

Želja Ivanu Čučku: še veliko lepih ur v zraku

Na skupščini Aerokluba Ptuj so člani podelili zlato značko Aerokluba za posebne zasluge in razvoj kluba in letalstva v Sloveniji Ivanu Čučku, upravniku.

Kdo ne pozna Ivana Čučka, upravnika ptujskega aerokluba? Malone vsak letalec, pa naj bo iz primorskega, prekmurskega, leškega ali komaj ustanovljenega konjiškega aerokluba, je že vsaj slišal zanj. Pred kratkim sem bila v Beogradu, pa me je vprašal pilot iz Niša, od kod sem. A s Ptuja? Pozdravi mi Čučeka na Ptuju.

Ivan Čuček je izšolal mnogo fantov, ki letijo kot športni in poklicni piloti. »Kriv« je za marsikatero sodelovanje med klubi s svojo dobro voljo, vedno pripravljen pomagati. Nastopal je na mnogih letalskih mitingih in vodil letalske prireditve na ptujskem letališču. Kot pilot je preživel v zraku več kot 5000 ur!

Ivan Čuček se je zapisal letalstvu s prvim skokom 1954. leta, je bil zaposlen v Aeroklubu Ptuj 29 let, 10 let je bil mehanik, nato pa 19 let upravnik. To je eden najdaljših stažev v slovenskih aeroklubih. S 1. aprilom gre Ivan Čuček v pokoj. Za bralce Kril sem se pogovarjala s tovarišem upravnikom, kakor ga kličemo, 31. januarja, dan po skupščini.



Ivan Čuček, dolgoletni upravnik AK Ptuj. Svojo pot v letalstvu je začel kot padalec, postal motorni pilot, pa mehanik, inštruktor, upravnik...

Ivan Čuček se je včlanil v AK Ptuj pozimi 1953/54, da je lahko obiskoval padalski tečaj. Prvič je skočil 29. maja 1954. leta. Kako ste se odločili, da greste v padalski

Že od nekdanj sem se navduševal za mehanizacijo. Oče je imel motor, kar je bilo takrat redkost. Videl sem učitelje padalstva. Nosili so značke, na katerih je bil še obesek s številom skokov.

Vi ste upravnik ptujskega kluba že zelo dolgo. Od kdaj pravzaprav?

Delovna doba v AK Ptuj mi je začela teči jeseni 1958. leta. Takrat sem končal šolanje za motornega pilota in sem se zaposlil na delovnem mestu letalskega mehanika. Upravnik pa sem od 1967. leta.

To je najdaljši staž upravnika v AK Ptuj. Kaj pa v Sloveniji?

Ne vem. Kot upravniki so se upokojili tudi Maks Arbeiter, Franc Kuheljnik, Edi Lorencon.

Kako je šlo naprej?

Naslednjo zimo sta bila na Ptuju organizirana dva tečaja posebej za delavsko mladino in posebej za gimnazije in študentarijo. Jaz sem obiskoval prvega. Poleti 1955. leta sem začel leteti. Jeseni sem šel v vojsko.

V letalstvo?

Ne. Čeprav sem bil zdravstveno sposoben, nisem bil sprejet. Po odsluženju vojaščine, 1958. leta, sem šel na šolanje za motornega pilota na staro ljubljansko letališče. Nato smo vsi športni piloti, spomnim se Maleka,

Ganza, Kuheljnika, Šporna, bili prešolani za rezervne vojaške pilote. Leteli smo na aeru-2, nato na 213.

Kaj pa vaša športna pot?

Moj največji uspeh je bil zmaga na republiškem prvenstvu v motornem letenju 1974. leta. Istega leta sem postal član državne reprezentance in s citabrio sodeloval na prvi balkanijadi.

Kateri letalski šport vam je najbolj prirasel k srcu?

Ne bi mogel reči. Ko sem bil padalec, mi je bilo zelo všeč, kasneje sem videl, da je letenje nekaj drugega. Letel sem ogromno za potrebe drugih, metal padalce, vlekel jadralna letala, poslovno letel. Vse to imam rad.

Kaj bi rekli o mitingih? Se na njih lahko pilot najbolj izkaže?

Nikoli nisem mislil na to. Na mojo pobudo in ob Bitenčevi pomoči smo na Ptujju začeli leteti skupino štirih letal, tako imenovano četverko, prvič na aeru-2, nato na aeru-3. No, danes je težko priti do štirih enakih letal na enem letališču. Vendar Ptujčani še vedno letimo četverko.

Ste vedno vodja skupine?

Ja, pravzaprav res. Pomembno je, da letijo vedno isti piloti, da vadijo, tako da se ne zgodi kaj nepričakovanega.

Koliko ur že imate?

Motornih 4340 in 704 ure z jadralnimi letali. Moj cilj je, da bi imel tisoč jadralnih ur in zlato C z vsemi diamanti.

Kaj je po vašem mnenju najtežje v delu upravnika?

Hm. Najtežje je to, da si dostikrat prepuščen samemu sebi. Če se izkaže, da je bila odločitev dobra, je v redu. Če pa ne,



Včasih je bilo obvezno nositi čelade. Pilot Ivan Čuček v kabini letala 213.

so vsi nezadovoljni. Člani potem sitnarijo: Kaj še nisi zrihtal? Jaz pa ne morem. V Vršču na primer obljubijo, potem pa ne naredijo. In nič ne morem. Vedno sem moral dosti sam narediti. Najhujše pa je, če pride do nesreče, loma. Potem skoraj vedno ostaneš sam, razen v izjemnih primerih.

Kaj bi lahko rekli, da je najlepše

Najlepše je, če je lep, sončen dan, vsa jadralna letala v zraku, padalci skačejo. In zvečer, ko sedimo na terasi in je vse pospravljeno in smo vsi zadovoljni. Velikokrat rečem jadralnim pilotom: Vi na tleh morate ravno tako uživati, kot oni v zraku. Mlajši še niso vsi navajeni na to.

Vi ste bili cele dneve na letališču. Kako se je družina navadila na to?

Vsaka družina se očitno ne navadi, tudi vsaka žena ne. Dosti jih ima probleme, pa se razidejo. Moja žena je kdaj rekla: Tako

pa ne bo več šlo ali aerodrom ali jaz! Pasem ji rekel: Veš kaj, malo ti, malo aerodrom. Vse življenje sem obljubljal: če ne prej, ko bom v penziji, bo boljše.

In zdaj? Najbrž boste še veliko na letališču? Vem, da so vas iz Murske Sobotice snubili v odbor za izvedbo zaključka letošnjega državnega relija?

Ja, v Murski bom pomagal pri mitingu. Sicer pa, če bom še kaj delal, bom delal za svoj klub, če bo potrebno.

Vsi želimo doseči skladnost s svojimi željami in delom, ki ga opravljamo. Imate vi občutek, da ste to dosegli? V letalstvu?

Želel sem leteti in delati v letalstvu. To sem uresničil. Nikoli mi ni bilo žal ur, ki sem jih preživel na letališču tudi izven delovnega časa. Vedno sem želel, da so tudi starejši v klubu, da še letijo, zato sem se trudil, da dovoljenja za letenje naših članov niso izgubila veljavnosti. Jaz sem za maso. Vsak naj spoštuje člana, ki je deset ali več let v klubu, vsak je dal svoj čas, življenje, tudi denar v klub. Mladim takoj povem, kaj jih čaka. Da bodo morali biti dosti na letališču, da bodo malo leteli. Da se bo včasih zgodilo, da sploh ne bodo leteli.



Učitelj Ivan Čuček je dal zadnje napotke pred vzletom. V aeru 3 je Vojko Primec

Za seboj imate zelo veliko pedagoškega dela - kot učitelj letenja. Bi lahko

povedali, kdaj vidite, da se bo začetnik razvil v pilota, v dobrega pilota?

To se vidi že v prvem letu šolanja. Pomembno je, kako se kdo zanima. Več kot je na predavanjih in pozneje na letališču, več bo iz njega. Mlad učenec mora biti zagnan in imeti čas za letališče. Pozneje v življenju je vedno manj časa.

Kaj se je spremenilo na ptujskem letališču v času, ko ste bili vi upravnik?

Ogromno se je spremenilo. Okoli starega hangarja ni bilo niti pločnikov. Ni bilo terase, ne bencinske črpalke, ne asfalta pred hangarjem. V mojem času smo kopali luknje za cisterno, asfaltirali cesto do letališča, napeljali nočni start, zgradili novi hangar, stolp... Čisto v začetku smo posadili breze, lipo, ki je zdaj ogromna, sem jaz pripeljal z Mestnega vrha s kolesom ...

Kaj pa letala?

Prvo letalo v hangarju je bilo UT-2M, potem PO-2, KB-6, čavka, roda, jastreb, vaja, žerjav ... Zdaj ima AK Ptuj razmeroma številen in dober park...

Koliko ur se je naletelo v AK Ptuj v vašem času?

Če zračunava... približno 30.000 ur v dvajsetih letih

V tem času je izšlo iz AK Ptuj kar nekaj poklicnih pilotov?

Ja, kakšnih deset.

Je kakšen dogodek iz časa vašega službovanja, ki se vam je posebej vtisnil v spomin? Lep ali pa nevaren?

Lep? Zelo lepo se mi je zdelo, ko je v enem dnevu pet pilotov napravilo prelet do Celja za srebrno C značko. To se ne more ponoviti.

Vz nemirljivo je bilo, ko sva se s Štalcerjem enkrat vračala iz Vršca. Nisva bila najavljena kontroli letenja, a ne po najini krivdi, zato naju je vojaški dežurni letalski par prisilil, da sva pristala v Zagrebu. Izkazalo se je, da sta vojaški letali letela Štalcerjeva nekdanja učenca ... Midva sva bila s PO-2.

Enkrat drugič sva vlekla grunau baby iz Vršca za Celje. Povsod lepo, sončno vreme, v Celju pa megla. Morala sva se obrniti proti Ptuju. Ko sva pristala doma, se je izkazalo, da je goriva še čisto malo. To je bilo dejansko tvegano. Pa zimski leti, ko smo dali PO-2 na smučke in je vlekel čavko...

Zdi se da ste optimist. Predvsem lepih stvari se spomnite ...

Dosti je lepega. Včasih je bilo tudi več družabnega življenja v AK Ptuj. Imeli smo letalski ples, razne prireditve. Neprijetno? Ja prvič ko se je ponesrečila Obranova Milena s čavko. Laširal sem tik pred njo, z 29 vzleti. Z učiteljem smo leteli na rodi, nato pa si šel sam s čavko. To je bila velika razlika, predvsem zaradi trimerja, ki ga čavka ni imela.

Vse nesreče so težko breme. Dosti razmišljam, kaj bi lahko vsi skupaj naredili bolje, da do nesreč ne bi prihajalo ... Lepo pa je, če sosednji klubi med seboj sodelujejo. Ko veš, da boš pomagal, če boš lahko, in tudi drugi pomagajo.

Kaj bi rekli, svetovali nasledniku?

Ja, pomembno za upravnika je, kakšen odnos ima do članov. Člane moraš navaditi delati. To je upravnikovo delo. Seveda morajo najmlajši največ delati in pomagati starejšim.



Najboljši prinašajo pokale v klub. Z leve Drago Krepfl, Vinko Pišek, Milan Kralj, Ivan Čuček in Janez Petrovič.

Članek je bil objavljen v drugi številki reviji Krila leta 1987.

Razgovor je zapisala Milena Cestnik, ki se sedaj piše Zupanič, da ne bo pomote, tudi sama jadralna in motorna pilotka.

KRILA

marc - april 1987

revija letalcev in ljubiteljev letalstva

Benalla 87



— prvenstvo presenečenj 10

S pričujočo drugo številko letošnjih Kril se soočamo s staro in novejšo problematiko naše revije. Staro je pač to, da nikdar ne moremo in ne smemo biti zadovoljni, novo pa to da bi rabili vsaj za tretjino večji obseg, kot ga imamo. Zadovoljni smo z gradivom, ki nam ga pošiljate, veseli pa bi bili, če bi močneje zažvele sodelovanje s klubi, letalskimi centri in letalskimi šolami. Morda je razlog v tem, da smo se šele pred dobrim mesecem preselili na naše travnike, in da se je pravo delo šele začelo. Upam, da je temu tako in v tem duhu načrtujemo tudi tretjo številko naše revije.

Urednik

Orhideja iz domačih legov – DG 500 M



Marca meseca letos smo dobili novo jadralno letalo s pomočnim motorjem 4

Dostojno in delavno 17

Želja Ivanu Čučku:



še veliko lepih ur v zraku 19

Za nepoznavalce:
kaj je para-ski? 23

Jubilejni skok
Dušana Intiharja 25

Vojna vihra nad Boko 28

Slike so prispevali:
Miran Ferlan, Ivan Čuček,
Jure Pastričnik, Matja Hudo-
dovernik, Janez Žerovc, Jo-
že Meden in Tone Polencec

PRILOGA
LETALSKI VESTNIK

KRILA Izdaja Zveza letalskih organizacij Slovenije v Ljubljani. Lepa pot 6 • Čladično za objavo v KRILAH pripravijo ljubiteljski letalstva brezplačno. Cenazmo nagrada: 6000 den. da prejme samo avtor lastnoga posreda, uporabljena za nasledno stran. Za točnost vsebine svojih prispevkov odgovarjajo izključno avtorji. Vredno vrednoti, ne odbijate v roki in poročili in skizmah, ki obsevirajo: dispanzori, kci, modifikacije, jadralstvo, jadralstvo, motorno letenje, raketerstvo, pravo letenje, balonstvo, maketarstvo in amatersko gradnjo. Uredništvo se pridružuje pravico do objave, odpravi ali preložitvi prispevke glede na prostornost in kalibrnost sadnega v reviji • Uredniški odbor: Osnov: Alojz Matko, Branec: Stane Bilj, Janez Brezina, Tone Čeren, Jolke Čuček, Bož Črbič, Dominik Gvepi, Belina Keršič, Ivan Kosarac, Tereza Krivonja, Leon Mesarič, Jure Medvedič, Franček Mordelj, Marjan Molčan, Tone Polencec, glavni in odgovorni urednik: Jolke Pečkar, Jure Penonca, Steno Petric in Črt. Trček, Milena Cestnik, Gregor Drenovc, Zdenko Dragovanč • Naslov uredništva: ZLOR, Lepa pot 6, poštni predal 496, 61001 Ljubljana • Prispevki za objavo v KRILAH morajo biti v uredništvu najpozneje do 10. dne v mesecu, pred mesecem, v katerem izide naslednja številka • Rok objave in skizme vrabno: vsakič barvna dispanzori in tuhi kci. Če se pridružena avtorja s povzemanjem naslovov in potrebami zamakani • Naslov uprave: Zveza letalskih organizacij Slovenije, Lepa pot 6, poštni predal 496, 61001 Ljubljana, telefon: (061) 225 904, telex: 84000 ZLOR, telex: 84000 ZLOR • Spremembo naslova uprave: uprave revije ter obremenitve sadnega stani in nove sadne, upravni revije sporočite tudi, če revije ne prejmete redno • Letna naročnina 3500 den. • Grafična priprava in tisk: Tiskarna Tone Tombič, Ljubljana.