

70 LET AEROKLUBA CELJE

AEROKLUB CELJE JE BIL USTANOVLJEN LETA 1928, 10 LET PO KONCU PRVE SVETOVNE VOJNE, V SKLOPU SPLOŠNE KAMPANJE PROPAGIRANJA LETALSTVA V TEDANJI NOVO NASTALI DRŽAVI.

TEMELJE LETALSTVU V CELJU JE POSTAVIL STANISLAV ROPAS, KI JE V LASTNI REŽIJI ZGRADIL PRVO JADRALNO LETALO TIPA ZÖGLING, IMENOVANEM CELJAN, Z NJIM 20. JULIJA 1931 LETA POLETEL V LEVCU, IN SE TAKO VPISAL VZGODOVINO JADRALNEGA LETALSTVA V SLOVENIJI.

Za pričetek organiziranega dela v jadralskem letalstvu se šteje leto 1936, ko sta Mirko Mejavšek in Bogdan Mirnik zbrala letalske navdušence v jadralsko letalsko skupino, ki je dobila prostore za delavnico v kleti Trgovske šole v Celju. Leta 1938 je društvo zgradilo drugega Zöglinga in priredilo letalski miting. V okviru društva je pričela delovati letalska šola, ki jo je vodil Vinko Uršič, mladino pa so vključevali v modelarske tečaje, kjer je bil še posebno dejaven Alojz Makuc. V skupini je bila celo sekcija za foto-kino dejavnost, ki jo je vodil Rudi Šimenc.

Z jadralskimi letali se je takrat letelo na vzpetinah na Golovcu, pri Zalogu in na Ponikvi, po dograditvi avtomobilskega vitla pa v Levcu.

Leta 1938 je jadralsko letalska skupina v Celje pričela z gradnjo zmogljivejšega jadralskega letala Inka II., konstruktorja ing. Kuhlja. Pri gradnji so sodelovali vsi člani, še posebej pa so se izkazali Mirko Mejavšek, Zdenko Marinček, Nestor Gabrovšek, Janez Hillinger, Martin Stojan, Vinko Uršič, Bogdan Mirnik, Branivoj Majcen in še veliko drugih.

Inka II je s pilotom Janezom Hillingerjem uspešno opravila krstni let 1. januarja 1941 leta v Levcu.

S pričetkom druge svetovne vojne in prihodom Nemcev v Celje je bila dejavnost Aerokluba Celje ustavljena; vzorna in lepo opremljena delavnica je bila izropana, imetje kluba raznešeno na vse vetrove, Inko II. pa so nemški prišleki razbili pri ponesrečenem poizkusu starta s pobočja nad mestnim parkom.

Takoj po osvoboditvi je skupina predvojnih športnih letalcev pod vodstvom Alojza Makuca jeseni leta 1945 ustanovila v Celju letalsko skupino; ker od imetja nekdanjega predvojnega Aerokluba Celje ni ostalo prav ničesar, so v prostorih tedanje I. gimnazije pričeli z modelarskimi tečaji, ki jih je vodil Vlado Velej. Leta 1946 je krožek že poslal nekaj svojih članov na jadralsko šolanje na Bloke in v Kompolje. Teh tečajev so se udeležili

kasnejši inštruktorji jadralskega letenja Dane Tovornik, Mile Tovornik, Vlado Velej in Marjan Cigoj.

Leta 1947 je bilo ustanovljeno letalsko društvo "Čkalov", katerega jedro je tvoril dotedanji modelarski krožek. Prvi predsednik novega društva je bil Franjo Kočar.

Istega leta je društvo pod vodstvom Stanika Majnika že organiziralo prvi padalski tečaj, na katerega se je prijavilo 30 tečajnikov; priprave na skok je uspešno zaključilo 15 tečajnikov, praktični skok v Lescah z letala



Zögling "Celjan". Zgradil ga je Stanislav Ropas, z njim pa so vzleteli 20. junija 1931.

ŠČE-2 pa so opravili trije tečajniki, med njimi tudi kasnejša rekorderka Danica Rabuza-Lakovič. Pozimi se je v Celju pričel jadralski tečaj na dveh Vrabcih na vzletanje na avtovitel. Med ostalimi tečajniki so bili kasnejši znani športni letalci Danica Rabuza-Lakovič, Vlado Velej, Dane Tovornik, Mile Tovornik in Branko Perko.

Spomladi leta 1948 je bil izvoljen nov odbor: za predsednika so izvolili Rada Rotarja, direktorja trgovskega podjetja iz Celja, Danica Rabuza-Lakovič pa je postala sekretar društva. Tega leta se je dejavnost društva zelo razmahnila, zlasti letalsko modelarstvo pod vodstvom novega referenta Maksa Mujeja, ki ga je nasledil Milan Krivec. Jadralski letalci so opravili prve značke "C", padalci pa so skakali na Bledu.

V juniju leta 1948 je prevzel mesto predsednika Aerokluba Celje Jeras Venčeslav, direktor gradbenega podjetja Beton. V okviru

kluba se ustanovi letalska šola, ki jo je vodil prvi povojni upravnik inštruktor letenja Tone Jaklevič.

Danica Rabuza-Lakovič se je leta 1949 že udeležila republiškega padalskega prvenstva na Bledu in državnega padalskega prvenstva v Rumi.

Leta 1950 sta prišla v Aeroklub Celje profesionalna letalca inštruktorica jadralskega letenja: Celjanka Jana Gogič in motorni pilot Stane Raznožnik.

Aeroklub Celje je tega leta poslal na šolanje v Zvezno pilotsko šolo svoja prva kandidata za motornega pilota Draga Gabrijela in Ivana Tihca ter padalko Danico Rabuza-Lakovič, ki je v Rumi opravila tečaj za inštruktorico padalstva in postavila dvojce državnih ženskih padalskih rekordov (višinski skok s 5.000 m in skok z minimalne višine 180 m). Po povratku v Celje so Danico Rabuza-Lakovič poslali v Ljubljano na tečaj motorne pilotaže na letalih trojka, še istega leta pa je na Bledu postavila še tretji državni ženski padalski rekord v skokih z zadržko do 30 sekund.

V avgustu leta 1950 so z velikim mitingom na letališču v Levcu svečano odprli novi hangar, ki so ga s prostovoljnim delom zgradili člani aerokluba in pripadniki JLA.

Letalska zveza je Aeroklubu Celje tega leta tudi dodelila dvokrilno letalo DAR-9 in jadralski letali čavka in Triglav, nekaj let kasneje pa še nizkokrilec UT-2. S tem so bili v Celju postavljeni solidni kadrovski in materialni temelji za razvoj letalskega športa.

Danica Rabuza-Lakovič se je udeležila Prvega svetovnega padalskega prvenstva na Bledu leta 1951.

Prihod znanega jadralskega in državnega rekorderja Maksa Arbeiterja, doma iz Rogaške Slatine, v Celje na mesto upravnika letalske šole leta 1952 je pomenil nov mejnik v dvigu kvalitete jadralskega športa v mestu ob Savinji. Maks Arbeiter je bil izkušen jadralski inštruktor in tekmovalec, saj je imel zlato "C" značko jadralskega pilota, držal več državnih rekordov v jadralskem letenju, bil državni prvak v jadralskem letenju leta 1950



V prvih povojnih letih je bilo tudi v Celju letalo vrabec nepogrešljivo. Pilot Maks Mulej tik pred startom ob pomoči vitle. Ob krilu je Franc Januš.

in 1952, udeleženelec svetovnega prvenstva v jadralnem letenju na Švedskem, v Franciji in v Angliji; njegove takratne odmevne uvrstitve na četrto mesto v svetovni konkurenci na Švedskem leta 1950 do danes tedanji jugoslovanski in sedanji slovenski jadralni letalci še niso presegle.

Z nakupom dvosedežnega šolskega jadralnega letala tipa roda leta 1952 se je tudi v Celju pričelo obdobje sodobnega in varnejšega šolanja jadralnih pilotov na dvojni komandi; roda je tega leta opravila nad 1000 poletov.

Mile Tovornik je s Triglavom leta 1952 opravil prvi prelet za srebrno "C" značko od Celja do Čakovca v dolžini 100 km.

Celjski motorni in jadralni piloti so se pričeli pojavljati na tekmovanjih v državi: Maksa Arbeiter je zmagal na državnem jadralnem prvenstvu v Borovu leta 1953, Aeroklub Celje je leta 1956 organiziral republiško prvenstvo v jadralnem letenju, na katerem je zmagal Celjan Vlado Velej z jadralnim letalom vaja, leta 1959 pa je ekipa Aerokluba Celje, ki sta jo sestavljala Maks Mulej in navigator Franc Mirnik-Haklc, osvojila odmevno prvo mesto na IV. jugoslovanskem aerorelyju in svojemu aeroklubu priborila nagradno letalo PO-2, ki je potem dolga leta uspešno služilo svojemu namenu na letališču v Levcu.

V letih 1958-59 sta Maksa Arbeiterja, ki je bil poslan za inštruktorja letenja v Burmo, nadomeščala na mestu upravnika letalske šole Alojz Lakovič in Drago Gabrijel.

Jadralni piloti Aerokluba Celje so v tem obdobju opravili prve prelete za zlato "C" značko v Zveznem letalskem centru v Vršču, kjer je celjska jadralka Sonja Pipan, poleg osvojene zlate "C" značke, postavila več državnih ženskih rekordov, nad letališčem v Levcu pa so "padle" prve višine za zlato "C".

Padalci so vsako leto organizirali padalski tečaj, vodili so jih inštruktorji padalstva: Danica Rabuza-Lakovič, Franc Gaberšek, Miha Leskovšek, Pakrac Dolinar, Stane Mirnik in Jože Toplak.

Modelarji so delali v delavnici na gimnaziji, tečaje pa sta prizadevno vodila Franc Januš in Franc Mirnik-Haklc. Kasneje pa je bil klubski referent za modelarstvo Milan Kos.

V obdobju med letom 1963 in 1965 so Aeroklub Celje vodili predsedniki Ciril Stojan, direktor opekarne na Ložnici pri Žalcu, Stane Verbič, upokojeni oficir vojnega letalstva in Stane Divjak, direktor Cestnega podjetja Celje, plačani sekretar je bil Pavle Jerman, upravniki letalske šole pa Maks Arbeiter. Mehanična delavnica pod vodstvom letalskega mehanika Franca Gajška je imela pooblastilo za stourne preglede motorjev za vso Slovenijo, mizararska delavnica, ki jo je vodil letalski mizar Franc Krivec in kasneje Franček Mirnik, pa je smela izvajati generalne revizije jadralnih letal.

Modelarska dejavnost je po nekajletni stagnaciji doživela preporod z ustanovitvijo modelarske šole, ki jo je ljubiteljsko vodil dijak gimnazije Vladimir Kočevar; modelarji so delali v novih prostorih na Mariborski cesti, kjer je bila tudi pisarna kluba. Za njim so vodili modelarje Peter Karner, Branko Leskovšek, Vojko Starovič in Niko Petelin. Delavni člani modelarske sekcije so bili tudi Franc Peperko, Črt Rojnik, Marko Leskošek, Janez Čmak, Branko Smrečnik, Marjan Klenovšek, Peter Bezgovšek, Stanko Mirnik, brata Berce in še veliko drugih. Organizirano delo je rodilo sadove; celjski modelarji so se udeleževali vseh vrst tekmovanj z letječimi modeli, zlasti pa so se odlikovali kot projektanti in tekmovalci s prostoletečimi jadralnimi modeli. Vladimir Kočevar je bil trikrat zapored republiški prvak v kategoriji jadralnih

letečih kril, Peter Karner je v tej kategoriji zmagal na državnem prvenstvu, Branko Leskošek pa bil večkratni republiški in državni prvak v kategoriji jadralnih modelov A-2.

Na jadralnih tečajih se je vsako leto izšolalo tudi do 15 novih jadralnih pilotov, pogoje za višje športne značke pa so celjski jadralci v tistih letih v glavnem dosegali v Zveznem letalskem centru v Vršču.



Posnetek, značilen za delo in življenje AK Celje v petdesetih letih, ko je bilo padalstvo zelo popularen šport mladih. Velike zasluge za to je imela Danica Rabuza.

V začetku šestdesetih let so člani Aerokluba Celje na pobudo takratnega sekretarja kluba Franca Januša in pod strokovnim vodstvom Maksa Arbeiterja, letalskega mizarja Frančka Mirnika in letalskega mehanika Franca Gajška v delavnici na letališču v Levcu pričeli z gradnjo lesenega jadralnega letala muha-100 poljske konstrukcije. Načrte je priskrbel inž. Boris Cijan, gradnjo pa je na začetku nadzoroval Hillinger iz Ljubljane, kasneje pa inž. Dominik Gregl, član Aerokluba Celje iz povojnih let. Muha-100 so, podobno kot njihovi celjski predhodniki inko II, natančno in vztrajno gradili več let, pri delu so se še posebej izkazali člani Ivan Tihec, Črt Rojnik, brata Peter in Marko Klinar, Stanko Mirnik in Jože ter Joško Les. Vse okovje, razen glavnih priključnih okovov, ki so jih izdelali v letalskih delavnicah v Vršču, je strokovno zavaril mojster Lederer iz tovarne EMO v Celju.

Muha-100 je prvič poletela leta 1969 in z njo so jadralni piloti osvojili nešteto pogojev za značke in si pridobivali izkušnje na tekmovanjih. Potem, ko je naletela preko 2000 ur in ko so na njej v klubski delavnici opravili vse tri glavne revizije, je leta 1983 sicer popolnoma brezhibni muhi-100 po takratnih predpisih potekla življenska doba.

Z osamosvojitvijo Slovenije je bil sprejet novi pravilnik o oldtimerjih, in muha-100, ki je dolga leta čakala varno obešena pod stropom starega hangarja v Levcu na svoj povratek, je smela ponovno v zrak. Pod vodstvom prizadevnega sekretarja aerokluba Nika Grobelnika so jo v klubski delavnici v celoti obnovili in od leta 1995 naprej zopet leti na veliko veselje članov.

Letalski park je bil razmeroma velik: v tem času smo v Celju imeli jadralna letala rodo, čavko, žerjava, grunau baby, olimpijo in vajo, od letal pa Po-2, aero-2, KB-6 in LIBIS-180.

Leta 1963 je Aeroklub Celje prvič organiziral republiško prvenstvo v jadralnem letenju, naslednje leto pa je bilo na letališču v Levcu državno prvenstvo v jadralnem letenju; obakrat sta celjske barve zastopala jadralna pilota Srečo Pukl in Vladimir Kočev, ki sta letela na jadralnih letalih vaja in olimpija.

V obdobju od leta 1966 do leta 1976 je Aeroklub Celje vodil predsednik Jože Cerjak, sodnik iz Žalca.

V letalski park so poleg prototipa visokosposobnega jadralnega letala Libis-18, izdelanega v slovenski letalski tovarni Libis v Ljubljani, prišla še visokosposobna jadralna letala trener, delfin in dvosedi cirrus, mejnik v jadralnem športu pa pomeni prihod prvih plastičnih visokosposobnih jadralnih letal cirrus-17 leta 1971 in cirrus standard leta 1972, s katerimi se je v tudi v Celju pričelo obdobje vrhunskih športnih dosežkov v jadralnem letenju. Motorni piloti so leteli na letalih aero-2, aero-3, Po-2, KB-6, Libis-180 in kurir, varnost vleke jadralnih letal pa se je močno izboljšala s prihodom prvega sodobnega vlečnega letala Piper super cub. Kasneje je Aeroklub Celje nabavil še eno takšno letalo, Letalska zveza Jugoslavije pa je Celju dodelila dvosedežno letalo za šolanje in vleko utva-75.

Leta 1968 je po načrtih in pod vodstvom gradbenega tehnika in jadralnega pilota Franca Klemena na letališču Levec poleg starega hangarja zrasel še nov, zidani hangar z lesenim ostrešjem.

Po upokojitvi Maksa Arbeiterja leta 1974 je dolžnosti upravnika letalske šole prevzel Celjan Peter Karner, ki opravlja to funkcijo še danes.

Padalska dejavnost, ki je leta 1962 v celoti zamrla, je ponovno oživela leta 1975, ko je vodenje padalske sekcije prevzel inštruktor padalstva Boris Blažič, ki se je v Celje preselil iz Ajdovščine. Padalci so ponovno vsako leto prirejali začetniške tečaje in se udeleževali republiških, državnih in mednarodnih padalskih tekmovanj in prvenstev. Boris Blažič je v Celju izpolnil še zadnji pogoj za padalsko zlato "C" značko, padalsko srebrno "C" značko pa so v Aeroklubu Celje osvojili Danica Rabuza-Lakovič, Miha Leskovšek, Jože Toplak, Bojan Bohnec, Samo Marinc in Franc Kotnik. Po odhodu letala kurir iz flote leta 1983 je padalska sekcija prenehala delovati, ker ni bilo več primerne letala za metanje padalcev.

V letih 1976-79 je bil predsednik Aerokluba Celje obramboslovec Viki Kranjc, nasledil pa ga je Tone Jelenko, direktor tovarne "Žična" iz Celja, ki je opravljal to funkcijo od leta 1979 do leta 1990.

Osnovno šolanje jadralnih pilotov v tem obdobju se je izvajalo na dvosedežnih jadralnih letalih Libis-17, cirrus in Blanik L-13 z vzletanjem na vitel Herkules, nadaljevalno

pa v aerozapregi z vlečnim letali Piper super cub in utva-75.

Leta 1978 smo k staremu hangarju prizidali nove sanitarije, jadralna pilota Franc Peperko in Slavko Kukovec pa sta v celotnem prizidku in v delavnicah nekaj let kasneje projektirala in izvedla centralno ogrevanje.

Leta 1983 je na mestu drugega hangarja zrasel modernejši betonski hangar v izmerah



Posnetek iz leta 1952 ob Po-2 : med drugimi so na posnetku Tone Mirmik, Danica Rabuza in Maks Mulej, tretji z desne pa je g. Stanislav Ropas, nadvse zaslužen za začetke dela AK Celje

24x24 m, za kar je zaslužen podporni član in simpatizer letalstva Tone Stopar. Zaradi prostorske stiske v hangarjih je jadralni pilot Janez Poglajen leta 1997 projektiral in namestil pod strop novega hangarja šest električnih dvigal za obešanje jadralnih letal.

Za kvalitetnejšo rekreacijo in za pridobivanje kondicije so si člani aerokluba v bližini obeh hangarjev leta 1988 s prostovoljnim delom in ob strokovni pomoči jadralnega pilota in gradbenega tehnika Karla Gornika ter jadralnega pilota Marka Klinarja ter ob organizacijski pomoči Toneta Stoparja zgradili peščen ograjeni teniški igrišči z nočno razsvetlavo in garderobnimi prostori s kopalnico in javno telefonsko govornico.

Od leta 1990 naprej je predsednik Aerokluba Celje Niko Kač iz Polzele, direktor Banke Celje.

Leta 1994 smo v Angliji kupili rabljeno vrhunsko jadralno letalo Nimbus-3 z razpjeti- no kril kar 25 m.

Danes je na letališču v Celju travnata steza izmer 900x100 m, dva zidana hangarja z asfaltno ploščadjo in stezo za voženje, v prizidku starega hangarja so prostori letalske šole z učilnico, mehanična delavnica in delavnica za popravilo jadralnih letal s potrebnimi pomožnimi prostori. V obeh hangarjih je elektrika, v prizidku pa tudi tekoča voda in centralno ogrevanje. V bližini novega hangarja je črpalka za polnjenje letal z gorivom in pa teniški igrišči s sanitarijami in garderobo.

V sezoni 1998 je v obeh hangarjih na celjskem športnem letališču 17 jadralnih letal (15 klubskih in dvoje privatnih); trije šolski dvosedi Blanik-L3, trenažni enosed vuk-VTC, trenažni enosed muha-100, dva trenažna enoseda club libbele, visokosposobni enosed cirrus-VTC, visokosposobni enosed cirrus standard, dva visokosposobna enoseda DG-100, trije visokosposobni enosedi DG-300, vrhunski enosed nimbus-3, visokosposobni enosed jantar-3 (lastnik Vladimir Kočev) in visokosposobni enosed Glassfluegel moskito (testno jadralno letalo, lastnik Črt Rojnik).

V starem hangarju gostuje več privatnih motornih zmajev in dvoje ultra lahkih letal: dvosedežni storch (v skupni lasti Vilija Teržana, Hermana Gorenjaka in Luke Finka) in trisedežnik avid flyer (samogradnja Žana Pižorna).

Vleka jadralnih letal se v letu 1998 izvaja z dvema vlečnima letalom Piper super cub PA-18, osnovno šolanje jadralnih pilotov pa s pomočjo vitia Herkules z dizelskim motorjem in dvema bobnoma.

Za potrebe šolanja in trenaže motornih pilotov imamo v letu 1998 dvosedežno šolsko letalo Piper tomahawk, za nadaljevalno šolanje in panoramsko letenje pa dve štirisedežni



Pilota in legendi AK Celje: Slavko Lakovič in Maks Arbeiter.

letali cessna-172, od katerih je eno prišlo v floto iz Nemčije tega leta, vlečno in šolsko letalo utva-75 pa čaka na generalno obnovo.

Letni nalet Aerokluba Celje v zadnjih obdobjih znaša v povprečju 750 ur na motornih letalih in 2900 ur s 40.000 preletenimi km na jadralnih letalih.

V klubu je zaposlen samo upravnik letalske šole, ki vodi letalsko dejavnost s pomočjo številnih amaterskih inštruktorjev letenja.

V zadnjem obdobju po osamosvojitvi Slovenije se Aeroklub Celje financira iz članarine in participacije za uro letenja, del sredstev za dejavnost prispevajo sponzorji, velik del potrebnih sredstev pa Aeroklub Celje zbere s panoramskimi leti, vleko reklamnih napisov in s prirejanjem mitingov in raznih srečanj na letališču. Da bi ohranili nivo jadralnega letalstva, je v Aeroklubu Celje ura letenja na jadralnih letalih močno subvencionirana, medtem ko morajo člani prispevati za uro letenja z motornim letalom skoraj ekonomsko ceno.

Iz vrst Aerokluba Celje so od samega začetka poleg odličnih letalcev-športnikov in tekmovalcev prihajali tudi mnogi priznani vojaški in potniški piloti, inštruktorji letenja, upravniki letalskih šol in ostali letalski strokovnjaki.

Dominik Gregl je dosegel doktorat znanosti iz aeronavtik in bil vrsto let predavatelj letalskih predmetov na fakulteti za strojništvo v Ljubljani, Vlado Velej je kot diplomirani inženir letalstva do upokojitve služboval na letalskem inštitutu v Beogradu in na najvišjih položajih v tehnični službi Vojnega letalstva Jugoslavije. Črt Rojnik, diplomirani inženir elektrotehnike, je uspel kot samostojni podjetnik pri projektiranju in proizvodnji elektronskih variometrov in navigacijskih sistemov GPS za jadralna in motorna letala.

Naš član Iztok Podbregar, diplomirane letalske vojaške akademije v Zadru in magister organizacije dela, je v Slovenski vojski takoj po osamosvojitvi poveljeval mlademu vojnemu letalstvu, dosegel čin brigadirja in

je bil leta 1998 imenovan na mesto načelnika generalštaba v Ljubljani.

Vojko Starovič, uspešen tekmovalac v jadralnem letenju in diplomirani pravnik, je bil več let direktor letališča Portorož.

Mile Tovornik, Franc Mirnik-Haklc in Rok Marin so opravljali funkcijo sekretarja Letalske zveze Slovenije.

Iz vrst članstva Aerokluba Celje so izšli mnogi piloti potniških letal v letalskih družbah: Branivoj Majcen QAT, Adria, ki je kot lovski pilot letel že med 2. svetovno vojno v sestavi RAF, kasneje pa v vojnem letalstvu Jugoslavije; Drago Gabrijel (Adria, JAT), Mile Tovornik (Pan Adria, Adria), Gašper Kolar (Pan Adria, Adria), Dušan Ferlež (Pan Adria, Adria), Franc Mirnik-Haklc (Adria), Ivan Tihec (Pan Adria, Adria); Vlado Plaskan, ki je končal letalsko vojaško akademijo v Zadru in ki prevaža naš politični vrh; Vladimir Kočevar (Adria), Janko Holobar (Adria), Peter Ravnak (Adria), Niko Grobelnik (Adria), Stane Irnar (Adria), Jani Pogljajen (Adria), Leon Bauer (Adria), Matjaž Krašek (Adria) in Dušan Požun (Adria).

Upravniki letalskih šol širom po Sloveniji pa so bili, oziroma nekateri od njih še vedno opravljajo to službo, naši člani Vinko Uršič (AK Celje), Tone Jakljevič (AK Celje), Maks Arbajter (AK Celje), Alojz Lakovič (AK Celje), Drago Gabrijel (AK Celje, AK Postojna); Franc Mirnik-Haklc, ki je v času svojega službovanja v Alpskem letalskem Centru v Lescah postavil temelje alpskega jadralnega letenja v Sloveniji; Dušan Ferlež (AK Ljubljana), Franc Januš (AK Ljubljana), Ivan Tihec (AK Slovenj Gradec), Ivan Leskošek (AK Slovenj Gradec, AK Murska Sobota), Peter Karner (AK Celje), Vladimir Kočevar (AK Velenje, AK Maribor) in Marko Leskovšek (AK Velenje).

Enoletno šolo za inštruktorje jadralnega letenja v Vršču so končali naši člani Ivan Tihec, Ivan Leskošek in Franček Mirnik.

Ferdo Kočevar je uspel kot samostojen letalski mehanik in trenutno vodi osrednji servis splošnega letalstva na Brniku.

Vladimir Kočevar

Poleg 52 motornih pilotov predstavljajo večino aktivnih članov Aerokluba Celje prav jadralni piloti, saj ima jadralno letenje v Celju najdaljšo tradicijo. V letu 1998 je bil v Aeroklubu Celje na spisku 101 aktiven jadralni pilot, od tega je imelo veljavno licenco jadralnega pilota 86 aktivnih članov.

Do leta 1998 so jadralni piloti celjskega aerokluba osvojili skupaj 13 kompletnih diamantnih "C" značk (Marko Klinar, Črto Rojnik, Franc Peperko, Vladimir Kočevar, Maks Arbeiter, Tomaž Berginc, Janez Pogljajen, Teodor Mirnik, Borut Pelikan, Uroš Kočevar, Peter Galeša, Matej Kosaber in Uroš Štuklek). Poleg 12 trenutno še aktivnih nosilcev diamantne značke leti v sezoni 1998 v Aeroklubu Celje še 14 jadralnih pilotov z zlato "C" značko in 43 jadralnih pilotov s srebrno "C" značko.

Prvi prelet za srebrno "C" značko jadralnega pilota s štartom v Celju je opravil Mile Tovornik leta 1952 z jadralnim letalom Triglav od Celja do Čakovca v dolžini 100 km.

Jadralni pilot Aerokluba Celje Vladimir Kočevar si skupaj z Leščanom Silvom Sražinom deli naslov prvega jadralnega pilota, ki mu je uspelo zrušiti nekdanjo miselnost, da v Sloveniji oblet trikotnika 300 km ni mogoč, ko je leta 1970 v okviru akcije preletov, ki jo je kot upravnik Alpskega letalske Centra Lesce-Bled vodil in načrtoval Celjan Franc Mirnik-Haklc, z jadralnim letalom Libis-18 prvič obletel "mali slovenski trikotnik 300 km" Lesce-Maribor-Novo mesto-Lesce in s tem postavil pomemben mejnik jadralnega letalstva v Sloveniji.

Franc Peperko je prvi Celjan, ki je preletel razdaljo, večjo od 500 km, s preletom Zielona gora-Swidnik na Poljskem (515 km) z jadralnim letalom mucha st. leta 1970.

Prva preleta, daljša od 500 km, s štartom v Celju, šta leta 1973 uspela opraviti naša jadralca Črto Rojnik in Marko Klinar z jadralnima letaloma cirrus, oziroma cirrus-

17 od Šoštanja do Vršca v dolžini 510 km.

Prva preleta, daljša od 500 km, nad ozemljem Slovenije in s štartom in pristankom v Celju, sta opravila naša člana Teodor Mirnik in Vladimir Kočevar z jadralnima letaloma DG-100 in DG-300 na ruti Celje-Podkoren-Bolfenk-Kranjska gora-Celje (507 km) leta 1989.

Prvi Celjan, ki mu je uspelo obleteti "veliki slovenski trikotnik 500 km", je Vladimir Kočevar. Prelet je opravil leta 1996 z jadralnim letalom jantar 3 na ruti Celje-Rateče-Semič-Hodoš-Celje v dolžini 529 km.

Do vključno z letom 1997 so jadralni piloti Aerokluba Celje dvakrat osvojili naslov članskega državnega prvaka v jadralnem letenju (Maks Arbeiter 1. 1952 in Franc Peperko 1. 1984), enkrat so osvojili naslov mladinskega državnega prvaka v jadralnem letenju (Uroš Kočevar 1. 1995) in petkrat zmagali na članskih republiških prvenstvih v jadralnem letenju (Vlado Velej 1. 1956, Franc Peperko 1. 1971, 1. 1976 in 1. 1984 ter flan Pižorn 1. 1989).

Jadralni pilot Franc Peperko se je kot član državne reprezentance v jadralnem letenju udeležil svetovnih prvenstev v Vršču 1. 1972, Italiji 1. 1985 in v Avstraliji 1. 1987.

Piloti Aerokluba Celje beležijo v svoji zgodovini tudi vrsto odmevnih uvrstitev v tekmovalnem letenju z motornimi letali. Do leta 1998 so celjski piloti devetkrat osvojili titulo državnega prvaka v aerorallyju (Maks Mulej/Franc Mirnik-Haklc 1. 1959, Leon Bauer/Matjaž Gril 1. 1989 in 1. 1990, Leon Bauer 1. 1992, 1. 1993, 1. 1994, 1. 1995, 1. 1996 in 1. 1997), trikrat pa so zmagali na republiškem prvenstvu v aerorallyju (Leon Bauer 1. 1987, Leon Bauer/Matjaž Gril 1. 1989 in 1. 1990).

Leon Bauer se je kot član državne reprezentance udeležil svetovnega prvenstva v aerorallyju v Čilu leta 1993.

