

PRIJATELJ IVAN

Kot ustanovnemu članu Aerokluba Ljubljana v takratnem kinu Komuna se mi je na predlog prijatelja in učitelja motornega letenja ponudila prilika, da sem pristopil šolanju na motornem letalu "Trojka". Letalo je bilo lesene konstrukcije, preprosto dvosede z osnovnimi instrumenti in vrstnim, zračno hlajenim motorjem češke proizvodnje Walter. S štirimi cilindri je proizvajal 60 KS (konjskih moči).

Letalo je konstruiral ing. Cijan, ki je živel v Zemunu, doma je bil iz Maribora. Konstrukcija letala je bila že sodobna za tiste čase. Letalo je bilo nizkokrilec, sedeža sta bila vzporedna, dostop v letalo je bil z obeh strani trupa preko krila. Kabina je bila prostorna in vsak pilot je imel svoja vhodna vrata, ki so se odpirala kot pomična vrata nazaj ob trupu.

Letalo je bilo usposobljeno za osnovno pilotažo in osnovne akrobacije s pozitivno obremenitvijo, za kar je pri letenju vsak pilot uporabljal sedežno padalo. Letalo je proizvajala letalska tovarna "Utva" v Pančevu. Izdelanih je bilo preko 60 letal.

Bližalo se je konec leta 1951, ko sem zadnje lete po "maršruti" letel proti Dolenjski in ob ugodnem vremenu so se pojavili prekrasni kopasti oblaki-kumulusi, kar sem kot jadralni pilot izkoristil ter se povzpel do baze oblakov in s tem prihranil na gorivu in času porabljenem za prelet.

To zimo je zapadlo obilo snega in nabavili smo v letalski šoli Ljubljanskega Aerokluba tudi smuči za letalo "Trojka". Namesto koles smo nataknili smuči, spredaj dve in zadaj, namesto smernega kolesa manjšo smučko, s katero se je dalo letalo krmariti in obračati na zemlji. Smučke so izdelali v letalski tovarni "Letov" v Ljubljani.

Letala smo imeli shranjena na letališču v Polju, ob železnici Ljubljana-Zalog. Takrat je bilo letališče v lasti Jugoslovanskega vojnega letalstva. Ljubljanski aeroklub je uporabljal zadnji leseni hangar ob cesti, ki je peljala proti Polju.

Po zadnjem letu s smučmi z ing. Kralj Ivanom, ko smo pospravili letalo v hangar, bilo je v petek popoldan, me ogovori malo za šalo, malo za res, če imam jutri v soboto dopoldan čas; napravila bi malo akcijo. Soglašal sem.

V soboto zjutraj pride Kralj Ivan z avtom po mene, bilo je mrzlo zimsko, januarsko jutro. Ko se pripeljeva mimo stražarja na letališču in parkirava za hangar, bila pa je še megla, smo aktivirali generator za topel zrak, da smo segrali motor letala še v hangarju.

Ko se je megla pričela dvigati, smo z mehanikom potisnili letalo iz hangarja. Ivan se usedel v kabino letala, mehanik je parkrat zavrtel propeler z roko, opazilo se je, da je olje dovolj segreto in z vklopom magnetov je motor takoj zagrabil.

Ivan mi je naročil, naj sedem na levi sedež, sam pa je šel v avto po plašč. Ko se je motor dovolj segrel, se je usedel Ivan s plaščem na desni sedež zraven mene v letalu in "zarulala" sva po stezi proti zaletišču, ki je bilo še od prejšnjega dne zvoženo, poteptano, da je letalo lažje zdrsnilo v zrak.

Ko sva uspešno poletela in se dvigovala proti Zalogu, je Ivan odvil plašč in iz njega potegnil dvocevno lovsko puško.

Na njegovo željo sem letalo usmeril proti sotočju Ljubljance in Save jugovzhodno od Zaloga. Nad sotočjem je še ležala precej gosta megla. Midva sva z letalom letela dvesto metrov nad terenom in nad meglo, ura še ni bila dvanajst. Ko Ivan odpre okno na svoji strani letala ter pomoli puško skozi okno ter ustrelji, najprej enkrat in potem še enkrat ter zapre okno. Letalo sva obrnila proti letališču. Čez čas pa zagledava, da mimo nas leti velika jata divjih gosi, ki so se zbirale na sotočju dveh rek.

Ko sva pristala z letalom in smo letalo pospravili v hangar, se je pričel smejati Ivan. Povabil me je na pijačo po letenju, saj sem se moral ogreti, v gostilno v Tomačevem. Nisva dolgo čakala, ko so pričeli prihajati lovci in se pridušali nad neuspelim ulovom. Takrat je povedal Ivan, da se je šel staviti s svojimi prijatelji lovci iz Tomačevega in Šmartnega, kjer je bil Ivan doma, da to soboto ne bodo ulovili nobene gosi.

Ivan je stavo dobil.