[Željava]

Proljeće je, rano, vedro subotnje jutro, idealno za vožnju motorom. No, čim smo na vratničkom prijevoju prešli na drugu, ličku stranu Velebita, upali smo u poprilično gustu maglu. Vožnja je zbog loše vidljivosti na momente bila prilično otežana, ali nismo se bunili jer smo znali da će se ova jutarnja magla ubrzo podići i omogućiti nam nesmetanu vožnju slikovitim ličkim krajolicima i da će nam predjeli planine Plješivice i njezina okolina pružiti prekrasne vizure i sva zadovoljstva jedne idealne vikend-vožnje

Genijalnost ili glupost ljudskoga uma

PIŠE: **NIKOLA MRAKOVČIĆ**

Lajtmotivi današnje vožnje su Gola, jedan od vrhova Plješivice i objekti na njoj, te bivši vojni podzemni aerodrom na Željavi. Već neko je vrijeme to bila zahuktala tema na najvećem hrvatskom moto forumu. Potaknut tom diskusijom, kao ljubitelj makadamskih vožnji odlučio sam se priključiti ovotjednoj "ekspediciji" koja će biti sastavljena od motorista gotovo iz svih krajeva Lijepe naše. Uspio sam nagovoriti i prijatelja da svog "sportaša" ostavi u garaži te da zajaše svoj enduro motor s mnogo slabašnijom, ali za današnju vožnju ipak mnogo prikladnijom mašinom.

Sastanak nas (putnih) enduraša bio je zakazan na odvojku makadamskog puta od glavne prometnice koja prolazi kroz područje Plitvičkih jezera i dalje na jug. Naime, za razliku od drugog dijela ekipe, u kojoj je bilo i cestovnih motocikala, mi smo htjeli proći i ostalim plješivičkim puteljcima.

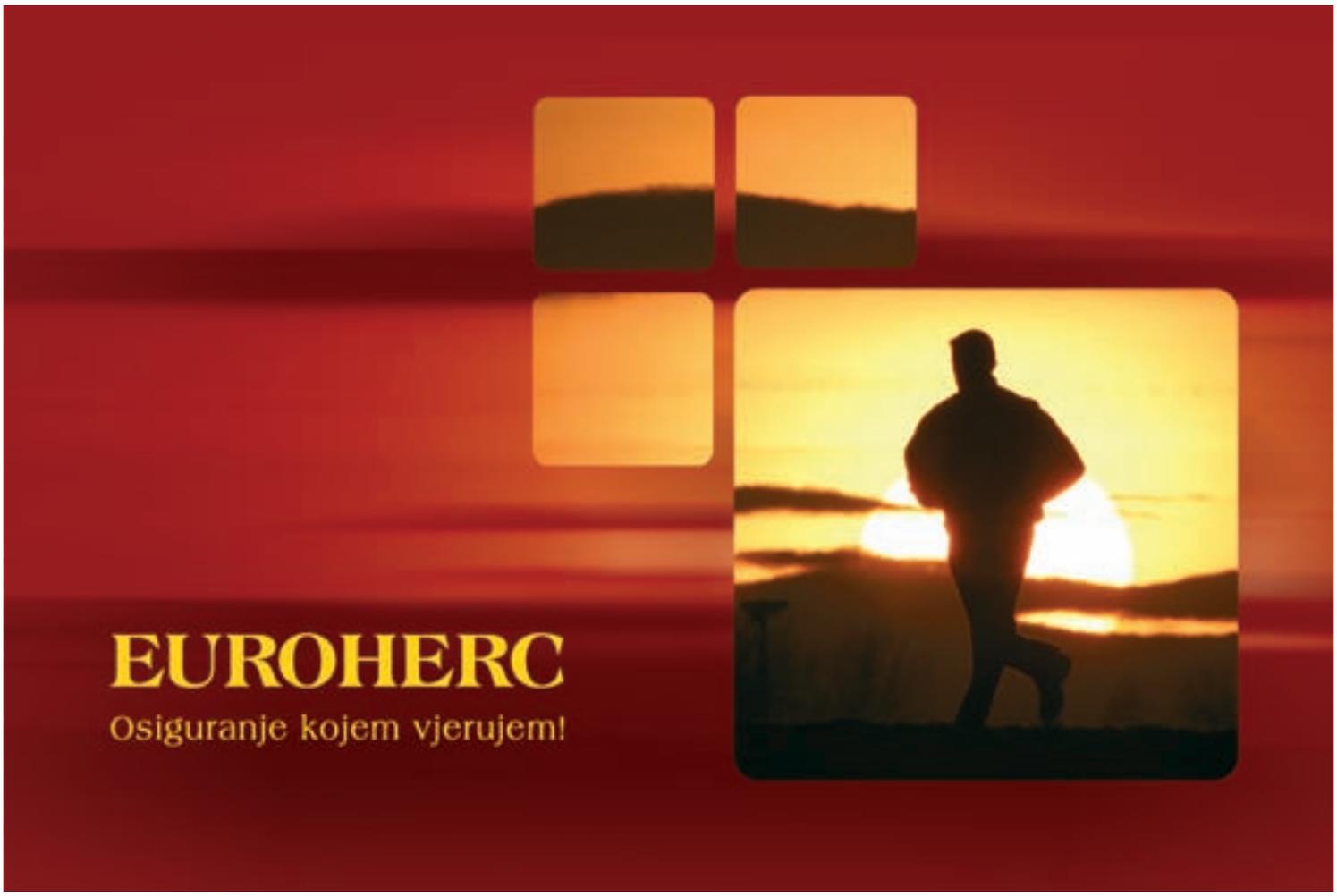
Krenuli smo prilično žestoko. Prvi dio puta koji vodi gore, na Golu, bio je poprilično tvrde podloge, ravan, te stoga i ne pretjerano zahtjevan za vožnju. Drugi, strmiji dio, bio je puno zahtjevniji. 'Razlokan' vodenim bujicama, bio je pun neravnina, raspuklina i rahle podloge. Kao takav bio bi idealan za prave enduro motocikle. A kada pod kotačima osjetim nestabilnu rahlu podlogu, počinje me hvatati "panika" jer se odmah prisjetim sibirskog pada. Sva sreća da je cesta puno zahtjevnija, te se stoga i ne mogu postizati veće brzine. Zato nas je cesta nagrađivala prekrasnim panoramskim pogledima prema Korenici i okolnim brdima. Čovjek jednostavno mora stati, sići s motora i uživati u čarima prirode. Ovo su uvijek gotovo najljepši trenuci svakog putovanja.

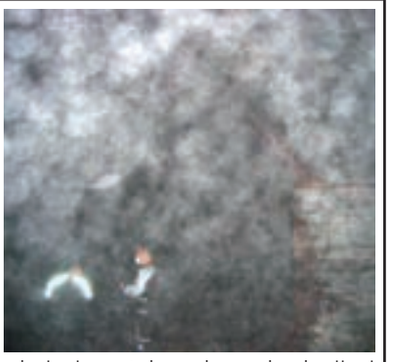
Kada smo se popeli na vrh, horizonti su postali još udaljeniji. S druge strane Plješivice gledali smo piste vojnog aerodroma. On je naš današnji idući cilj. Nekad je ovdje, na vrhu Gole, bilo postavljeno veliko radarsko postrojenje. Mnogi se sigurno još sjećaju ogromne i dobro vidljive metalne kugle na vrhu Plješivice. Radar je demontiran, a ostala je još samo potpuno devastirana zgrada. Lolo je bio podosta upućen u tematiku, pa smo stoga imali i dobroga vodiča, kako ovdje gore na Goli, tako kasnije i u utrobi Plješivice, tj. u tunelima bivše avio baze. Spuštanje niz strme putove zna biti puno zahtjevnije od penjanja. Tek što

smo prošli onaj najgori dio, u susret je naišao i drugi dio današnje ekipe. 'Cestovnjaci' na makadamu - kako li će tek njima biti, što li ih čeka na usponu, pitao sam se. No, kako je za sve najvažnija čvrsta volja, tako su se i oni uspjeli uspješno popeti plješivičkim usponom. Doduše, silazak se malo odužio, ali siguran sam da se neki ljudi ni u ludilu ne bi usudili takvim motorima poći na takvu stazu i stoga je njihov uspjeh još i veći.

Prije nego li smo se svi zajedno uputili ka aerodromu Željava, skoknuli smo preko granice na porciju pravih bosanskih ćevapa. Prijavili smo se pograničnoj policiji, pa je i naš odlazak na područje bivše vojne baze, koja se nalazi na teritoriji i jedne i druge države, bio potpuno legalan.

Genijalnost ili glupost ljudskoga uma? To je pitanje je koje se prvo nameće. Već 1948. godine ondašnja jugoslavenska vrhuška počela je s prvim planovima i pripremama za izgradnju velike podzemne avio-baze. Nakon što su pronašli najpovoljniju mikro lokaciju - koja je iz obrambenih razloga morala biti i duboko u teritoriju države, a zaravan ispod Plješivice i sama Plješivica bili su idealni za to - počelo se 1956. u velikoj tajnosti s realizacijom projekta. Dvanaest godina





kasnije, kada je zbog krize u tadašnjoj Čehoslovačkoj baza po ubrzanom postupku završena i puštena u rad, bila je to tada najveća evropska podzemna avio-baza. Oznaka vojne pošte Željava bila je 4868, i ti su brojevi simbolizirali godine početka i završetka njezine gradnje. O kakvom se grandioznom projektu radilo govori i činjenica da je na taj projekt utučeno 4 milijarde američkih dolara, a neki podaci govore da su se za to koristila i sredstva međunarodne banke, koja je ih je odobrila za izgradnju putova u Jugoslaviji.

Baza se dovršavala još dugi niz godina. Bio je to pravi podzemni grad, obavijen velom strogih vojnih tajni, a u njemu se uz ljudstvo, čiji je broj bio oko 900, moglo smjestiti i 70-tak MIGova, a mogao je odolijevati i raketnim i atomskim napadima. Dužina tunela i podzemnih galerija iznosila je 2,7 kilometara, a sve radove u bazi, koja se svojim podzemnim i nadzemnim dijelom prostirala na površini od 9 x 4 kilometara, izvele su domaće firme, a i skoro 95 posto tehnike proizvela su poduzeća širom tadašnje Jugoslavije. Na vrhu Plješivice, koju smo posjetili nekoliko sati prije, bilo je izgrađeno radarsko postrojenje čijim se radarima mogao nadzirati zračni prostor cijele bivše Jugoslavije, kao i veliki dio zračnog prostora njezinih susjeda.

Početkom rata u Hrvatskoj vojna je baza još bila u funkciji, ali kada su se ratna zbivanja proširila i na Bosnu i Hercegovinu, baza više nije mogla opstati. Sva tehnika i postrojenja premješteni su, a sve što je preostalo bilo je uništeno ili onesposobljeno 1992. godine, nakon 24 godine postojanja, uz pomoć 56 tona eksploziva. Pričaju ljudi koji su se tada zatekli na tim prostorima da su detonacije odjekivale više od 2 sata. JNA, koja je nastala u ratu, u ratu se tako i ugasila.

Gradnja i opremanje tunela i cijele vojne baze bila je na najvišem mogućem tehničkom nivou u to vrijeme. Ugrađena je velika količina betona, čelika i sofisticirane opreme, a izvela su se i neka inovativna tehnička rješenja. Bio je to pravi mali svemirski gradić.

Šećući ogromnim tamnim tunelima s baterijskom lampom u ruci, vidjevši svu onu gomilu betona i čelika koja je ostala nakon eksplozija i proučavajući sa zanimanjem mnoge detalje o gradnji, opremanju i životu ove bivše avio-baze čovjek se stvarno na kraju treba zapitati - je li ovo uistinu genijalnost ili pak samo jedna velika glupost ljudskoga uma? ■