

# Moji letovi u Švedskoj

U Örebro smo stigli 1. jula. Prmili su nas prijatno i smestili u jednu uređenu školsku zgradu, koja je bila predviđena za spavanje takmičara.

Pošto je naša ekipa stigla prva, sa razdonošću smo očekivali ostale takmičare, koji su počeli stizati sledeći dan. Posmatrali smo njihovu opremu i upoređivali sebe sa njima, Razgovarajući sa njima, svi su bili prema nama vrlo prijazni, a najviše su se interesovali za „Orla“, kojeg su već svi poznavali iz članka u švajcarskoj „Aero-Reviji“.

Trećeg jula svaki od nas takmičara dobio je po jedan kontrolni let na „Zdralu“ u kojem su nas upoznali sa taktikom vođenja aviona od jedriličara u onom pravcu u kojem on želi. Sledeći dan bio je predviđen za trenazno letenje takmičara. Taj se dan razvijao kao pravi takmičarski, kako bi se ekipe i piloti privikli na njihov način sprovođenja, organizacije jednog takmičarskog dana. Ja sam startovao oko 11. časova, a drug Borišek iza mene. Odvojio sam se od ae-



Maks Arbajter i Svajcarac Maurer

rodroma i tenirao letenje u stubovima, traženje istih i slepo letenje. Brzo sam primetio neke razlike izmedju naših meteoroloških uslova i njihovih. Na primer, oblaci su tamo bili mnogo plosnatiiji od naših, ali su ipak imali prilično jaka uspona strujanja. Vrlo je čest slučaj, da je ispod jednog oblaka bilo po 2 do 3 termička stuba, što se kod nas vrlo retko dešava. U vazduhu sam ostao 4,30 časova, a drug Borišek oko 5.

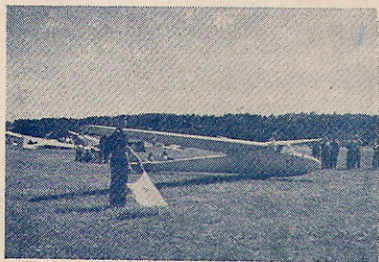
Sledeći dan bio je prvi takmičarski dan. Prema meteorološkim uslovima bio je predviđen slobodan prelet. Vetar je duvao iz severnog pravca i trebalo je leteti prema jugu. Prvi takmičari počeli su sa poletanjem oko 10,30 časova. Video sam kako sporo penju, jer su uspona strujanja bila još slaba i zato sam čekao. Videći da idu na start i Švedjani, koji svakako najbolje poznaju njihove

meteorološke prilike poleteo sam i ja u 11,30 časova. Otkao sam se u vrlo jakom stubu i brzo popeo. Već nakon 50 km. prestigao sam više od pola takmičara, koji su ranije startali. Leteo sam slobodno bez ikakve treme i imao sam osećaj kao da letim na nekom treningu u Jugoslaviji. Došavši kod jezera Vete-n trebao sam doneti odluku, dali da letim levo ili desno od njega. Ovde sam taj dan pogrešio, jer sam odlučio da idem levo gde su se nalazili lepši oblaci, ali nakon 20 km. oni su se počeli pretvarati u stratuse iz kojih je padala kiša, te mi je time bio put prema jugu zatvoren. Pokušao sam se probiti uzevši u poslednjem oblaku maksimalnu visinu, zauzeo kurs i na 800 m. izašao sam opefiz oblaka. Ispred mene bila je čistina, koja je nastala usled prolaska lokalne oluje. Pokušavao sam uhvatiti eventualno suhu termiku, ali mi to nije uspelo. Nakon 4,50 časova leta spustio sam se u Kisi, što je iznosilo 150 km. Videći vrlo slabe meteorološke uslove u tome pravcu računao sam, da i ostali nisu mnogo više preleteli. Vrlo sam se iznenadio kada su mi mene došli drugovi i rekli mi da sam tek na 24 mestu u ukupnom plasmanu, što znači vrlo slabo. Moral nisam gubio, već sam odlučio u sebi, da ću dobro paziti u slučaju donošenja važnih doluka i da ću se nadalje boriti što upornije za bolji plasman.

Pošto smo imali mali kvar na transportnim kolima, u Örebro smo stigli drugog dana u 6,30 časova ujutro. Svakako i koliko smo bili umorni i neispavani išli smo pravo na start pošto je bio predviđen drugi takmičarski dan. Disciplina je bila proizvoljno određeni cilj, Proučivši meteorološku situaciju sa drugom Borišekom, složili smo se da izaberemo za cilj Göteborg udaljen 260 km. Kako, smo kasnije videli taj cilj su najavili svi takmičari osim Max Cready-a i nekoliko švedjana. Vreme je bilo dosta pogodno, tako da sam prvih 150 km. do Lindköpinga preleteo bez veće muke. Odjednom ispred sebe spazih jedrilicu „Moswey VI“ sa pilotom švajcarske ekipe Maurerom, koji se vraća iz pravca u kojem ja letim, što me je mnogo začudilo. Odmah sam shvatio da su tamo sigurno lošiji uslovi i da ih Maurer želi zaobici. Uprkos tome ja sam produžio u tome pravcu, zbog čega mi je bilo skoro žao, jer sam se od jednom našao ispod poslednjeg kumulusa, a dalje čistina. Sada sam i ja počeo razmišljati dali da se vratim i zaobidjem ovo nispono strujanje što je uradio Maurer, ili da pokušam preleteti do sledećih kumulusa, koji su bili udaljeni oko 30 km. Odlučio sam za ovo poslednje. Popevši u oblaku do 2.500 metara uputio sam se do najbližeg kumulusa. Na visini od 700 m. pronašao sam uspono



strujanje od 1 m-sek i polako popeo do baze. Puteu su kumulusi bili sve redji, i u pravcu Göteborga nalazio se još samo jedan oblak, kojeg sam poslednjeg iskoristio. Na ovom sam mestu stigao i malog „Hütter-a“ koji je, prema pričanju druga Borišeka, već ranije tu kružio, ali se nije usudio preleteti veliko rastojanje do aerodroma. Sletivši na aerodrom, na njemu je bilo već nekoliko jedrilica između kojih i „Orao“. Radostan što smo oboje izvršili zadatak, čekali smo dolazak naše ekipe, koje nas trebaju vratiti nazad u Örebro. Ovim sam se preletom u ukupnom plasmanu plasirao na 18 mesto.



Na startu

Vožnja u povratku trajala je opet čitavu noć, te smo u Örebro stigli tek u 7 časova ujutre. Iako su svi takmičari bili mnogo premoreni rukovodstvo je odredilo da se i toga dana održi takmičenje. Disciplina je bila brzinska prelet na 150 km. Örebro-Sevare. U brzinskim preletima do sada sam imao najmanje iskustva, te sam za to prvo izvršio dobru navigacionu pripremu a zatim razmislio o taktici. Startao sam nešto kasnije, kada su termička strujanja bila već dosta jaka. Leteo sam od oblaka do oblaka sa brzinom od 80-130 km-čas. Veličinu te brzine uzimao sam prema tome koliko mi je iznosilo nisono strujanje, udaljenost sledećeg oblaka i kako uspono strujanje sam očekivao od njega. 40 km. ispred cilja pogrešio sam u proračunu. Sa visine od 1.800 metara računao sam da „Lasta“ mora isplanirati 40 km, a ja pošto nisam cilj tačno ocenio, odugovlačio sam sa preletom, te sam na taj način izgubio dragocениh 12 minuta koji su me taj dan sigurno stavile za nekoliko mesta unazad. Taj sam dan bio u pojedinačnom plasmanu 10, a u ukupnom došao na 15 mesto. Iskustvo toga dana bilo mi je vrlo dragoceno i video sam u praksi, da se može mnogo brže leteti i sa time uštedeti dragoceno vreme. Drug Borišek je toga dana bio drugi u dnevnom plasmanu.

Osmi juli bio je dan odmora i nije se letelo. Tek devetog jula dan je bio ponovo takmičarski. Disciplina je bila kao i poslednjeg takmičarskog dana brzinski prelet na 95 km, Örebro-Närköping. Svi smo malo sa čudjenjem gledali u nebo jer je dan predviđen za brzinski prelet a oblaka uopšte nema. Prvi je startovao švajcarac Maurer i laganim penjanjem otišao prema cilju. Iza njega ne poleće niko. Tek oko 12 časova kada se je iznad Örebra stvorilo nekoliko pljosnatih kumulusa počeli su takmičari jedan za drugim da poleću. Ja sam prijavio start za 12,30 časova. Iznad grada sam zaista uhvatio dosta dobro penjače ali sam pogrešio što nisam išao do baze i krenuo sa dovoljnom visinom. Pošto sam nakon nekih 5 km preleta uvideo da neću stići do prvih oblaka, a između njih usponih strujanja nije bilo, brzo sam se vratio na aerodrom i sletio. Kod ponovnog poletanja popeo sam na veću visinu i preleteo vedrinu sa najboljim uglom planiranja. Sada su nadolazili oblaci koji su se momentalno stvarali i raspadali tako da je bilo vrlo teško koristiti stubove koji su momentalno nestajali i bila je velika mogućnost, da se sleti. Tek 30 km udaljenosti od cilja dolazila je neka oluja po čijoj je ivici bilo jako uspono strujanje, tako da sam na ovome mestu povećavao brzinu do 170 km-čas i na taj način nadoknadio izgubljeno vreme. Taj dan bio sam sedmi, a u ukupnom plasmanu 10-ti. Svi piloti su se složili sa time da je taj dan bio najteži od svih takmičarskih dana.

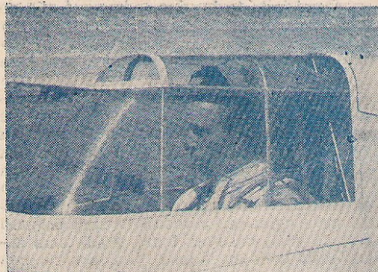
Desetog jula vreme se je pogoršalo i kiša je trajala 4 dana, što je pilotima dobro došlo za odmor.

Četrnajstog jula vreme se je popravilo i dan je bio odlučan kao takmičarski. Disciplina „slobodan prelet“. Prognoza nije bila najpogodnija i posmatrajući takmičare, koji su poletali, mogli smo videti da lete u različite pravce. Ja sam se odlučio za jug. U početku su kumulusi vrlo retki i na udalje-



„Orao II“





Svedjanin Magnusson

nosti od 50 km od Orebra našao sam se već na 300 metara iznad šuma, ali sam na sreću u zadnji moment opet pronašao stub i popeo do baze. Taj dan sam najviše u toku celog takmičenja leteo slepo. Vremenska situacija je bila vrlo kombinovana, tako da sam se morao prevlačiti preko kompleksa stratusa, obilaziti raspadajuće oluje i preskakivati velike čistine bez oblaka zbog čega sam uvek morao uzimati rezervnu visinu do maksimalne. Tek kad sam prešao 200 km vremenska situacija se poboljšala, kumulusi su postajali sve izrazitiji ali i redji. Pošto se nisam pripremio za tako dugačak prelet, nakon predjenih 250 km nestalo mi je geografske harte tako da sam leteo samo još po kursu na jug. Tada se je počeo horizont već polako plaviti, što je značilo da izbijam na more. Zaista 20 minuta nakon toga ugledao sam okean. Iako sam imao još uslova za prelet odlučio sam da sletim na aerodrom pored mora i velikog grada za kojim sam nakon sletanja saznao da je Holmstad, računajući na povratak jer je sutra poslednji takmičarski dan. Prelet je trajao 7,30 časova i iznosio je 320 km. Tog dana bio sam u pojedinačnom plasmanu drugi a u ukupnom osmi.

Po dolasku moje ekipe demontirano smo jedrilicu brzo utovarili u transportna kola i punom brzinom vozili prema Orebru. Sve jedrilice su već odletele samo je još jedan avion čekao na aerodromu, da bi u slučaju nečijeg sletanja mogao ponovo startati.

Brzo smo montirali jedrilicu i pošto je bila taj dan disciplina proizvoljno određeni cilj, najavio sam Orsu u pravcu severa udaljenju 210 km od Orebra.

Za dve minute već sam visio iza aviona koji me je vukao prema prvim kumulusima. Iako sam bio neispavan i prilično umoran, ali znajući, da je to poslednji takmičarski

dan, odlučio sam da dam sve od sebe. Otkacio sam ispod oblaka na propisnoj visini od 500 metara. Brzo sam popeo i krenuo u pravcu Orse ali sam brzo primetio da imam vrlo jak bočni vetar koji me je zanosio prema finskoj granici. Uporno sam se borio sa njime i polako napredovao. 30 km ispred Orse na jednom sam došao uzastopce ispod 2 kumulusa koji su se raspadali. Usponog strujanja nije bilo te sam tako propadao sve do 180 metara iznad šuma. Na toj visini našao sam 0,25 m-sec usponog strujanja i kružio u tome čitav sat a nikako da popnem. Nekoliko puta već sam hteo ići na sletanje ali sa jakom voljom sam savladao zanos znajući, da dokle se nalazim u vazduhu još uvek imam mogućnosti za produženje leta a kada sam na zemlji let je završen. Sa velikom mukom mi je konačno uspeo da se popnem opet do oblaka i da nastavim let. Iznad Orse stigao sam u 18 časova. Gledajući na aerodrom video sam na njemu mnogo jedrilica, koje su se ovde spustile. Ako se spustim na aerodrom znači dobiću isti broj bodova kao i ostali i zadržaću se od prilike na istom mestu. Znači treba dalje. Ispred mene dolazile su sada ogromne šume bez puteva i sela, ali videći da ima još oblaka brzo sam pošao dalje. Sada su oblaci bili sve redji i svakog je t ebalo iskoristiti do kraja. Ovde sam iskoristio dva kumulusa do 3300 metara. U njima je bila vrlo niska temperatura kakve do sada još nisam osetio. Ispod mene po brdima sve više sam video ledenika i snega i posle dugog vremena na horizontu se pojavila bela cesta kojoj sam se približavao. Letio sam prema poslednjem ogromnom kulumusokongestusu koji je samcat još carevao na nebu. Računao sam da će me taj oblak popeti na nekih 5000 metara. Ali sam se prevario. Došavši do njega počela je da pada jaka kiša koja je značila da sam zakasnio. Sada nisam imao više šta razmišljati jer je nebo bilo potpuno plavo bez oblaka. Trebao mi je još samo dobar teren za sletanje, kako bi sačuvao svoju vunu „pticu“, koja me je prenela daleko na sever. Pokraj ceste nalazile su se dve kućice gde će verovatno biti telefon, da se javim svojoj ekipi, te se ovde odlučih na sletanje. Sletio sam u 8,30 časova sa preletom od 374 km. U pojedinačnom plasmanu toga dana bio sam 4, što mi je i u ukupnom plasmanu osigurao 4 mesto.

Ovim letovima na svetskom jedriličarskom prvenstvu, koji su mi bili prvi međunarodni nastup, dobio sam mnogo iskustva i znanja u taktici, koja će mi korisno poslužiti u daljem letenju.

Maks ARBAJTER

## Dajmo sve snage na izvršenje plana