

# Albinu Novaku v spomin, (1926-2018]

*Mag. Peter Marn*  
AOPAID 0001



*Albin Novak se je rodil 24. marca 1926 v Dolah pri Litiji kot najstarejši od desetih otrok. Komaj petnajstletnega fanta so okupatorji naložili na kamion in poslali na prisilno delo v Nemčijo, od tam naprej v Francijo, nato v Italijo in v Split, od koder je odšel med partizane in z njimi peš do osvobojene Ljubljane.*

*Letalsko življenje Albina Novaka je bilo zelo pestro. V zraku je preživel 14000 ur, naredil 36000 letov z 42 različnimi letali, motornimi in jadralnimi, saj je imel izreden občutek za letenje, po duši pa je bil modelar.*

*Po vojni se je leta 1949 prijavil v pilotsko šolo v Rumi in bil izbran med 1900 kandidati. Po enem letu je že bil inštruktor in to ostal tri leta. Odslužil je sedem mesecev vojske ter odšel v Banja Luko na Letalsko akademijo na šolanje za vojaška letala. V Vršču se je jeseni leta 1951 seznanil z jadralnim letenjem in z Vajo ter kisikom dosegel višino 6100 m.*

*Vojaška uniforma mu ni preveč dišala in naslednja postaja v njegovem življenju, po lastni izbiri, so bile Lesce. Novembra leta 1953 je v Beograd poklical življenjsko sopotnico Nado, eno izmed redkih jugoslovanskih pilotk in inštruktoric, da se mu pridruži. Naslednje leto sta že pripravila prvi jadralni tečaj. V klubu je kot upravnik in vodja modelarske sekcije ostal do 1. januarja 1960, ko se je začelo obdobje v JAT-u. Dobrih deset let je letel v poljedelski enoti, do leta 1986 pa s potniškimi letali DC-9 in Boeing 727, na katerih je bil tudi kapitan.*

*Obljubil sije, da po šestdesetem letu ne bo več letel, zato je odšel na dopust, s katerega se ni več vrnil, in zaživel kot modelar.*

*Po upokojitvi se je Albin lotil početi stvari za svojo dušo, pilotske veščine je nadomestil z mizarškimi. Zelo hitro*

*je namreč znal izdelati bodisi lično leseno embalažo za praznične buteljke, klop in mizo za dom ali kar celo letalo. No, za letalo gre res dosti več časa, a v najboljšem obdobju so mu rebra, letve in smučke kar frčale v »heling« iz vseh kotov delavnice. Tako hitro, da si mu težko sledil z risbami. Izkazal se je tudi s podjetnostjo in prodornostjo ob predstavitvi svojih izdelkov v javnosti.*

*Najbolj se je posvetil gradnji in obnovi lesenih letal v naravni velikosti ter modelov letal, letečih in neletečih. V njih je svoje bogato letalsko znanje in izkušnje združil z lastnimi idejami in spretnostjo pravega lesarskega obrtnika. Obnovil je motorno letalo PO-2 ter jadralna letala Čavka, Mačka in Weihe in izdelal modele raznih starejših slovenskih letal. Vzpodbujal je namreč zavest in ponos na lastne, slovenske letalske dosežke. V Bistri lahko vidite del njegove bogate zapuščine. Njegova želja narediti modele vseh letal z območja bivše Jugoslavije se je v veliki meri uresničila. Tudi KB-6 Matajur je tam v obliki modela. Njegova želja je bila narediti pravega, letečega Matajurma, a tu ga je žal prehitel čas.*

*Njegova največja zapuščina je vsekakor replika motornega letala Eda-V, enega od uspešnejših letal bratov Rusjan iz leta 1910. Na zamisel o tem letalu je prišel v poklicnih letih v Beogradu. Ob obletnicah smrti slovenskega letalskega pionirja Edvarda Rusjana, ki je januarja 1911 strmoglavil pod Kalemegdanom, se je namreč pogosto spraševal, kako je s takšnim letalom sploh lahko letel. Izdelal je dve repliki, z obema tudi letel in s tem na najbolj prepričljiv način pripomogel k umestitvi bratov Rusjan v našo zavest.*

*Albin, za ves tvoj prispevek, ki si ga v svojem dolgem in plodnem življenju dal gorenjskim in slovenskim letalcem, se ti zahvaljujemo. Ohranili te bomo v lepem spominu.*