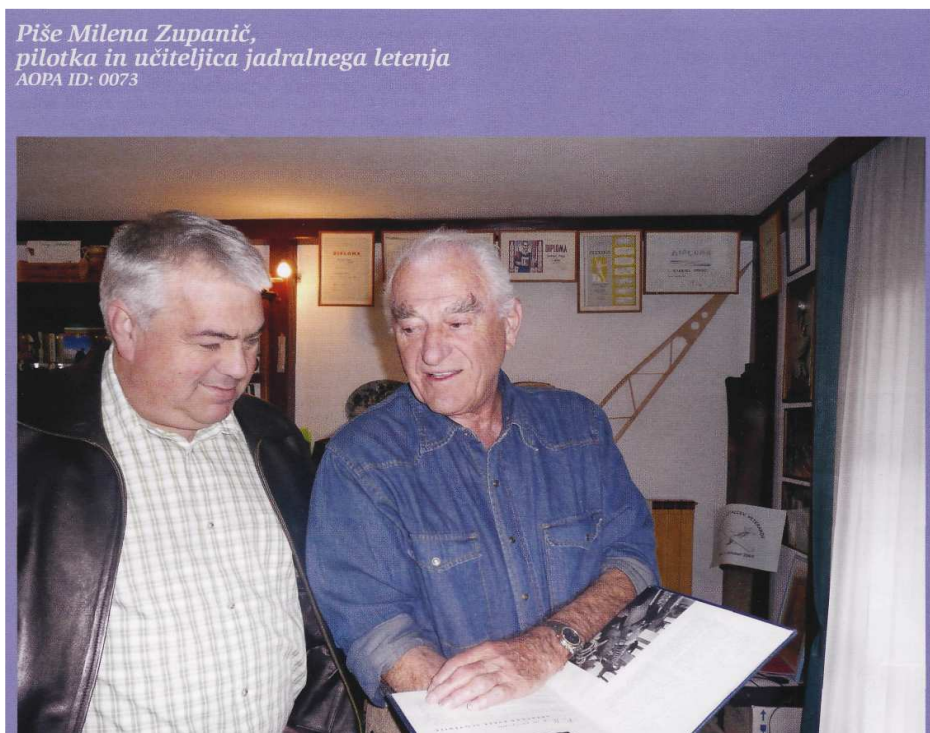




Drago Gabriel, pri 81-ih še kot ptica na nebu

## *Srečno polje ali kako so se uresničile velike sanje o letenju*



Peter Ravnak, predsednik AOPA Slovenija, na obisku pri Dragu Gabrielu v Postojni. Oktober 2011 v Postojni.

Dandanes, ko se je človek že zdavnaj dvignil nad ptice v višavah in ko njegove teleskopske oči vsak trenutek kot veliki brat spremljajo še tako majhne dogodke na Zemlji, v času, ko obkroži informacija ves svet v nekaj sekundah in smo sužnji neznansko hitrega spreminjanja lastnih potreb in želja, je še kako dragocena pripoved vsakogar izmed tistih, katerih misli sežejo nazaj, v svet, ko je človek lahko sanjal in svoje sanje uresničeval bolj počasi in z več veselja.

### **73 let, posvečenih letalstvu**

Drago Gabriel, naš današnji sogovornik, je najstarejši aktivni slovenski letalec ta hip. Kljub zaokroženim 81 letom, je imel oktobra, ko smo se z njim pogovarjali, še veljavno pilotsko dovoljenje in je malo pred tem še letel. Za njim je polnih 66 letalskih let, ali, skupaj z modelarstvom, s katerim se je pričel ukvarjati že kot deček - 73 let, posvečenih letalstvu. Največ jih je preživel na Campo di Fortuna, Polju sreče, kakor so Italijani poimenovali ravnino, na kateri je še danes postojnsko letališče. Letalstvo je bilo za Draga Gabriela resnično srečno polje. Vsaka pot se prične s prvim korakom. Začetki letalskih poti so si med seboj dokaj podobni, bolj kot od posameznika so odvisni od obdobja, v katerem so se pričeli. Danes stopiti na letalsko pot je precej drugače kot nekoč.



Takrat je bilo treba biti neizmerno zagnan, pripravljen dneve in dneve pomagati drugim, preden si sam sedel v letalo. A še potem ni bilo višin, ki jih dosegajo dandanes mladi piloti že kmalu. Jadralna letala so se v začetku zgolj za nekaj sekund odlepila od tal in nerodno poskakovala po travniku. Potem pa jih je bilo treba ponovno potisniti navzgor, da so lahko zopet poskušala poleteti. In tako sem in tja, gor in dol po travniku ves dan. Pot do višine, na kateri si bil enakovreden pticam, je bila dolga in naporna. A velike sanje, dvigniti se visoko v zrak in postati svoboden, so se ob zadostni vztrajnosti naposled uresničile.

### Usojena letalska pot

Prvi letalski koraki Draga Gabriela se niso pričeli v domači Notranjski, pač pa na drugem koncu Slovenije, v Prlekiji, na travniku blizu vasice z nenavadnim imenom - Stara Nova vas pri Križevcih pri Ljutomeru. To je bilo zdaj že davnega leta 1938.

»Z osmimi leti sem se vključil v modelarski krožek v Ljutomeru in pričel delati modele. Imeli pa so tudi jadrarno letalo Zöegling. Mi, mulci, smo jim bili gurači, ki smo potiskali letalo sem in tja. Leteli so na gumo,« se spomni Drago na svoja prva srečanja z letalom. Letenje je postalo rdeča nit njegovega življenja, ki je vodilo Draga sem in tja po svetu sedem desetletij.

Premikanje iz kraja v kraj, značilno za vsakega pilota, mu je bilo položeno že v zibelko. Zaradi očetovega poklica - bil je železničar - se je družina, v kateri so bili trije bratje, v Dragovem najnežnejšem otroštvu preselila kar desetkrat. Oče sam pa celo štiridesetkrat! Česa takega si danes ne moremo več predstavljati. Vmes je posegla še vojna, ki je dodatno zapletla vse poti, in tega časa, v katerem »smo stalno samo bežali«, se Drago spominja v vseh podrobnostih. Kamorkoli je kot otrok prišel, vedno so njegovo pozornost pritegovala letala.

»Ko smo prišli leta 1942 v Belo Krajino, sem na letališču Otok bil priča pristanku štirimotorca, ki je imel okvaro. Prišli so tudi

Angleži z douglasi, ki so vozili ranjence. Ob koncu vojne so novačili mlade fante za vojaške pilote, da bi jih poslali na šolanje v Rusijo. S 14 leti in pol sem bil za vojaško šolanje pol leta premlad,« je sogovorniku, ki je takrat že imel za seboj tudi šest mesecev partizanstva, še danes žal. A mu je bila letalska pot kljub temu očitno usojena.



Ob aeru 2 na ljubljanskem letališču 1. maja 1960



Ob letovu 22 po preletu iz Ljubljane v Postojno, september 1962.



Drago Gabriel, kapetan boeinga 727-200, na letu iz Londona v Beograd, januar 1980



Skupina mladih pilotov na tečaju jadralnega letenja z letalom Vrabec v Ribnici 1947.  
17-letni Drago Gabriel sedi na kolenih prijatelja iz Zagorja

### Nekoč so si mladi neznasko želeli leteti

Že leto dni po vojni je soustanovil postojnsko letalsko društvo, danes Aerokluba Postojna. »Pri ustanovitvi sem imel številko dve in takoj sem bil poslan na šolanje jadralnega letenja,« pove. Najprej v Ribnico, nato Kompolje, na Bloke, potem v zvezno letalsko šolo za motornega pilota v Rumo, pa v šolo rezervnih častnikov v Mostar in Novi Sad. Ko je postal še učitelj letenja, je bil pripravljen za upravnika. Najprej je bil krajši čas upravnik v Celju, nato ga je Letalska zveza Slovenije poslala v domači aeroklub v Postojno, kjer je skrbel za razvoj aerokluba in nalete številnih pilotov in padalcev polnih 12 let.

Kot je v povojnih časih rasla in se gradila država, se je hkrati z njo širilo in razvijalo tudi domače letalstvo. V tistih zlatih časih socializma je bilo vse zelo dobro organizirano, urejeno, v letalske vrste se je lahko vključil vsakdo, ki je bil deloven, priden, ki je imel željo in smisel za letenje, se danes spominja Drago. Vložiti je bilo treba ogromno truda in dela, da si uspel. Vsi piloti so bili šolani dobro in po enotnih programih, prehajali so od športnih v vojaške in poklicne pilote potniških letal, vse pod okriljem

države. Piloti so morali drug drugemu pomagati, sodelovati, da je lahko en dan letel eden, drugič drugi.

Danes je povsem drugače, saj vse, kar se je v času socializma zgradilo, razpada, tudi letalske organizacije. Pilot lahko postane vsakdo, ki letenje plača, vse je bolj »na komot in pravih pilotov ni več«, meni sogovornik. Pri tem misli na zagnanost in željo, ki je nekoč mladino vlekla k letalstvu. In konkretno: v 60-ih letih, ko je bil upravnik letališča v Postojni, je imel ta aeroklub 300 aktivnih članov, danes kakšnih 40. Zakaj? »Ni več tistega duha, ki je bil takrat. Danes so vsi bolj privatniki,« odgovori Drago.

### 60 tipov letal, med njimi 7 potniških

Toda vrnimo se nazaj. Po 12 letih upravnikovanja v Postojni in dva tisoč urah, preživetih v zraku, se je leta 1967 ponudila takrat 37-letnemu Dragu priložnost zaposliti se v Adrii, ki pa je nato šla že leto kasneje v stečaj, naš sogovornik pa v JAT (Jugoslovanski aerotransport) v Beograd. Kmalu je postal kapetan, inštruktor. V Jatu je bil zaposlen 18 let, dokler se ni upokojil.

»Upokojil sem se dvakrat,« se smeje Drago in pove zabavno zgodbo. Adria je leto dni po njegovi upokojitvi najela romunska letala, vendar romunski državljani na naših tleh po takratnih zakonih niso smeli samostojno leteti. Tako je Adria reaktivirala



14 svojih kapetanov, med njimi tudi Draga Gabriela, da so bili z Romuni v letalih. In tako se je Drago torej ponovno zaposlil v Adrii. Letenje z Romuni je bilo poučno, predvsem zaradi pouka švercanja, ki so ga bili deležni od njih domači piloti. Danes bi bilo to povsem drugače. Adria ima kar nekaj pilotov in kapetanov, ki po upokojitvi letijo naprej honorarno.

Ko se je Drago upokojil v drugo (leta 1987), je šlo pa zares. »Bil sem še mlad, nisem vedel, kaj bi počel in sem se aktiviral zopet v aeroklubu,« se spominja. In tu je, kljub visokim letom, še vedno aktiven.

Ob našem pogovoru je na mizi v njegovi delovni sobi visok kup letalskih knjižic. V njih je zapisanih dobrih 10.000 ur letenja, 18.000 poletov, 60 tipov letal, med njimi sedem potniških. Dolga letalska pot, bogate izkušnje. Ali lahko izlušči iz vse te množice poletov, ur, bogastva spominov tisti trenutek, dva ali tri, ki se vendarle ločijo od vseh drugih?

### Pristanka ne moreš ponovit

»Takšni so bili leti na Bližnji Vzhod, v Sirijo in Jemen, pa h Gadafiju v Libijo, ko je bila tam vojna. Vse sam pesek, vse žari. K letalu so prišli tamkajšnji vojaki, nekaj sto parov črno črnih oči. Neprijetno, ne veš, kaj bo. Pa se je vse dobro izteklo,« pripoveduje in mimogrede pove, da malo viskija podre vse meje in neprijetnosti, predvsem v muslimanskem svetu, kjer je alkohol sicer prepovedan.

Ko ga sprašujem o nevarnostih, pripoveduje o bombi, zaradi katere sta bili dve Adriini letali nepričakovano prizemljeni. »Sklatili so nas, pregledali, a bombe ni bilo.«

Kaj pa resnične nevarnosti, v katere zanesljivo pripelje vsakega pilota vsaj tu in tam vreme ali okvara letala?

»To sem doživel enkrat na Danskem. Nad vso severno Evropo je bil prodor polarnega zraka in snega. Že tri dni zapored je snežilo. Ko sem pristajal, je bil pred mano Lufthansin Boeing 737. Vidljivost je bila tako slaba, pihal je tudi bočni veter. In Nmec se je odločil, da ne bo pristal. Dodal je plin z

vsemi štirimi motorji hkrati. Potem sem se tudi jaz odločil tako. Res se ni dalo pristati. Letel sem 400 kilometrov nazaj do Frankurta. To je bilo edinkrat, da nisem pristal, kjer sem nameraval,« obudi spomine Drago.

S pristanki je nasploh križ, kadar ni vse tako, kot bi moralo biti. Drago našteje še nekaj tveganih pristankov. »Vedno moraš biti prepričan, da bo vse v redu. Pri pristajanju je tu in tam zelo stresno in moraš res maksimalno angažirati vse svoje letalsko znanje. Pristaneš samo enkrat. Pomembno je, kako!«



Drugi sovjetski kozmonavt German Titov na obisku v Sloveniji, septembra 1962. Na fotografiji Drago Gabriel (v beli srajci), desno major Titov.

### Predsednik letalskih veteranov bi šel ponovno v letalstvo

Drago Gabriel ima izraziti občutek za pomembnost zgodovine. Med najpomembnejšimi uradnimi dogodki v njegovih sedmih letalskih desetletjih je zagotovo trenutek srečanja z drugim sovjetskim vesoljcem majorjem Germanom Titovim, ki je leta 1962 (leto dni po svojem poletu v vesolje) obiskal Slovenijo.

Naš sogovornik opozori na pomen prvega slovenskega letalca Edvarda Rusjana, ki je

poletel prvič pred 102 letoma na Goriškem. Spomni na letalska pionirja Alfonza Kjudra in Ivana Renčlja, ki sta poskušala leteti v okolici Pivke natanko pred 100 leti. Morda zato, ker so te prve slovenske letalske izkušnje nastale prav na območju, ki ga je kasneje prevzel pod svoje okrilje ravno »Dragov« postojnski aeroklub. Naš sogovornik posebej poudari, da zgodovine ne smemo pozabiti. »Ne razumem, da v Sloveniji nismo sposobni narediti državne proslave za našega prvega letalca,« se čudi sogovornik, ki obiskuje Rusjanov grob v Beogradu v imenu vseh slovenskih letalcev.

V delovni sobi Draga Gabriela so tudi številna priznanja in trofeje. Poleg letalstva je namreč tudi zelo aktiven lovec. Aktiven je tudi v družbenem življenju in vključen v številne organizacije. Je predsednik društva vojaških pilotov in letalskih veteranov Slovenije, ki se pod okriljem aerokluba Slovenske Konjice vsako leto srečajo na tamkajšnjem letališču v Senožeti.

Največ veselja ima danes z vnukoma, ki bosta morda šla po njegovi letalski poti. In on sam? »Ne vem, če bom še podaljšal dovoljenje. Veste, enkrat je treba nehat,« pravi, čeprav čuti v sebi kljub 82-im letom, ki jih bo dopolnil julija, še dovolj življenjske energije za v nebo. In če bi ponovno izbral svojo življenjsko pot? »Še enkrat bi šel v letalstvo!« se nasmeje.



Drago Gabriel, upravnik letalske šole Postojna, v aeru 2, avgusta 1962



Drago Gabriel ob preizkusu Vrabca-graditelja Vinka Dolesa, letališče Postojna 2006.