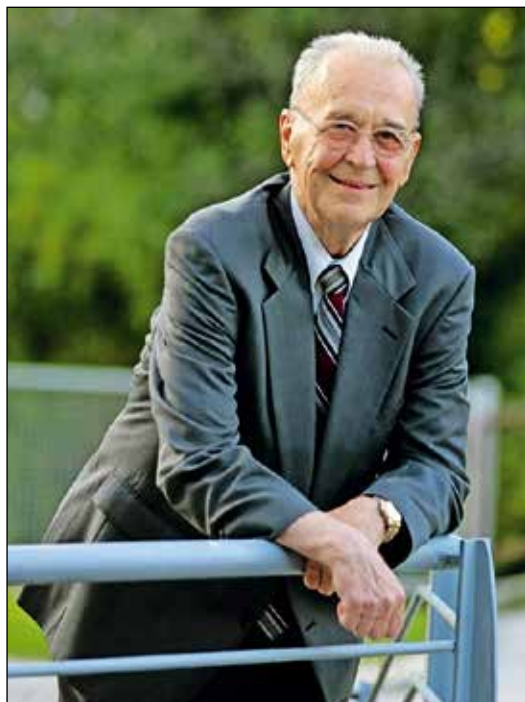


# Prelet življenja,

## 2. del

Biografski zapis o Alojzu Žumru,  
častnem občanu občine Železniki

Priredil: Aleš Primožič



Alojz Žumer ob podelitvi listine junija 2015. Foto: Tina Dokl

*"S temi izjemnimi dosežki je pomembno in trajno prispeval k razvoju, prepoznavnosti in ugledu občine Železniki."*

(iz utemeljitve o dodelitvi listine častnega občana za leto 2015 za življenjsko delo na gospodarskem in družbenem področju v občini Železniki)

*V prvem delu biografskega zapisa o častnem občanu Železnikov Alojzu Žumru, objavljenem v prejšnji številki zbornika Železne niti, smo spoznali Žumrovo družinsko drevo, obdobje zgodnjega otroštva pred drugo svetovno vojno, odraščanja med vojno morijo in po njej, seznanili smo se z njegovim dijaškim in študentskim življenjem, ga spremljali med služenjem vojaškega roka in mu sledili vse do obdobja, ko se je zaposlil, si ustvaril družino in prvič preletel Atlantik. Kaj vse je še doživel, si lahko preberete v nadaljevanju pričujoče biografije.*

## Na delo v New York

V novembru, pozno jeseni leta 1965, je na svoj redni obisk v Iskro prišel kupec iz Amerike, gospod Sharenow, in s seboj, kot običajno, prinesel nekaj vzorčnih motorjev za morebitno serijsko proizvodnjo. Pri poslovnih pogovorih, ki so se v glavnem vrteli okoli možnosti povečanja kapacitete proizvodnje motorjev, so bili stalno navzoči tudi predstavniki Iskrine zunanjetrgovinske organizacije. Ko so bili pogovori končani, je gospod Sharenow prisotne spomnil na dano obljubo, da bo v njegovo ameriško firmo prišel nekdo iz Iskre, ki bi se v tamkajšnjem biroju za razvoj gospodinjstvih aparatov ukvarjal z motorji, izdelanimi v Železnikih. Razlog za takšno zahtevo ameriškega kupca je bil namreč zelo preprost: njegov vložek v skupni projekt naj bi bil v tem primeru občutno nižji, posebej še zato, ker je bilo že ob zadnjem obisku dogovorjeno, da si strošek tistega "nekoga" v njegovem transatlantskem podjetju obe firmi polovično porazdelita. Direktor se je na to mesto odločil predlagati Lojzeta, saj je v razvojnem oddelku tedaj kot strokovnjak že sodeloval Peter

Pleško in bi njega v tovarni zato veliko lažje pogrešili.

Vendar je bila Lojzetova privolitev v takšne vrste avanturo vse prej kot lahka. Ker preselitev celotne družine čez lužo zaradi domnevno prevelikih stroškov ni prišla v poštev, so se o zaposlitvi dogovorili le za šest mesecev in ne za daljše obdobje, kot je bilo sprva načrtovano. Svojevrsten in prav nič enostaven postopek je bila tudi pridobitev ameriškega vizuma, kar je vse skupaj le še oteževalo. Nazadnje so se vendarle poenotili, da bo Lojze odšel v New York v začetku leta 1966, in priprave na selitev v nov, drugačen svet so se lahko pričele.

Po predaji poslov Petru Plešku v matični tovarni je za Lojzeta napočil dan odhoda. Dvaindvajsetega marca zjutraj, bilo je še temno, ga je po težkem slovesu od mlade družine in s težkim občutkom krivde, ker zapušča ženo z dvema majhnima otrokoma, tovarniški šofer odpeljal v Zagreb, od koder je s karto brez vpisanega datuma za povratek poletel v London in od tam naprej v New York. Tja je zaradi časovne razlike prispel že ob enajstih dopoldne, hitro našel ne predrag hotel in se nemudoma javil na predstavništvo podjetja Intertrade iz Ljubljane, Iskrinega tedanjega ameriškega zastopnika. Zaradi svoje ameriške izkušnje pred štirimi leti se je hitro znašel in se že naslednji dan oglasil v podjetju gospoda Sharenowa United Trade, lociranem v precej oddaljenem newyorškem predelu Long Island, v kraju, imenovanem Garden City Park. Prvič ga je tja odpeljal eden njegovih uslužbencev in mu med potjo razložil, kako do cilja prispeti z vlakom. Po nekaj dneh uporabe javnega transporta pa je Sharenow ugotovil, da tako ne bo šlo in da si bo Lojze moral



Družina ob Lojzetovem odhodu v ZDA, marca 1966.

omisлити lastno prevozno sredstvo, pri čemer mu je bil tudi pripravljen pomagati. Ni minil niti teden, ko mu je pripeljal rabljenega chryslerja, za katerega je Lojze plačal dvesto dolarjev, kar je bil ob dejstvu, da je njegova plača znašala šeststo dolarjev mesečno, za takratne razmere ne ravno zanemarljiv znesek. Da bi zmanjšal stroške bivanja, je hotelsko sobo kazalo tudi kar najhitreje zamenjati z ustreznim najemniškim stanovanjem, ki si ga je Lojze preko oglasa v sobotni številki New York Timesa hitro našel v Queensu, od koder je bilo približno enako daleč tako do Manhattan kot do delovnega mesta na Long Islandu. Zapletlo se je, ko lastnik stanovanja najprej sploh ni hotel niti slišati o najemu stanovanja za pol leta, saj naj bi najem stanovanja v New Yorku običajno trajal vsaj dve leti. Končno sta se vendarle dogovorila za polletni najem, le najemnina popolnoma opremljenega enosobnega stanovanja s kuhinjsko nišo in kopalnico je bila zaradi krajše ročnosti nekoliko višja, sto osemdeset dolarjev na mesec. Že takoj po vselitvi sta se na vratih stanovanja pojavila predstavnik telefonske družbe s ponudbo za telefonski priključek, ki je bil za Lojzeta že zaradi službe bolj kot ne nujen, v Chase Manhattan Bank pa so mu tudi odprli bančni račun, na katerega je prejemal mesečno plačo. Vse stroške in izdatke je plačeval s čeki, saj gotovine, razen nekaj drobiža, ni nihče nosil s seboj. Tako si je zelo hitro uredil vse potrebno za delo in bivanje v ogromni državi onkraj Atlantskega oceana.

Ob vsakodnevnem delu je Lojze počasi spoznaval sodelavce in vse ostale iz firme United Trade, svoje-



Z "novim" službenim Chryslerjem v New Yorku.

ga novega, sicer le polovičnega delodajalca. Njegova lastnika sta bila gospod Sharenow in njegova sestra Evelyn Pakarow, pravi in resnični "šef", ki je v podjetju vodila finance. Vsi zaposleni, razen Lojzeta in tehničnega risarja, so bili Židje, tako kot strojni inženir Jack Kalbfeld, s katerim sta v biroju obvladovala področje motorjev. V začetku je bilo precej težav z nekoherentnimi merskimi enotami (funt, unča, inča ipd.), vendar se je "greenhorn" (novinec, op. a.) Lojze nanje kmalu privadil in pridobil pravi občutek. Poleg dela v podjetju so mu veliko časa vzela tudi potovanja s predpostavljenim Sharenowom in obiski kupcev njihovih motorjev. Do najbolj oddaljenih krajev, Chicaga, Los Angelesa in San Francisca, sta letela z rednimi letalskimi linijami, običajno pa sta potovala s šefovim službenim avtomobilom. Hočeš nočeš je Lojze postal neprostovoljni voznik, saj je gospod Sharenow med vožnjo nepretrgoma uporabljal telefon in zraven vlekel cigare, od katerih se je pepel neusmiljeno usipal po sedežih in tepihih. Vmes je moral poslušati največkrat neupravičene kritike Iskrinih motorjev, ki jih je Sharenow občasno celo hotel vrniti v Železnike. Zato jih je Lojze nešteto popravil kar sam, saj je šlo le za manjše, nepomembne napake. V tem času je brez vsakih stroškov videl zajeten del ZDA, na lastne stroške je le enkrat s chryslerjem obiskal Buffallo in Niagarske slapove. Hrano si je pripravljajl doma in tako prihranil nemalo denarja, proračun pa si je iznajdljivo povečal tudi ob vikendih, ko je obiskovalce iz Jugoslavije vozil po New Yorku in jim ga razkazoval. V povračilo za gorivo je vsakokrat prejel petindvajset dolarjev, mesto pa je nazadnje poznal že skoraj bolje kot Ljubljano.

Posebno poglavje je predstavljalo vzdrževanje stikov z domačimi. Telefoniranje je bilo zelo drago in tudi izredno težavno, saj je telefonski promet z Evropo potekal po prezasedenem podmorskem kablju, tako, da si operaterju najprej naročil pogovor in nato počakal na zvezo. Slišnost je bila slaba, največkrat se je v slušalki najbolje slišal predvsem odmev lastnega glasu. Najzanesljivejša zveza z domom so bila tako pisma, ki jih je bilo seveda treba pošiljati z letalsko pošto, saj so v nasprotnem primeru potova-



Pogled na zgradbi Panamerican in Chrysler.

la z ladjo, in to najmanj štirinajst dni.

Mesec junij je s seboj prinesel obupno vlago in vročino. Ko je kupil rabljenega chryslerja, mu je prodajalec povedal, da klima ne deluje, a je novi lastnik samo zamahnil z roko, češ, le kaj mi bo, saj se doma takrat sploh še vedelo ni, da imajo avtomobili lahko klimatsko napravo. Takoj po nastopu vročinskega vala pa se je Lojze odpeljal na servis, kjer so klimo popravili in mu vožnjo po razbeljenem velemestu napravili znosnejšo. K sreči je bila vsaj v stanovanju že vgrajena in tudi stalno vključena klimatska naprava, saj se drugače v njem sploh ne bi ohladilo. Stalna zunanja temperatura se je gibala okrog 38 stopinj Celzija, oziroma 104 stopinj Fahrenheita, in če so vremearji pri napovedi za naslednji dan prebivalstvo razveselili z besedami "tomorrow will be nice and cool with 85 deegrees", kar bi po naše pomenilo "jutri bo prijetno hladnih 29 stopinj", ni

čudno, da se je Lojzetu poleg vsega drugega še kako tožilo po domačem podnebjju. Na zalivski strani Long Islanda, tisti z mirnejšim morjem, se je večkrat želel ohladiti, a je na poti do obale običajno naletel vsaj na enega od mnogih napisov "private property" ("zasebna lastnina", op. a.) in s tako zeleno osvežitvijo seveda ni bilo nič. Kasneje je poskusil še na atlantski obali, kjer svarilnih lastninskih napisov sicer ni bilo, prostora pa je bilo več kot dovolj, vendar so bili valovi tako visoki, da plavanje ni bilo mogoče. Zato pa so v visokih valovih neizmerno uživali deskarji, ki so prikazovali bravurozne večine jahanja na valovih (surfing), kar je Lojze videl prvič v življenju.

Septembra je vročina nekoliko popustila, čeprav je bilo za naše pojmovanje še vedno vroče, konec meseca pa se je pričela jesen z vremenom, ki mu Američani pravijo "Indian summer", indijansko poletje. Tudi v domovini so se končali dopusti, kar se je



Pred vhodom v blok z najetim stanovanjem v newyorški četrti Queens.



V ospredju palača Združenih narodov (UN) ob East Riverju, zadaj Queens.

najbolj odrazilo z zelo povečano frekvenco obiskov v Iskrinem newyorškem predstavništvu. Med vožnjo po velemestu so obiskovalci Lojzetu pripovedovali o dogajanju doma, ga seznanjali o gospodarski in politični situaciji na drugi strani Atlantika ter mu tudi tako pomagali ohranjati vez z oddaljeno rodno grudo. Izvedel je za afero šefa Udbe Aleksandra Rankovića, slišal o rušenju, pravzaprav miniranju nedograjene stanovanjske hiše na Godešiču in še mnogo takšnih in drugačnih informacij. Čas je tekel z neverjetno hitrostjo ...

Delo v firmi United Trade je medtem potekalo po ustaljenih tirnicah z majhno, a pomembno podrobnostjo. Zaradi povečanega obsega poslovanja se je namreč preimenovala v Empire Machines Inc., kar je, če drugega ne, zvenelo močno prenapihnjeno, a je vsaj na bodoče kupce napravilo veličastnejši vtis. Zaposleni so pripravljali konstrukcijo gospodinskega mešalnika z motornim pogonom na pet hitrosti, kar naj bi predstavljalo novost na tržišču in s tem določeno konkurenčno prednost. Nove, z motorjem povezane konstruktorske rešitve so predstavljale zahtevno nalogo in velik strokovni izziv, saj je bilo treba v razmeroma majhen prostor umestiti statorsko navitje z vsemi potrebnimi odcepi, poleg tega pa je Lojze s šefom obiskoval kupce ostalih Iskrinih motorjev in sam odpravljal sprotne probleme z motorji, ki so prihajali iz Železnikov.



Znamenita "storža" v Chicagu.

Kar naenkrat, od sredine meseca oktobra dalje, pa se gospod Sharenow v firmi ni več pojavil in tudi obnašanje ostalih uslužbencev je postalo nekam neobičajno. Sproščen pogovor je zamenjalo medsebojno šepetanje in na prej vedrih obrazih je bilo opaziti zaskrbljenost. Inženir Jack je na Lojzetova vprašanja, kaj se v firmi dogaja, le onemel in skomignil z rameni. Tudi prej redne pošiljke motorjev iz Železnikov so presahnile kljub dejstvu, da je bilo njihovo skladišče skoraj prazno. Končno je Lojzeta nekega jutra, ko je prišel na delo, poklicala k sebi gospa Pakarow in mu pojasnila, da se njen brat ločuje, da je zaradi tega povsem iz sebe in zato nesposoben za kakršno koli delo. Povrh vsega je njegova žena tudi delna lastnica firme Empire Machines Inc., in ker ne vedo, kaj vse bo ob ločitvi zahtevala, sta se z bratom odločila delovanje podjetja zamrzniti, vsa nadaljnja naročila iz tovarne v Železnikih pa odpovedati.

Ko je Lojze to slišal, se mu je svet nekoliko zamajal, zato je svoji polovični delodajalki povedal, da v nastali situaciji tudi sam ne vidi več nobenega razloga za bivanje v New Yorku, zato bi se rad vrnil domov. Skrbelo ga je tudi za prihodnost tovarne v Železnikih, saj je bilo skoraj tri četrtine njenih zmogljivosti namenjenih proizvodnji motorjev za izvoz v ZDA, kar čez noč dobiti ustrezen posel za zapolnitev proizvodnih kapacitet pa je bil mnogo več kot le mačji kašelj. Gospa se je z njim strinjala, pri neštetih postopkih pridobivanja potrebne dokumentacije in odpovedih ob zaključku dela z načrtovano vrnitvijo domov pa mu je prav nesebično pomagala. S kovčkom in potrdilom o nakazilu v Ameriki zaslužene ga denarja Narodni banki v Ljubljani, tedaj edini pooblaščenca za hrambo deviz prebivalstva, ki še ni smelo imeti lastnih tujevalutnih računov, je konec oktobra pristal na brniškem letališču in se ponovno znašel v objemu svoje mlade družine. Tomaž, starejši obeh sinov, ga je med pogovorom vikal, mlajši Andrej pa je, potem ko ga je očka vzel v naročje in ga stisnil k sebi, z neutolažljivim jokom pokazal, da ga po dolgi odsotnosti ne pozna več. Kljub temu so bili občutki ob ponovnem snidenju v družinskem krogu zares sijajni.



Nova pridobitev v domačem voznem parku, Citroën ID 19, popularno imenovan "žaba".

Že naslednji dan se je Lojze javil v domači tovarni s prošnjo za dvodnevni dopust. Rad bi opravil še nekatere formalnosti, povezane s polletno odsotnostjo, predvsem pa je želel priti do avtomobila, saj je svojega prejšnjega pustil očetu Niku. S tem namenom se je odpravil v Ljubljano, kjer je želel iz denarja, prisluženega s polletno ameriško avanturo, v Avtotehni vplačati tedaj nadvse popularnega opel rekorda, na katerega pa bi moral zaradi menjave modela čakati vsaj tri mesece. Tako je med sprehodom do banke, v kateri naj bi Avtotehni kljub dolgemu čakalnemu roku nakazal devizna sredstva, v Tomosovi izložbi zagledal povsem nov Citroënov model ID 19, ki so ga zaradi zelo samosvoje oblike popularno imenovali "žaba". Korak je kar sam od sebe skrenil z ulice v notranjost salona, po preverjanju tehničnih karakteristik s hidropnevmatskim vzmetenjem na čelu, pa tudi zaradi kar precej ugodne cene, je razstavljeno vozilo hitro dobilo novega lastnika. Pa še radio so mu dodali za povrh!

## V matični tovarni

Naslednji dan se je Lojze po dolgem času odpravil na delo spet v matično tovarno Iskra, tako rekoč čisto pred domači prag. Tekoči trak za montažo izvoznih motorjev v ZDA je sameval, vzdušje med

zaposlenimi pa je bilo sila klavarno in vse prej kot optimistično. Na njihovih obrazih je bilo videti zaskrbljenost, z usodo tovarne in ljudi povezana negotovost je bila velika. Na srečo je ostalo vsaj nekaj dela za domače tržišče in tudi nekatera tuja, zato delavcem ni bilo treba ostati doma, pa še za vzdrževalna dela je bil sedaj ravno pravi čas. Iskrina zunanjetrgovinska organizacija (ZTO) je mrzlično iskala nove kupce, čeprav bi to morala storiti že davno prej. Kljub večkratnim opozorilom tovarniškega vodstva, da je vezava pretežnega dela proizvodnih zmogljivosti na le enega kupca lahko zelo nevarno početje, vesoljni Iskri to ni bilo kaj prida mar, saj so devize kar same pritekale na njen račun. Z izpadom ameriških dobav pa je presahnil pomemben devizni vir, ki je zanjo predstavljal nepogrešljiv dejavnik pri vračanju deviznega dolga. In ker težavam še kar ni bilo videti konca, je bilo za nastale razmere seveda treba najti krivca.

Prst so uperili v direktorja tovarne in njegovi najbolj zagreti nasprotniki v matični tovarni so se odločili, da ga odstavijo, na njegovo mesto pa imenujejo nekoga iz svojih vrst. Po nekaj neuspešnih poskusih se je direktor na prigovarjanje Iskrinega generalnega direktorja Vladimirja Logarja odločil odstopiti sam, kajti situacija je zanj in za tovarniške samoupravne organe postala neobvladljiva. Med delavci je nastajal vedno večji razdor, red in

disciplina v tovarni sta se močno poslabšala in po direktorjevem odstopu so razmere postale zrele za imenovanje prisilne uprave. V tovarno je ponovno prišel generalni direktor Logar, tokrat v spremstvu predsednika Iskrinega centralnega delavskega sveta ter predstavnikov partije in sindikata. Obisk je bil posledica izrednega zasedanja vrhovnega delavskega sveta, ki je v svoji tovarni v Železnikih odobril prenehanje delovanja organov samoupravljanja in uvedbo prisilne uprave, obenem pa generalnega direktorja Logarja pooblastil za imenovanje njegovega prisilnega upravitelja, z vsemi pravicami in dolžnostmi ukinjenih samoupravnih organov. Seveda so bili o dogajanju in sklepih s tem v zvezi obveščeni tudi občinski in politični organi v Škofji Loki, Iskrina uprava pa je sporazumno z njimi izdala ustrezno odločbo.

Ko se je zasedanje zaključilo, je Lojzeta poklicala tajnica, naj se zgasi pri direktorju. Pričakala sta ga odstopljeni tovarniški direktor in generalni direktor Logar, od katerih je brez posebnega uvoda ali ovinkarjenja izvedel, da bo moral prevzeti mesto prisilnega upravitelja. Ob tem je Lojze ostal brez besed, saj mu dotlej še na kraj pameti ni prišlo, da bi kdaj vodil tovarno, preveč je namreč ljubil stroko, za katero se je izobraževal, pa tudi ustreznih "moralno-političnih kvalit" za takšno funkcijo po svojem prepričanju ni premogel v zadostni količini. Nobeno upiranje, mencanje in ugovarjanje ni pomagalo; ko je direktor Logar navrgel, naj vendar ne dopusti propada vsega, kar je oče Niko mukoma spravil skupaj, je moral hočeš nočeš popustiti. Imenovan je bil za prisilnega upravitelja, za nameček pa je moral, samo po sebi umevno, postati še član partije, čeprav si sam tega ni niti najmanj želel.

Naslednji dan je z mešanimi občutki sedel za direktorsko mizo, kjer je nekoč že sedel tudi oče Niko, in nemudoma zavihal rokave. Največ težav je bilo na finančnem področju, tovarna pa je zaradi stanja, v katerem se je znašla, smela po predpisih izplačevati le osemdeset odstotkov zaradi proizvodnje za izvoz že tako zelo nizkih plač. Velik problem so predstavljali dolžniki, ki so tovarno dušili pri življenjsko po-

membnih obratnih sredstvih, zato jih je bilo treba izterjati. Po opravljenih inventurah je z doslednim izvajanjem ukrepov prišlo do razkritja raznih nečednih dejanj, ki so se jih vpleteni lahko sramovali in so jim bila vse prej kot v čast. Z dokazano krivdo za storjene grehe so odšli iz tovarne ali pa so jih premestili na bistveno slabša in nizko vrednotena delovna mesta.

Pozitivni učinki brezkompromisnih ukrepov so se hitro pokazali v dobri luči in kar naenkrat je po obratih spet zavladal red s potrebnim pozitivnim vzdušjem med zaposlenimi, ki ju še pred mesecem ali dvema ni bilo. Uvideli so, da nihče v tovarni ni nedotakljiv, takšno dejstvo pa so sprejeli z naklonjenostjo in zadovoljstvom, saj so očitno vedeli za nečednosti, ki so jih počeli razkrinkani posamezniki. Z osveščenimi delavci, ustreznim vodenjem kadrovske politike in opravljeno reorganizacijo je tovarna pod čvrsto roko prisilnega upravitelja in z resničnim angažiranjem strokovnih služb počasi, a zanesljivo plula v boljše čase, ki so zanjo v prvi vrsti pomenili dovolj dela in popolnitev proizvodnih zmogljivosti z naročili novih kupcev.

Na rezultate ni bilo treba dolgo čakati. Dodano vrednost proizvodnji za domače tržišče so predstavljale lužne črpalke za Gorenje, italijanski tvrdki Girmi pa so pričeli dobavljati motorje za kavni mlinček in nekaj kasneje še predelane motorje za mešalec, ki so ga že prej dobavljali amerškemu kupcu, a so mu morali zaradi kompatibilnosti z 220-voltno napetostjo le spremeniti navitje. Z Girmijem so se obenem dogovorili, da bodo za del vrednosti izvoženih motorjev uvažali sestavne dele za gospodinjske aparate, jih v tovarni montirali in jih nato prodajali na domačem trgu, kjer je bila tovrstna ponudba res zelo skromna. Sami so si s tem seveda lepo povečali dohodek. Pričeli so z rednimi dobavami motorjev za šivalni stroj zadrskemu Bagatu in po nekaj mesecih je tovarna že obratovala s tako rekoč polno zmogljivostjo. Z uvedenimi optimizacijami so se lotili še zmanjševanja stroškov proizvodnje, kar je vse skupaj, kljub izrazito izvozni naravnosti tovarne in nerealnemu valutnemu razmerju dinar/



dolar, konec leta botrovalo pozitivni bilanci. Dinar je bil namreč v valutnem razmerju do dolarja administrativno izrazito precejšen, zato je tedaj izvoznik za vsak zasluženi dolar prejel izplačano le njegovo nerealno nizko dinarsko protivrednost, saj izvoznih spodbud ali podobnega stimulativnega ukrepa takrat še niso poznali.

Po nepričakovano ugodnih začetnih rezultatih sanacije so se lotili zmanjševanja števila režijskih delavcev, saj je bilo treba v proizvodnjo vrniti precejšnje število pretežno ženske delovne sile. S soglasji vodij vseh oddelkov, razen računovodskega, so v proizvodnjo prestavili vse, ki jih tam niso nujno potrebovali; namaj polovica vseh v računovodstvu zaposlenih je namreč morala pripravljati poročila za SDK (Službo družbenega knjigovodstva), da so partijske strokovne oči lahko nadzorovale samoupravno porabo "družbenih sredstev", saj je bil "kapital" kot ekonomski izraz v tistih časih seveda prepevedan in njegova raba po zahodnjaško bogokletna.

Z dobrimi poslovnimi rezultati so razmere v tovarni postale pravišnje za ponovna polna izplačila plač, ki so jih prav na osnovi rezultatov tudi nekoliko dvignili, a so bile kljub temu v primerjavi z drugimi iz branže še vedno nizke. Kljub temu so delavci v težkih časih izkazali neverjetno pripadnost kolektivu, saj kljub številnim boljšim ponudbam ni odšel drugam niti eden od njih. Žal pa tolikšne solidarnosti in pripadnosti ni bilo čutiti med vodilnimi delavci. Kolektiv so nekateri zapustili sami, spet drugim pa je bilo treba izhodna vrata pokazati zaradi nepričakovanega odnosa do sodelavcev. K sreči so se takšni in drugačni ekscesi hitro končali in tudi kadrovanje je zatem teklo brez posebnih težav.

Trženje se je pokazalo za eno uspešnejših področij kolektiva. Velenjsko Gorenje je začelo v proizvodnjo poleg pralnih strojev postopoma uvajati tudi hladilnike, za katere je potrebovalo kompresorje, te pa bi bilo treba uvažati in še to le s protidobavami tuji firmi. Na plodna tla je padla ideja, da bi ustrezne motorje za izvoz proizvajali v Železnikih in v njihovi protivrednosti uvažali kompresorje, ki bi jih nato dobavljali Gorenju. Predpogoj za realizacijo

takšnega dogovora je bil iztek prisilne uprave, saj bi šele potem lahko tovarna zaprosila za investicijski kredit, nujno potreben za zidavo dodatne proizvodne hale in njeno opremo, kar bi zagotovilo proizvodnjo novih motorjev. V času do izteka prisilke so se o vsem temeljito dogovorili, pripravili vse potrebne načrte in izbrali najprimernejšo opremo, kar jim je ob dejstvu, da je bilo Gorenje v tistem času paradni konj slovenskega gospodarstva in ponos slovenske politike, brez težav tudi uspevalo. Ravno v času, ko so imeli za novo proizvodnjo zbrano vso potrebno dokumentacijo, se je izteklo tudi obdobje prisilnega upravljanja in Lojze je kot upravitelj še zadnjič sklical kolegij, na katerega je povabil tudi generalnega direktorja Logarja. Za korektno sodelovanje se je zahvalil obema pomočnikoma, profesorju Nemcu za učinkovitost pri reorganizaciji tovarne, posredno pa še vsem zaposlenim za pripravljenost na sodelovanje in predvsem za zaupanje v njegovo delo. Prav po koncu zadnjega sestanka je tudi izvedel, da bo po ukinitvi prisilne uprave v tovarni ostal kot njen direktor. V zadnjih letih se je na tovarno močno navezal, zato mu je ponujeno mesto prijalo, pa tudi dejstvo, da bi vodenje lepo urejene in perspektivne tovarne namesto njega prevzel nekdo drug, mu ne bi bilo ravno povšeči.

## Direktor

Ko je tovarna po izteku prisilne uprave pričela poslovati normalno, je bilo treba ponovno izvoliti samoupravne organe, kar je bilo hitro opravljeno, saj so tudi politične funkcije v tovarni prevzeli delavci. Njihov glavni cilj je bil uspešno poslovanje tovarne, zato so intrige iz predhodnih obdobj brez sledu poniknile, različna nesoglasja pa večinoma izginila. Med novim direktorjem, upravnim odborom in delavskim svetom je vladalo zaupanje, do nesporazumov ni prihajalo in uspešno poslovno obdobje se je nadaljevalo. Tudi pridobivanje novih kupcev je obrodilo sadove, saj je vodja Iskrinega predstavništva v Ameriki našel firmo, za katero naj



bi eden od evropskih proizvajalcev izdeloval sesalne enote. Za tovarno v Železnikih je preliminarno zanimanje pomenilo izziv, zato so se odpravili na obisk v zvezno državo Ohio k morebitnemu bodočemu partnerju Ametek-Lamb v bližino mesta Akron, središča ameriške gumarske industrije. Tam so se o zahtevi naročnika po promptni izdelavi in dobavi prototipa motorja zelo hitro dogovorili, in ko bo na naslov tovarne v Železnikih prispelo potrdilo o ustreznosti, bodo s pripravami na proizvodnjo lahko nemudoma pričeli. Istočasno so v teh pripravah za nakup proizvodne opreme predlagali obliko skupnega vlaganja, t. i. "joint venture", kar je celotni posel postavilo v še zanesljivejšo luč. Po vrnitvi so se doma z veliko vnemo lotili priprav s posebnim poudarkom na izdelavi ustreznega elaborata za Zvezno gospodarsko zbornico v Beogradu, ki bi za izvedbo skupnega vlaganja morala izdati dovoljenje. Med čakanjem na famozno dovoljenje so iz Ohia za izdelani prototip že prejeli potrditev, le težko pričakovanega dovoljenja iz Beograda ni in ni hotelo biti. Ker se je doza potrpežljivostne tolerance medtem izpraznila, se je Lojze sam odpravil v Beograd, kjer je na "Privrednoj komori" zaman iskal za izdajo dovoljenja pristojnega referenta, v lastni velepomembnosti stalno zasedenega z bogve katerimi opravili. Vse, kar mu je uspelo izvedeti, je bila informacija, da jim dovoljenja ne bodo izdali, ker gre pač za slovensko firmo. O, sancta simplicitas, pa razumi zdaj, kdor more! Z dovoljenjem prav zares ni bilo nič, in ker so pri Ameteku vztrajali pri sodelovanju "joint venture", je tovarni izjemen posel splaval po vodi, ali bolje rečeno: po Sori in Savi ga je odplaknilo natanko do Beograda.

Po dveh letih, odkar se je tovarna znašla na robu preživetja, se je stanje toliko popravilo, da so bile njene proizvodne zmogljivosti že povsem izkoriščene, a ji je z motorji za kavni mlinček kljub temu uspelo navezati sodelovanje še z nemškimi proizvajalcem gospodinjskih aparatov Braun, za katerega je Iskra v Pržanu že delno izdelovala in montirala brivnike. Prav v tem obdobju se je izkazalo, da je bilo dela že v preteklosti dovolj, le najti bi ga bilo

treba, kriza zaradi pomanjkanja naročil pa je bila v tovarni popolnoma odveč. Edina pozitivna posledica tedanjega slabega stanja v tovarni je bila ureditev notranjih odnosov in uvedba učinkovite organizacije, kar je v največji meri botrovalo trenutnim uspehom in perspektivni prihodnosti.

Vodstveno delo v tovarni je Lojzeta dobesedno prevzelo, a mu je kljub temu po glavi vedno pogosteje rojila misel o zamenjavi slabo zgrajenega, energijsko potratnega in slabo opremljenega stanovanja za kaj boljšega. Gradnja hiše s pomočjo družinskih članov ali prijateljev, kar je bilo v tistem času nekaj običajnega, ni prišla v poštev, saj mu je tovarna in stalna službena odsotnost jemala preveč prostega časa, za izgradnjo na ključ pa je bila njegova finančna konstrukcija prešibka in tudi primernih gradbenih parcel ni bilo ravno v izobilju. V tovarniškem skladu za gradnjo družbenih stanovanj se je vendarle nabralo toliko sredstev, da je tovarna na njegovo pobudo kupila stanovanje v škofjeloški stolpnici, ki so jo prav takrat gradili. V novo in za tiste čase izredno lepo stanovanje se je z družino preselil novembra 1969, v službo pa se je odslej vozil z delavskim avtobusom, ker je bila postaja blizu in še najceneje je bilo. Tudi Marta je v novem okolju hitro našla zaposlitev in pomembno pripomogla k izboljšanju družinskega proračuna. Življenje je kar naenkrat postalo lepše ...

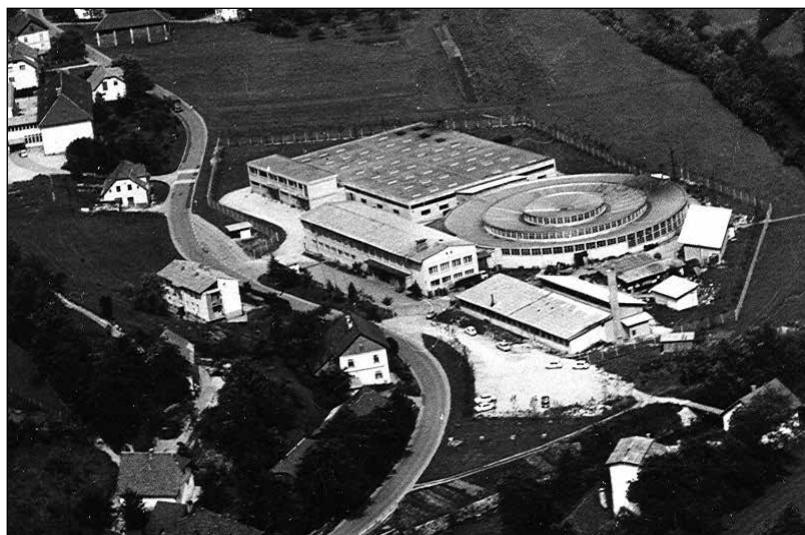
Tudi gradnja dodatnih proizvodnih prostorov za kompresorske motorje je z izvajalcem del, ljubljanskim Smeltom, lepo napredovala, počasi je pričela prihajati tudi strojna oprema, za pripravo katere je skrbel izkušen tehnolog, inženir Krapša iz matične Iskre, ki je bil pred časom zaposlen v mariborski Elektrokovini. Ta je proizvajala asinhrono motorje, zato je Krapša tovrstno tehnologijo dobro poznal, prav tako kot inženir Pleško, ki je pri razvoju novega motorja imel glavno besedo in je prav tako izhajal iz Elektrokovine v Mariboru. Kljub nadvse uspešnim pripravam je danski Danfoss, ki naj bi novi tip motorja kupoval, na priprave gledal z velikim nezaupanjem in mesečno pošiljal v Železnike svoje strokovnjake, ki so nadzorovali in spremljali delo

slovenskih "amaterjev". Nazadnje se je v njihovo veliko zadovoljstvo vse srečno končalo in celotna proizvodnja, z mehansko obdelavo in montažo vred, je v novem objektu lahko stekla. Nekaj težav je pri opremi za mehansko obdelavo v začetku sicer bilo, a so bile zelo hitro odpravljene in proizvodnja je začela normalno potekati v načrtovanih količinah. Po posebni pogodbi med Danfossom, Gorenjem in Iskro so motorje po svetovnih cenah dobavljali na Dansko in od tam uvažali kompresorje, ki jih je nato v svoje skladišče prejemale Gorenje.

Tovarna je v svojih procesih proizvodnje potrebovala vedno več aluminijevih odlitkov, zato so se že leta 1971 odločili zgraditi livano in nabaviti strojno opremo za tiskani liv, saj bi le tako lahko postali neodvisni od zunanjih dobaviteljev. Lastne potrebe po ulitkih so bile na ta način pokrite, ostalo pa je še nekaj prostih kapacitet za potrebe ostalih podjetij v Iskrinem okviru, s katerimi so si lahko povečali dohodek in izboljšali rentabilnost poslovanja. Kmalu po zagonu proizvodnje kompresorskih motorjev je zanimanje za nakup pokazala firma AEG s svojo tovarno bele tehnike v Nürnbergu, kar so v Železnikih zgrabili z obema rokama, saj bi z uvedbo tretje izmene v proizvodnjo lahko brez težav sprejeli njihovo ponudbo. Na sestanku v Nürnbergu so se o vsem dogovorili in posel še nadgradili z že znano klavzulo

o protiuvozu sestavnih delov za sesalec, ki bi ga v Železnikih sestavljali, vanj vgrajevali lasten motor in ga nato kot kooperativni produkt prodajali na jugoslovanskem tržišču. Na Lojzetovo vprašanje, kakšen motor v sesalec vgrajuje AEG, so dobili odgovor, da gre za motorni komplet s puhalom, ki ga nabavljajo pri ameriškem podjetju Ametek-Lamb. Tedaj so prisotni iz Lojzetovih ust slišali celotno zgodbo o sesalnih enotah in neuspelem sodelovanju z ameriškim partnerjem, zraven pa tudi pomemben podatek, da je prototip motorja že izdelan, dovršen del proizvodnega procesa pa pripravljen za serijsko proizvodnjo. Predstavniki AEG so bili enotni, da bi jim namesto kompresorjev veliko bolj ustrezale sesalne enote, sploh če bi dobave lahko plačevali s sestavnimi deli za sesalec. Do končnega dogovora s podpisom pogodbe tako ni bilo več daleč, nesojeno sodelovanje z Ametekom pa je vendarle obrodilo sadove.

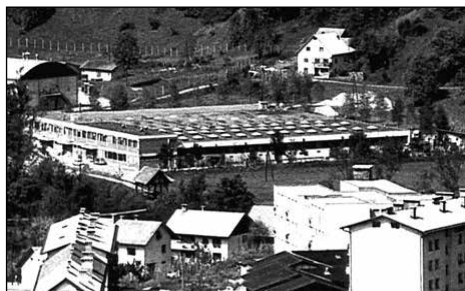
Po vrnitvi iz Nemčije so v tovarni, za katero je bil novi izdelek izjemnega pomena, nemudoma pričeli s pripravami za proizvodnjo sesalnih enot, saj bi novi izdelek med drugim pokrival vse z njim povezane pretekle stroške in teh ni bilo malo. Že na začetku priprav so ugotovili, da jim bo za tretjo izmeno primanjkovalo delavcev, ker pa so proizvodnjo širila tudi sosednja podjetja, v Železnikih delovne sile



Pogled na tovarniško območje iz zraka leta 1972.

enostavno ni bilo dovolj. Pričeli so razmišljati o selitvi dela proizvodnje, manj zahtevne montaže motorjev, tja, kjer je bilo nezaposlenih, predvsem pridnih ženskih rok, dovolj. Prioriteta je bila domača, škofjeloška občina, zato je bila po obisku pri županu za najprimernejšo predlagana Gorenja vas v sosednji Poljanski dolini, kjer so pravkar zgradili novo šolo, stara pa bi bila kot nalašč za potrebe tovarne iz Železnikov. Ideja je žal naletela na gluha ušesa, saj so menda vaški veljaki staro šolsko poslopje že obljubili gasilcem in otroškemu vrtcu. Zato so utemeljenim argumentom navkljub trmasto vztrajali pri svojem, o kakršni koli proizvodni dejavnosti pa niso hoteli niti slišati.

Ker uspeha s predvideno širitvijo v domači občini torej ni bilo, se je Lojzetu utrnila ideja o selitvi dela montaže v Idrijo, kjer delavnih ženskih rok prav res ni manjkalo. Zaposleni so bili večinoma le moški, delovnih mest, primernih za žensko delovno silo, pa na idrijskem koncu ni bilo. Potrebe po živem srebru so se v svetu iz leta v leto manjšale, zato tudi prihodnost idrijskega rudnika ni bila preveč rožnata. Zanj bi kazalo najti morebitno rešitev ali alternativo. Ker je vodstvo rudnika poznal, je Lojze vzpostavil stik z direktorjem Šulinom in hitro spoznal njegov širok način razmišljanja o usodi rudnika, celotnega kraja in njegovih prebivalcev. Takoj je bil pripravljen pomagati pri iskanju rešitev, kako bi tovarna iz Železnikov za začetek prenesla v Idrijo del montaže motorjev. Za začasno lokacijsko rešitev je ponudil stavbo, imenovano Uta, s prostori bivše žage, kjer so svojčas pripravljali les za rudniške rove in bi jo bilo treba usposobiti za nove namene, kar bi, s stroški vred, opravil rudnik. Prvi korak je bil tako storjen in v Železnikih so lahko začeli s pripravami na selitev, še prej pa zaposlili potrebno število idrijskih delavk, ki so takoj prišle v matično tovarno na prakso. Pričeli so s selitvijo in montažo v Idriji je v nekaj mesecih stekla tako, da so vse dele za motorje izdelovali v Železnikih, jih vozili v Idrijo, kjer so izdelali še navitja in jih nato montirali, končne izdelke pa vračali v Železnike. Zadovoljstvo je bilo obojestransko, le proizvodnji namenjena stavba je



Novozgrajeni Iskrin obrat v Spodnji Idriji.

povzročala nemalo skrbi, saj ni bilo nobenih prostorov za garderobe in administracijo, pa tudi sanitarije so bile vse prej kot primerne. Že zelo kmalu so pričeli razmišljati o gradnji primerne nove stavbe, in ko je s posredovanjem rudnika občina našla ustrezno lokacijo v Spodnji Idriji, so pohiteli s pripravo projekta. S kreditom, ki jim ga je v ta namen omogočil rudnik, so že po osmih mesecih pričeli z gradnjo in jo prej kot v enem letu zaključili, obrat pa iz bivše žage preselili v nove prostore. Na žalost je le rudnik hiral hitreje, kot je bilo pričakovati, zato se je bilo treba s tem dejstvom sprijazniti in kredit kljub velikemu bremenu odplačati v precej krajšem času od tistega, predvidenega s prvotno pogodbo.

S preselitvijo v nove prostore so postale razmere za sčasoma utečeno delo bistveno boljše kot dotlej, nastale težave so v Idriji sproti reševali ob pomoči matične tovarne iz Železnikov. Spet se je zataknilo pri denarju. Ko so zaradi povečanega obsega proizvodnje pri domači Gorenjski banki zaprosili za povečano kreditiranje obratnih sredstev, so namesto odobritve dobili odgovor, da se idrijski obrat nahaja na območju delovanja novogoriške banke, zato naj se za obratna sredstva obrnejo nanjo. Problem je bil rešen šele po posredovanju vodstva celotne Iskre, na podlagi katerega je banka iz Nove Gorice zagotovila za obrat v Spodnji Idriji potreben denar.

V matični tovarni so se medtem priprave na zagon proizvodnje sesalnih enot bližale koncu, zato so takoj, ko je AEG potrdil prejete vzorce, pričeli z dobavami in tovarna je kaj hitro obratovala s polno zmogljivostjo. Veliko stabilnost za njeno poslovanje je predstavljalo zadostno število različnih kupcev

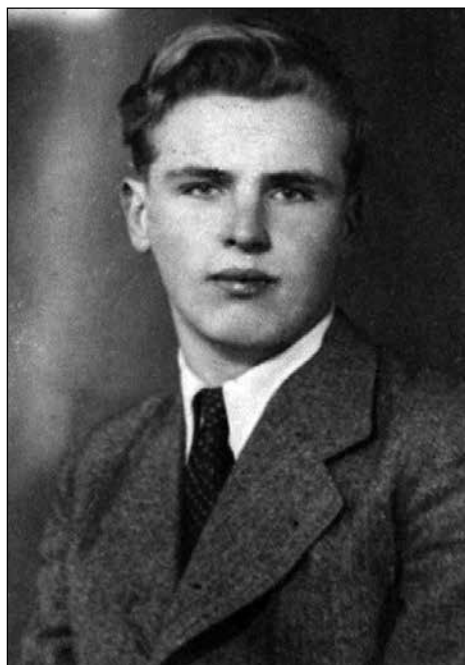
in zaradi slabih izkušenj v preteklosti ne prevelika navezanost na le enega od njih, še dodatno rentabilnost pa so si zagotavljali z montažo in prodajo kooperacijskih gospodinjstkih aparatov firm Braun, Girmi in AEG. Z dobrimi rezultati je končno nastopil čas za povečanje plač, ki so se lahko dvignile celo nekoliko nad občinsko povprečje, lepo pa je naraslo tudi število zaposlenih, ki je skupaj z obratom v Spodnji Idriji skoraj doseglo število tisoč dvesto. Zaradi uspešnega poslovanja vseh gospodarskih subjektov in posledično konstantne rasti števila zaposlenih so Železniki v tem času sloveli kot kraj, kjer je število delovnih mest večje od števila njegovih prebivalcev, prihodnost pa se je zdela svetlejša kot kadar koli prej.

## Delo v krajevni skupnosti

Medtem so jeseni leta 1968 Lojzeta na zboru krajanov izvolili za predsednika krajevne skupnosti Železniki, zato se je moral sprijazniti z dejstvom, da bo poleg dela v tovarni opravljal še to, seveda volontersko, funkcijo. Prioriteta v planu dela krajevne skupnosti je bila komunalna ureditev kraja, ki je bil v tistem času, ne toliko po lastni krivdi kot zaradi mačehovskega odnosa matične škofjeloške občine, zelo zanemarjen. Sredstva, ki jih je krajevna skupnost dobivala iz občinskega proračuna, so bila bolj kot ne miloščina, ki je komaj zadostovala za njen obstoj in plačo tajnika, zato je za komunalno dejavnost ostalo bore malo ali – bolje rečeno – nič. Glede na gospodarsko moč Železnikov, od katere je Škofja Loka imela prenekatero korist, se je bilo treba odkrito pogovoriti in razmerja pošteno premešati kraju v korist. Vodovod po vseh hišah še ni bil nekaj samoumevnega, televizijskega programa ni bilo mogoče spremljati, kanalizacija ni bila urejena, zato so izpusti iz greznic praviloma končali v Sori, asfaltirana pa je bila samo glavna cesta skozi kraj, po vseh ostalih pa se je še vedno prašilo. Na prvi seji je Lojze kot občinski odbornik s predlogom občinskega proračuna za prihodnje leto dosegel, da so predlog ustrezno spremenili in Železnikom namenili primernejši

delež. Krajevne potrebe in komunalne apetite pa so se odločili zadovoljevati s sodelovanjem tovarn, kar pa zaradi pripadnosti domačemu kraju zaposlenim ni predstavljalo problema, le organiziranost in njihova animacija sta morali biti pravi.

Jesen je že trkala na vrata, zato z dogradnjo vodovoda in izgradnjo kanalizacije ni bilo več mogoče pričeti, saj bi se zemeljska dela zavlekla predaleč v zimo. Na krajevni skupnosti so se tako lotili pretvornikov, kajti pokritost Železnikov s televizijskim signalom je bila res več kot slaba. V Strmicah je sicer že deloval šibak pretvornik s tranzistorji, da je bila poraba električne energije čim manjša, a je bilo kljub temu treba v štirinajstdnevem ciklusu akumulator menjati in ga na plečih nositi do pretvorniške postaje. Zaradi šibke oddajne moči je s signalom pokrival le manjši del Železnikov, zato je bila odločitev za dogovor z ljubljansko RTV hišo, kamor sta odšla Lojze in tajnik krajevne skupnosti Miha Bertoncej, zares na pravem mestu. Oddelek RTV oddajnikov in zvez je po skupnem lokacijskem ogledu pristal na brezplačno dobavo potrebne aparature, krajevna



Miha Bertoncej, prizadevni dolgoletni tajnik Krajevne skupnosti Železniki.

skupnost pa se je obvezala do pretvornika položiti električni kabel in postaviti oddajniško hišico z antenskim drogom. Obstoječa lokacija je merilom strokovnjakov iz Ljubljane povsem ustrezala, zato ovir za postavitev novega pretvornika ni bilo več.

Dogovorjeno je bilo, da je še pred zimo treba narediti vse, da bo pretvornik pozimi že deloval, zato so nemudoma pričeli s kopanjem jarka in hkrati z gradnjo hišice. Ker je Strmica vredna svojega imena, je bilo kopanje v strm hrib in prenašanje gradbenega materiala na ukrivljenih hrbitih vse prej kot prijetno opravilo, vendar je bilo že sredi novembra kljub naporom vse pripravljeno za končno montažo, ki so jo nato opravili strokovnjaki iz Ljubljane. Novi pretvornik je z oddajnim signalom pokrival področje vse do Selc, a je siva lisa žal ostal del Dašnice, Loga in Gorenji konec Železnikov. Problem Gorenjega konca so rešili s takojšnjo namestitvijo manjšega pretvornika za Bebarjevo hišo v Ovčji vasi, Dašnico in Log pa je pokrival novi oddajnik na Svetem Miklavžu, ki so ga postavili naslednjo pomlad. Medtem je namreč zima že potrkala na vrata.

Lojzetova desna roka in "deklica za vse" v krajevni skupnosti je bil njen tajnik Miha Bertoncej, do-

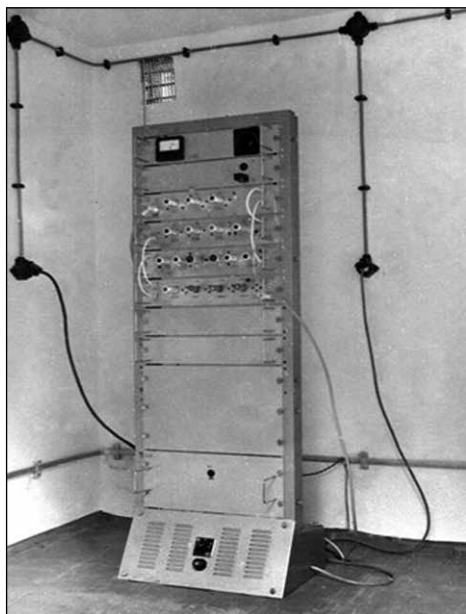


Televizijski pretvornik v Strmici.

mačin iz Gorenjega konca Železnikov, ki ga pri njegovih opravljenih delovnih urnikih ni niti malo omejeval. Ko je bilo nekaj treba storiti, je to tudi naredil, ne glede na časovne ali katere koli drugačne ovire, pri čemer se je vedno lahko zanesel na nesebično pomoč ekipe mlajših upokojencev. V obeh mandatih Lojzetovega predsedovanja je na njegovih ramenih ležala celotna teža delovanja krajevne skupnosti, zato je velik del v Železnikih opravljenega dela v takratnem obdobju tudi ali predvsem Mihova zasluga.

Naslednja naloga, ki so si jo zadali na krajevni skupnosti, je bila postavitev cestne razsvetljave. V ta namen so kupili drogeve, svetilke pa so se odločili izdelati sami. Lojze je o nameri obvestil delavski svet tovarne, svetilke pa naj bi izdelali v njihovem remontu, o čemer so bili vsi člani sveta soglasni. Saj gre vendar za domači kraj, so enotno dvignili roke! V skladu z železarsko tradicijo kraja so jih oblikovali kot nekakšne laterne, njihova izdelava pa ni bila enostavna in tudi montaža je zahtevala dosti dela. Izdelali so jih čez zimo, tedaj so pripravili tudi drogeve, z izkopi za polaganje kabla in betonskimi temelji za vsako svetilko posebej pa so pričeli spomladati. Ker denarja ni bilo v izobilju, so se dela zavlekla čez celo leto, na pomoč pa so priskočila tudi krajevna podjetja. Skupaj jim je uspelo in še pred zimo so v Železnikih zagorele luči po celotnem strnjemem naselju.

Že nekoliko pred začetkom Lojzetovega delovanja v krajevni skupnosti Železniki je oblast pričela, zanjo ne ravno običajno, podpirati gradnjo združenih domov širom po ožji domovini, v katerih bi



Notranjost televizijskega pretvornika na Miklavžu.

bilo dovolj prostora za organiziranje raznovrstnih, predvsem množičnih prireditev. Med ljudmi se jih je prijelo ime "socialistične cerkve", sredstva za njihovo gradnjo pa so bila vedno na razpolago in tudi zmanjkalo jih ni nikoli. Na podoben način je zrastel tudi dom na Češnjici, in ko je bil že skoraj dograjen, je bilo ugotovljeno, da je izračun statične trdnosti zgradbe napačen, njena uporabnost pa nadvse vprašljiva. Tja so nekateri že med gradnjo naklepali prenesti občinski sedež, ko pa je po ugotovitvi statične problematičnosti objekt obstal nedograjen, je moral sedež seveda ostati tam, kjer je bil. Zato pa je iz Alplesa prišla zamisel, da bi združni dom skupaj s krajevno skupnostjo v njegovih kletnih prostorih spremenili v tovarniško menzo, pritličje pa predelali v dvorano z zadostnim številom sedežev, v katero bi prenesli kino iz prostorov obnovljenega nekdanjega sokolskega doma na Trnju. Na zdajšnji lokaciji je namreč lahko deloval le en kinoprojektor, za dva namreč v projektorski kabini ni bilo zadosti prostora. Med vsako kino predstavo je bil zato potreben vsaj en odmor, med katerim je operater previl kolut in nato vstavil novega, da je s predvajanjem lahko nadaljeval.

Zamisel o drugačni namembnosti združnega doma se ni zdelala slaba, zato so se kar lotili dela. Pred izdajo inšpekcijskega uporabnega dovoljenja je bilo treba opraviti vse nujne predelave in vgraditi železobetonske strope s prav takimi nosilci, ki so stavbi zagotavljali zadostno trdnost in stabilnost. Zgradili so tudi oder, namenjen različnim predstavam ali prireditvam, in nanj namestili projekcijsko platno, dvorano pa opremili s primernimi stoli za gledalce. V okviru praznovanja dneva republike so 28. novembra 1970 objekt s priložnostno slovesnostjo izročili namenu in tako je v novi kinodvorani, pomenovali so jo Obzorje, dobil domovinsko pravico del kulturnega življenja v Železnikih, v kleti pod njo pa je pričela z obratovanjem Alplesova tovarniška restavracija, ki se tam nahaja še danes.

Ko so Železniki po mučnih in dolgotrajnih birokratskih bojih namesto trga končno le postali mesto, je dala krajevna skupnost postaviti krajevno

tablo tja, kjer naj bi se mesto začelo, prav nasproti vhoda v Alples torej. A glej ga zlomka, naslednje jutro se je tabla ponovno znašla pri odcepu ceste na Prtovč, kjer je stala nekoč. Zgodba se je pričela ponavljati, ker pa je tajnik Miha znal poskrbeti, da se je krajevna oznaka vedno znova znašla na pravem mestu, so se tudi nočni prestavljavci svojega početja naveličali, zato so tovrstno izkazovanje nestrinjanja kmalu opustili.

Z obdobjem dodelitve mestnih pravic Železnikom sovпада tudi proglasitev dr. Franceta Koblarja za njihovega častnega meščana, ki ga je ob njegovem osemdesetem rojstnem dnevu za častno imenovanje predlagalo domače muzejsko društvo. Kljub dejstvu, da je bil v prvi vrsti dejaven v Ljubljani, ni na rojstni kraj nikoli pozabil. V domačem igralskem krožku je igral in režiral že v letih visokošolskega študija in tudi v prvih letih službovanja na drugi državni realni gimnaziji v Ljubljani, kamor se je z družino preselil v letu 1925. Pod njegovo taktirko so se v Železnikih zvrstile odlične amaterske predstave svetovne in domače dramatike, ko so poleg Shakespeara uprizorili še Finžgarja, Nušiča, Golio, Linharta in druge, Koblar pa je kot režiser pogosto poskrbel tudi za garderobo in jo v pletenih košarah z lasuljami vred tovoril iz Ljubljane v Železnike. Delo z amaterji v domačem kraju ga je povsem prevzelo in ga potegnilo na velike odre, gledališče pa je postalo najpomembnejši objekt njegovega kritičnega dela. Kasneje je svoje obsežno znanje posredoval mladim igralcem kot redni profesor na Akademiji za gledališče, radio, film in televizijo, jim predaval zgodovino svetovne in slovenske dramatike in postal predstojnik dramaturškega oddelka akademije, obdobje njegovega gledališkega udejstvovanja v domačem kraju pa je ostalo za vedno zapisano kot čas vrhunskih dramskih uprizoritev. Koblar je tudi po osvoboditvi vestno spremljal življenje v Železnikih in v Selški dolini, njegovi spomini pa so nastali po koncu okupacije leta 1945 in do tja terminsko tudi segajo, avtor jih je kasneje le še dopolnil, aktualiziral in publikacijo objavil pod naslovom Moj obračun. Predstavljajo zaokroženo in sklenjeno celoto

in v kulturnem ter političnozgodovinskem pogledu pomenijo pomembno pričevanje o kraju in času, skupaj z dragoceno osvetlitvijo avtorjevega življenja, njegovega dela, truda in bojev. V njih se objektivno poročanje prepleta z osebni nazori, skupaj s spomini pa profesor Koblar bralcem naslika tudi zanimive portrete nekdanjih sodobnikov. Izrazni slog je v skladu z njegovo osebnostjo razumsko pretehtan in kulturniško filozofski, obenem pa dovolj mikaven in splošno dostopen, zato je Koblarjevo knjigo Moj obračun zagotovo vredno vzeti v roke.

Pred smrtjo je častni meščan Železnikov inventar iz svoje delovne sobe, vključno z žepno uro, ki je kasneje žal izginila neznano kam, zapustil muzeju v domačem kraju, kjer ima v posebni sobi še vedno svoj prostor. Predlog o imenovanju je že na prvi seji naletel na popolno odobravanje, zato je krajevna skupnost pripravila vse potrebno in dr. Koblarja povabila, naj se udeleži slavnostne seje sveta krajevne skupnosti in prevzame listino o imenovanju.

Sokolski dom, v katerem je svojčas domoval kino in je z njegovo selitvijo na Češnjico ostal prazen, bi lahko medtem služil raznim družabnim prireditvam, a je bil za kaj takega v precej slabem stanju. Na tleh je bil običajen, z oljem premazan lesen pod, dodatnih prostorov ali kuhinje ni bilo, pa tudi sanitarije so bile povsem neprimerne in si svojega imena skoraj niso zaslužile. Na eni od sej sveta krajevne skupnosti so se zato odločili, da ga bodo obnovili, finančno konstrukcijo pa sestavili po že preizkušenem receptu: nekaj namenskega denarja so imeli,



Slavnostna izročitev listine častnega meščana dr. Francetu Koblarju.

za pokritje manjkajočih sredstev pa so se dogovorili s krajevnimi podjetji. Pripravili so vse potrebne dokumente za pridobitev gradbenega dovoljenja in jih vložili na občinski oddelek za urbanizem v Škofji Loki. Dovoljenja kar ni in ni hotelo biti, zato sta se Lojze in tajnik Miha odločila z obnovo pričeti brez uradnega blagoslova občinske stroke. Nemudoma so se na njiju vsule kritike z grožnjami o sankcijah, s katerimi glavna urbanistka iz Škofje Loke ni skoparila, in prav pričetek obnovitvenih del brez gradbenega dovoljenja je najverjetneje še najbolj pripomogel, da je bilo to v naslednjem dnevu ali dveh brez pridržkov le izdano, obnova pa je zatem potekala brez vmešavanja ali zapletov. Notranjost so popolnoma obnovili, v dvorani položili parket, uredili priročno kuhinjo in v prizidku zgradili primerne sanitarije. V nadstropju dograjenega in podkletenega prizidka so uredili še stanovanje za hišnika, prenovljeni dom pa je odslej res lahko služil svojemu namenu.

Železniki so se sčasoma vedno bolj širili, število prebivalcev je raslo, z njihovim številom pa tudi takšne in drugačne potrebe. Ena takih je bila potreba po širitvi pokopališča, saj je obstoječe postajalo premajhno in bi ga bilo mogoče razširiti edinole v smeri proti Dermotovemu jezu na zemljišče, ki pa je bilo v zasebni lasti. Lastnik se je po dolgotrajnem pregovarjanju le odločil krajevni skupnosti prodati potrebni del zemljišča in to je bil v celotnem projektu samo prvi korak, saj težavam kar ni bilo videti konca. Na svojem obrežnem delu je bilo zemljišče, predvideno za novi del pokopališča, povsem do jezu docela nezavarovano in tudi precej spodkopano, zato je bilo za zaščito pred morebitnimi poplavami najprej treba zgraditi vzdolž desnega brega Sore dovolj visok varovalni zid ali škarmo. Ker bi bil za krajevno skupnost to prevelik finančni zalogaj, je neprijeten položaj s prijateljskim kreditom razrešila tovarna Niko s takratnim direktorjem Petrom Polajnarjem na čelu. Gradnja podpornega zidu od Dermotovega jezu do mostu v Plnado je lahko stekla, posojena sredstva pa je krajevna skupnost iz svojega proračuna takoj naslednje leto vrnila dob-



rotniku, brez katerega bi se gradbeni načrt znašel pod velikim vprašajem. Nato so nadaljevali še z zidavo ograje okoli bodočega novega pokopališča, izvedli delitev pokopaliških sektorjev z grobnimi parcelami in na koncu obnovili še "totenkamro" na starem pokopališču, da je kot mrliška vežica postala primernejša za zadnje slovo od pokojnikov.

Tako kot drugje po ožji in širši domovini je tudi v Železnikih iz dneva v dan naraščalo število avtomobilov in vsakovrstnih vozil, zato se je zdelo v kraju imeti tudi bencinsko črpalko povsem primerno, sploh zato, ker je bila najbližja, tista v Škofji Loki, za nekatere preveč oddaljena. Na krajevni skupnosti so sklenili povprašati ljubljanski Petrol, ali za kaj takega morda obstaja možnost ali njihov interes. Odgovorili so s pojasnilom, da bo njihova odločitev odvisna predvsem od ugotovljene frekvence prometa skozi Železnike. Ker je bila ta zadostna, je bil Petrolov pogoj edino še lokacija. Črpalka bi morala obvezno stati nekje pred cestnim odcepom za Bohinj iz škofjeloške smeri, da bi z njo zajeli kar največ prometa na tem področju. Nekako najprimernejši se je zdel prostor na ploščadi pred zadružnim domom na Češnjici, ki je bil povrh vsega še v družbeni lasti, in zato problemov z odkupom sploh ne bi bilo. S krajevne skupnosti so za soglasje zaprosili še podjetje Alples, ki je v neposredni sosesčini imelo svojo upravno stavbo, in naleteli na njihovo odobritev ob zadovoljstvu, da bo tako za poslovne potrebe črpalka vedno pri roki. O predloženi lokaciji so obvestili Petrol, in ker so predlog potrdili tudi v Ljubljani, niso želeli s pripravo gradbenih načrtov in dokumentacije prav nič odlašati. Vse je teklo kot namazano, dokler ni po tednu ali dveh Lojzeta poklical Alplesov direktor z obvestilom, da samoupravni organi podjetja soglasje preklicujejo, in predlagal za črpalko novo, zaradi interesov lastnikov in sosedov za gradnjo žal nesprejemljivo lokacijo. Ker Petrolova zaupanja zaradi različnih lokalnih interesov ne bi kazalo izgubljati, sta se Lojze in tajnik krajevne skupnosti Miha odločila, da Ljubljane o lokacijskih težavah s črpalko ne bosta obveščala, ampak bosta z Alplesom poskusila najti skupni jezik. To jima je po

nekaj sestankih, polnih prepričevanja in pregovarjanja, le uspelo in bencinski servis je kljub nepričakovanim začetnim težavam prav kmalu pričel služiti namenu.

Kar nekaj zadnjih let je bilo v Železnikih zaznati tudi potrebo po urejenem kopališču, saj so se krajanin in mladina lahko hladili le v katerem od tolmunov mrzle Sore ali plavalni pri zapornici Nikove hidroelektrarne v Plnadi. Kopalna sezona je bila tako omejena na dva, največ tri poletne mesece. Tiha želja po izgradnji pokritega kopališča z ogrevano vodo, v katerem bi plavalna sezona trajala celo leto, je tlela že dlje časa, vendar je tovrsten projekt zaradi pomanjkanja lastnih sredstev za krajevno skupnost pomenil prevelik finančni zalogaj. Glavni pobudnik za investicijo v objekt, ki naj bi služil v prvi vrsti rekreaciji zaposlenih, seveda pa tudi vseh krajanov in ostalih obiskovalcev, je bil takratni Alplesov direktor Jože Demšar, gradnja pa naj bi časovno sovpadala z izgradnjo omrežja daljinskega toplotnega ogrevanja, na katerega bi bil novi bazen priključen. Kot edina pot do zadostnih sredstev za izgradnjo bazena se je pokazalo njihovo namensko zbiranje, za kar pa bi bilo treba izvesti referendum, na katerem bi krajanin in zaposleni v lokalnih podjetjih izrazili svoje (ne)soglasje k samopriskupku. Še pred tem pa je bilo treba določiti lokacijo in pripraviti projektno dokumentacijo z izračunom potrebnih stroškov za gradnjo in opremo bazena. Na seji sveta so nemudoma izglasovali pripravljenost krajevne skupnosti plačati in poskrbeti za čimprejšnjo izdelavo projekta, ko pa so se na isti seji dogovarjali tudi o njegovi lokaciji, je obveljal predlog, naj stoji na Pobčevi njivici na Češnjici. Izkazalo pa se je, da je parcela locirana na poplavnem območju, in ker je bila tudi cena zanjo pretirana, so od nakupa odstopili. Po premlewanju drugačnih možnosti so se končno odločili za prostor, kjer je nekdaj stala Kemperlova žaga in ki je bil po vojni nacionaliziran ter v Alplesovi uporabi. Do dogovora tudi ni bilo več daleč, lokacija je bila potrjena in z izdelanim projektom so bili znani še stroški izgradnje, zato so priprave na referendum, ki je z večinsko podporo prebivalstva lepo uspel,

lahko nemoteno stekle. Pomembne deleže k finančni strukturi projekta, gradilo ga je ljubljansko podjetje Tehnika, so prispevala tudi krajevna podjetja, 26. septembra 1976 pa je sledila slavnostna otvoritev enega od tedaj le šestih pokritih plavalnih bazenov v ožji domovini, ki je z za tiste čase eno najlepših arhitekturnih podob v Sloveniji privabljal občudovalce od blizu in daleč.

Do mnogo večjih težav kot z lokacijo za bazen pa je prišlo ob iskanju primerne prostora za trgovski center z moderno samopostrežno prodajalno, kakršnega so Železniki zaradi stalnega naraščanja števila prebivalstva nedvomno potrebovali. Takrat je bilo v kraju le nekaj manjših trgovin z mešanim blagom, ki potrebam niso bile več kos, za nakup česar koli drugačnega od prehranskih artiklov pa se je bilo treba odpeljati vsaj v Škofjo Loko, če ne celo v Kranj ali Ljubljano. Za edino zahtevam ustrezno se je pokazalo zemljišče s kozolcem toplarjem med novim bazenom in kmetijo zemljiškega lastnika Antona Mesca, kar pa je situacijo z odkupom močno zapletlo. Z lastnikom so želeli doseči dogovor o prestavitvi kozolca na izbrano nadomestno parcelo, a so, pričakovano, naleteli na gluha ušesa. Ker je tudi trgovsko podjetje Loka kot investitor vztrajalo na predvideni lokaciji, so se za posredovanje in pomoč obrnili še na občinske organe v Škofji Loki. Tudi tu ni bilo zaznati nikakršnega posluha in šele po velikih pritiskih investitorja, največjega lokalnega veletrgovca, so občinski birokrati dovolili odkup parcele. Čeprav se je lastnik z dokončno odločitvijo občinarjev nadvse težko sprijaznil, je ta vendarle pomenila začetni vzvod za gradnjo in končno otvoritev takrat modernega trgovskega centra, ki je premegetel tudi novo bančno poslovalnico.

Težav pa v Železnikih ni povzročalo le pridobivanje primernih lokacij za gradnjo objektov splošnega pomena, pač pa tudi takšnih za individualno gradnjo, ki jih je, velikemu zanimanju navkljub ali pa morda prav zaradi tega, zelo primanjkovalo. Drugače povedano, primernih sploh ni bilo. Nad izbiro zemljišč za stanovanjsko gradnjo in njihovo komunalno ureditev je bdelo stanovanjsko podjetje

iz Škofje Loke, ki so ga zanimala izključno območja, primerna za množično gradnjo, z odkupom in komunalno ureditvijo katerih bi bilo mogoče predvsem dobro zaslužiti. Prav to se je zgodilo v Škofji Loki, kjer so za gradnjo bodočega stanovanjskega naselja Podlubnik kmetijska zemljišča po nizkih cenah odkupili in jih nato komunalno urejene drago prodali zasebnim investitorjem in graditeljem, ki jih v tistem času ni manjkalo. Ker pa v našem kraju obsežnih in kompleksnih zemljišč, podobnih Podlubniku, ni bilo, tudi s pričakovanim lahkim zaslužkom ne bi bilo nič, zato za loško podjetje gradnja v Železnikih ni bila zanimiva. Na krajevni skupnosti so se zato odločili težave z individualnimi gradnjami rešiti sami. Tajnik Miha se je s kmetom Jakopinom dogovoril o prodaji zemljišča na začetku Dašnice, kjer bi bilo mogoče v prvi fazi predvidene nadaljnje širitve naselja zgraditi vsaj dvajset hiš. Po nakupu so takoj opravili izmere posameznih parcel in jih individualnim investitorjem, ki so se obvezali komunalno ureditev izvesti z lastnimi sredstvi, prodali po nabavni ceni, obenem pa pri občinskih organih uredili vse potrebno za kasnejšo izdajo gradbenih dovoljenj. Ponudbo krajevne skupnosti so bodoči graditelji sprejeli z odprtimi rokami, in ker je akcija stekla povsem po načrtu, so jo zaradi spodbudnega začetka zastavili še širše, z dobro prakso nadaljevali in Dašnica je kmalu postala naselje z velikim številom individualnih montažnih ali vrstnih hiš, le streljaj oddaljenih od mestnega središča z urejeno infrastrukturo na Češnjici.

Med obema mandatnima obdobjema Lojzetovega delovanja v funkciji predsednika krajevne skupnosti je v Železnikih pogosto prihajalo do težav pri oskrbi s pitno vodo, ki so jih v največji meri povzročale puščajoče azbestne vodovodne cevi. Vedno, ko je do takšnega dogodka prišlo, je bilo treba na kranjskem vodovodu zaprositi za inštalaterja z detektorjem, da je v spremstvu tajnika Miha in v zavetju noči, brez motečih dnevnih шумov, poiskal mesto, kjer je cev puščala. Naslednji dan je bilo treba na kritičnem mestu vodovod odkopati, cev zamenjati in omrežje usposobiti za ponovno delovanje. Tudi vodni tlak

sistema v zgornjem, starem delu Železnikov je bil konstantno prenizek, zato bi bilo treba, najbolje nekje na območju Jesenovca, najti nov vodni vir, zgraditi zajetje in ga s cevovodom povezati na obstoječe omrežje. Za primernega se je izkazal potok v Plenšaku, in ko so tudi analize vode pokazale dobre rezultate, bi bilo treba za postavitev zajetja samo še zadosti volje, znanja in sredstev, ki pa jih je seveda kronično primanjkovalo. Primernega partnerja so na predlog tajnika Miha našli v škofjeloški komunalni, ki je takrat kot samostojen oddelek delovala v sklopu gradbenega podjetja Tehnik, njen direktor pa je bil gradbeni inženir Ivan Kepic. Ker je imenovani oddelek poleg splošnih komunalnih dejavnosti upravljal tudi z loškim vodovodom, ga poleg tega širil in dograjeval, se je zdel kot naročen za izvedbo vodovodnih načrtov v Železnikih. Inženirja Kepica so povabili v Železnike na sestanek sveta krajevne skupnosti in se dogovorili, da bo loška komunala prevzela izgradnjo načrtovanega vodnega zajetja skupaj s potrebnim cevovodom do omrežja, nato pa bo celotno vodovodno omrežje prevzela v upravljanje najmanj za obdobje, v katerem si bo s pobrano vodarino povrnila stroške izvedene naložbe. Problem je bil rešen na enostaven in učinkovit način, čeprav so azbestne cevi še vedno ostale sestavni del vodovodnega omrežja, postopoma pa so bile zamenjane šele mnogo kasneje, ko je mesto Železniki že globoko zakoračilo v ero samostojne slovenske občine.

Vodovod in težave z njegovim urejanjem so eno zadnjih poglavij delovanja krajevne skupnosti Železniki pod predsedniško taktirko Lojzeta Žumra, saj se mu je mandat počasi iztekal, na prevzem novega pa je že čakal njegov naslednik. Miha Bertoncej je kot tajnik krajevne skupnosti in svojčas njen glavni motor nekaj časa še vztrajal, a se je kmalu za Lojzetom umaknil tudi sam, rekoč, da se v novih razmerah nikakor ne znajde. Kot je Lojze večkrat poudaril, je bil ravno Miha tiste vrste človek in sodelavec, zaradi katerega se je splačalo vztrajati: mogoče si ga je le želeli, najti ga pa je presneto težko! Nedvomno ima prav on največ zaslug, da je spomin na sicer

zahtevno obdobje njunega sobivanja in delovanja v krajevni skupnosti tudi ali pa predvsem prijeten.

## Prihajajo "svinčena" leta

Šestdeseta leta so se počasi prevesila v sedemdeseta, jugoslovansko samoupravno gospodarstvo pa je prav tako počasi in vedno bolj pešalo. Nekako se je bolj ali manj prebijalo na račun kreditov, ki so mu jih velikodušno namenjale zahodne ekonomije, in ker je bilo splošno znano, da vsa gospodarska dogajanja v državi usmerja politika in z njo partija, se je ta nenadoma ustrašila, da ne bi odgovornost za popolni kolaps padla samo na njena pleča. Zato je sklenila izvesti gospodarsko reformo pod taktirko zveznega izvršnega sveta, vlade torej, katere predsednik je bil prav tedaj Slovenec Boris Kraigher. Osnovo predlagane reforme je pomenila uvedba večje liberalizacije v državno gospodarstvo, kar je z drugimi besedami pomenilo zmanjšanje partijskega vplivanja in vmešavanja v ekonomska dogajanja v državi, saj bi bilo o prenehanju le-tega preveč iluzorno govoriti. Ker partija vajeti ni želela kar spustiti iz rok, se seveda o kakšnem reformskem gibanju ni dalo govoriti, vse skupaj pa se je začelo in končalo z razvrednotenjem dinarja in nekakšno delno, polovično liberalizacijo gospodarstva, ki ni spremenila ničesar ali pa le malo tega. Povrhu vsega je reformistični "spiritus agens" Boris Kraigher izgubil življenje v čudnih okoliščinah, ko se je z avtomobilom vračal iz Beograda domov, zato se je z njegovo smrtjo vse skupaj ustavilo na pol poti, do nadaljevanja pa kar ni in ni hotelo priti. Na gospodarstvo v državi pa je neposredno vplivalo že samo delno zmanjšanje partijskega vpliva, gospodarstvo je tako lažje zadihalo in dobilo nov zagon. Zrasle so nove tovarne, poslovanje s tujino je bilo olajšano in partijski veljaki so uspešna nova podjetja celo podpirali in se kitili z njimi. Eno takih je bilo velenjsko Gorenje, za katerega rast in razvoj se je zavzemal celoten slovenski partijski vrh z njegovim predsednikom na čelu. V tistih časih je kazalo imeti pravega politične-

ga botra in problemi so se reševali kar sami ali pa do njih nemara sploh ni prihajalo. Sicer pa, ali je morda danes kaj drugače?

Celotna Iskra, kljub temu da je bila velik in pomemben gospodarski subjekt, takega botra žal ni imela. Nasprotno, z republiškega političnega vrha je prišel nalog, da se mora priključiti Gorenju, v ta namen pa je bila oblikovana tudi posebna komisija, sestavljena iz predstavnikov obeh podjetij. Naloga komisije je bila porazdeliti proizvodne programe med oba subjekta, pripraviti njuno organizacijo in ju formirati v novi obliki, vse skupaj pa je seveda potekalo pod budnim partijskim očesom in videti je bilo prav nehigiensko, ko je pred prav vsakim sestankom komisije direktor Gorenja obiskal poslopje centralnega komiteja v Ljubljani. Vse skupaj je kazalo na skrajno podcenjevalni odnos do Iskre, saj naj bi Gorenju, čigar pretežni del dejavnosti je temeljil le na licenčni proizvodnji, priključili podjetje z visokotehnološkimi programi in intelektualnim potencialom, kar je Iskra tedaj nedvomno bila. Osnovni program Gorenja je bila namreč proizvodnja pralnih strojev po licenci znane italijanske tvrdke Zannussi, ki pa ni zahtevala velikega števila visoko strokovnega kadra, saj je Gorenje od italijanske firme prejelo poleg konstrukcijskih rešitev za proizvodnjo pralnih strojev tudi vso potrebno tehnologijo zanje. Strojno opremo in montažne linije so nabavljali s krediti, ki so jim jih odprtih rok in pod ugodnimi pogoji odobravale banke, česar Iskra ni bila nikoli deležna. Na koncu je projekt Gorenje-Iskra nadaljnjim poskusom navkljub padel v vodo, do združitve obeh pa ni nikoli prišlo. Za domačo tovarno v Železnikih je pozitivno posledico celotnega dogajanja, povezanega z neuspehim združevanjem, pomenila vsaj razširitev njenega proizvodnega programa z lužnimi črpalkami za pralne stroje in



Boeing-727, eno najboljših letal svojega obdobja.

kompresorskimi motorji za hladilnike, ki so jih pričeli dobavljati Gorenju za vgradnjo v njihove nove proizvodne artikle.

Kot rečeno, se je gospodarski položaj v državi vseeno opazno boljšal, z njegovim izboljšanjem pa je naraščal tudi vpliv direktorjev, ki so uspešna in močna podjetja vodili. Politika je počasi capljala v ozadju in le vprašanje časa je bilo, kdaj bo partija moč tehnokratov, ki je vedno bolj naraščala, omejila. Ni bilo treba dolgo čakati na znameniti Titov splitski govor, v katerem je očital tehnokratom, da ovirajo samoupravljanje, čemur je treba nemudoma napraviti konec. Tito je v svojem govoru želel preusmeriti gnev ljudstva na vodilne gospodarstvenike v državi predvsem zaradi dejanj partijske elite, ki si je v tistem obdobju privoščila razkošno življenje na veliki nogi, kar je večkrat preseglo meje še sprejemljivega. V Beogradu sta se za potrebe partijskega vodstva kar naenkrat pojavili tudi dve najmodernejši potniški letali boeing B-727. Prvo od njiju, predelano v razkošen leteči apartma z delovno in dnevno sobo, spalnico ter kopalnico, je služilo za Titova potovanja s soprogo Jovanko, drugo pa je za potovanja po svetu uporabljalo njuno spremstvo ali pa partijski vrh, odvisno od potrebe.

Delovnemu ljudstvu življenje na veliki nogi seveda ni ostalo skrito, saj je bilo luksuz, ki so si ga znali privoščiti veljaki, težko skriti pred očmi javnosti in marsikaj je na lastne oči videl tudi Lojze, ko je nastopil službo pilota vladnega letala. Kakor koli že, ognjeviti Titov poziv h končanju prevlade tehnokracije, ki naj bi preveč ovirala proces samoupravljanja, je botroval nastanku famoznega zakona o združenem delu (ZZD), pod katerega se je podpisal ideolog samoupravljanja Edvard Kardelj in s katerim je bil, kot se je izkazalo kasneje, gospodarstvu zadan udarec, od katerega si še dolgo ni opomoglo. Povzeto na kratko, namen zakona je bil razdrobiti nivo odločanja in uspešnim direktorjem odvzeti čim več pooblastil. To naj bi dosegli z delitvijo enotnih podjetij na več manjših, novoustanovljenih temeljnih organizacij združenega dela, skrajšano imenovanih TOZD-i. TOZD-i naj bi se združevali v delovne orga-

nizacije ali DO, vendar bi morale biti vsako odločanje na nivoju delovne organizacije odobreno s strani TOZD-ov v njenem sestavu. Posamezne DO bi se nato združile v sestavljeno organizacijo združenega dela (SOZD), ki pa bi bila povsem slamnata firma, saj brez odobritve posameznih DO-jev in njihovih TOZD-ov ne bi mogla sprejeti nobene odločitve ali ukrepa. Na čelo SOZD-a naj bi običajno imenovali bivšega generalnega direktorja, ki je tako ostal zvezanih rok in praktično brez vsake moči.

Prenašanje določil novega zakona iz teorije v prakso je seveda prevzela partija in od centralnega komiteja navzdol so se vsi njeni komiteji prav histerično lotili ustanavljanja TOZD-ov po posameznih podjetjih. Slovenska partija, ki je Iskro še posebej pozorno spremljala, je za njeno reorganizacijo, skladno z ZZD, imenovala Sergeja Kraigherja, kar je ob "strokovni" pomoči obeh glavnih tolmačev novega zakona, Romana Albrehta in Petra Toša, rodilo sadove v obliki samoupravnega sporazuma podjetja Iskra z vsemi predvidenimi detajli njenega novega ustroja. Razbili so jo na posamezne branže s statusom delovnih organizacij, sestavljenih iz posameznih tovarn, pretvorjenih v TOZD-e. Tako je bila tovarna v Železnikih uvrščena v branžo, oziroma DO, imenovano "Široka potrošnja", ki so jo sestavljale Iskrine tovarne, proizvajalke izdelkov za gospodinjstva, denimo televizorjev, radijskih sprejemnikov, anten in vseh vrst gospodinjskih aparatov. Branža "Široka potrošnja" je bila tako sestavljena iz petih tovarn, po novem TOZD-ov: Tovarne elektromotorjev Železniki, Tovarne televizijskih sprejemnikov Pržan, Tovarne gospodinjskih aparatov Reteče, Tovarne anten Vrhnika in Tovarne radijskih sprejemnikov Sežana. Sestava branže je bila še nekako logična, mnogo večjo težavo je pomenilo dejstvo, da so bili vsi njeni TOZD-i, z izjemo domače Tovarne elektromotorjev, v zelo težkem finančnem položaju, kar je bilo v veliki meri odraz stanja zaradi splošne plačilne nedisciplin v državi. Kupci so dobaviteljem plačevali z velikim zaostankom ali pa sploh ne, medtem ko so tovarne material za reprodukcijo kupovale izključno z naročilnicami. Vse skupaj je še

najbolj spominjalo na nekakšno naturalno, menjalno gospodarstvo, v katerem je preokupacijo večine deležnikov predstavljalo vsakomesečno zbiranje denarja za izplačilo plač, pardon, osebnih dohodkov, ne pa za obstoj nujno potrebnega delovanja na področjih razvoja, proizvodnje in prodaje.

Približno tako zmes organiziranosti po novem zakonu, takšnih in drugačnih medsebojnih sporazumov in pogosto ne ravno produktivnih odnosov je predstavljala DO Iskra Široka potrošnja, ko ji je bilo treba določiti vodstvo, spet seveda skladno z novim ZZD. Na očeh partijskih kadrovikov se je po nekakšnem ključu znašel tudi Lojze, ki mu je zato glavni direktor naložil breme funkcije direktorja branže, saj naj bi od vseh vodilnih iz nekdanjih tovarn, po novem združenih v DO Široka potrošnja, edini izpolnjeval vse strokovne pogoje, še posebej podkrepjene z zadostnimi vodstvenimi izkušnjami in to prav v največji in najuspešnejši članici nastajajočega konglomerata, Iskri iz Železnikov. Za nameček pa naj bi ga, čisto brez izjeme, podpirale tudi vse politične organizacije SOZD-a Iskra, kar je pomenilo nič manj kot zagotovljen uspeh. Po vseh slišanih hvalospevih bi bila zavrnitev ponudbe zares nespametna, čeprav bi Lojze mnogo raje ostal v domači tovarni, na katero je bil zaradi vsega doživetelega, lepega in tudi manj lepega, resnično navezan. Odločil se je ugrizniti v ponujeno kisló jabolko z mislijo, da ZZD tako ali tako nima nobene prihodnosti, zato se bo v matično tovarno lahko vrnil prav kmalu. Žal se njegova pričakovanja niso izpolnila in zakon je obveljal, vse dokler zaradi njegovih pogubnih ekonomskih posledic ni končno prišlo še do razpada države. Socialistična federacija po imenu Jugoslavija se je znašla na smetišču zgodovine, postala je del preteklosti.

Pred prevzemom dolžnosti direktorja branže si je Lojze izposloval privilegij svobodne izbire vodstvene ekipe, zato so se z njim v branžo preselili vsi bivši sodelavci iz tovarne v Železnikih. Kot eden od novincev v ekipi je področje domače prodaje pokrili dotedanji vodja prodaje izdelkov široke potrošnje v Iskrini prodajni službi, za izvoz pa je

kot drugi od obeh skrbel bivši Iskrin predstavnik v New Yorku. Pohiteti je bilo treba tudi z imenovanjem naslednika v tovarni v Železnikih, saj bi se s političnim kadrovanjem na njegovem mestu kaj hitro lahko znašel direktor, ki s strokovnostjo ne bi imel niti najmanjše zveze. Za direktorja je bil tako imenovan vodja Iskrinega idrijskega obrata, poleg strokovnosti v zadostni meri tudi družbeno-politično podkovan. Dovolj, da njegovemu imenovanju niti lokalna politika ni mogla oporekati. Sedež branže je, vsaj zaenkrat, ostal v Železnikih, kar pa je bila zaradi pomanjkanja ustreznih tovarniških prostorov zgolj začasna rešitev. Po nekaj mesecih so se na sestanku direktorjev TOZD-a dogovorili in sedež branže prenesli v Škofjo Loko, v najete prostore novozgrajene poslovne stavbe poleg hotela Alpetour. Šlo je za zelo primerno rešitev, saj je bila nova lokacija približno enako dosegljiva vsem članicam branže, kot tudi SOZD-u Iskra s sedežem v Ljubljani, le sežanski Radijski sprejemniki so ostali nekoliko izven njenega dometa. Branžne službe so medtem delovale po ustaljenem redu, na obzorju pa so se že kazali prvi znaki gospodarske krize, najprej v obliki splošne plačilne nesposobnosti. Politika je medtem, skladno z določili ZZD, vse bolj forsirala TOZD-iranje, ki je bilo v tolikšnem zagonu, da si je v zares kratkem času zagotovilo svoj lasten pomenski glagol z neposredno uvrstitvijo v slovensko pogovorno besedišče. Izgledalo je, kot bi bila delovna uspešnost partijskih funkcionarjev premosorazmerna številu novih TOZD-ov, ki so dobesedno pod prisilo nastajali na območjih njihovega političnega delovanja. V tej njihovi vnemi je Lojzetu s sodelavci komaj uspelo preprečiti ustanovitve brezpotrebni novih TOZD-ov tako v tovarni v Železnikih kot tudi v njeni idrijski ekspoziuri. V dveh letih od ustanovitve DO Široka potrošnja, krajše imenovane kar branža, so se odnosi med njenim vodstvom in posameznimi TOZD-i v njeni sestavi le počasi urejali, čeprav so delo režijskih oddelkov prej samostojnih tovarn že v štartu prenesli pod okrilje Lojzeta in njegove branžne ekipe. To so najlažje izvedli s prezaposlitvijo delavcev iz teh oddelkov v DO Široka potrošnja,

kar je, v nasprotju z načrtovanjem bodočega razvoja celotne branže, pomenilo zelo enostavno opravilo, pravi mačji kašelj. Vsaka od članic je namreč imela svoje razvojne načrte, ki jih je bilo med seboj skoraj nemogoče uskladiti. Nesoglasja so tako reševali na številnih in dolgotrajnih sestankih vodstev, saj brez konsenza ni bilo mogoče sprejeti nobenega sklepa ali odločitve. Običajno je bilo videti, kot bi vodstvo branže služilo svojim članicam le za nekakšnega serviserja pri iskanju skupnih interesov, kar pa je le redko obrodilo sadove. Posebno poglavje v delovanju so predstavljali tudi stroški vodstva branže, kamor so spadali osebni dohodki zaposlenih, najemnina poslovnih prostorov in ostali režijski stroški. Na branžnem računu so se poleg teh zbirali tudi stroški, ki jih ni bilo mogoče kar porazdeliti med posamezne TOZD-e, v največji meri pa je šlo za stroške raznih prevozov, reklame in v imenu branže najetih kreditov za račune svojih članic. Za tovrstne stroške je bilo treba vsako leto znova določiti razdelilnik po posameznih članicah branže, kjer pa spet ni šlo brez popolnega soglasja.

Leto 1976 se je bližalo koncu, ko je vodja računovodstva Lojzetu pod nos pomolil spisek s stroški branže, ki jih je bilo zaradi letne bilance treba razdeliti, in ponovno je napočil čas za že opisano, vse prej kot prijetno opravilo. Že naslednji dan je Lojze sklical sestanek direktorjev TOZD-ov, za katerega se je že vnaprej vedelo, da bo samo prvi v nizu mnogih. Čeprav je vsak trdno zagovarjal svoja stališča, je bilo treba zlepa ali zgrda določiti razdelilni ključ, sestankovanju kar ni bilo videti konca, do tako želenega soglasja pa ni in ni hotelo priti. V nevzdržni situaciji in tako rekoč brezizhodnem položaju je na plodna tla naletel šele Lojzetov nagovor, da jih, direktorje TOZD-ov, kot Lojze Žumer vljudno prosi za vsaj približen dogovor o delitvi stroškov, če že kot direktor branže na kaj takšnega nima nikakršnega vpliva. Ko so prisotni končno uvideli, da se delitvenemu ključu res ne bodo mogli izogniti, so sprejeli tistega, ki jim je bil posredovan že na prvem od niza sestankov, vsi naslednji pa so se tako izkazali za nič manj kot izgubljanje časa.

Le zakaj neki je treba vse tiste ure presedeti na brezplodnih sestankih in tratiti dragoceni čas, je tedaj kljunilo v Lojzetu in mu hkrati dalo misliti. Ko je kot direktor v domači tovarni vsak dan točno ob šestih prišel na delo, je vedno natanko vedel, kako je treba reševati tekoče zadeve, še bolje pa je poznal metodologijo za uspešno vodenje tovarne v bodočnosti. Delovnih navad na branži ni spreminjal, njegov delovnik se je prav tako začel ob šesti uri, le podrejene direktorje, ki enakega urnika niso poznali, je običajno moral počakati in jih šele potem povprašati, ali lahko nemara kaj stori zanje. Loteval se ga je občutek, da je postal nekakšen slamnati direktor, vsem in vsakomur na razpolago za usluge in brez možnosti vpliva na prihodnost branže, pri čemer pa je šlo za še mnogo hujši občutek, občutek nemoči. Med članicami branže in njihovimi vodstvi se je dogajalo neke vrste nasprotje interesov, vsak je vlekel svoj voz na svojo stran, vodstva branže pri svojih odločitvah niso kaj dosti upoštevali, pa tudi njihov status v skupni prihodnosti jim je bil vse prej kot jasen. Edina, ki je imela položaj pod kontrolo in vizijo razvoja vsaj približno naslikano, je bila tovarna v Železnikih, ki pa se kot sestavni del branže v prihodnosti zagotovo ni videla. Položaj branže in poslovni odnosi v njej zagotovo niso obetali nič dobrega.

V takšnih razmerah je DO Široka potrošnja vstopila v leto 1977, ki naj bi ga zaznamovale jesenske lokalne volitve, po katerih bi se morala zamenjati vodstva občinskih uprav. Že kmalu so se pričela kadrovska kupčkanja in namigovanja o tem, kje bodo pristali dosedanji veljaki s pretečenim mandatom, ki jim je bilo treba najti minulim zaslugam ustrezno delovno mesto. Kadrovanje je bilo v domeni partije, ki je s svojimi občinskimi celicami skrbela za kroženje zasluznežev po vodstvenih funkcijah SZDL, Zveze borcev, sindikatov in podobnih občinskih, pa tudi regionalnih in republiških organizacij. Vabljujejši od naštetih je bil le še vodilni položaj v katerem od uspešnih gospodarskih subjektov, kakršna je bila v škofjelovski občini prav DO Iskra Široka potrošnja, pa ne toliko zaradi stanja v branži kot zaradi

pomena imena in blagovne znamke Iskra. Na dan so pricurljale govorice, kako je bil na sestanku občinskega komiteja govor o Žumrovem desetletnem direktorovanju, zaradi česar bi bil že skrajni čas za zamenjavo. Zaposlili naj bi ga na občini, njegovo mesto pa bi zasedel dosedanji župan. Za nameček je podjetje Jelovica v Škofji Loki prav v tem času obiskal predsednik slovenskega Centralnega komiteja Zveze komunistov. Razlog za ta visoki obisk je bil discipliniranje vodstva, ki se je ustanavljanju TOZD-a v svojem podjetju menda krčevito upiralo. Predsednika slovenskih komunistov je vodstvo Jelovice v svojo obrambo spomnilo, da Žumer v Iskri v Železnikih prav tako ni dovolil podobnega ustanavljanja, a so bili nemudoma poučeni, da bo moteča ovira kmalu odstranjena.

Zaradi opisanega predvolilnega dogajanja in stanja v branži na splošno se je Lojze tudi po omejenem partijskem namigovanju odločil, da ne bo kar čakal, kaj se bo po njihovi volji zgodilo z njim. Sklenil si je že prej poiskati delo in tako politiki še pred županskimi volitvami nekoliko zmesi, premešati karte. Želel se je zaposliti daleč od sprevržene politike, katere edini namen je bil za vsako ceno obdržati na oblasti obstoječo nomenklaturu z njenim pokvarjenim sistemom vred. Najraje bi se vrnil v domačo tovarno, seveda ne na mesto direktorja, pač pa v razvoj, da bi lahko delal v svoji stroki. Časa do jesenskih volitev je bilo dovolj in vmes se je popoldne večkrat odpravil na letališče, kjer je ljubljanski aeroklub parkiral svoja dvomotorna letala. Ker je že imel dovoljenje poklicnega pilota s pooblastilom za letenje z instrumenti v vseh vremenskih pogojih, je z letali aerokluba prevažal potnike, če se mu je za to le ponudila priložnost.

Po čudnem naključju je ravno v tem času slovenska vlada poleg starejšega letala z batnima motorjema kupila tudi moderno reakcijsko plovilo znamke Learjet, ki je v očeh pilotov zbuvalo vsesplošno občudovanje. Naključje je hotelo, da se je Lojze ob novi tehnični pridobitvi srečal z glavnim od vladnih pilotov, ki ga je seznanil z dejstvom, da jim manjka pilotov, zato mora biti eno od obeh letal vedno pri-





Eden redkih sproščenih trenutkov z družino v prelomnem kariernem obdobju.

zemljeno. Bolj za šalo kot zares je Lojzeta povabil, naj se jim pridruži, a je ta o njegovi ponudbi vendarle pričel resno in vedno bolj intenzivno razmišljati. Pogoje za pilotski poklic je sicer izpolnjeval, skrbi mu je povzročal le izredno strog zdravniški pregled na Vazduhoplovni lekarski komisiji (VLK) v Beogradu, ki je bil tedaj za vse poklicne pilote prava nočna mora. Obvezne letne preglede je kot pilot v aeroklubu sicer opravljal pred komisijo v Ljubljani, kjer pa so bili zahtevani kriteriji bistveno blažji od kriterijev strogih obrazov v belih zdravniških haljah sredi Beograda. Če bi se zaposlil kot pilot, bi moral tudi po strokovni plati opraviti še izpit za letenje kot član posadke, t. i. multi crew, saj so piloti v klubu vedno leteli le solo, brez kopilota, kar pa z obema vladnima letaloma, ki sta bili povsem drugačne vrste, nikakor ni bilo mogoče. Tudi zdravniški pregled v Beogradu bi lahko opravil šele z nastopom pilotske službe. Ker ni bil povsem prepričan, da bi zahtevni pregled lahko opravil zgolj formalno in brez komplikacij, se je Lojzetu pilotska kariera zdelo preveč tvegano početje, zato je tovrstno misel začasno postavil v kot, a ni nanjo kljub aktivnemu iskanju nove zaposlitve nikoli povsem pozabil.

Ni minilo prav dolgo, ko ga je ponovno poklical šef vladne pilotske službe in mu povedal, da nanj resno računajo. Zaradi zadostitve predpisanim zahtevam namreč v svojih vrstah potrebujejo ne-

koga z visoko tehnično izobrazbo in znanjem angleškega jezika, ki bo poleg letenja opravljal vse potrebno v zvezi s servisiranjem in vzdrževanjem letal, saj njihov mehanik angleščine ni obvladal in tudi njegova izobrazba ni ustrezala zahtevanemu nivoju. Ker so v prihodnje načrtovali letenje tudi za zunanje naročnike, je bilo za projekt treba izdelati še vso potrebno strokovno dokumentacijo, kar je prav tako predstavljalo velik zalogaj. Lojze je kljub vsem argumentum še vedno okleval, in da bi si bil o svojem zdravstvenem stanju vsaj približno na jasnem, je pri prijatelju dr. Rešku opravil zdravniške preiskave, ki so pokazale njegovo odlično zdravstveno sliko, po kateri se mu pregleda na VLK v Beogradu ni bilo treba niti malo bati. Ko je še družinski svet potrdil pravilnost nadaljevanja njegove kariere poti, je bilo nenadoma vse mnogo lažje, zato se je ponudbo, naj postane pilot, dokončno odločil sprejeti. Vložil je prošnjo za sprejem v službo vladnemu protokolu, pristojnemu za letala in njihovo osebje, s priloženim življenjepisom, z vsemi potrebnimi dokumenti in dokazili, nato pa čakal odgovor, ki ga kar ni in ni hotelo biti.

Ko je o vzrokih za tako dolg odziv povprašal vodjo pilotov, je le izvedel, da mora vsako novo zaposlitev v vladnih službah odobriti notranja uprava, Udba torej, ki pa ji je čas zelo relativna kategorija. Kasneje, ko je bil tam že zaposlen, je Lojze izvedel,

da je bilo izdano mnenje Udbe zaradi njegovega "kapitalističnega porekla" negativno, a je bil k sreči vodja protokola toliko nevtralen, da je kandidate ocenjeval izključno s stališča strokovnosti in znanja, ne pa brezpomenskih političnih floskul, ki nimajo s kvalificiranostjo prav nikakršne zveze. Tako naj bi ga proti koncu pomladi sprejeli v novo, zdaj že kar težko pričakovano službo.

Še prej je bilo seveda treba urediti vse potrebno v zvezi s prekinitvijo službovanja v DO Iskra Široka potrošnja, kar pa je bilo vse prej kot enostavno opravilo. Novica o njegovem odhodu drugam je sprožila burne razprave na vseh nivojih, reakcije so bile barvite in raznolike, označili so ga celo za izdajalca in nekateri o razrešnici sprva niso hoteli niti slišati. Nazadnje se je vse nekako uredilo in po uspešno odbitem partijskem spopadu za njegovo nasledstvo je lahko veliki Iskri, ki je tistikrat že počasi pričela izgubljati svojo moč in koherentnost, le pomahal v slovo. Iz DO Iskra Široka potrošnja, katere prihodnosti zaradi različnosti interesov podjetij v njenem sestavu nikakor ni bilo mogoče strateško predvideti, je namreč kot prva zelo kmalu izstopila prav domača tovarna v Železnikih s svojim idrijskim obratom, ki je pod novim vodstvom Iskrine branže postal od Železnikov ločen TOZD. Njenemu zgledu so sledila tudi ostala branžna podjetja, ki so se iz TOZD-ov prelevila v samostojne DO, velika Iskra pa je s tem neizbežno zdrvela v razpad. Enako se je godilo celotnemu jugoslovanskemu gospodarstvu na čelu z vase zagledano partijo in njenim slepim zagovarjanjem povsem zgrešenega ZZD, s katerim je nekoč cvetoči ekonomiji zadala udarec, od katerega si ta nikakor ni opomogla, in mu z njim izkopal jama, v katero se je nazadnje zvrnila tudi sama.

Kaj pa se je zgodilo z veliko Iskro, kot so jo v tistih časih popularno imenovali? Njen nastanek sega v čase povojne obnove, ko so se takratni Iskri v Kranju priključila vsa slovenska elektrotehnična podjetja in se razvila v monolitno podjetje z velikim intelektualnim potencialom. Vodilna mesta v enotnem podjetju so zasedali priznani strokovnjaki, ki so s svojim znanjem zagotavljali njegovo gospodar-

sko rast in razvoj, kar je takrat pomenilo sinonim za uspešnost ne le doma, pač pa tudi v tujini. Za potrebe kar najbolj gospodarnega delovanja je Iskra kupila nedokončano stolpnico na Trgu republike v Ljubljani, v katero so se po dokončani izgradnji naselile dotlej lokacijsko razkropljene skupne službe. Število zaposlenih je z obsegom poslovanja proporcionalno naraščalo in na koncu že presegló število trideset tisoč. Svoja predstavništva je Iskra imela v skoraj vseh evropskih državah, na Bližnjem vzhodu, pa v Afriki in v obeh Amerikah. Kot velik gospodarski konglomerat je pomenila pomemben člen z velikim prispevkom k takratnemu izvozu, četudi za vsako ceno, zaposleni pa so s podjetjem dihali in živeli ter bili ponosni, da so lahko člani uspešnega kolektiva. Iskro, ki je nastala kot produkt politike, je prav ista politika kasneje tudi uničila in nekdanje uspešno podjetje se je znašlo na robu preživetja ...

## Prvi pilotski koraki

Praden je pričel z opravljanjem poklica pilota, je Lojze že imel licenco poklicnega pilota in pooblastilo za letenje po instrumentih (instrumental flight rules, IFR), s tem pa seveda tudi dovoljenje za letenje na večmotornih letalih. Kako mu je uspelo pridobiti vsa potrebna dovoljenja, bomo videli v naslednjem poglavju.

Za krmilno palico motornega letala je prvič prišel leta 1966, ko je delal pri gospodu Sharenowu v njegovi firmi Empire Machines v New Yorku. Imel je avto, zato je ob vikendih pohajkoval po mestu, se nekega dne, bolj kot ne slučajno, zapeljal na letališče La Guardia (ime je dobilo po županu, ki ga je dal zgraditi) in s tamkajšnje razgledne ploščadi opazoval letala. Med opazovanjem velikih zračnih plovil so se med stolpniciami v smeri Long Islanda nenehno dvigala in spuščala majhna motorna letala, zato se je iz radovednosti odpravil v omenjeni del mesta in se kmalu ustavil ob majhnem letališču, polnem vzletajočih, pristajajočih in parkiranih letal. Ker so pri pristajanju in pred zaustavitvijo kot po pravilu

nekoliko smešno poskakovala, je lahko kmalu ugotovil, da gre za letališče, na katerem poteka šolanje bodočih pilotov. V svoji sobi je na karti mesta odkril, da se letališče imenuje Flushing Meadows, in naslednji teden ob povratku pod letališki kontrolni stolp izvedel, da tam šolajo pilote za pridobitev private pilot licence (PPL), dovoljenja za športnega pilota. Cena ure letenja z učiteljem na šolskem letalu piper J-3 cub je znašala štiri dolarje in pol, kar sploh ni bilo veliko, saj si v tistem času skoraj toliko plačal za ogled predstave na Broadwayu. Sogovornik je Lojzetu potisnil v roke strokovno literaturo, mu pojasnil postopek šolanja in predstavil minimalne norme za pričetek letenja. Po uspešno opravljenem testu iz teorije, zdravniškem pregledu, ki ga zaradi ravnokar pridobljenega ameriškega vozniškega dovoljenja sploh ne bi bilo treba dodatno opravljati, in odločitvi o predvidenem številu ur letenja se je bodoči pilot že lahko vsedel v dvosedežnega piperja, ga malce potipal in skupaj z inštruktorjem poletel pod nebo. Odločitev se je zdela skoraj samoumevna in Lojze je že naslednji vikend vplačal svojo prvo uro letenja, še prej pa opravil test iz teorije, ki mu zaradi izpita iz predmeta letalstvo v petem letniku ljubljanske elektro fakultete pri profesorju Antonu Kuhlju ni predstavljal nobenih težav. Določili so mu še učitelja, starejšega upokojenega prometnega pilota, ki se je usedel na zadnji sedež, in tako se je vse skupaj začelo.

Najprej je bilo treba opraviti zagon motorja in ga pustiti teči, da se je ogrel. Po inštruktorjevih navodilih je bodoči letalec preizkusil delovanje obeh vžigalnih sistemov z največjo močjo, in ko je bilo to opravljeno, je inštruktor od njega zahteval, naj zaradi občutkov med manevriranjem stalno drži krmilno palico z nogami na pedalih. Zapeljala sta na stezo in po prevoženih nekaj več kot sto metrih že bila v zraku. Dvignila sta se na višino tisoč čevljev in se oddaljila od letališča, kjer je inštruktor pokazal koordiniran zavoj in opozoril, na kaj je pri tem treba najbolj paziti. Največ pozornosti pa je posvetil prevlečenemu letu, ko popusti vzgon in letalo omahne na nos. Če pilot nagonsko poskuša dvigniti



Šolsko visokokrilno letalo piper J-3 cub z motorjem 65 KM in dvema sedežema v tandem, s kakršnim je Lojze v New Yorku napravil prve pilotske korake.

nos letala z vlečenjem palice nase, bo to le še bolj omahnilo, zato velja pri prevlečenem letu nasprotno pravilo: palico popustiti, in ko hitrost naraste, postane letalo zopet ubogljivo. Zatem sta obrnila nazaj proti letališču in tu je inštruktor pokazal pričetek končnega prileta, obvezno izvedenega z motorjem v praznem teku, ki se mora brez dodajanja moči končati na začetku pristajalne steze. Opravila sta še tri kroge s poletanjem in pristajanjem, po tistem pa se je ura iztekla. Res je hitro minila, a je bila tudi zelo naporna, sledilo pa ji je celotedensko premlevanje dogajanja na pilotskem sedežu.

Tako se je zgodba naslednji teden z dodatno mero sproščenosti ponovila. Z inštruktorjem sta poletela do dveh manjših letališč, kjer je bilo treba ponovno oceniti višino in smer za pravilen dolet in pristanek. Lojze je s tem odletel svoje prve tri ure, učitelj pa mu je že predlagal samostojno letenje, vendar le s predhodnim dovoljenjem za uporabo radijske postaje, saj brez zveze s kontrolo letenja v gostem zračnem prometu ne bi bilo mogoče leteti. V prvih treh učnih urah je namreč s kontrolo letenja komuniciral inštruktor. Dovolil mu je le nekaj samostojnih krogov nad letališčem in s tem preveril, ali je kandidat za pilota zmožen samostojnega vzletanja in pristajanja. Za pridobitev dovoljenja o uporabi radijske postaje pa je moral Lojze izpolniti obrazec z osebnimi podatki, ki ga je inštruktor poslal na ustrezen urad, a ga je ta zaradi nerezidentnosti prosilca gladko zavrnil. Tako se je Lojzetovo prvo šolanje

za pilota končalo, saj bi ga lahko nadaljeval le z dodatnim vzdrževalcem radijske zveze, kar bi bil v tej situaciji stran vržen denar. Kljub temu je bodočega pilota prevevalo zadovoljstvo, ker se je v kratkem času naučil vsaj osnovnih elementov letenja.

Ko je v ponedeljek sodelavcem razkril končanje svojega letalskega šolanja, se je oglasil poslovni prijatelj Loyd Silverman, ki je bil prav tedaj na obisku, in povedal, da ima svoje letalo, s katerim bi lahko kdaj skupaj letela. Lojze je ponudbo seveda takoj sprejel in tako sta že naslednjo soboto z letalom piper cherokee, opremljenim tudi za navigacijsko instrumentalno letenje brez zunanje vidljivosti, poletela z letališča Teterboro v Atlanti City na večerjo. Bolj kot večerja je Lojzeta zanimalo letenje, sploh zato, ker sta poletela z nočjo in se ponoči tudi vračala. Silverman mu je dovolil leteti po umetnem horizontu, pa tudi samostojno držati smer ali višino letala, in ker so bili poleti zaradi gostega prometa v zračnem prostoru nad velikimi letališči JFK, La Guardia in Newark zelo zahtevni, se je na njih lahko naučil mnogo koristnega. Največ preglavic mu je povzročalo razumevanje pogovorov med pilotom in kontrolo letenja, saj zaradi množice različnih kratic in nepovezanih imen ni razumel skoraj nič. Predvsem je bilo važno, da je obvladal osnove letenja, za kar je bil cherokee kot nezahtevno letalo nadvse primeren. Z Loydom sta še večkrat letela skupaj in letenje je Lojzeta tako okužilo, da je sklenil doma z letenjem nadaljevati. Odločil se je, da bo v aeroklubu na letališču v Polju pri Ljubljani, ki ga je poznal še iz študentskih dni, poskusil pridobiti pilotsko dovoljenje.

Zaradi znanih težav firme Empire Machines, kjer je bil zaposlen, in posledično seveda tudi težav matične tovarne v Železnikih se je bil Lojze primoran vrniti domov. Zaradi težkega položaja v tovarni na letenje ni mogel niti pomisliti, pa tudi sezona letenja se je zaradi bližajoče zime v ljubljanskem klubu že končala. Naslednje leto poleti pa so se razmere v tovarni že toliko uredile, da se nadaljevanje letalskega šolanja le ni zdelo preveč bogokletno dejanje. V pisarni aerokluba je dobil informacijo, da

se bo šolanje za športnega pilota začelo v avgustu, ne bi se pa bilo slabo včlaniti v njihov klub, če ne drugače, že zaradi plačila ur letenja po članski ceni. Po včlanitvi je Lojze prejel knjigo Šola motornega letenja, zraven pa še navodila za letenje na letalu aero-3, trenažnem letalu za šolanje vojaških pilotov, kakršnega so v šolske namene imeli v ljubljanskem aeroklubu. Letalo z vzletno težo 1.250 kilogramov je imelo šestcilindrski bokser motor lycoming s 150 konjskimi močmi. V kabini sta bila dva sedeža v tandemu, oblikovana tako, da je bilo treba leteti s sedežnim padalom, kar je bilo za vojaško letalo nekaj povsem normalnega. Instrumentna plošča je bila pred prvim in zadnjim sedežem, ki ga je zasedal učitelj. Navigacijski inštrument je bil navadni magnetni kompas, katerega roža je plavala v alkoholu, zato so mu rekli "whisky kompas". Letalo je od motornih instrumentov premoglo termometer z merilcem tlaka goriva in olja, za letenje pa so bili vgrajeni umetni horizont, višinomer, brzinomer, indikator vertikalne hitrosti ter indikator kroženja z metlico in kroglico.

Po predelanih knjigah, ki jih je dobil ob vpisu v klub, in opravljenem zdravniškem pregledu pred vojaško komisijo v vojni bolnici Mladika je bil Lojze nared za šolanje. Za učitelja so mu določili Ivana Kralja, po letih vrstnika, sicer pa diplomiranega inženirja metalurgije in zelo izkušenega pilota, ki so ga v letalskih krogih vsi klicali King. S šolanjem je začel avgusta in po opravljenem testu pred upravnikom letalske šole o poznavanju letala aero-3 z oprtanim padalom zlezal na njegov prednji sedež. Ivan mu je razkazal kabino s posameznimi komandnimi



Trenažno letalo aero-3 ljubljanskega aerokluba na letališču v Polju.

ročicami in oznanil, da bosta zaradi seznanitve o obnašanju letala v mejnih pogojih letenja najprej letela informativno. Izkazalo se je, da je letenje s tem letalom nekaj povsem drugega kot s pohlevnim piperjem v Ameriki.

Med poletom je Ivan natančno razlagal, kaj počneta, in tudi na krmilni palici ter nožnih pedalih je Lojze čutil, kaj točno dela. Na višini 300 metrov mu je pokazal standardni koordinirani zavoj in takoj nato še ostri zavoj z nagibom 45 stopinj. Zatem je motorju odvzel moč, hitrost je pričela padati, ko pa se je letalo zatreslo in povescilo nos, je popustil palico, zato je letalo zopet pridobilo hitrost in normalno letelo. Ko je postopek ponovil, je najprej počakal, da se je letalo streslo, nato pa sunil z desno nogo, da se je letalo pričelo vrteti okrog vzdolžne osi in strmoglavljati. V trenutni zmedenosti Lojze ni mogel dojeti, kaj se dogaja, ko pa sta spet normalno letela, mu je Ivan povedal, da sta izvedla vrtij, ki so ga takrat s tujko imenovali kovit, danes pa mu po slovensko pravimo tudi zvr1. Razumljiveje, kot je zapisano v knjigah, mu je še enkrat razložil pojem zvrta, za nameček pa sta napravila še looping in obrnila letalo na hrbet.

S tem se je informativni, bolje rečeno osveževalni, polet zaključil, treba je bilo le še pristati. Za finale je Ivan pokazal tehniko ocenitve, kdaj in pri kakšni višini zaviti v zadnji zavoj, da pilot pristane na predpisani točki brez dodajanja motorne moči med končnim priletom. Ko je po pristanku Lojze mehkih nog izstopil, mu je kar nekoliko odleglo, še posebej zato, ker je Ivan predvidel nadaljevanje šolanja šele čez nekaj dni in mu je za premlevanje letalskih doživetij tega dne ostalo časa več kot dovolj.

V nadaljevanju spoznavanja letalskih skrivnosti sta z učiteljem vsakokrat vadila vzletanje in pristajanje, se učila izgubiti višino v primeru previsokega končnega prileta z manevrom drsenja po krilu, imenovanim glisada, in se prebila skozi številna poglavja letalskega manevriranja. Ponavljala sta zvr1 oziroma vrtij in letalo vedno poskusila izvleči že po enem krogu, vse manevre pa sta ponavljala vsakokrat, ko sta se skupaj dvignila pod nebo. Po opra-



Lojze pred prvim samostojnim poletom.

vljenih 36 šolskih ciklih je učitelj King oznanil, da bi Lojze že lahko letel samostojno. Za drugo mnenje je poklical še svojega pilotskega kolega, in ko je z njim preletel že 37. šolski krog, je Lojze naslednjega prvič res lahko opravil samostojno. In prav od Kingovega kolega je izvedel še zadnjega od koristnih napotkov. Pilot mora namreč v primeru, ko letalu pred prvim zavojem po vzletu odpove motor, na svoji levi ali desni poiskati primeren prostor za zasilni pristonek, ne pa poskušati z vrtnitvijo nazaj na letališče.

Tako je prišel čas tudi za opravljanje izpita, pogoj pa so bili opravljeni poleti na tri druga letališča, ki jih je bilo treba opraviti s pomočjo terestrične navigacije (navigacija z opazovanjem zemeljskih objektov), načrte poletov pripraviti po posameznih odsekih ter jim določiti smer in čas trajanja. Enkrat je poletel v Mursko Soboto, drugič v Novo mesto in tretjič v Ajdovščino, med letenjem pa je moral stalno iskati prostor za morebitni zasilni pristonek in po navodilih izskočiti s padalom, če bi zašel v oblak ali se, bogenedaj, izgubil.

Po skupno opravljenih 30 urah letenja je iz Beograda prišla izpitna komisija, trije kandidati pa so se najprej lotili pisnega dela izpita iz teorije letenja, terestrične navigacije in letalskih predpisov. Sledil je praktični del s preletom šolskih krogov in dvigom na višino 300 metrov, kjer je bilo treba z nagibom 45 stopinj najprej ostro zaviti in pri tem strogo držati višino, napraviti vrtij z izvlekom letala iz strmoglavljenja po enem obratu in nato še prevlečeno leteti, pri čemer jim je za orientacijo služil ravni del železniške proge med Ljubljano in Poljem. Član izpitne komisije je pri letenju sedel na zadnjem sedežu,



Visokokrilno letalo kurir.



Libis 180.

kandidati pa so med poleti brez radijske zveze morali po njegovih zahtevah izvajati posamezne faze poleta. Vodja letenja jim je neposredno nad letališčem zahteve komisije sporočal z znaki na tleh, pri poletih na druga letališča pa so namembnemu letališču predvideni čas pristanka najavili po telefonu. Ko so bile vse naloge uspešno zaključene, je bil izpit v zadovoljstvo kandidatov opravljen s pozitivno oceno.

Tako je Lojze z licenco športnega pilota lahko vedno, ko je utegnil, odšel na letališče in poletel za kakšno uro. Poleg šolskih letal aero-3 je imel klub za letenje svojih članov še letalo kurir, visokokrilnik, ki ga je vojska uporabljala kot izvidniško letalo, a je s šibkim motorjem walter, ki je premogel le 110 konjskih moči, deloval precej nebogljeno in je služil v prvi vrsti za vleko jadralnih letal. Modernejše in primernejše za turistične namene je bilo letalo libis 180 z lycomingovim motorjem, ki je imelo spredaj dva vzporedna sedeža, zadaj pa le enega, ker je bil na mestu četrtega sedeža nameščen rezervoar za gorivo.

Poleg omenjenih letal, stacioniranih na letališču v Polju, je imel ljubljanski aeroklub tudi dve letali česke proizvodnje morava L-200. Šlo je za dvomotorni letali, opremljeni za inštrumentalno letenje po pravilniku IFR, vzletali pa sta z brniškega letališča. Eno od obeh je v dnu kabine imelo odprtino z nameščeno snemalno kamero in ga je Geodetski zavod uporabljala za fotogrametrijo, drugo pa je bilo namenjeno prevozu potnikov in je poleg pilotskega imelo še štiri potniške sedeže. To letalo so že v tistem času nekatera slovenska podjetja uporabljala v poslovne namene, pilotirali pa so ga lahko le tisti člani kluba, ki so imeli licenco poklicnega pilota in

pooblastilo za IFR ali t. i. "nočno letenje" v pogojih IMC (instrumental meteorological conditions).

Prav zaradi trženja letal v poslovne namene je klub z lastnimi sredstvi izšolal več pilotov, a so žal vsi, razen Ivana Kralja, kmalu odšli v slovensko letalsko podjetje Adria, ki je v tistem času že kupovalo reaktivna letala DC-9. Fantje so bili pri njih dobrodošli, saj so vsi že imeli osnovna dovoljenja in jih je bilo treba le še izšolati, klubu pa je zato pilotov z ustreznimi dovoljenji vedno primanjkovalo. Kot direktor v tovarni je Lojze tudi sam nekajkrat uporabil moravo za poslovni let v Skopje, saj je letalo za povratek še v istem dnevu predstavljalo edino alternativo vlakom, ki je za enako pot v eno smer porabil od 12 do 16 ur. Vsakokrat je letel s pilotom Ivanom Kraljem in med poletom vedno sedel na desnem sprednjem sedežu s komandami za letenje. Ivan mu je kljub zaskrbljenim obrazom ostalih potnikov dovolil pilotirati, zato je povsem razumljivo pričel razmišljati o možnosti samostojnega pilotiranja, a bi moral najprej opraviti izpit za poklicnega pilota. Pred prijavo na ta izpit pa je bilo treba imeti evidentiranih vsaj 200 ur letenja kot športni pilot, kar je med drugim pomenilo za kandidata tudi velik finančni zalogaj.

Zato je bilo do teh ur treba ubrati bližnjico, ki jo je pomenil izpit iz jadralnega pilotiranja. Kot jadralni pilot bi lahko Lojze vlekli jadralna letala pod nebo in tako na cenejši način polnil potrebno kvoto dragih ur za športno pilotiranje. Prijavil se je na tečaj, licenca motornega pilota, ki jo je že imel, pa je postopek močno poenostavila. Šolal se je na jadralnem letalu blanic in z izpitom pogojene ure opravil na letalu domače konstrukcije libis.





Morava L-200.



Jadrarno letalo blanic.

Jadranje z letalom, običajno se je proti večeru dogajalo nad Ljubljano, ko je bilo zaradi pregretega ozračja nad mestom dovolj termike, je pomenilo zares svojevrsten užitek. Lojze je v jadraniu dosegel normo celo za srebrni znak, za katerega je bilo treba neprekinjeno jadrati pet ur, preleteti razdaljo 50 kilometrov in se nad višino odpetja od vlečnega letala dvigniti še 500 metrov, kar je pilot moral dokazati s kabinskim tahografom, ki je beležil višino. Za tem je pričel z vleko jadrarnih letal, in ker so med sezono na letališču v Polju imeli šolo jadrarnega letenja, je za izpit potrebne ure lahko nabiral zelo pospešeno. Hitro je izpolnil zahtevani pogoj o potrebnem številu ur športnega letenja in leta 1974 že opravil izpit za poklicnega pilota.

Medtem je ljubljanski klub kupil moderno športno letalo cessna C-172, ki je bilo stacionirano na brniškem letališču. Uporabljali so ga v glavnem za turistične polete, šolanje za IFR pa takrat na enomotornem letalu ni bilo dovoljeno. Z dovoljenjem poklicnega pilota je zato Lojze v pogojih za letenje z vidljivostjo (VMC – visual meteo conditions) lahko prevažal tudi potnike, ki so polet plačali. Klub pa je v prvi vrsti potreboval pilote za prostovoljno pilotiranje dvomotornika morava L-200, zato je Lojze še istega leta pričel s šolanjem za letenje po inštrumentih (IFR). Za izpit je bilo treba opraviti 40 ur letenja na dvomotornem letalu, polovico od tega lahko v simulatorju, ki sicer ni bil posnetek kakega tipa letala, a je premogel vse inštrumente za izvajanje postopkov IFR. Simulator, imenovali so ga "link trainer", je Adria dobila skupaj z letali DC-6, ki jih je kupila od nizozemske letalske družbe KLM. Kandidati so najprej opravili teoretični del izpita iz predpisov in zakonodaje, radionavigacije, meteoro-

logije, letalske frazeologije in angleščine, naslednji dan pa še praktični del, ki so ga vsi, brez izjeme, morali opravljati na letalu morava. Na desnem sedežu je sedel učitelj, ki je upravljal z radijsko zvezo, član izpitne komisije pa je sedel zadaj in opazoval inštrumente. Ker oblakov za dejanske pogoje IFR ni bilo, je komisija zakrila pilotov del vetrobrana, da je bil ta res odvisen le od instrumentov, in ga odkril šele, ko so se spustili do minimalne višine za pristanek. Najtežje pa je bilo opravljanje prileta in pristajanje z enim samim motorjem, saj je moral učitelj na zahtevo komisije drugega ugasniti, vendar se je k sreči vse dobro končalo.

Letenje na moravi ni bilo enostavno in je resnično zahtevalo kompletnega pilota. Letalo ni imelo avtomatskega pilota, zato je bilo treba stalno paziti na višinomer in žiro kompas, ga vsakih deset minut primerjati z navadnim kompasom in ustrezno popravljati, ker ni imel korekturnega signala ("slaved gyro"). Manever je bilo treba izvesti pri povsem poravnanim letalu, ko je magnetni kompas miroval in ga je bilo možno odčitati. Kabina letala ni bila pod pritiskom, zato je bilo moč leteti le na višinah med osem in trinajst tisoč čevljev (2.640 do 4.290 metrov), kar v lepem vremenu ni bilo težko. Zapletlo se je pri letenju v oblaknosti, še posebej če so bili v njej skriti nevihtni oblaki. Ker letalo ni imelo meteorološkega radarja, se oblakom ni dalo izogniti, zato je občasno priletelo naravnost v nevihtno jedro, kar je bil za pilota pravi pekel. Kljub motorni moči, zmanjšani na minimum, ni več mogel držati višine, in ko je letalo priletelo v navzdolnik, je še vedno padalo, maksimalni moči in minimalnemu propellerskemu koraku navkljub. Letalo je zaradi turbulence pošteno premetavalo in pilotiranje je



bilo res pravo garanje, za nameček pa se je na krilih in propelerjih začel nabirati led. Topli zrak iz letala je bilo treba usmeriti v krila in na propelerje brizgati alkohol. Odpadni led je udarjal ob kabino, da je pokalo, kot bi letalo obstreljevali, vse skupaj pa je navadno trajalo od deset do petnajst minut. Temu peklu se je bilo mogoče izogniti le s pomočjo kontrole letenja, ki je pilotu pomagala z usmerjanjem mimo jedra nevihtega oblaka. Kontrolor je namreč na radarju lahko videl nevihtne oblake, ki v tistem času na sekundarnem radarskem sistemu še niso bili brisani, kot so danes.

Vsi piloti, ki so se v ljubljanskem aeroklubu izšolali za letenje na moravi, so medtem odšli k Adrii, klubu sta poleg Matije Škrleca, ki je pilotiral letalo z vgrajeno kamero in je bil tam redno zaposlen, ostala zvesta le Lojze in Ivan Kralj. Večinoma je letel Ivan, Lojze pa le takrat, ko je utegnil, saj je bil tedaj še zaposlen v Iskri, a se mu je kljub temu z moravo nabralo približno 400 ur letenja. Letalo je spoznal do podrobnosti, in čeprav je imelo mnoge pomanjkljivosti, je šlo za zelo zanesljivo letalo z dvema motorjema walter moči 210 KM, ki sta omogočala potovalno hitrost okrog 300 km/h in dolet 1.600 kilometrov brez vmesnega polnjenja. Edina nevšečnost se je Lojzetu pripetila na poletu v Zadar, ko se je po predaji tovora želel nemudoma vrniti domov. Levi motor morave kljub več poskusom ni hotel vžgati, zemeljski agregat (ground power) zaradi pozne ure ni bil več dosegljiv in tudi kontrola je grozila z zaprtjem letališča. V časovni stiski ga je prešinilo, da morda ne deluje vibrator, ki pri startanju motorja oddaja dovolj močno zagonsko iskro, in nato je po preverjanju res opazil, da je ena od žic na stikalu odstopila. Ko jo je za silo pritrdil nazaj, se je motor takoj odzval in je zato lahko odletel, tik preden so letališče zaprli. Za nameček se je na letalu nad Malim Lošinjem naredil še ledeni oklep, ker pa je bilo letalo prazno in zato ne pretežno, je povratek minil brez zapletov.

Za vedno pa mu je v spominu ostala dogodivščina s poleta v Stuttgart, kamor bi moral nekega novembra popoldneva z moravo prepeljati pakete s



Cessna C-172.

pomembnimi dokumenti. Že v Ljubljani je meteorolog zaradi oblakov tople fronte, ležeče nad Avstrijo, napovedal težave z ledom na letalu. Ker pa letalo, otovorjeno s škatlami dokumentov ni bilo pretežno, je Lojze predvideval, da tudi nekaj dodatnega ledu na krovu ne bo povzročalo težav. Po vzletu je Kamniške Alpe še prečkal z vidljivostjo, malo pred Celovcem pa je že bil v oblakih in je hitro opazil, da se na krilih nabira led. Vključil je gretje kril s črpalko za brizganje alkohola na propelerja, in ker je ves vroč zrak za gretje kabine tekkel v krila, je izdihana vlaga pričela zmrzovati na vetrobrano. Tudi ledu je bilo kljub gretju na letalu vedno več. Skozi stransko okno je bilo na sprednjih delih neogrevanih repnih površin mogoče opaziti že dvocentimeterske ledene obloge in letalo je postalo tako težko, da kljub maksimalni moči motorjev in minimalnemu propellerskemu koraku pilot ni več mogel držati višine. Pri le tisoč čevljih nad varno višino mu ni preostalo drugega kot obrniti nazaj proti Ljubljani. Za vzdrževanje še varne hitrosti se je moralo letalo konstantno rahlo spuščati, in ko je skozi luknje v oblakih zagledal luči Celovca, si je končno lahko oddahnil, da bo vsaj Kamniške Alpe lahko preletel z vidljivostjo. Nad lokatorjem Dolsko je z vetrobrana spraskal led in se pričel spuščati proti letališču. Po pristanku, ko je mehkih nog zlezal z letala in videl, koliko ledu je nosilo, je šele lahko ugotovil, kakšno neverjetno srečo je imel. A je bil podvig za njegovo pilotsko prihodnost vendarle neprecenljiva izkušnja.

Ko je nastopil novo službo pilota, je imel Lojze na vseh letalih skupaj že kar 700 ur letenja, in kar je še pomembnejše, zadosti izkušenj za letenje po IFR. Kljub temu so ga občasno še vedno navdajali

pomisleki o pravilnosti njegove poklicne odločitve. Ko pa se je povsem predal delu v letalskem poklicu, se je pomislekov hitro znebil in spoznal, da je letalsko okolje nemogoče razumeti brez znanja termodinamike. V roke je ponovno vzel fakultetni učbenik Termodinamika in parne turbine, kmalu za tem pa še Hidrodinamika in vodne turbine, saj je na letalu veliko naprav, ki delujejo s pomočjo hidravlike. Ker v sodobnih letalih vse naprave aktivira elektrika, bi bili zapleteni sistemi brez ustreznega znanja težko razumljivi. Vse običajne in neobičajne situacije je mogoče predvideti v 99 odstotkih, vendar manjka joči procent vedno zahteva nestandardne odločitve, za katere je potrebno nekoliko več znanja. Kljub temu je za pilotovo samozavest koristno, da tudi pri mehničnem drilu (ne)predvidljivih situacij točno ve, kaj se ob njegovih reakcijah z letalom dogaja. Pilotiranje je vedno predoločena enačba, zaradi mnogih okoliščin tudi z več neznankami, predvsem vremenskimi, zato pilotskega znanja ne more biti nikoli preveč. Pri rednem treningu v simulatorju je nekoč ameriški letalski veteran in inštruktor Lojzetu dejal: "Če pilot ugotovi, da se nima več česa naučiti, mora v lastnem interesu in interesu bodočih potnikov takoj opustiti ta poklic." In imel je še kako prav!

## Obdobje letenja

Tako se je Lojze zaposlil pri slovenski vladi, vendar kot prišlek in zadnji v pilotski vrsti ni mogel upati, da bo že kar takoj letel na reaktivcu learjet. Mesto pilota ga je čakalo na cessni C-421, ki pa je bila z letenjem dveh pilotov v posadki zanj vseeno nekaj povsem novega, že zaradi dostopa v pilotsko kabino, mogočega le skozi potniško kabino s petimi sedeži. Letalo je imelo dva motorja z močjo 375 KM in turbinskim polnilnikom (turbocharger), letelo je s hitrostjo 330 km/h ob doletu 1.700 kilometrov brez vmesnega polnjenja z gorivom. Kabina je bila pod pritiskom, zato je običajno letelo na višini med 18 in 21 tisoč čevljev (med 5.940 in 6.930 metri). Poleg takrat standardne opreme je imelo še DME



Cessna C-421.

(merilnik razdalje do navigacijskega oddajnika), transponder (radarski odzivnik) in tudi meteorološki radar kot njen najvažnejši del. Vgrajen je bil tudi preprost avtomatski pilot za vzdrževanje višine, le smer je bilo treba nastavljati ročno.

Po predhodno opravljenih izpitih za letenje na tipu (type rating) in letenje v posadki (multi crew), je Lojze na cessni pričel leteti kot pripravnik za kopilota. Z njim je najprej letel Ivan Kocjančič, vodja pilotov in inštruktor za ta tip letala, po opravljenih izpitih pa Vinko Jakelić iz Splita. Vlada je cessno v glavnem oddajala naročnikom, medtem ko so njeni člani in ostali politiki vedno potovali z reaktivcem learjet. Običajno so leteli v Beograd, zato se ga je na letališču Surčin prijelo ime "lokalac". Cessno pa je največ uporabljala Iskra, ki je z njo letela po celotni Evropi in večkrat tudi v druge republike takratne Jugoslavije, najpogosteje v Skopje in Prištino. Piloti, ki so leteli na "lokalcu", so se zato začeli pritoževati in poskušali doseči, da bi kdaj politiki leteli v Beograd s cessno in oni z reaktivcem po Evropi, vendar zaman. Zakaj bi se visoka politika mučila v cessni s propelerji, ko pa so vse republike razen Bosne premogle reaktivce. Zvezna vlada še celo dva!

Kako so takrat kupovali letala naši oblastniki, je v svoji knjigi spominov Alex in Wonderland (Aleks v čudežni deželi) lepo opisal Sandor Alex Kvassay, prodajni predstavnik proizvajalca letal Gates Learjet Corporation. Ko je v Beogradu predstavljal novo letalo learjet, so na predstavitev poklicali tudi takratnega predsednika zvezne vlade Đemala Bijedića, ki ga je zanimalo samo to, ali je letalo večje in hitrejše od cessne 501 citation I, ki jo je imela hrvaška vlada. Po pritrilnem odgovoru je izjavil le: "Dobro,

uzet čemo dva!" (Če je tako, bomo kupili kar dve!) in posel je bil sklenjen, zgledu pa so takoj sledili še Slovenci in Makedonci. Priznati je treba, da je bil reaktivec learjet takrat res prestižno zračno plovilo s hitrostjo, skoraj enako lovskemu letalu. Ker pa je imel še navadne reakcijske motorje, je bil tudi vzletni hrup enak kot pri lovskem letalu. Z gorivom je bilo vse prej kot varčno, Američani so ga imenovali kar "fuel burner" ali kurilec goriva, zato je bil kot nalašč za jugoslovansko federacijo, kjer ljudstvo o stroških ljubljenskih voditeljev ni smelo vedeti nič, kaj šele o njih vprašati.

Ko je Lojze pričel leteti na cessni, je letalo pravkar prišlo s servisa, na katerem so generalno obnovili oba motorja, zato je imelo zagotovljenih nadaljnjih 1.200 ur delovanja brez večjih posegov. Cessna je bila zelo zanesljivo in uporabno letalo, težave z njo so bile redke. Njena pomanjkljivost je bil predvsem kratek dolet in premajhno število sedežev. Če bi v popolnosti spoštovali predpise o največji vzletni teži, bi ob polnih rezervoarjih goriva smeli imeti na krovu le dva potnika. Zato so v Iskri, največjem naročniku cessninih transportnih uslug, pričeli razmišljati o večjem in hitrejšem letalu.

Jože Hujs je bil takrat generalni direktor Iskre in letalstvo ni bilo zanj nobena španska vas. Za potrebe firme se je odločil kupiti lastno turbopropelersko letalo, saj bi z reaktivnim preveč vznemiril oblasti. Kot nalašč je Cessna prav tedaj ponudila tržišču nov model turbopropelerskega letala C-441 conquest II, ki je imelo od vseh primerljivih tovrstnih letal najboljše lastnosti. Z dvema močnima turbinskima motorjema garrett s 650 KM je lahko letelo s hitrostjo 550 km/h in tudi dolet je bil s skoraj 4.000 kilometri nadvse zadovoljiv. Povrhu vsega pa je premoglo osem potniških sedežev, ki so bili lahko vsi zasedeni tudi ob polnih rezervoarjih goriva. Odločitev tako sploh ni bila težka, v izogib takrat veljavnim nerazumljivim birokratskim predpisom je bilo treba najti le pravi način za nakup.

Po takrat veljavnem ZZD bi morala namreč uprava SOZD-a Iskra za nakup letala pridobiti soglasja vseh svojih 92 TOZD-ov, na katere je bila razdelje-



Cockpit v cessni-421.

na nekdanj enotna Iskra. Odločili so se, da bo letalo kupil TOZD Iskrainvest, ki je predstavljal nekakšen servis za celotno Iskro, skrbel za vozni park, obrate prehrane in vzdrževanje stolpnice na ljubljanskem Kongresnem trgu. Žal v Iskrainvestu o letalstvu ni imel nihče niti najmanjšega pojma, kar je bilo kasneje vzrok mnogim, največkrat povsem nepotrebni težavam. S slovensko vlado se jim je vendarle uspelo dogovoriti, da bo letalo imelo domicil v vladnem hangarju na brniškem letališču in obenem koristilo njihovo službo vzdrževanja za osnovne preglede, za letenje na novem letalu pa naj bi izšolali tudi tri vladne pilote.

Priprave za nakup so se lahko pričele. Zunanjetrgovinska organizacija se je povezala s Cessninim evropskim predstavništvom v Bruslju, ki je obljubilo predstavitev izbranega letala v Ljubljani. Na testnem letu se je to zares izkazalo in več kot upravičilo napis "propjet" (propelersko turboventilacijski) na svojih motorjih. Na Lojzetov predlog so standardni opremljeni za komercialno letenje dodali še navigacijski sistem velikega dosega Omega, ki se je šele pričel uveljavljati in se je pri kasnejših poletih v Rusiji, Iraku in Afriki izkazal kot zelo koristen. Obljuba proizvajalca pri podpisu pogodbe za nakup letala je bila dobava letala v obdobju šestih mesecev, kar je pomenilo, da naj bi ga dobili v aprilu leta 1980, še mesec dni prej pa naj bi se pričelo v cenovno vključeno šolanje dveh pilotov. Direktorju Hujsu je uspelo s pogajanjem vključiti v šolanje še tretjega pilota in pogodbo so podpisali v obojestransko zadovoljstvo.

Morali so se tudi dogovoriti, kateri piloti se bodo

šolali za letenje na novem letalu. Poleg Lojzeta so določili Ivana Kocjančiča in Karla Korparja, ki pa si je v zadnjem hipu premislil, in nadomestil ga je Janez Stariha, pilot letala morava za snemanje fotogrametrije. Kljub nesreči pri dodatnih tovarniških preizkušanjih naročenega tipa cessne je tako Iskra v drugi polovici aprila prejela obvestilo proizvajalca, naj njeni piloti pridejo na šolanje in prevzem letala C-441 conquest II s serijsko številko 150.

Trojica pilotov je z velikimi pričakovanji odpotovala v Wichita v ameriški zvezni državi Kansas, kjer stoji tovarna Cessna. Letalo naj bi bilo končno pripravljeno za prevzem in kasnejši povrtek, ki je zaradi spleta okoliščin tudi dejansko zakasnil. Cessna se je namreč nenadoma odločila celoten program šolanja predati za to specializirani firmi FlightSafety International, ki naj bi izobraževanje pričela z enotedenskim zamikom, poleg tega pa tudi letalo še ni bilo pripravljeno na prevzem in bi morali nanj čakati v vsakem primeru. Da ne bi izgubljali časa z brezkoristnim čakanjem, so trojico oborožili s knjigami in jim predlagali, naj z učenjem pričnejo sami, kar se je izkazalo za zelo pametno potezo, kajti snovi in novosti je bilo zares veliko.

Dneve čakanja v Cessni so pilotom sklenili popestriti z ogledom tovarne enomotornih in nato še dvomotornih letal, kar so fantje seveda z veseljem sprejeli, saj česa podobnega od znotraj ni videl še nobeden od njih. V velikih halah za proizvodnjo enomotornih letal jih je spremljal zvok pnevmatičnih kladiv za kovičenje in kovanje, slišali so udarce stiskalnic za izsekavanje profilov in vlečenje okrovov. Videli so več tekočih trakov, po enega za vsak tip letala, kjer so na začetku vsakega postavili kobilico letala in jo gradili z množico sestavnih delov, prihajajočih s stranskih servisnih trakov. Z vsakega glavnega traku, ki so se vsi zaključevali z zunanjo ploščadjo, je letalo še nepobarvano vzletelo na svoj prvi polet. Na dan so tako izdelali približno 40 letal, med seboj različnih po dolžini in moči motorjev, v zadnjem času pa jim je prodaja upadla, ker nakup enomotornega letala za zvezno davčno upravo ne šteje več kot odbitna postavka. Ogled je zaradi ob-

sega proizvodnje zahteval temu primerno število prehojenih kilometrov, zato trojici pilotov spanje, časovni razliki navkljub, ni predstavljalo prav nikakršnega problema.

Naslednji dan sta jih pred hotelom čakala tovarniška avtomobila za ogled še obsežnejše in zanimivejše proizvodnje dvomotornih letal. Na trakovih so videli že znane tipe letal z enkratno priložnostjo za pogled v njihovo drobovje. Posamezni detajli so jih pritegnili in zadržali tako zelo, da so jih morali spremljevalci k nadaljevanju kar priganjati. V lakirnici so opazili težko pričakovano belo lakirano letalo s serijsko številko 150, manjkali so mu le še okrasni bočni pasovi v modri barvi Iskre. Tudi njegova notranjost s kompletno pilotsko kabino je bila že popolnoma dodelana, zato bi ga trojica najraje kar odpeljala. Ob omembi te možnosti so se spremljevalci samo nasmehnili, češ, to bomo videli šele potem, ko bo letalo zaradi odprave morebitnih napak poletelo s testno posadko. Dneve čakanja so zato piloti raje prebili v knjigah, izkazalo pa se je, da so imeli spremljevalci pri ogledu proizvodnje glede prevzemnega roka kar prav.

V ponedeljek zjutraj je v učilnico prišel direktor šole in jih seznanil z načinom izobraževanja. Še prej je vsem trem protokolarno izrazil sožalje ob Titovi smrti pred nekaj dnevi in šolanje se je končno začelo. Predavanja, pričela so se z motorji, so bila z vsemi novostmi res odlično pripravljena, stalno spremlja-



Lojzetov pilotski kolega Ivan Kocjančič.

na z diapozitivi in filmi za animacijo tako njihovega delovanja kot tudi delovanja ostalih sistemov na letalu. Ob dvanajstih so imeli uro odmora za kosilo, po kosilu pa je sledilo nadaljevanje do štirih popoldne. Takšen urnik se je dnevno ponavljal, detajlno so obdelali vse sisteme na letalu in tudi njegove lastnosti z obnašanjem med letenjem. V hotelu so učno snov preteklega dne še skupaj ponavljali in teden je minil, kot bi mignil. Čakal jih je le še izpit v obliki testov, ki so jih v navzočnosti inšpektorja ameriške zvezne letalske uprave FAA (Federal Administration Aviation) morali pravilno izpolniti v najmanj 85 odstotkih. Teste so vsi trije uspešno opravili.

Naslednji teden jih je čakal še simulator, ki so ga pripeljali in povsem novega začasno namestili v enem od hangarjev. Bili so prva generacija za opravljanje osnovnega šolanja letenja v simulatorju, saj so doslej morali vsi piloti takšno šolanje opravljati na letalih za prevzem. Vsak kandidat je moral opraviti 14 ur kot leteči pilot in 14 ur kot kopilot, zato so jih razdelili v pare. Lojze je letel v paru z Janezom.

V ponedeljek zjutraj so se ob napovedani uri dobili pred hangarjem s simulatorjem, sestavljenim iz hidravličnih črpalk zunaj hangarja, in v notranjosti postavljenih omar računalnikov z nameščenimi programi za delovanje simulatorja. Sredi prostora je na hidravličnih nogah stala letalska kabina z velikimi monitorji za predvajanje prostorske slike namesto vetrobrana. Po opravljenih pripravah plana letenja na osnovi inštruktorjevih navigacijskih kart sta se vzpela v kabino, kjer je svetlo le v inštruktorjevem prostoru. Zasedla sta vsak svoj prostor in po previdnem otipavanju krmil ugotovila, da se simulator resnično obnaša kot pravo letalo. Pred njima se je prikazala letališka ploščad s parkiranim letalom in voznimi potmi proti vzletni stezi.

Nista se še dobro privadila, ko je bilo spoznavanja konec, pričeti je bilo treba zares. Seveda ni šlo brez težav, pri prvi simulaciji poleta so se prižigali različni javljalci napak, zato je bilo treba vsakokrat ustrezno ukrepati in pri tem seveda ne pozabiti na pilotiranje. Na opozorilni plošči so le redko svetile zelene luči kot prikaz normalnega delovanja siste-



Med šolskim odmorom.

mov, večkrat so se prižigale rumene, najbolj pa so jima dvigale pritisk rdeče, ki so zahtevale takojšnje ukrepanje brez brskanja po preverjalni listi. Takšne reakcije je namreč treba znati na pamet, gre za tako imenovane "memory items".

Po odmoru sta z Janezom sedeže zamenjala in ponovno se je vse pričelo dogajati kot v pravem letalu. Slišati je bilo motorje, prasketanje dežja med letenjem v slabem vremenu in celo bliskanje z gromom. Krmila so se odzivala povsem enako kot pri pravem letalu, le tik pred dotikom tal je bilo vse skupaj težje obvladati, ker simulator za pristajanje ni bil prirejen. Inštruktor ju je brž seznanil, da se bodo pristajanja učili na pravem letalu, zato so vse vaje pri vračanju na letališče opravili le z dotikom steze in takojšnjim ponovnim dvigom pod nebo (touch and go).

Med urjenjem so letalo številka 150 že povsem prelakirali, ga opremili z registracijsko oznako YU-BMG, Iskrinim logotipom na trupu in jugoslovansko zastavo na smernem stabilizatorju. Končno se je med čakajočimi na testni let pojavilo tudi njihovo letalo, a je po povratku na tovarniško ploščad iz njega testna posadka izstopila z dolgim seznamom napak, ki jih je bilo še treba odpraviti. Nekoliko razočarani so se trije piloti vrnili k popoldanskim vajam in po končanem programu vaj v simulatorju opravili teste s pooblaščenim inšpektorjem FAA. Izročili so jim diplomo šole, dovoljenje za letenje na tipu (type rating) pa so lahko dobili šele po opravljenem preizkusu letenja na pravem letalu.

Tretji teden bivanja v Wichiti se je bližal koncu. Janez, ki je bil kot pilot še redno zaposlen pri Geodetskem zavodu, je za šolanje koristil svoj letni dopust in bi se moral vrniti domov. Po neprepričljivih

zagotovilih predstavnikov Cessne naj bi bilo letalo nared nič prej kot v tednu dni, zato se je Janez s težkim srcem odločil odpotovati domov.

Med čakanjem na letalo se je zaradi treninga v ustreznem simulatorju oglasil še predstavnik proizvajalca navigacijskega sistema Omega. Ko sta opravila tudi tega, jima dejansko ni preostalo drugega kot čakanje. Ker so bili že pred začetkom šolanja dogovorjeni, da bodo z novim letalom, ki že ima vgrajen sistem Omega, iz Wichite na domači Brnik poleteli sami, sta se Lojze in Ivan na ta podvig začela počasi pripravljati.

Podjetje za izposojno opreme, delujoče na letališču v Wichiti, je pilotoma ponujalo vse potrebno za polet preko Atlantika. Med opcijami je bilo moč izbrati celo servis "ferry pilot", s katerim lahko ponudnik usluge za visoko ceno prepelje novo letalo na zeleno lokacijo širom zemeljske oble. Zanj se seveda nista odločila, sposodila sta si le rešilne jopiče, napihljiv čoln in plavajoči oddajnik za klic v sili ter za vse skupaj plačala nekakšno najemnino v višini tristo dolarjev. Brez dodatnega plačila so jima nazadnje ponudili še računalniško izdelan plan celotnega poleta, ki sta ga sprejela odprtih rok, in ker sta imele časa na pretek, sta se v hotelu nemudoma lotila



Z inštruktorjem v simulatorju za cessno-441.

njegove obdelave. Do povratka sta vse etape plana poznala že skoraj na pamet.

Vsako jutro sta se tudi odpravila v tovarno na ogled dogajanja okoli letala. Še vedno se je testna posadka vračala s poletov s polno malho pripomb in ob njenem negodovanju so ju brž potolažili, da je posadka pred njima na svoje letalo s serijsko številko 38 čakala kar tri mesece. Ker je njuno nosilo številko 150, je bilo upanje na vmesno izboljšanje kakovosti nekoliko bolj utemeljeno in krajši čakalni čas toliko bolj pričakovan.

Zares ju je nato prvo četrtkovo popoldne vodja prevzemnega centra le obvestil, da je letalo nared. Nemudoma sta poiskala inštruktorja in se z njim dogovorila za prelet šolskega kroga in nočno letenje na manj prometnem letališču Hutchinson, kjer ni bilo pričakovati težav s čakanjem zaradi rednega prometa. Polna pričakovanj sta se z inštruktorjem dvignila pod nebo, doslej vajena letal z batnimi motorji pa se kar nista mogla načuditi moči motorjev, ki so na začetku poletanja letalo naravnost divje potegnili in ga neverjetno strmo dvignili pod nebo. Presenetilo ju je nadvse preprosto ravnanje z obema motorjema, ki sta ju krmilila njuna računalnika. Nekajkrat so vzleteli in pristali, izključili tudi računalniški nadzor in temeljito obnovili znanje iz simulatorja ter hitro obvladali vse elemente šolskega kroga. Ura je bila že enajst zvečer, ko so se vrnili nazaj v Wichito in se dogovorili, da bodo naslednjega dne pričeli z delom takoj jutraj in ga na ta način zaradi večernega povratka domov na Brnik tudi pravočasno končali.

Vendar so se stvari nekoliko zapletle. Po jutranjem predpisanem pregledu letala (go around) je po normalnem štartu eden od obeh motorjev "pobegnil" v neobvladljivo število vrtljajev, inženir pa je ugotovil napako, ki se je po navedbi testnega pilota pri hladnem motorju, zamenjanemu računalniku navkljub, pojavila že dvakrat. Zaradi nje bi lahko šlo marsikaj hudo narobe, zato jo je bilo treba nemudoma odpraviti. Ponovnemu popravilu v tovarniškem remontu, ki je ekipi vzelo kar nekaj časa, je sledil polet s testno posadko, njen povratek pa sta Lojze



in Ivan na trnih komaj dočakala. Vendar se jima je odvalil kamen od srca takoj, ko sta pri odprtih vratih letala zagledala nasmejane obraze inženirja, mehanikov in pilota poleg njih z visoko dvignjenim palcem. Po opravljenih predpisanih vajah v zraku nad Wichito, postopkih v nuji in obveznih pristankih jima je v nadaljevanju inšpektor FAA podpisal še dovoljenji za letenje na tipu (type rating), čistilna ekipa pa je prevzela letalo in se zavezala, da ga bo do jutra pripravila. Tako zeleni povratak domov se je, z nekaj nepredvidene zamude, vendar nepreklicno in povsem približal.

Prtljago sta imela že pripravljeno, znosila sta jo le še do avtomobila in poravnala hotelske račune. Odpeljala sta se na letališče, kjer sta oddala plan letenja in od meteorologa prevzela vremenske podatke. Na tovarniški ploščadi, povsem na drugi strani letališča, ju je že čakalo letalo, pripravljeno na polet preko Atlantika. Vanj sta znosila prtljago, in da bi bilo med poletom vse pri roki, sta jo zložila kar v potniško kabino. Letalski prtljažniki so namreč dostopni le z zunanje strani. Med čakanjem na vzlet za prvo, 3.300 kilometrov dolgo kopensko etapo do Bangorja v Mainu, kjer bosta oddala carinske dokumente za letalo in opravila mejne postopke za izstop iz ZDA, oziroma vstop v Kanado, sta lahko v miru pregledala odletno proceduro in se pripravila na zahteven polet naprej, čez lužo.

Po opravljenem klicu na letališko kontrolo sta takoj dobila dovoljenje za vžig motorjev in vožnjo do steze, medtem pa tudi še za vzlet in za polet. Dogovorila sta se, da bo leteči pilot v prvi etapi Ivan, Lojze pa je prevzel mikrofon in navigacijo s sistemom Omega, ki ga je zaradi hitrosti dogodkov komaj utegnil programirati. Trenutek za tem sta bila že v zraku in lahko sta le še pomahala Wichiti s slovo. Vključila sta se v koridor in se področni kontroli javila z oznako letala YU-BMG (yankee-uniform-bravo-mike-golf), a jo je kontrolor skrajšal v "jugoslav ferry", kar je ostala identifikacija za vse kontrole na nadaljnji poti. Ivan se je do višine 29 tisoč čevljev za vajo raje dvigal brez vključenega avtomatskega pilota, nad oblaki po 20 minutah poravnal letalo v

horizontalni let, vključil avtomat in olajšano ugotovil, da vse deluje normalno. Sistem Omega je prikazoval le motič čelni veter s hitrostjo 74 kilometrov na uro, kar je pomenilo, da bosta nekoliko kasneje na cilju, kakšne druge bojazni pa zaradi zadostne zaloge goriva ni bilo. Pred Clevelandom so se pričeli pojavljati navpično razviti oblaki, znanilci nevihtnega področja, in pokazala se je priložnost za preizkušnjo vremenskega radarja. V ranem jutru zemlja še ni bila dovolj ogreta, da bi toplota pognala oblake v višave, zato sta nevihto kljub drugačni napovedi vremenarjev lahko preletela brez težav, pa tudi čelni veter se je medtem unesel. Dobila sta zvezo z Bostonom in zadnje vremenske podatke za Bangor, ki so napovedovali lepo vreme z nekaj bočnega vetra ob pristanku. Po nekaj manj kot šestih urah sta bila ponovno na tleh, in ker leži Bangor visoko na severu, sta se morala vremenu primerljivo obleči v plašče, na katere sta v Wichiti že skoraj pozabila. Tanke sta do vrha napolnila z gorivom, ki sta ga lahko plačala še s Shellovo kreditno kartico, že po naslednji etapi v 750 kilometrov oddaljenem Goose Bayu na Labradorju pa bo za takšne vrste uslugo treba pokazati gotovino. Za nameček so meteorologi tam napovedali tudi slabo vreme z vidljivostjo 700 metrov in bazo oblakov približno 300 čevljev nad zemljo. Ker pa so bili vsi parametri še vedno nad dovoljenim minimumom, sta se hitro vkrcala na letalo, zamenjala sedeže in že čez 12 minut dosegla kanadski zračni prostor. Kontrolorji so ju ponovno opozorili na slabo vreme na cilju, ki pa se ni slabšalo, in ko sta pol ure pred pristankom dobila zvezo z letališčem Goose Bay, je bilo stanje nespremenjeno. Pri spuščanju se je na sprednjih robovih kril sicer nabralo nekaj steklastega ledu, a ga ni bilo niti toliko, da bi bilo za odpravo težave treba vključiti napravo za razledenitev. Brez težav sta pristala na letališču, katerega nastanek med drugo svetovno vojno opisuje Ernest Gann v svoji knjigi Usoda je lovec. Od tukaj so Američani pričeli s poleti v Evropo, kamor so vozili vojaško pomoč, nazaj pa ranjene vojake. Nedolgo tega je bilo letališče Goose Bay-Happy Valley vojaška baza, šele pred kratkim so

ga odprli tudi za civilni promet, a ga NATO zaradi naseljenosti območja še vedno uporablja za vadbo nizkih preletov svojih lovcev. O prisotnosti vojske pričajo tudi velika transportna letala hercules, ki na letališču vzletajo in pristajajo v res velikem številu.

Zaradi nameravanega poleta do Islandije sta morala pilota pohiteti, saj sta želela biti čim prej ponovno v zraku. Ivan je oddal plan letenja in obiskal vremenarje, Lojzetova skrb je bilo gorivo. Vendar ju je presenetilo nekaj, kar sta najmanj pričakovala – meteorologi so napovedovali čelni veter, ki običajno sicer piha z ameriške celine proti Evropi, a se je na njuno smolo nad severno Kanado pojavil ciklon, zaradi katerega je veter pihal v nasprotno smer z jakostjo 130 kilometrov na uro! Izračun je pokazal, da bi na Islandijo pri takem vetru priletela z le enourno rezervo goriva, kar bi bilo v primeru slabega vremena odločno premalo, če tam ne bi mogla pristati in bi se morala vračati na edino možno alternativno letališče Kangerlussuaq na začetku grenlandskega fjorda Søndrestrøm. Sklenila sta počakati vsaj do naslednjega dne, ko naj bi bila smer vetra sicer še vedno ista, zato pa naj bi se njegova povprečna jakost med poletom do Islandije skoraj prepolovila.

Stemnilo se je in sneženje se je spremenilo v močan dež, da je lilo kot iz škafa. Najti je bilo treba prenočišče. S takšijem sta se odpeljala v hotel, v enonadstropno leseno barako z imenom Labrador Inn, ki je v pritličju premogla restavracijo, polno hrupnih vojaških posadk, v nadstropju pa nekaj sob za goste. Za večerjo jima je uspelo naročiti tople sendviče, po obroku pa sta skupaj premlela njun naslednji izziv, šesturni polet do Islandije. Približno na polovici poti se bosta približala južnemu delu Grenlandije z nameščenim radijskim lokatorjem Prince Christian NDB, ki ga bosta lahko izkoristila za primerjavo z njunim sistemom Omega. Za tem sta se utrujena zleknila po posteljah, a sta bila zaradi nočnega vojaškega razgrajanja deležna bolj majhnega odmerka spanca, jutra pa kar ni in ni hotelo biti. Po zajtrku je bila njuna prva pot k meteorologom, njihove napovedi pa so bile enake tistim s prejšnje- ga večera z dodano dobro novico, da je na Islandiji

vreme lepo, brez predvidenih poslabšanj.

Ker sta plan letenja oddala že prejšnji dan, sta se takoj napotila k letalu, ga pregledala kot običajno in se vkrcala. Po pridobitvi dovoljenja za zagon motorjev sta se odpeljala proti vzletni stezi, Ivan kot leteči pilot, Lojze pa kot sopilot s pomočjo kart, kompasa in ure spremljajoč polet, še posebej pazljivo pa sistem Omega. Aktiviral ga je na poziciji za začetek vzletanja, signal VLF je pomežiknil in takoj nato stalno zagorel, kar je pomenilo, da je z njim vse v redu. Dvignila sta se proti soncu do nivoja 270, kjer sta dobila oceanski izhod k točki LOACH, do katere je še moč sprejemati vse signale zemeljskih navigacijskih oddajnikov. Potovalna hitrost se zaradi dviganja ni mogla povzpeti na zeleni nivo, počakati je bilo treba, ali bo na načrtovani višini kaj drugače. Letališka kontrola se ju je kmalu znebila in ju predala oceanski kontroli v Ganderju, ki sta ji morala javljati prelete posameznih con, na katere je razdeljen Atlantik. Te točke so na kartah označene z geografskimi koordinatami, vnesenimi tudi v sistem Omega. Z letenjem proti severovzhodu je naraščala severna geografska širina, zahodna geografska dolžina pa z navigacijo po velikem krogu (great circle navigation) padala, zato so se podatki zemeljskih postaj v primerjavi s podatki sistema Omega lepo skladali. Nekaj skrbi je povzročal le veter, saj je letalo medtem doseglo višino, na kateri bi z zračno hitrostjo morala naraščati tudi njegova potovalna hitrost. Vendar je bila slednja odločno pod pričakovano, omega je namreč prikazoval preveliko jakost čelnega vetra in zelo natančno tudi njegovo smer. Veter naj bi po napovedi vremenarjev kmalu pojenjal, a se to še kar ni zgodilo, točka LOACH pa je bila tudi vse bližje. Najprej je na armaturni plošči neodločno zanihal kazalec radiokompasa, kmalu pa se je pokazala še rdeča zastavica, kazalec nezanesljivega signala. Odvisna sta bila le od omega, Lojzetovih kart in ure, zemeljske pomoči ni bilo več. V zvočnikih je bilo slišati monotono naštevanje koordinat, ki so jih sporočala letala po preletu posameznih con, kar je bil edini znak, da na oceanskem nebu nista sama. Kontrolorja oceanske kontrole v Ganderju sta obvestila o preletu cone 11



in predvidenem času prečenja naslednje, od njega pa dobila direktivo, naj do lokatorja na Grenlandiji uporabljata ustrezno frekvenco svoje HF-postaje. Veter še vedno ni pojenjal in pričela sta razmišljati o morebitni vrnitvi, izračunala sta celo "točko brez vrnitve" (point of no return) za pravočasno ukrepanje, če bo to zaradi premočnega čelnega vetra res potrebno. Grenlandija je bila kljub temu vse bližje in kontrola iz Ganderja ju je predala grenlandski, ki je ponovno operirala z VHF-postajama. Na veliko veselje obeh pilotov je tudi omega pričela javljati upadanje vetrovne jakosti, kar je pomenilo takojšen dvig in ustalitev potovalne hitrosti na zelenem nivoju, zanju in za letalo pa veliko razbremenitev. Lojze je izračunal, da bi z razpoložljivim gorivom pri tej hitrosti lahko dosegla celo Newcastle na Škotskem, in to je z drugimi besedami pomenilo, da sta bila rešena. Lahko sta si oddahnila.

Pod njima ni bilo več oblakov, videla sta sivo morje, ki je bilo kot okamenelo in le bele pene so nakazovale njegovo valovanje. Tu in tam sta opazila plavajočo ledeno goro, zato ponujena slika ni bila nič kaj prijazna. V pogovor se jima je prikradla neko-garšnja ugotovitev, da tisti, ki tu pade v morje, živi le toliko minut, kolikor stopinj nad ničlo premore voda. Črne misli je pregnal šele oživel kazalec na radiokompasu, v katerega doseg sta s pomočjo že preizkušene sistema Omega priletela povsem

natančno. Uspeh sta kljub drugačnim predpisom proslavila s požirkom viskija in že trenutek kasneje skozi raztrgane oblake za nagrado zagledala kopno, najprej kot venec razpenjenega morja okoli čeri, kmalu pa tudi v bolj določni obliki.

Preletela sta zemeljski oddajnik in nemudoma povečala kurz, ki naj bi ju privedel na Islandijo, potovalna hitrost pa se je medtem še povečala, kar je bil nadvse spodbuden znak. Brez težav sta preletela cono 7 in do pristanka je ostala le še ena ura, zato sta vzpostavila zvezo z islandskim letališčem. Bila sta blizu vstopne točke UNIFORM in kontrola ju je že vodila proti letališču Keflavik, ki je bilo v bistvu ameriška vojna baza, primerno opremljena z navigacijskimi sredstvi. Kljub temu sta se zaradi bližine mesta raje odločila za pristanek na letališču Reykjavik, pa tudi kontrola zaradi lepega vremena temu ni nasprotovala. Opozorila ju je le na močan bočni veter v sunkih pri končnem priletu, kar sta na nizki višini zares občutila v obliki precejšnega premeta-vanja letala, a sta kljub temu pristala brez vsakršnih težav. Na letališču je vse potekalo zelo po domače, in ker ju niso pričakovali, je bilo bolj ali manj vse zaprto. Pri letalu sta se končno le pojavila policist in carinik, s katerima so brž opravili vse formalnosti in se, sklonjeni zaradi močnega vetra, odpravili proti letališki stavbi, v kateri je bil tudi hotel. Bilo je že pozno zvečer, zato sta se pilota odločila prenočiti in



Letališče Reykjavik na Islandiji.

šele naslednji dan nadaljevati pot proti domu.

Časa je bilo tako dovolj, zato sta se odpravila na ogled bližnjega mesta Reykjavik, ležečega na manjšem griču, še prej pa sta dotočila gorivo in zavarovala letalo pred močnim vetrom.

Ogled ni ponujal ničesar prav posebno zanimivega, saj je Reykjavik majhno, pusto mesto, polno nizkih zgradb z edino večjo med njimi, katedralo na vrhu griča s stolpom, kot bi več vikinških ladij staknilo kljune in si na vrh posadilo vikinško čelado. V restavraciji sredi mesta sta povečerjala in ugotovila, da je hrana tod zelo draga, meso še posebej, poce ni so le ribe, ki jih morje ponuja v izobilju. Čeprav je bila ura že deset zvečer, je sonce še vedno sijalo, na ulicah pa so gorele luči verjetno le zato, da so prebivalci nekako dojeli noč. Ko sta se nekaj pred polnočjo vrnila v hotel, je sonce še vedno vztrajalo nad obzorjem, nekaj kasneje za približno pol ure izginilo in se kmalu nekoliko stran od tam, kjer je zašlo, ponovno pojavilo. Za simulacijo nočne teme je bilo v hotelski sobi treba spustiti težke zaves, a spanca skoraj do zajtrka ni bilo od nikjer.

Pri zajtrku sta pregledala podatke o poletu do doma, ki je bil še pred njima. Po dveh urah morja pod seboj bosta čez Ferske otoke in Orkney letela nad Škotsko in se po preletu Newcastla usmerila naravnost proti Amsterdamu, preko katerega bosta po znanem koridorju B-1 priletela domov in pristala po petih urah v zraku. Ker sta letalo oskrbela že prejšnji večer, sta samo oddala plan, prevzela vremenske podatke in se vkrcala. Zadnji del poti domov je Lojzetu spet pripadel levi sedež cesnine pilotske kabine in ura ni bila še niti enajst, ko sta že bila v zraku. Letališka kontrola ju je brž predala oceanski, v fazi dviganja je vse potekalo normalno in tudi pravšnje potovalno hitrost sta dosegla precej hitro. Po dveh urah sta zagledala kopno in kontrola ju je zaradi gostega prometa takoj dvignila na novo višino, ki jo je v nadaljevanju prometu primerno tudi konstantno prilagajala. Motorja sta bila na primerni višini in ob primerni potovalni hitrosti izjemno varčna, dejstvu, da je v vsakega steklo po le 81 kilogramov goriva na uro, pa se predvsem Ivan,

vajen požrešnega learjeta brez by-pass motorjev, nikakor ni mogel načuditi. Plula sta nad morjem kumulusov in skozi nekaj pred drugo popoldne zagledala evropsko obalo, kjer so se nad Amsterdamom kuhali nevihtni oblaki. Ker so bili že skoraj na njuni višini, sta vključila radar, brez težav preletela nevihtno območje in se po koridorju B-1 pričela bližati Münchnu. V trenutku, ko ju je kontrola predala Dunaju, sta zagledala Alpe in po preverjanju količine goriva ugotovila, da ga imata s predpisano rezervo vred dovolj še vsaj do Skopja. Vreme je bilo popolnoma jasno, in ko sta se približala Grossglocknerju, je Ivan zaprosil za dovoljenje, da bi se pričela spuščati. Nad Karavankami ju je prevzela zagrebška letališka kontrola in ju tudi takoj predala ljubljanski, cessna pa je s spuščanjem nadaljevala in v raztegnjenem zavoju preko mengeškega lokatorja preletela Ljubljano prav nad Iskrino stolpnico. Po pristanku so se na letališki ploščadi ob letalu z ugasnjenima motorjema zbrali občudovalci, a so cariniki in ostali uniformiranci brez trohice razumevanja želeli nemudoma opraviti svoje postopke in formalnosti. Letalo so odvedli na ploščad pred vladnim hangarjem in ga zapečatili, dokler niso Iskrine službe opravile carinjenja, naslednjega dne pa sta z njim Lojze in Ivan s prvimi potniki na krovu že odletela v Beograd.

Med čakanjem na prevzem letala v Wichiti se je zgodilo marsikaj, med drugim je doma umrl predsednik Tito. Po vrnitvi iz Amerike je bilo povsod čutiti nekakšno negotovost, politika je urejala medsebojne odnose in se predvsem trudila ohraniti kontinuiteto obstoječega političnega sistema. A življenje je teklo dalje in vladno letalo je bilo zaradi aktualnih političnih dogodkov kar naprej na poti v Beograd in nazaj, z njim pa seveda tudi Ivan, vladni pilot in Lojzetov letalski sotrpin. V Beogradu so jima dovoljenje za letenje na tipu na podlagi vseh potrebnih potrdil o šolanju takoj vpisali v pilotski licenci, težje pa je bilo z Janezom, ki je moral šolanje v Wichiti zaradi pomanjkanja dopusta predčasno zapustiti in mu ga zato ni uspelo v popolnosti zaključiti. Kljub temu jim je z Zvezno upravo za civilno letalstvo v



Cessna conquest II ob prihodu v Ljubljano.

Beogradu uspelo najti kompromis, zato je na novi cessni lahko letel tudi on. Sicer kot kopilot, a vendarle. Z Lojzetom sta se dogovorila, da bosta ne glede na to dejstvo letela v paru z menjavanjem sedežev, kot vodja letala pa se bo na plane letenja vpisoval le Lojze, da bi bilo tako vse v najlepšem redu.

Za novo letalo pa je bilo treba na novo organizirati tudi tehnično službo. Iskra se je z vlado dogovorila, da bo lahko parkirano v njenem hangarju in da bo zanj skrbel njen mehanik, zato je bilo treba dovoljenje za cessnino vzdrževanje prav tako vpisati v mehanikovo licenco, na opravljanje izpita pa je tudi on moral v Beograd. Na srečo sta teste, ki jih je pripravil letalski proizvajalec v Wichiti, prinesla pilota s seboj iz Amerike, Lojze pa jih je skupaj z literaturo predal mehaniku, da bi se lahko na izpit kar najbolje pripravil. Zaradi njegovega zelo pomanjkljivega znanja angleščine pa bi kmalu vse skupaj padlo v vodo. Prav vse mu je bilo treba sproti prevajati in obenem srčno upati, da bo izpit vendarle opravil, saj so bili, razen motorjev, vsi sistemi na cessni enaki tistim na learjetu, za katerega je dovoljenje že imel. Test je z obilno Lojzetovo pomočjo nekako le izpolnil, na ustnem delu izpita pa je povsem pogrnil in predsednik izpitne komisije o vpisu ustreznega dovoljenja v njegovo licenco ni hotel niti slišati. Ob dejstvu, da bo vsa večja vzdrževalna dela na letalu opravljala pooblaščenca švicarska firma Jet Aviation v Zürichu, in dobrohotni prošnji o razumevanju situacije se je na koncu le omeščal in mu v licenco mukoma vpisal tipsko dovoljenje, s tem pa je bilo nazadnje zares vse pripravljeno za pričetek letenja z novim letalom.

Vendar se cessne v Iskri sprva niso odločali pretirano uporabljati. Temu dejstvu je zagotovo botrovala predsednikova smrt, zaradi katere so vsi pričakovali velike spremembe, do katerih pa kar ni hotelo priti. Negotovost je s časom popustila in letalo je bilo vedno pogosteje v zraku, največkrat proti Beogradu, pričelo pa je leteti tudi po Evropi. Ker je vsak polet v tujino zahteval odobritev tujih letalskih oblasti, je občasno prihajalo do težav, še zlasti pri poletih v Italijo, saj je njihova uprava za letenje zahtevala najavo poleta kar pet delovnih dni prej, poslovnih dogodkov pa tako zgodaj ni bilo vedno mogoče predvideti. Poleg tega so Italijani tudi za izdajo dovoljenja za prelet zahtevali povsem enake pogoje kot za izdajo dovoljenja za pristanek, medtem ko so ostale evropske države počasi popustile in je zadoščal že tehnični plan, oddan le dve uri pred poletom. Pilotirala sta običajno Lojze in Janez, Ivan je vskočil le v času dopustov ali pa v primeru, ko je želel kdo od njiju imeti prosto.

Poglavje zase je pomenilo letenje po takratni Sovjetski zvezi in državah vzhodnega bloka, kot so jih takrat imenovali. Potrebna dovoljenja je vedno urejala Zvezna uprava za civilno letalstvo, edini pogoj je bila tri dni pred nameranim poletom vložena prošnja. Vse vzhodne države so uporabljale zahodni sistem vodenja poletov, edino Sovjeti so uporabljali metričnega, kar je v praksi pomenilo, da je bilo treba v planih vnašati hitrost v kilometrih na uro, nivoje letenja pa v metrih. Ker njihovi kontrolorji niso obvladali angleščine, so za sporazumevanje z zahodnimi letali vedno uporabljali tolmače, obenem pa je vsak polet spremljala vojska, ki je vedno zahtevala letenje natanko po sredini koridorja. Njihova letališča so bila brez navigacijskih sistemov, premogla so le lokatorje (NDB), edino moderno letališče z zahodnim sistemom za končni instrumentalni prilet ILS pa je bilo takrat Šeremetjevo v Moskvi.

Prvo "sovjetsko" letalsko izkušnjo sta Lojze in Janez doživela novembra 1980, ko sta z Iskrino ekipo letela v Moskvo na podpis pogodbe za dobavo elektronske telefonske centrale. Preko Varšave sta priletela do vstopne točke v Sovjetsko zvezo in prejela

nov nivo letenja, seveda v metrih, ga nemudoma preračunala v čevlje in se dvignila toliko, da sta ugodila zahtevi. V zvočniku je bilo najprej slišati kontrolorja, ki je v ruščini povedal sporočilo tolmaču, ta pa je potreboval kar nekaj časa za prevod v angleščino. Vendar časovni zamik pri samem letenju ni povzročal nobenih težav, za večji problem se je ta zamik pokazal pri končnem priletu na Šeremetjevo, v temi in ob naletavajočem snegu. Pilota sta med čakanjem na dovoljenje za pristanek po zvočniku slišala kontrolorja, da je pred njima rusko letalo v zadnji fazi prileta, tolmač pa je še kar čakal in mečkal, čeprav je po njunih inštrumentih sodeč predhodnik že zdavnaj pristal. Končno je tolmač le izdaval dovoljenje za pristanek na slabo očiščeni pisti in za vožnjo po stezah do parkirnega mesta, ko sta morala predvsem paziti, da nista s propelerjema zadevala kupe snega, ostalega po pluzenju.

Povratak je sicer minil brez zapletov, le sneg sta morala z letala očistiti sama. Letališki delavci so se namreč hoteli lotiti dela z nekakšnimi grabljami, tekočino proti zmrzovanju zlivati po letalu kar z vedri in le na višjih delih uporabiti ročno črpalko, kar vse seveda ne bi bilo ravno priporočljivo. Ker sta v Moskvo kasneje letela še večkrat, ju takšne posebnosti niso več presenečale, pa tudi težav nista imela nikakršnih več.

Ure letenja so se na novem letalu hitro kopicile, z njim pa ni bilo nobenih tehničnih težav, saj je bilo redno in dobro vzdrževano. Odveč bi bilo naštevati in opisovati vse polete in kraje, kamor sta pilota letela, zadržali se bomo le pri posebej zanimivih, med katere zagotovo spada iraški Bagdad, ki je bil tedaj v vojni z Iranom. Prvič sta Lojze in Janez letela tja komaj štirinajst dni po tistem, ko so izraelska letala razdejala jedrski reaktor južno od Bagdada. Na krovu sta imela vodilne delavce tovarne Iskra Elektrooptika, ki je izdelovala laserske daljinomere in namerilne naprave za topništvo. Brez problemov so pridobili vsa potrebna dovoljenja, izvedba poleta pa je bila zelo nenavadna. Irak je bil namreč v sporu tudi s Sirijo, zato ta ni dovolila preleta svojega ozemlja. Treba je bilo leteti preko Libanona,

ob sirsko-jordanski meji do Savdske Arabije in nato od tam v severni smeri do Bagdada, kar je polet podaljšalo v takšni meri, da sta morala pristati na Cipru in dotočiti gorivo. Na Cipru sta morala tudi prisilno počakati, da sta v nadaljevanju letela preko Iraka ponoči, saj podnevi letenje ni bilo dovoljeno. Nad Irakom sta tudi ugotovila, da so vsi navigacijski oddajniki izklopljeni, zato jima je cennina omega prišla še kako prav. Ko sta stopila v stik z letališčem v Bagdadu, je kontrolor pričel še z nenehnim, skoraj lajnarskim opozarjanjem, naj se pri končnem priletu natančno držita srednje črte (center line). Letališče je bilo v popolni temi, in šele ko sta se spustila na višino odločitve za pristanek, so se ob stezi prižgale luči, ki pa so takoj, ko sta bila na tleh, ponovno ugasnile. Na parkirni prostor sta se odpeljala v soju lastnih žarometov in naslednji dan zjutraj opazila, da je vse mesto prepredeno z barožnimi baloni, nekoliko razmaknjenimi le pri vstopu na letališko stezo. Tedaj šele sta uvidela, čemu so bila prejšnji večer potrebna brezštevilna kontrolorjeva opozorila.

Po tem prvem poletu sta v Bagdad letela še mnogokrat, saj je poleg Iskre tam imelo svoje delavce tudi večje število jugoslovanskih gradbenih podjetij. Včasih je bilo tja treba leteti tudi večkrat na teden, zato sta z Janezom postala na teh poletih že kar nekako domača. Pod imenom "Iskara flight" so ju poznali celo kontrolorji, a se je pri enem od teh poletov vendarle zapletlo. Ko so iz Beograda prejeli vsa potrebna dovoljenja, so jim z uprave obenem svetovali, naj tokrat letijo izjemoma preko Turčije in v Bagdad priletijo s severa. Zaradi želje Grkov po vodenju poletov nad turškimi otoki v Egejskem morju, se je baje med njimi in Turki vnel prepir, zato bi pri preletu tega področja lahko naleteli na težave. Zaradi nasveta sta pilota ustrezno spremenila plan letenja, odsotnega Janeza pa je nadomestil Ivan. Blizu vzhodne turške meje sta zaradi oddaljenosti izgubila radijsko zvezo, in ko ju v Bagdadu tudi po več ponovitvah niso uspeli registrirati, se jima je oglašil pilot letala skandinavske družbe SAS. Povedal je, da ima zvezo z Bagdadom in da lahko posreduje njuno sporočilo. Kmalu se je ponovno oglašil,



Cessna conquest II – pilotska kabina.

jima prenesel iraško dovoljenje za vstop in potrdilo letenja po planu, zato sta si lahko oddahnili. Brez problema sta pristala, kontrolor pa ju je pozval, naj se nemudoma zglasita v letalski kontroli. Tam so ju obvestili, da sta s preletom dela Iraka, ki je zaradi bližine Irana za letenje zaprt, storila hud prekršek, in še dodali, da ni minilo mesec dni, kar so Iranci sestrelili alžirsko letalo z njihovim ministrom vred. Nemudoma sta se opravičila in povedala, da sta tako storila po nasvetu jugoslovanske letalske uprave, ki jima je za plan tudi izdala dovoljenje, vrniti pa sta se seveda morala po standardni poti preko Savdske Arabije in Cipra.

Največ poletov sta pilota opravila po Evropi, kjer je imela Iskra predstavništva v skoraj vseh evropskih državah, in zato tudi veliko poslov. Težave je predstavljal le Berlin, ker v njegov zahodni del niso smeli leteti. Ko je Lojze nekoč klical tamkajšnjo vojno misijo, pristojno za izdajo dovoljenj, mu je ameriški oficir pojasnil, da vsi trije zahodni zavezniki običajno izdajo dovoljenje, ruski predstavnik pa reče "njet", zato dovoljenja pri njih ni mogoče dobiti. To dejstvo ju je zato vedno usmerilo na letališče Schönefeld v vzhodnem delu Berlina, potniki pa so se nato z avtobusom ali taksijem odpeljali v njegov zahodni del. Med vsakoletnim sejmom elektronike v Hannoveru bi morala med čakanjem na povratek poleteti v Berlin po še nekaj potnikov in se z njimi vrniti na sejem, kar bi normalno trajalo komaj pol ure. Zaradi že omenjenih težav pa sta bila prisiljena v Berlin leteti preko Nürnberga in Prage ter se po isti

poti seveda tudi vračati. Takšne neumnosti je danes težko razumeti, takrat pa so se morali z njimi enostavno sprijazniti.

Pogosti so bili tudi leti v severnoafriške države, običajno brez vmesnih pristankov za polnjenje z gorivom. Tako se je le enkrat zgodilo, da sta pri povratku iz Kaira zaradi izredno močnega čelnega vetra morala dotočiti gorivo na letališču v Skopju.

Z zanimivimi dogodki je postregel tudi polet v Srednjeafriško republiko, kamor sta prepeljala delegacijo slovenske vlade in gospodarske zbornice na reševanje zavoženega podjetja Slovenia-Bois v Bayangi. Iz Ljubljane sta poletela zgodaj zjutraj in pristala v saharški oazi Sefhah, kjer sta dotočila gorivo, na željo potnikov pa so tam ostali tudi na kosilu. Pozno popoldne so nadaljevali pot preko Čada in že v mraku pristali v glavnem mestu Bangui, naslednji dan pa naj bi z manjšim letalom odleteli v Bayango, kjer je podjetje sekalo gozd, imelo svojo žago in tudi obrat za izdelavo furnirja. Leteli so preko letališča, na katerega pisti je bilo za preprečevanje pristankov vse polno bencinskih sodov, saj so se ljudje bali vrnitve samoooklicanega in že odstavljenega cesarja Jeana-Bedela Bokasse, ki je imel v bližini svojo rezidenco. V Bayangi sta pilota dobila svoj bungalov in zraven še polno nasvetov, na kaj vse morata biti pozorna. Ne smeta se zadrževati pod bambusi, da ne bi komu padla za vrat mamba, po pesku ne smeta hoditi bosa, da ne bi kdo staknil črva, ki se zaleze pod noht, zvečer pa morata pred spanjem natančno preiskati bungalov, če ni morda kje skrita kakšna kača, in podobno. Za nameček pa so celo prvo noč po bobnih razbijali bušmani, ker so popili preveč piva. Največjo težavo pa sta pilota imela zaradi predstavnika gospodarske zbornice, ki je med bivanjem v džungli ustrelil slona. Okle so kot trofejo očistili v kotlih za parjenje drevesnih debel, preden bi jih pričeli rezati v furnir, in so jih ob povratku v Bangui seveda imeli na letalu. Zapletlo pa se je, ko naj bi jih po pristanku prenesli v prtljažnik Iskrinega letala. Od nekje se je pojavila policija in okle kratkomalo zasegla, ker naj bi pristojna komisija Združenih narodov že v začetku leta



Potniška kabina v cessori conquest II.



Cessna conquest II med poletom.

popolnoma prepovedala lov na slone. Zahtevali so, da z njimi na policijo odideta tudi vodja predstavništva podjetja, in eden od pilotov, v tem primeru Janez, ki je v Bayangi nekaj časa preživel kot pilot v firmi Slovenia-Bois. Oba so pridržali cel dan, saj sta se vrnila šele naslednje jutro, vesela, da ju niso vtaknili v celico. Dovolili so jima namreč prespati v avtomobilu na ograjenem zaporskem dvorišču, medtem ko se je lovec na slona zaradi bojzani pred zaporniškim statusom pametno umaknil na jugoslovansko ambasado. Zaradi greha s slonovino celotni odpravi tudi niso dovolili zapustiti države in šele po dveh mukotrpnih dneh je policija končno sporočila, da lahko odletijo. Ker pa na letališču s takšnim dovoljenjem niso bili seznanjeni, se je njihovo bivanje v Banguiju neprostovoljno podaljšalo še za en dan, preden so Srednjeafriško republiko tudi zares zapustili. Povratak je sicer minil brez zapletov, a je Lojze sam pri sebi sklenil, da bo odslej dogajanja v džungli raje spremljal po televiziji.

V tem času je Iskrina tovarna iz Kranja s turško pomočjo v Istanbulu postavila tovarno telefonije, poleg tovarne pa je združena Iskra tam imela tudi svoje predstavništvo, zato je bilo treba tja pogosto leteti. Za pristanke so najprej uporabljali staro carigrajsko letališče, ki je bilo v zelo klavrnem stanju, zato so kasneje na povsem drugi lokaciji zgradili novega z imenom Kemal Paša airport, od kjer so pogosto nadaljevali s poleti na letališče Esenboğa v prestolnici Ankara, ki jo je prav tako ustanovil veliki reformator Turčije Mustafa Kemal Paša Atatürk, verjetno zaradi prekinitve s tradicijo že razpadajočega osmanskega cesarstva. Ankara je mesto na skoraj tisoč metrih nadmorske višine z izrazito celinskim

podnebjem, zato sta pilota tam doživljala izredno visoko poletno vročino in zimske temperature tudi do 25 stopinj Celzija pod ničlo. Posebej pozimi je bil zrak nad mestom izredno onesnažen, saj je prebivalstvo kurilo z vsem, kar je imelo pri roki, in prav pozimi, januarja 1983, je letalo boeing 727 turške družbe Turkish Airlines pri pristajanju v snežnem metežu zgrešilo stezo in se poleg nje razbilo, pri čemer je umrlo 47 potnikov na krovu, med njimi tudi uslužbenec Iskrinega predstavništva iz Beograda, ki ga je v nesreči ubil sopotnikov leseni kovček, ko mu je priletel v glavo.

V vsem tem času pa cessa ni letela le za potrebe Iskre in njenih podjetij, polete so pričeli naročati tudi zunanji uporabniki. Med večjimi je bilo takrat zelo uspešno podjetje Smelt iz Ljubljane, ki je večkrat uporabilo tudi letalo velenjskega Gorenja, ki ga je to kupilo od hrvaške vlade. Šlo je za reaktivc cessa citation I, sicer hitrejšo letalo od Iskrine turbopropelerske cessa, a z le petimi potniškimi sedeži.

Med enim od poletov s predstavniki Smelta na krovu je Lojzetu njihov direktor Jože Žagar, s katerim sta se poznala še iz študentskih let, omenil, da tudi sam razmišlja o nakupu letala za lastne potrebe, a o tem nima potrebnega znanja in izkušenj. Lojze mu je svetoval, naj se poveže z bivšim Iskrinim generalnim direktorjem Hujšom, v tem času vodjem Iskrine firme Cranex v švicarskem Zürichu, ki je uredil vse potrebno že za nakup Iskrinega letala. Res so nato Žagarja kmalu odpeljali v Zürich, kjer je v Cranexu že čakal Cessnin predstavnik za Evropo z izboljšano verzijo tipov citation I in II, modelom citation IIS, z močnejšima motorjema in s superkri-

tičnim krilom za hitrejšo letenje. Letalo naj bi bilo izdelano v treh mesecih in zaradi predvidenih demonstracij za kupce opremljeno z najboljšo opremo, pa tudi z elektronskimi zasloni namesto mehaničnih instrumentov. Direktor Žagar je bil nad letalom navdušen in ovir za naročilo praktično ni bilo več. Pilota Lojze in Janez, po strokovni plati navzoča pri pogajanjih, sta za letenje po Sovjetski zvezi in njenih satelitih predlagala le še nekaj dodatne navigacijske opreme in iz izkušenj vztrajala predvsem pri tem, da mora imeti letalo obvezno vgrajen sistem Omega.

Ko se je predstavnik Cessne poslovil, sta se direktorja pričela dogovarjati, kako bi lahko pri jugoslovanskih oblasteh najhitreje uredila vse formalnosti za uvoz nove pridobitve. Hujs je iz lastnih izkušenj pojasnil, da lahko postopek traja tudi do pol leta, zato sta se nazadnje strinjala, da bo najbolje, če letalo kupi Cranex kot švicarska firma, kar se lahko nemudoma zgodi, in ga takoj odstopi v uporabo Smeltu, ki bo devizna plačilna sredstva nakazal Cranexu. Letalo bo s švicarsko oznako sicer vpisano v švicarski register zračnih plovil, kar pa bo po svoje prednost, saj bodo tako odpadle ovire za letenje plovil iz jugoslovanskega registra v tujem zračnem prostoru. Vseeno bi bilo nujno urediti dovoljenja, da ga bodo lahko vodili piloti z jugoslovansko licenco, ki bodo na Iskrinem plačnem spisku, Smelt pa bo mesečno refundiral vse stroške posadk. Mimogrede sta Lojzetu še naložila, naj poišče dva dodatna pilota, s švicarskimi oblastmi pa uredi vse potrebno v zvezi z dovoljenji. Res se je hitro dogovoril z Darkom Krašovcem in Gabrijelom Pesjakom, kopilotoma pri takrat še čarterskem slovenskem prevozniku Adria, in potreben je bil le še dogovor glede dovoljenj s švicarsko upravo za civilno letalstvo BAZL (Bundesamt für Zivilluftfahrt) v Bernu.

Ko je bil z Iskrinim letalom naslednjič v Zürichu, je Lojze sedel na vlak in se odpeljal v Bern. S seboj je imel pilotska dovoljenja vseh štirih pilotov, na osnovi katerih so v BAZL izdali začasna švicarska dovoljenja z opombo veljavnosti za eno leto, v tem času pa so morali piloti pri njih opraviti vse potreb-

ne izpite za pridobitev stalnih licenc. Dogovorili so se tudi, da bodo upravo obvestili o odhodu na prevzem letala z istočasnim šolanjem za letenje na tem tipu. Ko bodo pri podjetju Flight Safety s pooblastitvijo FAA opravili vse izpite, bodo morali na BAZL le še poslati vse dokumente z dokazili, in stalne licence bodo njihove. Preostalo jim je torej čakanje na Cessnino obvestilo za prevzem letala in hkratno opravljanje šolanja za letenje na novem tipu letala, Cranex pa je medtem uredil vse potrebno v zvezi z vpisom letala v švicarski register zračnih plovil pod oznako HB-VHH, pri čemer je črka V v oznaki pomenila, da gre za letalo z vzletno težo do 22 ton.

Iskrino letalo je bilo veliko v zraku, zato se je Lojzetu v knjižici poletov nabralo že lepo število ur, dovolj, da se je lahko prijavil na izpit za letalskega inštruktorja na tem tipu. Pri opravljanju izpita se je moral najprej spoprijeti s teoretičnimi predmeti: metodiko priprave učne ure, didaktiko in psihologijo, pri praktičnem delu pa je bilo treba dokazati popolno obvladanje letala z desnega sedeža in znanje odpravljanja vseh napak na levem, kapitanskem sedežu sedečega kandidata. Vse je potekalo v najlepšem redu, saj je Lojze letalo po tolikšnem številu naletenih ur obvladal do popolnosti in bil pri izpitu iz psihologije deležen še posebne pohvale, ko je izpraševalcu pojasnil razliko med temperamentom in karakterjem, rekoč, da je prvi prirojen, drugi pa privzgojen. Naziv inštruktorja mu je prišel še kako prav pri šolanju obeh pilotov iz Adrie za letenje na Iskrinem letalu, lažje pa je bilo tudi sestavljanje posadk novega reaktivnega letala.

Ker je bilo za šolanje na novem letalu predvidenih 14 učnih dni, so se piloti še pred iztekom trimesečnega roka odpravili v Wichita v ameriški zvezni državi Kansas, kjer je imel Flight Safety svoj izobraževalni center. Ker je takrat JAT povezoval Jugoslavijo in Ameriko z redno linijo v New York, so tja poleteli iz Zagreba in naslednji dan nadaljevali pot v Wichita. Bivanje jim je na precej višjem nivoju kot ob prevzemu Iskrinega letala vnaprej uredil Cranex, saj so stanovali na letališču v hotelu Hilton, s šolsko zgradbo in tovarno letal v neposredni bližini. Tudi



avto, ki so ga obenem najeli, je prav tako vnaprej rezerviral Cranex. Naslednji dan so obiskali šolo, kjer so izpolnili kopico dokumentov, na začetek izobraževanja pa so morali zaradi velikega števila prijavljenih kandidatov počakati, dokler se tečajniki niso zbrali v polni zasedbi.

Ko se je šolanje le pričelo, so dopoldne piloti v predavalnici najprej poslušali predavanja o sistemih na letalu, njegovih lastnostih in tehnični pripravi poletov, popoldne in včasih tudi ponoči pa so praktično vadili v simulatorju. Vsaka vaja v njem je trajala štiri ure, po polovici vežbanja pa so sedeže zamenjali. Pred vsako vajo v simulatorju so imeli uro priprav za izdelavo planov nameravanega poleta in ga nato nadaljevali v simulatorju, kjer jim je inštruktor imel navado reči: "Expect the unexpected!" (Pričakujte nepričakovano!, op. a.). Leteli so proti letališčem na visokih nadmorskih višinah in pri visokih zunanjih temperaturah, zopet drugič pa pri hudem mrazu skoraj v depresije. Pri poletih so običajno naleteli na težave, ki jim jih je povzročal inštruktor. Na opozorilnem displeju so se tako stalno prižigali signali z zahtevami po ukrepanju, včasih jih je istočasno gorelo tudi po več skupaj, za povrh pa so bili tečajniki prisiljeni reševati še razne primere v nuji in nepredvidenih situacijah.

Med letenjem so morali večkrat pogledati vstran in zapreti oči, inštruktor pa je medtem letalo posta-

vil v nepravilen položaj in jim nato ukazal odpreti oči, da bi s pomočjo instrumentov letalo ponovno spravili v normalno lego. Vse ukaze je vedno sprejemal leteči pilot na levem sedežu, ki je kopilotu sporočal, kaj naj dela in obenem še vzdržuje zvezo s kontrolo letenja. Kot posebno pomembno se je to pokazalo v situacijah, kot so odpoved motorja, požar v najbolj kritični fazi poleta ali simulacija pristajanja in vzletanja v strižnem vetru, ki jih je brez neposredne nevarnosti moč početi izključno v simulatorju. Vsako opravljeno vajo so vedno analizirali, obnovili vse postopke in zraven ugotavljali, kakšne napake so pri tem počeli. Po 14 dneh so s predavanji in vajami v simulatorju zaključili in nato imeli dva dni časa za pripravo na izpit. Najprej so pisali teste o letalu in njegovih sistemih, nato pa jih je čakal še praktični del izpita v simulatorju, kjer je na mestu njihovega inštruktorja s pooblastilom švicarske uprave za civilno letalstvo sedel inšpektor FAA. Izpit so s primerno visokimi ocenami prav vsi kandidati uspešno opravili.

Za pridobitev spričeval bi moral vsak od kandidatov odleteti vsaj še eno uro na pravem letalu, zato se je Lojze v tovarni pozanimal, kdaj bo novo letalo pripravljeno za to opravilo. Pojasnili so mu, da se bo to zgodilo najkasneje v dveh dneh, vendar mora naročnik pred tem še plačati manjkajoči del kupnine, saj v nasprotnem primeru letenje ne bo mogo-



Z inštruktorjem v simulatorju za cessno 550S.



če. Zato je Lojze nemudoma poklical v Zürich in od Cranexovega direktorja Hojsa izvedel, da pravkar nakazuje manjkajoči denar, ker je bil pravočasno seznanjen o tem, kdaj bo letalo nared za prevzem. Denar je bil res že naslednji dan na računu tovarne v Wichiti, letalo pa so takoj pripeljali v dvorano, da bi ga predali pilotom. Pripravili so manjšo priložnostno slovesnost z nagovorom Cessninega predsednika, ki je poudaril, da izročča uporabnikom kvalitetno in zelo uporabno letalo, ter jim zaželel letenje z njim brez vsake nezgode. Na srce jim je položil še misel o stalnem učenju, saj pilotskega znanja ni nikoli dovolj, kaj šele preveč. V kratkem nagovoru jih je za veliko tečajniško vnemo pohvalil tudi predstavnik firme Flight Safety, nato pa so jim izročili vso letalsko dokumentacijo in jih pogostili.

Naslednji dan jih je torej čakal le še izpitni let na letalu, pri katerem sta bila prisotna inšpektor FAA in inštruktor, ki jih je šolal v simulatorju. V prvi vrsti so morali dokazati, da letalo povsem obvladajo, in uspešno rešiti nekaj postopkov v nujnih situacijah. Vse se je srečno končalo in kandidatom so izročili izpitno dokumentacijo skupaj z ustreznimi dovoljenji. Zvečer je Lojze najprej poklical v Cranex in nato še v Smelt v Ljubljano z novico, da so uspešno zaključili šolanje in prevzeli letalo, že naslednji dan pa bodo odleteli domov. Tudi sami so si pošteno



Pred prevzemno dvorano v Wichiti, ameriška zvezna država Kansas.

oddahnili in po štirinajstih dneh prvič brez skrbi odšli v hotel, da bi se v miru naspali in pripravili za odhod domov. Naslednji dan so takoj stekle priprave, izposodili so si vso potrebno opremo za prelet Atlantika in že vžgali motorja, ko so ugotovili, da ne deluje eden od inverterjev za napajanje žiroskopov. Poklicali so v tovarno, da bi jim ga zamenjali, kar je seveda povzročilo zamudo, in tako so odleteli šele opoldne namesto zjutraj. Zato so prvi dan leteli le do Bostona, tam prespali in naslednje jutro zgodaj nadaljevali. Po slabih treh urah so pristali na letališču Goose Bay, nato pa se je zgodba s poletom Iskrine cessne ponovila. Na pilotskem sedežu so se etapno menjavali Janez, Darko in Gabrijel, ker pa je imel s preletom Atlantika že nekaj izkušenj, je Lojze z razgrnjenimi kartami sedel v potniški kabini in skrbel za navigacijo, medtem ko sta pilota v pilotski

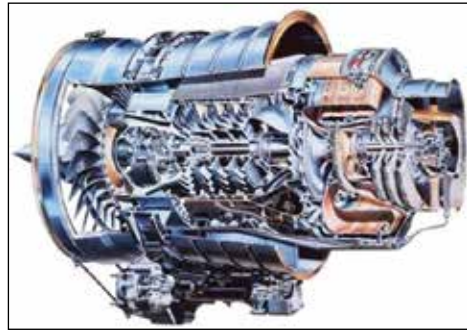


Cockpit cessne 550 citation II.

kabini letela s pomočjo sistema Omega.

Med letenjem proti Islandiji se je znočilo, zato so morali pristati v ameriški letalski bazi v Keflaviku, ki je bila opremljena za instrumentalni prilet. Po pristanku je fantom kar nekoliko odleglo, češ, kako enostavno je vendar preleteti Atlantik. Po opravljenih letalskih formalnostih so v restavraciji popečerjali in si nekoliko odpočili, bilo pa je že proti jutru, ko so oddali tehnični plan letenja in napolnili tanke z gorivom. Zadnja etapa poleta je, enako kot prejšnje, minila brez vsakih težav. Letela sta Lojze in Gabrijel, ostala dva sta spala v potniški kabini in včasih je za trenutek ali dva lahko zadremal tudi kateri od njiju. Avtomatski pilot je namreč ubogal FMS (flight managing system), zato z letenjem ni bilo nobenega dela, le inštrumente je bilo treba opazovati vsaj z enim očesom. Na nebu ponoči ni bilo veliko prometa in tudi kontrola letenja jih je pustila pri miru. Živahneje je postalo šele med bližanjem Angliji, po slabih treh urah v zraku pa so le pristali v Zürichu.

S švicarskimi oblastmi je bilo najprej treba urediti vse formalnosti v zvezi z novim letalom, zato je Cranex kot lastnik uredil vse formalnosti glede carine, Lojze pa je z vsemi dokumenti sedel na prvi vlak v Bern. Na upravi za civilno letalstvo BAZL jih je najprej pošteno slišal, kako so si brez obvestila



Prerez enega od dveh motorjev pratt-whitneyJT15 B4.

drznili pripeljati letalo, ko bi to vendar lahko storili le z njihovim dovoljenjem za prelet. Predvsem tisto o obvestilu se mu je zdelo čudno, saj so piloti takoj po uspešno končanem šolanju vse potrebne dokumente z letalsko pošto poslali direktno v Bern. Prav lahko, da je bila dokumentacija še na poti, a bi bil kljub temu vsak ugovor odveč, zato je Lojze oštevanje in navajanje vseh zagrešenih prekrškov poslušal stoično in brez besed. Bal se je le, da se posledično ne bi zataknilo pri začasnem priznanju njihovih pilotskih licenc, saj potem ne bi mogli leteti. Mirno je počakal, da je nevihta minila, in nato naštel nekaj svojih argumentov glede odločitve za prelet. Ni mu bilo povsem jasno, od kod naenkrat takšna kritika. Ko pa se je kasneje pri Jet Aviation nekdo zagovoril, da jim je BAZL za polet želel poslati navigatorja, ki



Potniška kabina citation II.

bi ga seveda morali sami mastno plačati, je postalo ozadje verbalnega napada vendarle nekoliko bolj jasno. Nazadnje so se v BAZL z nastalo situacijo sprizajznilni in pilotom v licence le vpisali pooblastila za letenje na novem tipu letala. Tako so tudi formalno izpolnili vse zahtevane pogoje, zato so že popoldne istega dne nadaljevali let v Ljubljano. Na Brniku ni bilo s carino nikakršnih težav, ker je bilo letalo označeno s švicarskimi registrskimi oznakami in registrirano v švicarskem registru civilnih zračnih plovil, fantje pa so si predvsem želeli domov, da bi se vsaj malo naspali in se čim prej privadili domačemu bioritmu, tako drugačnemu od tistega na oni strani velike luže.

Naslednji dan je Lojze v Ljubljani obiskal direktorja Žagarja v Smeltu. Povedal mu je vse v zvezi s šolanjem in prevzemanjem letala, ni pa seveda pozabil poudariti, kako so piloti pripravljene letalo tudi nemudoma pričeti uporabljati. Ker je v vladnem hangarju zmanjkovalo prostora, bo parkirano na letališki platformi, nujno pa bo treba za redne preglede angažirati vladnega mehanika, saj se je Cranex za vse večje servise že dogovoril z Jet Aviation, ki je servisiral tudi Iskrino cessno. Vendar vladni mehanik ni hotel niti slišati, da bi skrbel še za novo letalo in njegove tehnične knjige, zato je bil Lojze primoran oditi v Jet Aviation na krajši tečaj, na osnovi katerega so mu švicarske oblasti izdale pooblastilo za skrbništvo.

Še isti dan so predstavniki Smelta z direktorjem na čelu prišli na brniško letališče, da bi si ogledali novo letalsko pridobitev. V njihovo veliko zadovoljstvo so opravili tudi krajši polet do Splita in direktor je ob povratku evforično izjavil, da si boljšega letala res ni mogel želeli. Dodal je, da to pomeni konec težavnih potovanj z ruskimi letalskimi prevozniki, saj je takrat Smelt veliko gradil v Sibiriji in ob Črnem morju, z uporabo novega letala pa zato niso želeli odlašati niti dneva. Pričeli so s poleti v Rusijo, predvsem v dotlej za tujce nedostopna sibirska mesta; običajno so pristali v Moskvi in v letalo sprejeli ruskega navigatorja. Velikokrat so leteli v libijsko glavno mesto Tripolis, pa tudi naprej v saharško oazo Sephah, kjer je Smelt gradil remontni zavod za vojaška letala galeb, ki jih je Libija kupila v tovarni Soko v Mostarju. Po večini je šlo za dolgolinijske polete in ure letenja so se hitro množile, zato je moralo letalo že po dveh mesecih in 150 urah letenja na prvi pregled v Jet Aviation. Lojze je z njim odletel v Švico in v dneh prisilne prizemljitve opravil certificiran tečaj za linijskega mehanika, a je kljub temu vztrajal pri zaposlitvi lastnega mehanika, ki bi vzdrževal obe letali, tako Smeltovo kot Iskrino. Po srečnem naključju jim je za delo uspelo pridobiti Andreja Vidmarja, odličnega mehanika, ki ga je Lojze poznal iz ljubljanskega aerokluba in je kasneje odšel v Adrio, kjer se je izšolal za kopilota na letalu DC-9. Ker pa si je pri smučanju poškodoval oko, je moral



Piloti, fotografirani leta 1986. Od leve: Lojze Žumer, Gabrijel Pesjak, Darko Krašovec, Janez Stariha in Andrej Vidmar.

letenje opustiti in premestili so ga v administracijo, kjer pa se ni znašel. Z veseljem je zato sprejel povabilo in takoj so ga poslali v Wichita, kjer se je izšolal za mehanika na obeh tipih Cessninih letal.

Andrej Vidmar se je hitro izkazal za veliko pridobitev. Ko je uspel pridobiti še dovoljenje zdravniške komisije za letenje kot kopilot, se je najprej izšolal za letenje na Iskrinem letalu, kasneje pa je s simulatorskim treningom pridobil še type rating za citation IIS. Tako so rešili problem z mehanikom in istočasno dobili dodatnega pilota. Ko so tik pred zimo leta 1986 zgradili še lasten hangar, pa je bila slika popolna. Mehanik je lahko letala pripravljajal na suhem, pozimi pa z njih pred vzletanjem ni bilo treba čistiti snega in ledu.

Pred pretekom leta bi morali piloti pridobiti tudi švicarska pilotska dovoljenja, zato so se pričeli pripravljati na izpite. Cranex jih je vpisal v šolo in priskrbel literaturo, ker pa so morali medtem tudi leteti, so jim dovolili pripravljati se doma, le na izpit so morali v Bern, še prej pa v Zürich na zdravniški pregled. Jugoslovanske zdravniške komisije Švicarji namreč niso priznavali.

Kljub dodatnemu izobraževanju in sitnostim pri pridobivanju švicarskih licenc, dovoljenj in registracije pa je bila pilotom oznaka te države večkrat v pomoč, tudi težav z dovoljenji za pristanek ali prelet držav ni bilo, le tehnični plan pred poletom je bilo treba oddati. A se je kljub temu včasih vendarle zapletlo, na primer nekoč pri povratku iz Tripolisa. Kontrolor italijanske kontrole letenja je pilota obvestil, da nimata dovoljenja za prelet Italije, zato bo v primeru nadaljevanja preleta njuno letalo prestreženo. Odgovorila sta s pojasnilom, da je letalo švicarsko in dovoljenja ne potrebuje, zato je kontrolor nadaljevanje poleta odobril, a nekoliko kasneje poklical še enkrat, rekoč, naj v prihodnje libijske kontrolorje opozorita na pravilno vpisovanje registrske oznake. Libijci so namreč Italijanom v prijavo preleta vpisali registracijo YU namesto HB, uradne švicarske oznake.

V Sloveniji je v osemdesetih letih prejšnjega stoletja svoje poslovno letalo poleg Iskre in Smelta imelo

tudi Gorenje, ki je od hrvaške vlade kupilo reaktivno letalo cessna citation I. Njegovo matično letališče je bilo mariborsko in letalo je bilo podobno Smeltovemu, a z le petimi potniškimi sedeži in nekoliko počasnejše, zato so ga kmalu zamenjali za citation II, ki je premoglo sedem sedežev. Štajerci so imeli redno zaposlena dva pilota in mehanika, letalo pa so uporabljali predvsem za lastne potrebe, saj je imelo Gorenje v tujini zelo razvejano mrežo svojih predstavništev. Kljub temu so ga po potrebi posojali tudi ekipi pilotov Iskre in Smelta.

V drugi polovici osemdesetih let je hladna vojna med Sovjetsko zvezo in zahodnimi demokracijami počasi pojenjala, Jugoslavija pa je kot tamponska cona med obema stranema s tem izgubila svoj pomen. Zaradi tega je usahnil zahodni vir financiranja, ki je v veliki meri pomenil osnovo za vzdrževanje relativno visokega ekonomskega standarda jugoslovanske družbe. Bil je čas streznitve in vračanja z veliko lahkotnostjo najetih kreditov, zaostrene razmere pa je prvo občutilo ravno gospodarstvo. Vladajoča partijska struktura ni mogla in ni smela biti krivec, zato je bila najbolj na udaru tehnokracija, ki so jo tedaj predstavljala vodstva podjetij. Menjave direktorjev so si sledile kot po tekočem traku, in ko je do menjave prišlo v Gorenju, je bil prvi ukrep novega direktorja – prodaja letala. Ker Smelt zaradi svojega poslovanja predvsem na tujih trgih takšnih težav ni imel, se je direktor Žagar odločil letalo od Gorenja kupiti, za prevzem obeh pilotov, Jožeta Čerņiča in Dušana Juhanta, pa ga je bilo treba še prepričati. Za novo letalo v floti je Andrej Vidmar našel prostor v letališkem hangarju in letenje v poslovne namene se je, vedno večjim težavam v gospodarstvu navkljub, nadaljevalo v nezmanjšanem obsegu. Letali sta prevažali Smeltove strokovnjake in delavce na različna gradbišča v Sovjetski zvezi, Libiji in na Bližnjem vzhodu, pa tudi Iskrina cessna je bila skoraj več v zraku kot na tleh.

A gospodarska kriza v Jugoslaviji je proti koncu osemdesetih let prejšnjega stoletja postajala vse hujša. Vrednost dinarja je strmoglavila, uvoz je usahnil in pričelo je zmanjkovati dobrin iz tujine,



Citation SII v zraku.

varčevanje je bilo čutiti na vsakem koraku. Spominimo se le vožnje po sistemu par-nepar, dinarskih depozitov ob odhodu v tujino, pa nakupov deviz na črnem trgu, celo domačih izdelkov ni bilo najti na prodajnih policah, če so vsebovali uvožene surovine! Za razliko od navadnih državljanov piloti z depoziti niso bili obremenjeni, zato so pod silo razmer postali neke vrste oskrbovalci družin in širšega sorodstva z življenjskimi potrebščinami, ki jih doma ni bilo moč dobiti. Zaradi kaotičnega stanja in zaostrenih gospodarskih razmer v federaciji je prišlo do medrepubliških obtoževanj in vse je kazalo, da je propad enotne države neizbežen. Iskra je opešala, z njo pa tudi njeno letalsko prevoznišvo, medtem ko je bil Smelt, tako in drugače, še vedno v zraku. Ker so bili vsi piloti še vedno na Iskrinem plačilnem seznamu, so z razlogom pričeli razmišljati, kaj bo z

njimi. Prvi je obupal Darko, ki si je našel zaposlitev pri letalskem prevozniku Adria, drugi pa so še kar vztrajali, saj sta se upravi Iskre in Smelta dogovorili, da se bodo vsi piloti preselili pod okrilje Smelta. Kljub temu se je v zadnjem letu pred osamosvojitvijo Slovenije, ko je bilo letenja z vsemi tremi letali precej manj, njihovo število še zmanjšalo. Smelt je svojega reaktivca oddajal v uporabo slovenskemu partijskemu vodstvu za obiske sej zveznega vodstva v Beogradu, na katerih so se brezplodno dogovarjali o usodi Jugoslavije in so običajno trajale pozno v noč. Slovenski funkcionarji so raje kot uradno vladno letalo uporabljali Smeltovo, ker je bilo zaradi švicarskih oznak varnejše. Kolikor bližji je bil razpad države, toliko bolj pogosti so bili poleti v Beograd, zato je bil Smelt prisiljen svoje potrebe pokrivati z bivšim Gorenjevim letalom, medtem ko je Iskrino letalo za DHL prevažalo pošto po sistemu "od vrat do vrat". Z vmesnim postankom v Zagrebu je zvečer poletelo iz Ljubljane v Budimpešto in se naslednje jutro vračalo po isti poti, v obeh smereh natlačeno s poštnimi paketi.

S pričetkom demokratičnih sprememb, predvsem pa s plebiscitom o samostojni in neodvisni slovenski državi, se je pričelo tudi privatiziranje skupnega družbenega premoženja. Še vedno delu-



Lojze Žumer v Ženevi, kamor so prepeljali slike umetnika Jožeta Tisnikarja (stoji prvi z leve).

joča partijska nomenklatura je hitro spoznala, da jo v novo nastalih razmerah namesto vojske in policije na oblasti lahko ohrani le kapital, zato je na ključna mesta v gospodarstvu začela nameščati svoje ljudi. Pilotov takšna in drugačna dogajanja niso pretirano zaposlovala, želeli so si le, da bi bila njihova letala čim več v zraku. Z njimi so se predstavniki slovenskih oblasti odpravljali na številne državniške obiske, mnogokrat pa so letela tudi na rednih linijah, če je bilo število potnikov zanje premajhno. Dlje časa so tako vzdrževala redno linijo z Rimom, na prereditve ali organizacije razstav v tujino prevažala kulturne delavce in umetnike ali pa na zahtevne operacije, največkrat v Ženevo, vozila srčne bolnike.

Zaradi negotovih usod mnogih podjetij, ki so bile posledica procesa privatizacije, si je tudi vodstvo Smelta prizadevalo, da bi jo pričakalo čim boljje pripravljeno. Za poenotenje svoje letalske dejavnosti je od formalnega lastnika Iskra Invest cennostno odkupilo, čeprav so sredstva za nakup novega letala prispevala vsa tedanja Iskrina podjetja. Že pred prodajo Smeltu je pri plačevanju vzdrževalnih in servisnih stroškov izvajalcu del, švicarskemu Jet Aviation v Zürichu, prihajalo do nepravilnosti. Dve leti jih je namreč plačevalo Iskrino podjetje Cranex v Švici, računov, ki jih je Cranex nato izstavljal lastniku, pa Iskra Invest ni poravnavala, zato se je nabralo za skoraj štiristo tisoč švicarskih frankov dolga. Edini strošek v zvezi z letalom, plači obeh pilotov, je lastnik Iskra Invest redno nakazoval Smeltu, medtem ko so vsi prihodki od letalskih prevozov končali v žepih njenega vodstva namesto v podjetjih, ki so financirala nakup. Skrajni čas je torej bil, da je Smelt letalo odkupil in skupaj z obema pilotoma pomahal v slovo neodgovornemu bivšemu lastniku.

V takšnem razpoloženju se je približal trenutek razglasitve slovenske samostojnosti. Tega dne, 26. junija 1991, je letalo citation IIS letelo s potniki v Alžir, Lojze pa s conquestom II in predstavniki Iskre na krovu v Hannover. Pri večernem povratku sprva ni bilo nikakršnih težav, z Münchensko kontrolo so si izmenjali običajne podatke in nadaljevali let proti domu. V bližini Alp pa jih je kontrolor ponovno pok-

lical z vprašanjem o mestu pristanka, ker je ljubljansko letališče zaprto, prav tako pa tudi mariborsko in portoroško. Pilota sta se spogledala, saj je bilo po podatkih vreme za pristanek doma primerno, drugih obvestil o stanju na letališčih pa nista imela. Postalob jima je jasno, da je nastali položaj povezan z razglasitvijo samostojnosti, zato so se skupaj s potniki dogovorili za pristanek v Celovcu, medtem ko je letalo iz Alžira zaradi predvidenega poleta naslednjega dne v Minsk pristalo na zagrebškem letališču. Vsi udeleženci nepredvidenih zračnih manevrov pa so zmotno pričakovali, da bodo po zaključku ceremoniala ob razglasitvi samostojnosti slovenska letališča ponovno odprta za zračni promet.

V turbulentnem času desetdnevne vojne so morala biti Smeltova letala na razpolago slovenski vladi, saj je bilo njeno letalo poškodovano ob napadu letal JLA na brniško letališče in zato prizemljeno. Ostali so le še trije piloti, poleg Lojzeta še Gabrijel Pesjak in k sreči Andrej Vidmar, ki je bil, kot rečeno, tudi mehanik, brez katerega sploh ne bi mogli leteti. Najprej so morali na hitro v Bruselj, nato pa so si poleti z obiski držav in lobiranjem pri njihovih vodstvih za priznanje mlade slovenske države sledili drug za drugim. V enem dnevu so poleteli tudi po trikrat, in to vedno s celovškega letališča, saj so bila domača letališča še vedno zaprta. Po štirinajstih dneh napörov so z olajšanjem vendarle dočakali vest, da se lahko vrnejo na matično letališče v Ljubljani. Istočasno se je s popravila v Nürnbergu vrnil tudi learjet slovenske vlade, zato so razbremenjena Smeltova letala in piloti zopet lahko leteli za domača podjetja.

Vendar težav s tem še ni bilo konec. Bila je avgustovska nedelja popoldne, ko je kontrolor v stolpu brniškega letališča zaman čakal na dovoljenje področne kontrole v Zagrebu, da bi čakajočemu pilotu Lojzetu dovolil vžgati cennostna motorja za polet. Dovoljenja ni in ni hotelo biti, ker je nanj čakalo tudi JAT-ovo letalo za let na pred kratkim oživljeni liniji Ljubljana–Beograd, na Brniku pa so pred dovoljenjem prejeli sporočilo, da se Ljubljani bližajo letala JLA. Prisebni kontrolor je ukazal z avtobusi blokirati JAT-ovo letalo, saj je pravilno sklepal, naj



do napada na letališče ne bi prišlo, če bo to ostalo na ploščadi, ostalim plovilom pa naročil, naj se nemudoma umaknejo v bližnji Celovec, vse seveda brez dovoljenja zagrebške kontrole.

Na brniškem letališču je promet ponovno stekel šele v začetku septembra in s tem so bila tudi Smeltova letala ponovno v domačem hangarju. Življenje v Sloveniji se je počasi normaliziralo in zračna plovila so bila vedno bolj v svojem elementu. Do težav je ponovno prišlo z zaprtjem zračnega prostora nad Hrvaško in BiH zaradi vojne, ki je izbruhnila v obeh državah. Smeltova aviacija je bila tako pri poletih v zahodne države severne Afrike prisiljena leteti preko Italije, v ostale severnoafriške države in na Bližnji vzhod pa preko Madžarske in Srbije. Največkrat so leteli v novonastale neodvisne države bivše Sovjetske zveze in v Libijo, kjer je Smelt nadaljeval z izvajanjem številnih že začetih projektov, nemalo pa jih je pričeval tudi na novo. Živahen promet je potekal v vse smeri, piloti in njihova letala pa so stalno in polno obremenjeni opravljali svoje naloge.

Medtem pa so se z lastninjenjem Smelta pričele dogajati stvari, ki bi bile za prihodnost letalske dejavnosti podjetja skoraj usodne. Že v letu pred slovensko osamosvojitvijo denarni prilivi od gradbišč v tujini niso več prihajali v Ljubljano, ampak v Zürich, kjer je Smeltovo vodstvo ustanovilo podjetje Smelt-Intag, v Ljubljani pa njegovo predstavništvo. S tem je bila vsa dejavnost usmerjena v Zürich, kamor so se stekala tudi vsa finančna sredstva, in stari Smelt je praktično prenehal obstajati. Zaposleni, vključno z letalskimi posadkami, so postali delavci podružnice Intag, na novo ustanovljeno podjetje



Learjet slovenske vlade.

GIO (Gradnja industrijskih objektov) pa je vodstvo preneslo vso Smeltovo infrastrukturo, skupaj s hangarjem in letali, ki naj bi jih neposredno po izvedenih organizacijskih spremembah prodali. Piloti in vsi v podjetju, povezani z letalstvom, so se temu postopku seveda uprli in z upravo pričeli pogajanja, v katerih jih je podpiral tudi direktor novega podjetja GIO Savo Tatalovič. Dogovorili so se, da bodo letalo, kupljeno od Gorenja, prodali, obe Smeltovi pa obdržali in z njima nadaljevali komercialno letenje, pri čemer bi denar od prodanega letala pomenil zanje nekakšen začetni kapital, a tega žal niso nikoli prejeli. Ostal je namreč v Švici na Intagu, medtem ko so letala in hangar res takoj prenesli na GIO, ki je postalo državno podjetje. Piloti so s statusom prevoznika za lastne potrebe kar naenkrat ostali sami s svojima letaloma in hangarjem, zavedajo se, da bodo v bodoče odvisni izključno od tega, kar jim bo uspelo ustvariti z delom. Zato so morali od državnih organov za komercialno letenje najprej pridobiti status komercialnega prevoznika z ustreznimi certifikati in licencami, kar pa je bilo vse prej kot enostavno.

Za vsako področje delovanja je bilo namreč treba izdelati postopke v obliki priročnika z vsemi pred-



Letali, s katerima je GIO pričel z dejavnostjo letalskega prevoznika.

piši za njihovo izvajanje, ki so morali biti skladni z evropskimi predpisi. Najzahtevnejša in najboljšejejša je bila priprava priročnika FOM (Flight Operation's Manual) za izvajanje poletov, poleg tega pa še vrsta priročnikov CAME o vzdrževanju (continuous airworthiness maintenance exposition). Nujno je bilo skleniti pogodbo z vzdrževalcem, posebna komisija pa je morala pregledati finančno stanje in ugotoviti materialno sposobnost za njihovo izvajanje. Obe letali v njihovi lasti sta morali biti navedeni v certifikatu prevoznika, v njem pa so bila z geografskimi koordinatami določena področja, kjer sta lahko leteli.

V skladu s predpisi so morali imenovati nosilce posameznih področij delovanja, med katerimi je prvi in odgovoren za celotno dejavnost postal direktor Savo Tatalovič. V veliko oporo pri delu mu je bila Danica Šprah, ki je uspešno prevzela poslovno dejavnost s skrbjo za zadostno količino naročil, zato je bilo po njeni zaslugi letenja vedno več. Imenovali so vodjo letalskih operacij, vodjo vzdrževanja, odgovorno osebo za varnost in zunanje nadzornike za posamezna področja, ki so jih po preverjanju vpisali v priročnik FOM za izvajanje poletov. Lojze je kot vodja pilotov postal odgovoren za letalske operacije, po vseh, v prvi vrsti finančno zahtevnih prilagoditvah zahtevam evropskih letalskih institucij pa so lahko v polni meri nadaljevali z opravljanjem svojega poslanstva. Z obema pilotoma bivšega Gorenjevega letala je bilo njihovo število optimalno, op-

ravljali so predpisane zdravniške preglede in skrbeli za vsa potrebna dovoljenja za komercialno letenje, znanje pa so konstantno obnavljali v simulatorjih za obe letali. Med čakanjem na odobritev certifikata za status komercialnega prevoznika, ki se je nekako zavlekla, so po predpisanih pogojih leteli tudi za zunanje naročnike, z vodstvom pa so postali usklajena ekipa in vsak je svoje delo opravljal z veseljem, le redko je tu ali tam padla kakšna ostra beseda.

Medtem je Smelt v pristaniškem mestu Tuapse ob Črnem morju pričel z gradnjo velikega zdraviliškega kompleksa za žrtve radioaktivnega sevanja v ukrajinskem Černobilu, zato so postali poleti na bližnji letališči v Krasnodaru in turistični Anapi pogosta praksa. Večkrat so pristali v Gomelu, od Černobila oddaljenem le kakšnih 60 kilometrov, pa tudi v Lvovu in v ukrajinski notranjosti. Lahko so videli, da niso slabo opremljena le letališča, ampak da tam vlada splošna revščina, ko v neogrevanem hotelu svojim gostom niso mogli zagotoviti niti dodatne odeje. Na evropski strani Urala, severno od Perma na reki Kami, je Smelt gradil porodnišnico, Lojze in kolegi pa so pristajali na letališču v Bereznikih in že tam je bil mraz njihov stalni sopotnik. Še huje pa je bilo v mrzli zimi s povsem običajnimi stopinjami med 30 in 40 pod ničlo leteti po Sibiriji, kjer je daleč preko Urala v mestu Njagan ob reki Ob rasel ogromen hotel, veliko težav pa so piloti imeli s pripravo letala za povratek domov. Pri letenju po evropskem delu Rusije vremenske razmere sicer niso bile tako



Piloti GIO – Poslovna aviacija. Od leve stojijo: Andrej Vidmar, Dušan Juhant, Janez Stariha, Darko Krašovec, Gabrijel Pesjak, dispečer Andrej Žumer in Lojze Žumer; manjka Jože Črnič.





Upravne  
"stavbe"  
letališča  
Njagan  
v Sibiriji.

ostre, zato pa je bila navigacijska oprema letališč za evropske pojme zelo skromna. Razmeroma malo letališč je bilo odprtih za mednarodni promet, zato je bilo treba najprej pristati na enem od njih, kjer so piloti opravili vstopne formalnosti in za nadaljevanje poleta dobili navigatorja z navigacijskimi kartami za letališča, zaradi slabe opremljenosti zaprta za mednarodni promet. Mobilne telefonije takrat v Rusiji še ni bilo in celotno letalsko dogajanje je tam potekalo v iskanju izgubljenega časa, ki je za pilote in njihova letala pomenilo tudi izgubo denarja.

Kmalu po razpadu Sovjetske zveze so pričeli s poleti tudi v Kazahstan, v takratno glavno mesto Alma-Ata ali Almaty, kot so ga imenovali domačini. Šlo je za razmeroma dolge lete, približno sedem tisoč kilometrov nanese iz Ljubljane v eno smer, z vmesnim pristankom za oskrbo z gorivom in čakanjem na vremenske podatke v Bakuju, ter zaradi zaprtega zračnega prostora nad vesoljskim raketnim izstreliščem Bajkonur z nadaljevanjem preko Aralskega jezera. Na enem od teh poletov je področna kontrola

pilotoma sporočila, da je letališče v Almatyju zaradi megle zaprto, in jima svetovala pristanek v kirgizstanskem Biškeku z lepim vremenom. Navigacijskih kart za letališče nikakor nista mogla najti in šele kontrola jima je pojasnila, naj jih iščeta za Frunze, kot se je Biškek imenoval pod Sovjetsko zvezo. Po pristanku sta pilota prenočila v hotelu, ki si še zdaleč ni zaslužil tega naziva, in naslednji dan prazna odletela v Almaty, medtem ko so potniki še isti večer z dvema avtomobiloma odpotovali naprej.

Poletov na ozemlje bivše Sovjetske zveze je bilo veliko, saj se je Smelt v novonastalih državah močno trudil najti delo, zato so bili pri njihovih prizadevanjih večkrat udeleženi tudi slovenski vladni predstavniki. Na letu iz Almatyja, ki je bil zaradi predstavnikov vlade na krovu proglašen za državniškega, so se tako ustavili v Ašhabadu v Turkmenistanu, vse potnike pa so namestili v državni rezidenci, kjer so v spremljevalnih prostorih našli prostor tudi za posadko. Vendar je pilota v njunih prostorih čakalo neljubo presenečenje v obliki poplavljenega ko-



Letališče  
v Almatyju.



Hotel za tujce v turkmenistanskem Ašhabadu.

palnice, zasvinjanega stranišča in zamazane posteljnine, zato so jima po pritožbi obljubili namestitev v nedavno zgrajenem hotelu za tujce v diplomatski četrti. Odpeljali so ju na mestno obrobje, kjer je med peščico novih stavb res stal hotel, na zunaj zelo podoben džamiji brez minareta. Notranjost je bila vsa v marmorju, inštalacijski kabli so viseli kar po oblogah, iz njunih komaj za silo opremljenih apartmajev pa se je ponujal razgled na bližnje hribe, kjer je potekala meja z Iranom. V restavraciji sta lahko naročila le meso ovčjega izvora, namesto buditke pa ju je zjutraj predramil glas mujezina, ki je preko zvočnikov klical vernike k molitvi tako glasno, da so ga najbrž slišali celo v Iranu.

Poleti v samostojne države, nastale na prostorih razpadle Sovjetske zveze, so k sreči postali vse bolj redki in so sčasoma skoraj zamrli. Piloti so najpogosteje leteli po Evropi in skoraj ni bilo letališč, kjer ne bi pristali. V Londonu, najbolj pogosti britanski destinaciji, so običajno pristajali na Gattwicku, na Heathrowu pa le v primeru, ko so potniki nadaljevali pot preko Atlantika. Britanci so kasneje za poslovna letala odprli še letališče Biggin Hill, ki je z enostavnimi, predvsem pa cenejšimi pristajalnimi in vzletnimi procedurami pomenilo za Smeltovo aviacijo veliko olajšanje. Na Biggin Hill so večkrat prepeljali dojenčke, ki jih je naša medicinska organizacija zaradi nujnih srčnih operacij napotila v londonske bolnišnice, v takšnih primerih pa je bila poleg otrokovih staršev na letalu tudi zdravniška ekipa.

V Združeno kraljestvo so poleg Londona lete-

li tudi v Manchester, Glasgow in Edinburgh. Prav Edinburgh je bil nekega vročega avgustovskega dne odskočna deska za polet preko Wicka na skrajnem severu Škotske v norveški Tromsø, kjer je, zanimivo, opolnoči še vedno sijalo sonce. Tam sta pilota izvedela, da predstavlja njun končni cilj 960 kilometrov oddaljeno letališče na Spitzbergih ali otokih Svalbard, kot jih imenujejo Norvežani. Vzleteli so zgodaj zjutraj in v Barentsovem morju že kmalu zagledali najjužnejši otok v otočju, Medvedji otok, ki leži točno na pol poti med Severnim rtom in Svalbardom, nedolgo zatem pa zaradi odlične vidljivosti tudi njihov končni cilj. Od daleč je bilo videti visoke, povsem neporaščene gore, tako rekoč monolite, med njimi pa ozke doline z ledeniki. Med spuščanjem in skrbnim pregledovanjem letaliških kart se je izkazalo, da bo šlo za vse prej kot enostaven pristanek, povrh vsega pa je letalo pri spuščanju zašlo v nenaden snežni metež, ki je že tako zahteven manever še otežil. K sreči se je vse dobro izteklo in šele na parkirišču letališča Longyearbyen so se lahko potniki in posadka zavedli ledene pokrajine okoli njih. Videti je bilo, kot da se vznožja gora in ledenikov dobesedno potaplja pod morsko gladino. Z avtomobili so se nato odpeljali v naselje montažnih barak, kjer naj bi stanovali v naslednjem dnevu ali dveh. Na Svalbardu, kjer so kopali izredno kvaliteten črni premog, naj bi namreč Smelt gradil pomožne rudniške objekte in treba se je bilo dogovoriti o marsičem.

Svalbardsko letališče Longyearbyen je ob sičešnji nedostopnosti območja predstavljalo prak-

tično edino vez s civilizacijo, saj je bila ladijska povezava s celino mogoča le do zamrznitve morja. Zaradi goratega in na splošno zahtevnega terena je bilo odlično opremljeno z vsemi mogočimi navigacijskimi napravami, zato je oskrbovalni transport otočja potekal pretežno z letali. Na 78 stopinjah severne zemljepisne širine so bili pogoji za življenje zahtevni, narava na splošno zelo pusta in za zanimivost: v času obiska noči sploh ni bilo, sonce je na nebu dobesedno le krožilo. Kljub težkim pogojem je bilo videti nakaj trave in celo cvetja, predvsem pa veliko mahu. Prebivalci, večinoma mlade norveške družine, so se na Svalbard priselili za določen čas, da bi si z visokimi rudarskimi plačami ustvarili boljše pogoje za življenje doma, na Norveškem. V naselju so zato premogli celo šolo in vrtec, zaradi napadov belih medvedov oba ograjena s skoraj dva metra visoko ograjo. Medvedje so bili zelo nevarni, zato je med prebivalci veljalo pravilo, da se izven naselja ni priporočljivo gibati brez puške. Zaradi izkoriščanja rudnega bogastva in kljub norveški upravi so v sožitju z otoškim prebivalstvom na Svalbardu imeli svojo enklavo tudi Rusi.

Po dveh dneh bivanja so obiskovalci tega zanimivega otočja in tamkajšnjih prebivalcev poleteli proti domu z vmesnim pristankom v Københavnu na letališču Kastrup, kjer so se potniki med poletom na dolgi relaciji lahko okrepčali, pilota pa oskrbela letalo z gorivom in tudi sama na hitro nekaj pojedla.

Ker ni bilo nobenega razloga, da bi še naprej nosilo švicarsko oznako, so medtem iz švicarskega v slovenski register zračnih plovil prenesli letalo cessna 550 citation SII, ki je tako dobilo oznako S5-BAX. Slovenija je bila glede dovoljenj za prelete in pristanke povsem izenačena z ostalimi evropskimi državami, letenje po Evropi pa je v glavnem potekalo brez zapletov, razen tedaj ko je moralo katero od letal zaradi gostega zračnega prometa v čakalni krog. To se je dogajalo samo na velikih letališčih, že tako preobremenjenih z rednimi poleti, zato so bili postopki, s katerimi so se želeli otresti čarterjev, zanje povsem razumljivi in običajni. Za nameček so še vsaj za trikrat povišali običajne pristajalne takse,



Letališče Longyearbyen na Spitzberghin (Svalbard).

zato so se piloti takšnih letališč raje izogibali in na njih pristajali le na zahtevo potnikov.

Večina evropskih letališč je imela posebne terminale za poslovna letala, kjer je bilo vedno dovolj prostora za parkiranje letal, in vsaj eno podjetje, ki je skrbelo za sprejem potnikov in oskrbo letal, nekatera večja evropska mesta pa so poleg rednih premogla celo posebna letališča za čarterske polete. Takšna so bila Le Bourget v Parizu, Torrejon v Madridu, Fiumicino v Rimu in Bromma v Stockholmu. Veliko dostopnejša so postala tudi letališča v državah nekdanjega vzhodnega bloka, z razglasitvijo samostojne slovenske države pa so povsod odpadle tudi vse ovire pri pridobivanju dovoljenj za prelet ali pristank, aktualne v času Jugoslavije. Za pristank Smeltovih letal je bila dovolj že 1,5 kilometra dolga steza, zato je bila njihova velika prednost letenje na manjša letališča, običajno bližja ciljem potnikov, kar je sicer za posadko pomenilo dodatne težave, skupaj z zadovoljstvom potnikov pa tudi časovni in materialni prihranek.

Posebna vrsta poletov Smeltovih letal pa se je dogajala praviloma vedno ponoči. Ko je Slovenija postala članica Eurotransplanta, evropske neprofitne organizacije za optimalno uporabo darovanih človeških organov, je bilo za njihove prevoze treba najti letalskega prevoznika. Klinični center v Ljubljani je zato pričel sodelovati s Smeltovimi piloti, ki so tovrstne prevoze vzeli kot svoje humanitarno poslanstvo in so brez dodatkov za nočno letenje vedno odleteli, kamor je bilo potrebno. Leteli pa so pogosto, tudi večkrat na teden. Za prevoz odgovorni zdravnik je običajno poklical okoli pol desete

ure zvečer in pilota obvestil, v katerem mestu imajo določen organ na razpolago. Določili so najbližje letališče, letalo in posadka pa so bili takoj po prejemu informacije o času odvzema v stanju pripravljenosti. Ko je zdravnik prevzem organa tudi formalno potrdil, so v naslednji uri že poleteli. Običajno so uporabljali turbopropellersko letalo, ki je v večini primerov ujelo časovni okvir odvzema in presaditve organa, hitrejšega reaktivca so uporabljali le v primerih odvzema in presaditve srca v obveznem štiriurnem časovnem razmiku, ki pa ni smel biti nikoli presežen.

Zaradi vsakovrstnih potreb in vedno pogostejšega letenja sta obe letali v floti Smeltovega podjetja GIO postali premajhni in pojavila se je nujna po večjem plovilu, kar je v stikih z naročniki poletov, s povratnimi informacijami o zadovoljstvu potnikov, s poznavanjem njihovih potreb in želja, pa tudi s svojo odgovornostjo za odličen poslovni uspeh prva zaznala Danica Šprah. Pokazalo se je, da bi morebitno tretje letalo moralo imeti več sedežev in prostornejšo kabino, predvsem pa bi kratkoročno nadomestilo izpad turbopropellerske cessne conquest II, ki bi zaradi generalne obnove motorjev morala ostati na servisu najmanj mesec dni. Prav to dejstvo je tehnično prevesilo v prid novemu, več-

jemu letalu, ki bi sprva z začasnim, kasneje pa tudi s konstantnim najemom okrepilo floto. Zaradi pozitivnih izkušenj s trenutnima letaloma bi bilo odveč navajati pobožno željo vseh v podjetju, zato je direktor Cessninega švicarskega serviserja Jet Aviation prav kmalu našel letalo, ki bi ga v najem lahko dobili takoj. Šlo je za cessno tipa citation z oznako XL, ki je poleg prostorne kabine in večjega števila sedežev imelo tudi pomožni motor (auxiliary power unit) za hlajenje notranjosti letala v poletnem in njeno ogrevanje v zimskem času. Pomožni motor je poleg tega zagotavljal letalu električno omrežno napetost brez potrebnega delovanja glavnih motorjev, z njim pa je bilo te motorje moč tudi zagnati. Ko so bile z Upravo za civilno letalstvo v Ljubljani urejene vse formalnosti, so novo letalo z oznako S5-BBD vpisali v njen register slovenskih letal in se že po nekaj dneh odpravili v Zürich na tehnični pregled in prevzem. Še pred pričetkom postopkov za najem pa so na šolanje za letenje na tipu k Flight Safety v Wichita poslali dva pilota. Na ta način so z novim letalom lahko začeli leteti takoj, ko so conquest II odpeljali na generalni servis v Zürich, in tako daljše odsotnosti letala v floti niso preveč občutili.

Na cessni conquest II so v Švici poleg obnove motorjev opravili tudi glavni pregled letala, tako



Ob prevzemu novega letala cessna citation XL.

imenovani D-check, pri katerem letalo skoraj povsem razstavijo in opravijo temeljit pregled vseh sistemov in naprav. Pri tem pa ni šlo zgolj za običajno obnovo, ampak tudi za modifikacijo, s katero so vsakemu od obeh motorjev povečali moč za skoraj 100 KM, dobila pa sta tudi nova propelerja s štirimi kraki. Letalu so tako povišali hitrost za občutnih 74 kilometrov na uro, a so zaradi zahtevnosti in številčnosti posegov morali uporabniki nanj čakati skoraj dva meseca. Poleg tega je položaj tik pred prevzemom servisiranega letala dodatno zapletla prepoznano ugotovljena napaka, zaradi katere so morali v Wichita urgentno naročiti nov del, ga seveda tudi zamenjati in ponovno računalniško nastaviti motorne parametre. Ker je po vsaki obnovi predpisan obvezen preizkus motorjev tudi med letenjem, se postopku ni bilo mogoče izogniti in po petdnevnem čakanju še drugega pilota za povratek se je Lojze odločil poleteti iz Züricha domov kar sam. Takšno ravnanje namreč ni bilo v nasprotju s predpisi, saj je po tovarniškem pilotskem priročniku v primeru, da na krovu nima potnikov, dovoljeno leteti samo enemu pilotu.

Bila je že tema, ko je končno zagnal motorje, nastavil inštrumente in vnesel celotno ruto, da med poletom ne bi imel preveč dela. Že med vožnjo proti vzletni stezi je dobil dovoljenje za vzlet, in čeprav je vedel, da sta motorja po obnovi močnejša, ga je nju- no lahko pospeševanje presenetilo. V zraku je ta-

koj pospravil podvozje in zakrilca, nastavil motorno moč za vzpenjanje, vključil avtomatskega pilota in opazoval letalo, kako se hitro dviga. Primerno višja je bila v nadaljevanju tudi hitrost letenja, zato je že po nekaj več kot uri pristal na Brniku.

Vsa tri letala so bila pogosto v zraku, zato se je cessni citation SII nabralo tolikšno število ur letenja, da je bilo tudi zanjo, kot že za conquest, treba predvideti glavni pregled, tako imenovani D-check. Ker je bila skupaj s sedeži že precej obrabljena tudi notranjost letala, so istočasno želeli zamenjati še sedežno usnje in stenske obloge, barvni vzorec zunanjosti pa naj bi postal enak izgledu novega XL. Zaradi kompleksnosti in zahtevnosti obnovitvenih del so morali uporabniki seveda ponovno računati, da bo brez sicer že 20 let starega letala treba zdržati vsaj dva meseca. Ko pa se je znotraj in zunaj popolnoma obnovljeno letalo končno vrnilo v domači hangar, ga je bilo pravo veselje pogledati in še večje pilotirati.

A njihovo veselje ni trajalo dolgo, saj se je sredi uspešnega dela vanj vmešala politika, kar niti ni bilo presenetljivo, saj je njihovo podjetje mimo procesa privatizacije predhodno padlo v roke DSU, Družbi za svetovanje in upravljanje kot naslednici Slovenske razvojne družbe, ter tako postalo državna last. Posledica tega dejstva je bila, da so na mesto direktorja ostanka podjetja Smelt International in oddelka GIO – Poslovna aviacija postavili novo upravo, sestavljeno iz dveh prišlekov in dotedanjega direk-



Nova cessna citation XL pred domačim hangarjem.





Pogled v cockpit nove pridobitve citation XL (zgoraj) in v njeno potniško kabino (spodaj).

torja Tataloviča. Nastalo neprijetno situacijo so zaradi preprirov v vodstvu zelo hitro občutili vsi zaposleni. Najprej je podjetje zapustil Tatalovič in takoj za njim še Šprahova, dokazano najpomembnejši člen za zagotavljanje poslovne kontinuitete. Nadomestil jo je samozvani ekspert za letalstvo, dotlej kot brezposelna oseba prijavljen na zavodu za zaposlovanje, ki naj bi končal študij letalstva na Fakulteti za strojništvo v Ljubljani in kasneje, spet po lastnih navedbah, neznano kje še Ekonomsko fakulteto. Žal njegovih ekspertiz in izobraženosti v praksi ni bilo

čutili, zato pa se je nadvse izkazal z odklonilnim, negativnim odnosom do sodelavcev, zaradi katerega so se v prej prijetnem delovnem okolju močno razredčile vrste pilotov in aviomehanikov.

Začele so padati domine in hitro se je vsul plaz. Novi vodilni so se odločili conquest prodati in vse prepričevanje, da je prodaja popolnoma obnovljenega, praktično novega letala zelo nespametna poteza, ni niti malo zaleglo. Prodali so ga kupcu v Avstrijo, kam in komu je šla kupnina, pa se ni nikoli izvedelo. Naročila poletov so, predvsem zaradi samozvanega letalskega eksperta in njegovega milo rečeno čudnega ravnanja s strankami, drastično upadla, stanje v podjetju pa je bilo vse prej kot rožnato. V povezavi s posledično napetimi medčloveškimi odnosi se zaposlenim ni obetalo nič dobrega in tudi Lojze, ki je kmalu postal odveč, se je moral posloviti. Pod novo upravo je po pogodbi dobival za svoje delo petsto evrov mesečno, zadnje tri mesece pa niti tega ne. Na vprašanje, zakaj tako, je dobil odgovor, da je takšna zahteva lastnika, družbe DSU, ki pa ji je bilo za svoje zaposlene dejansko prav malo mar, a bi že zaradi lastnega interesa morala znati vsaj dobro gospodariti. Pozitivnih učinkov svetovanja njene uprave ni bilo nikoli občutiti, ker jih preprosto ni bilo, upravljala pa je, tako je bilo vsaj videti, le svoje plače. Predstavniki vlade so med tem, kako simptomatično, kljub dejstvu, da je bilo podjetje GIO preko družbe DSU v državni lasti, na sicer prirejenem razpisu za vladnega prevoznika izbrali z Romanom Horvatom povezano zasebno podjetje Linxair. Da gre pri tem za partnerja razvpite Simone Dimic, ki je



Obnovljeni conquest z novimi motorji.



Zunaj in znotraj  
renovirani citation SII.

bila v tistem času vodja kabineta predsednika vlade Republike Slovenije, je najbrž odveč poudariti!

Pred koncem zapisa o Lojzetovem pilotskem obdobju pa le še besedo ali dve o usodi obeh letal, s katerima so začeli posel letalskega prevoznika. Conquesta je neodgovorni pilot novega lastnika razbil pri pristanku na letališču v Budimpešti na Madžarskem. Pristal je namreč tako trdo, da je uničil podvozje in mimogrede poškodoval še krila, kar se pilotu z vsaj minimalnimi pilotskimi izkušnjami nikakor ne bi smelo zgoditi. Nič bolje se ni godilo tudi citation SII, ki je pri vzletanju z letališča v Ravenni med naletavanjem snega zapeljal s steze tik pred doseženo hitrostjo, pri kateri mora pilot dvigniti nos letala za deset stopinj, da se lahko odlepi od steze in vzleti. Poškodovani sta bili obe krili in podvozje po levi strani, pilot pa je trdil, da je s steze zapeljal zaradi kupa snega ob njenem levem robu, čeprav je v resnici zgrešil smer. Njegova trditev resne presoje enostavno ne zdrži, saj je imelo skoraj sedem ton težko letalo tik pred vzletom pri hitrosti približno 160 km/h tolikšno kinetično energijo in s tem tudi vztrajnost, da v primeru trka s kupom svežega snega tega ne bi niti občutilo, kaj šele spremenilo smer. Zavarovalnica je denar kljub vsemu nakazala, a je ta poniknil neznano kam. Brezvestneži so tako počasi uničili vse, kar je Lojzetu in njegovim nekdanjim sodelavcem uspelo ustvariti z veliko zavzetostjo in entuziazmom. K sreči se je upanje, da njihovo delo vendarle ni bilo zaman, obudilo z novim lastnikom, ki je prevzel vodenje podjetja in kupil dve letali kot nadomestilo za obe izgubljeni, nesposobneže pa nagnal.

## Epilog

Lojzetova pripoved se končuje z dnem, ko je zaključil aktivno kariero in se upokojil. Dogodki iz njegovega življenja so opisani po spominu, ob pregledovanju dokumentacije in fotografij iz domačega arhiva, čeprav bi vsaj opisu dogajanja v tovarni v Železnikih nadvse rad dodal kakšen dokument. Z brskanjem po tovarniškem arhivu žal ni našel ničesar, zapisniki samoupravnih organov in političnih organizacij iz tistega obdobja so kratko malo izginili. Na srečo pa so ostale nekatere fotografije, ki prav tako zagotavljajo verodostojnost in avtorju pomagajo osvetljevati dogodke.

Njegova želja je, da bi v drugem delu pričujočega biografskega zapisa skozi avtorjevo doživljajsko prizmo gledanja bralci spoznali povojni ekonomskopolitični sistem, kot je pod krinko samoupravnega socializma deloval praktično vse do svojega konca z razpadom skupne države v osemdesetih letih prejšnjega stoletja. Lojzetov odnos do povojnega režima je eden vodilnih pravnikov prejšnjega sistema označil z besedami, da v življenju Ohmov zakon ni vse, ker se življenje lahko obrača tudi drugače. Z očitnim namigom na Lojzetovo elektrotehnično izobrazbo mu ta v besednem dvoboju ni ostal dolžan. Zavrnil ga je, da kot pravnik lahko trdi, da je ena in ena tri, a ga kot naravoslovca ne bo v to nikdar prepričal. Preteklosti se pač ne da prirojiti, še manj pa ji ubežati, čeprav je še dandanes mnogo takih, ki bi si to nadvse želeli. S človeškega stališča je podobno razmišljanje sicer lahko razumeti, a kaj, ko je zgodovina ena in edina sodnica,

ki je ni mogoče pretentati. Le interpretirali bi jo nekateri radi drugače!

Če pod opisano obdobje potegnemo črto, lahko brez dvoma ugotovimo, da je ob vsem najkrajšo potegnila Lojzetova družina. Veliko je bil službeno odsoten že tedaj, ko je še delal v tovarni v Železnikih, še mnogo več potem, ko je zamenjal poklic in se zaradi rednih letnih treningov ni vrnil domov po več tednov skupaj. Tudi ob rednem letenju se je s poti le redko kdaj vrnil istega dne, zato je še kako hvaležen razumevajoči soprogi Marti, ki ji poleg vseh treh hišnih vogalov ni bilo težko podpreti še četrtega. Prav zato se je s potovanj po širnem svetu tako rad vračal v zavetje toplega doma in urejene družine, kar je bil zanj vedno znova nepre-

cenljiv občutek, nagrada in velika spodbuda za v prihodnje.

Družini sta si ustvarila tudi sinova in poskrbela, da staršema v uživanju pokoja na jesen življenja ni dolgčas. In, kot s ponosom pripoveduje Lojze, če danes pogleda nazaj, lahko mirno reče, da mu je od vsega doživetega v daleč največje zadovoljstvo prav družina.

Za konec pa le še zanimivost. Seznam letališč, na katerih je v svoji razgibani karieri kot pilot ali kopilot pristajal in vzletal Lojze Žumer, je zares obsežen in naravnost impozanten, saj obsega preko 240 destinacij po celotni Evropi in širši zemeljski obli! Brez kančka pretiravanja se lahko pohvali, da je v življenju preletel praktično celoten svet ...



V zasluženem pokoju, z ženo Marto ter s sinovoma Tomažem (levo) in Andrejem (desno).

### Opombe:

<sup>1</sup> Zvrt je strmo spuščanje letala, ko se njegovo masno središče giblje po krivulji vijačnice z navpično osjo. Pri tem ima krilo ves čas kritični vpadni kot, letalo konstantno hitrost in okrog vzdolžne osi letala poteka hkratna avtorotacija krila. To dvojno vrtenje navzdol nastane nenamerno ali tudi namerno – za namen šolanja ali kot lik umetnostnega letenja – kot posledica izgube vzgona na krilu letala ali letalnika druge vrste (letalo je padlo v zvrt, je omahnilo v zvrt, pada v zvrtu, se vrtil v zvrtu, se je zvrtilo proti tlom, se je izvleklo iz zvrta ...).

Pri strokovnem oblikovanju definicije pojma zvrt je že leta 1995 sodeloval prof. dr. Dominik Gregl, predlagatelj za vpis besede zvrt v Slovar slovenskega knjižnega jezika (SSKJ) pa je Pavel Magister, jadralni in športni motorni pilot v letih 1953–1991. Beseda zvrt, za razliko od besede vrij, v SSKJ še ni vpisana.



