

Svetosko prvenstvo u vazduhoplovnom jedriličarstvu

3-16 juli 1950

Örebro - Švedska

Međunarodna vazduhoplovna Federacija na svom zasedanju 1949 godine u Cleveland-u donela je odluku da Švedski Aeroklub organizuje u 1950-oj godini svetsko prvenstvo u vazduhoplovnom jedriličarstvu. Primivši se ovog zadatka švedski Aeroklub odmah je prionuo na njegovo organizovanje. Iz dodatašnjih iskustava švedskih jedriličara kao pogodno mesto za održavanje takmičenja predloženo je mesto aerodrom Örebro koji prema svom geografskom položaju omogućava letove od 200 do 400 km skoro u svim pravcima, a ujedno i termički uslovi su povoljni jer u neposrednoj blizini nema jezera koja bi ometala stvaranje povoljnih termičkih uslova.

Da bi načinili neku vrstu „generalne probe“ švedski Aeroklub organizovao je u vremenu od 6 de 17 jula 1949 godine na tom terenu svoje nacionalno takmičenje. Uspeli ovog takmičenja bez sumnje bio je velik i to kako po rezultatima koji su postignuti (8 zlatno „C“ diploma) tako i po organizovanosti. Pored toga ov takmičenje poslužilo je da se izvrši izbor takmičara i pruži im trenaža za preostajeće svetsko prvenstvo.

Početkom ove godine švedski Aeroklub izdao je raspis takmičenja i poslao ga svim Nacionalnim Aeroklubovima. Prema raspisu predvideno je da utakmice traju od 3 do 16 jula 1950 stišto će se stvarno takmičenje održati u 6 takmičarskih dana tako da se svaka disciplina takmičenja ponovi dva puta. Kao discipline takmičenja odredjene

su: 1. slobodan prelet kombinovan sa visinom, 2 određeni cilj prema želji takmičara i 3 brzina na određeni cilj koga određuje rukovodstvo takmičenja. Na takmičenje svaki nacionalni aeroklub može poslati najviše 5 takmičarskih ekipa. U takmičarsku ekipu ulaze: pilot takmičar i tri člana ekipe od kojih je jedan zamenik takmičara, jedna jedrilica proizvoljnog tipa, transportna kola i automobil. Rok za podnošenje prijava bio je određen do 30 aprila 1950 godine.

Većina nacionalnih aeroklubova u čijim je zemljama jedriličarstvo razvijeno prijavilo je svoje ekipe i ozbiljno su otpočeli sa pripremama. Vazduhoplovni savez Jugoslavije doneo je odluku da na ove utakmice pošalje i naše pilote-jedriličare i već početkom januara ove godine određuje Arbatjera Maksa, Borišeka Milana, Pušić Miju i Mordej Franca za pilote takmičare koji dolaze u obzir za odlazak na svetsko prvenstvo, i poverava drugu Crnijanskom Pavlu organizaciju kako ljudstva tako i tehničkih sretstava.

Priprema naših takmičara bila je planski organizovana i ona je u mnogome doprinela da naši takmičari budu u odličnoj trenaži i potpuno pripremljeni se pojave na takmičenju. Za vreme p ipreme naši takmičari završili su kurs leteća bez spoljne vidljivosti u Zemunu a zatim u Novom Sadu u trenažnom logoru sticali potrebnu trenažu i iskustvo u preletima i slepom leteњu. Tom prilikom postavljeno je nekoliko

državnih rekorda kao rekord preleta Arbajter od Novog Sada do Stične u dužini 400 km, rekord visine Borišeka od 4.201 metara i sl.

Priprema jedrilica vršena je u tvornici „Letov“ u Ljubljani a transportnih kola i ostalog pribora u Vršcu. Na osnovu pokazanih uspeha za vreme priprema Vazduhoplovni Savez Jugoslavije sastavio je definitivno našu ekipu i u određenom roku poslao prijavu Švedskom Aeroklubu.

Naša ekipa bila je određena u sastavu:

1. Crnjanski Pavle određen je kao Nacionalni vodja.

Prva ekipa: Pilot takmičar Arbajter Maks zamenik pilota Mordej Franc, pomoćnici Arežina Jovan i Jakšić Vojislav, jedrilica tipa „Vaja“, transportna kola konstrukcija J. A.-I i automobil marke Chevrolet.

Druga ekipa: Pilot takmičar Borišek Milan, zamenik pilota Pušić Mijo, pomoćnik Šusteršić Franc i Koser Jaroslav, jedrilica „Orao-II“, transportna kola konstrukcije J. A.-I i automobil marke Chevrolet.

Pored toga kao naš delegat na zasedanju O. S. T. I. V.-a (Međunarodna Naučno-tehnička komisija za jedrilicarstvo) određen je drug Ing. Boris Cijan.

Blagodareci obilnoj pomoći koju nam je pružila naša Partija, Vlada i Komanda Jugoslovenskog Ratnog Vazduhoplovstva, zalažanja članova ekipa, konstruktora „Orao-II“ Ing. Obada Stanka i Ing. Borisa Cijana, kolektiva tvornice „Letov“ u Ljubljani i kolektiva avioradiionice Saveznog vazduhoplovnog jedriličarskog centra u Vršcu naša ekipa je bila blagovremeno i odlično pripremljena za odlazak na takmičenje.

Do određenog roka pored Vazduhoplovnog saveza Jugoslavije prijavili su svoje ekipe i sledeći Aeroklubovi:

Danska:

Jensen H. W. na jedrilici Hüttter 28
Rasmussen K. A. na jedrilici Fi-1

Engipat:

Kamil Hassan

Finska:

Haltiala K. Jorma na jedrilici „Vaja“
Temmes K. J. na jedrilici Vaja

Francuska:

Fontelles Rene na jedrilici Air-100
Lambert Henri na jedrilici Air-100
Lepanese Paul na jedrilici Breguet-900

Engleska:

Forbes Robert C. na jedrilici Vaja
Mallett P. G. na jedrilici Gull IV
Welsh Lorne na jedrilici Vaja
Wills P. A. na jedrilici Vaja

Holandija:

Kleyn A. G. na jedrilici Fokker Olympia
Maloutaux P. na jedrilici Fokker Olympia

Norveška:

Haydn C. J. na jedrilici Olympia

Poljska:

Figwer J. na jedrilici Sep
Gora T. na jedrilici Sep
Kempowna Irene na jedrilici Sep
Przyjemski Z. na jedrilici Sep
Zientek A. na jedrilici Sep.

Južna Afrika:

Lasch H. R. na jedrilici Air-100

Švedska:

Alm Sven na jedrilici Vaja
Löf Tage na jedrilici Vaja
Magnusson Arne na jedrilici Vaja
Nilsson Billy na jedrilici Vaja
Persson P. A. na jedrilici Vaja

Švajcarska:

Gehriger A. na jedrilici Vaja
Legler G. na jedrilici Moswey IV
Maurer Siegbert na jedrilici Moswey VI
Ruckstuhl Karl na jedrilici Moswey III
Schachmann Max na jedrilici Air-100

U.S.A.

Comte Rene na jedrilici Moswey IV
Mac Cready Paul na jedrilici Vaja.

Na takmičenju je bilo ukupno prijavljeno 13 nacionalnih Aeroklubova sa 35 takmičara i 35 jedrilica.

Ekipe pojedinih zemalja bile su sastavljene od najboljih pilota jedriličara tih zemalja uglavnom rekordera i nosioca zlatno „Č“ začnake, poznatih asova sa internacionalnog takmičenja u Semendiju 1948 god.

Pripreme ostalih nacionalnih ekipa bile su ozbiljne, tako na primer američki takmičari Mac Cready više od mesece dana pre takmičenja trenirao je u samoj Švedskoj da bi se što više privikao na švedske meteorološke uslove.

Švajcarske ekipe su uz pomoć i odobrenje švedskog Aerokluba organizovale 15 dana pre takmičenja svoj treningi logor u Västerosu (Švedska). Ovim logorom i treningom rukovodio je Werner Ledermann najveći poznavalač vazduhoplovnog jedriličarskog aerokluba u Švajcarskoj i meteorolog Dr. Willy Eichenberger.

Odlazak naše ekipa na takmičenje

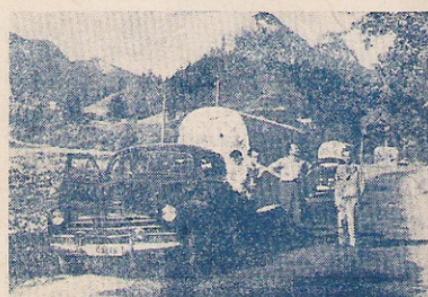
Po završetku priprema i svih formalnosti oko putovanja naša ekipa se u celini sastala 20 juna u Ljubljani. Za odlazak na takmičenje bilo je predviđeno da piloti i njihovi zamenici idu putničim avionom do Štokholma a ostali članovi ekipa sa automobilima vukući transportna kola sa jedrilicama.

„Jeli sve spremno, drugovi. Da krenemo?“ glasila je kao zadnja provera vodje puta i ekipa druga Crnjanskog. Koliko rada, koliko je sitnih i krupnih zadataka trebalo izvršiti u Beogradu, Novom Sadu, Vršcu i Ljubljani pro nego što se moglo postaviti ovakvo pitanje i na njega odgovoriti „Da, sve je u redu, možemo krenuti“.

I zaista, mi smo se morali spremiti veoma pažljivo uzimajući u obzir da je na tako dugom putovanju i takmičenju moguć veliki broj kvarova bilo na jedrilicama, transportnim kolima ili automobilima. Poslednjim pripremama u „Letovu“ prisustvovali su i takmičari-letaci, tako da nije mogla biti zanemarena ni najmanja pojedinost u planiranim pripremama koja bi kasnije, za vreme takmičenja, mogla odigrati odlučujuću ulogu u pozitivnom ili negativnom smislu.

23. juna u 17 časova krenuli smo iz Ljubljane preko Maribora ka granici, koju smo prešli sutradan oko 9 časova, sručno dočekani i ispraćeni od naših pograničnih organa.

Za zemaljsku ekipu takmičenje je, ustvari, počelo već sa polaskom iz Ljubljane odnosno iz Vršca, jer je trebalo da se izvrši težak i odgovoran zadatak, prevlačenje transportnih kola do mesta takmičenja. Put je vodio kroz našu zemlju od Vršca do Maribora, kroz Austriju preko Alpskih serpentina i prevoza gde ima na drumovima uspona i padova i preko 21%, kroz saobraćajnu vrevu Zapadno-nemačkih gradova, u dva maha preko mora i najzad kroz Švedsku gde se prema propisima vozi levom stranom. U grubom, trasa je bila sledeća: Vršac-Novi Sad-Ljubljana-Grac-Salzburg-Frankfurt-Kil-Kopenhagen-Helsingher-Helsingborg-Örebro, u dužini od oko 3000 km. Kada se ima u vidu da su transportna kola dugačka skoro 11 m. i relativno nežne konstrukcije, gde i najlakši udar može da nanese veliku štetu, kao i kratko vreme za koje je trebalo prevesti tako veliki put, onda je činjenica da su naši „internacionalni šoteri“ odlično izvršili svoj zadatok jer su u Örebro stigle ispravne i jedrilice i transportna sretstva. To na primer nije uspelo Svajcarima koji su u dolasku i za vreme takmičenja oštećivali jedrilice a još manje Francuzima koji su još pre takmičenja, pri dolasku potpuno slupali jednu odličnu jedrilicu i tako, pored materijalne štete, lišili mogućnosti jednog svog predstavnika da se takmiči.



Kratak odmor na putu kroz Austriju

Da je čitavo naše putovanje prošlo bez većih kvarova ima se zahvaliti pažljivoj vožnji i činjenici da smo automobile i transportna kola veoma brižljivo nadgledali, čistili i podmazivali, a manje kvarove bez oklevanja i temeljito otklanjali. U Örebro smo stigli 30. juna u 17 časova.



Na brodu za Dansku

To bi u glavnom bila tehnička strana našeg putovanja. Međutim ekipu je iznenadilo i obradovalo interesovanje koje u stranim zemljama postoji za našu zemlju i za njen stav prema politici Informbiroa i relativno dobro poznavanje suštine čitavog sporaa. U južnom delu Austrije sreli smo mnogo radnika Slovenaca i Austrijanaca koji govore slovenački, koji su se interesovali i za najmanje detalje našeg socijalističkog i radničkog zakonodavstva. Nezaposleni radnici Zapadne Nemačke koji tražeći posla putuju sa „auto-stop“ (stoje na putevima i mole automobiliste da ih povezu) rado i sa poznavanjem govore o drugu Titu i o našoj zemlji.

Na pristaništu u Kil-u za vreme utovara transportnih kola u ladu, jedan radnik nas je upitao da li ćemo se svi vratiti u Jugoslaviju. Međutim, pre nego što smo mu mogli odgovoriti dobacio mu je jedan njegov drug: „Pa čoveče to su Česi što se ne vraćaju a ovo su Jugosloveni“. Mi nismo osetili potrebu da ga dopunjavam.

30. juna naša ekipa u celini bila je u Örebru, piloti i njihovi zamenici koji su posli 29. juna iz Beograda stigli su u Örebro jedan sat pre ekipa koja je isla automobilima. Do tog vremena nijedna duga ekipa još nije stigla. Smeštaj za sve ekipu bio je obezbeđen u zgradi jedne velike škole „Engelbrektsskolen“. Smeštaj nije bio lukušan ali veoma higijenski i ugodan. Na vratima sobe odredjene za nas stajalo je u cirilici F.N.R.J. Jugoslavija (verovatno da su ovo stavili iz razloga što su misili da ako stave latinicu nećemo moći pronaći našu sobu).

Ishrana bila nam je, kao i svim ostalim takmičarima obezbedjena u Konsumu jed-

nom velikom restoranu gde se gosti sami poslužuju, ova vrsta restorana je veoma popularna i česta u Švedskoj. Sama hrana za naše „gurmanske stomake“ bila je suviše tečna sa veoma malo mesa a mleka u izobilju. No bili smo prinuđeni da se navrnuemo na ovu hranu.

Prvog i drugog jula naša ekipa se u glavnom odmarala, vršila pripreme i međusobno se upoznavala sa ekipama koje su pristizale. Za ova prva dva dana nismo osetili neko naročito interesovanje za nas.

Trećeg i četvrtog jula prema programu bilo je određeno dolazak takmičara, tehnički pregled jedrilica i upoznavanje pilota takmičara sa reonom letilištu kao i jedan kontrolni let na dvosedu.

Rano izjutra 3. jula preneli smo, kao i ostale ekipa, naše jedrilice, iz dvorišta škole gde su bile privremeno smeštene, na aerodrom.

Sam aerodrom leži na južnoj strani grada veličine 600x1200 m. obrasao lepotom negovanom travom. Po dolasku na aerodrom nadali smo se da ćemo na aerodromu naći neke veće zgrade i hangare, međutim na aerodromu postoji samo jedan manji betonski hangar za potrebe mesnog aerokluba i 4 manje barake. U barakama su bile smeštene kancelarije rukovodstva takmičenja, meteorološke službe i kontrola letenja. Same barake su lepo uredjene, bojadisane i daju lep utisak.

Za leteći park i transportna sretstva svaka ekipa dobila je svoj prostor na livadi između bašaka i ivice aerodroma, tako da su jedrilice preko noći morale da budu lengerisane ili demontirane i smeštene u transportnim kolima.

Po izvršenom smeštaju u naš „životni prostor“ počeli smo sa montiranjem jedrilica. Od momenta izvlačenja prvog krila jedrilice „Orla-II“ počelo je opšte interesovanje za našu ekipu, naše konstrukcije, naše pilote i uopšte o našem jedriličarstvu. Ovo interesovanje je kasnije sve više i više rasio blagodareći uspesima naših pilota takmičara.

Po izvršenom montiranju „Orla-II“ mnogobrojni takmičari, članovi rukovodstva i

radoznali posmatrači dolazili su, razgledali, fotografisali i veoma se interesovali za samu konstrukciju „Orla“. Svima se svidjala elegantna linija „Orla“ ali mnogi nisu verovali o njenim letačkim sposobnostima i nje-



Prvo poletanje „Orla II“

nom uspehu na takmičenju. Često smo slušali komentare da jedrilica „Orao“ nije za švedske prilike i terene, i da će se na prvom vanterenskom sletanju polomiti, no tu smo fanni, kao što ćemo kasnije videti, veoma brzo razbili.

Toga dana pored leta Arbajtera i Borišeka na dvosedu „Ždralu“ naša ekipa nije imala nekog naročitog posla te su članovi ekipa istkoristili da razgledaju jedrilice ostalih ekipa. Naročito veliku pažnju izazvala je jedrilica Moswey VII Moswey IV kao i ostale švajcarske jedrilice koje su se odlikovale veoma preciznom i lepotom izradom. Isto tako veliku pažnju izazvala je i „Vaja“ Mac Cready-a koja je bila veoma precizno izradjena sa glatkim površinama; zatim danski Hütter 28; Fi-I švedska konstrukcija na kojoj su leteli Danci i engleski Gull IV.

Uveče toga dana održan je prvi sastanak svih pilota takmičara i nacionalnih vodja sa rukovodstvom takmičenja. Na sastanku razradjena su pravila i organizacija takmičenja, organizacija letenja, a na zahtev takmičara doneta je odluka da se sledećeg dana dozvoli pilotima letenje u cilju t enaže. U isto vreme obavešteni smo da ekipa Poljske i Egipta neće učestvovati na svetskom prvenstvu.

Cetvrtog jula izjutra aerodrom je bio veoma živ. Jedni su montirali jedrilice drugi vukli jedrilice na startno mesto. Poletanje u cilju treнаže otpočelo je oko 10 časova. Vreme je bilo odlično za jedrenje. Ovo su istkoristili naši takmičari Borišek i Arbajter i među prvima bili u vazduhu. Poletanje i jedrenje „Orla“ bilo je pratio od većine učesnika i posmatrača sa velikim interesovanjem. Borišek je toga dana ostao u vazduhu nešto preko 5 časova a Arbajter oko 4.30 h. Na aerodromu kao i za vreme večere se mnogo pogovaralo o „Orlu“, Borišku



Transportna kola pojedinih ekipa

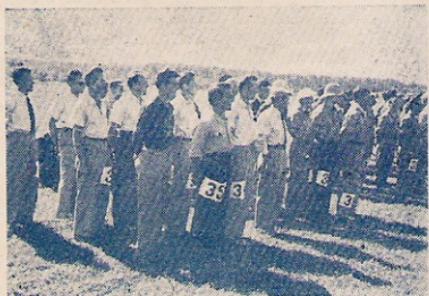
i Arbajteru i njihovom uspešnom letenju. Štampa sledećeg jutra na prvima stranicama donela je fotografije „Orla“ sa Borišekom. Naš prvi nastup uspeo je, ovo nas je hra- briilo i sa nestreljenjem smo očekivali prvi takmičarski dan.

Odvijanje takmičenja

5. juli — Prvi takmičarski dan.

Rano izjutra 5. jula na aerodromu Örebro bilo je veoma živo. Ceo aerodrom dobio je svečan izgled, sve je bilo spremno za svečano otvaranje takmičenja.

Tačno u 9 časova sve ekipe na čelu sa njihovim nacionalnim vodjama bile su postrojene ispred jedanaest jarbola. Rukovodilac takmičenja pukovnik C. O. Hugosson otvorio je takmičenje, a zatim su uz zvuke fanfara podignute na jarbole zastave pojedinih zemalja učešnika takmičenja. Pojava naše zastave sa petokrakom izazvala je opštu pažnju svih učešnika ove svečanosti; okolo se čulo u šapatu: Jugoslavija. Na kraju svečanog otvaranja takmičenja u ime Svedskog aerokluba govorio je general-major P. Uhr, koji je požeљeo dobrodošlicu svim takmičarima i veliki uspeh u takmičenju sa željom da pobedi onaj koji je najbolji.



Takmičarske ekipe za vreme otvorenja takmičenja

Svakog takmičarskog dana u devet časova svih piloti takmičari i nacionalne vodje skupili su se ispred meteorološke stanice, gde je iskusni švedski meteorolog i poznavalač vazduhoplovne jedriličarske meteorologije G. Hakansson davao detaljnu meteorošku situaciju i mogućnost jedrenja za taj dan. Pored toga svaki pilot takmičar dobio je na jednom tabaku meteorološki bilten sa svim podacima kako o opštjoj meteorološkoj situaciji tako i detaljisan o mogućnostima jedrenja, visini i razvijenosti oblaka i pravcima i jačinama veta na visinama.

Meteorološka situacija za 5. juli:

Visoki pritisak sa centrom u zapadnoj Norveškoj je skoro nepokretan, što prouzrokuje iznad Švedske slab vjetar pravca između severoistoka i istoka.

Kada će temperatura na zemlji dostići 17 do 18 stepeni Celsiusa, baza kumulusa dostići će visinu 1300 — 1500 m sa usponim strujanjima od 1 — 3 m/sek. Baza oblaka će se u toku dana povećati od 1600 — 1800 m., a uspona strujanja do oko 5 m/sek. Vrhovi oblaka dostići će visinu do 3000 m., a u popodnevним časovima neki će dostići 3500 — 4000 m. Iz tih kumulusa možemo očekivati slabu kišu. Uspona strujanja u oblacima biće od 5 — 10 m/sek. U južnom delu Götlanda vrhovi kumulusa dostići će samo oko 2000 m. Umereno do jačeg zaledjivanja u oblacima biće na visinama 2400 — 4000 m.



Meteorološka konsultacija

Na osnovu gornje meteorološke situacije rukovodstvo takmičenja odredilo je kao disciplinu takmičenja „slobodan prelet kombinovan sa visinom“. Poletanje je otvoreno u 09,30 časova,

Medju prvima poletili su Švajcarac Legler, Finac Haltiala i Temmes. Kao zadnji poletio je Norvežanin Haydn u 12,21 čas. Naš takmičar Arbajter poletio je u 11,47, a Borišek u 12,05 časa. Poletanju su isla veoma brzo, otkačivanje je bilo određeno do visine 600 m. Većina takmičara po otkačivanju veoma je brzo hvatala visinu i nestajala sa horizonta, tako da u 12,45 nijedne jedrilice nije bilo iznad aerodroma. Toga dana poletele su sve jedrilice (29).

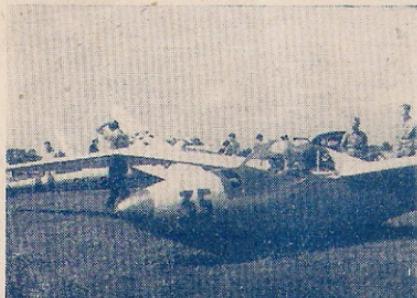
Medju posmatračima i ekipama pobudilo je veliko interesovanje poletanje našeg „Orla“ sa Borišekom. Po otkačivanju „Orla“ je veoma brzo hvatao visinu i penjaо do baze oblaka, a zatim velikom brzinom nestajao u pravcu juga, ostavljajući za sobom nekoliko jedrilica koje su mnogo ranije poletele.

Naša ekipa bila je zadovoljna, jer su oba naša takmičara izvršila uspešno poletanje i uputili se na prelet.

Aerodrom je brzo ostao pust. U vazduhu se odigravala ogorčena borba za svaki metar visine i svaki kilometar preleta. Pomoćne ekipe sa svojim transportnim kolima i automobilima jurili su u pravcu leta svojih

jedrilica, kako bi što pre stigli do njih i vratili ih natrag, da bi se sutra moglo ponovo leteti.

Jedino su se nacionalne vodje, rukovodstvo takmičenja i radoznali posmatrači, okupljali oko barake komande takmičenja, gde je bila istaknuta velika karta Švedske na kojoj je unošen svaki let takmičara kako se koji javlja. U 15 časova prvi se javio Norvežanin Haydn iz Laxe udaljen svega 45 km, a zatim ostali takmičari. Zadnji se javio Švedjanin Alm u 19,00 časova iz Varberga udaljen 284,5 km.



Borišek pred poletanje

Prema konačnom obračunavanju bodova prvog dana takmičenja postignuti su sledeći rezultati: 1. Alm — Švedska sa preletom od 284,5 km i visinom 3,630 m. 2. Mac Cready SAD preletom od 246,5 km i visinom 2885 m. 3. Nilsson — Švedska sa preletom od 261,3 km i visinom 2120 m. 4. Gehriger — Švajcarska sa preletom 213,6 km i visinom 2230 m. 5. Borišek — Jugoslavija sa preletom od 178,5 km i visinom 2700 m itd. (vidi skupnu listu takmičenja).

Arbajter se toga dana plasirao na 24 место sa preletom 134,9 km i visinom 1675 m.

I pored nepoznavanja terena i uslova letenja u Švedskoj naši takmičari postigli su prvo dana takmičenja veliki uspeh. Razbiven je strah o vanterenskim sletanjima, teškoćama letenja iznad šuma i jezera i najzad trema pred svetskim asovima.

Naša pomoćna ekipa uvidela je da pažljivom vožnjom, zalađanjem u velikim napromemo, iako nemamo radiovezu, vraćati naše jedrilice na vreme nazad.

Prvog takmičarskog dana izvršeno je ukupno 148,8 časova letenja i predeno 4.779,7 kilometara.

6. juli — Drugi takmičarski dan

Još u ranim časovima video se, da će i ovog dana biti povoljno za jedrenje, te su radi toga sve ekipe još pre osam časova počele sa montiranjem svojih jedrilica i pripremama za polletanje. Naša ekipa, ma da je stigla u ranim časova sa putu, a ekipa Arbajtera pored malog defekta na transport-

nim kolima, stigla je da na vreme montira jedrilice, opravi transportna kola i bude potpuno spremna za dalju borbu.

Meteorološka situacija je toga dana bila:

Visok pritisak iznad zapadne Norveške pomerio se nešto severno. Nizak pritisak sa centrom južno od Östersjona kreće se u pravcu istoka, što prouzrokuje slabo vremе za jedrenje južno od linije Visby-Jönköping-Halmstad.

Kada temperatura na zemlji dostigne 16 stepeni Celsija, baza kumulusa biće 800 — 1000 m, a uspona strujanja 0,5 — 5 m/sek. Baza oblaka će se povećati na 1200 — 1500 m, kada temperatura na zemlji dostigne oko 20 stepeni (između 12 i 13 časova). Tada će uspona strujanja dostići od 2 do 4 m/sek. Pojedini vrhovi kumulusa dostići će visinu od 3000 — 4000 m. Uspona strujanja u oblaku biće između 4 — 8 m/sek. U popodnevnim časovima iz većih razvijenih kumulusa može biti kiše. Srednje i jako zaledjivanje u oblacima na visini od 2200 — 4500 m.

Rukovodstvo takmičenja odredilo je disciplinu takmičenja određeni cilj prema volji pilota — takmičara.

Po razradi meteorološke situacije naši takmičari odlučili su da uzmu za cilj aerodrom Torslanda kraj Göteborga udaljen 263,3 km.



Švajcarac Ruckstuhl na Moswey III

Ostali takmičari uzimali su za cilj i to: Nilsson, Persson, Fonteilles, Forbes, Lambert, Lepanse i Legler uzeli su za cilj Varberg udaljen 293,6 km. i od njih svi su stigli na cilj sem Lepanske koji je sleteo severno od Varberga na 1,9 km. pred ciljem i Legler koji je sleteo severno od Lungsbacka načinivši prelet od 262,8 km.

Mac Cready uzeo je za cilj Fagerhult udaljen 340 km. koga nije dostigao i sleteo istočno od Varberga načinivši prelet od 272 km.

13 pilota zajedno sa Borišekom i Arbajterom uzeli su za cilj Torslanda udaljenog 263,3 km. 11 pilota dostiglo je cilj uključujući tu i naše takmičare. Na cilj nisu stigli:

švedjanin Alm koji je sleteo na 212 km i Schachemann koji je sleteo na 202 km.

4 takmičara uzelo je cilj Halmstad udaljen 324 km. ali nijedan takmičar nije dostigao cilj.

2 takmičara uzeli su za cilj Baskamo udaljen 222,2 km. i oba stigli na cilj.

Od ukupno 29 takmičara na cilj stiglo 19 takmičara.

Na kraju drugog dana tabela seznatno izmenila i prvi deset mesta zauzeli su 1. Nilsson, 2. Fonteilles, 4. Forbes, 5. Gehriger, 6 Mac Cready, 7. Borišek, 8. Magnusson, 9. Lambert i 10. Haltiala. Maks Arbajter popravio je svoje mesto 24 na 18, a Borišek s obzirom da je uzeo manji cilj pogoršao svoje mesto od 5 na 7.

Drugog dana takmičenja učinjeno je ukupno 136 časova i 54 minuta jedrenja i predijeno ukupno 7.392 km.

7 juli — Treći takmičarski dan

Meteorološka situacija

Visok pritisak sa centrom nad severozapadom Neorveškom polako se kreće severoistočno prouzrokujući iznad Švedske slab vjetar u pravcu severoistoka i istoka.

Rukovodstvo takmičenja odredilo je da kao disciplina toga dana bude brzinski prelet na određeni cilj Örebro-Savare-aerodrom u dužini od 145,1 km.

Drugog dana takmičenja Borišek je na preletu sa određenim ciljem od 263,3 km dosegao najbolje vreme, tako da mu je prosćena brzina iznosila nešto više od 63 km/h. Radi toga ne samo naše nego opšte mišljenje je bilo da smo u ovoj disciplini favoriti.

Start je otvoren oko 10,30 časova. Prvo je poleteo Holandanin Malotaux u 10,46 a zatim redom ostali takmičari.

Borišek je poletio u 11,10 i na visini od 400 metara otkrio no ne u baš najboljem termičkom stubu, ali ubrzo pronalazi bolji stub i u lepim zaokretima brzo dobija visinu od 1800 metara. Sa te visine brzo odlazina prelet i za tren oka nestaje nam se horizonta.

Arbajter je poletio u 11,53, njegovom poletanju bilo je odlično tako da smo i njega brzo izgubili iz vida.

Od 29 takmičara toga dana stiglo je na cilj 24 a 5 takmičara se spustilo pre cilja. Najbolje vreme postigao je Mac Cready sa brzinom od 85,65 km na čas a zatim Borišek sa 78,93 km/n, kao treći Persson sa 74,36 km/n, četvrti Magnusson sa 73,14 km/h, peti Maurer sa 70,12 km/h. Arbajter je postigao odlično vreme od 65,79 km/h i plasirao se kao jedanajesti.

Na kraju trećeg dana takmičenja lista 5 najboljih izgledala je ovako: 1. Nilsson sa 421,324 poena, 2. Persson sa 414,004, 3. Mac Cready sa 413,228, 4. Borišek 401,330, 5. Fonteilles 391,923. Arbajter je zauzeo petnaesto mesto sa 349,423 poena.

Naši takmičari na kraju trećeg dana takmičenja znatno su poboljšali svoj plasman i učvrstili svoj položaj među prvima.

8 jula na zahtev većine takmičara rukovodstvo je donelo odluku, da taj dan bude dan odmora. Ovo je bilo potrebno jer se već osećala premorenost kod takmičara i pomoćnih ekipa. Naša ekipa iskoristila je ovo vreme da se odmori, pregleda jedrilice, automobile i transportna kola i za pripremu daljeg takmičenja. U isto vreme naša ekipa održala je sastanak i proanalizirala dosadanje uspehe i neuspehe.



Francuska jedrilica Breguet 900

9 juli — Četvrti takmičarski dan
Meteorološka situacija :

Greben visokog pritiska iznad zapadne Švedske kreće se polako istočno i sve više i više stabilizuje vazduh.

U ranim časovima pri merenju vazduha konstatuje se velika stabilitet od zemlje sve do 1500 met. Iznad toga je jaka nestabilnost sve do 3000 met. Najniži slojevi stabilnog vazduha nestaju kada temperatura na zemlji dostigne 24-25°C (oko 13.00-14.00 časova). Kod te temperature baza kumulusa dostiće će oko 2000 metara a vrhovi do inverzionalnog sloja oko 3000 metara. Pojedini oblaci probice inverzionalni sloj i razviti se u kumulonibuse i prouzrokovati oluju. Srednje i jako zaledivanje u oblacima između 2800 - 4000 metara.

S obzirom na ovaku meteorološku situaciju rukovodstvo takmičenja je odlučilo, da disciplina bude brzinski prelet na određeni

cilj Örebro — Norköping sa rastojanjem od 95,5 km.

Ma da su sve jedrilice bile na startnom mestu već pre 10 časova nijedan takmičar se nije žurio sa poletanjem jer prema meteorološkoj situaciji najbolje vreme se očekivalo tek posle 14.00 časova. I naši takmičari su odlučili da polete tek posle 14.00 časova.

Prvi je poleteo švajcarac Maurer u 11,40 u nadi, da će se na svojim Moswey-om nekako probiti do labilnog vazduha, on je

Maks neko poviše, no on je već sleteo. Potrčimo k njemu a Maks nam hladno odgovori: „sada tek nastaje odlično vreme za jedrenje, ponovo ću poleteti kako bi dobio što bolje vreme“ i već u 14.13 Maks je bio ponova u vazduhu i dobrim penjanjem hvatao visinu i za nekoliko minuta nestao sa horizonta. Upornost, i borbenost koja odlikuje Arbajtera ovom prilikom jasno se ispojavila, njemu nije bilo sve jedno da li će mu brzina preleta biti 50 ili 60 km/čas, on je želeo da postigne što bolju brzinu i što bolji uspeh svojoj ekipi, on je u tome i uspeo.

Konačni rezultat dana bio je: 1. Mac Cready sa brzinom od 88,87 km/h, 2. Nilsson sa 72,60, 3. Borišek sa 72,48 km/h, 4. Lof sa 71,38 km/h 5. Comte sa 64,02 km/h, 6. Persson sa 63,69 km/h, 7. Arbajter sa 62,10 km/h, 8. Magnusson sa 60,56 km/h, 9. Lambert sa 59,54 km/h. 10. Alm sa 58,99 km/h.

Ukupno od 29 takmičara na cilj je stiglo 27. Na cilj nisu stigli Englez Wills i Norvežanin Haydn. Toga dana učinjeno je 55 čas. i 59 min. leta i predeno 2.686,8 km.

Ukupan plasman četvrtog dana takmičenja izgledao je: 1. Mac Cready sa 557,240 poena, 2. Nilson sa 545,892, 3. Borišek sa 525,788 4. Persson sa 523,360, 5. Magnusson sa 494,187.

14. Juli — Peti takmičarski dan

Od 10 do 14 jula vreme nije bilo pogodno za letenje. Meteorolozi su skoro svakog dana govorili, da će se vreme poboljšati, ali se ono sve do 14 jula nije poboljšalo. Ovaj period neletenja ipak je dobro došao, jer su se ekipe dobro odmorile. 13. jula po podne vreme se znatno poboljšalo, tako da je dalo nade, da će 14. jula biti pogodno i veoma dobro vreme.

Meteorološka situacija 14. jula.

Nad južnom polovinom Švedske pruža se jako nestabilan vazduh sa slabim i promenljivim vjetrom.

Rukovodstvo takmičenja na osnovu gornje meteorološke situacije odlučilo je kao disciplinu takmičenja slobodan prelet kombinovan sa visinom.

Ma da vreme po otvaranju starta u 09.30 časova nije bilo još pogodno i izrazito, ipak su pojedini piloti-jedrilicari žurili sa poletanjem tako da već u 09.32 kao prvi poleteće Englez Forbes, a zatim Welch i Mallet, a u 10.51 i Mac Cready. Većina Švedjana su još uvek čekali. To je dalo povoda i našim takmičarima da se odluče na nešto kasnije poletanje. Oko 10.30 časova vreme se znatno poboljšava, tako da je počelo sa masovnim poletanjem. Naši takmičari poleteli su Borišek u 10.56, a Arbajter u 11.07. Prema razradi meteorološke situacije sa našim pilotima jedrilicarima odlučeno je, da se leti u pravcu juga prema južnoj obali Švedske. Poletanja naših takmičara bila su dobra, ali Borišek po dobijanju visine uputio se u pravcu jugozapadu u nameri da se približi zapadnoj obali Švedske, a zatim da leti u pravcu juga.



Oznaka za omeštaj ekipe Borišeka

uspeo da dodje na cilj ali brzina preleta iznosila mu je samo oko 50 km/čas.

Već oko 12,30 časova vreme se znatno popravilo što je izazvalo malu nervozu kod kod takmičara i pojedini piloti počeli su sa poletanjem. Izkusniji su, ipak čekali, jasno i naši takmičari bili su uporni i čekali su 14.00 časova.

Arbajter je prvi poleteteo nešto oko 13.45. Po otkačivanju dobio je dosta dobru visinu i uputio se na prelet tako da smo ga izgubili iz vida. Borišek je poleteo u 14.03 i već po svom starom običaju brzo nestao sa horizonta. Pomoćna ekipa bila je već spremna da podje po takmičare. Odjednom neko primetio kako se jedna „Vaja“ velikom brzinom približava aerodromu. I zaista „Vaja“ sa potpuno otvorenim kočnicama jurila je i bila već na ivici aerodroma. Pa to je naš

To ga je dovelo do jedne teške situacije blizu jezera Venern, gde je upao u jaka nispona strujanja i bio prinudjen da sleti blizu Karlstada načinivši prelet samo 97,9 km. i dobivši visinu 2.030 metara, tako da se toga dana plasirao na 26-to mesto, a u ukupnom plasmanu pogoršao svoj položaj sa trećeg na sedmo mesto i propustio priliku, da eventualno u konačnom plasmanu zauzme prvo mesto i osvoji titulu svetskog prvaka.

Ovaj neuspeh Borišeka popravio je toga dana Arbajter svojim preletom do Halmstada od 319,3 km, tako da je u dnevnom plasmanu zauzeo drugo mesto, odmah iza Mac Cready-a, koji je načinio prelet od 326,2 km.

Ukupan plasman na kraju petog dana takmičenja izgledao je: 1. Mac Cready sa 691,775 poena, 2. Nilsson sa 667,028, 3. Persson sa 6 4,179, 4. Magnusson sa 607,426, 5. Gehringer sa 597,233, 6. Fonteilles sa 589,058, 7. Borišek sa 586,104, 8. Arbajter sa 582,175, 9. Haltiala sa 558,487, 10. Lambert sa 554,784 itd.

Ukupno toga dana učinjeno je 173 časova i 02 minuta letenja i predjeno 5.348 km.



Švajcarske jedrilice

Kao cilj većina pilota (20) uzela je aerodrom Orsa na severu od Örebra u udaljenosti od 216 km. Mac Cready i Maurer uzeli su aerodrom Söderhamn u udaljenost od 247 km., Alm i Magnusson aerodrom Sundsvall u udaljenosti od 390 km., a najduži cilj uzeo je Billy Nilsson, i to aerodrom Optand u udaljenosti od 430 km.

U razradi meteoroloških uslova i izbora cilja, naša ekipa je odlučila, da uzme za cilj aerodrom Orsa, a ako postoje dobri uslovi za jedrenje iznad cilja, da prođe dalje letenje na sever i time sakupe što je moguće više bodova.

Poletanje je otvoreno u 10.00 časova a prvo poletanje je izvršeno u 10.15, a zatim su se velikom brzinom redali i ostali tako da u 11.22 nije bilo niti jedne jedrilice iznad aerodroma.

Mi smo toga dana pri otvaranju starta imali samo „Orla“ sa Borišekom na startnom mestu. Arbajter se još nije vratio sa juče-rašnjeg preleta, a zadnji telefonski izveštaj od njega i njegove pomoćne ekipe primili smo u 9.00 časova i glasio je: nalazimo se 120 km. od Örebra, stiči čemo sa zakašnjenjem, organizujte brzo montiranje jedrilice. Ovo zakašnjenje nije uticalo na našu ekipu, jer smo znali, da će čitava Arbajterova ekipa uložiti sve, da što pre stigne na cilj.

Borišek je poleteo u 10.53 veoma raspoložen i boderen od članova ekipе: „Hajde Kićo, pokaži im šta smo mi u stanju da učinimo“.

Odmah posle Borišekovog poletanja podelili smo dužnosti za pripremu Arbajterovog poletanja. Jedni su pripremali kartu i navigacionu pripremu leta, drugi spremali sendviće i voće, odredjen je dežurni na ulazu u aerodrom da doveđe ekipu odmah na startno mesto itd. Već je prošlo 11.30 časova, a Arbajterove ekipе još nema. Pojedini članovi starijih ekipa već su nas žaliili i govorili, da je šteta što Arbajter neće danas poleteti jer je juče bio odličan. No, mi smo bili uvereni da će on stići i danas načiniti još veći uspeh, u čemu se nismo prevarili.



Švedjanin Pelle Persson

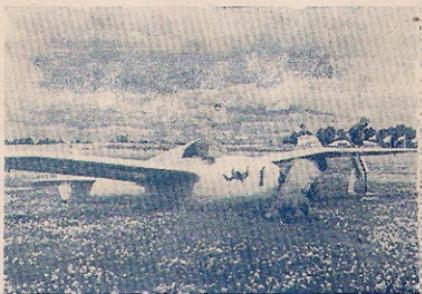
15. juli — Šesti takmičarski dan

Možemo reći, da je šesti odnosno zadnji takmičarski dan bio najinteresantniji i najuzbudljiviji dan takmičenja. Mala razlika u dobovima između prve trojice i rešenost ekipa Švedske, Amerike, Švajcarske, Francuske, i Jugoslavije za osvajanje što boljeg uspeha, dovela je do ogorčene borbe i najvećih uspeha u celokupnom takmičenju.

Meteorološka situacija 15. jula.

Okluzioni front iznad Danske u jutarnjim časovima polako se kreće na istok, prouzrokujući oblačno vreme sa cirostratusima i al tokumulusima i jugoistočnim vetrom iznad južne Švedske. Radi toga očekuje se nepovoljno vreme za jedrenje južno od linije Oslo-Jönköping-Visby.

Jedina disciplina takmičenja, koje još nije bila ponovljena bila je određeni cilj po želji pilota, pa prema tome ona je uzeta kao disciplina takmičenja toga dana.



Jedrilica Hütter 28 sa pilotom Jenssen-om

U 12,05 časova na ulazu u aerodrom pojavljuje se naš auto sa transportnim kolima, a zatim brzo dolazi na startno mesto. Odmah se pristupilo montiranju jedrilice i dok su članovi pomoćne ekipe montirali jedrilicu dоте je Arbajter razradjivao meteorološku situaciju i navigacionu pripremu leta. U 12,39 sve je bilo gotovo i Maks je bio u vazduhu.

Casovi su prolazili, na aerodromu su se nestriživo očekivali izveštaji pilota, radoznali posetioci i članovi pojedinih ekipa tiskali su se oko karte Švedske na kojoj se beležio svaki izveštaj pilota o sletanju. Do 17,30 javljeno je sletanje 16 pilota u Orsi. Medjunjima nije spomenuto ime Borišeka i Arbajtera-znači oni još lete odnosno sigurno, da su cilj preleteli i nastavili prema dogovoru dalje na sever.

U 18,15 javlja se Mac Cready iz Sundsvall-a udaljen 342,1 km. a nešto kasnije u 18,35 javlja se Borišek iz Hallena južno od Östersunda udaljen 412 km. Mi smo skakali od radosti. Nov Jugoslovenski rekord i tako sjajan prelet. U vazduhu su do tog vremena bili: Nilsson, Löf i Arbajter. Kao prvi javio se u 19,30 Nilsson iz blizine najavljene cilje, a udaljen 426,6 km. Iako nije dosegao određeni cilj (za svega 2,4 km) Nilsson je ovim preletom sigurno izbio na prvo mesto i pobedio Amerikanca Mac Cready-a. Švedjani su bili izvan sebe od radosti. U 19,33 javlja se Löf iz blizine Östersunda sa udaljenosti od 391,5 km, a kao zadnji naš Maks Arbajter iz blizine Tamasa sa udaljenosti 370,2 km.

Konačni rezultat dana bio je:

1. Nilsson sa preletom od 427,6 km
 2. Borišek sa preletom od 412,0 km
 3. Löf sa preletom od 391,5 km
 4. Arbajter sa preletom od 370,2 km
 5. Mac Cready sa preletom od 342,1 km
 6. Alm sa preletom od 313,4 km
 7. Magnusson sa preletom od 298 km
- Pored toga na cilj u Orsi stiglo je 16 pilota. Zadnjeg dana ukupno je predjeno 6.996,6 km i učinjeno ukupno 170 časova i 43 minute leta.

Završetak takmičenja

Svećani završetak svetskog prvenstva održan je u nedelju 16. jula u najvećem restoranu u Örebru. Svećanost je počela govorom generala Uhr-a koji se zahvalio svim učesnicima takmičenja na besprekornom toku takmičenja. Zatim je izvršena podela nagrada i proglašenje svetskog prvaka. Titulu svetskog prvaka osvojio je švedski 27-godišnji pilot jedriličar Billy Nilsson. Uz buran aplauz prisutnih učesnika, general Uhr predao mu je mnogobrojne nagrade. Mac Cready kao drugo plasirani i za uspehe u brzičkim preletima dobio je isto tako, nekoliko lepih nagrada. Borišeku, kao treće plasirano dodeljena je zlatna plaketa i velika kristalna vaza, a Arbajteru srebrna plaketa i kristalna vaza. Za vreme deljenja nagrada Arbajter nije bio prisutan, on se još vraćao sa poslednjeg preleta, tako da je na svećanost stigao sa zakašnjenjem. Njegov ulazak u salu bio je pozdravljen odusevljenim aplauzom, i svi učesnici tiskali su se oko njega da mu čestitaju na tako velikom uspehu. Svečana večera protekla je uz drugarsko i prijatno raspoloženje, igralo se, pevalo se, a naši takmičari i ostali članovi ekipa imali su pune ruke posla oko davanja autograma, opisa svojih letova, opisa jedrilice "Orao", o jedriličarstvu u Jugoslaviji itd. Ža vreme večere predao je predsednik aerokluba u Örebru drugu Maksu Arbajteru tradicionalni šešir kao najupornijem takmičaru. I taj gest prema našim takmičarima bio je pozdravljen dugotrajnim pljeskanjem.

Kasno u noć bila je ova svećanost završena, a time i svetsko prvenstvo u vazduhoplovnom jedriličarstvu.

Gledajući u celini, uspeh ovog takmičenja je velik jer su postignuti ogromni sportski rezultati. No uspeh takmičenja nije bio samo u sportskim rezultatima, već i u neobično prijatnoj i drugarskoj atmosferi, koja je vladala za celo vreme takmičenja, što je doprinelo, da se stvari prisna veza između učesnika takmičenja svih zemalja. Na taj način jedriličari su dali svoj doprinos za jačanje međunarodne saradnje. Stečena su ogromna iskustva, koja će u mnogome koristiti za dalji napredak jedriličarstva u svim zemljama.

Za naše vazduhoplovno jedriličarstvo ovo takmičenje ima poseban značaj. Uspeh u Švedskoj je odlični rezultati na III Saveznom vazduhoplovnom sletu u Rumi, koji su redovno objavljivani u Örebru i u svetskoj štampi, obratili su pažnju čitavog sveta na naše jedriličarstvo, na našu zemlju i na pozitivno stvaralaštvo naših naroda.

Ovi uspesi obavezuju nas na dalji uporan rad, na dalju borbu za postizanje onih uspeha, koje nam omogućuje socijalističko uređenje naše države i briga koju poklanjamaju naši najviši rukovodioци Vazduhoplovnom Savezu Jugoslavije.

Pavle CRNJANSKI