



Skan pierwszej strony miejscowej gazety. Jurek oparty o skrzydło Osy, ja - w koszulce pirata.).

Kiedy wiosną zastanawialiśmy się nad udziałem w zawodach szybowcowych, wybór nasz padł na krajowe zawody szybowcowe, rozgrywane się w Ostrowie Wielkopolskim. Po pierwsze, ze względu na panujące w Wielkopolsce termiczne pogody, a po drugie ze względu na dobrze rozpoznany teren (startowałem na zawodach w Ostrowie kilkakrotnie). W miarę zbliżania się terminu zawodów, pojawił się temat współpracy naszego aeroklubu z Aeroklubem Sabinov na Słowacji. Znakomitą okazję ku temu stanowić miał udział naszych pilotów w rozgrywających się tam zawodach Saris Cup, jak również dołączenie Aeroklubu Podkarpackiego do grona organizatorów całej imprezy. Zawody na Słowacji rozgrywały się w dniach 20 lipca do 1 sierpnia b.r. – nie mogliśmy zatem wystartować w odbywających się w tym samym czasie zawodach w Ostrowie. Skuszeni niewielką odległością od Krosna (130km jazdy samochodem), możliwością polatania w nowym terenie i podpatrzeń jak „to” robią inni, zdecydowaliśmy się na udział w zawodach Saris Cup.

Na początek czekało nas trochę formalności – chcieliśmy, bowiem, żeby teren do latania obejmował oprócz Słowacji również południową Polskę. Byłoby to znacznie ciekawsze i pozwalało na wykładanie dłuższych tras. Planowaliśmy także przebazowanie szybowców drogą powietrzną, ale jak się później okazało, pogoda zniweczyła nasze plany. Ku naszemu miłemu zaskoczeniu, współpraca z Urzędem Lotnictwa Cywilnego oraz Strażą Graniczną była konstruktywna i odbywała się w przyjaznej atmosferze. Obszar Polski dostępny do latania w czasie zawodów obejmował m.in. Solinę, Bezmiechową, Krosno i Nowy Sącz.

Na tydzień przed zawodami przyjechali do nas piloci ze słowackiego Aeroklubu Sabinov, aby polatać na naszych szybowcach i uzgodnić ostatecznie kwestie rozgrywania zawodów. Niestety nie nostryfikowali oni swoich licencji w



Montujemy swoje aeroplany (foto: Rastislav Arvaj).

Polsce, więc loty odbywały się tylko na szybowcach dwumiejscowych z naszymi pilotami. Nie przeszkadzało to jednak integracji i dobrej zabawie.

Nadszedł 20 lipca. Pakujemy rano Jantara i Pirata na wózki, zabieramy potrzebne wyposażenie, dokumenty i około południa wyruszamy na Słowację. Pierwsze 3 dni przeznaczone są na trening. Przybywamy na miejsce po 14-tej i zabieramy się od razu za montaż szybowców, żeby nie zatrzymywać kierowcy i wózka. Drugi wózek i auto zostawiamy na miejscu, chociażby z powodu, że słowackie wózki są niekompatybilne z naszymi szybowcami. Nasze maszyny wzbudzają tu zainteresowanie, zwłaszcza mój „oldtimer” Pirat;) Niestety polskie szybowce nie były eksportowane do ówczesnej Czechosłowacji, w aeroklubach, zatem roi się od Blaników i Os (VSO 10) - wyrobów miejscowego przemysłu szybowcowego. Ostatnio pojawia się również trochę niemieckich szybowców, będących w prywatnych rękach. Dość powiedzieć, że Jantar do dziś nie ma na Słowacji certyfikatu.



Lotnisko Ražňany widziane z wysokości 500m (foto: Rastislav Arvay).

21 lipca decydujemy się na powietrzny rekonesans okolicy. Hol za Zlinem 226 na 1200m nad oddalone o 10km górki (700m nad poziom lotniska), trwa zaledwie 7 minut. Napawamy się wspaniałym widokiem Tatr i szukamy noszeń pod rozlanymi cumulusami. Z niektórych pokropuje deszcz, mój Pirat nie znajduje oparcia dla skrzydeł, a emocje wywołane widokiem wzgórz na wyciągnięcie ręki, sprawiają, że ląduję po pół godzinie. Kilkanaście minut później ląduje Jurek swoim Jantarem. Ciągniemy się pod hangar. Za dwie godziny warunki poprawiają się, Jurek startuje ponownie, a ja wolę zaznajomić się ze specjalami lotniskowego baru. Na drugi dzień pełne pokrycie nieba sprawia, że pozostawiamy swoje szybowce w hangarze. Przyjeżdżają kolejni zawodnicy...

23 lipca o 10-tej rano odbyła się ceremonia otwarcia zawodów. Kwadrans później mamy odprawę i wyznaczoną pierwszą konkurencję: obszarówkę z 5-cioma obszarami, długość trasy 118/302km w czasie 2h. W klasie klub startuje 19-tu zawodników, zaś w klasie otwartej 3-ch. Co najmniej egzotycznie prezentuje się mój Pirat w roju Os, w towarzystwie Cirrusa, ASW-15, Balników i Jantara. Jako holówki dzielnie uwijają się dwa Zliny 226 i dwa ultralekkie Dynamiki. Pod pełnym pokryciem powstają mizerne cumulusy, aby po chwili zniknąć. Wskazówki wariometrów niechętnie wychylają się ponad zero. Po pół godzinie wszyscy są już na ziemi. Dalsza część dnia obejmuje doskonalenie techniki hangarowania szybowców i rozgrywanie konkurencji w barze;) Sytuacja powtarza się przez dwa następnie dni – nikt nie odchodzi na trasę...

26 lipca przechodzi front chłodny. Odprawa jest przesunięta na 11-tą, a starty na 13-tą. Pogoda poprawia się z każdą godziną. Gramy konkurencję obszarową (3 obszary) 101/297km z czasem 2h. Jeden z obszarów wyznaczony jest wokół leżącej po polskiej stronie Dukli. Odchodzę na trasę o 14:09, jako jeden z pierwszych. Przez cały czas trzymam się wysoko i lecę z myślą, żeby tylko nie odwiedzić miejscowych rolników w polu;) Podstawa sięga 1700 m, a noszenia 3 m/s. To mi się podoba! Nie zapuszczam się głęboko w obszary – jest już późno, a ja chcę tylko oblecieć trasę... Kiedy poleciałem do obszaru wyznaczonego przez Duklę, stwierdziłem ze zdumieniem, że po przelecie 35 km podstawa obniżyła się o 500m - do 1200m. A więc to tak wyglądają słowackie warunki... Nie spodziewałem się, że aż w takim stopniu warunki terenowe wpływają na warunki pogodowe. Po wlecie 1 km wgłąb obszaru, lecę do ostatniego obszaru, trasa przebiega nad lotniskiem. Powrót pod wiatr, pod rozlanymi cumulusami i słabymi noszeniami, sprawia, że nie mogę przeskoczyć pasma Cergov (700m nad poziom lotniska). Obchodzę góry po wschodniej stronie, mam już tylko 600m, ale na szczęście przez dłuższy czas lecę w zerku. Wreszcie dolatuję pod chmurę, pod którą ze złości wykręcam 1200m w dwumetrowym kominie i lecę do trzeciego obszaru. Duży zapas wysokości sprawia, że wlatuję weń głębiej i wracam do lotniska z przekręconym dolotem. Przeleciałem w sumie 117km.



Ražňanský grid (foto: Alexander Rosner - Šaňo).



Preszowski Dream Team: Markovič Gejza i František Sabol dzielnie walczył na Blaniku (foto: Alexander Rosner – Šaňo).

Po wylądowaniu i zdaniu logera, podpytuję pozostałych zawodników, ile kilometrów oblecieli. Jakoś każdy jest skromny. Daje mi to do myślenia... Na drugi dzień okazuje się, że tylko czterech zawodników obleciało całą trasę. Konkurencja jest zaliczona, choć tania. Ku mojemu zdumieniu jesteśmy z Piratem na pierwszym miejscu! Jurek zatracił gdzieś po drodze istotę konkurencji obszarowej i zaliczono mu tylko 50km.

27 lipca gramy konkurencję obszarową z 4-remą obszarami, długości 165/431km i czasem 3h 45min. Kilka minut po godzinie 12-tej wszystkie szybowce są już w powietrzu. Po wyczepieniu długo nie mogę się wykręcić (wariometr pokazuje na moje nowe buty:)), w końcu po 2-ch godzinach walki, stwierdzam, że konkurencja pachnie polem i ląduję na lotnisku. Jurek, po przelecie 126km, ląduje na lotnisku w słowackim Świdniku i wraca na dwuholu razem z Blanikiem. Start ów nie odbyłby się bez pomocy dwóch dżentelmenów, którzy swoim ultralekkim Foxem, polecili przytrzymać końcówki skrzydeł przy starcie. Ot fantazja! Ostatni wózek z szybowcem przybywa na lotnisko pół godziny po północy. Dwóch zawodników z klasy klub obleciało całą trasę, z klasy otwartej nikt.



Wspólne zdjęcie z kolegami z Preszowa (foto: Alexander Rosner – Šaňo).

Konkurencja dla klasy klub jest zaliczona i dość droga. Otrzymuję zero punktów, co skutecznie pograża mnie klasyfikacji ogólnej.

Panujące od 28 lipca wysokie temperatury, dość silny południowy wiatr i brak cumulusów powodują, że utrzymanie się w powietrzu jest nie lada sztuką, a wsiadanie do rozgrzanych kabin wątpliwą przyjemnością. Wygląda na to, że jest już po zawodach. W klasie klub rozegrano tylko dwie konkurencje, w klasie otwartej - jedna. W sobotę, 30 lipca pakujemy szybowce na wózki, aby w niedzielę wyruszyć do Krosna. Pomagają nam w tym koledzy przybyli z aeroklubu. Wieczorem przy pysznym gulaszu przyrządzonym przez Charliego, śpiewem lotniczych opowieści i przy dźwiękach

akordeonu, rozgrywamy ostatnią barową konkurencję;

31 lipca o 11-tej rano mamy ceremonię zakończenia zawodów, w której uczestniczą również Prezes i Szef Wyszkożenia z Aeroklubu Podkarpackiego. Ostatecznie zająłem 16, a Jurek 10 miejsce. Później idziemy jeszcze przelecieć się Blanikiem i Osą. Późnym popołudniem wyruszamy z szybowcami do Krosna... Jesteśmy wciąż pod wrażeniem słowackiej gościnności i dużych ułatwień w przepisach.



Konkurencja obszarowa w barze na zakończenie zawodów, (foto: Jakub Wojtowicz).

Aerokluby słowackie, podobnie jak w Polsce są w dość trudnej sytuacji materialnej, jednak poszukuje się oszczędności, np. przez dopuszczenie do holowania samolotów ultralekkich i obsadzanie wszystkich stanowisk osobami pracującymi społecznie. Podstawówki szybowcowe liczą tutaj zaledwie kilka osób, nie można więc traktować ich jako poważnego źródła dochodu. Jednak przyjazna atmosfera odczuwana na każdym kroku, entuzjazm i zaangażowanie członków aeroklubu, sprawia, że dzieje się tu wiele dobrego. Bardzo miło wspominamy nasz pobyt na Słowacji i dziękujemy naszym słowackim kolegom za gościnne przyjęcie, zaś władzom naszego klubu za wypożyczenie szybowców i umożliwienie startu w zawodach Saris Cup.

*Piotr Dąbrowski*