

## **AMBROŽIČ LADO**

se je rodil 10. marca 1908 v Čatežu ob Savi v učiteljski družini. Že mlad je sklenil, da se bo tudi sam posvetil temu poklicu, kar je uresničil leta 1928, ko je končal učiteljske študij v Ljubljani. Po odsluženju vojaške obveznosti v šoli za rezervne oficirje v Sarajevu je nastopil učiteljsko službo na šoli v Žužemberku. Kasneje je učiteljeval še v Velikem Gabru in Stični, dokler ga zaradi naprednih pogledov tedanja oblast ni kazensko premestila v šolo na Sinji vrh in Črmošnjice.

Že kot učiteljski učitelj se je vključil v delo različnih naprednih mladinskih športnih in tehničnih organizacij, uspešno pa je urejal tudi mladinske časopise. Na podeželju se je vključil v kulturno dejavnost in bil neposredno povezan z ljudstvom. Dobro ga je poznal in razumel njegove probleme, zato je bil povsod priljubljen.

Spremljajoč razvoj tehnike se je zagrel za letalstvo. Leta 1934 se je na predlog poklicnega tovariša in prijatelja Piculina iz Kočevja udeležil tečaja jadralnega letalstva na Blokah, ki ga je pod vodstvom Raznožnika organiziral aeroklub v Ljubljani. Tu se je spoznal s študentom učiteljem letenja Milivojem Širceljem, ki je prevzel šolanje skupine, v kateri so bili pretežno starejši mladinci. Skupina je bila izredno zagnana na letenju in je dosegala vse boljše uspehe. Poleg tega je bila tudi napredne miselnosti, ki jo je še posebno izražal letalski zagnanec Ambrožič. Pred odhodom z Blok, so si člani skupine zastavili velikopotezne načrte. Že v jeseni tega leta so ustanovili svojo jadralno skupino z imenom Stična in sedežem v Stični, katere duhovni vodja je postal Lado Ambrožič.

Pod njegovim vodstvom in tehničnim vodstvom Šircelja se je skupina osamosvojila in postala najaktivnejša in najuspešnejša jadralna skupina v Sloveniji. Zgradili so največ jadralnih letal, v kar je Ambrožič vložil ogromno svojega prostega časa. Z veseljem je pomagal tudi v drugih krajih po Dolenjski pri organizaciji jadralne dejavnosti. Poleg svojih organizatorskih sposobnosti pa je bil Ambrožič tudi izvrsten letalec. Leta 1936 je opravi z jadralnim letalom grunau baby polet, ki je bil samo nekoliko minut krajši od tedanjega državnega rekorda v trajanju.

Napredna miselnost (formalno ni bil član KPJ), pa ni bila po volji tedanjim oblastnikom, žal so ga preganjali in ga končno kazensko premestili iz Stične. S tem so mu onemogočili nadaljevanje letalske dejavnosti, skupini Stična pa odvzeli duhovnega vodjo. Po pritisku oblastnikov tudi na »revolucionarno« članstvo skupine se je pričelo osipanje in skupina je razpadla.

Ambrožič je svojo napredno miselnost dokazal kmalu po razpadu bivše države, ko se je kmalu zatem vključil v OF in narodnoosvobodilno gibanje.

## **CIJAN BORIS**

Rodil se je 11. februarja 1909 v Gorici. Po končani gimnaziji se je leta 1928 vpisal na Ljubljansko univerzo in se takoj ogrel za letalstvo. Študij je nadaljeval v Pragi, kjer je leta 1934 diplomiral za inženirja strojništva.

Leta 1931 sta z Vojkom Humeikom iz mariborskega aerokluba ustanovila akademsko jadralno-letalno skupino, ki je prva v državi zgradila brezmotorno letalo in z njim isto leto septembra opravila tudi prve skoke-polete. Avgusta 1932 je Cijan s člani skupine odšel z letalom na Črni vrh na Pohorju, kjer so organizirali uspel štirinajstdnevni jadralni tečaj. Po vrnitvi v Prago je novembra istega leta uredil in izdelal prvo številko časopisa »Jadralno letalstvo«, ki naj bi izhajal dvomesečno, in v katerem bi sodelovali znani naši in tuji letalski strokovnjaki (Kuhelj, Bloudek, Vouk, Lindner, Elsnic in drugi). Časopis naj bi objavljala problematiko brezmotornega letenja, izdelave letal in organizacijo jadralnih skupin na Slovenskem. Zaradi pomanjkanja denarja je izšla samo ena številka. Leta 1933 je Cijan odšel v jadralno šolo v Bezmiechovo na Poljskem, kjer je opravil C jadralni izpit. Po končanem študiju je leta 1934 na prošnjo akademskega aerokluba v Beogradu odšel v jadralno skupino na Zlatibor, da bi raziskal tamkajšnje terene in pogoje za ustanovitev jadralnega centra. Tu je prvi dosegel rekordni prelet v dolžini 4,5 km. Po vojaškem roku, ko je končal tudi vojaško pilotsko šolo, se je zaposlil v civilnem oddelku poveljstva vojnega letalstva, v katerem je dalj časa vodil sektor jadralnega letalstva.

Zatem se je začel poglabljati v konstruktorstvo. Že leta 1937 je skonstruiral prvo jadralno

letalo Galeb. Model so preizkusili v aerodinamičnem tunelu »Lwowske politehnik« in dosegel je odličen kot planiranja 1:27,6. S sodelavcem Landsbergom sta leta 1938 skonstruirala začetniško jadralno letalo skakavac, z inž. Petkovičem pa leta 1939 nizkokrilno motorno letalo aerol. V povojnem obdobju je bil Cijan še uspešnejši. Leta 1945 je z inž. Petkovičem skonstruiral trenajžno letalo aeroll, ki so ga uspešno uporabljali v pilotskih šolah. Med najuspešnejše konstrukcije motornih letal prištevamo dvosedežno letalo enostavne konstrukcije trojka, na katerem so se šolali prvi motorni piloti Letalske zveze Jugoslavije. Zelo uspešna konstrukcija je bilo letalo kurir, ki je dolgo let opravljalo zahtevne naloge v vojnem letalstvu in v aeroklubskih letalskih šolah. Sledile so še konstrukcije izvrstnih visoko sposobnih jadralnih letal, ki so dosegla tudi svetovne rekorde. Z njegovim letalom orao je jadralec Borišek na svetovnem jadralnem prvenstvu leta 1950 na Švedskem dosegel drugo mesto. Znano je dvosedežno letalo kobac, v svetu znano pa je bilo letalo kovinske izvedbe meteor, plod skupnega dela Cijana, Obada in Mazovca. S tem letalom je jadralec Mrak leta 1958 dosegel svetovni hitrostni prelet (rekord FAI) na 100 km in 300 km v trikotniku.

Cijan je bil ne samo jadralec, ampak tudi odličen pilot-lovec, ki je letel na vseh tedanjih lovskih letalih. Bil je preizkusni pilot v »opitni grupi« poveljstva vojnega letalstva. Preizkušal je lovška letala, predno so jih prevzele operativne enote. Preizkusil je 23 doma zgrajenih letal Hurricane, pa tudi 85 lovskih letal Me 109, kupljenih v Nemčiji, bil pa je tudi član komisije pilotov za sprejem letal tujih proizvajalcev.

V kratki aprilski vojni je kot vodja lovske patrolje sedmih letal vodil napad na motorizirano sovražno kolono v Kačanički klisuri.

Po razpadu države se je zaposlil v tovarni pločevine v Zemunu, kjer pa so ga leta 1942 kot simpatizerja NOB aretirali in odpeljali v nemško koncentracijsko taborišče. Nekajkrat so ga premestili iz taborišča v taborišče. Ob evakuaciji zadnjega taborišča leta 1944 mu je uspelo s tovarišema Arsom Boljevičem in Ilijo Deretičem pobegniti z železniškega transporta. Tovariša sta se pridružila slovaškim partizanom, Cijana pa so Nemci zajeli in ga poslali v taborišče. Februarja 1945 je spet pobegnil in se prek Sovjetske zveze in Romunije prebil do Zemuna. Nekaj dni po vrnitvi je v poveljstvu vojnega letalstva prevzel dolžnost načelnika tehničnega oddelka. Leta 1948 je bil kot major demobiliziran. Postal je konstruktor, uspešno pa je deloval tudi na znanstvenem polju. Bil je aktiven sodelavec jadralne komisije LZJ in dolgoletni član OSTIV (mednarodna letalska organizacija), kjer je bil kot predsednik tehnične komisije pobudnik za uvedbo standardnega jadralnega letala s 15 metrsko razpetino in avtor predpisov za izdelavo jadralnih letal OSTIV. Svoja znanstvena dela je objavljaval v publikaciji OSTIV, referat pa je imel tudi na prvem jugoslovanskem aerokozmonavtskem kongresu leta 1973 v Beogradu. Doktorsko disertacijo je branil leta 1972, bil je tudi profesor na pedagoško-tehnični fakulteti v Zrenjaninu.

Za svojo ustvarjalno dejavnost in delo na področju aeronavtike je Cijan prejel dvakrat orden dela in več društvenih priznanj. Mednarodna organizacija mu je za plodno dolgoletno mednarodno sodelovanje dodelila kot drugemu na svetu leta 1960 plaketo OSTIV.

## **RAZNOŽNIK STANE**

Rodil se je 1910. leta v Velikih Laščah. Po osnovni šoli se je vpisal na Ljubljansko realko, kjer se je že v nižjih razredih začel ukvarjati z letalskim modelarstvom. Po gimnaziji se je na iniciativo inž. Kuhlja vpisal na tehnično fakulteto, ki jo pa zaradi dejavnosti v brezmotornem letalstvu ni končal. Sodeloval je že od ustanovitve modelarske sekcije in jadralne skupine aerokluba Ljubljana in se udeležil poskusov letenja novo zgrajenega začetniškega letala. Od začetka gradnje brezmotornih letal je Raznožnik vodil mizarско-letalski oddelok v delavnici inž. Bloudka, kasneje pa je prevzel vodstvo gradnje letal v jadralnih skupinah v Ljubljani. Leta 1934 se je s Širceljem udeležil tečaja za učitelje brezmotornega letenja v jadralni šoli na Avali. Po vrnitvi v Ljubljano je bil honorarni upravnik in učitelj letenja jadralne šole na Blokah, že po letu in pol pa upravnik jadralnega centra, ki ga je vodil do vojne.

Leta 1938 je odšel na odsluženje vojaškega roka v pilotsko šolo v Pančevo in postal rezervni podporočnik-pilot. Kot diplomirani pilot je jeseni leta 1939 nadaljeval šolanje v akrobatskem tečaju pilotske šole aerokluba v Ljubljani, ki ga je vodil kapetan Avgust Nežmah. Od treh kandidatov-

tečajnikov je le Raznožnik obvladal celotno snov in se kot zračni akrobat kasneje večkrat udeležil različnih prireditiv.

Raznožnik je bil odličen jadralni pilot, ki je vse do leta 1940 obdržal državni rekord v trajanju jadriranja. Bil je velik propagator jadralnega letalstva, vzoren letalec in dober pedagog. Imel je veliko izkušenj in smisla za konstrukcije in izdelavo letal. O tem je predaval na STŠ, fakulteti in na Delavski univerzi. Tudi po vojni se je vključil v letalsko dejavnost pri aeroklubu v Novem mestu.

## ŠOŠTARIČ IVO

Rodil se je 31. decembra 1911 v Jaroslavu (Galicija). Že mlad se je pričel zanimati za letalstvo in se priključil prvi jadralno-letalski skupini aerokluba v Mariboru. Med študijem na univerzi v Pragi se je vključil med jadralce v Masarykovi letecki ligi, kjer je položil A jadralni izpit. Po odhodu inž. Cijana, ki je vodil šolanje članov akademske skupine v Mariboru, je vodstvo šolanja prevzel leta 1934 Šoštarič, ki je bil takrat med njimi najbolj izkušen jadralec. Šolal je na terenih Sv. Kungote, Jarenine, Betnave in na Črnem vrhu na Pohorju. Do leta 1936, ko se je kot aeronavtični inženir zaposlil v letalsko-tehničnem parku na letališču v Zemun, je uspešno vodil šolanje in izdelavo novih jadralnih letal, pri čemer je vnašal v gradnjo novosti in poenostavitve. S članom skupine Humekom sta izdelala načrte in začela delati letalo sraka, ki je imelo do takrat edinstven sistem za montažo kril. Dograjeno je bilo 1937. Želja po konstruktorstvu ga je pripeljala v konstruktorski oddelek tovarne Zmaj v Zemun, kjer je prevzel vodstvo montaže kril na letalih, sla za letenjem pa v jadralno skupino Deveti, pri kateri je prevzel tehnično vodstvo delavnice s tremi profesionalnimi mizarji. Izdelovali so brezmotorna letala Popenhauzen, Zögling, Komar, Ševa, Orlik in Salamander. Do leta 1938 je Šoštarič izdelal načrte za nova jadralna letala Vrabac, Ševa in Čavka, leta 1939 pa je sodeloval v konstrukciji visoko sposobnega jadralnega letala Utva konstruktorja Milenka Miloševića, s katerim so se naši tekmovalci udeležili svetovnega jadralnega prvenstva na Poljskem.

Leta 1939 se je Šoštarič zaposlil v tovarni Utva v Pančevu. Tam so pravkar prevzeli izdelavo letal njegovih konstrukcij za potrebe aerokluba Jugoslavije. Za Čavko je konstruiral še zelo uspešno trenajžno jadralno letalo Jastreb, Soko in Lasto. Po vojni je izdelal začetniško dvosedežno brezmotorno letalo Roda, na katerem se je izšolalo veliko jadralnih pilotov, izdelan pa je bil tudi prototip njegovega transportnega brezmotornega letala 922 z nosilnostjo 1700kg. Sicer pa je Utva tudi po vojni izdelovala njegova letala Vrabca, Čavko in Jastreba. Med zadnje njegove konstrukcije sodi akrobatsko brezmotorno letalo Sokol in visoko sposobno letalo Lasta, ki je bilo zgrajeno po novih aerodinamičnih in konstruktivnih idejah, ki so jih na drugih letalih uporabili dosti kasneje. Poleg konstrukcij brezmotornih letal je Šoštarič ustvaril tudi nekaj uspešnih konstrukcij motornih letal. Tako so leta 1949 izdelali trenajžno letalo 213 v leseni izvedbi, sledila mu je kovinska konstrukcija letala 522. Leta 1955 je odšel v Letalsko zvezo Jugoslavije. Nehal je konstruirati in začel spremljati novosti in razvoj na področju jadralnega letalstva. Kot svetnik za gradnjo plastičnih jadralnih letal se je zaposlil v vazduhoplovnem tehničnem centru (VTC) v Vršču, kjer so pričeli izdelovati plastična letala Cirrus po nemški licenci. Tu je bilo leta 1975 izdelano tudi njegovo plastično jadralno letalo šole75.

Inž. Ivo Šoštarič je v več kot 40 letih svoje konstruktorske dejavnosti obogatil naše letalstvo s 15 konstrukcijami. V začetnem obdobju jadralnega letalstva v Sloveniji je s svojo zagnanostjo pospešil njegov razvoj v Mariboru in okolici, ko pa je šel v Zemun, je z novimi konstrukcijami razvil jadralno letalstvo na zavidljivo raven.

Gustav Ajdič – Zoran Jerin

Letalstvo in Slovenci

Od prve do druge svetovne vojne

Založba Borec – Mladinska knjiga Ljubljana 1990