

507 km Lesce - Lendava – Zrenjanin

V nedeljo, 13. maja, sem prišel na letališče šele malo pred osmo uro, najmanj celo uro prepozno. Na velik prelet sem računal, smer sem imel že dobro obdelano in sem jo znal na pamet. Ni me motilo, da sem imel zemljevid v razmerju 1 : 1.250.000. Doma so vedeli, da me do večera ne bo, morda se vrnem šele jutri. Cirrusa 204 sem hitro pripravil, fantje so mi ga pomagali prepeljati na štart. Čakal sem še na vremensko napoved ob 9. uri.

Končno sem ob 9.18 minut le poletel - vsaj pol ure prepozno. Odpel sem se 600 m visoko, v slabem, raztrganem dviganju. Čutil sem, da se motam nekje na obrobju verjetno dobrega dviganja, pa se ga nisem in nisem mogel prijeti. V tem je citabria privlekla tudi Franceta, odpel je bliže pobočju, pa tudi ni bil zadovoljen in je poskusil preskočiti greben, ob njem je dobil urejen ter neverjetno širok kamin, ki ga je zelo hitro vlekel proti bazi lepega kumulusa nad vrhom Dobrče. Prestavil sem se za njim, dobil 2



m/sek, a mi je še vedno uhajal. Oblak je vlekel vedno bolje, pod bazo celo s 4 m/sek. Bil je zelo obetaven začetek, kljub temu da to sezono še nisem bil pretirano vleten. Preskočila sva prek doline na Košuto. Računala sva, da bo morda še malo severa, ki je pred dnevi na južni strani tega grebena delal val. Poskušala sva ob pobočju, nad grebenom pa ni in ni šlo - potem bolj stran, nad pašniki. France je bil kake 100 m višji; kazalo je, da je uspel nekaj „prijeti“, sam sem imel le raztrgano, neurejeno dviganje, centra pa nisem uspel dobiti. Višinska razlika med nama se je še povečala. Ker je bilo dneva škoda, sem Francetu rekel, naj gre naprej, da se bom sam že izvlekel. Vremena ne smemo zamuditi, naj uspe vsaj eden .

S Celjanoma smo se ujeli že takoj po štartu, bila sta že na poti od Velenja priti Vršču, nekje nad Paškim Kozjakom in sta živahno komentirala razmere v svoji okolici. Pomoč jima je prihajala tudi iz domačega letališča. Tako smo vsi štirje približno poznali pogoje na širšem področju, kar je za velik prelet zelo pomembno. To sliko nam dajo lahko poročila iz posameznih letališč v bližini smeri, lahko pove pilot, ki leti na liniji visoko nad našo potjo in ima zato boljši pregled. Veliko bi pripomogel lahko tudi satelitski posnetek vremena, posredovan po televiziji, toda to bi bila že priprava na polet, ne pa spremljanje razvoja vremena.

Košuto sem preletel s slabim občutkom, vedno pod vrhom grebena. Šele nad Plešivcem na koncu grebena sem si popravil višino na 1700 m (relativna višina glede na višino letališča 500 m). Ob meji, malo po Jugoslaviji in malo po Avstriji, sem preletel prelaz Jezersko, preskočil Belsko dolino. Ko sem se usmeril priti Olševi, sem povprašal Franceta, kje je. Odgovoril je, da nad Olševo, sam sem bil med tem že tudi pod velikim vatastim oblakom nad njo. Kmalu sva bila spet skupaj.

Za nama je ostala levo Peca, Mežica je bila pokrita s kopreno dima, Plešivec sva preletela južno. Vreme je bilo v tem delu čudovito, dvometrskih urejenih dviganj je bilo zadosti. Ko sva bila jugovzhodno od letališča Slovenj Gradec se je nenadoma oglasil Slovenec, ki je letel iz Pliberka avstrijski trikotnik 500 km. V tem se je France povezal z Janezom (Pintar), ki je letel nekje nad nama ZDC-9.

Pohorje je bilo priti mojim dosedanjim izkušnjam neverjetno dobro in sva ga hitro preletela. Skušnjava, da bi za vsak slučaj pogledal znak na mariborskem letališču sem le stežka premagal. Sicer pa sva preletela Maribor čez južni del. Nad Slovenskimi goricami sva vrtela dvakrat. Oblaki so bili lepi, vendar nezanesljivi. Mursko Soboško letališče je izgledalo živahno, ostalo pa je hitro levo za nama.

Kumulusi so postajali vedno bolj plitvi in potegnjeni; proti jugu celo manjši, oreškasti, daleč navzdol so celo izginili. Pred nama se je pokazala Lendava. Markirala sva jo ob 11. uri 57 min. Poseben vtis napravi s svojo lego in rafinerijo z vzorno urejeno okolico. 150 km imava preletenih. Vreme ne vliva posebnega zaupanja. Celjana sta že vletela daleč v Hrvaško, poročata o suhi termiki, o situaciji, v kateri je mogoče veliko napraviti s taktiko skupinskega letenja.

Po posvetovanju sva se odločila, da trikotnik odpade, kar mi je bilo v uteho, saj se za trikotnik nisem bil ustrezno pripravil. Odločitev sva sporočila Ptujčanom, s katerimi sva imela zvezo, in jih prosila, naj to sporoče v Lesce. Obenem sva poskusila posredovati še novice o Celjanih v Celje - ta dva sta bila že predaleč, da bi mogla obdržati zvezo z letališčem.

Muro sva hitro preskočila, odločila sva se za prelet prek Slavonije, na eno od letališč v vzhodni Jugoslaviji.

Urejenost termičnih polj čedalje bolj slabi. Oblaki so vse plitvejši, razpotegnjeni, nepravilnih oblik. Centriranje postaja težje, zahteva mirno roko in potrpljenje. Vendar, do preleta Drave gre, naprej imava suho termiko. Letiva vštric. Tako je koristneje in je manj monotono. Drživa se visoko, kar je zaenkrat še lahko, dviganja so še gosta. Vsako naselje ima nekje svoj kamin, samo najti ga je treba, sicer sva pa dva in že spotoma prečeševa precej širok pas. Nekje pred Koprivnico se nama pri vrtenju termike pridruži MIG-21. Okrog naju dela tako široke kroge, da se zdijo že elipsasti. Ko se naju nagleda, jo pocedi proti jugu, nekaj časa vidiva še črno odprtino izpuha, nato izgine. Spet sva sama, občutno nervozna. Zdaj vsaj ne bo potrebno paziti še na tretjega; dovolj je dveh, saj letiva včasih tako blizu, da ogledujeva lise in praske na tovariševem letalu. Letiva med cesto proti Virovitici in Dravo, navigacija je otročje lahka, toda cilj je še daleč.

Preskočiva cesto Virovitica - Barč in se domeniva, da bova poskusila enkrat še nižjo termiko. Res se spustiva nižje, pa nama je žal, morava se boriti in spet se drživa kar na vrhu ali tik pod vrhom inverzijske, za nižino značilno zamegljene spodnje plasti. Že od Lendave sem, odkar so začela slabeti dviganja, čutiva neprijeten nasprotni veter. Tu in tam dobiva še 1.5 m/sek, več ni, kljub premetavanju in iskanju sem in tja.

Njive pod nama so že zdavnaj postale velike, so preoorane, vendar iz najine višine ni čutiti rasti na njih. Prej bi rekel, da njive spodaj leže v surovi brazdi in da so vsaj močno vlažne, če ne celo mokre.

Pred Donjim Miholjcem pustiva cesto, drživa se bliže Drave, ker so južneje velike zaplate gozdov. Tega predela sem se bal že od tedaj, ko sem leta 1970 letel prelet Novo mesto - Borovo in sem pred tem krajem »nabiral marjetice«. To se nama je zgodilo tudi zdaj, resnosti položaja sva se zavedla prav na tistem obronku gozda, kot sem bil pred leti v še slabšem položaju in ko pred sabo opaziva prve krpe oblakov, do katerih se bo vsekakor potrebno prebiti. Brez povelja in brez komentiranja razširiva skupino: France leti proti JV nad manjše naselje, kjer upa na rešitev. Sam zasučem proti SV nad Donji Miholjac, kjer sem prav ob naselju ob aleji platan zaslutil zasilno letališče za AN - 2, ki je bil prav tedaj preletel pod nama čez gozd proti JZ.

Nad mesto pridem skoro v višini mestnih golobov, najdem nekaj za rešitev, prav tačas pa France tudi nekaj centrira. Kaže, da je njegovo dviganje boljše od mojega, ne izgubljam časa z iskanjem, ampak se mu pridružim. To me reši.

Silos v Belišču naju zmotijo v upanju, da sva že pred Osijekom. Ura je okrog 15.30.

Janez se spet vozi v devetki nekje nad Zagrebom. Poveva mu, da sva pred Osijekom, kar pa ni res, preletiva še celih 30 km, da prideva do njega. To sicer ni tako težko, oblaki se krepe in od Osijeka do velike kljuge Donave pri Dalju prideva hitro, na solidni višini blizu baze.

Težave so naju prisilile, da sva za nekaj časa pozabila, da imata oba Celjana pred nama iste težave. Od časa do časa sva poslušala pogovor med njima in Kneževičem iz Zrenjanina, ki jima je s standard cirrusom poletel naproti in ju potem spremljal do Zrenjanina, ju priganjal, naj pohitita, če hočeta v Vršac, ker bo termika vsak čas oslabela.

Ob Donavi že čutiva, da se bliža večer. Oblaki so še vedno veliki in gosti, tudi dosti jih je, toda dviganje je že bolj raztrgano. Teren tu dobro poznam, drživa se kanala in vrste oblakov. No, pokaže se, da je to mali kanal in da, jo »sekava« naravnost proti Novemu Sadu. Oblaki nad Fruško goro in proti Beogradu so videti še zdravi. Nad Čenejem preletiva ravno za repom rdeče weihe, ki leti proti jugu. Gotovo se pilotu niti ne sanja, da ima družbo. Tu se morava odločiti: Kam? Lisičji Jarak je še 70 km daleč, oblaki obetajo, vendar je ura že pet proč. Do Zrenjanina je 50 km, najina višina zadošča, tam je tudi Kneževič, ki nama je že od Osijeka sem zavzeto računal razdalje, četudi ni mislil, da prideva do njegovega domačega letališča. Možnost pristanka zunaj, tako daleč od doma prinaša vedno še dodatne komplikacije. Odločiva se, da poskusiva pod kongestusom nad Žabljem. Pa ni nič. Ostane nama še dolet v Zrenjanin. Ta je napet. Še bolj zabavno se imata Celjana, ki zadnje metre višine porabita za dolet na vršačko letališče in pri tem kolneta drevesa. Vse skupaj me toliko razburi, da pozabim, da sem tu že letel in nad Aradcem nervozno sprašujem Kneževiča, katero mesto je to in koliko daleč je do letališča, ko ga vendar že dobro vidim in vem, da prihaja podme. Ko zveva, da naju že vidijo in da bova prišla, nama odleže.

Nad hangar pridem v višini šolskega kroga. Ker sem nižji, grem na tla prvi. Pristanem v progo pokošene trave. Cirrusa porinemo ven, da napravimo prostor Francetu.

BORIS PRAPROTNIK