičkom oka vidim Mašu. Ni ne buni se. Sletim u Zagreb,
ljut na sebe. Mislim, sve si majstore ukakio. Rulam isto onako brzo
kao i Maša.

Na pola rulanja, Maša će: „Rođenko, pičim ga ja, al’ pičiš ga i
ti.“

U Beogradu sam se malo popravio, ne skroz.

Nacionalnost

Moja majka je bila jedna od ljepših žena Sarajeva između dva rata, a i poslije Drugog. Samo je očajna bila što joj je stopalo 42 i šaka starijeg, narađenog kopača uglja.

Ja sam završio 13. Osnovnu školu kod Suphije Imamović, kao njena prva generacija, pod rukovodstvom direktora Dragomira Zurovca. Osnovna škola je bila smještena u preuzetom mejtefu hrasničke džamije. Imala je čet'ri istovjetna razreda, dva u prizemlju i dva na spratu. Još jedan, nešto manji, u prizemlju. U podrumu su bile prostrane zatvorske ćelije sa horizontalnim rešetkama u nivou asfaltiranog dvorišta. Namjenski su služile za ubacivanje uglja, a u moje đaćko doba kao rešet.

Za vrijeme II svjetskog rata, Gestapo ga je koristio za smještaj sarajevskih ilegalaca, a poslije, KNOJ za zarobljenike. Moja majka pored upozorenja i po cijenu života, kroz rešetke je ubacivala vekne hljeba, i jednima i drugima.

Peti razred sam započeo u novoizgrađenoj školi „Ivan Goran Kovačić“. Došao sam kao odličan đak. Na prvom času neka od nastavnica je prozivala i pitala đaka šta je po nacionalnosti. Ovaj je bio Hrvat, onaj Srbin, treći neopredijeljen. Kada je došla do mene rekao sam da ne znam. Tada me je još bilo stid *ne znati*. Cijeli razred se grohotom smijao, a mene je bilo sramota, jako.

Došao sam kući i pitao:

– Mama, šta sam ja?

– Dijete.

– Ma, šta sam po nacionalnosti?

– E, ovo si, - i raspali mi šamarčinu onom svojom teškom rukom, da sam se zateturao.

I sada, kada se sjetim, krenu mi suze. Za života i dok živim, nikad mi neće više pasti na pamet da pitam za nacionalnost.

Nova godina

Dva JAT-ova kapetana, dva brata, slavila drugi dan Nove godine, tu negdje oko Novog Sada. Na povratku ih zaustavi narodna milicija. Fin, mlad, obrazovan, milicionar učtivo upita vozača:

– Dobro veče, imate li vi vozačku dozvolu?

– Dobro veče, imamo, evo izvolite.

– Imate li saobraćajnu dozvolu?

– Imamo, izvolite.

– Imate li rezervne sijalice?

– Imamo, evo.

– Imate li prvu pomoć?

– Imamo.

– Imate li sigurnosni trokut?

– Imamo, evo ga.

– Imate li lance, zimsku opremu?

– Imamo, evo ovdje je.

– A imate li Vi, druže, koji vinjačić?

– Mi druže kad vozimo, mi sve imamo.

Osijek I

Ta zima dođe nekako rano. Poče u prvoj polovini oktobra. Prvo prosu par bokala kiše pa to razduva košava. Onda nekoliko mrazovitih dana. Isuši se zemlja pa se seljaci žale da ne može da se ore i da će jesenja sjetva da kasni. Novembar kao prekopiran. Malo hladnije. Valjaju se sa zapada crni, teški oblaci, ali od padavina ništa. E, u decembru krenu. Lije, pa ne prestaje. Sve ono što je štedjela jesenas, sada prosipa nemilice. Sipa kao da će potop. Rijeke nabujale, a ima i poplava. Polovinom mjeseca stade. Krenu košava. Lagano, kao da se šali. Krenu i temperatura na dole, -6° , pa -8° i onda sleti na -12° . A košava ubrzava. Tutnji. Noću napravi sviralu na čošku zgrade pa svira neku svoju, dugačku i tugaljivu serenadu. Brojim, kako su nas učili, 3, 5, 7, dana duva košava. Onda sam prestao. Ova nikad neće prestati da duva. Stade, dan ili dva pred Novu godinu. 1. januar svanu vedar, nema oblaka. Tišina. Ni daška vjetra. Samo se temperatura strmoglavila na -18° .

Dan pred Badnje veče sletjela temperatura na -25° , a noću gura i na -28°C . Mi odnekud doletjeli u Zagreb pa još treba da odletimo do Osijeka, tu noćimo, i za Badnje veče letimo samo Osijek – Beograd, rano ujutro. Još nije postojala linija fronta Virovitica – Karlobag, ali je postojala meteorološka, zapadnog, toplog fronta, koja je dogurala otprilike do Bjelovar – Sisak – Cazin. Pada kiša, te se negdje na pola puta do zemlje premrzne, a onda, gdje god udari, iz tečnog prelazi u čvrsto stanje. U crni, kompaktni led. Zagrepčani znali za jadac, pa nemilosrdno posipaju pistu, rulne staze, stajanku ureom. Kočenje 3, 3, 3. Idemo. Mikeli i ja, i ostali. Primismo ona dva putnika za Osijek. Priključiše nam agregat, a mi ugasismo APU. Zatvorena sva vrata. Poče odleđivanje. I traje li traje. Javi se interfonom zemaljski mehaničar (jedan fini čova, ja ga zvao Žučo i nikad mu nisam saznao ime):

- Gotovo kapetane!
- Idemo!
- I požurite, leđi se k'o blesavo.

Požurismo. Stigosmo u Osijek za tili čas. Osijek: vedro, tiho, –28 °C. Izadosmo zajedno sa ona dva putnika. Kažem mehaničarima i „aerodromcima“ da ugriju hilfrost za sutra ujutro, i da se premrzla kiša valja od Zagreba. Odgovor je: „Naravno.“ Odosmo na spavanje.

Jutro. Malo plavičaste svjetlosti na Istoku. Suncu se ne izlazi na ovu hladnoću. Cvokoćemo u autobusu. Stajanka ogrebana čeličnim četkama pa zasuta ureom. Valjda je i pista? Prikolica vatrogasnog land-rovera sa ugrijanim hilfrostom⁵³. Pored nje kamion za odleđivanje sa 6-8 tona. Avion, sve gornje površine prekrivene tamnim ledom od oko 25 mm. Računam, ima barem 2,5 t leda na avionu. Pitam:

- Sve spremno?
- Spremno.

Uđe onih 12 putnika za Beograd i zatvorismo vrata. Započe odleđivanje. Dođoše i do naših vjetrobrana. Saprāše, od hilfrosta, vre-lom vodom stakla. Javi se mehaničar interfonom:

- Gotovo je, možete tražiti dozvolu.

Kažem Mikeliju:

- Nešto ga ovi brzo spičkaše.

Mikeli:

- Nov aerodrom, nova tehnika, ide to... Traži.

Dobismo dozvolu.

Neki mi se đavo uselio u glavu pa mi ne da mira. „Ide desni“.

⁵³ Sredstvo za skidanje i zaštitu od leda.

Pritisnem starter i čuje se njegov huk. Bljesnu mi. Provjeri. Puštam starter. Odvezujem se. Mikeli me začuđeno gleda. Otvaram vrata cockpita. Stevke me zblanuto gledaju. „Skinite slide, otvorite prednja i spustite stepenište.“ Sa pola stepeništa vidim lijevo krilo $\frac{3}{4}$ u ledu. Silazim. Trup nije ni pipnut. Što je palo na njega tu je i ostalo. Rep isto tako. Desno krilo nalik lijevom. Pitam mehaničara:

– Šta je ovo?

– Nema više hilfrosta.

– Kamion?

– Nije ugrijan, treba mu tri četiri sata.

– Ugrijte! Uspijem da protisnem kroz stisnuto grlo, a crne mi tačkice pred očima.

Dolazi direktor Aerodroma sa riječima: „Šta vi izvoljevate?“ Na sopstveno čuđenje mirnim glasom ga pitam: „Hoćete li da zovem javnog tužioca, istražnu komisiju, novinare, fotografe?“ Odlazi pokušeno.

U Beograd stižemo oko tri popodne. Na stepeništu Letačke me sačekuje Šaban. Moram hitno da se javim direktoru, Francu Pintaru. Znamo se još sa Caravelle. Bio mi instruktor. Ulazim u kancelariju, a on će sa vrata:

– Jučer si postao kapet... i ne dovrši. Poslije sam razmišljao, mora da sam imao zvjersko-krvoločni pogled i izraz lica. Uspjeh da kroz stisnuto grlo i zube protisnem:

– Bilo je dvije tone leda.

– Izvini...

Izađoh i odoh. Ne u stan. Nisam mogao da dijelim sa porodicom naboj koji sam nosio u sebi. Odoh u selo gdje sam gradio kuću. Da nešto premjerim, zapišem, skiciram i da se izduvam. Stigoh i kod

komšije na Badnje večē. Stigoh i da popijem, dobro. Stiže u selo, na cestu, autoput, ona premrznuta kiša. Stigoh i da razbijem osobno auto i rođenu mi ključnu kost. Ko ne izgubi na mostu, izgubi na drumu. Sjedim u stanu. Pijem kafu i gledam TV dnevnik. Pao „Amerikanac“ u Potomak. Svako ima svoj Potomak.

Osijek II

Nekako bi' ja ovo zgur'o u onu istu smrznutu i leđenu godinu. Ali ne ide. Onda sam bio kapetan, sada sam „vrlo važan“ instruktor. Mislim da je to bilo za školski, zimski raspust neke druge godine. Uveli su nedjeljom liniju Zagreb – Osijek – Dubrovnik – Osijek – Beograd. Ide nešto iza 22.00 h. Nemam drugog pilota na obuci, samo na kapetanskoj.

Na kapetanskoj obuci momčina, više mlađa po godinama nego po stažu od mene. Niži za pola glave od mene, crne, kovrdžave kose. Na prijatnom, ljepuškastom licu, dva crna vraga od očiju. On šarlatan, spreman uvijek na šalu, zezalicu, podvalu. Sve u cilju smijeha. U poslu ozbiljan. Čak sitničav. Supruga mu STW, pa je prema njima naročito strog.

Sa Sibira na Balkan prodro neki hladni talas. Suho, a hladno. Tiho. Srce puca od minusa. Preko dana i nekako, ako si na suncu. Vetro, pa grije. Čim zađe ne valja. Ode termometar nizbrdo pa gura do -28°C , a zna i prebaciti.

U Zagrebu samo nas još da isprate, pa su voljno, mogu da zaključaju dućan. Pokupismo ono pet-šest putnika pa u Osijek. U Osijeku, na moje iznenađenje, sedamdesetak putnika, što odraslih, što djece. Ukrcasmo putnike i prtljag. Nema potrebe za prskanjem aviona. Vazduh suh, suh. Nema ni oblaka. Nema niinja.

Pitomac leti, komanduje, vodi avion besprijekorno. Popeli na 35000 ft. Ja se opustio pa uživam u zvjezdanom nebu. I ugrijali smo dobro avion, pa je prijatna ova tišina i mir. Nebo mirno k'o ulje. Dala nam kontrola Beograd kurs direktno na Dubrovnik. Autopilot ne mrda komandama. Savršenstvo od leta. Idemo dole. 6000 ft. Pa

DRK⁵⁴ na 4000 ft. Proceduralni zaokret, i tu smo. Idu otpori. Slati, flaps. Flaps 50°. Pitomac će mi, hladno, mirno: „Ne mogu da držim avion, uzmi komande.“ „Nemoj! Ostavi. Neću ni ja.“

Znam za jadać. Ovako me je zezao i Pero Semiz. U trenu mi proleti sve kroz glavu. Pero je pripadao onoj boemskoj, high society beogradskoj sredini, a ja dođoš, iz mahale. Nismo se mirisali nešto kad nas sastaviše u posadu na jedno tri-čet'ri mjeseca, njega kao mlađeg, a mene kao starijeg kapetana. E, onda nas spojiše neke gadne sarajevske jugovine, dubrovačke i riječke bure, pa i kafane. On mene prozva „bate“, a i ja njega zвах bate. Uglavnom je letio on. A letio je, i ptice bi mogle učiti od njega. Idemo za Frankfurt. Ja držim vezu. Pero leti. Pista 25R. Već smo u ILS-u.

– Oduzela mi se lijeva ruka, uzmi komande.

– Bate, ne zezaj.

– Stvarno je, uzmi!

Uzmem, sletim. Odosmo na stajanku. Kako ti je? „Mnogo bolje, trne mi još ruka. Leti ti nazad, ja ću da odmaram“. Kontam, negdje jučer zaglavio pa su ovo posljedice. Odletim ja nazad. I danas me peče duša što ne prijavih nekom, možda bi moj brat bio živ i danas. Al' gdje ćeš na brata dići ruku.

Pogledam pitomca. Sav se nekako zgrčio, skupio, napeo. Okrenu malo glavu prema meni i na sekund me pogleda. Vidim, nema osmjeha u onim crnim očima. Metnem lagano noge na komande i desnu ruku. „My controls!“⁵⁵ Data puna lijeva noga. Svi instrumenti pod konac. Nema klizanja. Prelijećemo Cavtat. Sletimo. Pitam, „Kada je ovo počelo da se dešava sa nogom?“ „Poslije izvlačenja flapsa 50°.“ Ratujemo sa mehaničarima i Analizom kvarova. Izvlačimo – uvlačimo

⁵⁴ radio-far Dubrovnik.

⁵⁵ Preuzimam upravljanje avionom.

flapsove više puta, kormilo pravca ostaje gdje treba, u sredini. Analiza kaže da postoji „ventil za preraspodjelu hidrauličnog pritiska“ i da radi normalno. Mehaničari kažu da je sve ispravno. Analiza isto. Nema onog mog inženjera s kojim bih se pošteno mogao raspraviti. Ja nekom u Analizi: „Ovako ne možemo letiti.“ Analiza: „Avion ispravan, knjiga potpisana. Sve posljedice na vama“. Pitomac neće da leti ni sa lijevog ni sa desnog sjedišta. Ja moram, a gdje će naći II pilota u ovo gluho doba noći i kako će ga prebaciti u Dubrovnik, ne znam. Ti se spremi na pisanje izjava i veliku zajebanciju. Pristaje da leti sa desnog.

Zgurasm o onih sedamdesetak putnika u avion, pa krenusmo. Letim ja a oprezni, napeti smo obojica. Popeli smo se na 33000 ft, a ponoć je već odavno prošla. Hladno. Spoljnja temperatura -56°C . Sliječemo u Osijek. Ide slats, flaps. Avion počeo da se kekeči. Okreće nos u desno i kliže. Zatežem lijevu nogu da ispravim to klizanje i malo-pomalo, stigoh do pune lijeve noge. Da otkáže desni motor na leđima smo, a onda... ko zna u kojoj oranici. Sletjesmo. Sve probe iz Dubrovnika ponavljamo. Javljam o Analizi da se avion ponašao identično kao i u Dubrovniku. Analiza nama, sve je ispravno. Letimo prazni za Beograd na 13000 ft. Prilazimo. Avion se ponaša normalno. Poslije flapsova ne traži lijevu nogu. Dozvao se pameti. Razidosmo se u ranu zoru, kud koji.

Ni vajnom instruktoru, ni pitomcu, ni mehaničarima, ni Analizi ne pada na pamet, a u Abnormal proceduri piše da u slučaju bilo kakva greške sa rudderom⁵⁶, prebaciti ga na upravljanje bez korišćenja hidraulike.

Pratim, što na TV, što po novinama svjetske udese i katastrofe aviona. Interesuju me uzroci. Najviše se iznerviram kada vidim

⁵⁶ Kormilo pravca.

pilotske greške. Tako čitam, B-737 negdje u Americi sa levela nekontrolisano počeo da pada, pa tako do zemlje. NTSB⁵⁷ nema objašnjenje. Ne prođe dugo a ode na sličan način još jedan B-737. Gledam na National geographicu, ode još jedan. Sada su se već ozbiljno zabrinuli. Provede detaljnu istragu. Pronađen je aktuator kormila pravca. Jedan od istražitelja, donedavno istražitelj u vojnom vazduhoplovstvu, dolazi na ideju da je upravo taj aktuator uzročnik katastrofa. Oni su imali takav slučaj na nekom od njihovih Efova⁵⁸. NTSB je napravio probu sa dotičnim aktuatorom i spustio temperaturu na vrlo niske vrijednosti. Aktuator je brljao uzduž i poprijeko. Ako je taj aktuator, ili moj „ventil za preraspodjelu hidrauličnog pritiska“ ugrađen na B-737 i na vojne Efove, što ne bi bio i na DC-9?

DC-9 je imao uređaj otprilike ovakav. Ako raširite kažiprst i srednjak desne ruke i u dobijeni prostor ubacite kažiprst lijeve, dobićete sliku kako taj mehanički uređaj radi. Što je brzina veća, „viljuška“ se sve više približava kažiprstu i ograničava kretanje kormila pravca do $\pm 2,5^\circ$. Kada se brzina smanji, recimo kod izvučenog flapsa 50° , viljuška se skroz izvuče i dozvoljava pun otklon kormila pravca. U pilotskoj kabini se pali zeleno obavještenje „RUDDER TRAVEL UNRESTRICTED.“⁵⁹ Nisam se raspitivao ima li B-737 ovakvo nešto.

Znam samo da su nas „TRAVEL RESTRICTED“ ili anđeli pronosali. A bilo je anđela u JAT-u.

⁵⁷ Američka federalna agencija za istrage u vazdušnom saobraćaju.

⁵⁸ Lovci.

⁵⁹ Kretanje kormila pravca neograničeno.

Oraji

Sjedim ja godine neke, na klupi ispred škole „Radoje Domanić“, okrenut leđima školi i čekam sina, šolarca.

U dvorištu klinci razgovaraju, meni iz leđa.

I:

– Od čega su ti crne ruke?

II:

– Od oraji.

I:

– Ne kaže se *oraji*.

II:

– Nego kako se kaže?

I:

– Orasi

II:

– Imaš li ti oraji?

I:

– Nemam.

II:

– Pa kako onda znaš kako se kažu oraji?!

Osijek III

Bilo je to one iste godine kada za zimski raspust uvedoše liniju, jednom ili dva puta sedmično Osijek – Dubrovnik. Sada se ta linija ponovo pojavila i za ljetni raspust. Nije išla kao ona kasno navečer, nego nekako za dana. Prije podne ili kasno popodne. Bilo je to one godine kada je jatova flota DC-9 u prosjeku, bila u zraku preko osamnaest sati. JAT dobi priznanje i neke parice od McDonnell Douglasa kao nagradu. Mi dobismo crnački rad i od oktobara minimalac.

Osijek. Neka jara već udarila. Upalila se platforma. Ni daška vjetra. Vrelina. Uključili air-condition na maksimalno hlađenje. Djevojke spustile zaslone na prozorima. Štitimo se od sunca kako znamo i umijemo. Čisti se avion. Mora da smo odnekle iz daleka stigli pa na prethodnom aerodromu nismo čistili. Za čudo. Kažu, pun avion putnika. Brišu putničke stoliće. Usisavaju. U prednjem galleyu⁶⁰ utihnu usisivač, a u repu se još čuje. Ugasi se APU⁶¹. Dešava se, na velikim vrućinama i zahtjevom za hlađenjem, da se pregrije pa se automatski isključiti. Neka se ohladi pa ćemo ga prije ulaska putnika ponovo uključiti. Zauznesmo borbene položaje. Idu putnici iz pretrpane aerodromske zgrade, znojavi. Startujemo APU. Radi normalno. Napon i frekvencija generatora normalni. Neće da se veže na šine. Mehaničar se progura do cockpita između putnika. Ni njemu ništa nije jasno. Kaže da će dovući zemaljski agregat. Govori nekom radio-stanicom za agregat. Kažem da možemo da startujemo motore po proceduri „Battery start“. Udoše svi putnici. Startujemo po mom, a vidi se i kako agregat putuje prema nama. Zapuštena oba motora. Generatori daju normalnu struju. Kada nabacim na generatorsku šinu lijevi generator izbije prvo „Cross tie lock out“ pa se i on odveže sa šine. Proba sa desnim generatorom, daje

⁶⁰ Kuhinja, ostava.

⁶¹ Autonomic Power Unit – autonomna jedinica za napajanje elektro-energijom i vazduhom pod pritiskom.

isti rezultat. Spojiše i zemaljski agregat. Neće ni on da se veže na šine. Dođe još jedan mehaničar. Zajedno zabrinuto vrte glavama. Hajdemo sa putnicima u aerodromsku zgradu na kuhanje.

Nisam znao do tada da se sve ono što služi stjuardesama a nalazi se u putničkoj kabini, tačno iza leđa kapetana, skida. Skinuše te ormariće i iznesoše napolje. Osta rupa sa milion žica i leđima osigurača. Kažu da su zalijepili osigurači na „ground“ šini. Moraju ih promijeniti. Napravili smo promaju. Otvorili sva vrata i sve prozore. Zavaravamo se koliko-toliko hladnim sokovima. Poslije nekoliko sokova i dosta vremena pijem kafu i pušim. Stojim u prednjem galleyu, virim šta mehaničari rade i hladim se. Uspostavila se neka „vjetruština“ između putničkih, servis vrata i zadnjeg stepeništa.

Nešto mi dođe u pamet, iz sjećanja, vrijeme kad sam tek došao na DC-9. Na nekom aerodromu, gdje je opasno bilo pušiti, izvuikle djevojke kolica na prednja ulazna vrata i premještaju hranu. Servisna vrata otvorena i nikog nema. Zgodno mjesto za pušenje. Provučem se između njih i kolica do vrata. Izvadim cigarete, zapalim i čučnem do vrata. Čučecí, ne mogu se vratiti cigarete u džep. Stavim ih na donji dio rama vrata. Popušim cigaretu, ustanem i zaboravim na kutiju sa cigaretama. Cijeli let dolaze djevojke i žale se na pištanje prednjih servisnih vrata. Znam ja što pište, ali šutim. Gledam u ta vrata.

Na dnu radnog stola galleya, u dnu, pri samom podu tik uz vrata viri utikač iz utičnice. Pridem, pogledam, viri utikač sav pocrnio, izgorio. Zovem mehaničare. „U majku im ne... Išcupale kabl, utikač ostao i napravio svo ovo sranje.“ Vратиše i urediše stjuardesama pripadajući im prostor.

Mehaničari ljuti kao vrisak. Mi svi zajedno ljuti. Ulaze oznojeni putnici. Ljuti.

Odlazimo.

Samo nam veselo mašu čistačice svojim šarenim krpama.

Pauk

Ova desna, što su rekli da je Ilijačna arterija začepljena 50-60%, kao da se trza na ove lijekove što danonoćno pijem. Manje me boli i mogu duže da prepješačim sa nogom koja pokazuje simptome poluizduvane automobilske gume. Vuče na svoju stranu i zaostaje. Lijeva, ljubomorna na desnu kojoj posvećujem veću pažnju, smislila je da me boli njen nervus išijalgikus. Ona kada zaboli, a radi to sve češće, boli od lumbalnog dijela kičme preko kuka, kroz zadnji dio butine preko lista sve do u petu. Njeno začepljenje od 20-30% ne ferma. Za to se ne buni. Ali ovo, ummm.

Hrasno – Vrbanja, pa nazad. Uz vodu lijevom stranom, nizvodno desnom stranom. Tjeram i lijevu i desnu da zatvore krug bez sjedanja i odmaranja. To je vježba za jesen i zimu kada klupe budu mokre. Sastavio sam krug šetnjom, laganim, sporim korakom. Danas ih tjeram da zatvore krug, brzim, mladalačkim korakom. Onakvim kako ga se sjećam. Povratak. Mostić kod Zemaljskog muzeja. Bivši Most bratstva-jedinstva. Desna boli, ali nije strašno. Lijeva počinje iz kičme. Pa kuk. III gimnazija. Auu. Neće izdržati daleko. Prolazim prozore razreda u koji sam išao prvi put u prvi razred gimnazije. Pretposljednja klupa u Vilsonovom, prije mostića kod hotela Bristol. Lijeva neće dalje. Moram da sjednem.

Sjedim pod lipom, uglavnom u hladu. Poneke zrake toplog augustovskog sunca probiju se kroz lišće i prže mi noge u još uvijek tamnijim pantalonama. Ne znam hoće li ova jara potrajati ili će se vratiti hladnoća kao u junu, pa ne iznosim one prave ljetne stvari. Dvije tri grane lipe oborile se prema Miljacki i prave mi hladovinu. Gledam ih a one jedva mašu svojim ukrasnim lišćem. Mislim se, da li su u momentu rođenja bile u nedoumici šta da postanu, žalosna vrba ili lipa. Ili su se rađale toliko žedne da su pognule svoje glave ka žuborećoj

rijeci. A rijeka bistra, cakle se talasići na suncu, alge povijaju svoje zelene repove pa mi liči kao da izvire na Vrelu Bosne, a ne negdje na Mokrom pa sa sobom kupi svu prljavštinu i otpad iz ove i one republike. Samo se trećina rijeke vidi, ova bliža, a onaj dalji dio zaklanjaju grane i gusto lišće. Lipa se oslobađa posljednjih latica ocvalog cvata. Padaju sive tačkice vrteći se u krug oko svoje ose kao padobran i padobranac sa umršenim konopcima. Kada naiđu na zrak sunca svjetlucaju svojom jarko žutom bojom. Ako se gleda kroz trepavice sa skoro zatvorenim očnim kapcima onda su to svici ili krijesnice sa svojim upaljenim fenjerima. Malo gledam rijeku, malo žmirim i uživam u svicima. Zamirisava borovina. Otkud? Možda iz mašte. Prigrijalo, pa Miljacka širi svoj karakteristični miris. Ne mogu da se dosjetim, kada i gdje sam uživao u krijesnicama.

Prenu me iz dosjećanja crna, povećana tačka, kako pada između krijesnica ali mnogo brže. Zaustavi se na pola puta između kose grane i zemlje. Stade. Dašak vjetrića je nosa lijevo-desno, u mjestu po visini, kao da ga neka antigravitaciona sila drži u zraku. Privuče mi pažnju. Skoncentrisah vid na tačku. Kako li ti tu stojiš? Pitanje je sada? Onda krenu. Ne prema zemlji. Obrnuto. Prema grani sa koje je padala. Još bolje izoštrih vid. A-a-a. Vidim nožice. Brzo se šire i skupljaju savijajući se pod tijelo. Grabi u visinu velikom brzinom nevidljivim stepeništem. Sinu mi. Pa ti si PAUK.

Dohvati se debele, oborene grane prema Miljacki taman tu gdje izbijaju dvije tanje grane, jedna desno, jedna lijevo i formiraju obrnuto latinično slovo V. Ode dva palca po desnoj kosoj grani pa se vrati do središnje debele i sjuri se dole nevidljivim stepeništem, taman tamo gdje je bio maloprije. Pomjerih se malo u lijevo da mi sunce osvijetli prostor oko njega. Vidim sada obje paukove niti, i ovu drugu koju je vukao za sobom. Zateže je i spoji sa onom prvom. Vidim cijelu paukotvorinu. Baza trougla, gore na rašlji a katete dole vise zajedno sa njišućim paukom. U trenu se okrenu pa po onoj prvoj niti, hitro krenu gore. Stade na pola puta. Pravi pun krug u lijevo. Pun krug u desno.

30 stepeni u desno. 90 stepeni u lijevo. I smiri se.

Razgleda minuli rad. Ma ne. Pravi plan. Nacrt. Temelji su tu. Treba smisliti nadgradnju. Čuj smisliti. Ima li pauk mozak ili samo ganglije? Ima li glavu uopšte? Šta znaš o paucima? Imaju sićušnu glavu, veliko okruglo tijelo i tri ili šest pari nogu. Ko zna koliko. E, vrati školarinu. Ništa ne znaš.

Okrenu se , sada već moj pauk, i krenu uzbrdo onom svojom prvom niti. Prođe lijevom rašljom za dva palca pa se spusti niz onu centralnu. Vidim na zalazećem suncu nit koju vuče za sobom. Spoji je sa onom centralnom, dobi dva trougla, pa se brzo vrati po posljednjoj do rašlje. Odmaće se za pola palca u lijevo, ispruži se koliko je dug i širok pa dohvati posljednju vertikalu. Vuče nit za sobom i spoji je sa njom. Malo mu je kosa prema dole ali ne mari on to. Ispruži se pa horizontalom spoji sa središnjom. Isto tako sa desnom. Vrati se desnom do desne rašlje, odmaknu se malo, petlja nešto nožicama, pa ode pješakeći niz desnu rašlju. Pomjeram se malo radi sunca i vidim da je napravio tangentu uz desnu rašlju. Otpješači desnom donekle pa se ispruži, dohvati onu desniju i osvanu horizontala, polukružna do lijeve rašlje. Horizontala do desne pa vertikala dole. Vertikala na gore do lijeve rašlje. Horizontala desno. Vertikala dole, horizontala lijevo, horizontala desno, vertikala, vertikala, horizontala. Krugovi, krugovi, nepravilni, stvaraju nepravilne mnogouglove. Pređa mu ide kao da ima u onom tjelašcu automatski tkalački stroj.

– Bože, kako si ga dobro naučio ovom zanatu.

Tangenta po lijevoj rašlji pa kosa od središta trougla do tangente. Kose niti na gore pa na dole. Krugovi, krugovi. Mnogouglovi. Trokućići. Ode do sredine sada već skoro gotove mreže i nešto petlja. Ne vidim šta radi. Sunčevih zraka sve manje. Moram ustati da vidim šta petlja. Tamo gdje je bio vrh trouglova sada je mnogouglasta kružnica a pauk jede preostale dijelove trouglova. Ostade koncentrična rupa.

Sjetih se padobrana i kružnog otvora na vrhu koji služi za usmjereni protok vazduha i stabilizaciju padobrana. Možda i ova njegova služi za isto. Ko bi znao paukovsku aerodinamiku. I ovu što sam znao, polako zaboravljam.

Završi izgrizanje središta i polako se odšeta do desnog, donjeg dijela mreže. I tu nešto nadograđuje. Mrzi me da ustanem da vidim šta radi. Ide malo gore, malo desno, malo dole i usput se okreće oko sebe. Možda vraća k'o indijanske poglavice.

Onda jurnu kao da ga svi đavoli svjetski tjeraju prema lijevom gornjem dijelu mreže. Gledam u tom pravcu i vidim mušicu kako se upetljala u mrežu. Stiže i pauk. Strašnom brzinom ide oko nje. Lijevo, desno, odozgor, odozdol. Znam, omotava je paučinom da mu ne pobjegne večera. Zadovoljan, stavi mušicu među sve raspoložive nožice. Sve se smiri.

Dosta sam te gledao. Dodijao si mi. Idem na drugu stranu da gledam dvonožni svijet. Osjećam Miljacku i hladovinu po leđima. Nema više sunca.

Sa desna idu tri bakute. Lijeva, najbliža mi, u crnom kostimu i bijeloj bluzi. Kostim iz predašnje mode, očuvan. Kosa sijedo-plavičasta svojeručno uređena ili od frizerke. Prije da je frizerka. Čarape podeblje, cipele crne sa malom potpeticom. Srednja. U smeđoj i podebljoj suknji. Braun košulja. Preko nje dunjastobijeli džemper do pola butina. Ručno pleten vjerovatno sa dvije niti pa je debeo. Čarape i cipele, ravne, mokasine. Hramlje na desnu nogu i oslanja se pod ruku desnoj bakici. Kosa bogata, narandžasta od kane uredno svezana u punđu. Desna, najkrupnija, u kostimu bež boje isprskanim plavim i crvenim vertikalnim crticama. Crvena bluza. Cipele bijele sa potpeticom. Sijeda kosa, nemarna, rukom začesljana. Primiću se. Oči mutne, nezainteresovane, gledaju ka Vlakovu ili Barama⁶². Šute. Ćute tišinu

⁶² Sarajevska groblja.

koja dolazi. Dvojica deda. Lupkaju, svaki svojim štapom. Hodaju praznih hlača. Meso i salo odavno iskopnilo.

Ide jedna mladica od preko pedeset, sama. Gleda u čiču na klupi. Rano okratkovidjela, pa ne zna šta vidi. Kad primijeti da je gledam, skrušeno obara pogled na asfalt. Primiče se na udaljenost dobrog vida. Brz ispitivački pogled iskusnog procjenitelja štete nekog osiguravajućeg zavoda. Ishabano 40% od života, 30% od rada, 20% neuspio brak, 10% djeca, 5% penzija, preostalo 5%. Brzo okreće glavu skroz u desno. Ostatak je mali, ne isplati se.

Sa lijeva tri djevojčurka. Smiju se i kikoću. Golišave. U bluzicama. Napupile grudi kao da bi izašle iz okova. Prolaze pored mene i uhvatih riječi: „A on mene....“ Prodoše vrteći guzama, ne znam, djevojčica ili mladih žena.

Bože, ako te ima, kaži mi kad one počnu da uče da pletu svoje mreže...

Pokisla žena

Cijelu noć je duvao jugozapadni vjetar. Bjesomučno je lupao komšijski prozor, na sedmom ili šestom spratu. Moji prozori su tutnjali kao da neko udara drvenim batom po razapetoj goveđoj koži. Onda je počeo da fijuče. Napravio je frulu od čoškova nebodera i duvao u nju bez predaha. U osvit zore sve se pojačalo. Ustao sam i naslonio čelo na prozorsko staklo. Bilo je hladno i vibriralo pod udarcima vjetra. Poneka kap kiše, donijeta vjetrom, pala je na prozor. Tu je i stajala kao zamrznuta. Kaleidoskop boja probijao se kroz nju iz sivog jutra. Vjetar je donosio sitnu prašinu, sitnu kao puder iz rovilišta preko ceste. Lijepio je u zamrznute kapi. Praške su se ugniježdile u kapi i igrale čole, igrale kolo, ili u neredu jurile tamo-vamo. Igra je bila hipnotična. Zijevnuo sam dva, tri puta i zaključio da je rano za ustati pa sam se ponovo uvukao u krevet i ignorišući vjetar zaspao.



Kada sam se ponovo probudio, prošlo je već podne. Vani nije divljao vjetar, divljala je oluja. Šuma borova, preko ceste i rovilišta, cvilila je, uzdisala, i savijala se pod nemilosrdnim udarima vjetra. Prozor je bio mutan od nalijepljene crvenkasto-smeđe prašine. Velike kapi kiše udarale su u prozor i slijevale se praveći sitne potočiće. Virio sam kroz potočiće, bolje se vidjelo nego kroz crveno-smeđe, i ako je i to bio zamućen izgled. Gledao sam šumu, bila je očajna. Iz šume se pojavi prilika koračajući prema ovamo.

Hodala je lagano ali uporno prkoseći udarima vjetra. Nije žurila, kao da je očekivala da će je oluja zaobići. Možda je uživala u vjetru i kapima kiše. Nagađao sam... muško li je, žensko li je? Bila je mutna u potočiću. Bila je uporna u borbi sa olujom a ja strpljiv u iščekivanju da vidim ko je i šta je. Bila je žena. Odala ju je suknja. Tamna, široka,

u velikim glocknama. Plava ili crna? Sa zlatnim labudovima ili cvjetovima. Mutno. Kiša pokvasila gornji dio prašnjavog puta pa napravila blatnjavu glazuru kao za tortu. Lijepi se za đonove. Žena zastaje, briše blato o travu pokraj puta. Oluja vijori suknjom kao pobjedničkom zastavom. Vidim bijelu bluzu. Nazire se i smeđa jakna. Kiša se pojačava. Žena ne žuri. Možda žena i nije tu. Možda je daleko. Tu su samo njeni koraci. Ne zakopčava se. Lijevom rukom, na grudima, drži dva kraja jakne. Plava kosa. U pramenovima. Mokrim. Teškim. Opuštenim. Vjetar vitla njima. Žena nagnuta naprijed, oslonjena na vjetar korača jednako, ne žureći. Pognula glavu unaprijed i ne vidim joj lice. Kuda li lutaju ženske misli na kiši i oluji?

Izađe na cestu. Pažljivo skida blato sa cipela. Mnogo pažljivije nego tamo na travi. Vjetar se igra sa njenom suknjom. Čas joj duva u čelo pa pritisne suknju uz tijelo. Vide se noge i korak. U tren dune s leđa pa napuše suknju kao balon. Vidi, vidi. Kišna, prozirna kabanica. Zašto nema kapuljaču? Njoj ne smeta kiša. Jako je blizu. Sada vidim tjeme, ramena odozgo i po jednu cipelu kad iskorači. Ostale su joj prljave. Vidim i dio leđa. Propinjem se na prste. Zalazi ispod mene. Tu na drugi ulaz do mene, nestade. Nema više pokisle žene.



*Pola hljeba,
Jedna pašteta,
Jedan čips.
Jedan šešir stari,
Kod kanti za smeće,
Razbacani
Policajci...
I niko ga ne zna, a
Dolazio često
Golubove da hrani*

Posljednji let Caravelle SE-210-III
Registarska oznaka YU-AHG
Broj dnevnika letenja 33751/76

30. decembar 1976. Letimo večernje Sarajevo, cpt. Dimitrije Cmiljić – Dile, daleki rođak Branka Cmiljića, vječiti šeret, F/E ne vidim ko je, i ja. Niska, smrznuta oblačnost. Leti Dile. Sleti u Sarajevo, nije se osjetilo. Parkiramo se, ugasismo motore i upalismo svijetlo. Pakujemo se. Dile namrgodio one velike obrve i samo otpuhnu. Ovo nam je nagradni let. Meni u rodni grad, Diletu posljednji. Ne može na preobuku na B-727 ili B-707, ima preveliku dioptriju, kao i cpt. Drago Kovačić. Ide u penziju. Ide i Caravella u penziju, sutra, kada se vratimo iz SJJ.

Idemo u hotel, „Terme“, „Bristol“? Idemo i u bar na konjak. Dile pokušava da se šali, a onaj njegov široki osmijeh je nakiseo. I ne samo jedan, al' noć je kratka. Ustajanje je daleko prije svitanja.

Skupljamo se u kombiju. Sarajevo tmurno, niski oblaci. Pao je snijeg pa ga čistili i otopio se. Samo ostale gomile snijega, crnog, prljavog uz cestu. Hladno, –15 °C. Na stajanki nas čeka Caravella, osvijetljena, pod nosom joj bruji elektro-agregat. Pod repom bruji zemaljski air-condition. Ubacili debelo, žuto crijevo preko stepeništa i zadnjih vrata u kabinu, pa griju avion. Taj agregat ubacuje više dima nego topline, pa kažemo da ga isključe.

Sve ide po planu. Imamo dvadesetak putnika. Check list-e. U početku je kapetan startovao motore, obavezno. Pa onda flight engineer. Pa onda kako kom kapetanu na um padne. Ja letim, ja startujem. Panel za startovanje je tik uz moje lijevo koljeno. F/E dobija dozvolu od mehaničara sa zemlje, popularnog Pirketa. Dile kaže: „Utisni ga“. Ja pritišćem start dugme. Ono bi trebalo da ostane unutra dok motor ne dobije dovoljan broj obrtaja a onda samo da iskoči. Sada je iskočilo

odmah. Dile kaže: „Znam da je zabranjeno, ali drži ga pritisnutog“. Sačekasmo da motor stane, pa ponovo. Držim ga pritisnutog. Nije motor došao ni do polovine procesa startovanja a dugme se ugrijalo toliko da peče. Puštam ga da iskoči. Sve isto, pa ponovo startujemo. Sada držim dugme pritisnuto debelim, zimskim đonom lijeve cipele. Dile: „Oćemo li se zapaliti?“ Muk mu odgovara. Upalismo oba. Dile Pirketu: „Pušimo li se đegod?“ „Ne pušite.“ „Sretna Nova godina“. „Ajd', u zdravlje“.

Surčin nas dočeka u nekoj svečanoj tišini. Niti ko dolazi, niti ko odlazi. Nema ni aviona na platformi. Mi smo na B-6. Pješačimo za C izlaz. Šutimo. Svako sa svojim mislima. Meni u glavi Mirogoj⁶³. Bio je 31.12.1976. godine i večeras će se slaviti.

⁶³ Zagrebačko groblje.

Smrtovnica

Kada sam bio mali, a neko me upitao: „Čiji si?“, odgovar' o sam, „mamin“. Bez oca sam ostao sa tri mjeseca, pa se nikakav trag od njega nije zadržao u meni. Kasnije bih rekao: „Vojno-državni“. Još su me vodili u vojnim evidencijama, a državni pošto sam još uvijek pripadao JAT-u, a on je bio državni. Jedno za drugim, izbrisan sam iz svih evidencija.

U mojim šezdesetim počeo sam da pratim smrtovnice ili čitulje na kompjuteru. Nekako kad vidiš onako lijepo odštampanu stranicu sa slikama, dođe ti da kažeš „Vaš sam“.

Jutros razgledam slike na toj lijepoj stranici i čitam imena. Ispod slike privlačnog muškarca piše Željko, i prezime. Među ožalošćenima sestra Ljerka.

Sjećam se dobro Ljerke. Cijelu osmogodišnju školu proveli smo u istom razredu. Mala, plava, više zdepasta nego vitka, sjedila je u srednjem redu i prvoj klupi. Bila je savršen šaptač. Sve je znala.

Jednog proljeća, već sam bio drugi ili treći razred gimnazije, krenem kod mog dobrog prijatelja pokojnog Nikice Ararankovića. Izgubio je život na pravdi Boga, devedesetih, vraćajući se sa posla, radne obaveze. Ubio ga snajper, naš ili naš, još se ne zna.

Zavrnuo rukave na košulji, otkopčao tri gornja dugmeta i razdrljio je. Milim. Vučem polako korak za korakom. Sunce ne prži, ali dobro grije. Neki južni povjetarac od toga pravi ugodan miks. Idem prema onoj džamiji. Mejtefu, Gestapou, KNOJ-u, 13. osnovnoj školi. Od kako je otvorena osmogodišnja škola „Ivan Goran Kovačić“, tu je smještena stanica milicije. U prizemlju i podrumu je operativni dio. Na spratu su spavaonice za mlade i neoženjene milicionere. Sa njima

„raja“ iz okolnih ulica često igra fudbal u „školskom“ dvorištu. Ja ponekad odbojku, jer sa fudbalom nemam veze. Znam ih sve. Pomalo i drugujemo, uključujući i komandira, Lazu Krsmanovića.

Vidim djevojčicu, utrča u stanicu milicije k'o bez duše. Iz stanice istrčava Neđo, kršni Nevesinjac, ima u njemu preko dva metra i barem stotinu kilograma. Još nije stigla naredba o skidanju šinjela, pa Neđo lijevom rukom drži prednje čoškove šinjela podignute do pojasa da mu se ne petljaju među noge dok trči. Desnom drži palicu i pištolj priljubljene uz opasač da ne landaraju oko njega. Djevojčica za njim, ali ne može da ga stigne. Vidim, nešto se desilo ili se dešava. Ali ja nogu za nogom, polako.

Nikičina je kuća na prvoj trećini brda Mojmila. Penjem se uz brdo još sporije. Ispred pruge Sarajevo – Višegrad koja je usječena sa obje strane, je mala zaravan. Na zaravni okupljena svjetina okružila nešto. Požurih. U sredini kruga, Neđo, dvometraš, bije po glavi čovječuljka palicom. Ovaj baca na usta krvavu pjenu. Kao bijesan pas. U tom gombanju, čovječuljak dohvati Neđu za revere šinjela i opasač. Diže ga iznad glave i tresnu o zemlju. Neđo se diže pa opet bije palicom. Čovječuljak za revere i opasač. Zavapi Neđo: „Pomozite ljudi“ pa to dva tri puta ponovi. Niko ni ne mrdnu.

Poslije tri-čet'ri bacanja, diže se Neđo sa pištoljčićem u ruci. Neka bereta. Ko li dade onolikoj ljudini tako mali pištolj? Viče Neđo: „Skloni se narode, da pucam“. Krug se počeo razmicati iza čovječuljka. Gdje da pustim da ubije čovjeka. Izađoh pred Neđu i голу cijev. Vidim mu u očima da me je poznao. Tresem se ja, trese se Neđo.

Stiže konjica. Sve što je u onoj stanici milicije bilo, nahrupilo je na zaravan. Biju palicama i lijevo i desno, ni kriv ni dužan narod, samo znatiželjan. Dođe i „marica“. Sve se smiri. Čovječuljak je bio vozač u „Centrotransu“. Napio se pa tukao ženu. Bio je i otac moje školske drugarice.

Neđo nikad nije prošao pored mene da me prvi ne pozdravi.

Sarajevski duh

U jednoj samposluži kupujem jaja. Odabirem ona krupnija i stavljam u papirnatu kesu. Krajičkom oka vidim dobro staru staricu kako mi se prikrada, pogurena, odgurujući se crnim štapom, sa lijeve strane.

Drsko, bez pardona, pita:

– Čija su jaja?

– Kokošja.

– Znam, bolan, da nisu tvoja, jebo ga ti, nego pošto su?

– Ne znam.

– Pa pogledaj.

– Ne vidim.

– E, tako mlad, pa ne vidiš.

– Šezdeset šesta godina.

– Pa jašta si nego mlad, hmm.

Pokupismo svak svoja jaja pa se razidosmo. Ja na kasu. Ispred mene čovjek plaća račun i još jedna korpa na pultu bez „nadzora“. Sada sa desne strane dolazi stara starica. Sijeda kosa sa zanemarljivim tragovima da je nekad bila crna i vidljivim pokušajima da se nekako uvije. Žuto-pepeljasto lice sa duboko urezanim borama. A oči, tamne, skoro crne, vragolaste. Sijevaju, lijevo, desno, gore-dole. Kao da pripadaju vragolanu iz obdaništa koji smišlja neki novi pasjaluk. Sva u-glasla vatra života skrila se u iskricama iz očiju.

– Ja sam tu, ispred tebe - i prilazi onoj „nenadziranoj“ korpi.

– Je l' to ti kad dođeš, prvo metneš korpu na kasu, pa onda

kupuješ i uvijek si prva na redu.

– Ma nije, bolan, dođem da platim pa se sjetim još nečeg, pa opet odem i tako. Stara, šta ćeš. Evo vidiš, tikva, biće razljevak. Dvije sardine, jogurt, pavlaka, biće za dva dana.

– I onda nek kažu da mi, penzioneri, nismo ekonomični.

– Bome, ja sam ekonomisala i kad sam imala i kad nisam, a ne k'o ova država, sve spizdiše.

– A neka smo mi živi i zdravi.

– Jest', zdravi. Na tri operacije bila prošle godine.

– Šta si toliko operisala, jedna bila?

– Kičmu, bubreg i sisu.

– Što ne ostavi šta za ovu godinu?

– Jašta sam. Ove godine ide kila pod nož.

Vragolaste oči vrludaju i smiješe se. Plaća.

– Popraviste Vi meni dan.

– E, i ti meni, da znaš.

Odlazi sitnim ali još uvijek čvrstim korakom, odgurujući se crnim štapom.

Sprem'te se, sprem'te, četnici

Odma' da se razumijemo. Nisam ja pobornik četničkog pokreta niti pristalica prekrajanja istorije. Ali ova koračnica je lijepa i pjevljiva. Meni se nekako uvukla u uho, pokupljena iz nekih ratnih filmova, pa je pjevušim. Naročito u rana jutra kada se spremam na posao i brijem.

Zadar. Kopilot i ja imamo susjedne sobe, a kupatila nam dijeli tanki pregradni zid. Rani let, rano ustajanje, rano brijanje i...

U auli hotela se skupljamo. Prilazi mi kopilot i kaže:

– Lijepo pjevate, kapetane!

Nikad brz na odgovoru, ispalih kao iz topa:

– Ti mora onda da imaš gori sluh od mene, a to je rijetkost.

Onda mi prostruja kroz vijuge, šta ja to pjevam.

Titograd I

O, Nono, koliko predivnih priča pričati znaš

Nisam prečest gost. Ali dolazim s vremena na vrijeme. I kada me zovne. Imamo seosku telefonsku centralu pa nije daleko, a ni skupo. Ja kroz garažu pa duž nedodije što bi trebala biti moja bašta, preko žičane ograde, uz močvarnu livadu, preko plota i prođem kroz lijepo uređenu baštu, povrtnjak i voćnjak. Tehničko dvorište. Jedan fijaker, stari. Visoka ograda dijeli me od njih. Mrko me gledaju al' šute. Ona još ljuća nego on. Podiže obrazine. Vide joj se nepca. I zubi, strašni zubi. On, malo pognute glave, gleda me ispod oka. To je onaj Meda, što Mu je progutao prvu falangu prsta, kada ju je ovaj otpilio cirkularom. Ma kakav Meda i gospođa mu. Dva šarplaninca. Dva telleta. Ne d'o Bog njima u ruke, još gore u zube. Dvorišna strana radionice i garaže. Izbetonirana. Vrata iz garaže. Metalna. Crvena. Lijevo i desno cvijetnjak i voćke. I cvijeća i voća svakakvog. To je Marijin zemaljski raj. Tu niko nema pristup. Niti ko smije šta zasaditi, niti iščupati, a kamoli odrezati. Od pogleda zavidnih komšija dijeli ga svršeni „šiptarski“ ili sremski zid. Visok. Barem tri metra. Zidan crvenkastom i boje svijetlo-bijele kafe ciglom. Šaren. Raznobojne ruže rastu ispred. Slika kao da je pobjegla iz Luvra. Uz bočnu stranu garaže-radionice izbetonirana pješačka staza spaja se sa dvorištem. Od garaže vode dvije betonske trake do ulazne, kolske kapije. I još jedna šira, pješačka, do ulaznih vrata u dvorište. Između, trava ošišana na „čelavo“, zelena, pa izgleda kao bosanski ćilim, posuđen iz neke džamije. Dio bočnog, desnog zida čini „gospodarska“ kuća. Još nerenovirana. Tu stanuju, rakija, vino, pivo, suho meso, kobase i razne Marijine đakonije. Kad me neki vrag ponese pa dođem kolima onda se parkiram na širokom mostu preko uličnog kanala, ispred kolske kapije. Desno su ulazna vrata. I kolska i ova su metalna, ofarbana tamnobraon lakom. Na zidu

male kapije taster zvonca. Zvonim.

Kapija se širom otvara. Dočekuju me širom raširene ruke. I osmjeh. Ne znaš ko se više raduje. Duša. Srce. Lice. Ili vragolaste plave oči. „Hajde, hajde“, požuruje me. Idem ispred njega k'o ratni zarobljenik onom betonskom stazom pored „gospodarske“ kuće preko betoniranog dvorišta, pravo kroz dvokrilna vrata na koja je oslonjen veliki prozor, u dnevnu sobu. Pravo dvije fotelje, dugački hrastov stol prekriven šarenim stolnjakom sa vazom punom cvijeća. Lijevo kauč sa puno šarenih jastučića. Marija mi šapće: „Tu On najviše voli da odmori poslije ručka“. Desni zid prekriven kao tapetom, vazduhoplovnom, bijelom kartom svijeta sa ucrtanim svim vazdušnim putevima. Mislim si, može ovde da prilegne i prije sna da otputuje u sve one krajeve gdje još nije bio. „Ma, hajdemo napolje, ovde hladno kao u frižideru.“ Idemo. Grana. Koja? Ne znam. Znam da ju je, kad se prvi put rašljala, polomio snijeg u toj rašlji. Bandažirana, utegnuta žicom. Dugo liječena. Još stoje zavoji oko ranjene rašlje. Ona pruža debelu hladovinu za veliki stol ispod sebe.

Sjedamo. Marija kao duh, bočno s leđa prinosi flaše piva, sve orošene. Mezu i neke slane kiflice sa sirom. Tope se u ustima. Sijeda između nas kao da se prikrala, na krajičak stolice. Gleda Ga. Najviše me podsjeća na onu moju prvu Đinu. Na onu Njemačku ovčarku. Dresiranog policijskog psa. Ona je uvijek tako sjedila i gledala me u oči. Dovoljno je bilo da očima pokažem na nekog i ona bi skočila u napad. Nezaustavljivo. I Marija tako. Ako u nešto pogleda ili ona osjeti da bi nešto htio, skače i donosi. Čuo sam i pročitao, da žene znaju jako da vole, ali kao što ona njega voli to nisam vidio. Diše kroz njega.

– Sjećaš li se onog kapetana što je volio mnogo da priča putnicima?

Neodređeno podižem obrve.

– Ma, onog što je objavio: „Dragi putnici upravo prelijećemo Ekvator, ali ga vi ne možete vidjeti jer je to zamišljena linija.“

Dižem glavu malo, kao, prisjećam se.

– E, a sjećaš li se kada je bila ona navala na trinitron televizore u Singapuru?

– Sjećam.

– Bila frka u Singapuru. Pun avion, a posada nosi 22 televizora. Treba to smjestiti. Ratno stanje. Na jedvite jade sve zgurali nekako u avion. On poslije polijetanja digne slušalicu i kaže: „Poštovani putnici, govori vam vaš televizor.“

Smijemo se. Mene ovo podsjeti pa kažem:

– Bio sam u beogradskoj aerodromskoj zgradi kada je spikerka objavila: „Posljednji pozdrav putnicima za Titograd, let broj...”

Smijemo se. Pijemo pivo i mezimo. Vjetrić donese hladovinu sa bazena. Lijep, izdužen pravougaonik sa zaobljenim krajevima. U plavim pločicama, dubine oko 2 metra sa bistrom, čistom vodom. I ja bih da kopam takav bazen. Da ukradem iskustvo, pitam: „Kako ste kopali bazen?“ Vjeđe se skupiše, sjaj iz očiju nestade, na trenutak. Marija ukočena, kao one kamene biste američkih predsjednika. Vjeđe se opuštaju, osmijeh se vraća na lice kao kad utopljenik prvi put udahne, i žar je opet u očima.

– To su meni moji sinovi iskopali. Sve sami. Nisam ja ni znao. Htjeli su sami da idu u Deč. Nisam im branio. Htjeli su da me iznenade. I uspjeli su.

Znam, mlađi je bolovao od mišićne distrofije i umro mlad. Stariji je u Americi. Oni čekaju drugo unuče. Ići će tamo kad se rodi. Vičem sebi, jebo te bazen.

– Sjećaš li se Zore Vokač?

– Sjećam. Sjećam se dobro Zore perserke. Omanja, plava, malo poširoka u kukovima najviše je ličila na one ruske „babuške.“ Ja

sam volio da pričam sa njom. Da li mi je ona ispričala, da li neko drugi ili sam ovo izmislio ne znam. No, pri vrhovnom štabu NOB i PJ bilo je pet sekretarica. Zdenka, Jovanka, Ana Barišić (n), još jedna i Zora Vokač. Poslije rata su bile razmještene na razne dužnosti. Kada je Tito dobio od Hruščova IL-14 Ana i Zora su prekomandovane u stjuardese. IL-14 je otišao u penziju a Ana i Zora u JAT. Zori baš nije prijalo letenje, pomalo se plašila.

– DC-3. Mladi piloti. Idu na slijetanje. Pozovu Zoru pa joj kažu da ne može stajni trap da izađe nego da ide na sredinu kabine i skače ne bi li ispali točkovi. Ode jedna Zora pa skače. Smiju se putnici, a smijemo se i mi.

– Konver. Piloti ugase desni motor. Postave elisu na nož. Elisa prestane da se vrti. Zovu Zoru pa je pošalju da vidi šta je sa desnim motorom. Ode Zora pa se vrati bez daha i u panici. „Ne, ne radi desni motor.“ Piloti je smiruju. „Zoro, ovaj avion može normalno da leti sa jednim motorom. Nemoj da brineš. Normalno ćemo sletjeti.“ Smire malo Zoru pa je pošalju nazad u kabinu. Mangupi upale desni motor pa ugase lijevi. Sad pošalju Zoru da vidi lijevi motor. Zora se vrati u pilotsku kabinu i skljoka se. Jedva je povratioše. Smijulji se i Marija.

– Opet Konver. Sjedi jedan priseban, putnik do prozora iznad krila i desnog motora. Primijeti dobar plamen iz motora. Zove Zoru. Ona dođe a on će:

– Gospodice, javite kapetanu da nam desni motor gori. Sav je u plamenu.

– Ne brinite vi ništa, gospodine. To oni mene zajejavaju.

Skupi se ponekad ovde veliko društvo. Dođe Žikica Janković, Mija Mihalić sa gospođom, Vlado Vodopivec i drugi, meni znani a ja od njih davno zaboravljen. Pričaju se priče razne, šarene. Ja bih nekako najradije da se izvučem i pobjegnem. Osjećam se kao dječčić u

špilhoznama. Osjeti Marija moje vrpoljenje, smrkne obrve, osmjeh joj na krajevima usana, strogo klimne glavom prema dole k'o veli: „Sjedi dole.“ Ja sjedim, slušam i obećavam si da ću čim dođem kući sve zapisati. Večeras je previše piva. Sutra ću. Ujutro kosim travu. Može i sutra. Može i nikada...

– Znaš, lete na DC-3 dva instruktora za Titograd. Jedan drugom na šestomjesečnoj provjeri. Jedan će drugog provjeravati do Titograda, a drugi prvog do Beograda. Smjestiše se oni pa će onaj provjeravani: „Hoćemo li po mom, po tvom, ili kako knjige kažu.“ Smijemo se. Ja se prisjećam tog doba. Svaki kapetan je imao svoju proceduru. Ovaj će ovo ovako, onaj onako, a onaj, ama tako nikako. Mi, još zelembaći susretali smo se u staroj Letačkoj i došaptavali jedni drugima šta koji traži i kako. Neki su čak nosili blokčiće i pravili bilješke.

Zahladilo. I pirka. I previše je piva. Vrijeme je da se odlazi. Odlazim ja, a otišao si i ti, Milivoje Rončeviću. Ne ispratih te. Ni suzu nisam pustio za tobom. Al' se isplakah sjećajući se i pišući ove redove.

Ne znam je l' Marija još diše. Ako diše, onda teško diše bez Tebe.

Titograd – Šiša

Ma, ne volim Titograd. Ma, ne volim, pa bog. Ne volim onaj jutarnji. Onaj prerani. Onaj što polijeće u 05.30. Onaj što dolazim na njega kao da sam sad iz kafane ispao. Podbuo, crvenih očiju. Onaj za koji moram da sam na aerodromu u 04.30. Onaj za koji naštimaвам tri budilnika. Jedan američki radio koji tuli kao da će atomske bombe da padaju. Jedan na baterije, ako nestane struje, što i nije rijetko, sa svojim neumornim pili, pili, pili. I jednu INSINU vekericu. Njoj najviše vjerujem. Kod mene je, pa ima već dvades't godina. Nikad saj-džiju nije vidjela. A ide... i ljeti i zimi, kao da je Švajcarac. Tačna, ama k'o sat, samo ako je ne zaboravim naviti. Valjda se na nju uho naviklo, i glava, i ova lijeva noga što na prvi njen drndaj izlijeće iz kreveta. Tako ja njih naštimaвам pa poredam oko kreveta. Legnem pa probam zadrijemati. Taman da utonem u san kad kroz glavu proleti: „Moraš ustati u 03:30. Otjera san. Svako malo pogledam onaj električni. Svijetle crveno one njegove brojke. 1; 2; 2.45; 2.55. Pa kako sad da zaspem? Za pola sata moram ustati. Besplatno su proveli noć. Gasim ih redom, sa mržnjom. Kuham kafu, tuš... pa redom.

Ne volim Titograd kada je oblačno. Moraš ostati na 10000 ft do iznad aerodroma, pa holding, pa Golubovci proceduralni zaokret i onda slijetanje. Ova procedura uzme više vremena nego cijeli let od Beograda. E, kad je vedro onda je milina. Onda sa pola puta od Mojkovca kreneš dole pa nisko preko piste, pa lijevo niz vjetar pa onda oko noge i na slijetanje.

Jutros pada kiša. Oni borovi oko vojnog dijela mirišu. Oni, i miriše more. Nosom smo okrenuti prema pristanišnoj zgradi pa sva događanja možemo da vidimo. Petoro kolica za prtljag. Ispred njih poredani koferi, torbe. Iza, četvorica radnika toware pokazani prtljag

na kolica. Jedan u desnoj ruci drži raširen kišobran iznad glave, a lijevom premješta kofere. Meni smiješno. Dolazi dispečer:

– Imamo overbooking⁶⁴.

– Čuj, zar nije uvijek tako?

– Ma jeste. Imamo i problem.

– Kakav?

– Čovjeku prije petnaest dana poginuo sin u Beogradu, u armiji. Zgazio ga tenk. Trebao bi otići po tijelo. Iako je kupio kartu i rezervisao let za danas stavili nekog guzonju na njegovo sjedište. Da li bi ga primili kod vas?

– Hoću.

– Hvala - i ode.

Gledam dispečera kako dolazi od zgrade preko platforme prema avionu. Uz njega, rekao bih trčkara starčić u crnoj crnogorskoj nošnji. Crne pantalone, bijela košulja, crven pojas, prsluče i dolama. Na glavi kapa, obod crn, a gornji dio crven. Preko desnog ramena okačena torba, poveća. Crna sa širokim crvenim trakama, plavim užim, žutim tankim i bijelim cvjetovima. Ja je zovem „šarenica“ ili „zobnica“, a kako joj je ime i ima li ga, ne znam. Korača sitno, ubrzano, ne ispravljajući noge u koljenima. Nekako kao u slabašnom polučučnju. To je taj korak gorštaka. Ne znaš je li takav što je uvijek bio spreman na skok i odbranu ili je to ostalo od onog skakutanja po vrletima s kamena na kamen. Nekako me sjeti na „mog“ Crnogorca iz sarajevskog tramvaja pa mi postade mio i bi mi drago što sam ga primio.

Obučavam Gimnaziju „Maršal Tito“ iz Mostara. Te godine svi pitomci u Sarajevu. Letimo od ranog jutra do kasno popodne sa dvije smijene pitomaca. Da li je prvi jutarnji tramvaj ili zadnji noćni

⁶⁴ Više prodatih karata nego mjesta u avionu.

ne sjećam se. Na „Staroj željezničkoj stanici“ ulazi u „Washingtonac“ Crnogorac u nošnji. Sa vrata će:

– Dobro jutro, judi.

Nas pet-šest u tramvaju i niko mu ne odgovori. Kupuje kartu pa će:

– Velju, dobro jutro, judi.

Muk.

– A sedite, sedite.

Sjede i on. Vladala je tišina dok nisam izašao.

Dovede ga dispečer. Nazva nam dobro jutro. Namjestih mu onu rasklopljivu stolicu. Sjede. Namjestih mu držače za noge. Šuti. Gleda po kabini pa preda se. Tamno, preplanulo lice, izborano. Zuluft sijedi. Beonjače bijele, bijele. Izrazito plave oči. Nema tuge. Samo praznina. Sigurno ima više od šezdeset.

– Hvala što ste me primili.

– Nema na što.

– Pogibe mi sin u armiju, u Beograd.

– Kako?

– Ne znam. Kažu, zgazio ga tenk. Sve će mi reći kad dođem.

Ćuti sve do pred Valjevo. Otvori onu njegovu lijepu „zobenicu“. Izvadi flašu. Kod mene je zovu šiša. Unutra se žuti. Rakija. Domaća. Otčepi.

– Da popijemo za pokoj duši, ljudi?

– Ne smijemo mi, radimo.

– E, onda ponesi - i gura mi onu flašu u ruke. Nećkam se ja, al' ne vrijedi. Za pokoj duši pa za pokoj duši. I ponesoh ja.

Mjesec-dva kasnije, čitam u „Večernjim“, poginu vojnik, pritisnu ga tenk uz zid garaže.

Stajala je u lijevom ćošku bifea godinama. Zaklanjale je flaše viskija, rakija, likera, vina. Stajala dugo nederuta. Onda dođe neka „oskudacija“. Prorijedili se redovi pića. Ode i šiša. Nije izlapila.

Lapi sjećanje.

Titograd II

Ma, ljudi, ma nije to bilo one godine kada sam naletio 860 sati, uglavnom na domaćim linijama. Najviše u odjeljenju, i sa najmanje inostranih dnevnica. A sâm sam si kriv. Gledam one liste praćenja pitomaca, a tamo ILS Frankfurt, ILS London, ILS Brisel, ILS Berlin i sve tako. Znam i ja da ti ne možeš kazati Frankfurtu, mi bismo sada radili lokalajzer prilaz, znate, radi školovanja. Ne budi meni lijeno, strčim do planskog, do Darije, ona me planirala. Kažem, daj mi Darija malo ovih domaćih letova radi školovanja. Ošinu Darija po domaćincima, a ja se vrtim po Jugi k'o na ringišpilu. Bome nije lako naletjeti ovalike sate na ovim poskočicama. Letovi 16', 24', 28', 32', 46'. Ljubljana mi nekako dođe kao daleko inostranstvo. Pa da, bilo je to one slijedeće godine kad sam prišapnuo Dariji, „de, bona, doturi i neku inostranu.“

Školuje JAT pilote, školuje li školuje. Nema pilota. Kako nema? Kažu, širimo se. Ma, hajde malo da se sužavamo. Ne može se ovo izdržat. Ljeto pri kraju, a sezona kao da je počela. Mjesec trideset dana, a trideset radnih. „Odmori.“ Kako, odmori? Neki dan sam letio simulator od 06-10, pa Cirihi od 11 i navečer zone u Zagrebu. Razvodim se. Perem košulje, bijele. Peglam, svaki dan, svaki dan. Uveče ili u jutro rano, kad stignem. Ličim si na bijelog medvjeda zatvorenog u kavezu na sred ekvatora. I u glavi mi neka međedovina. Ne letim. Za ove dvije godine odletio sam jedan Ohrid, Prištinu, Titograd i dva Sarajeva. Sve sam, na ruke, bez kopilota. Vidio ja to od Ace Saradića pa mislim, mogu i ja. Mogu, ali teško, leti mi se. I vježbamo. Kad se već vrtimo po Jugi barem da ima koristi. Zadar, prilaz po dva radio-fara. Rijeka isto. Pula, noću prilaz po goniometru. Titograd, prilaz po jednom faru. Skoplje precizni radarski prilaz. Beograd VOR-DME. Zagreb ILS do 100 ft. Ljubljana, probali prilaz po farovima, ne ide. Ostao samo lokalajzer. Znoje se pitomci, a ja im dobacim Boška Vijatovića

krilaticu: „Kome je teško, trebao je da ide u popove.“ I pitam, pitam. Avion, sisteme, procedure normalne i abnormalne i one što se napa-
met rade. Pitam rutne karte, prilazne, dolazne, odlazne. Pitam, ne
znam koji mi đavo u onu međedovinu ubaci sva ta pitanja. Negdje
nam turbulencija podiže nos poprilično. Pitam:

- Šta bi radio da nam podigne nos vertikalno na gore?
- Gurao bih palicu naprijed.
- Koliko je maksimalno dozvoljeno negativno opterećenje?

– 1 G.

– Šta misliš, bismo li prekoračili to ograničenje?

– Možda, vjerovatno.

– Kako da ga izvadimo iz tog nepravilnog položaja? - Sleže
ramenima.

– Damo približno 90° nagiba u jednu stranu i guramo istu
nogu dok ne dovedem nos na horizont ili nešto ispod.

– A ako je oblačno?

– Pa po avio-horizontu.

– A ako ne radi? - Zaskoči on mene.

– Po osnovnim instrumentima za instrumentalno letenje.

– Koji su to?

Ujede me za srce. Nabroja mi sve instrumente koji su na tabli.
Kažem mu da ih je samo pet. Magnetni kompas, brzinomjer, visinom-
jer, pokazivač skretanja i klizanja i časovnik. Kupim selotejp, kidam
listove iz blokčića i prekrivam one pomoćne instrumente. Vježbamo.
Da se vidi da može i tako, zlu ne trebalo. Vježbamo, a pitomci škrguću
zubima. Kad vide da lete sa mnom, smrkne im se. Postadoh baba-
roga. Jedan mi jednom reče: „Instruktore, visoke su vam norme.“

– Ma, nisu. Kapetan mora sletiti avion bez pola krila, sa go-
ručim motorom i bez kopilota.

– A kopilot?

– Kopilot sa jednim motorom i bez kapetana.

Šapće se, a već i govori naglas da sam na ispitima srušio više pilota nego Luftvafe u II svjetskom ratu. Nisam, časna riječ. Stvarno nisam. Jesam, srušio sam dvojicu kapetana. Obojica dobili sudsku presudu pa ih vraćaju na letenje. Jedan iz Školskog centra po pitanju ljekarskog uvjerenja, a drugi po pitanju kukuruza. Dodijelili im liniju BEG-ZAG-BEG. I mene. Vruć krompir meni. Od dva leta moraju jedan da asistiraju sa lijevog sjedišta. Odletjeh ja ta dva Zagreba. Prvi let, da se malo naviknu, nisu dugo letjeli. Vidi, slagah vas. I to sam letio u te dvije godine. Do Zagreba ide pristojno. Beograd – sve radi na aerodromu. Avion ispravan. Vidljivost do Visa. Nema vjetrova. Onaj prvi ne može da nađe Surčin. Od Sremske Mitrovice ode negdje lijevo. Pitam prilaznu: „Rade li komšije?“⁶⁵ Pozna me kontrolor po glasu. „Ne rade, možeš kako hoćeš.“ Pustim ga da vidim dokle će. *Nidokle*. Uzmem komande, dovedem ga u pravac piste pa ga pustim da sleti. Lijepo je sletio.

Drugi. Mnogo stariji od mene. Odem u meteo. Donesem meteo izvještaj. Vedro. NOTAM, ne radi G/S za pistu 12 na Surčinu. Pregleda on sve papire. Idemo fino do Mitrovice. Poslije Mitrovice postavi on ILS na oba uređaja. Mislím, dobro je. Stoji crvena zastavica G/S. Krnješevci. Malo desno od njih. Pa krenu lijevo. Osta lokalajzer desno. Ma, šta će mu lokalajzer. Lijevo i dole. Lijevo i dole. Idemo lijevo od poljoprivrednog dobra. Već se ono rastinje dobro zeleni. Moj minimum. Uzimam avion, dovodim ga u pravac, nisko, i na visinu. Sleti on. Pokušava raspravu sa mnom: „Sve je bilo u redu...“ Pre-

⁶⁵ Odnosno, „Ima li vojnog letenja na Batajnici?“

kidam to. „Za mene, niste zadovoljili.“ „Možete da tržite novu provjeru ili sve ono na šta imate pravo.“

Neki dan jedan kandidat za kapetana protrča kroz level sa 2000 ft/min. 300 ft iznad levela. Premjestim avion u horizontalan let. Mislim da su oni putnici u repu letali po zraku. Nisam htio da mi kaže, „Upravo sam to htio“.

– Ja sam postavio altitude alert⁶⁶, nije ga preveo.

– Kad budeš u zatvoru radi ovakve neke pizdarije, reci im da je on kriv, nisi ti. Derem se, vičem, galamim. Ne samo na njega. Na aerodromske stjuardese, vode dva po dva putnika, na utovar, na catering, fale dvije hrane, na loadmastera, na operativni, na kontrolu letenja. Na sve. Onaj što mi reče: – Imate čelične živce. Nije tako. Istanjili se. Praskam, na sve, pa se i ovako izvinjavam svima na koje sam zagalamio.

– I sa stjuardesama sam iskopao ratnu sjekiru. Frkću na mene kao bijesne mačke. Koja nema ispravnu bateriju ne može na let. Vraćam ih iz aviona. A bilo je k'o onomad u Osijeku. Ugasimo motore, noć, nema struje. Kao da nas je čekao agregat, odmah ga prikopčашe. Tražim od pursera svjetiljku, da je vidim. Baterije iscurile, sva je ljep-ljiva. Ta je radila još za prošlu Novu godinu. Druga nema uopšte bateriju. Treća mi je donose u komadima. 'Ajde da je probam sastaviti, da ispeglam ono što sam galamio. Hoćeš vraga. Dijelovi su od tri različite baterije. Ne mogu da razlučim kada sam prestao da tražim baterije. Da li za ono Badnje večе kada sam se razbio autom po mrklom mraku i nisam mogao da izađem. Baterija mi cijelo vrijeme bila u džepu, ispravna. Nisam je se dosjetio. Ili onda kada sam u prolazu čuo dvije nove stjuardese kako jedna drugoj, ne baš tiho kaže: „To ti je onaj što samo bateriju traži.“

⁶⁶ Upozorenje na približavanje zadatoj visini i automatsko prevođenje aviona u horizontalan let.

– Ne mogu više. Moja pedagogija se pokazala pogrešnom. Oustajem. Rekao sam šefovima da neću više da idem na ispite, na kontrolne, na provjere. Zabijem se u moj ćošak i šutim. Dođem nekako kao emergency oprema. Kao vatrogasni aparat. Sjedim i šutim. Zlu ne trebalo. Niti koga šta pitam niti imam kakvu primjedbu.

Završio sam obuku sa budućim instruktorima na simulatoru. Završio visoke zone u Zagrebu. Još je ostao split (razdvojena) configuration u Beogradu, danju. Ide sa nama jedan instruktor malo mlađi od mene i njih šest. Niko od njih nije radio ovo. Ni ja. Moraš ljudima pokazati. Kako će biti ovo, vidjećemo. Ovo se radi ovako. Polijeće se sa normalnom konfiguracijom za polijetanje. Na brzini rotacije oduzimanje snage jednom motoru. Penjanje sa jednim motorom do pozicije niz vjetar. Vraćanje snage motoru i gašenje drugog motora. Krnješevci. Prilaz sa čistim krilom, bez slota i flapsa. Brzina blizu maksimalno dozvoljene za brzinu obrtanja guma. Slijetanje. Postavljanje konfiguracije za polijetanje. Polijetanje, imitacija otkaza motora, gašenje motora, pa slijetanje samo sa slotom. Brzina manja i nos propet. I onda sve isto, samo slijetanje sa flapsom 50°. Nos poboden u zemlju. Brzina mala. Treba ga dobro povući da se poravna. Tako četiri puta. Preostala tri će mlađi instruktor. Jednom je radio i tri puta gledao. Može u vatru. Ja ne mogu više. Boli me uho kao da mi neko zabija ekser u njega, a kabina tandrče sa pritiskom. Izlazim na pragu piste 12.

Sjedim u svom ćošku. Niti zborim nit romorim. Samo pišem NO REMARKS. Malo je još ostalo. Mjesec-dva, možda tri. Dodijao mi dogat. Jedanaest dugih godina sam ga jahao i po buri i po oluji, i kud je htio, i kud nije. Dodijao i ja njemu. Može se dilitnuti. Vrijeme je da se ide. Na novi tip. Možda će se tamo malo i letjeti.

Jedan lijevo, drugi desno. Stari kapetani. Završili obuku za instruktore. Još samo da se naviknu da mijenjaju lijevo i desno sjedište. Ja se šćućurio na ono treće. I ćutim. Uperili nos ka Titogradu pa penjemo prema Valjevu. Onaj što leti:

– Pitajte me nešto. Pitajte me nešto.

– Ma, neću, pusti.

– Ma, neću, ostavi se toga, bolan.

– Da radimo nešto?

– Ma jok.

– Hajdete, molim vas.

Titin i Žutićev F/E, pokojni „Seljak“, kapetan DC-9, reče je-dnom: „Dvadeset godina sjedim ovde vezan. I pas poslije dvije godine prolaje.“

– Haj'te da radimo nešto.

– Hajde. Pokrijem mu vjetrobran mojom planšetom i isklju-čim DME⁶⁷.

– Evo napravi prilaz u Titograd.

Mojkovac. Titograd odobrio standardnu prilaznu proceduru i snižavanje po njoj. Jest', znaju je svi napamet, toliko Titograda ima dnevno. E, al' ne važi se ona kad DME ne radi. Ne zna to kontrolor. Mislim da je na ovoj ruti minimalna visina 9000 ft, a van rute 10000 ft. Prođosmo 100, 90, 80 i negdje na 7500 malo se zamisli. Prevede avion u blaže poniranje da bi isti trenutak nastavio istim tempom. Ski-nem mu onu planšetu, pokažem mu rukom i kažem:

– Tamo je jedan kolega odveo sve, u onu planinu. Zove se Maganik.

Gorko mi u ustima. Pušim za dva Turčina. Kao da gorčina iz-bija iz stomaka. Pišem u listu praćenja NO REMARKS.

ZBOGOM, DEVETKO!

⁶⁷ Mjerač udaljenosti.

*Zapalit ću se
U kući bez prozora,
Izgorit ću,
Ostat će pepeo
I neće biti vjetra
Da ga raznese
I ostat ću
Vječno tu.*

Užina

Moj dragi unuk, Ivan, je osmak. Skoro pa pubertetlija. Sve zna, sve hoće, a od toga ponešto i uradi. Nije mu baš omiljeno učiti, ali uči sa gundanjem i odličan je. Zadivljujuće je kako lako uči. Bavi se i sportom, pa je i tu zapažen. Voli da je zapažen i da je u centru pažnje. Voli da se igra na kompjuteru, a naročito da igra fudbal i košarku. Za svaku naučenu stvar odredi si za nagradu vrijeme igranja na kompjuteru. Voli i da gleda filmove, serije, i one što su za njega i što nisu. Ne voli da ide na spavanje kada je tome vrijeme. Danas malo duže, sutra još duže pa dok ne dobaci do ponoći.

Nije spavalica. Lako ga njegov „Sony“ telefon budi u 7 h. Jutarnja toaleta. Tuširanje i pravljenje frizure traje trideset i više minuta. Kada izađe iz kupatila, na dva, tri, sve glasnije „istjerivanja“ počinje frka. Počinje spremanje stvari za školu. Ovo je na radnom stolu, ono je u dnevnom boravku, to je ostalo na terasi, ono je negdje, ali ga nema. Za svo to vrijeme juri kroz stan kao orkan. Najčešće se sve izvrši guranjem svih mogućih stvari u torbu.

Ja, da bih malo pripomogao u ublažavanju agonije, pitam: „Sinak, šta bi za doručak, a šta deda da ti spremi za užinu da ponesesh u školu?“

Hljeb, majonez, kečap, šunku i šolju mlijeka za doručak. Za užinu sendvič sa pekmezom od šipurka.

Napravim mu ja doručak i lijepo serviram. Napravim i užinu. Zamotam u aluminijumsku foliju i ubacim u jednu bijelu, providnu najlon kesu. Ostavim pored doručka. Ostade parče hljeba iste veličine kao i sendvič, u papirnatoj pekarskoj kesi. Njega ubacih u drugu bijelu, providnu kesu. Ostavio sam i tu kesu na stolu da ukoliko bude želio još hljeba može da si napravi sendvič.

Oдох sa Đinom u šetnju. Vraćamo se kroz garažu. Srećemo mamu. Đina se raduje. Mama ide autobusom na posao. Pitam, što? Nije još legla plata. Štednja.

U stanu na trpezarijskom stolu pojedena doručak. Na stolu i kesa sa užinom. Nema kese sa ostatkom suhog hljeba.

Smijem se cijelo jutro. Orkan je zamijenio kese. Zamišljam kako će iskolačiti lijepe, plave oči kad otvori, gladno, kesu. Ooo, kako li će se tek ljutiti na dedu.

Ja ću reći: „Štednja, štednja.“

Kasni proljetni dan ili rani ljetni. Vedar, a prohladan. Prvi jutarnji Dubrovnik. Duva sa brda prema moru, ali nije bura. Sunce odskočilo pa je malo toplije kad mu okreneš lice. Imamo pauzu u Dubrovniku. Onda letimo Zagreb – Hamburg – Hanover – Zagreb – Dubrovnik i u Dubrovniku ostajemo do sutrašnjeg kasnog popodneva. Nije to onaj redovni čarter BEG-ZAG-HAM-HAN v.v., to je nešto iz ljetnog paketa. Pola radnički, a pola turistički. U Zagrebu treba da kupimo putnike iz Splita, Pule i Rijeke. U Zagrebu već prijatno toplo. Nismo čistili avion u Dubrovniku pa će to sada da urade. Imamo više od sata do polijetanja. Napunili gorivo, čistačice došle i rade svoj posao. Ja izašao na stepenište i zapalio cigaretu. Da ispod ne drnda agregat za struju bilo bi skroz prijatno. Čistačice se pokupiše i odoše kao da ih svi vragovi gone. Mora da im se žuri na onaj DC-9 iz Splita, a ko zna gdje se njemu žuri. Dođe purser do mene pa mi kaže: „Ove nisu očistile avion kako treba“. Čudno za Zagreb. Kažem da ćemo ih zvati da se vrate. Prolazi onaj mali, žuto-crni reno 4 na kojem piše FOLLO ME. Obilazio pistu pa se sada vraća sa praga RWY 23. Mašem ja njemu sa stepeništa i eto ti njega. Stao pored stepeništa, vozač otvorio vrata, proturio lijevu nogu napolje, a ja se derem odozgo da nadjačam agregat: „Zovi ponovo čistačice, nisu očistile kako treba“. Klimnu glavom i ode. Taj vozač, srednjih godina, bio je 'Katica za sve' na aerodromu Pleso. Vodio je avione do parking pozicije, pregledao pistu, donosio Load sheet, nadgledao utovar prtljaga, zvao putnike, sve je radio. Dok je on sam radio, ili sam ja uvijek dolazio u njegovu smjenu, Zagreb je radio isto kao i Cirihi. Ako kasniš iz Beograda, znalo se, nadoknađićeš u Zagrebu. Vidim kombi sa čistačicama, očistile DC-9 pa sada izlaze prema svojim odajama, desno od carinskog magazina.

Nema nam ni prtljaga još, a vrijeme bi bilo da stigne pod avion. Nema ni Folow me. Onaj DC-9 pali motore. Siđem dole pa pored agregata pređem na drugu stranu Caravelle. DC-9 napravi krug pa se parkira na A-2, a mi smo na A-16. Vuku kolica sa prtljagom sa A-12 za njim. Čudno. Popnem se gore pa radijom zovem Operativni. „Gospon Pičulin šta je sa našim putnicima?“ „Ne znam.“ Čudno. Gospon Pičulin da ne zna. Izađem na ono stepenište i zapalim cigaretu. Platforma se umirila, niti se šta miče, niti se šta tiče. Čudno. U neko doba eto ti milicijskog fiće. Stade podalje od nas. Rekoh, sada će da me keca za cigaretu. Neće. Izašao milicajac pa viče: „Svi da napustite avion. Ostavite ručni prtljag u avionu“. Uđe u fiću pa otfura četvrtom. Uđem u kabinu pa prenesem naredbu milicije. Izađosmo napolje i odmakosmo se tek toliko daleko da nam agregat ne drnda slušni aparat. Stojimo na platformi k'o lude Mande. Neko predloži da idemo u Operativni. Odosmo. Sijedimo i čekamo. Sat, dva, tri, ništa se ne dešava. Nitokud ni glasa. Odoh napolje. Noge same krenule prema avionu. Na pola platforme presrete me Folow me. Vozač i ja, znamo se dobro. Pitam ga šta se dešava. Kaže da su čistačice prijavile bombu policiji. Policija ne da da se iko primakne avionu. Bomba je na lijevoj strani u drugom redu ispod sjedišta do prolaza. Zavučena je ispod pojasa za spašavanje. Policija čeka tim za eksplozive da dođe iz Zagreba. On ode, a ja nastavih kud su me noge ponijele. Penjem se onim stepeništem na prvim vratima Caravelle. Trese se stepenište, a tresu se meni koljena. Zastanem na ulazu. Gledam okvir vrata Caravelle. Debeo, ima bar 15 mm aluminijumskog lima. Mislim, to je dobra zaštita. Proturim iza okvira lijevo oko i lijevo uho. Lijevo oko ne vidi sjedište u drugom redu. Smeta mu naslon sjedišta prvog reda. Lijevo uho ne čuje ništa. Noge krenuše dalje, a nije im svejedno.

– Hoćeš da poletiš?

– Ma neću.

– A oduvijek si htio da letiš?

- Da, ali ne ovako.
- E, pa sad ne možeš da biraš.

Misli jure. Jedna drugu smjenjuje. Šta ti znaš o bombama? Znam o školskoj. Izvučeš osigurač, kucneš kapislom o kundak puške i zafrljačiš je. Nije to takva. Ova je drukčija. Ovdje je upaljač tempiran. Šta znaš o upaljačima? Šta si učio u školici? Postoje udarni, sa satnim mehanizmom, sa progrizanjem kiselinom, aneroidni sa promjenom pritiska, potezni. Ima ih još, ali... ima kombinacija, jedan ovaj plus jedan onaj... Može biti kondenzatorski. Dotakneš ga, kondenzator se isprazni i bum. Može biti nešto za šta nisi ni čuo. Može svašta.

Nemam pojma jesu li mi koljena otkazala ili sam samovoljno kleknuo. Klečim, oslonjen na dlanove u prolazu do onog prvog reda sjedišta i virim. Jebi ga. Ima nešto u džepu u drugom redu desnog sjedišta. Sve sam se potajno nadao da su se čistačice zeznule. Da nema ništa. Ima. Vani ugrijalo. U avionu vruće. Ja proključao. Curi znoj sa lica niz bradu, čuju se kapljice kad udare o pod. Ispod pazuha mokr do pojasa. Slušam desnim uhom. Ništa se ne čuje. Slušam lijevim, ništa. Slušam sa oba. Ne čuje se sat. Gledam u džepu zlati se nešto. Udubljeno. Liči na zadnju stranu topovske čaure samo nema kapislu. Ona guma što drži džep zatvorenim prekrila donju trećinu, a gornju utisnula u sjedište, pa se ne vidi. Vidi se zlatno-žuti pravougaonik sa okruglim bočnim stranama. Nije ovo džep kao na DC-9, mrežast pa da možeš da vidiš šta ima unutra. Ovo je od materijala istog kao i sjedište. Pun, čvrst, ciglaste osnove sa smeđim, plavim i crvenim, prskanim prugama. Oslonio sam bradu na pod da ne čujem kapljice, da mi ne smetaju. Gledam. Kao probam da mislim. Da je satni mehanizam, već bi pukao. Da je barički, i on bi. Sa kiselinom, pa i on bi. Šta je ostalo? Potezni, kondenzatorski i oni što pojma nemaš kako rade. Onaj drugi mi se dere na oba uha: „Aj’mo van, jeb’la te bomba. Jesi li lud?“ Piljim u ono zlatno-žuto i vidim, prsti desne ruke zavukli se u džep.

„Majkicu vam vašu, sad moram i na vas da mislim“. Prsti lagano pipaju. Polukrug. Metal, da je kondenzatorski, pukao bi na prvi dodir. Nije. Hladan k'o zmijska koža. Prsti, od kažiprsta do malog opipavaju valjak. Samo im palac smeta. Višak. Dodoše do kraja. Nema dalje. Ovo sa desnom rukom je bilo dobro. Okrenuo sam prsa lijevo, bočno je samo desna strana bila izložena neželjenom. Sa lijevom je teže. Moram sva prsa da izložim. Okrećem glavu skroz lijevo k'o da zaštitim lice i oči. Prsti pipaju valjak. Do kraja. Ne smijem dalje. Šta je ostalo? Potezni? Ne smijem dalje. „Smiješ“. Ne smijem. „Smiješ“. Kažiprst i mali se rastegli u stranu koliko su god imali snage. Srednjak i domali, k'o muha kada briše brkove prednjim nogama šire se i skupljaju. K'o makaze. Sve se pretvorilo u osjećanje te kože između ta dva prsta. Osjetiti, osjetiti kako je vezan upaljač. Gajtanom, konopcem, sajlom, silkom? Kako ga je zakačio? Udicom. Kakvom? Trokrakom. Aha.

Nema sajle, nema konopa, nema silka. Lijevi prsti uz pomoć palca obuhvatili valjak. Desni kažiprst rastegao onu gumu na džepu. Izlazi valjak, lagano. Prvo ono žuto-zlatno. Pa onda crne bočne stranice. Onda se ukaza zlatnim slovima ispisano „Beer“. Metnem konzervu na radni stol bifea. Otvorena i prednja servisna vrata. Promaja. Uhvati me zima i drhtavica. Uđem u cockpit, nema struje. Agregat potrošio gorivo. Na baterije radio-stanicom zovem operativni: „Gospon Pičulin, izvadio sam bombu. Javite miliciji da dođu po nju evo je u kabini. Pošaljite posadu i zovite putnike.“

Izađem napolje, na sunce. Toplije je. Sunce skoro na zalasku. Propade još jedno kupanje u Kugarima. Ali biće sutra. Sutra je novi dan!

Velika Gorica

Bilo je to ovako... Ama, ljudi, ne sjećam se ni godine, kamoli doba godine. Idem da virnem u istoriju.

Da, da. Bilo je to 10. septembra 1976. godine. Radimo BEG-ZAG-ZRH v.v. Ko je kapetan? Da li je Đokić Negativac ili Jože Poljšak? Miješaju mi se slike. Mi na „svinjskom štandu“, tako smo zvali one pozicije lijevo od tornja, ispred vatrogasaca i garaža tehničke službe. DC-9 na A-1 ili A-2. Mislim da on radi Zagreb – Milano. Tražimo dozvolu za startovanje, traži iza nas i DC-9. Dok mi otkačismo agregat, ode on. Da li kasnimo iz Beograda ili ne, ili smo samo ljuti što se ugura ispred nas, ali jurimo mi njega. Gdje ćeš vraga stići. On sa 8,0 ili čak 8,2 Mah, a mi sa bijednih 7,6. Do Našica utekao nam preko 8 minuta. Do Kostajnice još ko zna koliko... Nekako odustadosmo goniti vraga. Javi on Kostajnicu a mi tek na pola puta. Okrenusmo list pa polako. Kostajnica – Pisarovina pa ILS RWY 05. Vedar, lijep dan. Tek poneki cirus gore visoko. Ja malo virnem instrumente, malo asistiram, a uglavnom gledam kroz moj bočni prozor. Sletjesmo i zarulasmo prema stajanki. Mi ispred one spojnice sa pistom na kraju platforme a vatrogasac juri prema nama. Zgledasmo se. Je li to gorimo? Ja dohvatio mikrofona da pitam toranj, a on tik nama ispred nosa pojuri onom spojnicom. Baca crn, gust dim iz ona dva auspuha iznad kabine. Meni se učini kao srdit dedo što suče crne brkove. Okrenu desno na pistu i pobježe nam iz vidokruga.

Drugi, za njim, ali ovaj nam prođe iza repa. Hitna pomoć, pa policajci. Follow me nas parkira pa odjuri i on put piste. Nahrupili mi na ono stepenište, svi, čim putnici izađoše. Gledamo šta se dešava. Stojimo, čekamo. Ništa. Ja uđem u cockpit da pitam Operativni. Javi se onaj drugi penzionisani kapetan, što nije „gospon“ Pičulin. Nije mi on simpatičan pa mi nezgodno da ga pitam. Pitam kad će naši putnici.

„Ne znam. Sve je stopirano“. „Što?“ „Ne znam“. Gledam kako se vraćaju dva puna autobusa putnika sa onog DC-9. Izađem na stepenište pa im kažem šta sam doznao. Nisam siguran, možda Merdžo Redžep, uvijek spreman na druženje, kaže: „Hajdemo kod njih na kafu“, a misli na DC-9. E, pa da i ne idem. Oni mijenjaju avione pa se svi znaju. Ja malo koga. Nije me niko ni zvao. Ostaću u avionu. Odoše svi. Ja si umutio kafu, sipnuo kap mlijeka, sjeo na svoje sjedište, otvorio prozor i zapalio cigaretu. Cijela mi platforma na vidiku. Sjedim i gledim šta se dešava. A ništa se ne dešava. Kao Trnoružičin zamak. Sve zaspalo. Nigdje nikog nema. Ne čuje se ni da neki motor negdje radi. Niti ko slijeće a za polijetanje nema ko, osim njih i nas.

U neko doba ide žuta kabanica od Tornja. Malo mi čudno. Nije jutros padala kiša, a pretoplo je za kabanicu. Plava kosa osrednje dužine skakuće u ritmu koraka. Tamne pantalone idu pa zastanu. Ruke maramicom brišu nos, lice, oči. Ne vidi se, još je daleko. Kabanica se uputila pravo prema nama. Prolazi lijevo od nosa aviona. Sada sam je poznao. To je ona pripravnica za Loadmastera. Pod patronatom je onog vozača Follow me. Kao dobar domaćin, izađem na vrata da je dočekam. Zastajkuje u penjanju stepeništem. Briše oči maramicom. Plače. Oči joj crvene k'o u zeca. Ne pitam ništa, samo: „Hoćeš kafu?“ Klimnu glavom. Mutim i njoj, a i sebi kafu. Zauzela mi ono „moje“ prvo sjedište u lijevom redu pa ja moram u desni red. Šutimo. Pije kafu. Plače. Jedna suza u kafu, jedna promaši. Zajeca. Htjedoh da ustanem da probam da je smirim. Prestade. I suze presahle. Pitam: „Šta je bilo?“ „Sudarili se avioni.“ „Gdje?“ „Kod Velike Gorice.“ Meni se steže grlo. Eto ti i moje posade. Kao duhovi se ušunjaše u avion. Svi su „mrke opustili brke“. Sve znaju. Kabanica sad ima društvo. Odoh na vrata. Hoću da vidim sudar. Nema ništa. Glupan. Ide onaj šareni Follow me pistom. Izađem ispred Caravelle. Vidi me moj drug vozač pa stade do mene. Otvori vrata. Upitno ga pitam glavom. „Užas, užas. Svi su mrtvi. Razbacano po Velikoj Gorici. Stanovnici u stresu. Živi ljudi su padali sa neba i vrištali.“

Kasno popodne otvoriše aerodrom, pa mi poletjesmo. Slušam svaki avion, svaku visinu, utrostručenom pažnjom.

Sutra u „Večernjim“ čitam: „Sudar British Airwaysa i Inex Adrië. 176 mrtvih“.

Zbogom, padobranci

Stariji smo dvije-tri godine. Ja na DC-9. Sjedim na lijevom sjedištu. Slijеćemo na Pleso. Bila neka vojna vježba, pa aerodrom bio zatvoren. Kasnimo. Na aerodromu mir, tišina, gluho. Eto ti one moje „žute kabanice“ u sopstvenom autu i golubije sivom blejzeru i suknji. Avanzovali, i ona, a i ja. Došla po podatke za Loadsheet. Okrenem se, dam joj podatke, a njoj crvene oči pune suza. „Šta je sad“ i ote mi se „u p.m.“ „Poginuli padobranci“ protisnu kroz stisnuto grlo, odmahnu rukom nekako neodređeno i pobježe kao da je najgoru svjetsku kletvu izrekla. Navalili avioni sa svih strana. Onaj žućo, Follow me, trčkara lijevo-desno. Idem do repa da me vidi, ako je onaj moj drug doći će do mene. Vodi jedan naš B-727. Prepoznaх ga kroz šoferšajbnu. I on mene. Mahnu mi rukom. Dok on parkira avion odoh do nosa mog aviona. Tu je najbolje da ga sačekam kad krene da dovede slijеdeći avion. Ne prođe dugo i „žućo“ stade pored mene. Izade moj drug. Pozdravimo se. „Šta je bilo?“ „Poginuše padobranci. Jedan pao na hangar, a drugi pored.“ – Kako? Širi ruke, okreće dlanove prema van i lagano zabaci glavu unazad. „Ne znam.“ „Nepravilno se otvorili padobranci, kobasica?“ „Ne, ništa, samo bup. Svi sa aerodroma gledali.“ „A rezervni padobran?“ „Nemaju. Samo naoružanje.“ „Vojska?“ „Daglas bacali desant sa 100 metara. I da su imali rezervni ne bi pomoglo.“ „J..., ga. Ode.“ Odoh i ja. Poletjesmo. Idemo desno na Metliku. Gledam one hangare. Glupo mi da kažem: „Slava im.“ Zbogom, padobranci.

Squawk

Neki dan izbacih saveznog vazduhoplovnog inspektora iz aviona, Colju, na aerodromu Pleso. Nije bilo namjerno, ali eto, desilo se. Nekoliko zadnjih dana letio sam sa onim kopilotom iz Subotice, mislim da je Mađar. Onih burnih godina iselio se u Kanadu. Zadnji mu let sa JAT-om i DC-10 i sa mnom do Toronta. Donosio on onu magičnu kocku. Ja mu je ispreturam, a on je sastavi, ne prođe 30 sekundi. Ja sastavljam li, sastavljam. Dođem do zadnjeg reda, ali dalje ne ide. Vrtim onu kocku na Plesu u pauzi između letova. Iznerviran. Ne ide, pa ne ide. Sa leđa će neko: „Dobar dan!“ Okrenem se, vidim Colja, pa se proderah: „Šta ćeš ti ovde?“ „Ništa, izvini“ i ode. Za vrijeme onog mog bitisanja na DC-9, nikada više nije došao meni u inspekciju.

Ušli putnici u Beogradu. Letimo za Zagreb pa onda dalje. Čeka se load sheet. Dođe stjuardesa do mene pa mi kaže da je u avionu Savezni inspektor za kontrolu letenja i da hoće da dođe do mene. Pa neka dođe. Predstavi mi se, upoznasmo se. Vadi dva lista papira. Na jednom naredba za provjeru kontrole letenja pa onda izvršiće se, datum pa broj mog leta, pa direktor. Na drugom, potpisano od direktora Letačke operative, da se omogućiti neometana inspekcija iz pilotske kabine. Razvučem mu ono treće sjedište. Ne volim inspektore nijedne vrste, ali ovaj visoki, simpatičan, prijazan, razgovorljiv čika. Rulam za RWY 30. Priča kako i šta provjerava. Ja, zlica, vještica, pakosnica pitam: „A da im postavimo onaj tajni squawk⁶⁸ što poludi radare i kaže kontrolorima da je otmica?“ Šapuće kao da nas neko prisluškuje: „To, to, to“, a umalo se ne upiški od sreće. Postavimo mi taj kod umjesto onog što nam je kontrola dodijelila i krenusmo. Krnješevci, Sremska Mitrovica, Našice. Kontrola ćuti. Mislimo prepoznali kod pa

⁶⁸ Vrisak.

nam sada u Zagrebu spremaju doček. Zagreb, oblasna šuti, ne pita ništa o našem squawku. Dobro je. Kod Kostajnice predosmo na rad sa prilaznom kontrolom Zagreb. Kontrolor tihim glasom, da ne čuju otmičari: „Budimpešta nam javlja telefonom da imate taj i taj kod. Jeli to istina ili je greška?“ Kažem mu: „Vi ste greška.“ Kako se inspekcija završila nisam nikad saznao.

Ali ona krilatica koja je kružila među JAT-ovim pilotima dobi još jednu potvrdu. „Ako treba nešto da ti se desi, nek se desi u Cirihi, Beču, Frankfurtu.“

Sljeme

Okasnisimo odnekud u Pulu. Debelo. Ponoć prošla. Čekaju nas putnici za Zagreb. Nisu to naši bijesni putnici. Tuđi su. Mi smo trebali da ostanemo u Puli, ali ne. Letimo sa putnicima do Zagreba, pa prazni za Beograd. Avion mora na radove. Vjerovatno je dan „kašnjenja“ pa se sve istumbalo. Sutra iz Beograda letimo prazni za Pulu pa onda radimo ono nešto tuđe, a oni ono nešto naše iz Pule. Posadi moral na zavidnoj „visini“. Putnici čekali na nas 5-6 sati pa se vuku k'o prebijene mačke, sve dva po dva, šetkaju se do aviona. Samo slijepi miševi lete, deru se kafanske pjevačice i gude cvrčci. 'Zem ti ovakav posao.

Dovuče se onih pedesetak putnika. Upalismo motore. Dade nam kontrola Pula dozvolu za let: „Poslije polijetanja direktno VOR Zagreb“. Provjerim da nisam nešto pogrešno čuo. Nisam. Otvorim onu kartu 9-10, razvučem. Kurs je, određeno šacologijom, negdje između 035° i 045°. Ne mogu da odredim gdje je ona bihaćka zabranjena zona pa ćemo malo lijevije, u 038°. Kontakt sa Oblasnom kontrolom Zagreb potvrdi dozvolu Pule: „Direktno VOR Zagreb“. Popravi nam kurs za 2° lijevo ili desno, ne sjećam se. Rano nas potjera i dole, ali polako ćemo mi. Rano nas prebaci i na prilaznu kontrolu Zagreb. Ova nam daje novu visinu za snižavanje, kurs 350° i da će ovo biti radarsko vođenje u prilaz za pistu 23. Pridigoh se iz onog zavaljenog položaja i otvorih kartu. Gledam. Koliko god da smo letjeli desno, nismo mogli presjeći meridijan zagrebačkog VOR-a. Kažem kontroli:

„Provjerite ovaj kurs, nešto mi se ne slaže sa pokazivanjem VORa.“

„Kurs tri pet, pet“, oštro će kontrolor. Sada se već dobro pridigoh. Gledam kartu, gledam instrumente, ništa se ne slaže. Gledam napolje ne bih li šta poznao. 4/8 kumulusa. Malo vidim svijetla, malo

ih zakloni oblačak, pa se ponovo pojave. Vidim crveno svjetlo. Zasvijetli pa se izgubi. Zasvijetli pa nestane. Bljesnu mi, Sljeme.

– Snizavajte na 1500 stopa, pritisak...

– Zagreb, nešto vam ne valja sa ovim vektorisanjem, ostajemo na minimalnoj visini za sektor, 5000 stopa.

– Snizavajte na 1500 stopa, ide mi Adria od Klagenfurta na VOR za pistu 23.

Čujem vlastite osigurače kako kvrcaju i iskaču, jedan po jedan.

– Zagreb, da ti ide sveti Petar ne silazim ispod 5000 stopa. Vodiš me pravo u Sljeme.

– Pisaću prijavu protiv vas.

– Pisaću ja protiv tebe, ne ovdje u Zagrebu gdje niko ne čita knjigu primjedbi, nego u Beogradu.

Tišina. Primirih se ja malo.

– Zagreb, JAT taj i taj, mi smo južno od VOR-a na toj milji, a Adria je sjeverno. Pusti njih dole i u prilaz, a mi ćemo usporiti na 5000 pa na VOR i u prilaz za njima.

Uradi to kontrolor tako. Ne posvađasmo se više. Stigosmo u Beograd pa kud koji. Ne pada mi napamet da nešto pišem u knjigu primjedbi. Ni ovdje se to ne čita. Kako sam ušao u stan, zvoni telefon.

– Nemojte, kapetane...

Spustim slušalicu, a on ponovo zvrči. Ista pjesmica. Zagrebački, beogradski kontrolori, prijatelji. Peto ili šesto zvonjenje započe drugačije:

– Znete, pogriješio je. Ja sam šef tehničke službe održavanja navigacionih uređaja, inženjer... Vi to svakako znate, prilikom svakog

puštanja radara u rad mora se provjeriti orijentisanost radarskog odraza sa statičnim zemaljskim ciljevima.

Mislim si, baš to i ne znam.

– Ako se radarska slika i ciljevi ne poklapaju, mora se izvršiti usklađivanje. Svaka smjena kontrolora dužna je da prije početka rada provjeri usklađenost. Oni to nisu uradili. Otuda je nastao problem. Vi uradite šta mislite da treba. Izvinite na ovom pozivu i laku noć.

Zvoni. Išćupah ga iz zida. Moram malo da sklopim oči. Već se svijetli od Avale. Danas je novi dan.

RWY-05 Overshoot

Nakupilo se. Adria ima prednost u Ljubljani. Dobro. Ima u Puli, Rijeci, Zadru. Dobro. Kontrolori putuju sa njima na jednodnevne izlete na plaže Jadrana. Putuju i sa nama. Možda oni bolje voze. Dobro. Slijeću ispod svih minimuma, polijeću kad niko drugi neće. Razbili sve avione što su imali pa od osiguranja kupili druge. Dobijaju najviše levele. Neki dan u Sarajevu su broj dva za polijetanje. Prodoše me i odoše mi ispred nosa. Izvinjava mi se kontrolor, ali šta ćeš... I u Dubrovniku su oni glavni. I Tivat im počeo gledati kroz prste. Ne često, i Beograd se polako priklanja tom trendu. Neki dan u Beogradu poletjeli u 30 pa potegli devetku kao da je MIG. Gledam samo na koju će stranu da padne. Oboriše joj nos pa mi se sakriše iza kukuruza. Čekam da vidim crnu pečurku, ali jok, pojaviše se oni pod pristojnim uglom. Jesam ja čitav život siročče, ali se sad osjećam još sirotiji.

Idemo odnekle Willach – Ljubljana – Metlika – Pisarovina. Prilazna kontrola Zagreb okrenu nas prije Pisarovine u pravac za pistu 05. Odobri nam prilaz, reče da javimo tornju spoljni marker i prebaci nas na rad sa tornjem. Javimo se tornju, a on ponovi: „Javite spoljni marker.“ Javimo spoljni marker, on pusti Adriu na polijetanje. Ne bi to smio da uradi, ali Adria je to. Smanjismo brzinu na minimum. Lijep, vedar dan, bez vjetra, pa možemo. Izašla Adria na liniju polijetanja, pa stoji. Stoji, pa stoji. Da krene, sletio bih ja njoj iza repa k'o onoj američkoj Galaksiji u Frankfurtu kada su se kontrolori zahvaljivali JAT-u na svim frekvencijama. Neće. Stoji. To radi iz inata, iz nekog pasjaluka. Javljamo unutrašnji marker, 200 stopa. Kontrolor šuti. Adria krenu. Mikrofon mi je na lijevoj ili desnoj natkoljenici, zavisi na kojem sjedištu sijedim. I ta navika ima svoju istoriju, od traženja mikrofona po podu B-707 u New Yorku, ali to je druga priča. E, sad ćeš da vidiš! Komandujem flaps 25°, točkove gore. Dodajem snagu. Zadržavam avion na trideset metara. Stišćem mikrofon kao da će on da

primi moj bijes, a tornju: „JAT radi proceduru neuspjelog prilaza.“ Procedura je ravno naprijed do 1500 stopa pa desno na Pisarovinu na 3000 stopa. Kontrolor dreči: „JAT okrenite lijevo, smjesta okrenite lijevo!“ Moj nos pokrio Adriu u zatrčavanju, ne vidim je više. Ma neka koči. Neka zgura sve putnike zajedno sa stolicama u prednji bife. Neka spali sve gume. Lijevo je zabranjena zona. Ja tornju: „Negativ, striktno slijedimo proceduru neuspjelog prilaza.“ Tišina. Ma, nisam ja takav čovjek. Ne mogu. Žao mi aviona, žao mi putnika, a onih „kolega“ nije mi žao. Okrećem lijevo, onako nisko ponovo udosmo u pravac za slijetanje. Ode Adria. Opet pobijediše. Sletjesmo. Nije pravo putnicima, nije pravo posadi, a ni meni. Svi se uprpili.

Godina poslije, ja već u penziji, u Sarajevu na nekom zajedničkom zadatku sretosmo se tadašnji šef kontrole letenja Zagreb, Francetić, i ja. Za ručkom u priči stigosmo i do ovog „slučaja“. Zastade mu kašika na pola puta do usta pa reče: „A i to si ti bio.“

NYC-ZAG-BEG – DC-10

Ne znam šta se to pomiješalo na nebu. Sve se nešto istumbalo. Dok sam bio kopilot na B-707, preko cijelog Atlantika me pržilo sunce, htjelo da napravi čvarak od mene. Kapetan i flajter u sjenci. Zima im. Još griju avion. Sada kad sam kapetan na DC-10, opet prži mene, a njih dvojica u hladovini. Zima im, oblače sakoe. Meni vruće. Ne mogu da razriješim ovu misteriju. Sve se istumbalo. Preletjesmo Atlantik, miran k'o ulje, neka „bonaca“. Lijep dan. Preletjesmo Irsku, Englesku, Francusku. Osta nam i Cirihi iza repa. Naručih kafu od osmice, a donese je flight director. Kaže: „Pozlilo ženi u zadnjem dijelu aviona, dajemo joj kisik.“ Spustih kafu, nije mi do kafe. Pregledah sve instrumente po cockpitu pa ću: „Stavite maske, visoko smo, 370, idem da vidim.“ Desno iza drugih vrata u središnjem dijelu, peti red, sjedište do prolaza, žena sa kiseoničkom maskom. Krupna, debela, debela. Ne znam kako se smjestila u sjedište. Ona plastična kesa na kiseoničkoj masci slabašno se puni, a još slabije prazni. Nije pri svijesti. Uzmem joj desnu ruku, tražim „bilo“ da opipam puls. Ma, nema. Da li ne mogu da ga napipam od debljine ili je tako slabo da ga ja ne osjetim. Prelazim na vrat, debeo, tražim karotidu. Ne mogu ni nju da opipam, a ni puls. Tražim od stjuardese bateriju. Podignem desni očni kapak, upalim bateriju, zjenica se skuplja. Živa je. Dao bih ja njoj nitroglicerina, ali ne smijem. Ne znam je li srčani ili moždani udar. Pitam ima li ljekara u avionu. Objavili su. Niko se nije javio. Vraćam se u cockpit uznemiren. Sjedam, refleksno srknem kafu, gledam instrumente. Na pola puta smo između Ciriha i Zagreba. Pokušavam da mišlim, brzo. Najbolje bi bilo vratiti se za Cirihi. Možda bih morao da snižavam u holdingu. I troškovi slijetanja. Ma, i Zagreb je dobar. Zovem Operativni Zagreb HF-om, da mi obezbijede koronarnu jedinicu i da me čeka na platformi. Ne javlja se. Letimo mi, lete minuti, lete milje. Zovem operativni Beograd. Javi se poslije trećeg poziva. Kažem

mu šta imam u avionu i pitam šta da uradim. Poslije razmišljanja, odgovori mi: „Uradi šta misliš da je najbolje.“ Dopuni mi pritisak koji je već podobro poskočio. Kada je neka zajebrancija odlučuje trust mozgova. Kada je nešto ozbiljno: „Odluči sam.“ „Zovi mi Zagreb SEL/CALL-om⁶⁹, ne javlja mi se.“ Napokon se Zagreb javi. Izdiktirah mu moje zahtjeve. Da dogovori sa kontrolom najkraći i prioritetni prilaz. Da obezbijedi koronarnu jedinicu pred avionom. „Biti će, biti će...“ Nisam ja neiskusan kapetan sa infarktima. Imam ja iskustva sa DC-9, i slike, nezvane, se ređaju.

Da li smo išli iz Bratislave ili iz Beograda za Tivat, ne mogu da se sjetim. Samo znam Valjevo – Gacko – Dubrovnik – Cavtat, pa preko piste, nisko desno od Herceg Novog, preko Kumbora, lijevo, tik uz brdo, pa desno, za pistu 16. Negdje između DRK-a i Cavtata uđe purser i prijavi da je putnici pozlilo. Ustanem, pogledam. Dugačka, mršava žena, otromboljila se na spuštenom naslonu sjedišta. Plave, gotovo crne usne. Srce. Ne smijem kopilota ostaviti samog, nisko smo. Tivtu javljam da trebamo ljekara i kola hitne pomoći. „Primljeno.“ Sletimo. Rulam što brže mogu. Prođosmo vatrogasna i kola hitne pomoći uredno parkirane na platformi. Putnici zamoljeni da ostanu na sjedištima i po prestanku rada motora. Idem do žene. Otvaraju vrata. Spuštaju stepenište. Sada će da utrči doktor, mislim ja. Jest', vraga. Nema ga pa nema. Sagnem se i virim kroz otvorena vrata pilotske kabine. Hitna pomoć stoji gdje je i stajala. Uđem u cockpit pa za mikrofona: „Toranj, šta je sa doktorom i kolima?“ „Stiže.“ Odem do žene. Virim kroz prozor pilotske kabine, oko vozila ni žive duše. Kao svjetlaci, milijarde misli u glavi. Putnici se uskomešali, ustaju. Hoće da izađu. Oni iz zadnjeg dijela valjda izlaze. Dreknem: „Sjedi dole.“ Posjedaše, popadaše, jedno drugom u krilo. Tad uvidjeh da nešto vrijeđe one zlatne tračice. Desnu ruku ženi pod noge, lijevu pod ruke, glava visi pa niz stepenište. Moram visoko da je dignem da ne zapnem

⁶⁹ Selektivni radio-poziv određenoj stanici.

s njom za rukohvate. Samo da se ne smandrljam zajedno s njom niz stepenice. Trčim platformom do kola hitne pomoći. Naslonim nogu na odbojnik, ženu na nogu pa lijevom rukom otvorim vrata. Visok pod automobila. Nema drugo nego unijeti je na koljenima. Noge naprijed na uzglavlje nosila, glava nazad. Tako sam je ponio. Ne mogu da se okrenem. Ne sviđa mi se. Zalupim vratima. Ključ za startovanje je na mjestu. Voziću ja. Ne znam gdje je bolnica. Pitaću. Okrenem ključ. Ništa. IMV je. Znam ga. Otvorim poklopac motora, nema akumulatora. Smijem se. Histerično. Poslije su došla kola iz Tivta sa doktorom. Odvezli su je. Nikad nisam saznao je li preživjela.

Stariji je ovo brat DC-9. Može i on da bude trkački, ali ja to ne volim, nekako mi velik. Oblasna Zagreb nema potrebe da nam daje prednost. Nije gužva. Ni prilazna. Nekog su pustili od Kostajnice na slijetanje, ali nam ni on ne smeta. Sletjeli. Dorulali. Postaviše stepenište na prednja i druga lijeva vrata. Objavili da samo putnici za Zagreb izlaze. Vozač hitne pomoći vuče nosila. Doktorka, mlada, plava, niska ima samo stetoskop. Sestra aparat za mjerenje pritiska. Guraju se između izlazećih putnika u suprotnom smjeru. Dovede ih stjuardesa do putnice. Stojim, gledam. Doktorka zavuče stetoskop pod raskopčanu bluzu. Sluša. Izvadi stetoskop. Tresu joj se ruke. Trese se sva. Auu. Treba mi ljekar-vuk koji će nešto da preduzme. Injekciju direktno u srce. Nešto. Ova: „Mora hitno u bolnicu.“ Pitam: „Gdje je koronarna jedinica?“ „Mislili smo da ne treba.“ „Šta imate vi da mislite?“ Rastjerujemo putnike koji su se okupili. Preskačem red sjedišta. Podižem naslon za lijevu ruku u vertikalni položaj. Penjem se nogama na sjedište. Ja pod lijevu ruku, vozač hitne, pod desnu. Dižemo je. Nije lako. Mora se dići visoko da zadnjica pređe preko onog desnog, fiksnog naslona. Ona se nekako rastegla pa došla i dugačka. Neko joj gura noge kroz rupu između sjedišta. Išćupismo je iz sjedišta. Položismo gornji dio tijela i glavu na nosila. Neko drži nosila, a nas dvojica navlačimo ostatak tijela na njih. Obaraju naslone sjedišta. Ja sam na lijevom rukohvatu, neko je na desnom, dijagonalno mi je vozač hitne pa opet

neko. Dvije ili tri stjuardese pokušavaju da nam na sredini nosila olakšaju. Moramo dići nosila iznad vlastitih kukova da bismo preskočili naslone. Prolaz je tako uzak da idemo pobočke. Ličimo na dva i dva sučeljena upitnika, jedan napisan obrnuto, a drugi ispravno. Opet pacijent ide nogama naprijed. Mislim da nema šanse da je ovako spustimo niz ono strmo stepenište. Mi prednji bismo morali da dignemo nosila iznad glave, a to je garantovano padanje nosila i svih nas oko nosila. Kažem to naglas. Iza leđa mi moj drug, vozač Follow me, ne vidim ga, ali prepoznajem glas. „Catarling, oni imaju platformu na podizanje.“ „Zovi.“ Stigoše prije hitne. Dva radnika na platformi. Mi se zaglavili. Ne možemo da se okrenemo kod desnih, drugih vrata. Smetaju toaleti ili bife. Predugačke šipke od nosila. 'Zem ti fabriku, i konstruktora, i dizajnera. Dvije djevojke se provukoše ispod nosila pa drže ženu da ne ispadne. Iskosismo nosila pod 45°. Ja sa mojim rukohvatom koji je najkritičniji, visim dopola iz aviona. Prihvatiše radnici nosila, pa onda samo jedan, a drugi preuze drugi kraj nosila. Spustiše je na platformu. Platforma se spušta. U kamionu između boksova sa hranom su i vatrogasci. I hitna pomoć je prešla sa lijeve na desnu stranu aviona, tik do kamiona. Tu je i doktorica, i sestra. Unose ženu glavom naprijed. Dobro je. Odoše. Napisah sve o ovom u putnu knjigu kapetana. Niko me nikad nije zvao.

Par dana kasnije idem negdje preko Zagreba. Pitam šta je bilo sa ženom? Kažu: „Umrla je na putu za bolnicu.“ I opet krilatica: „Ako treba nešto da se desi, neka se desi u Cirihi, Beču, Frankfurtu.“

Ćiro i Ćirinica



Da bi se došlo do naselja gdje sam ja odrastao moralo se voziti tramvajem broj tri. To je bio posljednji broj u tramvajskom redu vožnje. Da li radi toga, ili zato što je jednosmjernom prugom vozio do krajnje periferije grada, zvali su ga popularno *seljak*.

Kretao je sa drugog kraja grada, istočnog, od Bembaše, gdje se Miljacka, žuboreći, uvlači u sarajevsku kotlinu. Polazna stanica je bila ispred Vijećnice, na njemačkom Gasthaus. Gasthaus je izgradila Austrougarska za vrijeme svoje vladavine Bosnom i ona je najreprezentativnija i najljepša građevina. Ispred nje je ta *seljakova* polazna tramvajska stanica. Nju je isto izgradila Austrougarska, a električni tramvaj je krenuo u promet 1. maja 1885. godine. Prvi električni tramvaj na Balkanu dobilo je Sarajevo, čak i prije Beča. Jednopržna trasa vodila je obalom Miljacke do pozorišta, pošte i suda. Tu je bio proput sa skretnicama koji je omogućavao mimoilaženje tramvaja koji ide ka Vijećnici i onog koji ide od nje. Od Obale se trasa odvajala u zaleđu Ali-pašine džamije i išla Hisetim do fabrike duhana i Marijan-

dvora. Tu se ulijevala u dvoprugu trasu pored Zemaljskog muzeja, Tehničke škole, austrougarskog vojnog logora, do uskotračne, Stare željezničke stanice i Pravoslavne crkve. Poslije Stare željezničke stanice, ponovo je prelazila u jednopružnu. Ova je vodila ispred Željezničke ložionice sve do kompleksa dvospratnih zgrada Veterinarskog fakulteta. Tu je bio kraj.

Kad bi se na toj zadnjoj stanici izašlo iz tramvaja, vidjele bi se hadžijine zgrade za izdavanje stanova sa desne strane kockom popločanog glavnog puta, a sa lijeve, grupisane i različitih visina, par ružnih stambenih zgrada i pravo ispred veliki željezni nadvožnjak za prugu Sarajevo – Višegrad. I on je uspomena na austrougarske želje za proširenjem na istok. Kad se pređe kockom popločani magistralni put za Mostar, sa lijeve strane vas dočeka malo veća dvospratna zgrada. U njoj je smještena pekara. Svoje postojanje najavljivala je mirisom svježeg pečenog kruha desecima metara ranije. Nazivali su je dvojako. Vele-pekara ili parna pekara. Vele nije bila zato što je bila mala, i to samo sa jednom pećnicom. Nije bila ni parna, jer ta jedna jedina pećnica bila je električna.

Znam to sigurno, jer sam jedan dan od deset ujutro do mrklog mraka pekao u njoj hljeb i za zasluge dobio grdne batine pošto su me svi tražili i niko nije znao gdje sam.

Pekara je jednom svojom stranom bila u Hrasničkoj ulici i par metara udaljena od hrasničkog, drvenog mosta, preko rijeke Miljacke. Taj most je bio potpuno drvene konstrukcije. Imao je dvije saobraćajne trake i sve što je prelazilo preko njega razdrmavalo ga je i rasklimalo. Zimi je bujičava Miljacka potkopavala njegove temelje. Ljeti bi ga krpili i pravili velike rekonstrukcije. Često sam ga prelazio, balansirajući samo po gredama. Sa pola mosta vidio se, lijevo, Klaonički most iste konstrukcije i kvaliteta. Desno, željeznički most za Višegrad i, mnogo kasnije izgrađen, most za vodovodne cijevi vodovoda Tilava. Ta tri mosta bili su alternativa.

Uvijek se nekako moglo preći na drugu, gradsku stranu Miljacke. Volio sam da stojim na sredini mosta kada je Miljacka velika i nabujala. Par sekundi gledanja u vodu stvaralo mi je utisak da negdje jurim vratolomnom brzinom. Ljeti nisam volio da se zadržavam na mostu. Lijeva polovina rijeke bila je smeđe-crvena od krvi zaklanih goveda. Mala količina vode dovođila je do toga da se oko rijeke širi neprijatan miris.

Od mosta se protezala makadamska Hrasnička ulica. Ona je održavana češće i temeljitije. Mene je najčešće vodila do džamije pored prizemnica sa cvijetnjacima ispred kuća. Uz lijevu stranu džamije bila je muslimanska vjerska škola, mejtef, sa dva prostrana prizemna razreda i dva na spratu. Imala je podrum za ogrjev. U Drugom svjetskom ratu Nijemci su ga koristili kao zatvor, partizani poslije oslobođenja, a za vrijeme mog školovanja zvali su ga rešet. Imao sam par prilika provjeriti kako je tamo boraviti.

Ispred džamije je mali trg. Tu se ulijevaju dvije ulice jedna u drugu u obliku slova V i to je to proširenje ili kako se meni tada činilo, trg. Desno je ulica koja nosi ime Lička, a lijevo je moja, Grbavica. Prva kuća u mojoj ulici, preko puta džamije, često je mijenjala vlasnike. Tada je u njoj živio moj vršnjak Huso. Sljedeća je kuća Škobića, sestra Rada i dva starija brata. Onda je vrlo mala kućica penzionera Lepe i Jove Koprivice. Do njih je kuća koju su naslijedile dvije sestre. Obje su tu sa muževima. Starija, Stanislavka Kuljanin, ima sina Zorana koji je mlađi godinu od mene. Vrlo uzak razmak je odvajanja od kuće koja je nekad pripadala Lajhnerovima. Na spratu živi starija gospođa Desanka Azinović, Jovo Kovačević sa ženom i sinom, Ratkom. Ratko je stariji od mene. Igrao se bombom i ona mu je eksplodirala u rukama. Ima vidne tragove po licu od toga. Vlasnici zauzimaju cijelo prizemlje. Mitar i Mitrovica Grkinić sa kćerkom Gordanom i sinom Pavlom. Ona je mlađa od mene a on stariji godinu.

Na donjoj strani slova V stajala je prizemna kuća Raštegoraca.

Bero, Ljilja, najstarija sestra, otac željezničar i majka domaćica. Kuća nije znala kome pripada, Ličkoj ili Grbavici. U neznanju su je zatekli i buldožeri kada su došli da prave prostor za velike, lijepe zgradurine. Iza kuće je uska bašta. Početak joj je u jednoj ulici a kraj u drugoj. Ili obrnuto. Od nje je ogradom odvojena bašta koja je pripadala Buzančićima. Njihova kuća je bila u Ličkoj ulici a velika bašta je jednom svojom većom stranom graničila sa mojom ulicom. Druga, kraća strana bašte naslanjala se na kuću preko puta moje, i red šupa okrenutih joj leđima. Kuća je imala dva podrumka stana, prizemlje i potkrovlje.

Sjećam se još moje, po ocu, baba Anke koja je svoje zadnje dane provela u jednoj sobici u prizemlju. Nekada je tu živio i djed Božo sa svoja čet'ri sina i dvije kćerke. Poslije je tu živio i moj otac sa prvom ženom Jozefinom i Ilijom i Miroslavom. Sa lijeve strane i iza kuće bio je veliki voćnjak i naše omiljeno igralište. Posljednja kuća je bila kuća Jukića. Prizemlje, dva sprata i potkrovlje. U njoj od raje za igru, odozdo prema gore, živjeli su sestre Jasna, Štefica i Ivanka, te rođica im Stanka, braća Vlado i Vito Jukić, braća Mišo i Bero Šilić, Brankica Kolovrat i na vrhu Vesna i Mile Đukanović. Preko puta je bila prizemnica Mariške i Miše Naprte. Tu su Perica, moj vršnjak, Gordana, starija, i Predrag, mnogo stariji od mene. Do nje je moja kuća, kao pretposljednja sa lijeve strane ulice Grbavica.

Imala je najljepšu ogradu i najljepši cvijetnjak u cijelom Hrasnu. Bio sam vrlo ponosan na mog dedu, Karla Saxa, češkog doseljenika po austrougarskom željezničarskom dekretu, tvorcu i donosiocu dekadnog mjernog sistema u do tada osmanlijsku Bosnu, jedinog ovlaštenog za precizne mjere i dragocjene metale, čije je to ruku djelo bilo.

Kuću je kupio kao prizemnicu a onda je uz mnogo nacрта i odobrenja izgradio ponovo onako kako je on mislio da je najbolje i u skladu sa sveopštim viđenjem gradnje privatnih kuća. Kuću je od ulice dijelila ograda. Tri betonska stuba sa ukrasnim kapama izrađenim

od bijelog betona i iste takve cikle između srednjeg i desnog stuba. U cikli, ravnomjerno su pobodeni pravougaoni nosači. Izrađeni su ovako: Jedna colovska cijev, pa onda dvije polucolovske, pa opet colovska. Sa gornje strane sve nosače povezuje cijev debljine dva cola. Između nosača, uokvirena u željeznom pravougaoniku razapeta je sitno-valovita, kockasta mreža. Sve je lijepo obojeno u tamnozelenu boju, mojih ruku djelo. Kroz ogradu se vidi cvijetnjak.

Izduženi pravougaonik sa kraćim stranicama pravilnih polukrugova. Oivičen je krupnijim kamenjem, uredno složenim po njegovom obodu i uvijek, i obavezno, okrećenim. Od betonske cikle ga je dijelila uska kaldrmisana staza besprijekorno čista i pometena. Sa druge strane cvijetnjaka bila je šira kaldrmisana staza sve do kuće. Na kraju desnog polukruga cvijetnjaka, kaldrmisane staze su se ulijevale u jednu širu, koja je odvajala kuću od cvijetnjaka uz bočnu stranu kuće i trošne drvene ograde. Lijeva strana cvijetnjaka završavla se betonskom cokolom na kojoj je bila postavljena drvena ograda. Između srednjeg i lijevog betonskog stuba bila su velika drvena vrata koja su svojim cviljenjem najavljivala dolazak, ili bilo čiji odlazak. Uz kuću se protezala šira kaldrmisana staza a do susjedovg plotu bio je uzdužni cvijetnjak. Obje kaldrmisane staze završavale su se prostranim kaldrmisanim dvorištem. Iza njega su zidane šupe i veš-kuhinja.

Cvijetnjak je bio najljepši krajem proljeća i početkom ljeta. Kroz sredinu je bilo šest žbunova ruža, kalemljenih rukama mog dede. Na svakom žbunu cvjetale su ruže raznih boja. Bijeli cvjetovi prelazili su u svijetložute, pa žuto-roskaste, narandžaste, svijetlocrvene, crvene, tamno-zagasito-crvene i sve začuđujuće kombinacije ovih boja. Uz obod cvijetnjaka su gusto zasađeni ljiljani. Na zelenim stabljikama, visokim oko sedamdeset centimetara, cvali su bijeli, veliki cvjetovi ljiljana sa žutim crvolikim prašnicima i širili svoj miris duž cijele ulice. Onda su redom išle gladiole, bijele, crvene, žute, lale raznih

boja, bijeli zvončići, mačuhice, od crnih i tamnoplavih do bijelih, je-
žići svih boja i sve ono cvijeće kojem ja nikad nisam naučio imena.
Desna uzdužna strana cvijetnjaka bila je rezervisana za žuti, mirisni
pčelinji matičnjak i red crvenih i bijelih žbunova kosovskih božura.
Cvijetnjak uz lijevu stranu kuće je bio moj potpuni neuspjeh, a mislim
i dedin. I pored nekoliko mojih pokušaja da neko cvijeće presadim u
taj prostor, nisam uspio. Tu ništa nije htjelo da raste. Na koncu sam u
više navrata sadio travu. Ni ona nije htjele da se primi. To što sam htio
da bude cvijetnjak pretvorilo se u ružnog ćelavca sa rijetkim prame-
novima trave.

Sa prednje strane kuća je imala dva prizemna prozora, jedan
od sobe a drugi od kuhinje dvosobnog prizemnog stana. Onda iznad
njih, duž cijele kuće protezala se zelena odrina čuvenog i vrlo ukusnog
grožđa „Hamburg“. Sa gornjih prozora, istovjetnog stana, mogli su se
u jesen brati žuto-zelenkasti, slatki grozdovi. Sa lijeve i desne strane
kuće bio je po jedan veliki dvokrilni prozor. Oni su bili na tavanu koji
je bio predviđen za još jedan prostrani potkrovní stan.

Nekako u to vrijeme, u Sarajevu je zavladao pomodarstvo dr-
žanja golubova ili golubarenje. Moj brat, Miro, poslije dugotrajnih
moljakanja i silnih obećanja, dobio je dozvolu da na tavanu drži pi-
tome golubove. Na tavanu su se pojavili izmirci, visokoletači, repa-
neri, kokošaner i, naravno, divljaci koji su koristili gužvu i uvlačili se
među ove plemenite vrste. Da bi golubovi imali slobodu kretanja,
prozori su otvoreni i nikad više nisu dobili funkciju koja im je u osnovi
bila namijenjena. Naime, ljetne oluje, jesenje i proljetne jugovine, po-
razbijale su prozore i od tada su služili kao bescarinska zona ili slobod-
na izlazno-ulazna vrata. Vrlo brzo, isto toliko brzo koliko je i Miro
izgustirao golubarenje, namnožili su se tako da sam ja morao dva puta
mjesečno ići u prilično udaljeni Žitopromet po dvadeset kilograma
pšenice.

Iznenada, bez objave, u misterioznoj tajnosti i bez šaputanja

komšiluka, moje lijeve komšije su prodale kuću i odselile se za Srem-sku Mitrovicu, a kuću su naselili Blagojevići i Stojan Barašanin sa su-prugom Pavuškom. Za Naprtama, nezbrinut je ostao bračni par golu-bova, Ćiro i Ćirinica, i njemački ovčar Ćina, ali o njoj ću drugi put. Da li su se golubovi doselili sami, ili ih je Miro donio, ne sjećam se više, ali, bili su tu.

Ćiro je pripadao vrsti „Pucler“, ciglasto-crvenkaste boje perja. Krajevi krila i repa bili su mu ukrašeni sa jednim ili dva čisto-bijela pera. Jake ciglaste grudi nosile su vrat koji se sa leđne strane, samo pod određenim uglom osvjetljenja, prelivao u neku nijansu sjajno-zelenkaste boje. Sitna glava sa ćubom savijenom unaprijed, vr-tjela se, čas lijevo, čas desno, a meni se činilo da može da je okrene za tristo šezdeset stepeni u neku stranu, više puta. Ta obrtna glava nosila je crvenkaste, hrabre, prkosne oči sa žutim prstenom i crnom zjeni-com. Oči u kombinaciji sa glavom vidjele su sve. Ni sa jedne strane nije mu se moglo prići da on to ne vidi, okrene se polu-bočno sa opu-štenim krilom spremnim za udarac, i glave poluoborene, kao bik spre-man da zada smrtonosni udarac rogovima, a oštrim, kratkim, tubas-tim, nježno roskastim kljunom.

Supruga ili Ćirinica, bila je pripadnica vrste kokošanera. Po-malo je i ličila na kokošku. Bila je za glavu viša od Ćire, šira, krupnija i duža. Dok je on kao rimski vojnik koraćao žustro, brzo i energično, ona je hodala kao žena u sedmom mjesecu trudnoće. Gegala se sa noge na nogu, isturenih grudi, kao trudnica stomaka i povučene glave i vrata, unazad. Nije imala ćubu. Perje je bilo isto kao i njegovo, cigla-sto-crvenkaste boje. Veći, roskasti kljun prelazio je u tamnosmeđi, da bi se u korijenu završio izrazito crnom bojom. Noge su joj bile duga-čke, crveno-roza boje, sa crnim kandžama, pa je ponekad, naročito ako bi pokisla, ličilo da hoda na štulama. Kada bi stajali jedno uz drugo više je ličilo da su to brižna mama i sin. Ona bi dostojanstveno

šetkala, a on je kao nemirni dječak trčkarao u krugovima oko nje, zastajkivao, nešto ključao i gugutao.

Golubovi tavanskog stana množili su se nevjerovatnom brzinom. To njihovo razmnožavanje prisililo nas je da u vrijeme nošenja jaja planinarimo svakodnevno po uzdužnim i poprečnim gredama, prostorima između zidova i crijepa, neložećim otvorima dimnjaka i svim drugim rupama i budžacima gdje su ovi majstori vješto pravili gnijezda i polagali u njih jaja. Jaja smo skupljali i uništavali. Nismo bili baš najefikasniji. Uvijek je bilo mladih, gladnih, goluzdravih golubića.

Sa obje strane kuće, pretposljednja greda oslonjena na kosi zid i posljednja koja štrči van kuće, tvorile su sa rogovima popođeni trouglasti prostor, idealan za boravak golubova. U lijevom, kao što u presudama često izgovaraju sudije, bili su „svi ostali“. Desni je bilo, izboreno u krvi i perju, carstvo Ćire i Ćirnice. Jedan vojnik je branio cijelo carstvo. Poslije više i nije. „Svi ostali“ su znali za carstvo i šaputali to mladim pokoljenjima, ovi slušali i obilazili ga u velikim krugovima. U potragama za jajima dolazio sam i do „carstva“. Ćiro je bježao iz ugla u ugao i povremeno, radije lijevim nego desnim krilom, vješto udarao moju ruku. Onda bi se šćućuren u uglu, nevoljno, a kao stidno dijete željno poljupca, prepustio mojim rukama. Ona nije bježala. Ona je kao što joj i ime vrste kaže, sjela kao kokoška i prepustila se sudbini i mojim rukama. Tada je nastajao pakao. Ćiri nisu više bila dovoljna oba krila. Kidisao je kljunom, jako, bolno, duboko, po mojim rukama. Uhvatio bih ga za malenu glavu, a on se nožicama, potpomažući ih krilima odgurivao unazad u pokušaju oslobođanja. Pušten, opet je napadao. Frktao je k'o mačak u februarskim svatovima i drao se kao da govori: „Život dam, nju ne dam!“ Rat bi prestao čim bi ona bila slobodna. Zatim bi preslagivao peruške na krilima i repu, čistio se i šepurio.

Golubove smo hranili ujutro. Prosipali bismo pšenicu po kaldrmi dvorišta. Jato je slijetalo i punilo voljke. Ćiro se gurao među

njima. Ispočetka je i ona, gladna, silazila u rulju. Onda su slijedile batine. Tukao ju je nemilosrdno, po glavi, vratu, leđima i gdje god je stigao u nesputanom bijesu. Tukao ju je toliko dugo dok ne bi odletjela i postavila se na čošak oluka. Moja mati je govorila da je idiot i da joj ne da da jede. Golubovi bi se razilazili kad je sve bilo pojedeno. Onda bi mene nagovorila, onako samilosna kakva je bila, da bacim još šaku pšenice, ne bi li i ona nešto pojela. Spustila bi se sa svog čoška i ključala zrnavlje pšenice. On je kružio oko nje. Sve pridošlice su otjerane u zemaljskom ili vazdušnom boju. Princeza je jela sama, pod budnim okom Ćire.

Ćiro je, kad je bio raspoložen, u znak zahvalnosti znao sletjeti na rame i gugutati. Meni nikad. Miri jednom ili dvaput. Mami češće. I ona bi, da uveleća veselje, slijetala na drugo rame. Prelazio bi na njeno rame i tukao je dok je ne otjera na čošak oluka. Moja majka mu je govorila: „Budalo ljubomorna“, a on je odgovarao: „Gruu, gruu“.

Procedura hranjenja se ustalila i više nisam obraćao toliko pažnje golubovima. U rano proljeće, godine neke, bacim Ćirinici njenu porciju i uđem u kuću. Moja mati gleda sa prozora i kaže mi:

- Ćiro poludio.
- Kako je poludio?
- Matora budala pitá (hrani) Ćirinicu.

Gledam, njih dvoje sami na kaldrmi. On uzme zrno u kljun, ona savije koljena u polučučanj i rastvori kljun kao ptić. On gurne svoj kljun u njen i ispusti zrno. Sve se ponavlja u nedogled. Smijemo se. Ćiru uhvatio zakašnjeli pubertet. Potraja ta preizražena ljubav, možda pola mjeseca ili mjesec. Jednog jutra gledam Ćirinicu. Između pitanja i ona kljuca po kaldrmi. Kad je Ćiro hrani, po vratu se vidi, da ona guta. Kada sama kljuca, vrat i grkljan se ne mrdaju. To veče odem na tavan da ih uhvatim u njihovom trouglu, na leglu. Bitka sa Ćirom i baterijskom lampom. Uхватim je i snesem u kuhinju. Zagledam je

pod svjetlom. Donji kljun nema vrška a gornji preko donjeg strši jednno dva milimetra. Ujutro je odnesem na veterinarski fakultet. Kažu mi da joj je neko vazdušnom puškom odbio kljun. Skrate joj gornji kljun i naoštre, i ušpice oba. Meni nekako smiješna. Velika ptica sa maleckim kljunom, kao vrapčijim. Popodne je odnesem u njihov trougao. Toga dana Ćiro nije ni silazio na doručak, stajao je u jednom uglu. Kad sam je pustio, nije je tukao, samo joj je svašta izgovorio. Pazili smo na nju. Lijepo je jela sa novim kljunom. I njega smo uhvatili par puta kako pokušava da je pitá, a ona izbjegava. Valjda mu se dopalo.

Te kasne jeseni je nestala. Nije bila na leglu, nigdje na tavanu i ni na jednom okolnom krovu. Pretražili smo dvorišta, avlije, obalu Miljacke, krovove šupa i ćumeza, i kokošinjaca i svinjaca. Nije bilo ni razbacanih perušaka, ni tragova krvi, ni tjelesnih ostataka. Ćiro je sjedio na čošku kuće, na oluku, i znao šta je bilo. Sjedio i šutio. I mi smo šutjeli potihlo, sumnjajući na našeg lijevog komšiju, strastvenog lovca i preparatora.

Ćiro je sjedio na čošku njenog oluka, nijemo i opuštenih krila. Sjedio i danju i noću. Nikada više nije ušao u njihov trougao, leglo, gdje su mnoge generacije njihovih potomaka odrasle. Nismo ga više vidjeli da slijeće na kaldrmu i gura se sa ostalima za hranu. Pozivi i dozivanja nisu pomagali. Nije dolazio. Uporno je sjedio. Taj „njen“ oluk je bio visoko i nepristupačan. Nismo ga mogli ni uhvatiti.

Predveče je počeo padati snijeg, velikim mokrim pahuljama. Ujutro je jugovina sastrugala snijeg sa krova, a zajedno s njim i Ćiru. Našli smo ga u hrpi snijega palog sa krova. Promrzlog i mokrog. Unijeli smo ga u kuhinju, obrisali i osušili. Postavili smo mu novine i fildžan vode na viši dio kuhinjskog kredenca. Bilo je to novo mjesto palog kralja. Poslije ručka prostrli bismo novine na kuhinjski stol i sipali mu zrnevlje pšenice. Ispočetka, prvih dana, nije jeo. A onda se odlučio da nastavi živjeti i pomalo počeo. Podigao je i krila a više mu nije bio

potreban ni prst da ga snesemo sa kredenca na stol. Spuštao se bez mahanja krilima pa nije ni rasipao pšenicu. Pojeo bi, ono drugo napravio na drugom kraju novina, i odletio u novo kraljevstvo. Cijelu je zimu i dio proljeća proveo tako.

Pred ljeto sam ga iznio na kaldrmisano dvorište. Čučnuo sam, skinuo ga sa prsta i spustio ga na kamenje. „Ostali“ su ključali pšenicu. Okrenuo im je rep, uspeo se uz moje klizave cipele, zakačio se kljunom i kandžama za moje pantalone i počeo penjati uz moju nogu. Dao sam mu prst i pustio ga da se smjesti na moje rame. Sa kuhinjskih vrata i mog ramena odletio je na kredenac. Ćirin kontakt sa spoljnjim svijetom bio je završen. Poslije ručka, kada se sve smiri i utiša i svi posjeduju, znao je napraviti krug-dva iznad naših glava. Da li je to bilo, živ sam, još sam ptica, ili samo pusta želja za letenjem, nikad neću saznati.

Već je druga, duboka jesen kucala na vrata. Ručak je bio gotov. Kuhinja se ispraznila. Samo se dvogodišnja Svetlana igrala na sećiji. Mama je, okrenuta leđima, prala suđe. Ćiro je poletio, napravio svoj krug i vratio se na kredenac. Svetlana, široko razgoraćenih velikih, plavih očiju, osmjehom ozarena lica, tapšući ručicama i lupkajući nožicama, ispuštala je neartikulisane, radosne, krike veselja. Pogurao sam ga prstom i on je napravio još jedan krug i vratio se na kredenac. Svetlanina radost je bila neizmjerena. Pogurao sam ga i treći put. Napravio je pun krug i sletio na stol. Kroz ciglasto-crveno perje grudnog koša vidio sam ubrzano i snažno lupanje srca. Prinio sam mu fildžan sa vodom. Bistre očice su se zamutile. Glava klonula na grudi. Krila se opustila. Noge popuštale. Svalio se na lijevi bok. Dva, tri udisaja... Bilo je gotovo.

Bio sam ubica koji se tješio: od starosti, od tuge ili letač do zadnjeg daha...

Zamotao sam ga u čisto šareno platno i položio u drvenu kutiju od dječjih kocki za slaganje sličica. U desnom cvijetnjaku, tamo

pri kraju, iskopao sam raku, spustio ga u nju i napravio malu humku. Iznad je veliki kosovski božur. Jesenja, sitna kiša sipi. Božur se rascvjetao bogatim crvenim cvjetovima. Kapljice kiše se skližu po zelenim listovima. Na laticama cvjetova sitne biserno-svjetlucave kapi kiše, a ja u njima vidim bistre Ćirine oči.

Anatomija udesa

Baš sam dobro ručao. Išao sam 15 trolejbuskih stanica do srpskog Sarajeva da kupim meso. Svinjski vrat. Mljeveno meso, pola svinjetina, pola junetina i teleće šnicle. Sve po dva kilograma. I tri suhe koljenice. Mirišu, cijeli trolejbus se čuje na njih. Biće za mjesec dana. Za ručak sam pravio restovan krompir na peršunu, šniclu od svinjskog vrata, salatu od, na kolutiće tanko izrendanih, krastavaca sa pavlakom i sitno sjeckanim bijelim lukom. I povelika čaša bevande. Sad ću da prilegnem i dremnem. Zasluženi popodnevni odmor. Samo što mi se prikrao san, zvoni telefon. Sav sam se narogušio, ko li je sad u ovo nepristojno vrijeme.

– Molim?

– Dobar dan, kako ste?

Ne prepoznajem glas. Taman da dreknem *Jesi li ti hećim (lje-kar) da me pitaš kako sam*, kad dodade „Kapetane“. Malo ovde ljudi zna da sam nekad bio kapetan, mora da je neko poznat.

– Ja sam iz DCA BiH (Direkcije civilne avijacije BiH) komisije za ispitivanje udesa. Čuli ste za udes aviona Borisa Trajkovskog kod Mostara?

– Da, čuo sam.

– Pa biste li bili voljni da nam malo pomognete oko toga?

– Pa bih, malo – i naglasim ono „malo“.

– Dođite onda do nas u ponedjeljak.

U ponedjeljak me dočeka rješenje ministra saobraćaja BiH da sam postavljen za voditelja grupe za vazduhoplovne operacije. Dočeka me i magnetofonska traka voice recordera, poluprazna i ništa

više. Grupa se razide za pet-šest dana. Ostadoh sam sa trakom, zvukom udara, mojim vriskom – vuci, penji. I nikad prije, a ni poslije za-bilježenim pritiskom od 220. Ali tog dana nastavih započetu dremku. Nađosmo dlaku u jajetu, konjsku, raspetljasko je od kraja do korijena repa.

Odeš tako doktoru i kažeš mu, „Doktore boli me ovde“. Pipka, klima glavom, gleda te onim smeđim, pametnim očima pa kaže „Donesite analizu krvi, mokraće, stolice, eho abdomena, rendgen pluća“ i još koješta. Poslije tri mjeseca prikupljanja, kada mu dođeš sa svim tim papirima on čita, klima glavom, čita. Onda te pogleda onim svojim smeđim, pametnim očima, pa kaže: „Nema ovde ništa. Sve je u redu. To je vama samo na psihičkoj bazi“.

Isto je i sa istragom udesa. Kada se ništa ne pronađe onda su krivi piloti.

Nekako u proljeće one zadnje godine moga bitisanja na DC-9, pronese se glas da dolaze Kanađani da naprave generalnu opravku simulatora DC-9. Mene odrediše da popišem sve greške simulatora. Koliko revnosno, toliko i naivno napisah nekih šezdesetak primjedbi. Rashodovaše simulator. Ostadoše inženjeri Školskog centra bez posla. Dolaze nove generacije. Svi avioni rade simulator u inostranstvu za dnevnicu, samo DC-9 u Školskom centru za džabe. Trebalo je to promijeniti. Od silnih primjedbi jedna mi ostade duboko usječena u pameti. Na simulatoru se nije mogla postaviti maksimalna snaga motora po instrumentima nego su se ručice gasa morale gurnuti do kraja, do metalnih graničnika. Svi uvježbasmo takav način postavljanja maksimalne snage.

Svi profesori kažu da su im svi učenici jednaki, a, po meni, lažu. Meni su neki bili simpatični, prema nekim sam bio indiferentan, a neki mi nisu bili simpatični, iako sam se trudio koliko sam god mogao da to sakrijem. Jedan od tih meni simpatičnih bio je crnomanjast, živahan i uvijek nasmijan. Spreman na svaku vrstu šale i pasjaluka.

Rano ostavši bez roditelja, brinuo se za dva mlađa brata i sestru. Radio je to revnosno i sa pravom bratskom ljubavlju i roditeljskom strogošću i pažnjom. Možda je i to bio uteg na tasu u njegovu stranu i mojim simpatijama. Kao II pilot često je letio sa mnom, i to vrlo dobro. Simulator za saobraćajnu dozvolu završio je sa nekim drugim. Onda se nismo viđali dobar dio njegovog naleta od 250 h za ovu dozvolu, možda jednom ili dva puta. Stiže i do prvog kontrolnog leta⁷⁰ pred polaganje za saobraćajnu dozvolu. Na nesreću, i ja sam bio član komisije na tom kontrolnom letu.

Ni predsjednik komisije, ni ja, a naravno ni pitomac, nikada nismo bili na tom grčkom ostrvcetu, negdje na kritičnom razgraničenju Turske i Grčke. Ostrvo malo, usko, duguljasto. Sa lijeve strane visoke planinčuge koje se prema sjeverozapadnoj strani spuštaju u uzanu ravnici. Pista postavljena duž te ravnice pravcem sjever-sjeveroistok, zapad-jugozapad. Dovede nas kontrola, mislim Atina na VOR⁷¹ smješten uz sam centar piste i prebaci na prilaznu kontrolu. Kontrola nam odobri vizuelni prilaz kao broju jedan za slijetanje. Na prilaznim kartama ne piše da li se radi desni ili lijevi školski krug.⁷² Pitam kontrolu „Je li u upotrebi desni ili lijevi krug?“ „Prema vašem izboru.“ Pitomac se odluči za lijevi krug. Preletjesmo planine, pa u snižavanje. Sakriše nam planine pistu. Obletjesmo u blagom lijevom zaokretu planine i početak ostrva. Izadismo na more. Ukaza se i pista. Prilaz i slijetanje besprijekorni. Neće predsjednik da mu da pozitivnu ocjenu. Po propisima pilot ne smije da izgubi vidljiv kontakt sa pistom za vrijeme vizuelnog prilaza. Prepirao se ja, ubjeđivao, ali ne ide. Zajogunio, pa neće, neće da mu da prelaznu ocjenu. Oborismo ga.

⁷⁰ Obavljala su se dva kontrolna leta koja je kandidat morao položiti prije izlaska na ispit.

⁷¹ Radio-navigaciono sredstvo.

⁷² Pravougaonik ocrtan oko aerodroma po kome se kreće avion od polijetanja do slijetanja.

To je bilo na samom početku. Tek kad su mi odobrili da letim onaj moj pripravnčki staž kao mehaničar-letač na Caravelli. Na Surčinu se vuku oblaci po zemlji. Mi za Dubrovnik, a u Dubrovniku oblaci na pristojnoj visini. Dozvola za rutu: „Obrenovac – Valjevo – Gacko – Dubrovnik, visina 24000 ft, Valjevo javiti iznad 9000 ft radi vojnog letjenja.“ Teško za Caravellu, ali nekako ćemo. Poletjesmo pa u lijevi zaokret na Obrenovac. Točkove gore. Na desnom glavnom ugasi se zelena sijalica. Točak odbravljen iz donjeg položaja. I žuta se ugasi, točak u gornjem položaju, vrata stajnog trapa u gornjem položaju, zabravljena. A crvena gori. Točak se nije zabravio u gornjem položaju, samo ga hidraulika drži gore da ne padne na vrata. Moraju se mehanički, prvo, odbraviti vrata da ih ne bi razvalio točak pa onda ostalo. Kaže mi kapetan: „Idi, pripremi.“ Razmaknem putnicima noge i otvorim rupu u podu sa mehanizmom i okularima za stajni trap. Vratim se u pilotsku kabinu. Pita kapetan: „Znaš li?“ „Znam! Ključem, tri puta desno, pa čet’ri puta lijevo.“ „Dobro.“ Taman da se okrenem i krenem, bang, zvono i sve se zamrači. Ni ona crvena od točkova ne svijetli. Vratim se na moje sjedište. Caravella sa strujom stoji kao Đerdap. Ima struje za jednu pristojnu varoš. Ima dva generatora od 28 V jednosmjerne struje, koju preko pet invertera⁷³ pretvara u 115 V naizmjenične. Šest baterija koje mogu da se vežu u seriju ili paralelno. Dva alternatora 115 V i dva transformatora koju ovi pretvaraju u 28 V jednosmjerne struje. I još jednu bateriju za nuždu od 28 V DC. Sve je to bilo izukrštano, povezano, isprepleteno, ukrašeno voltmetrima, ampermetrima, mačjim očima koje su pokazivale da ima struje i da je povezana na određenu šinu.

Blenuo sam u ovaj šareniš. Ampermetri, voltmetri, mačje oči pokazuju da ima struje, a ono mrak, nigdje ništa ne radi. Sreća je što je Caravella starinski avion pa se instrumenti za nuždu, avio-horizont,

⁷³ Elektromotorom pokretani alternatori.

pokazivač skretanja i klizanja pokreću pod pritiskom vazduha iz venturi trube, a i podaci za brzinomjer i visinomjer se dobijaju iz iste. Lete prema Obrenovcu po magnetnom kompasu. Ja prevrćem knjige. Nigdje ne piše ništa o totalnom otkazu struje. Onda puče. Pade pritisak i bol u ušima. Na 10000 ft smo. Nije to još za maske. Šta je? Pošto se sve ovo odigralo na maloj visini, nije se stigao otvoriti ispusni ventil pritiska u kabini. Naduvala se kabina i sada su proradili sigurnosni ventili u podu kabine. Izjednačili pritisak sa spoljnjim. Isključim alternatore. Nema struje. Uključim. Instrumenti i mačje oči pokazuju da ima, ali nema. Isključim generatore, ista stvar. Jedan po jedan inverter, ista stvar. Šta ću sad, kukavac sinji. Pitam kapetana, moram da pitam: „Da isključim sve osim baterije za nuždu pa možda dobijemo struju za radio-stanicu?“ „Isključi.“ Isključim sve, i onih šest baterija. Bang, zvono i dođe struja. Vratim sve na mjesto. Sve uključeno. Svugdje ima struje. Sve radi. Penjemo prema Gacku. Do Gacka i ona vrata stajnog trapa uspijem da dovedem u red. Ništa ne svijetli crveno a sve radi. Pisala tehnika fabriaci. Ovi odgovorili biltenom da je to treći slučaj na koji oni nemaju objašnjenje. Kad nema struje ne radi ni voice⁷⁴ ni flight recorder.⁷⁵ Baš se pitam šta bi pisalo u biltenu da smo omastili neku livadu i šta li bi to komisija za udesa pronašla?

Prođe vremena a moj simpatični pitomac i ja niti se sretosmo niti se vidjesmo. Eto ti ga jedan dan u planu sa mnom za Berlin. Položio za saobraćajnog pilota. Ostalo mu još pedesetak sati i gotovo je. Kapetan. Odleti on Zagreb – Berlin – Zagreb besprijeckorno. Letimo Zagreb – Beograd. Iznad S. Mitrovice smo malo visoki. Kažem:

- Da nismo malo visoko?
- Nismo.
- Dobro. Iznad Krnješevaca, bogami povisoko.

⁷⁴ Magnetofon – crna kutija.

⁷⁵ Snimač podataka leta – crna kutija.

– Visoko smo.

– Biće dobro.

Devetka, bez gasa, tri-čet'ri stepena oborila nos ka zemlji i uprla ga negdje iza one spojnice B, sa Be platformom. 400 ft, visoko smo. Znam ja, sletio bi on. Avion lagan, zaustavili bismo se mi. Al' ne dam ja. Neka napravi jedan neuspjeli prilaz. Ko je još upamtio ono zlo vrijeme zabrane ispovijedanja vjera, upamtio je i šta je smrtni grijeh. U JAT-u su bila dva. Izvući kočnice i napraviti neuspjeli prilaz. Ja sam bio protivnik i jednog i drugog, a pobornik grijehova bolje nego nekog pičvaja, poderanih guma i sličnog. Komandujem lagano, potih:

– Pull up!⁷⁶

Dobro smo.

– Pull up! – dreknem.

Nos uprt u zemlju, ručice gasa do kraja, do metalnih graničnika. Vučem nos gore da ne udarimo o pistu, skidam gas da ne overboost⁷⁷-ujemo motore. Dodavanje gasa ostavio nam je simulator za uspomenu. Dodavanje gasa pod uglom ostavio je neko drugi. Šta li bi ljudi iz komisije za udesa mislili? Ja malo prepadnut, ali zadovoljan i sretan što je uživo napravio neuspjeli prilaz i vidio kakve greške mogu da se naprave. Pišem: No remarks.

Nema ga, nema, pa dođe na let Bratislava – Tivat – Dubrovnik. Listam knjigu praćenja pitomaca. Završio kapetanske zone u Zagrebu. Primjedba. Pogrešnom nogom reaguje na otkaz motora. Baš lijepo. Tivat – Dubrovnik letimo prazni. Probaćemo to. Ne bih to smio da radim na liniji sa posadom, ali neće oni to ni osjetiti. Tivat – Dubrovnik, samo da se preskoči. Ovako sam planirao. Pista 160 prema Tivtu i Hercegu Novom. Na brzini rotacije ću mu skinuti desni

⁷⁶ Vuci gore – neuspjeli prilaz.

⁷⁷ Prekoračenje broja obrtaja motora – motor naglo gubi snagu.

motor, neće se nadati. Gurat će lijevu nogu od brda i prema moru i Herceg Novom.

Ja desni motor, on desnu nogu. Trenutno. Ćilitnu se avion u desnu stranu sa dobrim desnim nagibom. Na jednom ljekarskom pregledu nadoše mi da imam „hiperrefleksiju“. Ja mislio to nešto dobro. Jeste, vraga. Mana ili bolest, ne sjećam se. Lijeva noga, lijevi nagib, avion se izvlači iz desnog polupreturanja, lagano, lijeno kao da mrtvac plazi iz groba. Samo se crveno-bijeli dimnjak približava brzo. Preletjemo dimnjak, a i sletjesmo u Dubrovnik. NO REMARKS.

Te godine dogradiše na avion DC-9 Ground Proximity Warning System.⁷⁸ Imao je crveno svijetlo i dva zvučnika preko kojih je milozvučnim, strogim glasom upozoravao na nekih osam modova u kojima je mogao da se nađe. Dok se nije uhodao, taj se drao po svim modovima. Terren, terren-pull-up, to low, to-low, no-gear, no gear itd. Mi smo mu odgovarali: „Ti ćeš mi kažeš“ i čupali njegov osigurač definitivno ga učutkujući.

Negdje u zoru, nekog dana, na prvi jutarnji Ohrid dodoše drugi pilot i pripravnik za drugog pilota. II pilot pokriva sjedište tako da je posada kompletna. Ova procedura prilaženja u Ohridu i nije za pripravnika. Sjećam se još sa Caravelle kada smo od albanskih vlasti, na naš zahtjev da nam odobre malu povredu njihovog vazdušnog prostora, dobili odgovor da su oni u principu saglasni, ali da ne znaju ko će biti na oruđu. Odlučih da taj Ohrid odletim ja, a pitomac će nazad za Beograd. Kumanovo, Buzalkovo, Izdeglavlje, a sa pola puta od Izdeglavlja vidi se jezero i pista. Pregledam sletnu kartu, visine, pravce, ILS, frekvencije. Procedura je komplikovana. Sa Izdeglavlja se snižava prema radio-faru na desnoj strani piste pa onda preko piste na far koji je na lijevoj strani piste i onda od njega desno po štoperici i u proceduralni zao-kret pa u ILS. Po ovako vedrom danu može se to sve zaobići pa desnom

⁷⁸ Sistem za rano upozorenje približavanju zemlji.

stranom piste na jezero i lijevim zaokretom za 180° u pravac piste. E, pa tako ćemo danas. Vidljivost dobra. Vidi se obala jezera. Snižavam u legu niz vjetar. Preliječemo liniju obale. Odjednom se ništa ne vidi. Tako je gusta sumaglica u pravcu izlaska sunca da se moram vratiti na pravila instrumentalnog letjenja. Gledam kartu, visina proceduralnog zaokreta 2400 ft. Mi smo na 2700 ft i idem u lijevi zaokret za 180° i snižavanje. Poslije 90° počne nešto i da se nazire tamo gdje bi trebala biti linija kopna. Oglasi se i GPWS: „To low, to low, terren, terren, pull up, pull up!“ „Ti ćeš mi kažu!“ Okrećem se prema panelu sa osiguračima da ga ušutkam. Pogled preko mog bočnog, kliznog prozora. Talasići Ohridskog jezera tik pod prozorom. Snaga, penjem. Ulazim u ILS. Sliječemo u Ohrid. Pitam II pilota:

– U šta si ti gledao?

– Mislio sam da hoćete nešto da nam pokažete.

– Mogao sam ti pokazati za čitav život. – Tresu mi se ruke.

U Rout manualu sletne karte su složene ovako, prvo dođe Ohrid pa iza njega Osijek. Knjiga karata stajala je na bočnom stočiću. Vjetrić iz lulice poigrao se sa kartama. Na mjesto Ohrida okrenuo je Osijek. Osijek je na nadmorskoj visini oko 300 ft, a Ohrid na 2300 i nešto ft. Sitna razlika, ali... Nikad više slijetna karta nije stajala na stočiću. Uvijek zakačena na šturvalu. Šta li bi rekla komisija za udese?

I opet riječi Aleksandra Ace Saradića: „Tri posto znanje, a sve ostalo sreća.“

Nekako sam se sam sebi hvalio, u sebi, da niko ko je sa mnom letio nije se ubio, a ni napravio neku veću pizdariju.

Već debelo u penziji, sjedim i gledam vijesti. Moj simpatični pitomac ostade u dalekoj Indiji.

Ja, rab Božji, napisah kako je pravo. Pa sudite.

Sadržaj

Aleksandar Aca Saradić	5
B-707 II Najduži let.....	8
B-707 I Opserver	15
Baš se naljutih jutros	18
CARAVELLA Najdalji let.....	21
Čavka	31
Braco	35
214.....	36
Milena.....	39
CESSNA-310	40
Dubai	43
Đina I	48
Đina II.....	52
Draga Nina, dobro jutro!.....	60
„Fordaljka“ na ničijoj zemlji.....	66
Gordana Magaš.....	71
Gore plavo, dole crno (drž' nebo, bog te jebo).....	74
Let za Lester.....	80
Mali prst	86
Maj '73.....	88
Maša Dragutinović	90
Nacionalnost	92
Nova godina	94
Osijek I	95
Osijek II.....	99
Oraji	103
Osijek III	104
Pauk.....	106

Pokisla žena	111
Posljednji let Caravelle SE-210-III	113
Smrtovnica	115
Sarajevski duh.....	117
Sprem'te se, sprem'te, četnici	119
Titograd I.....	120
Titograd – Šiša	125
Titograd II.....	129
Užina.....	136
Zagreb, Zagreb	138
Velika Gorica	142
Zbogom, padobranci.....	145
Squawk	146
Sljeme	148
RWY-05 Overshoot	151
NYC-ZAG-BEG – DC-10	153
Ćiro i Ćirinica.....	157
Anatomija udesa	169