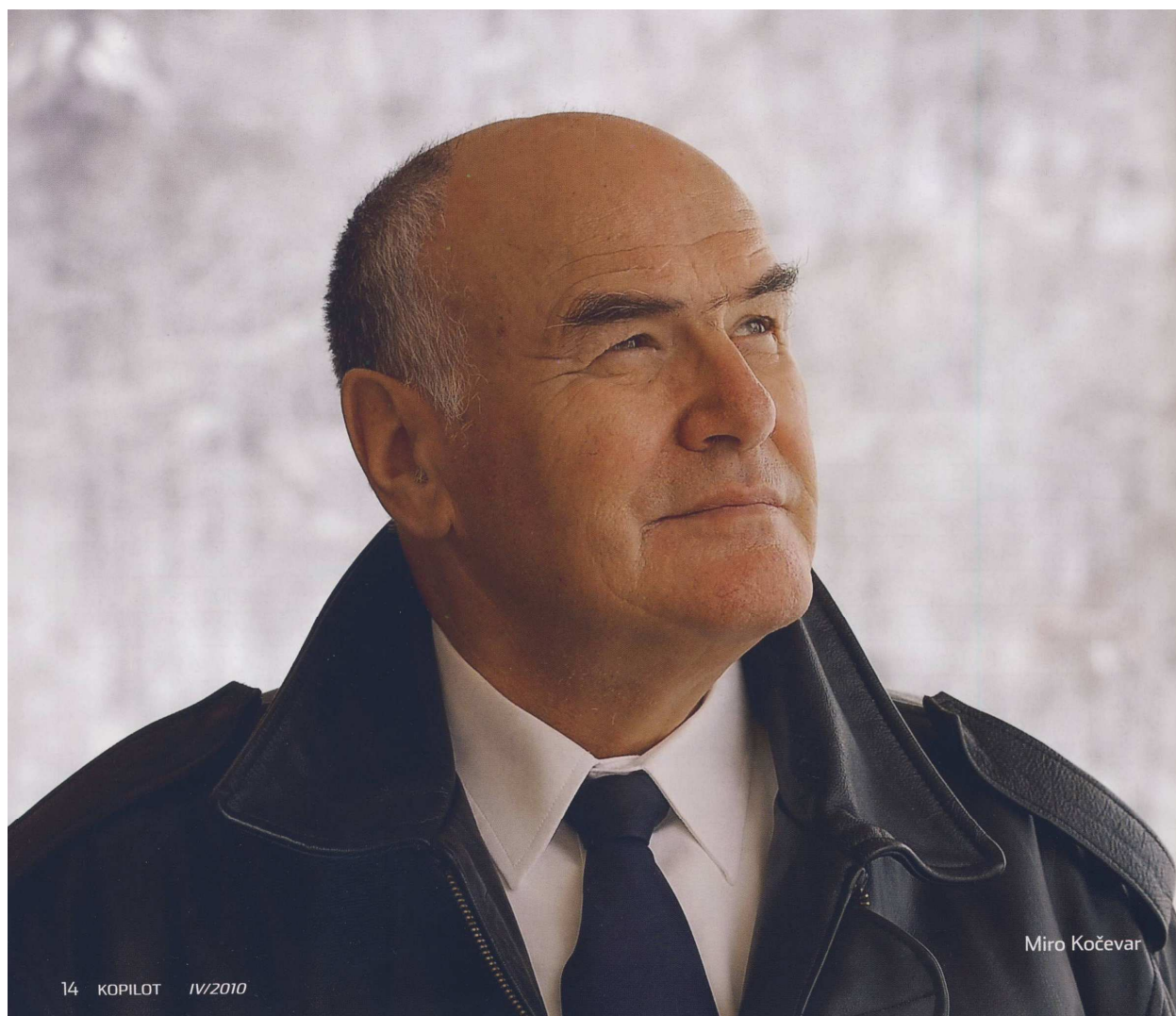


Miro Kočever, poklicni pilot in jadralec z 18.500 urami,  
preživetimi v zračnih višavah

# »Najpomembneje je ostati v zraku«

Pogovarjal se je  
Peter Ravnak  
Zapisala Milena  
Zupanič



Miro Kočever



Pol stoletja ni malo. In natanko petdeset let je minilo letos poleti od takrat, ko je Miro Kočever prvič vzletel z jadralnim letalom s celjskega športnega letališča Levec. Že pred tem modelar, nato jadralni pilot in tekmovalac, učitelj jadralnega letenja in potniški pilot je ostal z vsem svojim srcem zapisan jadralnemu letenju do danes. A letalska pot ga je - kot mnoge druge travniške pilote - odpeljala v letalstvo tudi poklicno. Z letali najrazličnejših velikosti in tipov je v 18.500 urah preletel ves svet. Miro Kočever je ves čas ostal nekaj posebnega: vedno se je rad vračal na celjski travnik in vedno je svoje izkušnje »velikega« pilota z veliko ljubeznijo prenašal na mlade v aeroklubu.

»Najpomembneje je ostati v zraku,« je pomislil Miro Kočever ničkolikokrat, ko je letel z jadralnim letalom. Te misli, sicer poznane vsakemu jadralnemu pilotu, marsikdo ne upošteva, preveč hiti in se zato prezgodaj znajde na - trdih tleh. Mira je zapisana modrost pripeljala varno do cilja vsaj v dveh zelo pomembnih trenutkih - ko je uspešno preletel leta 1962 prvih petdeset kilometrov od Celja do Ptuja za srebrni C, čeprav je tik pred Ptujem že izbral njivo za pristanek, in dvanajst let kasneje, ko je preletel 500 kilometrov iz Celja v Vršac za najzlahotnejšo jadralno značko, diamantni C. Kljub 18.500 uram, ki jih je preživel v zraku z letali najrazličnejših velikosti, hitrosti in tipov, se njegovi najljubši spomini dotikajo predvsem jadriranja. Z jadralnimi letali je naletel še danes zavidljivih 3.000 ur.

## Med prvimi obletel trikotnika 300 in 500

Celjski aeroklub, v katerem je pričel svojo letalsko pot Miro Kočever, je namreč živel vse od ustanovitve davnega leta 1928 v znamenju jadralnega letenja. Celjska jadralna šola je dala številne vrhunske jadrance, ki so se vpisali v zgodovino slovenskega in jugoslovanskega letalstva. Odlikovale so jih ne samo letalske izkušnje, pridobljene v številnih urah, preživetih v zraku, pač pa predvsem načrtno in vztrajno delo, doslednost in disciplina pri načrtovanju letenja, letenje v paru ali skupini in medsebojna pomoč v zraku, še prav posebej na tekmovanjih. In to je celjske jadrance leta in leta uvrščalo v sam jadralni vrh. Ker so bili Celjani tako zelo močna skupina v jadralnem letenju, so veliko šteli tudi uspehi med njimi samimi. »Med prvimi slovenskimi piloti sem obletel slovenski trikotnik 300 kilometrov in prvi iz aerokluba Celje veliki slovenski 500-kilometrski trikotnik,« še danes ponosno omeni Miro, ko ga povprašamo po njegovih

najljubših spominih. »Slovenskih 300 je bila fama, saj je veljalo, da ga je s takratno tehniko na območju Slovenije praktično nemogoče obleteti,« je povedal. Seveda, leta 1970 je bilo z lesenim Libisom 18, ki je preletel s tisoč metrov višine kakšnih 27 ali 28 kilometrov razdalje, to veliko težje kot z današnjimi sodobnimi plastičnimi pticami, ki imajo fineso krepko čez 40 kilometrov. »Bilo je na kursu alpskih preletov v Lescah 3. maja 1970, dan po prehodu hladne fronte. Na tleh je bil prejšnji dan še sneg, a naredilo se je izjemno lepo vreme. Tisti dan smo z Lesc vzleteli, da bi preleteli trikotnik, trije: Silvo Seražim, Matevž Cestnik in jaz, z letališča Prečna pa Jože Golob. Matevž se je nad Pohorjem premislil in se odločil poskusiti proti Murski Soboti, a ni šlo in je nekje tam pristal. Jože, ki je v naglici prihitel na letališče, je sedel v Vajo premalo oblečen in prelahko obut in je kljub ugodni termiki na pol mrtev od mraza kapituliral nad drugo obratno točko, odprl zavore in pristal na blejsko letališče. Midva s Silvom pa sva prijadrala na cilj in tako podrla pomemben mejnik. No, kasneje je mali slovenski trikotnik preletelo veliko jadrancev, saj je po maju 1970 postal njegov oblet vsakdanja praksa in vsak jadralni pilot, ki je tiste čase dal kaj nase, ga je moral imeti vpisanega v svoji knjižici,« pripoveduje Miro.

## »Hvala, pernati prijatelj«

Čeprav je bil v tistem času že globoko v letalskih poklicnih vodah, se je še vedno vsak prosti dan pripravljaj na jadralne prelete, če je le bilo ugodno vreme. Štiri leta kasneje, 20. maja 1974, je bil ravno tako na letališču v Levcu že kmalu po sedmi uri zjutraj. Cilj tistega dne: 500-kilometrski prelet prek celotne Jugoslavije v Vršac. »Takrat sem na startu čakal, da se naredi termika. Skupaj s Petrom Karnerjem sva vsak s svojo orhidejo tistega časa, Cirrusom, poletela kmalu po deveti uri, takoj ko se je nad Pohorjem pokazal prvi kumululus.« Vremenska napoved sicer ni bila najbolj ugodna, saj je proti pričakovanju pričel pihati čelni veter. A sta se s Petrom kljub temu samozavestno podala na pot. Skupaj bosta že zmogla, sta menila. Vendar sta se že pod tretjim kumululusom »izgubila«, radijske zveze, ki bi jima omogočila, da se ponovno najmeta, pa nista imela. Kljub temu sta vsak po svoje pozno popoldan pristala v daljnem Vršču. Miro je potreboval za let dobro uro več kot njegov klubski kolega, saj je večkrat po poti naletel na slab, umirajoči val termike. Misel, da je »najpomembneje ostati v zraku«, mu je prišla ponovno zelo prav. »Blizu Papuka sem se že držal poljedelskega letališča, da bi lahko pristal, in vrtel nulo. Vrtim nulo, obenem pa gledam kot ris, če bi se jke delal kakšen rešilni oblaček. Naenkrat zagledam malo naprej grahastega jastreba, —————>



ki hitro pridobiva višino. Prestavim se pod ptico in že se dvigam z 2 metra na sekundo.« In njegova takratna misel? »Hvala, pernati prijatelj.« Kako zelo poznana misel slehernemu jadralcu. Še tako dobri inštrumenti v jadralnem letalu ne morejo nadomestiti intuicije, ki jo je v ptice vgradila mati narava.

## S travnika k Adrii, a vedno nazaj na travnik

Jadralno letenje je bilo takrat in je ostalo vse do danes sogovornikova velika ljubezen. Toda njegovo življenje je vendarle še veliko bolj zaznamovalo poklicno letenje. Poklicno je pričel v letalstvu kot upravnik najprej velenjskega in nato mariborskega aerokluba že kot mlad fant, takoj ko se je vrnil iz služenja obvezne vojaščine v Šoli rezervnih- oficerjev aviacije (ŠROA). V Mariboru, kjer je bil upravnik letalskega centra, so mu omogočili letenje brez zunanje vidljivosti (IFR), saj je prišel k hiši že z licenco poklicnega pilota kot logičnim nadaljevanjem pridobljenega znanja iz teorije na šoli rezervnih oficerjev letalske akademije v Zadru. Z nekaj izkušnjami na dvomotorni Cessni 421 se je zaposlil v Adrii leta 1980 kot kopilot na DC 9. »To je bil za mene, ki sem bil že poročen in sem moral skrbeti za mlado družino, resničen izziv. Imel sem tremo pred vsemi izpiti, še posebej pred ground school. A sem uspel. A sem zaradi svojega odgovornega odnosa do novega izziva uspel. Tisto leto nas je pričelo v Adrii šest, vse izpite pa sva ob roku opravila samo dva. Oba sva bila iz aerokluba. Drugi, ki so prišli iz civilnih in vojaških šol, niso uspeli,« pripoveduje Miro Kočevar. Neizrečeno, a vedno prisotno tekmovanje med piloti s travnika in tistimi, ki so za seboj že imeli formalno izobrazbo, je pogosto pokazalo, da so aeroklubske piloti zaradi svojih delovnih navad, discipline, požrtvovalnosti, zagnanosti in, ne nazadnje, znanja, ki so ga pridobili v športnem letalstvu, tudi v poklicnem letenju uspešnejši. Za Mira pa z izpiti v Adrii še ni bilo konec guljenja šolskih klopi. Pred kapitanskim izpitom je moral pridobiti še formalno letalsko izobrazbo. V višji zrakoplovni šoli v okviru prometne fakultete v Beogradu je kot izreden študent poleg rednega letenja na linijah uspel diplomirati s povprečno oceno več kot osem in tako pridobiti strokovni naziv inženir aeronavtik - pilot. Za aeroklub je običajno pilot, ki se prelevi v poklicnega, izgubljen. Predvsem pomanjkanje časa, pa tudi volje za nadaljnje delo v aeroklubu poklicne pilote za dolga leta ali celo desetletja oddalji od matičnega letališča. Tako je tudi v Celju. »V Celju se je širilo nenapisano pravilo, da tisti, ki gre v poklicno letalstvo, komaj kaj še pride nazaj. A jaz sem se vedno vračal v aeroklub,« pravi sogovornik in to potrjuje tudi njegovi mlajši kolegi, na katere je poleg znanja športnega letenja pričel prenašati tudi znanje, ki ga je dobil v Adrii in širom po svetu.

## S preluknjanim in pokrpanim Dashem 7 v Ameriko

Na poklicni poti bi težko našli cilj, ki ga naš sogovornik ni dosegel. Najprej kopilot in kapitan DC 9, nato kapitan turbopropelerskega Dasha 7 in vodja pilotov tega letala pri Adrii. Z Dashem je povezan tudi eden izmed, danes bi rekli drznih podvigov Mira Kočevarja. Takrat, po prelomu z Jugoslavijo, pa je bil ta podvig edina možnost. »V napadu jugoslovanske vojske na Brnik sta bila dva Dasha preresetana. Mehaniki, ki so prišli iz Kanade, so ju za silo usposobili za prelet v delavnice v Kanadi. Luknje v oplati so nekako pokrpali, jih prekrili s pločevino in podpisali, da je vse v redu. Podpisali so, da je vse v redu, a domov, v Kanado, so raje odleteli z redno linijo, ne z Dashema. Enega izmed Dashev sva preletela čez Škotsko, Islandijo, Grenlandijo in Vaffin Island s kolegom Marjanom Majcnom na dokončno popravilo v Calgary v Kanadi, drugega pa je preletel požrtvovalni kapitan Martin Arnšek, tudi iz takratne ekipe Dasha-7 v Adrii.« Hkrati z osamosvojitvijo so prišli tudi novi upravno-regulatorni izzivi za domače letalce. Kako urediti slovenske letalske predpise, da bodo čim prijaznejši za pilote in dovolj sodobni, da bo Slovenija konkurenčna

Evropi in svetu? V tem času so se na našega sogovornika obračali iz vseh koncev in krajev, njegovo prepleteno znanje iz »male« in »velike« aviacije so hoteli uporabiti povsod, tako v državni upravi kot pri



Miro Kočevar je pričel pot motornega pilota v Aeroklubu Celje z Libisom

Opomba: Miro stoji pred Matajurjem KB-6



Miro s svojim vzornikom, učiteljem in upravnikom AK Celje Maksom Arbajterjem

prenosu evropskih predpisov na slovenska tla. Smo bili uspešni? »Ne najbolj,« je žal Kočevarju, ki še danes opaža predvsem pomanjkanje sposobnega kadra v državni upravi.

## Od Turboleta do Falcona 2000

Miro Kočevar se je zaradi beneficirane delovne dobe lahko - tako kot vsi piloti - v razmeroma mladih letih, star šele 56, upokojil. Danes pravi, da tudi zato, ker so v Adrio prihajali mladi, ki so potrebovali svoje mesto za napredovanje. Tako je Miro leta 2001 odšel iz Adrie, a ni začel živeti življenja umirjenega upokojenca, ampak je šel letet na - Kitajsko. Kitajska je bila le polletnačasna postaja na poti mnogih nadaljnjih angažmajev (pre)mladega upokojenca. Šele takrat je zaživel pravo pilotsko življenje, kot si ga predstavljamo iz pionirske dobe letalstva, ko so piloti iz dneva v dan odkrivali kaj novega in z lastnimi potezami iskali nove zračne poti. Miro se je soočil s tovrstnim letenjem tako, da se je po vrnitvi s Kitajske preizkusil na številnih novih tipih letal, ki jih do takrat še ni letel. Najprej je pri portoroškem Solinairu letel s Turboletom za prenos hitre pošte iz Ljubljane v italijanski Bergamo. »Zanimivo letenje - stara oprema, praviloma brez avtopilota. Res pa je, da tovor potrpežljivo molči, ne je in ne pije in te ne more dati v časopis za vsako figo,« opiše Miro letenje s tovornim letalom. Nato je prešel v Ljubljano na luksuzno poslovno Cessna citation jet za poslovne potnike, pa ponovno na reaktivno poslovno letalo Cessna citation jet v angleškem podjetju Darka Horvata, s katerim je obletel vso Evropo, Anglijo in Islandijo. Naslednji tip letala, ravno tako v Horvatovi lasti, je bila Cessna citation X, pravi »ferrari« med letali. S hitrostjo 0,9 macha torej dirkalec med reaktivci, s katerim je naš sogovornik ničkolikokrat preletel Atlantik. Odličen v zraku in neracionalno zahteven na pristankih, a prepogosto na servisih in popravilih, zato ga je lastnik kmalu zamenjal s Falconom 2000. »Čudovito letalo, izjemno zanesljivo in sodobno opremljeno,« se spominja danes Miro, ki je nato s Falconom in Darkom Horvatom kot kopilotom, za katerega pravi, da je nadarjen letalec, preletel ves svet - od Kitajske do Afrike, od Brazilije do Združenih držav Amerike in Kanade. »S Falconom sem doživel

izkušnjo, ki jo letalci v večini poznamo le iz teorije. Na enem izmed zimskih letov iz Londona prek Kanade na zahodno obalo ameriške celine je bila zunanja temperatura na letališču Iqualit 40 stopinj pod ničlo, to je minus 55 stopinj po ISA! Takrat sem moral prvič v karieri upoštevati povečevanje instrumentalnih višin, da bi letel varno nad terenom.« Po povratku iz Anglije je še nekaj let letel pri slovenskem podjetju Linxairu iz Ljubljane, ponovno na svojih priljubljenih Cessnah citation jetih, do leta 2009, ko pa je vendarle iz zdravstvenih razlogov prenehal leteti.

## Brez denarja gre, brez znanja pa ne

Pol stoletja, ki jih je posvetil naš sogovornik letalstvu, so takorekoč vse življenje človeka. Miru danes, pri 65-ih, zmanjkuje besed, ko hoče opisati vse, kar se je dogodilo v njegovem življenju samo na področju letenja. A ravno tega pol stoletja je zaznamoval tudi tako hiter razvoj tehnike in tehnologij, da se je svet okoli nas temeljito spremenil. Še posebno močno velja to ravno za letalstvo. Toda bolj kot na spremenjene tehnologije, na katere se človek seveda navadi in jih posvoji sebi v prid, zaznava Miro spremembe v človeku. »Nekoč smo prišli na letališki travnik brez denarja, a polni želja in namer, da s trdim delom in učenjem osvojimo potrebno znanje in uspemo. Danes pridejo ljudje z denarjem. Kupijo letalo za 800.000 evrov in zmotno mislijo, da so s tem kupili tudi vso znanje. Kaj se bom učil, letalo ima ekran, na katerem vse piše, ima avtomatiko in skorajda samo leti, pravijo. Toda ni res. Kupili so le letalo, znanja se zagotovo ne da kupiti. V letalstvu je neprestano treba študirati, veliko čitati in se pripravljati na letenje. Brez znanja ne gre in ne bo šlo.« Tako se Miro Kočevar, legenda slovenskega letalstva, ozira na preleteno letalsko pot. Še vedno gre izjemno rad k svojim kolegom na letališče v Levcu. Nazadnje so se zbrali to jesen na obletnici, ki sta jo praznovala s klubskim kolegom Dragom Kosaberjem, s katerim sta pričela hkrati spoznavati lepote letenja pred davnimi petimi desetletji. Kje je že to - a vendar - kot da bi bilo včeraj!



Letališče Zuerich - Miro ob Dashu 7