

## Začetki letalstva v Celju

Obnovljeno delo aerokluba in ustanovitev oblastnega Odbora v Ljubljani leta 1926 sta oživila zanimanje prebivalstva za letalstvo po vsej Sloveniji. V večjih tih so ustanovili aeroklube, med njimi tudi v Celju, na pobudo Ladislava Ropasa.

Aeroklub so ustanovili že v začetku leta 1928. Na skupščini izbrani odbor, katerega sestava pa ni znana, ni mogel sprejeti programa dela, saj ni imel denarja. S pomočjo oblastnega odbora v Ljubljani so 19. avgusta organizirali na vojaškem vadbišču v Levcu pri Celju prvi letalski miting. Nastopili so piloti vojnega letalna s petimi letali potez XXV in breguet XIX. Miting, za katerega so imeli obiskovalci 50-odstotni popust na železnici, ni bil obsežen, največja atrakcija, ki ji je ploskala 30.000-glava množica, pa je bil skok s padalom. Hudomušneži so zatrjevali, da so iz letala vrgli lutko.

Še pred začetkom mitinga je letalo preletelo pokopališče v Žalcu in med kroženjem odvrгло venec na grob tragično preminulega vojaškega pilota Ludvika Polaka iz Petrovč.

Čeprav je miting obiskala množica ljudi, aeroklub ni povečal števila članstva. Trenutno navdušenje je kmalu popustilo, v klubu pa ni bilo človeka, ki bi pritegnil maloštevilne navdušence k ustvarjalnemu delu. Na prošnjo Ladislava Ropasa, ki je želel izdelati motorno letalo, in na posredovanje oblastnega odbora aerokluba v Ljubljani, je poveljstvo vojnega letalstva leta 1929 dodelilo aeroklubu Celje trofejni letalski motor daimler. Ladislav Ropas je prevzel vodstvo gradnje, saj je bil tehnično dovolj usposobljen, imel pa je tudi osnovno znanje o jadralnem letalstvu, ki si ga je pridobil v nemških tehniških šolah. Pri gradnji letala mu je pomagal brat Darko, ki se je ukvarjal z letalskim modelarstvom. Kljub dobri volji motornega letala nista izdelala, saj jima je primanjkovalo materiala pa tudi izkušenj je bilo premalo.

Ladislava Ropasa neuspeh ni potrl. Leta 1930 je odšel na Dunaj, kjer ga je sprejel v pilotsko šolo rojak pilot Zužman z Vranskega. Ko je obvladal pilotažo, je poiskal stike z jadralno skupino Ron-Rositen v Nemčiji, kjer je bila zibelka jadralstva. Dobil je načrte začetniškega letala z gling in ga sklenil izdelati z lastnim denarjem. Pomagal mu je brat Darko, zaposlil pa je še svoje pomočnike in vajence, ki so mu pomagali v njegovi klavirski obrti. V delavnico, kjer so gradili letalo, je občasno zahajal tudi Bogdan Mirnik, ki se je zanimal za gradnjo letal.

Izdelava jadralnega letala je bila ta čas edino znamenje letalske dejavnosti v Celju. Odbor je prevzelo malodušje, saj ni naletel niti pri oblasteh niti v javnosti na potrebno razumevanje in podporo. Na skupščini oblastnega odbora aerokluba v Mariboru 22. marca 1931 je tajnik aerokluba Celje govoril o težavah kluba, vzroke pa je iskal zlasti v centralističnem sistemu, ki je zaviral delovanje v klubih.

Medtem je Ladislav Ropas izdelal svoje letalo. Krila je namesto s platnom prevlekel s papirjem, ki ga je okreplil z mizarskim klejem in laki. Prva poskusna drsenja je opravil 20. julija pri Levcu. Zaradi pretrdih pristankov, ki so sledili že najmanjšim skokom, so morali slabo papirno prevleko na krilih stalno krpati. Tudi s startno vrvjo so imeli precej težav, ker je bila prekratka in je niso mogli razpeti v obliki frače. Vleka letala samo z enim krakom startne vrvi je bila nevarna

za ljudi (starterje), ki so nategovali gumo. Nevšečnosti pa zanesenjaka Ropasa niso motile, vztrajal je in dosegal zdaj daljše, zdaj krajše skoke in polete. Brez kvalificiranega učitelja letenja in s premalo izkušenj pa vidnejših uspehov ni bilo.

Na pobudo nekaterih članov, ki so želeli poživiti delo kluba, so 19. februarja sklicali občni zbor, ki ni bil sklepčen. Akcijo so ponovili čez dobro leto, 30. marca 1932. Na zboru so ugotovili, da so društveno mrtvilo povzročile tehnične ovire. Zdaj so imeli prostore za delavnico in tehnične pripomočke za izdelavo letal. Opozorili so na pomembnost organizacije za narodno obrambo in na gradnjo letališča v bližnji okolici Celja, ki bi ga po potrebi uporabljalo tudi vojno letalstvo. Klub je imel svoje jadralno letalo, ki je bilo razstavljeno v Ropasovem skladišču. V tem letu naj bi organizirali letalski miting, pomagali pa naj bi jim drugi aeroklubi in poveljstvo vojnega letalstva. Imeli so nad 100 članov, hoteli pa so to število še povečati.

V novi upravni odbor so bili izvoljeni: polkovnik Mihajlo Golubović, podpolkovnik Milisav Bojić, dr. Josip Čerin, Avgust Veble, Cergoj, Levičnik, Janko Wagner, Jezernik in Ladislav Ropas, za namestnike pa: Davorin Ropas, Kalinšek, poročnik Toš, podporočnik Kolar in Vidaković, poročnik Midjović, Pelikan in Soline, v nadzorni odbor pa: kapetan Mitić, Mario Schmidichen, Cetina, poročnik Kostić in Herbert Dečman, za namestnike pa: major Sotala, podporočnik Marić in Nagode, Čepelj in Schonberger.

13. aprila so si člani odbora razdelili dolžnosti: predsednik je postal poveljnik 39. pešpolka polkovnik Mihajlo Golubović, podpredsednik podpolkovnik Milisav Bojić, tajnik Avgust Veble, blagajnik Janko Wagner, predsednik nadzornega odbora Mario Schmidichen, delovodja odbora pa Herbert Dečman. Dogovorili so se o letalskem mitingu, za medsebojno spoznavanje članstva in poživitev dela aerokluba pa naj bi prirejali tedenske družabne večere. Njihovo organizacijo je prevzel zdravnik dr. Josip Čerin.

Z novim upravnim odborom je v klubu zavel nov veter. Odbor je že 23. aprila pripravil v risalnici trgovske šole predavanje o jadralnem letalstvu. Predaval je inž. Boris Cijan iz Maribora. Na družabnih večerih pa so se enkrat na teden v spodnjih prostorih Celjskega doma zbirali člani kluba.

Aktivnost v aeroklubu pa je kmalu ponehala. Sklepov zadnjega občnega zbora niso uresničili in znova je zavladalo mrtvilo. Šele 9. februarja 1933 je bila sklicana prva seja upravnega in nadzornega odbora, izvoljenega na skupščini 28. decembra 1932, prisostvoval ji je tudi tajnik oblastnega odbora aerokluba iz Maribora Franjo Pivka. Poročal je o sklepih beograjske seje, da naj bi čim prej leteli z jadralnimi letali, ker osnovne organizacije nimajo denarja za motorno letenje. Celjski jadralci naj bi sodelovali z jadralci iz Maribora, ki imajo dobro organizirano šolanje jadralnih letalcev.

Kljub sklepom se odbor ni zavzel za napredek društva, hkrati pa so Ladislav Ropas in drugi navdušenci dosegli začetne uspehe v jadralstvu. Odbor je bil le na papirju, zato je Ladislav Ropas po ustanovitvi jadralne skupine v Mariboru posodil svoje letalo Celjan mariborskim jadralcem. Pred šolanjem so prevlekli krila s platnom, uporabljali pa so ga do izdelave svojega začetniškega letala.

Leta 1935 sta bila letalska navdušenca Celjana Bogdan Mirnik in Mirko Mejavšek v vojski. Veliko sta se pogovarjala in razmišljala o letalstvu in sklenila ustanoviti v Celju jadralno skupino ter tako poživiti delo aerokluba. Po vrnitvi leta 1936 sta za svojo zamisel pridobila se nekaj tovarišev. Pregovorili so ravnatelja trgovske šole (v stavbi mestne ljudske šole) Frana Marinčka, da jim je odstopil klet, kjer bi izdelovali letalo. Tudi Ladislav Ropas se jim je pridružil in jim ponudil svoje načrte za letalo zögling. Delavnico so opremili z najpotrebnejšim orodjem, ki so ga nabavili s članskimi prispevki, pri celjskih industrialcih pa so organizirali nabiralno akcijo za izdelavo letala.

Da bi svoje delo tudi organizacijsko utrdili, so v začetku leta 1937 pripravili osnutek pravilnika s 112 člani, s katerimi so urejali notranje odnose in poslovanje nove jadralno-letalske skupine. Izdelali so si tudi legitimacije in izbrali svoje vodstvo: za predsednika Oskarja Žoharja in tajnika Bogdana Mimika.

Najprej so hoteli izšolati jadralne pilote, kar naj bi bil prvi pogoj za šolanje motornih. Član skupine je lahko postal vsak neoporečen državljan z dopolnjenimi 15 leti, ne glede na spol, versko ali politično pripadnost. Predložiti je moral podpisano pristopno izjavo in plačati vpisnino in članarino. Pravilnik je poleg aktivnega članstva predvideval tudi status častnega in podpornega članstva. Skupina je imela svoj članski svet, ki se je sestajal ob koncu vsakega leta in izvolil za enoletno obdobje svoj izvršni organ z vodjo, tajnikom, blagajnikom, tehničnim referentom, referentom za letenje, predsednikom starešinskega odbora, referentom za propagando in gospodarjem.

Skupina je samostojno izdelovala letala. Vsak član je moral opraviti določeno število delovnih ur in se udeležiti teoretičnega pouka. Pri delu so bili enakopravni ne glede na funkcijo. Delo je vodil tehnični referent, ki je moral upoštevati zmožnosti, izkušnje in znanje posameznika. Strogi so bili do članov, ki so se izmikali delu in nalogam ali pa so kako drugače škodovali skupnosti. Skupina se je tesneje povezala z Mariborčani.

Ko je upravni odbor aerokluba sprejel predloženi pravilnik, ga je potrdil tudi oblastni odbor aerokluba v Mariboru. Najaktivnejša člana skupine Bogdana Mirnika in Mirka Mejavška je uprava aerokluba vključila v svoj odbor.

Jadralno-letalska skupina je polno zaživela, ko so v začetku leta 1937 zopet sklicali skupščino aerokluba, ki je ni bilo že pet let. Tokrat je letalska skupina imela 80 odstotkov vsega članstva, zato je brez težav prevzela vodstvo društva. Skupščina je izbrala novo vodstvo z Ladislavom Ropasom kot predsednikom in s člani: Kopusarjem, Borlakom (častni predsednik), Posavcem, Sadarjem in drugimi.

Ves denar so namenili delu in organizaciji jadralno-letalske skupine. Delavnico so opremili s potrebnim orodjem, nabavili pa so tudi material za izdelavo letala. V skupini je bilo okoli 20 članov, med najaktivnejšimi v začetku pa so bili:

Ivan Hillinger, Mirko Mejavšek, Vinko Uršič, Nestor Gabrovšek, Ivan Stavbe, brata Žoharja, Lojze Makuc, Adolf Oblak, Martin Stojan in Drago Pavline. Visoko kvalificirani delavec v tovarni Westen Hillinger je izdelal vse okove in kovinske priključke in je bil med najmarljivejšimi člani skupine.

Od industrialcev in obrtnikov, ki so gmotno podpirali skupino, velja omeniti trgovca z lesom Štefana Borlaka, ki je imel svojo trgovino v Celju in St. Jurju. V njegovih skladiščih so izbirali kakovostni resonančni les za glavne dele letala.

Še pred izdelavo letala zögling je Ladislav Ropas zaprosil mariborske jadralce, naj mu vrnejo posojeno letalo Celjan. Da bi člane skupine se bolj spodbudili za delo v delavnici, so se odločili za začetniško šolanje do A izpita. Prve skoke so opravljali na Bežigradu in Zalogu, pogoje za A izpit pa na Golovcu. Pri šolanju so jim pomagali tudi Mariborčani, zlasti učitelj letenja Milko Škofič. Pomagali so tudi pri gradnji in nadzorovali kakovost izdelave.

Redni letni zbor aerokluba leta 1938 je bil 21. februarja v kavarniški sobi Celjskega doma. Sklenili so, da bodo v počastitev desetletnice aerokluba priredili avgusta letalsko razstavo in velik letalski miting.

Za plete okoli 20 motornih in jadralnih letal in za množični obisk na mitingu pa je bilo treba urediti letališče v Levcu. Dela pa niso potekala po načrtu in niso bila končana do roka, zato so prireditev premaknili na 17. in 18. september.

17. septembra je v Levcu pristalo 6 vojaških letal in letala iz Maribora, Zagreba in Beograda, ki so že popoldne prevažala ljudi. Letalsko poveljstvo v Zagrebu je proti večeru poslalo se tri lovska letala. Popoldne so klubska letala trošila nad okoliškimi krajih propagandne letake. Zvečer je bil pred slovesno okrašenim mestnim poglavarstvom promenadni koncert železničarske godbe.

18. septembra se je zbralo na letališču več kot 12.000 ljudi. Miting so začela tri lovska letala z drznimi akrobacijami. Po uvodnih slovesnostih je tajnik oblastnega odbora iz Maribora Franjo Pivka celjski jadralni skupini izročil prapor središčnega odbora aerokluba v Beogradu, opat Jurak pa je blagoslovil prapor in jadralni letali.

Začetniški letali sta startali z avtovitlom. Še pred njunim pristankom je poletelo letalo z drznim padalcem Šajičem iz Beograda, ki je z višine več kot 1000 metrov izskočil in srečno pristal blizu letališča. V zapregi z motornim letalom je poletelo jadralno letalo grunau baby iz mariborske letalske skupine, ki je nad letališčem prikazalo zanimive akrobacije. Zatem so iz Zagreba prileteli trije bombniki in »napadli« improvizirano naselje. Umetne bombe so uničile naselje, gasilci pa so pokazali, kako je treba priskočiti na pomoč. Ob koncu je drzni padalec predstavil nekaj humorističnih prizorov in kako leti letalski začetnik z motornim letalom.

Miting je imel velik pomen in gmotni učinek. V klub so se vpisali novi člani pa tudi klubska blagajna se je napolnila. Z zbranim denarjem so kupili avtomobil, ki so ga preuredili in mu vgradili vitel za startanje jadralnih letal. Za delavnico so kupili kombinirani mizarski stroj in začeli zbirati gradivo za izdelavo novega jadralnega letala. To je bilo leto velikega napredka in uspehov celjske jadralno-letalne skupine. Imeli so že dve začetniški letali, ustanovili so svojo jadralno šolo, ki jo je vodil motorni pilot Vinko Uršič.

Začetne skoke so opravljali na Bukovžlaku, kasneje pa so dosegali pogoje za A izpit na Spodnji Hudinji. Da bi bili poletni še daljši, so se preselili na teren pri Ponikvi. Ko pa so usposobili avtomobil za vitel, so šolanje nadaljevali na letališču v Levcu. Nekaj članov je letelo tudi v mariborski jadralski skupini, več pa se jih je šolalo v jadralskem centru na Blokah in celo v Vršču. Med prvimi sta v tem letu opravila izpite Oskar Žohar, ki je osvojil A značko s številko 578 na Teznem in B značko s številko 305 v jadralskem centru na Blokah ter Bogdan Mirnik, ki je osvojil A značko s številko 592 in B značko s številko 318 na letališču na Teznem. Večina aktivnih letalcev je v tem letu opravila A in B izpite, med njimi tudi motorni pilot Branivoj Majcen.

Med novimi člani aerokluba je bilo tudi nekaj srednješolcev, ki so se navduševali za letalsko modelarstvo. Ustanovili so modelarsko sekcijo, ki jo je vodil študent Lojze Makuc, blagajnik pa je bil Marjan Mencinger. Članarina je bila 8 dinarjev. Delavnico so imeli v kletnih prostorih celjske gimnazije, kjer je bila tudi delavnica jadralske skupine. Pričeli so izdelovati začetniški model lahor (startal je s pomočjo palice) in naprednejši model pitomec. Največji model v sekciji je izdelal modelar Marjan Mencinger, ki je pri tem pokazal veliko nadarjenost.

Najbolj zagreti člani jadralske skupine so si želeli lastno jadralsko letalo, s katerim bi lahko opravljali polete za C izpit. Odločitev pa je bila težavna. Odločili so se šele po vrnitvi Mirka Mejavška in Zdenka Marinčka z Blok. Oba sta se navdušila za letalo inka, kakršnega je imela jadralska skupina iz Stične. Letalo je bilo preproste konstrukcije, čvrsto in prilagojeno jadranju ob pobočjih.

Po uspešni letalski sezoni so jeseni začeli izdelovati letalo inka, izboljšani tip prve inke. Kako so prišli do načrtov in kdo je imel pri tem največ zaslug, ali Nestor Gabrovšek, ki je bil na Srednji tehnični soli v Ljubljani učencem konstruktorja inž. Antona Kuhlja, ali Janez Hillinger, ki je bil takrat v delovodski soli v Ljubljani, ni mogoče ugotoviti. Dejstvo je, da je inž. Anton Kuhelj, ki je bil jadralca in je dobro poznal denarni položaj v jadralskih skupinah, odstopil Celjanom načrte za inko brezplačno in jim ponudil tehnično pomoč in nadzor.

Z izdelavo novega, zahtevnejšega letala pa je prostor, v katerem sta delovala tudi modelarska sekcija in majhen fotolaboratorij, postal pretesen. Direktor šole je odstopil jadralcem se dva manjša prostora.

S predstavitevjo pregradnih sten so si vneti graditelji zagotovili prostor za sestavljanje daljših elementov letala in krila.

Z nabavo resonančnega lesa, ki so ga tudi tokrat delno dobili na Borlakovi žagi v St. Jurju, še več pa pri upravi Marija Gradec v Nazarjih, kjer sta jim bila zelo naklonjena ravnatelj inž. Žumer in inž. Možina, je ob dobrih mizarskih strojih in orodju steklo delo brez težav. Seveda so material, ki ga ni bilo moč nabaviti na domačem trgu, morali uvoziti. Tako so pri tvrdki Avio-Richter v Berlinu nabavljali posebne vezane plošče, hladna lepila, lake za impregnacijo lesa in platna ter drobnejše pripomočke (navojne svornike, jekleno žico za komande in drugo). Okove iz jeklene pločevine aero 50 so izdelovali visoko kvalificirani delavci v tovarni Westen iz tovarniške pločevine, ki so jo uporabljali za izdelavo vojaških čelad.

Čeprav je pri delu sodelovalo le okoli 10 vztrajnih letalskih zanesenjakov, so hitro napredovali. Kuhelj, ki je redno obiskoval delavnico, je vsakokrat odhajal v Ljubljano zadovoljen in dobro razpoložen. Z velikim razumevanjem je podpiral estetske spremembe, seveda če niso škodovala statiki konstrukcije.

Precejšnja praznina pa je nastala v delavnici z odhodom Vinka Uršiča in tehnika Martina Stojana na služenje vojaškega roka. Tehničnega vodjo Vinka Uršiča je nadomestil Janez Hillinger, okrnjen pa je ostal »posvetovalni« organ skupine.

10. februarja 1939 je bil redni letni občni zbor aerokluba, ki so se ga udeležili zastopnik oblastnega odbora aerokluba Maribor, predstavnik vojnega okrožja in civilnih oblasti ter novinarji. V razpravi je bilo najvažnejše vprašanje letališča. S skupno akcijo naj bi problem rešile banska uprava, mestna občina in vojska. Čisti dohodek od letalskega mitinga je bil 32.653 dinarjev. Sicer pa so imeli v prejšnjem poslovnem letu 38.887,32 din dohodkov in 31.312,50 din izdatkov.

Jadralska skupina z 38 člani je delala tri leta. Od središčne uprave aerokluba v Beogradu ni prejela nobene pomoči, po svojih močeh jo je podpiral le odbor aerokluba. Izdelali so dve jadralski letali z gling za začetno šolanje, v gradnji pa je bilo jadralsko letalo inkala. Izdelali so tudi transportni voz za prevoz dveh letal hkrati. Jadralci so se udeležili tečajev v Celju, na Blokah, v Mariboru in Vršču. Dosegli so 2A, 6B in 3C izpite. Piloti s C značkami so bili hkrati motorni piloti in imeli so vse pogoje za srebrno C značko. Skupina je nameravala izdelati še dve šolski in eno prehodno letalo, poseben transportni voz in kupiti visokosposobno letalo za termično jadranje.

Na celjski gimnaziji je imel podmladek okoli 150 marljivih članov. Predsednik je bil sošolec Hillinger. Potrebovali so primerne prostore za delo. Precej članov se je udeleževalo v jadralski skupini aerokluba. Za velikonočne počitnice naj bi priredili tritedenski modelarski tečaj.

V začetku maja je mestni odbor aerokluba predvajal film o jadralskem letalstvu, ki je zajel začetni pouk in velika mednarodna jadralska tekmovanja na Renu in v Alpah na Jungfrauochu, kjer so sodelovali tudi jugoslovanski tekmovalci. Prikazali so tudi življenje v jadralskem centru za visoko sposobno jadranje v Vršču in šolanje celjske jadralske skupine. Filmi so vzbudili veliko zanimanja med celjsko mladino.

Pred jesenjo sta se vrnila Vinko Uršič in Martin Stojan, ki sta postala v vojski motorna pilota. V pilotski soli sta se seznanila s pilotom Branivojem Majcnom. Spotoma sta se ustavila v jadralskem centru v Vršču in opravila C izpit. Tako je skupina dobila še dva učitelja jadralskega letenja. Jeseni sta Vinko Uršič in Nestor Gabrovšek zapustila skupino in odšla v tovarno letal v Kraljevo.

23. oktobra je bil na II. realni gimnaziji v Celju občni zbor podmladka aerokluba. Zboru sta prisostvovala direktor Bračko in nadzornik podmladka prof. M. Čadež. Iz poročil je razvidno, da je podmladek v preteklem obdobju pridobil lepo število članov in da je seznanil mladino na šoli z letalsko dejavnostjo. Za tekoče šolsko leto je bil izvoljen nov odbor s predsednikom Alojzom Makucem (7a), tajnikom Marjanom Sadarjem (6c) in knjižničarjem Dušanom Nendlom (4c).

Nekaj dni pred zborom pa je bil tudi na I. državni realni gimnaziji ustanovni zbor podmladka aerokluba. Za predsednico so izvolili Anico Uršič (8a), za podpredsednika Franca Coklina (7a), za tajnico Boženo Rihter (6a) in blagajnika Petra Rusa (5a). Nadzorstvo nad podmladkom je prevzela prof. Marija Perpar. V obeh gimnazijah je bilo nad 700 članov podmladka.

Letalo inka so izdelali šele pozimi naslednje leto. Razmere v klubu so se zelo poslabšale. Spet je nastopilo mrtvilo. Upravni odbor ni bil sposoben v letu 1940 izpeljati rednega letnega občnega zbora, zato je oblastni odbor aerokluba v Mariboru zahteval izredni občni zbor ter razpustil dotedanjo upravo. Dnevno časopisje je objavilo vabilo na izredni občni zbor, ki je bil 21. novembra zvečer v hotelu Evropa v Celju, vodil pa ga je Leo Vičar. Mirko Mejavšek je poročal, da so izdelali tri šolska in eno prehodno jadralno letalo, da imajo 8 C, 15 B in 22 A pilotov, med katerimi jih je šest pridobilo diplome vojaških, trije pa diplome športnih pilotov. Govorili so o pomenu letalstva, nekaj razpravljalcev pa je grajalo delo odbora. V nov upravni odbor so izvolili: za predsednika polkovnika Iva Tomaševića, za podpredsednika Čira Sadarja, za tajnika Lea Vičarja in odbornike: prof. M. Cadeža, Antona Dobrovška, Stojana Holobarja, Draga Hojkarja, dr. Stjepana Ivica, inž. L. Knopa, vodnika Jura Lesjaka, Mirka Mejavška, Bogdana Mirnika, inž. Pristovška, inž. Cirila Rihtarja, Ladislava Ropasa, inž. Umeka, Vanča Vrabla in prof. dr. inž. Marijo Perpar. Za predsednika nadzornega odbora je bil izvoljen direktor Fran Mravljak, za člane pa prof. dr. Kajetan Gantar, Joso Golobič, direktor Fran Marinček, inž. Boris Lavrenčič, Ivan Martinčič, Feri Pleteršek in Slavko Skobrne. Sklenili so, da bo občni zbor spet februarja 1941. Po zboru so si udeleženci ogledali delavnico jadralne skupine in modelarjev ter razstavljen jadralna letala.

18. februarja 1941 so na občnem zboru organizacije poudarili pomembnost aeroklubov, iz katerih prihajajo najboljši piloti, zato je treba popularizirati letalstvo, ki ima v vojni prevladujočo vlogo.

Spregovorili so o uspeli nabiralni akciji aerokluba v Celju, Savinjski dolini, Laškem in drugod. Uprava kluba je izpopolnila organizacijo in pripravila ustanovitev poverjeništev v bližnjih krajih. Načrtovali so izdelavo novega letala in začetek gradnje dveh šolskih jadralnih letal, predvsem pa dokončno ureditev letališča, na katerem so spomladi nameravali prirediti velik letalski miting s sodelovanjem jadralcev iz drugih jadralnih skupin in vojaških letal. Aeroklub je imel 10.302 dinarjev gotovine. Skupščina je razrešila odbor in v novi ponovno izbrala dotedanje člane.

V tem mesecu je z avtovitlom prvič poletela tudi inka. Krstni polet je uspel in pilot je bil zadovoljen z vodenjem letala in udobno kabino. Prepričan je bil, da bodo z letalom dosegli dobre športne dosežke.

Po nemški zasedbi Jugoslavije je letalo samo še enkrat poletelo: okupatorski prišlek je poletel z Miklavževega hriba in pristal na stadionu Glazija. Pristanek se ni posrečil in letalo se je razbilo. Tudi druga letala v delavnici jadralne skupine je doletela žalostna usoda. Celjski nemškutarji in njihovi sodelavci so vdrli v delavnico in odnesli vse, kar so mogli, letala pa polomili in zažgali. Izropali so tudi fotolaboratorij in izginila je dragocena fotodokumentacija o delovanju aerokluba.

Zanimiva pa je bila usoda klubskega avtovitla, ki ga je vojska odpeljala še pred

zlomom države na Hrvaško. Po ustanovitvi jadralstva Nezavisne države Hrvatske so vitez uporabljali v šoli v Samoboru vse do dne, ko so partizani zažgali jadralni center, v katerem je poleg vitla zgorelo tudi več jadralnih letal.

Gustav Ajdič – Zoran Jerin  
Letalstvo in Slovenci  
Od prve do druge svetovne vojne

Založba Borec – Mladika  
Ljubljana 1990