

Ob 8.30 uri sta jadralski letali na startu. Sediva v njih in čakava kaj bo. Nikjer nobenega kumulusa. Postaja zelo vroče, midva pa še kar naprej vztrajava v Cirrusih, ker se bojiva zamuditi vsako minuto vremena. Po tridesetih minutah čakanja nama je vsega dovolj, poskačeva z jadralskih letal in si pretegujeva noge, ki so nama otrpnile, hkrati pa se norčujeva, da sva se uštela. Dan "D" kot dre..." gotovo bo inverzija, ko je tako vroče," pravi Miro in se zavalji v senco pod krilo.

Ob devetih zagledam prvi kumuluss, ki se je pojavil na Pohorju. Oba sva enakega mnenja, da je še dovolj zgodaj in upanje na uspeh je poraslo. Vedno več jih je, tudi na vzhodu se pojavljajo, kar je še bolj ugodno. Ob 9.23 poletiva.

Odpnem v slabem dviganju na višini 900 metrov. Maks mi po postaji sporoči, da je tik ob Plešivcu boljše dviganje. Premaknem se tja in res naletim na spodobno dviganje. Kmalu se mi pridruži še Miro. Naj omenim, da nima radijske postaje, zato se lahko sporazumeva samo vizualno. Na višini 1700 metrov, se je dviganje končalo in treba je bilo naprej. Mcready nastavi na 1,5 m/s, v prepričanju, da bom lahko sledil nastajajočemu vremenu.

Do Pohorja ne dobim nobenega dviganja. Zato pa na Pungartu vrtim 4 m/s do višine 2000 metrov. Ker je Miro Mcready nastavljen na 1 m/s, je kasneje priletel v moje dviganje, ki je imelo le še 2 m/s. Ker je razlika v višini rasla, se odločim, da grem naprej in poiščem dviganje. Takrat še nisem vedel, da sta to bili zadnji dviganji, ki sva jih povrtela skupaj. Ko ga čaka, na koncu Pohorja, on že vrti nad Bočem. Čas beži in ker ga ne dočakam, se odločim sam nadaljevati pot.

Preletim Dravsko polje. Ravnina še ne "kuha" tako kot bi želel. Počasi napredujem. Vrtim vsako dviganje, ki ga dobim, samo da bi ostal v zraku. Po radijski postaji dobim iz Celja zelo vzpodbudno novico, da so odpeljali avto na servis in da naj nikar ne sedem preveč blizu doma. Zato se še bolj zagrizem in ne izpustim nobenega dviganja. Zaradi tega neprestanega vrtenja časovno zamujam. Samo, da bi se dokopal do bolj ravninskega sveta, kjer upam na boljše termiko. Tako bi zamudo kmalu nadoknadil.

Bolj, ko se ura približuje poldnevu, več je kumulussov, lepši so in seveda, kar je najvažnejše, tudi zelo dobro držijo. Občasno jih je toliko, da mi ni treba vrteti in se s 140 km/h "peljem" cilju na proti. In kaj je z vetrom? Skoraj ga ni, če pa je, je slab in hrbtnen. ob tej ugotovitvi si nehote rečem: "Zelo dobro fant!"

Nad Podravsko Slatino je tega veselja konec. Kumulusi so postajali vse bolj redki, tako da sem moral preskakovati velike luknje zelo previdno. Toda hrbtni veter, ki se je v tem delu ojačal, mi je pri tem nadvse pomagal.

Tudi do Donave ne izpustim nobenega dviganja. Donavo preletim severno od Borova točno ob 15.10 uri. Samozavestno se zapeljem v Vojvodino, prepričan o fantastičnosti toliko opevanega vremena. Toda sprejet sem zelo negostoljubno, tako da sem se moral vračati nekaj kilometrov nazaj, če sem hotel ostati v zraku. Spomnil sem se svojih kolegov, ki so že večkrat leteli na tej relaciji in so morali odnehati zaradi nagle spremembe vremena in sestiti v Borovu ali Osijeku. Se jim bom pridružil tudi jaz? "Ker je še dovolj zgodaj, bom raje malo počakal," si rečem, "slabše, kot je, tako ne more biti." Vrtim slabo dviganje. klub temu pa me hrbtni veter nosi proti cilju. Daleč pred sabo, nekje bočno od Bačke Palanke, zagledam rastoči kumuluss. Hitro se usmerim k njemu. Neverjetno, prijel je s 3,5 m/s in me dvignil na 2000 metrov. Kakšno razkošje je to, če pomisliš, da si 400 metrov višje od največje višine tega preleta. Po

radijski postaji pokličem vojvodinske klube, da bi dobil kakšno informacijo o vremenu. Nihče se ne oglasi. Razočaran izklopim postajo, še prej pa se v mikrofona zaderem: "še 150 kilometrov do Vršca." Čeprav vem, da me ni nihče slišal, se dobro počutim in vedno bolj sem prepričan, da se mi bo moja želja uresničila. Ko sta Črt in Marko leto dni prej odletela isto razdaljo, sem pri sebi sklenil, da bom to opravil takoj, ko pridem iz vojske.

Nad Novim Sadom ujamem kongestus v razpadajočem stanju, ki me malo poškopri. "Takoj stran, če ne boš kmalu na tleh!" Zrenjanin dosežem na višini 1300 metrov. V dviganju nad Ečko vrtim do 1700 metrov in nato naprej do Dubice, kjer še zadnjič povrtim dviganje do 1700 metrov. Nikamor se mi ne mudi. Do cilja imam samo še 45 kilometrov. Izkoristiti želim vsak meter dviganja, da se kasneje ne bi kisal na kakšni blatni njivi tik pred ciljem. Ura je 16.20. ko se odločim za finalni dolet. S 140km/h planiram proti Vršču. Skoraj ne morem verjeti, da pred seboj res vidim vršački hrib, edini hrib v celi Vojvodini in pod njim letališče. Prav na tem letališču sem leto dni prej služil vojaški rok v šoli za rezervne vojaške pilote. Pristanem ob 16.40. Prelet sem opravil 20. maja leta 1974 in je trajal 6 ur in 20 minut.

Uro kasneje je na vršačko letališče "sedel" tudi Miro. Čeprav se na celi relaciji niti enkrat nisva srečala, sva samostojno opravila pogoj za zlato značko z enim diamantom. Veselju ni bilo konca ne kraja. Z nama so se veselili kolegi iz Sarajeva, ki so tisti dan v tovarni prevzeli nove Cirruse in delali načrte, kako bodo z njimi osvajali kilometre.

Najin prelet je sovpadal z jugoslovanskim dnevom letalstva. Bila sva deležna sprejema pri direktorju letalskega centra gospodu Šunjevriću, ki nam je izročil uradno potrdilo o pristanku, predsedniku sindikata pa je naročil, naj naju pelje na zajtrk. Za tiste čase zelo velika pozornost.

Po vsem tem naju je čakal še več kot peturni polet domov. Ivan Čuček in Črt Rojnik sta bila najina pilota, ki sta naju v aerozapregi vrnila na letališče v Levcu, odkoder sva dan prej poletela.