

## Nezgodna ob izvenletališkem pristanku pri poskusu opraviti najavljeni FAI trikotnik 800 km

Philip Joens  
maj 2008

Let dne 7.5.2008 z več kot 700 km je bil do tedaj moj najboljši dosežek. Nisem sicer končal najavljeni trikotnik 750 km, kljub temu pa je bil to velik osebni uspeh.

Vremenska napoved za 8.5.2008 je bila celo še boljša, toda postavil sem si pravilo, da po vsakem zelo dolgem letu en dan počivam. Menim namreč, da le dobro pripravljen in umirjen lahko letim varno in prevzemam odgovornost do moje družine. 8-urni let je za mene utrudljiv. Odmor je torej potreben, ne glede na to, kako prepričan sem v svojo pripravljenost in kako zelo dobro je vreme. In imel sem srečo, kajti napoved za 9.5.2008 je bila še boljša. Zato sem se odločil, da tokrat napovem še večji trikotnik in poskušam odleteti za mene nove dele resnično velikega trikotnika proti vzhodu (Dobrač – prelaz Ljubelj) in proti zahodu (Meran – Samedan).

Čeprav sem bil na letališču zelo zgodaj, sem po točenju vode prišel šele na približno deseto mesto za vlek. Tako sem bil v zraku šele približno eno uro za Janom L., ki je vzletel prvi. Poleg tega je vidna termika začela nastajati precej pozno, zato se je začetek vlekov zavlekel. Rezultat tega dogajanje je bil, da sem šele okoli 11:30 dosegel potrebno višino na Rachenberg-u in odletel proti pogorju Loferer.



Iznad Sausteigen-a in Honigkogel-a sem se usmeril proti Hauptkamm-u. Ne počasi, toda tudi ne tako hitro, kot sem upal.



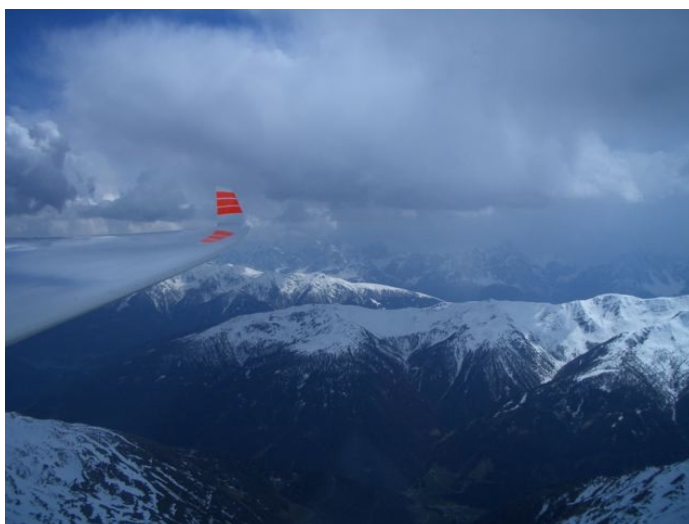
Od Honigkogel-a sem prečkal dolino do Bernkogel-a in priletel visoko nad dolino Gastein.



Skoraj uro sem porabil, da sem dosegel Hauptkamm in potem nadaljeval proti Dobraču. Vreme je bilo dobro, vendar ne tako dobro, kot sem pričakoval. Zato sem imel občutek, da napredujem počasneje, kot sem upal. Toda loger je z urnim povprečjem 95 km/h kazal drugače.



Šele okoli 13:00 sem bil nad Dobračem. Nič več nisem mislil, da lahko končam veliki trikotnik in sem razmišljal, da bi raje opravil krajši prelet. Toda odločil sem se, da pogledam nov del poti Dobrač – prelaz Ljubelj, na povratku pa skrajšam let preko Brenner-ja. Na Karavankah sem takoj našel lepo termiko in sem lahko po najkrajši smeri ter s pobočnim vetrom zelo hitro letel do prelaza Ljubelj in nazaj. Urno povprečje se je povzpelo na 110 km/h in mislil sem si: »No, če bo šlo tako naprej, bom morda vendar spravil skupaj trikotnik«.



Nad Dobračem se nisem odločil za prehod na severno stran Ziljske doline, temveč sem sledil Karavankam. Verjetno je bila to taktično napačna odločitev, kajti tam sem prišel nizko in nisem več napredoval tako hitro. Poleg tega so se pred menoj pojavile prve plohe, ki so me prisilile leteti še dve dolini bolj severno.

Ko sem v bližini Lienz-a izrabil res dobro dviganje do višine 3500 m, se nisem več jezil zaradi svoje slabe odločitve. Okoli 16:00 sem bil pri Sterzing-u na 3200 m. Raje bi zavil proti Brenner-ju in proti domu, toda žal v to smer ni bilo ničesar razen modrega neba, niti enega vidnega oblaka. V smeri Meran-a in naprej proti Engadin-u pa so se videli razni dobri oblaki.



Zato sem se odločil poskusiti srečo v tej smeri, čeprav v resnici nisem nič več želel nadaljevati proti zahodu. Po novem načrtu naj bi letel do prelaza Reschen in tam zavil proti Engadin-u. Menil sem, da bom po tej poti še uspel priti domov.

Toda s tem sem verjetno naredil naslednjo taktično napako. Namesto da bi na poti od Sterzing-a proti Meran-u ostal visoko, sem letel direktno do izpostavljene gore pri Meran-u. Želel sem prihraniti čas. Doslej se je ta gora izkazala kot dobra termična točka. Vendar žal tu nisem našel nobenega pametnega dviganja. Torej sem s to odločitvijo izgubil možnost izbire še ene druge poti. Ker sem ostal pod grebenom, mi ni preostalo drugega, kot slediti pobočjem doline Etsch v smeri proti prelazu Reschen. Vendar me ni skrbelo. Celotno pogorje je bilo osončeno z lepimi kumulusi nad vrhovi. Ko pa sem letel vedno dalje v dolino brez uporabne termike (bila so le minimalna dviganja), mi je postajalo vedno bolj neprijetno ob misli, da bi moral tu nekje pristati. Od zgoraj je bilo prav dobro vidno, da je vsaka najmanjša ravna površina z vinogradi ali sadovnjaki. Travnikov ni bilo videti. V bližini prelaza Reschen so bile razmere boljše. Od zgoraj je bilo videti, kot da je v dolini nekaj travnikov. Toda dobro sem si zapomnil, kar so mi govorili moji letalski kolegi: od zgoraj sicer izgleda kot travnik, vendar v resnici to ni!

Bil sem v dvomih: naj verjamem, kar vidim, ali naj upoštevam, kar so mi dopovedovali?

Ko sem torej – brez da bi našel uporabno termiko – zavil proti prelazu Reschen, sem se znašel na približno 1800 m. Tu sem nameraval zaokrožiti in potem odleteti na drugo stran doline do izrazitega nizkega rebra nekega hriba. Šele če tudi tu ne bi uspel, bi pristal v dolini. Hkrati me je skrbelo, da veliko travnikov to sploh ni, ko prideš bližje. Sicer pa sem glede na mojo višino še imel čas od bližje pogledati nekaj terenov v dolini.

Ko sem torej zavil proti drugi strani doline, sem opazil nek lep travnik z regratom. Dolet bi bil sicer težak, toda 100% sem bil prepričan, da je travnik. Zdaj sem se moral hitro odločiti, saj višina ni več zadoščala za daljše manevriranje v bližini prelaza.

Torej: poskusiti na rebro in potem morda pristati v dolini, toda brez zagotovljeno varne površine? Ali pa uporabiti zaradi težkega doleta sicer ne najboljši, vendar zanesljiv travnik?

Odločil sem se za travnik; tudi zato, ker nisem bil več prepričan, da bom na rebro lahko pridobil potrebno višino za nadaljevanje leta. Zadnjih 30 km se pač ni izkazalo najbolje. Travniki sem lahko obletel trikrat in si ga ogledal. Na sicer vzpenjajočem se zemljišču je travnik izgledal kot majhna ravnica. Na severni strani je bil z dobro vidnim nasipom ločen od

državne ceste, na južni strani pa ga je prečkalo nekaj poljskih poti. Osrednji enotni del je izgledal dovolj dolg in tudi skupna dolžina je bila velika. Odločil sem se pristati proti vetru v smeri doline. Z vetrom se mi je zdel dolet preko nasipa preveč tvegan.



Državna cesta je bila obrasla z redkim drevoredom, vendar je v smeri pristajanja manjkalo nekaj dreves, zato sem lahko dolet opravil zelo nizko. Za daljši let med tretjim in četrtem zavojem («base leg») žal ni bilo prostora. Torej sem vztrajal »z vetrom« tako dolgo, kolikor je dopuščal vzpenjajoči se teren. Ker se je tudi pojavila velika vrzel v prometu, sem lahko pristajal zelo nizko nad cesto. Naredil sem zavoje za 180°, izvlekel zavore in zdrsnil tik nad cesto. Kolo se je, kot predvideno, dotaknilo tal kolikor se je le dalo tesno za nasipom.



Doslej vse dobro, sem si mislil. Toda kar je sledilo, je bilo nekoliko manj lepo. Travnik se je v zgornjem delu izkazal bolj kot močvirje. Kolo je brez omembe vrednega upora v celoti potonilo v travo. Prav ta prijeten regratov travnik je zaradi manjkajočega odmika od tal nenadoma postal za mene usoden.

Še pri pristajalni hitrosti je eno krilo zaostalo. Letalo se je počasi zasukalo za 270°, medtem ko je kolo rilo po mehkih tleh. To je sicer imelo dober zaviralni učinek, vendar žal povzročilo tudi znatno obremenitev trupa. Ob vzvratnem drsenju se je poškodovalo krilce. Travnik je bil tako moker, da je skozi zračnik pokrova kabine brizgnila precejšnja količina vode. Po levi strani sem bil popolnoma premočen. V jarku, ki ga je naredilo kolo, se je takoj pojavil majhen potoček.

Ko sem po zaustavitvi odprl pokrov kabine in se ogledal, je naprej izgledalo, kot da je letalo nepoškodovano prestalo pristanek. To sem še posebej upal zato, ker je vse gibanje potekalo zelo mehko. Toda ko sem s površine odstranil vse blato in travo, so postale očitne znatne poškodbe.

Meni se ni zgodilo popolnoma nič. Pristanek in temu sledeče vrtenje do zaustavitve je potekalo mehko in brez omembe vrednih sunkov. Občutek je bil približno tak, kot pri mehki

pirueti na drsališču. Kljub temu ni bil nič kaj prijeten občutek, ko sem takoj po pristanku izgubil nadzor nad letalom in moral kot »potnik« čakati kdaj se bom ustavil. To je bilo prvič, da sem popolnoma izgubil nadzor nad letalom.



Ta izkušnja mi vendar dokazuje, kako blizu skupaj sta lahko uspeh in nesreča.

<http://www.onlinecontest.org/olc-2.0/gliding/flightinfo.html?flightId=-781223688>