

KRILA 2

ORLOVE STEZE

VLADIMIR KOČEVAR

Intervju z Maksom Arbafterjem ni ravno lahka naloga. Tisti, ki ga poznajo, vedo, da se nerad »hvali«, ker je izredno skromen, pa so zato že vnaprej zamahovali z roko, češ, kar odmisli, da ga boš pretental in dobil intervju. Sam pa tudi vem, da je skrajno težko ujeti na trak, prenesti na papir in bralcu celovito prikazati tvorno in zanimivo pot letalskega strokovnjaka, športnega zanesenjaka, nadvse uspešnega in spoštovanega učitelja letenja, pilota, ki je vzor že tretji generaciji športnih letalcev z naših in tujih zelenih livad.



MAKS ARBAJTER

Tako sem se torej hladnega zimskega dne odpeljal z magnetofonom, beležko in dobro mero optimizma, da uspem, napotil na Anski vrh nad Celjem kjer ima Maks majhno, vzorno kmetijo. Na njej kot aktivni upokojenec pri 64 letih preživlja večino časa, priredi nekaj mesa za svojo družino, proda vsako leto nekaj malega breskev in si tako popravi svojo majhno penzijo. Hišica z gospodarskim poslopljem kaže, da jo oskrbuje pridna roka. V hlevu kravica, po zmrznjenem gnoju brskajo kokoši. Prijazen kuža bolj v vlogi kot pa da bi bil v resnici hud pes čuvaj. Čudovit je razgled na mesto spodaj in - stari orel že ve na kateri veji se počiva - z vrha se vidi naravnost na hangar in ploščad v Levcu.

Maksu se lahko z obraza prebere, da je obiska vesel. Čeprav ga poznam še iz svojih ranih modelarskih časov, me vedno znova preseneti in očara njegova neprisiljena prisrčnost in naravno vedenje. V tople zakurjeni izbi z vonjem po jabolkih gostitelj nareže suhih klobas, naliže kozarček domačega, nazdraviva. Ko ga tako gledam preko kozarca, bi lahko mislil, da je na tej kmetiji celo življenje obdeloval zemljo obrezoval breskve in pokladal živini. Izdajajo ga tiste značilne gubice v kotičkih oči, ki jih

dobivajo piloti, ko leta in leta gledajo v sončno nebo s priprtimi očmi in tuhtajo, kje se dela termika, kako dihajo oblaki in kje jadrajo fantje v belih pticah. Klub črnogledim napovedim je začuda takoj pristal, da spregovori za Krila. Zunaj je naletaval sneg, z dragim učiteljem pa sva klepetala in nastal je ta poizkus zapisa neke letalske poti

Začetek letalske poti

»Takoj po koncu vojne sem hotel v Rusijo za pilota, pa mi je vlak že odpeljal. Tako so me poslali v Vršac na tečaj za učitelja jadrnega letenja. V Vršču se nas je zbralo z vseh vetrov kakih 60 letenja željnih fantov. Bili smo iz vojaških enot, iz civilstva, od vsepovsod. Inštruktorji so nam bili predvojni jadralci. Vodja šole je bil Milan Hudnik, ki je naslednje leto pri vzletu s fizirjem padel v kovit in umrl zaradi opeklin. Za njim je komando nad centrom prevzel Tonček Mavrin, čez čas pa je komandant postal neki Rančigaj z Jesenic. Naši učitelji so bili Stane Raznožnik, Jelovac, Stevica Kantalijski in še dva mlajša. Tako smo leteli. Center je tisti čas premogel vitel, nekaj trofejnih jadrnih letal in par fizirjev. Do laširanja (prvi samostojni let) smo leteli celo leto, saj smo vlačili

žico na roke. Kasneje smo za to delo dobili konja. To je bilo veselje, ko je konj vlekel žico! Do jeseni smo torej laširali, do drugega leta pa smo bili po takratnih merilih že toliko sposobni za učitelje, da smo dobili svoje prve začetnike.

Še tisto sezono so nove učitelje jadrnega letenja razposlali na prva delovna mesta po njihovih republikah, nekaj pa so nas zadržali ali še bolje, pustili v Vršču. Zase vem, da me takrat v Sloveniji kdo ve zakaj niso hoteli.

Tako smo ostali v Vršču: Dalmatinca Mirko Vlahović in Ivo Andrijašević, Makedonec Rešat Mustafovski, Črnogorec Peković in jaz. Lepo smo se razumeli, saj nas je družila želja po letenju in mladostni polet. Celo leto smo rasli in zoreli, tu in tam razbili kakšno jadrno letalo in šolali mlade od zore do mraka. Takšno trdo delo je rodilo prve uspehe in v Vršču so počasi spoznali, da smo res v redu ekipa in vsi do zadnjega predani garači.

Naslednje leto smo se kot učenci znašli na tečaju za višje učitelje, istočasno pa smo še naprej šolali svoje začetnike. Tokrat je prišlo v Vršac veliko Slovencev, med njimi Lakovič, Štajner, Lorencon, Brestan, Černič in še vrsta drugih. Veliko Slovencev je prišlo na tečaj v prvi skupini, kasneje pa so se porazgubili.

Po tem drugem tečaju smo tečajniki zopet odhajali v svoje republike. Tokrat je zapihal drug veter: hoteli so me v Sloveniji, vendar sem bil še vedno hudo užaljen, ker me prvič niso marali in zato o tem nisem hotel nič slišati. Hodili so v Vršac in me prepričevali, jaz pa nič. Celo nesramno sem jih znal zavrniti, češ v Vršču mi je tako lepo kot nikjer. Uprava Centra pa me je tudi potrebovala in tako sem ostal v Banatu še skoraj dve leti.«

Razmah povojnega letalstva

»Prva leta po vojni je bilo športno letalstvo v silnem razmahu in ljudska oblast je, še posebno jadrstvu, znala dodeliti velika sredstva.«

Kako ste leteli takrat, v letih obnove?

»Res je, takrat smo tudi učitelji letenja morali šolati po planu. Toliko in toliko učencev je bilo treba izšolati na leto. Ti so morali položiti toliko in toliko »A« in »B« značk. Tiste čase je bil plan sveta stvar. Spominjam se kako smo šolali na vrabcih na delovni akciji Šamac-Sarajevo. Na gričku Mojnilo pri Alipašinem mostu pri Sarajevu sem v sezoni 1947 vodil tečaj osnovnega letenja. Naši učenci so bili brigadirji s proge.

Najprej sem moral najti primeren teren, postaviti preprost hangar ali bolje rečeno velik šotor za naša letala, organizirati prehrano in vse ostalo. Res smo bili takrat zelo skromni, spali smo na slami, jedli iz kotla, vendar je šlo. V nekaj mesecih sem skupaj z nekaj učitelji letenja izšolal do takratne »A« značke 110 brigadirjev, 20 fantov in deklet pa je uspelo položiti celo »B« značko»

Hangar na sarajevskem športnem letališču Butmir je delo vaših rok. Kdaj in kako ste ga postavili?

»Leta 1948 sem dobil dekret, da moram domov v Slovenijo za komandanta športnega letalstva. V Ljubljani sem se oglasil na Ljudski tehniki, v okviru katere smo takrat bili športni letalci, da bi prevzel posle od Vilija Kopeckega-Ibra. Bil je imeniten fant, med vojno je Italijanom pred nosom obesil slovensko zastavo prav na vrh frančiškanske cerkve pri Tromostovju. Delaven kot mravlja je že uspel postaviti hangarja na Bledu in na Kompolah. Vse mi je lepo razkazal in kazalo je, da se je, sicer s težkim srcem, že sprijaznil, da bo odrinil v Bosno, kot je pisalo na njegovem dekretu. Ko sva v Ljubljani ponovno razglabljala o najinih novih dolžnosti, sem se odločil, Ibro naj kar ostane v Sloveniji, jaz pa se vrnem na letalsko zvezo v Beograd s predlogom, da pojdem v Sarajevo namesto njega. Tako sem tudi storil in se na začetku leta znašel v Sarajevu. Na mestu sedanjega športnega letališča je bil takrat nekakšen hipodrom s konjskimi hlevi. Zdel se mi je kar primeren za letališče in začeli smo z delom.

Na srečo so mi iz Vršca dodelili nekaj imenitnih mladih učiteljev letenja, ki so kasneje prevzeli in uspešno razvijali športno letalstvo v BiH. Dobro se spominjam odličnega tehnika Arsena Kukure, Safeta Čauševića, Zdravka Bukovca, Radeta Tomšiča in drugih. Brez njih letalstva v BiH ne bi bilo.

V taborišču za vojne ujetnike sem izbral nekaj primernih Nemcev, ki so se že prej ukvarjali z jadralnim letalstvom in moram reči, da so bili izredno uporabni. Načrte za hangar sem dobil iz Slovenije, saj mi jih je Ibro rad poslal. Dobrih tesarjev je bilo takrat dovolj, vendar smo imeli velike težave z žebli. Potem je Rade Tomšič odšel v Mostar in nekje »nažical« tistih par sto kil, ki smo jih potrebovali za žebljanje hangarja. V nekaj mesecih je bilo delo zaključeno, ob tem pa smo seveda



V Vaji na sarajevskem letališču Butmir

šolali in leteli. Uporabljali smo tudi stari teren na Mojmilu, kjer sem dal mimogrede postaviti prav takšen, samo manjši hangar. Razbita jadralna letala, ki so bila tiste čase kar pogost pojav, pa smo popravljali v starih konjskih hlevih, ki smo jih dobili v ta namen.

Na koncu leta sem bil le malce okrecan po nosu, nisem izpolnil plana šolanja. Takšna so bila tisti čas merila.»

Resolucija informbiroja pa letalstvo

Športno letalstvo je bilo takrat organizirano kot polvojaška organizacija. Kako ste vi doživeli resolucijo informbiroja?

»Resolucija informbiroja me je našla v Sarajevu, ko sem bil komandant športnega letalstva v BiH. S politiko se nisem nikoli pretirano ukvarjal in o informbiroju nisem imel pojma.

Neke noči me je zbudil sekretar Letalske zveze BiH, češ da partijski sekretar sklicuje nujni sestanek v Sarajevu. Pobasal me je v avto in me odpeljal na Letalsko zvezo, kjer so sredi noči zbrali vse partije v mali dvorani. Vsi so bili že tam, samo naju so še čakali. Sedel sem na konec mize in sekretar partije je pričel, češ da vsi vemo, zakaj smo se zbrali, da Beograd nujno zahteva poročilo o tem, kako delamo. Torej naj vsak kar brez strahu pove svoje mnenje, nič se mu ne bo ugodilo. Ker sem zadnji prišel in sem mu bil najbližji, je pričel pri meni:

- Reci Maks, kar brez strahu, za koga si, za našo partijo ali za internacionalni komunizem, si za Tita ali si za Stalina?

Bil sem slabe volje, ker so me zbudili sredi noči in me sedaj sprašujejo take stvari, pa sem rekel kar naravnost:

- Sem za Tita, sem za svojo domovino!

Stalina nisem nikoli preveč čislal, pa se mi ni bilo težko odločiti, čeprav smo bili takrat pod pritiskom proruske propagande.

- Si prepričan?
- Stoodstotno, sem odvrnil, jaz sem za Tita, za naše.
- In tako je šlo po vrsti: ti - za Tita, ti - za Stalina, za Tita, za Tita in tako naprej. Tistih, ki so se opredelili za Ruse, nisem nikoli več videl.

Takšno je bilo moje prvo srečanje z informbirojem, ni pa bilo zadnje.

Mračna senca informbiroja je seveda segla tudi v Center v Vršcu. Vrnil sem se že bil iz Sarajeva in nekega vetrovnega dne, pihala je močna košava, so se pojavili za Bregom valovni oblaki. Paja Crjanski, šef Centra, je hotel, da grem postaviti višinski rekord. Takoj sem bil za to, vendar Pajo ni hotel nič slišati o enosedu, vztrajal je, da bi šla s kolegom v dvosedu. Obveljala je njegova in vzletela sva. Ker sem vedel, da je romunska meja blizu, namerno nisem šel za oblakom. Dosegla sva kakšnih 4000 metrov, kar za rekord ni bilo dovolj, zato sva pristala praznih rok. Kakor hitro sva bila na zemlji, me je poklical na stran eden mojih prijateljev, mehanik:

- Maks, tebe pa pazijo! Kakor hitro sta vzletela, je skočil Pajo v fizirja, samo kapo si je nataknil na glavo, za »haubo« ni imel časa, tako se mu je mudilo in poletel proti meji. Ti zgoraj jadraš, on pa pod tabo patrolira.

- Bil sem šokiran, saj se mi še sanjalo ni, da bi bilo lahko kaj takega mogoče. Nato sem se domislil, da je vse skupaj najbrž v zvezi s Mijom Pušičem, ki je pred kakšnim mesecem res pobegnil z letalom v Romunijo. Bila sva res dobra prijatelja in sva ves čas tičala skupaj. Menda je pobegnil, ker se je hotel kot pilot boriti v Koreji.



To je bilo veselje, ko je konj vlekel žico! Maks vodi štirinožni povratni vitel v Vršcu. Posnetek je iz leta 1945.

Bil sem kar tiho, čeprav mi je bilo hudo, sam pri sebi pa sem si rekel:

- Kaj le mislijo, barabe! Bomo videli, kako se bo vse skupaj izteklo?

- Nekaj po tem dogodku, ko smo ležali v travi pod krilom, pa mi reče tisti kolega, s katerim sva takrat letela na valovih:

- Veš Maks, nekaj ti moram povedati...Teško mi je, zelo mi je težko, vendar ti kot prijatelju moram povedati.

- Kaj pa je, le na dan z besedo – sem ga hrabil.

Ni in ni zbral dovolj poguma, potem pa je le prišel:

- Poslušaj, takrat, ko sva skupaj letela, mi je dal Paja pištolo s sabo, rekoč: tu imaš pištolo, če bi hotel Maks pobegniti preko meje...
- Zaprlo mi je sapo:
- Tako torej, ti si pa pištolo kar lepo vzel.
- Da, - je zajeceljal – vendar jaz tega ne bi nikoli mogel.
- Dobro, vseeno hvala, ker si mi povedal, sem zaključil pogovor.

Vest ga je pekla, ker je to najboljšemu prijatelju, sam pa sem bil jezen kot ris. Naslednje dni sem delal samo to, kar mi je bila dolžnost, nič drugega. Čez čas pa je Paja le nekaj izvohal in na partijskem sestanku napadel tistega kolego s pištolo, češ da je izdajalec, ker mi je povedal tisto, kar ne bi smel. Odločno sem se postavil v bran:

- Paja, če je on izdajalec, potem sem jaz sovražnik naroda in me je treba zapreti. Vedi, če bi hotel pobegniti, imam toliko imenitnih priložnosti, da me nihče v Vršču ne bi mogel ustaviti. Če je treba, skopljem pod mejo tudi rov in mi tega ne morete ne ti ne oni preprečiti (bili so prisotni tu di ljudje iz UDBE). Če pa me boste v to primorali, bom to tudi storil, da veste.

Rekel sem točno tako in še isti dan napisal odpoved.

Vse se je seveda razvedelo in oba, Paja in mene, so klicali v Beograd. Sekretar Letalske zveze, neki polkovnik, je bil tokrat na moji strani.

- Kaj si storil Maksu, Paja?
- Kaj naj bi storil, - se je branil – delal sem samo to, kar ste mi naročili. Bili smo samo budni, nič drugega.

Sekretar mu je odgovoril:

- Daj no, Paja, saj vendar nisi UDBA! Kaj boš ti pazil na Maksu. Nanj ni treba paziti! Da veš, če bi to storil meni, bi te ustrelil na mestu.

Mene pa je potolažil:

- Maks, ti pa nič ne skrbi, mi te poznamo in ti zaupamo kot samemu sebi.

Paji pa:

- Ti, Paja, pa se ne vmešavaj več v stvari, ki niso tvoja stvar in ne počni neumnosti. Tako se z našimi najboljšimi ne dela!

Ko smo se na vratih poslavljali, pa je rekel:

- Maks, kar se pa tvoje odpovedi tiče, s tem ni nič. Ali ne?
- Odpoved ostaja – sem odvrnil – v Centru nočem več delati, grem v Slovenijo!

Prvega maja leta 1952 smo tako proslavljali moj odhod v Slovenijo. Na Bregu se je zbral ves Center. Prinesli smo in pekli tri prašičke na ražnju, ko se je nenajavljen pojavil general Ambrožič z inž. Cijanom. Mislila sta, da slavimo prvi maj, ko pa je Stevo prišel z govorom in ko so mi dali spominski album, je tudi Ambrožič spoznal, da sem ves čas mislil resno in res odhajam. Rekel mi je:

- Kar pojdi, vem, da si trmasta glava. Vedi pa, da boš prišel nazaj, s culo na rami boš prišel nazaj in prosil boš, da te v Vršču vzamemo. Mi pa te bomo vzeli, kar pridi.

Zaključil je z besedami:

- Zdaj pa pojdi, da boš še drugod kaj skusil.

Stari poštenjak se je nato pozanimal, če imam kaj denarja in ukazal, naj mi dajo še eno plačo.«

Ponovno v Sloveniji

S kakšnimi občutki ste leta 1952 prišli v Celje, kjer ste bili upravnik letalske šole vse do upokojitve leta 1974? S čim ste morali pričeti takrat?

»V Celju sem moral pričeti skoraj od začetka. Našel sem hangarček brez prizidkov, v enem kotu je ždel DAR-9, v drugem je bila polomljena Čavka, na sredini hangarja je bila velika luža, še danes se spomnim, kako je teklo skozi streho. Po tleh v hangarju je bilo blato, vsepovsod so rasle koprive. Tako smo pričeli. Imeli nismo skoraj nič, vse skupaj je bila ena velika revščina. Imeli smo le ogromno volje in navdušenja. Nikoli pa nismo bili najslabši, predvsem zato, ker je bilo odličnih fantov vedno dovolj.«

Učitelj letenja v Burmi

Dve leti, to je v letih 1958 in 1959, ste bili učitelj športnega letenja v Burmi. Po kakšnem naključju ste zajadrali v te daljne kraje?

»Pred menoj je učil v Burmi moj dobri prijatelj Franček Mordej, nosilec diamantne značke z zaporedno številko ena. Ko ga je bilo treba zamenjati, sem bil pomočnik trenerja državne jadralske reprezentance v Vršču. Tam sem od skupine Burmancev zvedel, da bodo v

kratkem potrebovali učitelja letenja, pa sem se prijavil.

V Burmi sem organiziral letenje po našem vzoru. Šolal sem jadralske in motorne pilote, vse od osnovnega šolanja do akrobacij in slepega letenja na chipmunku in osterju.

Trdo sem delal dve leti. Imel sem opravka z različnimi ljudmi. Moram pa reči, da je bila miselnost tiste čase v Burmi popolnoma drugačna od naše. Doma so nas vzgajali v duhu tovarštva in socialistične morale, v Burmi pa sem žal naletel na vse preveč ljudi, ki bi te prodali za en sam funt, če bi od tega imeli korist. Ne smem reči, da ni bilo izjem, spoznal sem veliko odličnih fantov, vendar jih je bilo še vedno premalo, da bi se tam dobro počutil.

Zato mi je kar odleglo, ko sem po dveh letih sedel v Rangun v potniškem letalu z dveletno plačo v žepu.«

Verjetno je to bila edina priložnost, da se materialno opomorete, saj so bile plače v športnem letalstvu vedno zelo slabe?

Res je, do odhoda v tujino nisem imel veliko, pravzaprav nisem imel ničesar. Premogel sem reci in piši dva kovčka, štiri pare nogavic, pet ali morda šest spodnjic, prav toliko srajc, eno »zakmašno« obleko in eno obleko za vsak dan. Takrat se je pač tako živelo. Po prihodu iz Burme sem dogradil hišo v Rogaški, pripeljal sem si avto in nabavil prepotrebne gospodarske stroje.«

Učencu ne smeš nikoli reči, da je butelj

Izšolali ste na stotine jadralskih in motornih pilotov. Veljate za enega najuspešnejših pedagogov pri nas. Vaši učenci letijo v vojnem letalstvu, vodijo potniška letala, so upravniki letalskih šol. Znano je, da nikomur od vaših učencev ni bilo nikjer treba kazati letalske knjižice, že sam pojem »Maksova šola« nam je na stežaj odpiral vsa vrata, saj se je vedelo, da dajete iz rok dobre pilote z najboljšo kulturo in človeškimi vrtilinam. V čem je skrivnost biti dober učitelj letenja?

»Za ta poklic mora imeti človek v prvi vrsti veselje in žilico. Moraš »videti« v človeka, treba ga je spoznati do obisti. Velika razlika med delom učitelja letenja in, na primer, delom učitelja v osnovni šoli. Pri letenju gre namreč vedno hudo zares. Učitelj letenja mora predvsem ugotoviti, kaj njegovemu varovancu najbolj manjka. Spominjam se primere, ko smo dali stari PO-2 pred iztekem resursa leteti nekaterim izkušenim jadralcem samo toliko, da so ga laširali. Večina je poletela samostojno po dveh ali največ treh poletih z učiteljem, samo eno dekle med njimi ni in ni moglo pristati kot je treba. Njen učitelj ni mogel postaviti diagnoze.

Sedel sem se z njo v letalo in dovolj mi je bil en polet, pa mi je bilo vse jasno, ko sem videl, da dviga glavo.



Maks Arbajter, Zvonko Rain, Božo Komac, in Aca Saradić ob takrat odličnem jadralnem letalu orel. Jadralno letalo in jadralci ob njem so takrat sodili v sam svetovni vrh jadralnega letalstva.



Jadralno letalo štorcklja(roda), Na njem so izšolali generacije povojnih jadralnih pilotov(tudi Maks je letel z njim). Uporabljali so ga do leta 1963, ko ga je zamenjal sodobnejši libis-17.

Zaključek je bil enostaven, namesto, da bi med ravnanjem gledala levo, je gledala preko nosu letala in z oceno višine ni bilo nič.

Tako mi je običajno dovolj en sam let s kakšnim problematičnim učencem, da ugotovim, kaj mu manjka. Ne trdim, da ga bom uspel vse tudi naučiti, zagotovo pa vem, kaj bi ga moral še naučiti.

Mislím, da je zelo važno, da učitelj letenja da svojemu učencu, kar si le-ta kot človek, sam želi. Mislím namreč na to, da mu ne smeš nikoli reči, da je butelj. Tudi takrat ko prav nič ne pokaže, ko mu vse spodleti, mu je treba reči: let je bil kar v redu, samoto in to še moraš popraviti. Če je treba, mu skritiziraj celoten let, na koncu pa reci, da let ni bil slab, da je bil boljši od prejšnjega in da bo zagotovo šlo. To da učencu voljo!. Nikoli pa mu ne smeš dati vedeti, da je učenec trubadur, učitelj pa bog. Tudi tistega najslabšega, ki zna najmanj, je treba vzeti kot sebi enakega in mu vcepiti tisto prepotrebno veselje do letenja. Potem mora uspeti, če seveda ni izrazito nenadjarjen.

V Celju smo se vedno trudili, da bi na letališču vzgajali ne samo dobre pilote, ampak tudi dobre ljudi. Vsakokrat se je primerilo, da sta mi oba starša pripeljala na letališče sina s prošnjo, naj ga vzamem na letenje, ker mu enostavno nista kos. Le kako naj bi sedaj jaz uspel v letu dni, če onadva nista v petnajstih letih!

Takšnemu fantu sem, takoj kot drugim, najprej povedal, kaj se na letališču zahteva in začeli smo z letenjem. Potem, ko je dobil veselje do letenja, sem pri takšnem otroku dosegel vse: postal je ubogljiv, redoljuben, celo ocene v šoli je popravil, saj sem mu zagrozil, da s cveki ne more leteti. Za tiste, ki se disciplini nikakor niso hoteli ukloniti, pa je v Levcu most, s katerega se tudi da gledati na letališče, žal le bolj od daleč. To so vsi vedeli in še vedno Letalska šola lahko uspešno in varno dela, ko vzgojiš ljudi tako, da so disciplinirani.«

Pedagog, ki se ne trudi, nima rezultatov. Vaše delo je zahtevalo od vas ogromno energije, na letališču ste bili od zore do mraka, v petek in svetek. Se vam ne zdi takšen tempo zdravju škodljiv?

»Človek ni iz železa, pri tem poslu živci zelo trpijo. V začetku, ko si še mlad, tega niti ne opaziš, po desetletjih pa živci več ne vzdržijo. Sploh, če je človek z vso svojo voljo in energijo tako zelo angažiran. Pošlješ na maršruto zelenca, potem pa ves čas razmišljaš, če se bo znal izogniti morebitni nevihti, ko se bo znašel v novi situaciji, da menda ne bo rinil v dež, kje lahko pogreši, prične zniževati in zadene v hrib. Spominjam se, ko sem pošiljal na prve samostojne maršrute sedaj že znanega jadralca. Še preden je priletel nazaj, so se mi kar po telefonu pritoževali, kaj počne v Mariboru, koga je naložil in prevažal v Ljubljani, kaj je ušpičil v Lescah.

Ko sem po takšnem napornem dnevu zaklenil hangar, sem si lahko malo oddahnil. Tako je šlo dan na dan, vse sobote, nedelje in praznike. Zvestno sem se trudil, da na poslu ne bi bil preveč napet, sicer bi me vzela hudič še pred upokojitvijo. Spočil sem pa se pri letenju: kdor rad leti, mu je to igrača. Puščati mlade ljudi v zrak pa je čisto drugače!

V Vršacu sem pri šolanju z vitlom doživel naravnost grozljiv primer. Učenec je vzletel s čavko, odpel in pričel pikirati s palico do konca od sebe in prevedel letalo v hrbtni let na kakšnih treh metrih od tal v smeri proti startu, sto metrov pred našimi nosovi izvlekel v nekakšno navpično svečo, padel v raversman in izravnal nad tlemi, zaradi velike hitrosti poskakoval po celem letališču in se ustavljal živ in zdrav. Kako sva oba s Komcem mahala z rokami, ko je bil v

vertikali in prevajal letalo v hrbtni let. Po pričakovanju seveda ni znal pojasniti, kaj je počel zgoraj. Kot brezupen primer sem ga poslal domov.

Ko so se mi takšni prizori pričeli pojavljati v sanjah in ko me je pričela tlačiti mora, da mi učenec po vzletu udari z letalom ob tla in sem se ves prepoten prebujal, sem si rekel: Maks, treba bo v pokoj! Star sem bil 50 let, v letalstvu sem imel skoraj 30 let, naslednika na letališču sem na srečo pravočasno vzgojil, pa smo se našli s kolegi in zapili mojo odhodnico.«

Kot tekmovalec ste se udeležili treh svetovnih prvenstev v jadralnem letenju, kjer ste poželi lepa mednarodna priznanja. Kaj mislite o letalskem športu danes?

»Opazen je velik napredek in tega sem vesel. Letalska šola v Celju je, to lahko trdim po rezultatih nekje pri vrhu. Opažam pa, da tekmovalci jemljejo premalo časa za priprave. Vem, da imajo svoje delovne obveznosti, vendar bi ta problem vrhunskih športnikov morali nekako rešiti, če hočemo imeti rezultate. Za celjske fante vem, da so zmožni doseči več, saj imajo lepo znanje. Ne moremo biti stalno drugi, tretji, četrti »špice« pa ni in ni. Na svetovnih prvenstvih pa je naša ekipa prava ničla. Tu smo nazadovali, čeprav imamo skoraj tako dobra letala kot ostali. Vzroki so jasni: nezadostne priprave, ker ni denarja.«

Ste častni član Aerokluba Celje. Klub temu, da ste oproščeni delovnih obveznosti v klubski delavnici, je znano, da svoje opravite in to še celo več, kot je vaša obveznost. Kaj mislite o proizvodnji dejavnosti, s katero si slovenski klubi prislužijo več kot polovico potrebnega denarja?

»V proizvodnji dejavnosti vidim edini izhod za preživetje naših klubov- Drugega nam ne kaže. Sredstev ni od nikoder, zato mislim, da je treba delati, kot smo zastavili. Res je, da proizvodnja dejavnost v nekem smislu odteguje članstvo od strokovnega programa, vendar ta, objektivno gledano, zaradi tega ni bistveno prikrajšan. Bi bil veliko bolj ogrožen, če denarja sploh ne bi bilo! Bolje je oddelati nekaj uric zvečer v klubski delavnici, kot pa gledati televizor ali pa, kar je še slabše, popivati po lokalih. Dandanes ljudje presedijo pred televizijskim sprejemnikom vse preveč časa, z menoj na čelu. To ni zdravo! Trdim, da je danes letenje klub proizvodni dejavnosti še vedno relativno poceni in kar je najvažnejše, leti lahko vsak, ki si to želi.

Žal pa opažam, da so aeroklubi ponekod po drugih republikah še vedno navajeni da denar prihaja iz proračuna in

zato križem rok čakajo z odprtimi kljuni , če bosta, ata ali mama kaj dala, za delo pa ne poprimejo. Treba se bo sprijazniti z resnico, da bo za letenje treba poprijeti tudi za kakšen umazan posel. Tistemu, ki ljubi letenje, to ne more biti težko in bo naredil z veseljem, kar bo treba. Kdor še ni pričel z delom, naj prične jutri.«

Letalski dosje Maksa Arbajterja

Rojen: 18 oktober 1924 v Bezini pri Slovenskih Konjicah.

Učitelj jadralnega letenja od leta 1946, kasneje opravil tudi izpit za učitelja motornih pilotov, ima dovoljenje poklicnega pilota.

Dosedanji nalet: 2400 ur na jadralnih letalih in 2600 ur na motornih letalih.

Osvojil Zlato »C« značko s tremi diamanti.

Državni prvak v jadralnem letenju leta 1949 in leta 1952.

Udeleženec svetovnega prvenstva v jadralnem letenju v Oerebru na Švedskem, v St.Janu v Franciji in v Kempelu v Angliji. V Oerebru zasedel 4.mesto in dobil priznanje za najbolj vztrajnega in borbenega tekmovalca.

Dalj časa držal naslednje državne rekorde v jadralnem letenju:

- trajanje leta za dvosede: 22 ur
- prosti prelet za enosede: 400 km
- prelet na določen cilj za enosede: 400 km
- višina za enosede: 8684 m absolutno, oziroma 6749 m relativno
- več hitrostnih rekordov v trikotnikih 100, 200 in 300km.

Nosilec odlikovanja za vojne zasluge III. Reda, odlikovanja »Franjo Kluz« in odlikovanja za delo III. reda.

Služboval kot učitelj letenja in upravnik letalskih šol v Vršču, Sarajevu, Burmi in Celju.

V pokoju od leta 1974.

Članek je bil objavljen v reviji letalcev in ljubiteljev letalstva KRILA 2, aprila leta 1988.