

Dušan Ferlež



Dušan Ferlež - Tamango, kot ga kličejo, se je rodil 6. marca 1938 v Šibeniku (Šentjur pri Celju). Srednjo ekonomsko šolo je obiskoval v Celju in se šestnajstleten udeležil tečaja jadralnega letenja v celjskem aeroklubu pod vodstvom Maksa Arbeiterja. Leta 1956 se je vpisal na Ekonomsko fakulteto v Ljubljani in postal še član Aerokluba Ljubljana. V takratnem Zveznem letalskem centru v Vršču je opravil dva jadralna tečaja preletov in kmalu postal učitelj jadralnih pilotov. Kot jadralni letalec je naletel preko 1100 ur.

Leta 1960 je postal še pilot motornih letal. V šoli rezervnih oficirjev pilotov je odslužil vojaški rok v Zadru in Tuzli. Po vrnitvi se je pridružil kandidatom v šoli za učitelje letenja v Vršču in postal učitelj motornih pilotov. Opravil je

tudi teoretični del izpitov za poklicnega pilota. V ljubljanskem aeroklubu je bil leto in pol upravnik letalske šole in je letel na dvomotorni moravi, tako je pridobil znanje za instrumentalno letenje. Korak naprej je letenje v prometu.

Začel je pri Inex-Adrii Avioprometu in prvo leto nabiral izkušnje v zagrebški Pan Adrio, ki je prevažala pošto med jugoslovanskimi mesti. Poleti so potekali le ponoči v skoraj vseh vremenskih razmerah. Leta 1971 je začel leteti v potniškem prometu, dve leti zatem je postal prometni pilot in vodja letala. Kasneje je bil imenovan za inštruktorja na DC-9. Letel je z vsemi izvedenkami DC-9 in kasneje s podaljšanimi verzijami, ki jih je Douglas prekrstil v MD-80.

Leta 1992 se je Dušan Ferlež upokojil in nadaljeval letalsko kariero v Egiptu, Grčiji in na Švedskem, kjer je prenehal leteti v prometu. V knjižico motornega letenja je dotlej vpisal 16.000 ur. Tudi potem je ostal letalec. Ob vsaki priložnosti leti z jadralnim letalom kot stari aeroklubaš v matičnem Aeroklubu Celje.

Gašper Kolar

Gašper Kolar ni šel po očetovih ali materinih stopinjah. Mati je bila učiteljica, oče vodja zavarovalnice v Beogradu, kjer je družina živela pred drugo svetovno vojno. Tam se je rodil 16. decembra 1937 in v tem mestu je obiskoval prve razrede osnovne šole.



Gašper in Peter slikana na zaključku motornega internata v Ptujju leta 1966. Bil je moj učitelj.

Po drugi svetovni vojni se je družina preselila v Celje, kjer je Gašper nadaljeval šolanje in se spoprijateljil s Francem Mirmikom. Oba skupaj sta se odločila za jadrnanje in začela leteti v Levcu, nato v Ljubljani, kjer sta študirala. Gašper se je odločil za matematiko. Tudi vojaško službo je opravil v aviaciji in letel v eskadrilji. Še vedno pa je rad jadrnal in tekmoval z jadralnim letalom.

Pridobil je zlato značko C in kup priznanj na raznih tekmovanjih, tudi pokal Edvarda Rusjana.

Odločitev, da postane poklicni pilot, je sčasoma dozorela. V Adrii je opravil potrebna šolanja, nekaj tudi v Zagrebu, in začel opravljati pilotsko službo. Pred nesrečo Adrijinega letala na Korziki je postal šef pilotov. Ob tej in nekaterih drugih letalskih nesrečah se je specializiral za vprašanja varnosti in dobil položaj menedžerja za varnost. Oblikoval in uvedel je učinkovite standarde za varnost.

Adrii je Gašper Kolar ostal zvest do upokojitve leta 1990, vendar je še naprej letel, najprej za nizozemski Martinair, nazadnje za švicarsko letalsko družbo Crossair. Pol leta pred smrtjo se je bolan vrnil v Ljubljano, kjer je živel vse od študentskih let dalje in si ustvaril družino. Umrl je leta 1996.

Franc Mirnik



Franca Mirnika so prijatelji klicali Haklc in so obžalovali njegovo tragično smrt. Umrl je marca 1972 v letalski nesreči letala DC-9 v Adenu v Jemnu.

Rodil se je 14. aprila 1937 v Celju. Že zgodaj se je odločil za modelarstvo in se pridružil članom celjskega aerokluba v času, ko ga je vodil Maks Arbeiter. To mu je dalo »polet«. Odločil se je za jadralstvo in začel leta 1955 tekmovati na državnih jadralnih prvenstvih. Bil je vselej bolj pri vrhu.

V Ljubljani je študiral strojništvo in se že kot absolvent odločil za prvo zaposlitev. Bil je učitelj letenja in sekretar komisije za jadralno letenje v glavnem odboru Letalske zveze Slovenije.

Leta 1967 je postal upravnik Letalske šole Alpskega letalskega centra Lesce in dosegel vidne uspehe kot pedagog in organizator, kar potrjuje priznanje - leta

1970 je bila ta šola razglašena za najboljšo v Jugoslaviji.

Leto zatem se je Franc Mirnik odločil za delo v Adrii Avioprometu. Vendar kot pilot ni dolgo deloval, le dobra dva meseca in pol, ko je smrt prekinila njegovo letalsko pot.

Dominik Gregl



Dominik Gregl - Minč, kot mu pravijo letalci, se je rodil 22. julija 1934 v Novem mestu. Do konca druge svetovne vojne je živel v Šentrupertu na Dolenjskem, nato v Celju, kjer je obiskoval gimnazijo. V Ljubljani se je vpisal na strojno fakulteto in leta 1960 diplomiral. Že med študijem so ga vabili v Konstrukcijski biro in ga honorarno zaposlili, po diplomi pa redno. Na celjski gimnaziji je začel modelirati. Prvič je samostojno poletel spomladi leta 1950 z jadralnim letalom, šest let zatem z motornim.

V Konstruktorskem biroju je najprej delal rep novega triglava IV, nato je sodeloval z inženirjem Bojanom Jarcem pri reakcijskem letalu KBL-12 kot risar in detajlni konstruktor. Naredil je načrt za model za meritve v vetrovniku v Žarkovu. Zasnoval je modifikacije za Libis 17, sodeloval je pri izračunih za letalo Libis 180 in za dvomotorno turbopropelersko poslovno letalo Libis 520 TP. V Libisu je ostal do leta 1965.

V letih od 1965 do 1969 je bil zaposlen pri Adrii Aviopromet v tehniški službi na Brniku, nato se je posvetil pedagoškemu delu na Ljubljanski Fakulteti za strojništvo. Pokrival je področji mehanika fluidov in letalska tehnika. Leta 1976 je zagovarjal doktorsko disertacijo o teoretični aerodinamiki, mentor mu je bil dr. Anton Kuhelj. Bil je drugi Slovenec, poleg dr. Aleša Strojnika, z nazivom doktor znanosti s področja letalstva. Je avtor številnih strokovnih besedil in soavtor knjige Jadrarno letalstvo. Ukvarjal se je tudi z znanstvenim delom in snoval profile kril pri konstrukciji vetrnic za izkoriščanje energije vetra. Konec sedemdesetih let minulega stoletja je sodeloval pri homologizaciji in zagonu gradnje letal DG-100 v Elanu.

Po letu 1970 je dr. Dominik Gregl deloval kot inšpektor zvezne uprave za civilno zračno plovbo za Slovenijo in Hrvaško in bil več let kontrolor pri vzdrževanju letal Izvršnega sveta SRS. Bil je tudi pobudnik izdajanja revije Krila in njen sodelavec, tajnik Društva za letalstvo in kozmonavtika ter strokovni sodelavec izvršilnega odbora Zveze letalskih organizacij Slovenije.

Po osamosvojitvi je pomagal pri organiziranju Uprave za civilno letalstvo pri Ministrstvu za promet Republike Slovenije ter pri pripravi zakona o letalstvu in raznih podzakonskih aktov. Sodeloval je tudi pri šolanju več generacij letalskih mehanikov za Slovensko vojsko. Za požrtvovalno delo je dobil zlato plaketo letalskih organizacij Slovenije in dvakrat priznanje Zveze letalskih organizacij Jugoslavije. Živi v Ljubljani.

Branivoj Majcen

Kapetan Branivoj Majcen ima častno mesto med adrijevcji, pa tudi med slovenskimi letalci. V svoji 39-letni letalski karieri je bil več kot 19000 ur zraku in je naletel čez sedem milijonov kilometrov. Z njimi je postal jugoslovanski rekorder v času svoje upokojitve. Tedaj so ga odlikovali z redom dela z rdečo zvezdo, prejel je tudi prvomajsko nagrado dela in dve odlikovanji za hrabrost v NOB.

Rodil se je v Celju 1. marca 1917. Kot gimnazijec je v domačem kraju začel leteti z jadrlnim letalom. Letalsko šolo je opravil v Pančevu in Novem Sadu. Vojna ga je ujela v Smederevski Palanki, kjer je bil ujet in interniran v Nemčijo. Uspel se je vrniti, nekaj časa je s starši živel v Grušnem Polju, nato se je zaposlil v Zagrebu. A ne za dolgo. Leta 1943 se je odzval pozivu nekdanjim letalcem, naj postanejo Titovi piloti. In je postal, še prej pa komandir druge lovske eksadrilje NOVJ Raf 351 skvadron.

S svojim hurricanom je opravil 61 bojnih nalog in konec vojne dočakal na letališču Škrabnja pri Zadru. Od tam so ga premestili v Sombor, kjer je na sovjetskih letalih vzgajal mlade letalce jugoslovanskega vojnega letalstva. Vojaško kariero je končal kot pomočnik komandirja divizije za tehniko pilotiranja.

Branivoj Majcen je na lastno željo zapustil vojsko in se leta 1948 zaposlil pri nanovo ustanovljenem Jugoslovanskem aerotransportu. Začel je kot kopilot, potem je postal kapetan, inštruktor, vodja inštruktorjev in vodja pilotov. Bil je tudi pilot letal, s katerimi je potoval Tito. Leta 1953 je kot prvi pilot s prvim jugoslovanskim letalom pristal v Sudanu, leta 1959 v Etiopiji in v Indoneziji itd. Bil je prvi pilot v posadki, ki je na relaciji Kairo-Damask peljala poleg predsednika Tita tudi egiptovskega predsednika Naserja in jemenskega princa El Badra.

Leta 1962 je pomagal ustanoviti slovensko letalsko podjetje, današnje Adrio. V času nastajanja Adrie je zbral še devet letalcev, ki so imeli nalogo ustanoviti prvega slovenskega letalskega prevoznika. Kapetan varnost. Ko je zašla Adria v težave, se je upokojil, da bi zagotovil

delovno mesto mlajšim.

Nato je štiri sezone letel za nizozemski Martinair. Pri 55 letih se je prekvalificiral za letenje na DC-9 in se leta 1972 vrnil k Adrii (tedaj Inex Adria Aviopromet). Leta 1973 si je na smučanju hudo zlomil nogo, vendar je že čez nekaj mesecev spet sedel v pilotski kabini. Od letenja se je poslovil ob svoji šestdesetletnici, ne pa od letalstva. Kot član uredniškega odbora je pri založbi Borec pomagal pripravljati monografijo o letalstvu, ki pa ni nikoli izšla. Branivoj Majcen je umrl konec leta 1995.

Pripis:

Tekst je napisala Darinka Kladnik in je bil objavljen v njeni knjigi Zgodovina letalstva na slovenskem, ki je izšla leta 2008. Sam sem dodal slike iz mojega arhiva.