

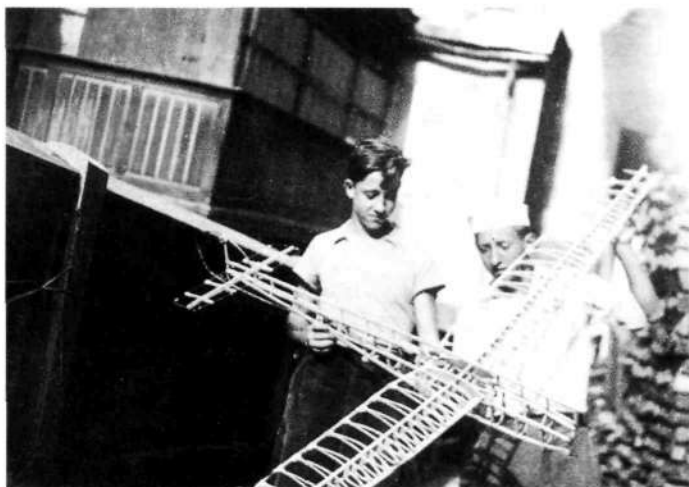
Modelarstvo sega daleč nazaj

V jubilejnem zborniku o telovadbi in športu, ki ga je leta 1996 izdala Občina Škofja Loka, Vita Kalamar na kratko opisuje delovanje društva, ki ga je ustanovila skupina mladih graditeljev modelov jadralnih letal. Hkratna razstava na gradu je pokazala nekaj fotografij o delovanju tega društva. Zaradi obilice gradiva in omejenega razstavnega prostora so prireditelji razstave te fotografije s spremnim besedilom nepregledno nagnetli v kot vitrine. Menimo, da je dejavnost mladih »letalcev« imela zdravo jedro, ki zasluži podrobnejši članek.

Silno mladostno zanimanje

Bila so zgodnja trideseta leta dvajsetega stoletja. Ločanom nam je merila čas ura na zvoniku farne cerkve, zanesljiveje pa parna sirena tovarne »Šešir« in troblja Martinovega avtobusa, preden je odpeljal izpred Rotovža na kolodvor. Kukavica ljubljanskega radia se je oglašala le v malokaterih hišah in vsa Loka z okolico je premogla le dva osebna avtomobila. Na Zofkeževem štantu na Placu, kjer je sedaj vrt Homanove slaščičarne, si lahko kupil napolitanko za dve kroni, kot smo rekli novčiču za 50 par.

Igra združuje otroke iz bližine. Tako je skupaj odraščala majhna skupina prijateljev s Placa in bližnjih ulic. V osnovno šolo smo hodili v Klobovsovo ulico, telovadili



Dvakrat pretežak model

smo pri Sokolu, na skrivaj kadili srobot, šepetali o skrivnostih življenja, se v temnih jesenskih in zimskih večerih podili in skrivali po vežah, se šli vojake za Gradom, požirali Karla Maya in se preganjali kot Indijanci.

Te otročarije smo prerasli, ko smo dosegli 14 do 16 let. Hodili smo že v mestne šole, natančneje, vozili smo se v gimnazijo v Kranj in Ljubljano. Še vedno nas je povezovala nekdanja skupna igra. Mladostna energija je terjala novo dejavnost.

Največja pozornost je takrat veljala napredovanju letalstva. V Ljubljani so že imeli letališče s travnato vzletno stezo in skromno so začeli s potniškim letalskim prometom. Šušljalo se je, da sta si dva loška mladoporočenca iz boljših krogov privoščila poročno potovanje z letalom iz Ljubljane na Sušak in sta svojo odločitev močno obžalovala, ker sta bila med pristajanjem v meglenem vremenu prepričana, da Loke ne bosta več videla. Blizu Ljubljane smo prav zares že imeli prvo letalsko nesrečo: letalo je treščilo v grič ... Z velikim spoštovanjem smo nosili v žepu koščke celuloida, ki so menda pripadali razbitemu letalu.

Vpliv časopisnih vesti o novostih v letalstvu je podkrepilo brnenje rdečega enokrilca, ki je kdaj pa kdaj obiskal loški zračni prostor, da smo zavzeto zrlj vanj. Še premladim, da bi se podili za dekleti, nam je glave in srce napolnilo navdušenje za letalstvo.

Nekege dne smo opazili, da Žigonov Marjan nese čez Plac nekaj, kar naj bi bilo model letala. Vzbudil je naše velikansko zanimanje in kup vprašanj. Odgovorov žal nismo dobili. Marjan, ki je bil nekaj let starejši, je menil, da smo nezrela mularija, in nas na kratko zavrnil: *«Ko boste toliko stari kot jaz, boste vse to vedeli ...»* Nehote nam je idejo vendarle dal: modelarstvo utegne potešiti naše želje po udejstvovanju vsaj na obrobju našega silnega zanimanja ...

Skromno, pa vendarle.

Na srečo je bil član naše družbe Pavle Hafner, sin mesarja Matevža. Ta je takoj vedel, kako začeti. V Ljubljani pri Bambergu je staknil načrt za model jadralnega letala z razpetino profiliranih kril okrog poldrugi meter in lepo aerodinamično oblikovanim trupom. Navodila za izdelavo so bila v nemščini, saj takrat take strokovne literature v domačem jeziku ni bilo, šolsko znanje in slovar sta pomagala premagati težave. Z denarjem na srečo ni bilo težav, ker je Pavle stroške zmogel. Tudi kasneje



*Modeli na prvem
društvenem
tekmovanju
(Foto Vladimír Žužek)*



Skupinski štart (z leve Jato Šink, Franc Kalan in Stane Konstantin) (Foto Vladimir Žužek)

se je neštetokrat izkazal kot finančni podpornik naših prizadevanj, tako da mu je prijatelj ob njegovi 70. obletnici rojstva v hvaležnosti napisal:

*Matevž je bil res oče trd, pri tem pa niti malo škrt,
Je sinku vedno kak denar nasul v žep njegov za dar.
In, Pavle, po vzoru tem pomagal si prav rad vsem,
ki s tabo so sodelovali in vneto tehnično igrali.
Bil center tehničnega krožka, krog tebe vsa mladina loška.*

Pavle je k izdelovanju modela pritegnil prijatelja in po dobrem mesecu je napočil veliki trenutek štarta. Samo trenutek je trajalo tudi življenje tega prvenca. Namesto pričakovanega daljšega drsnega poleta se je po najkrajši možni poti zaril v zemljo in razpadel na svoje sestavine. Očividno je bilo z modelom nekaj narobe. Bil je pretežak, izdelava brez pravega orodja pa prezamotana za začetnike. Misel na ponovno izdelavo, tudi na popravilo, smo opustili.

Pavle, potrpt po tej nezgodi, ni izgubil volje do nadaljnjega dela. Iz Ljubljane je prinesel načrt za model jadralnega letala »Winkler - junior« z razpetino čez krila le dobrega pol metra. Krila z rebrci iz furnirja so sicer terjala skrbno izdelavo, zato pa je bil trup modela enostaven: poskobljana letva preseka 15 x 6 mm s pristajalnim kopitom iz vezane plošče spredaj in višinskim ter smernim krmilom zadaj. Ogrodje krmil smo napravili iz bambusa, ki smo ga za majhne denarce kupili v Ljubljani kot ostanek pri izdelovalcih smučarskih palic. Letve pa nam je poskobljal mizar Cegnar v Spodnjem Karlovcu.

Izdelava vinklerjev je ustrezala naši opremljenosti z orodjem, ki je obsegala le listne žagice in žepne nože. Načrti so šli iz rok v roke in kar hitro nas je bilo morda deset, ki smo lahko pokazali svoj prvi modelček letala.

Tako lahko vendarle ni šlo. Denarja za furnir ni bilo. V tovarni furnirja v Bodovljah za naše potrebe niso pokazali nobenega razumevanja. Lastnik je našega predstav-

nika vljudno pospremil prav do vhoda v obrat. Furnir smo potem dobivali z razcepljenjem vezanih plošč starih zabojev za čaj, ki smo si jih izprosili pri loških trgovcih z živili. Lepili smo z mizarskim klejem, raztopljenim v hladni vodi. Rekli smo mu »mrzli lim«. Imel je edino slabo lastnost, da ni bil poceni.

Za oblačenje kril in repa smo uporabljali barvni celofan, ki je bil dovolj lahek in gladek. Temperatura in vlaga sta nam povzročali velike preglavice. Dolgo je trajalo, da smo spoznali, koliko je treba celofan napeti med lepljenjem, da krila ne potegne v propeler.

Bistveno pa je bilo: modeli so bili sposobni letenja!

Podaljšani greben Kranclja nad Zgornjim Karlovcem, rekli smo mu Štangruf, je postal naš poligon - ne vedno na veselje lastnikov travnikov. Takrat ta greben ni bil tako zaraščen, kot je dandanes. Razen visokih smrek na Kranclju in jezika mladega smrekovega gozdička nad Kržajušem skoraj ni bilo nobenega drevesa, tako da se je od koderkoli z grebena odpiral pogled na mesto pod nami. Tudi ni bilo nikjer nobenih plotov in ograj, ki sedaj krasijo ta predel.

Po metu iz roke proti vetru so modeli poleteli tudi 50 m in več, kar smo imeli za velik uspeh. To nas je spodbudilo k natančnejšemu delu, da smo dosegali vedno večje daljave. Z iskanjem modelov, potem ko so pristali v travi nekje pod vrhom grebena, in njihovim prinašanjem navzgor, nismo imeli skrbi. Spuščanje letal je bilo tudi za mlajše od nas velika privlačnost. Vedno smo imeli obilico pomočnikov, ki so si šteli v posebno čast, če so letalo prinesli navzgor za vnovični štart.

Društvo – smrtno zares!

Takrat smo našli skupni jezik z dotlej nepoznanim ljubiteljem modelarstva, Francem Kalanom iz Novega sveta. Bil je nakaj let starejši kot naša skupina in že pred maturo. Ta nas je še bolj spodbudil k delu, vestnejšemu in temeljitejšemu. Tudi nam je govoril o koristnosti gibanja na prostem.

Očividno smo menili, da bomo laže napredovali, če se organiziramo. Res, 30. julija 1934 smo že imeli ustanovni občni zbor društva, ki smo ga poimenovali *Jadravno letalsko društvo Škofja Loka*.



*Predsednik štarta
s potegom
(Foto Vladimír Žitček)*



Letalci in pobiralci – se kdo prepozna? (Foto Vladimir Žužek)

Franca Kalana smo v zahvalo za njegovo spodbudo izbrali za predsednika. Polde Šole je prevzel tajniške posle in s tem vodstvo tajniške knjige, to je kronike društva. Pavle Hafner je postal blagajnik. Za zastopanje članov smo izvolili še dva odbornika, in sicer Stanka Konstantina in Marka Sovreta. Ob ustanovitvi je društvo štel 11 članov.

Sestavili smo Pravila društva, ki bi jih danes imenovali statut. Namen društva je bil poučevati članstvo o letalstvu s predavanji, ga seznanjati z nauki o letenju, z gradnjo modelov in preko teh naj bi društvo prešlo na gradnjo pravega jadralnega letala.

Med zapisanimi dolžnostmi članstva naj omenimo obvezno izobraževanje v teoriji letenja s čitanjem zadevnih knjig in poslušanjem predavanj, prijavo svojih predavanj in dokazovanje svojega znanja z izdelavo modelov po lastnih načrtih.

Društvo smo ustanovili za hrbtom oblasti in svojega statuta nismo poslali nikomur na odobritev. Če bi nas prijeli, bi vedno lahko rekli, da se le igramo. Sami pa zato društva nismo jemali manj resno. Nasprotno! Naši sestanki, naj so bili občni zbori ali seje odbora, so potekali prav tako urejeno kot kateregakoli pravega društva.

Z vsemi sestanki smo gostovali v Sokolskem domu. Ni znano, ali je vodstvo Sokola za to vedelo ali ne, saj nas je bilo malo in skoraj vsi smo tako ali tako telovadili pri Sokolu. Za vsak primer smo v statutu napisali, da v primeru ustanovitve jadralne sekcije pri Sokolu naše društvo preide tja z vsem inventarjem. Ob tem je treba poudariti, da kljub ostri politični polarizaciji, ki je takrat obvladovala Loko, v našem društvu o politiki ni bilo govora. Preveč so nam glave napolnjevale koristnejše stvari.

V ohranjenem imeniku članov beremo imena posameznikov, ki niso nikoli prestopili praga Sokolskega doma, morda niti ne ob obisku kino predstav. Če je že padla beseda o politiki, smo bili »letalci«² skrajno strpni.



*Odbod na taborjenje
v Javorje
(z leve Gorazd
Gorjaneč, Polde Šolc,
Stane Konstantin,
Pavle Hafner, Franc
Kalan, Marko Batista,
Miloš Mlejnik in Marko
Sovre
(Foto Vladimir Žužek)*

160 sekund v zraku

Na sejah smo predvsem obravnavali pripravo na društvene tekme in skupna taborjenja.

Prve tekme smo priredili 6. septembra 1934 na Štangrufu. Prijavilo se je 8 tekmovalcev, vsi razen enega z lastnoročno izdelanimi vinklerji. Vsak tekmovalec je s svojim modelom lahko štartal petkrat. Ocenjevali smo trajanje poleta in daljavo po zračni črti od mesta štarta do pristanka. O zmagi je odločal polet, ki je dosegel največ točk. Start z vrha Grebena proti vetru.

Na tekmi je zmagal Miloš Mlejnik s Sinjo ptico. V ohranjeni letalski knjigi, ki opisuje najbolj posrečene polete, beremo, da je Sinja ptica kljub vztrajnemu poletu proti vetru izgubljala višino, spremenila svojo smer in po S-zavoju pristala na vzhodnem pobočju Štangrufa v oddaljenosti 300 m od štarta in globoko pod njim. Za ta polet, ki je trajal 100 sekund, smo vsi čestitali Milošu in bili ponosni z njim. Skupaj 130 točk mu je prineslo prvo mesto in častno diplomu, ki smo mu jo izročili na naslednji seji.

Navdušeni nad uspehom smo drugo tekmo organizirali že 4. januarja 1935. Pravila ocenjevanja smo spremenili. Daljave poleta nismo več ocenjevali, saj je bila v želji po dvigu modela v vetru nad štartno točko povsem nepomembna. Pač pa smo uvedli nov način ocenjevanja trajanja poleta: čim dlje je trajal polet, višje smo ovrednotili posamezne sekunde.

Izdelovanje modelov smo že toliko obvladali, da so od 8 prijavitelcev le še trije tekmovali z vinklerji, drugi pa vsi z modeli po domačih načrtih. Zmagal je Komet Marka Sovreta, izdelan po načrtu Staneta Konstantina, našega člana. Komet je vztrajal v zraku rekordnih 160 sekund! Takoj po štartu iz roke na vrhu Štangrufa proti severnemu vetru se je letalo močno dvignilo, se oddaljilo le 20 m od štarta, se obrnilo, preletelo štartno točko v višini 10 m, se usmerilo proti Grebenarjevi hiši, nekajkrat zaokrožilo in se spustilo na tla v bližini hiše.

Tretjih društvenih tekem 2. maja 1935 se je udeležilo 6 članov. Sodili smo po istih pravilih kot na prejšnji tekmi. Zmagal je Stane Konstantin z modelom, izdelanim po lastnem načrtu. V najbolj uspešnem poletu je imel letalo v zraku le 72 sekund. Kaj

hočemo! Model je bil prepuščen sebi in muhastemu vetru. Njegov lastnik je bil brez moči in ni mogel uveljaviti svojega morebitnega znanja o jadraniu, kar se dogaja danes ob daljinskem upravljanju.

V prvih dveh letih je bilo društvo zelo dejavno. Poleg treh tekmovanj smo se ob lepem vremenu skoraj vsak dan dobivali na Štangrufu in preizkušali svoje modele. Pri tem smo vedno imeli družbo številnih mladih pobiralcev, kot smo rekli tistim mladim, ki so tekali iskat letala.

Med dejavnostmi društva moramo omeniti dvakratno taborjenje. 16. avgusta 1935 smo z našim praporom na čelu – belo letalo na rdečem polju – odkorakali na petdnevno taborjenje v Javorje. Šotore smo si sešili sami iz rjave kotenine. Prepojili smo jih z bencinom, v katerem smo raztopili parafin. Naslednje leto smo taborili pri presihajočem studencu Lintvern pri Vrhniki.

Članstvo društva je naraslo na 21. Eden je sam odstopil, tri smo izključili, ker niso pokazali potrebnega zanimanja za izobraževanje. O resnosti, s katero smo upravljali društvo, govori tudi podatek, da smo se na seji poklonili spominu v Marseillu ubitega kralja Aleksandra. Imeli smo tudi že svoje prvo predavanje. Marko Sovre je poročal o uspelem poletu London-Melbourne, ki sta ga oktobra 1934 v 71 urah opravila britanska letalca Scott in Black. Ta podvig je ocenil kot najpomembnejši letalski uspeh po Bleriotovem preletu Rokavskega preliva pred 25 leti. Uspeh je spodbudil medcelinski letalski potniški promet in dokazal prednost povlečenja koles v trup letala po vzletu.

Navdušenje pojenjuje

O junijski seji leta 1936 je tajnik zapisal, da je aktivnost društva zastala. Preteklo je pol leta in društvo še ni imelo niti seje, niti občnega zbora, niti tekmovanja. Tudi spuščanje modelov je v zadnjih mesecih popolnoma prenehalo. Blagajnik se je pritožil nad nerednim plačevanjem članarine. Hoteli smo poživiti delovanje društva, se dogovoriti o občnem zboru in naslednjem tekmovanju. Vse zaman! Tajniška knjiga se konča z osnutkom programa občnega zbora, ki ga nikoli ni bilo ...



*V taboru v Javorjah
(Foto Vladimir Žužek)*

Ko danes gledamo iz časovne oddaljenosti na splošno prenehanje navdušenja za modelarstvo, vidimo vzrok predvsem v tem, da smo dosegli mejo, čez katero gmotne razmere večini niso dovoljevale. Naučili smo se konstruirati kar dobre modele jadralnih letal in napočil je čas, da bi pričeli z resničnim jadranjem. Le nekaterim je to delno uspelo.

Marku Sovretu se je poleti leta 1936 na Blokah posrečil prvi kratki drsni polet z začetniškim vrabcem. Stane Konstantin je leto zatem prav tam opravil jadralni izpit A in se pripravljaj na B. Vendar - pritegnili so ga drugi športi in letenje je opustil. Marko je menda po posredovanju Sokola nadaljeval z vadbo v letalskem centru na Zlatiboru, o čemer pa ni podatkov. Društvu končno ni bilo usojeno, da bi prišlo do lastnega jadralnega letala. Stanko in Marko sta ga pričela graditi ob pomoči Franca Kalana. Odločili so se za izdelavo vrabca. Trup so že izdelali in treba ga je bilo nekje spraviti, da so si pripravili prostor za izdelavo kril. Primeren prostor jim je ponudil Jato Šink na Poljanski cesti in tam so trup ob Ješetovi garaži uskladiščili. Aprila 1941 je prišla okupacija, družino notarja Šinka so nasilno izselili, zaplenili njihovo premoženje in tako je trup vrabca prispeval k »utrjevanju nemške narodnosti«, kot je okupator utemeljeval svoje barbarsko početje.

Širša dejavnost društva po letu 1936 ne bi prenehala, če bi nas kdo podprl, npr. s ponudbo prostora za skupno delavnico. V takratni podeželski zaostalosti in nezainteresiranosti za tehnično delo nihče ni znal ceniti naših prizadevanj, ki so bila videti kot igra, vsebovala pa so zdravo kal, ki bi pognala marsikaj koristnega, če bi jo kdo negoval. Nihče nas ni bodril, nihče usmerjal.

V letalstvu nismo videli prihodnosti in kar samo od sebe so nam je ponudilo drugačno tehnično udejstvovanje. Pričeli smo izdelovati čolne po lastnih načrtih. Starejši Ločani se morda še spominjajo »beneških noči« v poletnih večerih pod kapucinskim mostom, ko je tam sem in tje plavalo kakih 10 čolnov z lampijončki. Pričeli smo se ukvarjati s fotografiranjem, ki je bilo takrat še drag šport. Pocenili smo si ga s fotografiranjem na papir in v ta namen izdelovali ustrezne aparate, tudi lastne konstrukcije. FOTOANTIKA, bilten poklicnih fotografov, je v svoji 19. številki leta 1996 objavil članek Sandija Jesenovca s sliko o teh kamerah kot zanimivem amaterskem izdelku.

Iz iskrice nov plamen

Z zadovoljstvom smo leta 1992 ugotovili, da naša mladostna prizadevanja niso ostala brez sledu. Takrat je *Modelarsko društvo Čuk* povabilo predstavnike našega nekdanjega društva na svoj občni zbor. V razpravi je bilo slišati, da so se nekateri člani *Čuka* navdušili za modelarstvo prav med pobiranjem modelov na Štangrufu ...

Čeprav so bili naši uspehi smrkavec v primerjavi s tehničnimi možnostmi in dosežki pri izdelovanju modelov pri *Čuku*, so potem še nekajkrat dali priznanje našim zaslugam z vabili na njihova tekmovanja in letalske mitinge v Crngrobu. Tam nastopajo tudi zaresni letalci, včlanjeni v društvu za prosto letenje *Let*, ki so ga ustanovili med prvimi v Sloveniji. Morda je med njimi tudi kdo od pobiralcev s Štangrufa?