

Miran Aplinc

Dr. Miran Aplinc je diplomiral na Pedagoški fakulteti Univerze v Mariboru. Leta 2017 je uspešno zagovarjal doktorsko disertacijo z naslovom Gospodarski in socialni razvoj Šoštanja od konca 19. stoletja do druge svetovne vojne. Od leta 2009 je zaposlen na Muzeju Velenje kot muzejski svetovalec.

»KAKOR PTIČEK V SINJI ZRAK«: OD DRUGE SVETOVNE VOJNE DO USTANOVITVE AEROKLUBA VELENJE

Uvod

Leta pred drugo svetovno vojno predstavljajo skokovit razvoj športnega letenja in lastnih konstrukcij ter nastanka prvih letališč. Tudi v Šaleški dolini je tik pred vojno zabeležena ustanovitev krajevne jadralno letalske skupine Aerokluba Šoštanj in prva gradnja jadralnega letala tipa Zögling, s katerim so leteli na poteg.¹ Po štirih desetletjih razvoja letalstva je na pragu druge svetovne vojne že veljalo: »*Danes ne bo kmalu človeka, ki ne bi videl že letala – ali pa celo letel že z njim, /.../. Saj je človek že od nekdaj hrepenel, da bi mogel poleteti kakor ptiček v sinji zrak.*«²

¹ Aplinc, *Letalstvo v Šaleški dolini do konca druge svetovne vojne*, str. 16–17, 25.

² Vertec (1871), »Razvoj letalstva,« l. 71, februar 1941, št. 6, str. 226–230.



Pred poletom v Lajšah leta 1939, letalo Zögling 1, YU-M-29-ZI, JLS Šoštanj No 1. (Aplinc, Letalstvo, str. 37.).

Med drugo svetovno vojno Šoštanjčani niso leteli, vendar je bilo nebo nad Šaleško dolino zaradi delovanja nemške Luftwaffe, zavezniškega letalstva in proti koncu vojne tudi narodno osvobodilne vojske Jugoslavije zelo živahno.³ Letalsko dejavnost je druga svetovna vojna močno zavrla, letala, zgrajena pred vojno, so bila uničena, ljudje pa so še vedno želeli leteti. Po drugi svetovni vojni, po kateri je bil stari svet dokončno spremenjen, je letalstvo v Šaleški dolini dobilo nov zalet. Letenje, modelarstvo in padalstvo je postajalo nekaj vsakdanjega. Po vojni so mnogi sodelovali pri obnovi. Že iz časa pred vojno je bilo jasno, da se bodo morali letalci nasloniti predvsem na svoje sile. Ob velikih političnih spremembah in gospodarskih težavah je vendarle prevladoval optimizem in pogled v prihodnost. Vsakdanje življenje je ob sočasni industrializaciji in urbanizaciji Šaleške doline prinašalo hitre spremembe. Življenje se je »obnovilo – pač v znamenju sicer nekoliko nenavadne zmesi navdu-

³ Aplinc, *Letalstvo*, str. 44.

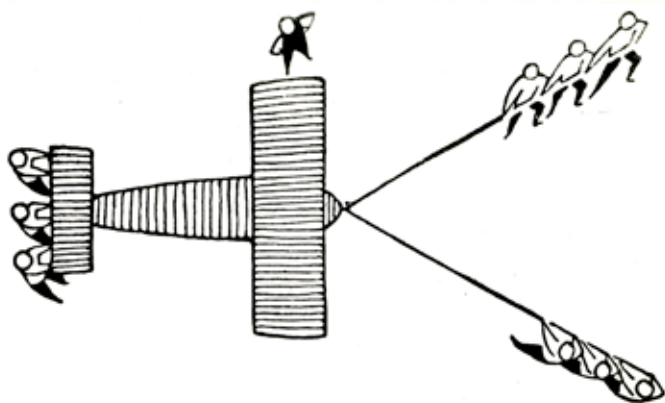
šenja in državne represije.«⁴ Gospodarstvo je prešlo v državno last, nastajala so nova podjetja. V mesta pa tudi na podeželje je vse bolj prodirala tehnika in s tem modernizacija življenja. In tehnika »je bila v večini primerov na višji ravni kot znanje povprečnega državljana.« Kot »glavna izhodišča porajajoče se nove družbene ureditve enakosti, napredka in znanja so kot gobe po dežju nastajala različna društva, ki so pomagala pri tehniškem opismenjevanju ljudi.« Za ta namen je bila leta 1946 pod okriljem Fizikalne zveze ustanovljena Komisija za tehniko in šport, leta 1948 pa je bila ustanovljena samostojna organizacija Ljudska tehnika Slovenije.⁵

V novonastali državi je seveda najprej šlo za izgradnjo in izpopolnjevanje vojnega letalstva in vzpostavitev potniškega prometa. Prvega septembra 1945 so bili ustanovljeni Letalska organizacija Slovenije (LOS), Aeroklub Maribor, kasneje Jadrarno letalska skupina Železničar, Vrana itn. Usposobili so vzletišča na Blokah, v Ribnici, Kompoljah, Cerkljah ob Krki, na letališču pri Vipavi, v Lescah itn. Leta 1948 se je Odbor za športno letalstvo preimenoval v Letalsko zvezo Slovenije (LZS). Ljudska tehnika je v skladu s socialističnimi idejami naložila LZS, naj ob širjenju organizacije ob vzgoji kadrov uči pravilnega odnosa do materialov in seznanja prebivalstvo z letalsko tehniko. Ker je država podpirala razvoj letalstva, novih aeroklubov, padalstva in modelarstva, je bilo leta 1950 evidentiranih kar 1613 modelarjev, 780 jadrarnih pilotov, 600 padalcev in motornih pilotov ter 34 jadrarnih in motornih letal.⁶

⁴ Kmecl, »Obris kulturne zgodovine Velenja,« str. 237.

⁵ Šterbenk, *Društvo Ljudske tehnike Šmartno ob Paki*, str. 17. Leta 1972 je bilo DLTS preimenovano v Zvezo organizacij za tehniško kulturo Slovenije (ZOTKS).

⁶ Kladnik, *Zgodovina letalstva na Slovenskem*, str. 140.



*Risba organizacije ob vzletu jadralnega letala na poteg
(Muzej Velenje, arhiv, f. 90901.).*

Letalsko-modelarska skupina v Šoštanju

Podatkov o začetkih delovanja Ljudske tehnike v Šaleški dolini je malo. V Velenju je Ljudska tehnika delovala od leta 1954,⁷ medtem ko štejemo za najstarejše na tem področju delovanje društva ljudske tehnike v Šmartnem ob Paki od leta 1949.⁸ Pod okriljem Letalskega društva Čkalov Celje je bila julija 1946 v Šoštanju ustanovljena Letalsko modelarska skupina, ki je s tem nadaljevala predvojne dejavnosti šoštanjskih zanese-njakov.⁹ Modelarstvo je dejavnost, pri kateri izdelujejo pomanj-šane modele pravih naprav. Za izdelavo so uporabljali les, papir, blago in mizarsko lepilo. Modelarji so se izobraževali s pomočjo literature in kmalu ustvarjali svoje konstrukcije. Vnašali so svo-je zamisli, zlasti o drsnem kotu letala, od katerega je bil profil krila poljubno izbran po zakonih aerodinamike. Kljub temu da je bilo po vojni težko najti ustrezne materiale, so izdelovali letalske modele, razpona preko dveh metrov in pol. Letve so nabavljali

⁷ Naš čas. »Jubilejna skupščina,« l. 10, 8. marec 1974, št. 9.

⁸ Šterbenk, *Društvo Ljudske tehnike Šmartno ob Paki*, str. 18.

⁹ Zasebni arhiv Zdravka Jevšenaka iz Velenja.

pri mizarju Jevšenaku in drugih. »Včasih smo lepili kar z nitro lakom, ker lepila ni bilo.«¹⁰

Modele jadralnih letal so izdelovali po pravilih letalske zveze FIS. »V skladu s temi pravili smo na šoštanjskem nogometnem igrišču prirejali tudi tekmovanja. Letala smo dvigali z vrvico in ročno vitlo. Nekajkrat smo se udeležili tudi tekmovanj na letališču v Levcu pri Celju.«¹¹ Na tem tekmovanju je bil Jože Vučina s svojim modelom uspešen, saj je odletel tako visoko in odjadral tako daleč stran, da ga ni dobil več nazaj.¹² Tudi »Jevšenakov model jadralnega letala Miha je postavil rekord. Jadral je 17 minut, potem pa ga nismo več videli. Delovanje v tej letalski skupini je bila priprava na pravo letenje.«¹³ Na čelu Ljudske tehnike v Šoštanju je bil Stane Krevzel iz Šmartnega ob Paki,¹⁴ ki je bil vnet modelar in tudi padalec.¹⁵

Modelarska dejavnost pa je pri nekaterih starejših članih ponovno vzbudila strast po letenju s pravimi letali.¹⁶ Vabilo, s katerim so 25. februarja 1947 Herberta Končana vabili na sestanek Inicijativnega odbora športno letalskega društva v Celju, že priča o teh aktivnostih.¹⁷ Tudi Šoštanjčana Andrej Zager in Zdravko Jevšenak sta leta 1947 odšla v zvezno šolo za jadralno letalstvo v Ribnico na Dolenjskem, tečaj za A-izpit pa so opravljali v Kompoljah.¹⁸ V tem letu sta A in B izpit v Ribnici opr-

¹⁰ Arhiv Šaleškega aerokluba (ŠAK), Zgodovina AK Gorenje po letu 1945, tipkopis.

¹¹ MUS, Zdravko Jevšenak: Zapiski o aktivnostih letalskih in smučarsko skakalnih društev v Šoštanju pred in po II. svetovni vojni.

¹² Arhiv ŠAK, Zgodovina AK Gorenje po letu 1945, tipkopis.

¹³ MUS, Zdravko Jevšenak: Zapiski o aktivnostih.

¹⁴ Šterbenk, *Društvo Ljudske tehnike Šmartno ob Paki*, str. 18.

¹⁵ Aplinc, *Letalstvo v Šaleški dolini po drugi svetovni vojni in 50 let delovanja Šaleškega aerokluba*, str. 37.

¹⁶ Arhiv ŠAK, Zgodovina AK Gorenje po letu 1945; Šterbenk, *Društvo Ljudske tehnike Šmartno ob Paki*, str. 17, 48.

¹⁷ MUS, Poročilo letalskega referenta (fotokopija).

¹⁸ MUS, Zdravko Jevšenak: Zapiski o aktivnostih.; »Nikoli nisem pristal tako, da bi bilo kaj narobe. Enkrat sem želel delati osmico, me je zvlekel gor, pridem kakih 70 metrov visoko, pa vidim rdečo zastavo. Hitro grem

vila tudi Andrej Zager in Vinko Vučina.¹⁹

Znanje in ambicije so rasle in januarja 1949 so na sestanku Jadralne skupine soglasno sklenili, da bodo organizirali polete na Državnem posestvu Gutenbüchel v Ravnah ter skladiščenje letala Vrabec, ki so si ga izposodili v Celju. Kot inštruktor letenja je Jevšenak opravil prvi let in s tem preveril tehnično ustreznost letala ter pokazal tečajnikom, kako je potrebno leteti. Tečajniki so napredovali, leti so bili uspešni, razen enega tršega pristanka. Interes učencev je bil vse večji, vendar so morali 24. junija 1949 izposojeno letalo Vrabec vrniti Letalskemu društvu Čkalov Celje.²⁰ S tem je bilo konec poletov v Šaleški dolini, vendar ne za vse, mesec dni kasneje, julija leta 1949, sta brata Zdravko in Alojz Jevšenak odšla v Ribnico na tečaj za opravljanje B-izpita.²¹ V tem letu je Andrej Zager v Vršču opravil C-izpit.²² Julija 1949 so v Letalski skupini v Šoštanju izvedeli za razpis Ljudske tehnike za tečaj jadralnih pilotov B in C v Zvezni letalski jadralski center v Vršču. Prijave je zbiral Letalsko društvo Čkalov iz Celja, pod katero je spadala Letalska skupina v Šoštanju. Začeli so zbirati kandidate za tečaj, s katerim bi pridobili svoje učitelje jadralnega letenja. Začasni predsednik letalske skupine v Šoštanju je bil Zdravko Jevšenak, Jože Vučina je bil tajnik,

naprej, odklopim, grem v zavoj in je bila tam ovira, letel sem čez, tam na polju pa je neka ženica grabila rdečo deteljo. Na eni strani je bila koruza, na drugi pa pšenica. Priletel sem do nje, ona sploh ni videla kaj se dogaja. K sreči se ni nič zgodilo.«

¹⁹ Arhiv ŠAK, Zgodovina AK Gorenje po letu 1945.

²⁰ Zasebni arhiv Zdravka Jevšenaka iz Velenja.

²¹ MUS, Zdravko Jevšenak: Zapiski o aktivnostih. »Leteli smo z letalom Fizir s pomočjo vitle in vsak dan je šlo više. Po treh tednih smo že dosegali višino 200 m. S to višino sem preletel letališče v obliki osmice in pristal v bližini štarta. To nalogo je bilo potrebno nekajkrat ponoviti. Potrebno je bilo preleteti tudi krog okoli letališča z vrnitvijo na štartno izhodišče. Nazadnje je bilo potrebno narediti še šolski krog. Po vseh opravljenih nalogah je bil B-izpit opravljen. Vsak tečajnik je imel knjižico letenja, v katero je bil vpisan vsak let z opombami glede značilnosti leta in napakami. Pri letenju nisem imel težav. Let sem vedno zaključil z lepim pristankom, tako da v moji knjižici pripomb ni bilo.«

²² MUS, Lična letačka knjižica (fotokopija).«

blagajnik pa Herman Plamberger. V letalski skupini so leteli: Milan Zager, Andrej Zager, Alojz Jevšenak, Zdravko Jevšenak, Herman Plamberger, Roman Zager, Daniel Zager, Jože Delopst, Rudi Bizjak, Jože Ošlovnik, Jože Vučina, Vinko Vučina, Maks Dvornik, Karl Trunkl, Drago Jesenšek in Alojz Napotnik, sicer pa je bila članica letalske skupine Šoštanj tudi Marica Teraš.²³

Hkrati je dobro delovala tudi modelarska dejavnost. Maja 1949 je bil objavljen razpis za društveno prvenstvo modelarskih sekcij na Letališču v Levcu. Pravico do tekmovanja so imele vse letalske skupine LD Čkalov Celje. Tekmovali so v kategoriji prehodnih modelov, visoko zmogljivih modelov in modelov na motorni pogon ali pogon z elastiko. Na društvenem izobraževanju so spoznavali teoretične osnove jadralstva: kot je vprašanje aerodinamike, vzgona, zračnega upora in kaj je drsno razmerje. Spoznavali so letalske instrumente: variometer, višimeter, borograf, kazalnik obračanja in števec hitrosti ter osnove meteorologije in zgodovine letenja. 7. julija 1949 je bilo v Šoštanju srečanje modelarjev, na katerem je bil za predsednika modelarske sekcije izvoljen Zdravko Jevšenak, za tajnika Jože Vučina in za blagajnika Vinko Vučina.²⁴

Padalstvo

Ob jadralni aktivnosti je bila že leta 1949 v Šoštanju oblikovana skupina ljubiteljev padalstva, ki sta jo vodila inštruktorja padalstva Roman Zager in Mirko Grenkuž.²⁵ V petdesetih letih 20. stoletja je bilo padalstvo glede na razmere v svetu dobro razvito in tudi padalci so na tekmovanjih dosegali dobre rezultate. Te aktivnosti je močno podpirala tudi država; tako najdemo aprila leta 1950 v reviji *Ljudska tehnika* poziv mladim, da se vključijo v padalske šole,²⁶ in v zimskem času leta 1949–50 je

²³ MUS, Zdravko Jevšenak: Zapiski o aktivnostih.

²⁴ Zasebni arhiv Zdravka Jevšenaka iz Velenja.

²⁵ MUS, Zdravko Jevšenak: Zapiski o aktivnostih.

²⁶ Kladnik, *Zgodovina letalstva na Slovenskem*, str. 139.

za člane letalske skupine že potekal tečaj skokov s padalom.²⁷ Udeleženec tega tečaja Zdravko Jevšenak je povedal, da je prvi teoretični tečaj potekal v Sokolskem domu v Šoštanju. Poleg teorije je moral vsak tečajnik sam zložiti padalo.²⁸ V Sokolskem domu so imeli obešeno padalo, na katerem so tečajniki vadili, kako se obračati po vetru in pristanku. Po uvodnem delu tečaja je sledil skok s padalom pri učiteljici padalstva Danici Rabuza Lakovič. V skupini so bili Stane Krevzel, Roman Zager, Zdravko Jevšenak, Vinko Vučina, Mišo Skornšek, Mirko Grenkuž in Branko Šumer. Padalski izpit so sredi meseca maja opravljali na letališču v Levcu.²⁹ Pred skokom so morali kandidati opraviti obvezen zdravniški pregled, nato pa so prvič skočili iz letala PO-2, pozneje pa še iz transportnega dvomotornega letala ŠČE-2, ruske proizvodnje.³⁰ Šoštanjski padalci so bili očitno uspešni, saj so bili povabljeni k sodelovanju na velikem letalskem mitingu, ki ga je poleti leta 1950 organiziral Celjski aeroklub.³¹

Letalski miting

Alojz Jevšenak, član Ljudske tehnike Šoštanj, je leta 1951 dal za tisti čas skoraj neverjetno pobudo za organizacijo prvega letalskega mitinga v Šaleški dolini,³² seveda v sodelovanju s celjskim aeroklubom. Prireditelj je bila sredi septembra v Lajšah pri Šoštanju.³³ Na mitingu sta sodelovali motorni letali Trojka in PO-2 iz Celja ter jadralno letalo Jastreb iz Ljubljane, ki ga je pilotiral pilot Slavko Lakovič. Iz PO-2 sta s padalom skočila znana padalka Danica Rabuza Lakovič in Roman Zager. Letalski miting v Lajšah je bil zelo uspešen in je močno odmeval v Šaleški dolini. Kljub skromni udeležbi letal pa se je na prire-

²⁷ Arhiv ŠAK, Zgodovina AK Gorenje po letu 1945.

²⁸ Kasneje TVD Partizan.

²⁹ MUS, Zdravko Jevšenak: Zapiski o aktivnostih.

³⁰ Ustni vir: Jože Lukanc, september 2015.

³¹ MUS, Zdravko Jevšenak: Zapiski o aktivnostih.

³² Kladnik, *Zgodovina letalstva na Slovenskem*, str. 200.

³³ MUS, Zdravko Jevšenak: Zapiski o aktivnostih



Zdravko Jevšenak pred poletom za skok pred letalom ŠČE-2 v Levcu leta 1950 (Zasebni arhiv Zdravko Jevšenak, Velenje.).

ditvi zbralo veliko gledalcev. Ti so bili med drugim priča okvari podvozja na motornem letalu Trojka, ki je zaradi tega zapeljalo v manjši jarek ob pristajalni stezi.³⁴

V kasnejših letih je bilo še nekaj poskusov za organizacijo letalskih mitingov, vendar do tega ni prišlo, saj aeroklub v Šoštanjju ni zaživel.³⁵ Okrajni odbor Ljudske tehnike je uspešno formiral štiri avto-moto društva, tri radioklube, aeroklub, elektro strojni klub in tri klube tehnike.³⁶ V tem času so bile v ospredju dirke s cestnimi motorji.³⁷

Selitev letalske dejavnosti v Velenje

Šoštanjjski letalci so v 50. letih želeli za daljše polete uporabiti hrib Skorno, vendar do tega ni prišlo in šolanje se je

³⁴ Arhiv ŠAK, Zgodovina AK Gorenje po letu 1945.

³⁵ Naš čas. »Zgodilo se je,« l. 25, 6. april 1989, št. 13, str. 8.

³⁶ Naš čas. »Zgodilo se je,« l. 25, 6. april 1989, št. 13, str. 8.

³⁷ Arhiv ŠAK, Zgodovina AK Gorenje po letu 1945.

leta 1952 nadaljevalo vzhodno od tedanjega Velenjskega jezera (današnjega Škalskega), v bližini dvorca Turn.³⁸ Zahodna stran hriba ni bila zasajena, zato so jo uporabljali za polete. Leteli so z letalom Vrabec, krila in trup so bila narejena iz lesenih letev, preproste gradnje, le spredaj je bil kljun nekoliko prekrit s platnom. Za vzlet in pristanek je imelo spredaj na spodnjem delu vgrajeno drsalko.³⁹ Leteli so pod vodstvom Ivana Novinška, ki je takrat že bil pilot motornega letala, pri poletih pa sta pomagala še Camlek in Zdravko Jevšenak.⁴⁰ Skupina je štela 14 tečajnikov.⁴¹

Leta 1952 je Ivan Novinšek organiziral tudi prvi tečaj jadralnopaladske dejavnosti. Bil je že prekaljen jadralni in motorni pilot, pa tudi padalec. Novinšek je začel leteti že leta 1946, ko se je na Kališnikovo priporočilo vpisal v jadralno šolo v Kompoljah. Učitelja na Blokah sta bila Maks Arbajter⁴² in Jože Krum-pak.⁴³ Andrej Zager, ki je bil udeleženec tečaja, je kasneje nadaljeval šolanje v Vršču in opravil še C-izpit, vendar kasneje kljub želji ni mogel nadaljevati šolanja za motornega pilota.⁴⁴

Padalci v Velenju

V Velenju so prvi teoretični padalski tečaj začeli že septembra leta 1953, vendar pa takrat zaradi zaprek do skokov ni prišlo. Tečaj je bil v nekdanjih prostorih kegljišča, kjer so se učili zlaganja padal, za učenje doskoka pa so uporabili kar Novinškov kozolec. Kljub neugodnim pogojem za praktične skoke je Ivan Novinšek v pomladnih mesecih nadaljeval tečaj. Ko pa so v Celjskem aeroklubu pridobili letalo PO-2, so 14. julija tečajniki

³⁸ MUS, Zdravko Jevšenak: Zapiski o aktivnostih

³⁹ 50 let *Društva modelarjev – Modelar Velenje*, str. 8.

⁴⁰ Arhiv ŠAK, Zgodovina AK Gorenje po letu 1945.

⁴¹ MUS, Zdravko Jevšenak: Zapiski o aktivnostih.

⁴² Maks Arbajter (1924–1992), legenda slovenskega letalstva. Leta 1952 je postal upravnik letalskega kluba v Celju do upokojitve 1974.

⁴³ Arhiv ŠAK, Zgodovina AK Gorenje po letu 1945.

⁴⁴ Arhiv ŠAK, Zgodovina AK Gorenje po letu 1945.

iz Velenja izkoristili priložnost.⁴⁵ Osemnajst tečajnikov je opravilo teoretični izpit pred komisijo iz celjskega Aerokluba in 14. in 15. julija je 14 tečajnikov že opravilo praktične skoke.⁴⁶ Prvi skok z višine 700 metrov je opravil Ivan Novinšek, ki je bil pilot lovskega letala Jugoslovanskega vojnega letalstva. V skupini so svoj prvi skok opravili Jože Turnšek, Marija Ramšak, Emil Koželj, Milica Miletič, Alojz Gracer, Strelec, Brglez, Kotnik, Forneci, Lukanc, Silovšek, Kos in drugi.⁴⁷ Po podatkih aerokluba so takrat prvič skočili tudi Marica Ramšak, Alojz Gracer, Milica Miletič, Roman Zager, Ciril Es in Herman Mastnak.⁴⁸

Aeroklub v Velenju

Leta 1954 je bil v Velenju ustanovljen občinski odbor ljudske tehnike in pod njegovim okriljem je deloval tudi Aeroklub Velenje,⁴⁹ ki je bil ustanovljen 27. julija 1954 v čitalnici Svobode. Na prvi skupščini Aerokluba Velenje so kot gostje prisostvovali sekretar Letalske zveze Slovenije Čedo Makole, podpredsednik Aerokluba Celje in član glavnega odbora Letalske zveze Jugoslavije Venčeslav Jeras in padalski referent Aerokluba Celje Franci Gaberšek. V prvi upravni odbor so bili izvoljeni Jože Turnšek – predsednik, Franjo Kočar – tajnik, Marija Ramšak – blagajničarka, Ivan Novinšek – materialni referent; člani odbora so bili še Jože Poznič, Emil Koželj in Ferdo Malin. V nadaljevanju skupščine je bil sprejet sklep, da morajo biti vsi člani Aerokluba tudi člani SZDL.⁵⁰

⁴⁵ MUS, CD 4 – Ivan Novinšek. Z avtobusom v Celje so šli Miletič, Ramšakova Dragica, Gracer in drugi.

⁴⁶ Velenjski rudar. »Aeroklub v Velenju je ustanovljen,« l. 2, 17. avgust 1954, št. 11.

⁴⁷ Velenjski rudar. »Zračni krst velenjskih padalcev,« l. 2, 13. september 1954, št. 12, str. 2.

⁴⁸ Arhiv ŠAK, Zgodovina AK Gorenje po letu 1945.

⁴⁹ Naš čas. »Jubilejna skupščina,« l. 10, št. 9, 8. marec 1974, str. 10.

⁵⁰ Velenjski rudar. »Aeroklub v Velenju je ustanovljen,« l. 2, 17. avgust 1954, št. 11.

Ekipa velenjskega aerokluba je sodelovala na IV. republiškem padalskem tekmovanju za prvenstvo LRS, ki je bilo od 26. do 29. avgusta v Murski Soboti. Udeležbo na tekmovanju je omogočila sindikalna organizacija premogovnika, ki je prispevala 9000 din.⁵¹ Zračni krst velenjskih padalcev v Murski Soboti je uspel, skakali so Ivan Novinšek, Jože Turnšek, Marija Ramšak, Emil Koželj, Milica Miletič, Alojz Gracer, Jožef Strelec, Brglez, Maks Kotnik, Forneci, Lukanc, Silovšek in Kos. V članku je posebno poudarjena vloga prvih padalk iz Šaleške doline Marije Ramšak in Milice Miletič.⁵²

Lojze Ojsteršek je v *Večeru* zapisal, da se je nekaj let kasneje, maja 1961, znova pokazal utrip letalskega življenja v Velenju. Organiziran je bil tečaj za padalce, ki ga je opravila 10- do 15 članska skupina in opravila prve skoke na letališču v Šmartnem pri Slovenj Gradcu.⁵³ Ko pa je Ivan Novinšek odšel iz Velenja, je jadralstvo in padalstvo v Velenju zamrlo vse do leta 1969.

A kljub vsemu letalska dejavnost v Šaleški dolini ni povsem zamrla. V šestdesetih in sedemdesetih letih se je Gorenje pod vodstvom direktorja Ivana Atelška hitro razvijalo in v takratni Jugoslaviji postalo eno največjih izvozno usmerjenih podjetij z več kot petnajst tisoč zaposlenimi. V podjetju se je pokazala potreba po hitrem in varnem potovanju poslovnežev Gorenja, zato se je vodstvo odločilo za svojo poslovno letalsko dejavnost. Že leta 1969 je bilo v uporabi štirisedežno letalo Cessna-172 (reg. oznake YU-BHA), ki ga je imelo Gorenje v solastništvu z aeroklubom Slovenj Gradec. Prvi pilot tovarne Gorenje je bil Jože Černič, ki je s Cessno letel po vsej Jugoslaviji, od Ohrida, Skopja, Beograda, največ pa v Subotico. Tam je bila tovarna elektromotorjev za pralne stroje, tako je Jože tja letel kar dvakrat tedensko. To letalo so uporabljali tudi za odmetavanje reklamnih

⁵¹ Velenjski rudar. »Ekipa velenjskega aerokluba se bo udeležila republiškega prvenstva,« l. 2, 17. avgust 1954, št. 11, str. 4.

⁵² Velenjski rudar. »Zračni krst velenjskih padalcev,« l. 2, 15. september 1954, št. 12.

⁵³ Večer. »Novo letališče,« 15. maj 1975, št. 7.

letakov Gorenja, za povečanje prodaje in prepoznavnost blagovne znamke.⁵⁴

Ustanovitev aerokluba

Vse do konca 60. let je letalstvo v Velenju delovalo v sekciji modelarstva znotraj Društva ljudske tehnike, vse pa se je spremenilo s prihodom Petra Robide.⁵⁵ Kot član celjskega aerokluba je leta 1969 prišel zaradi nove službe na Rudarski šolski center (RŠC) v Velenju. Na takratnem RŠC so že delovale različne tehnične dejavnosti, Peter Robida pa je Jožetu Vogrincu, takratnemu predstojniku šole, predlagal ustanovitev letalskega tehničnega krožka, kar je slednji podprl. Odziv med mladimi je bil izjemen, saj se je na poziv na RŠC Velenje in Gimnaziji Velenje prijavilo več kot 200 simpatizerjev.⁵⁶ Peter Robida je Mirku Bitencu, takratnemu predsedniku Letalske zveze Slovenije, predlagal, da bi v Velenju ustanovili letalski klub, kar je predsednik zveze podprl.⁵⁷ S tem je seznanil še predsednika aerokluba v Celju Jožeta Cerjaka in upravnika letenja Maksa Arbajterja, ki sta obljubila pomoč glede tehničnih rešitev letenja in šolanja letalcev kandidatov v Levcu pri Celju.⁵⁸

Po dobrem odzivu mladih na srednješolskem centru v Velenju in neformalni podpori takratne Letalske zveze Slovenije in celjskega aerokluba je kmalu prišlo do konkretnih aktivnosti in prvega srečanja zainteresiranih za ustanovitev Aerokluba Velenje 28. novembra 1969.⁵⁹

⁵⁴ Ustni vir: Jože Čer nič, januar 2018.

⁵⁵ Arhiv ŠAK, Peter Robida – osebna mapa. Po rodu je bil doma iz Laškega in je že leta 1958 kot študent dosegel dovoljenje za jadralnega pilota, dovoljenje za športnega pilota pa leta 1960. Srebrno C značko (št. 359) je Robida dosegel leta 1961.

⁵⁶ Arhiv ŠAK, Zgodovina AK Gorenje po letu 1945.

⁵⁷ Arhiv ŠAK, Zgodovina AK Gorenje po letu 1945.

⁵⁸ Arhiv ŠAK, Zgodovina AK Gorenje po letu 1945.

⁵⁹ Arhiv ŠAK, Aeroklub Velenje (brošura), november 1979, str. 5–6.



*Znak AK Velenje
(Naš čas. »Ob drugi
obletnici Aerokluba
Velenje,« l. 9,
28. december 1973, št.
38/39, str. 8).*

Aeroklub Velenje

Na predlog družbenopolitičnih dejavnikov občine Velenje je prišlo 24. novembra 1971 do ustanovnega občnega zbora, na katerem je bil sprejet statut Aerokluba Velenje ter izvoljena upravni in nadzorni odbor.⁶⁰ Prvi upravni odbor so sestavljali: Peter Robida, Tone Kovačič, Pavle Šifer, Tone Juršnik, Borut Jenko in Rudi Hudovernik, pozneje pa sta se pridružila tudi Bogdan Menih in Milan Valenčak. Prvi predsednik kluba je postal Peter Robida, podpredsednik kluba pa Tone Kovačič. Med so-ustanovitelji so bili še Jože Hace, Jože Lukanc starejši, Andrej Šmid, Zdenko Štucin in Franc Pivko.⁶¹ Januarja 1972 je bil Aeroklub Velenje uradno zaveden v register društev pri Republiškem sekretariatu za notranje zadeve v Ljubljani.⁶²

V reviji *Krila* najdemo vzpodbudne besede o pomenu novonastalega aerokluba za širšo skupnost. Za nastanek in rast nove športne panoge in društva je najpomembnejši polet in zagnanost posameznikov entuziastov. Mlada generacija je tako dobila športno zvrst za sprostitve mladostne energije v ustvar-

⁶⁰ Naš čas. »Ob drugi obletnici Aerokluba Velenje,« l. 9, 28. december 1973, št. 38/39, str. 8.

⁶¹ Arhiv ŠAK, Zgodovina AK Gorenje po letu 1945; Zasebni arhiv Vilka Kotnika, Razni zapiski za aeroklub Velenje, knjižica; Ustni vir: Peter Robida, februar 2021; »Šaleški aeroklub.«

⁶² Naš čas. »Ob drugi obletnici Aerokluba Velenje,« l. 9, 28. december 1973, št. 38/39, str. 8.

jalnem, vzgojnem in izobraževalnem delu. K temu je prispevalo razumevanje, zaupanje, materialna in moralna podpora družbenopolitičnih in delovnih organizacij ter posameznikov. Pri tem je bila ključnega pomena nesebična podpora in spodbujanje predsednika kluba AK Celje Jožeta Cerjaka in pomoč učitelja letenja Maksa Arbajterja, da je šolanje mladih pilotov iz Šaleške doline lahko potekalo v Celju.⁶³



*Peter Robida
leta 1958
(Arhiv ŠAK).*

Aeroklub Gorenje Velenje

Podjetje Gorenje Velenje je dejavnost aerokluba izdatno podpiralo, zato je prišlo v naslednjem letu do preimenovanja v Aeroklub Gorenje Velenje. Podpora javnosti je bila ugodna in v Aeroklubu, ki je leta 1972 štel že 71 članov, so uspeli povečati tudi letalski park.⁶⁴ V klubu so začeli razvijati jadralno in motorno

⁶³ Krila. Ob našem praznovanju, Ob 10. letnici AK v Velenju, l. 10, december 1980, št. 12, str. 16–19.

⁶⁴ Večer. »Športno letališče za Velenje,« 24. april 1973, št. 7; Večer. »Novo letališče,« 15. maj 1975, št. 7; Naš čas. »Miting in otvoritev nove letalske steze,« l. 16, 10. oktober 1980, št 39, str. 6.

letenje. Ker v Šaleški dolini ustreznih prostorov ni bilo najti, se je vodstvo za pomoč obrnilo na sosednje aeroklube. Odzvali so se v celjskem aeroklubu, ki jim je kljub lastnim težavam in pomanjkanju prostora priskočil na pomoč. Na letališču v Levcu pri Celju, kjer je že potekalo šolanje kandidatov Aerokluba Gorenje Velenje, so v hangarju hranili še klubska letala Kurir, Aero-3, Trener, Blanik L-13 in drugo opremo, kot so padala, avto, vitli itn.⁶⁵

aero klub gorenje

**letalska zveza slovenije
velenje - slovenija**

63320 velenje, p.p. 7

telefon 063/892 306

žiro račun 52800 - 678 - 82133



Znak AK Gorenje Velenje (Arhiv ŠAK).

V upravnem odboru so že od začetkov delovanja razmišljali o letališču v Šaleški dolini. Ustrezno lokacijo je predlagala že omenjena padalka iz Celja Danica Rabuza Lakovič, ki je v preteklosti že sodelovala na letalskem mitingu v Lajšah pri Šoštanju.⁶⁶ Tam je bil za to dejavnost primeren prostor, pa tudi domačini so poznali dejavnosti predvojnih in povojnih letalcev. Krajanji so se s predlogom strinjali, saj bi namesto strelišča, ki je bilo takrat na tem območju, dobili letališče.⁶⁷ Po strokovnem

⁶⁵ Krila. AK Velenje dela uspešno, l. 4, maj/junij 1974, št. 2, str. 32; Naš čas. Ob drugi obletnici Aerokluba Velenje, l. 9, 28. december 1973, št. 38/39, str. 8.

⁶⁶ SI_ZAC, Sob Velenje 1966–85 (0417); Arhiv ŠAK, m. 351-40/78, Zapisnik 19. junij 1972.

⁶⁷ Ustni vir: Peter Robida, februar 2015.

pregledu letalci nad lokacijo sprva niso bili najbolj navdušeni in so v šali govorili, da je teren bolj primeren za modelarje, ne pa za kakšno resno letalsko dejavnost. Na koncu pa so se vendarle strinjali, da bo potrebno veliko dela, če hočejo uspeti.⁶⁸ S predvideno lokacijo letališča v Lajšah je Peter Robida seznanil tudi Nestla Žganka, takratnega predsednika občine Velenje, ki je pobudo podprl in predlagal, da se vsa zemljišča, ki so na tem območju v zasebni lasti, odkupijo v last Aerokluba.⁶⁹ Področje, ki je bilo predvideno za letališče, je bilo travnato in zamočvirjeno ter ni omogočalo stalne uporabe letališke steze, aeroklub pa tudi ni imel ustrezne letališke infrastrukture za klubska sredstva.⁷⁰ Do prvega resnejšega napredka je prišlo, ko je Uprava za civilno zračno plovbo v Beogradu januarja 1972 odobrila uporabo letališča Šoštanj za letenje motornih in jadralnih letal in delovanje padalcev,⁷¹ šolanje letalcev pa je potekalo v Celju. V prihodnosti jim je uspelo postaviti hangar za letala, letališko stezo in pridobiti sodobnejša letala itn.⁷² To pa je že tema obravnave na drugem mestu.

Zaključek

Zgodovina letalstva je večletni projekt, razdeljen na dva dela. Prvi del *Letalstvo v Šaleški dolini do konca druge svetovne vojne* je izšel leta 2016, v drugem delu *Letalstvo v Šaleški dolini po drugi svetovni vojni in 50 let delovanja Šaleškega aerokluba*,

⁶⁸ SI_ZAC, Sob Velenje 1966–85 (0417); Arhiv ŠAK, m. 351-40/78, Zapisnik 19. junij 1972.

⁶⁹ Arhiv ŠAK, Zgodovina AK Gorenje po letu 1945.

⁷⁰ SI_ZAC, Sob Velenje 1966–85 (0417); Arhiv ŠAK, m. 351-151/72, Prestavitev streljšča Lajše; Naš čas. Ob drugi obletnici Aerokluba Velenje, l. 9, 28. december 1973, št. 38/39, str. 8.

⁷¹ SI_ZAC, Sob Velenje 1966–85 (0417); Arhiv ŠAK, m. 351-151/72, Prestavitev streljšča Lajše; Arhiv MUS, Rešenje, 31. januar 1972; Večer. Športno letališče za Velenje, 24. april 1973, št. 7; Večer. Novo letališče, 15. maj 1975, št. 7; Naš čas. Miting in otvoritev nove letalske steze, l. 16, 10. oktober 1980, št 39, str. 6.

⁷² Arhiv ŠAK, Zgodovina AK Gorenje po letu 1945; Naš čas. Ob drugi obletnici Aerokluba Velenje, l. 9, 28. december 1973, št. 38/39, str. 8.

ki je izšel leta 2021, pa je zajeto obdobje po drugi svetovni vojni vse do danes. Članek predstavlja nadaljevanje raziskave o letalstvu v Šaleški dolini in objavo nekaterih še ne objavljenih virov. Vsebinska je nanizana kronološko kot preplet dogodkov, pospremljen s podatki, zgodbami posameznikov in slikovnim gradivom. Popelje nas skozi čas prizadevanj za postavitev letališča. V članku je uporabljeno arhivsko gradivo Šaleškega aerokluba, Zgodovinskega arhiva Celje, Letalske zveze Slovenije, spletnih virov, časopisnih virov, kot so *Krila*, *Naš čas*, *Večer*, *Velenjski rudar*, *Vertec* ter zbirke posameznikov.

V Šaleški dolini so bili posamezniki na področju letalstva aktivni že kmalu po koncu druge svetovne vojne, nekateri so se vključili v aeroklube in se ukvarjali s padalstvom. V petdesetih letih je bil v Velenju zabeležen prvi poskus ustanovitve aerokluba, ki pa iz različnih razlogov ni zaživel. V šestdesetih in sedemdesetih letih so se člani v klubih po Sloveniji v spremenjenem sistemu financiranja ukvarjali s finančnimi težavami. Aeroklubi so iskali rešitev za težave v novih dejavnostih – povezovanju z gospodarstvom, sodelovanju z vojsko, donatorstvom itn. S prihodom Petra Robide v Velenje je bil ob ugodnih pogojih in podpori mnogih zanesenjakov leta 1971 ustanovljen Aeroklub Velenje z letališčem v Lajšah pri Šoštanju, najprej na travnati, kasneje pa na pravi letališki stezi.

Poimenovanje aerokluba s sedežem v Lajšah se je skozi čas spreminjalo. Prvo poimenovanje je aeroklub dobil ob ustanovitvi leta 1971 kot Aeroklub Velenje, vendar se je ob uspešni podpori gospodarstva leta 1972 klub preimenoval v Aeroklub Gorenje Velenje, danes pa je poimenovan Šaleški aeroklub (ŠAK), ki je leta 2021 praznoval 50 let delovanja.

Literatura

- Aplinc, Miran. *Letalstvo v Šaleški dolini: do konca druge svetovne vojne*. Šoštanj: Muzej Velenje, Muzej usnjarstva na Slovenskem, 2016.
- Aplinc, Miran. *Letalstvo v Šaleški dolini po drugi svetovni vojni in 50 let delovanja Šaleškega aerokluba*. Šoštanj: Muzej Velenje, 2021.
- Kladnik, Darinka. *Zgodovina letalstva na Slovenskem: od začetkov do današnjih dni*. Ljubljana: ZIP – zavod za intelektualno produkcijo, 2008.
- Kmecl, Matjaž. »Obris kulturne zgodovine Velenja.« V: *Velenje: Razprave o zgodovini mesta in okolice*. Velenje: Mestna občina Velenje, 1999.
- »Modelar – Zgodovina.« Dostop: 16. januar 2020. <http://modelar.velenje.si/zgodovina.htm>
- *50 let Društva modelarjev – Modelar Velenje*. Velenje: Društvo modelarjev Modelar Velenje, 2013. Dostop: 16. januar 2020. http://modelar.velenje.si/priloge/BILTEN_MODE-LAR_2013.pdf.
- »Peter Robida.« Šaleški biografski leksikon. Dostop: 8. december 2017. <http://www.saleskibiografskileksikon.si/index.php?action=view&tag=827>.
- Šterbenk, Emil: Društvo Ljudske tehnike Šmartno ob Paki: zbornik ob 70-letnici začetkov delovanja. Šmartno ob Paki: DLT; Vransko: SVAMZ – Slovenska veteranska avto-moto zveza, 2017.

Ustni viri

- Ustni vir: Jože Černič, januar 2018.
- Ustni vir: Jože Lukanc, september 2015.
- Ustni vir: Peter Robida, februar 2015, februar 2021.

Serijske publikacije

- Krila, revija letalcev in ljubiteljev letalstva, l. 1974–1996.
- Naš čas, l. 1973–1975, 1978, 1980, 1989.
- Večer, l. 1973, 1974, 1975, 1977, 1980.
- Velenjski rudar, l. 1954.
- Vertec (1871), l. 1941.

Arhivski viri

- Arhiv Šaleškega aerokluba (ŠAK).
- Muzej usnjarstva na Slovenskem (MUS).
- Muzej Velenje (MV).
- Arhiv Našega časa.
- Zgodovinski arhiv Celje (SI_ZAC), Sob Velenje 1966–85.
- Zasebni arhiv Zdravka Jevšenaka.