

## Danes bo dan »D«

V ponedeljek 20. maja letos je že zgodaj zjutraj dišalo po vremenu za dolgi prelet, prav tako kakor točno pred dvanajstimi leti, to je 20. maja 1962, ko se mi je posrečilo z Vajo preleteti mojih prvih 50 km od Celja do Ptuja. Sedaj nisem več tisti kratkohlačnik, ki je vsaj dvakrat na dan spravil v bes upravnika Maksa, na letališču ni več dobre stare Vaje, pač pa se košati v hangarju »orhideja« Cirrus in čaka, da ga usmerim proti Vršču po poti, ki sem jo že tolikokrat predelal v mislih in na karti. Čaka me prelet za diamant, prelet 500 km.



Ko sem se z lambreto peljal proti letališču, sem bil nestrpen kot dirkalni konj na startu in namesto na cesto sem preveč gledal v nebo, ta ko da sem stoječ na zavori v zadnjem trenutku zavrl nekaj centimetrov za prikolico tovornjaka, ki je stal pred zapornicami v Levcu.

Na letališču sta bila Maks in Peter istega mnenja: Danes bo dan! Složno smo hodili okoli hangarja in gledali vreme. Vidljivost je bila dobra, nebo čisto, vetra še ni bilo. Ob 7.45 še ni bilo nikjer kumulusa, torej se zapiralo ne bo, ostane samo še zelo pomembno dejstvo in pogoj, če se bo termika pravočasno pričela. Ob 8.00 že dobimo meteorološko prognozo z Brnika: termika srednja do močna, baze na 1800 m, v Sloveniji zapiranje, proti vzhodu bo situacija malo boljša, veter čelni 20 km/h. To zadnje nas je nekoliko presenetilo, vendar smo sklenili, da je treba poizkusiti do Osijeka in preleteti tako cilj povratek 500 km, če proti Vršču vreme ne bo ugodno.

Ob 8.30 sva s Petrom vsak s svojim Cirrusom že na startu, pri hangarju vidiva Maksa in Črta, kako si dajeta skupaj z mehanikom posla okoli vlečnih letal. Sedaj se že vidijo prvi kumulusi na Konjiški gori in Boču, torej se je termični dan začel pravočasno. Ob 9.30 poletiva hkrati v zapregi proti Plešivcu, začetni točki za prelet 520 km do Vršca. Ob 9.55 prvi odpne Peter nad vrhom Plešivca v višini 900 m, jaz pa takoj zatem. Zgodaj je še, termika je slaba in ozka. Pomagava drug drugemu in nekako prilezeva v dviganju jakosti 0,5 m/s na 1500 m. Vse do Pohorja je nebo prazno, tam so šele prvi kumulusi in treba bo planirati. Partizanski vrh je v najini višini, ko doseževa prvi kumulus na pobočjih Pohorja. Dviga solidno 2-3 m/s in kmalu sva v bazi na 2000 m. Peter je nekoliko višji in mi pri planiranju izgine nekam proti Mariboru, sam pa se držim kurza in preskočim na južno stran Boča, kjer je pričetek verige oblakov na grebenih v smeri leta. Sedaj sem sam, Petra sem izgubil, radijske zveze pa nimam. Ura gre proti 11.30, ko se znajdem severno od Bjelovarja, pred mano pa nepričakovana čistina. Odločim se za drastično spremembo kurza za 90 stopinj in uberem jo s postavitvijo Mac Readijevega obroča na 0,5 m/s proti SV, kjer vidim solidne kumuluse, saj je na preletu najvažnejše ostati v zraku. Šele nad Djurdjencev na višini 800 m najdem steber jakosti 1,5 m/s in se dokopljem do baze na višini 1600 m. Sedaj se oddahnem, postavim obroč na pričakovanih 1,5 m/s in do Podravske Slatine ni problemov: preskakujem s hitrostjo 140 - 150 km/h in se ne spuščam pod 1200 m. Oblakov je prej preveč kot premalo, od tu naprej prek značilnih ribnikov, obdanih s hrastovimi gozdovi, pa je zopet sumljiva praznina.

Ne da se mi več »vleči hudiča za rep« in raje zavijem na desno, kjer na pobočjih Papuka slutim dobro termiko, toda uštel sem se. Tudi tu ni nič boljše, videti je, da sem naletel na interval slabe termike, katerega bo treba nekako prebroditi, pa čeprav na nuli. Tako tudi storim in držim se blizu poljedelskega letališča, če bi bilo treba pristati, obenem pa gledam kot ris, kje bi se delal rešilni oblaček. Ko tako vrtim slabo nulo, zagledam malo naprej grahastega jastreba, kako hitro dobiva na višini, prestavim se pod ptico in že se dvigam z 2 m/s proti oblaku nad sabo. Hvala ti pernati prijatelj, najbrž gre tebi zasluga, da sem uspešno opravil polet in da imam kaj napisati, prav tako kot me je tvoj sorodnik rešil pred zasilnim pristankom leta 1962 pri Hajdini, ko sem delal srebrni prelet.

Kaže na to, da se hoče zapirati, oblaki ne drže več, vsak oblak je nekako vlažen in varljiv. S hitrostjo preskoka na »previdno« odtipam po kurzu naprej. Spotoma lovim slaba dviganja, da obdržim višino in ob 14.00 preletim Djakovo, torej je 300 km že za mano in časa za 500 km je dovolj, torej le pogumno naprej. Na žalost je po kurzu zopet samo nekaj raztrganih »krp«, katerim ni zaupati, in zopet moram skreniti v desno proti Sremu. Blizu Županje sem, ko se vreme popravi: v smeri proti Beogradu kipe kumulusi, ki tu in tam meje že na kongestuse. Žal sabotira kontrolnik v Cirrusu in s slepim letenjem v oblakih ne bo nič. Ni časa niti za jezo niti za kletvice, čas neusmiljeno hiti. Ob 15.30 nad Šidom vrtim 2 m/s in kombiniram naslednjo potezo. Odločim se leteti po Fruški gori in tako tudi stotim. V stebru blizu Iloka me neprijetno nadleguje primerek kapitalnega orla. Ptica se sprva ne zmeni za velikega belega vsiljivca v svojem kraljestvu, potem pa iznenada zajuriša s stegnjenimi kremplji prav na desno krilo Cirrusa in me tako uspe pregnati, saj jo moram ucvreti z dvignjenim repom naprej proti Novemu Sadu.

Nad mestom sem zopet na 700 m; ne morem in ne morem najti centra dviganja in že se vidim, kako bom pristal v Čeneju in ponižno odšel na sicer tako slastno ribjo čorbo v krčmo pri letališču. Ne, vreme je še več kot dobro, upanje za uspeh je več kot realno! Nekako se izkobacam na 1000 m, kar mi omogoči, da se pomaknem pod manjši, živ kumulusi naprej v smeri proti cilju. Iz kongestusa pade par kapelj dežja, zato čim preje proč, kajti moker Cirrus ni Cirrus, ampak Čavka. Nad Srbobranom še na moji strani Donave je obetajoč kumulusi, nad Banatom pa, joj groza, čistina. Seveda, ura je 16.00. Sedaj pa pamet v roke, sicer te čaka kakšna velika blatna banatska njiva in pa transport letala v nemogočih pogojih. Izcedim dviganje vse do baze, toda neizprosni računar mi pokaže, da je premalo višine do Vršca. Po dimu na tleh vidim, da je veter hrbtni, torej se je meteorolog uštel. To je sreča! Nad vasjo Padino v smeri Vršca zagledam še zadnje upanje, palačinkast umirajoč kumulusek. Od tam do Vršca je 50 km, veter je hrbtni, po oceni 10 - 15 km/h, torej bo treba nabrati kakšnih 1300 m višine in diamant je moj. Pod oblaček priplaniram, zadrževajoč dih in glej, variometer se zgane navzgor. Dviganje je revno, komaj doseže tu in tam četrt metra v sekundi. Dokler dviganje bo, ne grem naprej, pa čeprav bo računar pokazal, da je višine dovolj. Le naj se najde pri roki kakšen meter višine več, človek nikoli ne ve . . .

Ura je že 16.40, ko se odločim za finalni dolet na letališče Vršac. Višina je 1400 m, torej imam celo nekaj rezerve. Letim po kompasu s hitrostjo največjega doleta in šele ko preletim Alibunar, zagledam prizor, za katerega nisem mislil, da ga bom sploh kdaj videl v takšnih okoliščinah: mesto Vršac z značilnim hribom nad sabo. Sedaj je diamant že moj, pa čeprav pristanem na njivi prav pod mano.

V Vršču sem pristal po več kot sedmih urah letenja. Prvi je bil pri meni moj stari znanec čika Ilija, nekdanji mojster za popravilo jadralnih letal v tedanjem Zveznem letalskem centru. Dobričina je ves iz sebe od veselja in krepko me

podrgne po licih s svojo kocinasto brado, ko me objame in poljubi na obe lici. V isti sapi mi referira, da je Peter že tudi tukaj, torej da sva oba uspela, in že me lopne po ramenu težka Petrova roka in njegov značilni nasmeh od ušesa do ušesa mi pove vse.

Ko sva odhajala iz Celja, sva se pridušala, da bova pošteno proslavila, če nama prelet uspe. Sedaj ko je diamant bil v žepu, sva pa začutila resnično psihično in fizično utrujenost, tako da sva po večerji in po kratkem klepetu z letalci na verandi popadala v postelji in zaspala spanje pravičnih.

VLADIMIR KOČEVAR