

Bolje, da ti igrajo zajle, kakor vojaški orkester

Edvard Lorencon, pilot in učitelj letenja



Edvard Lorencon je svoje življenje zapisal letalstvu. Nikoli ni služboval v jugoslovanskem vojnem ali civilnem letalstvu. Kljub temu pa je v njem pustil izjemen pečat. Skozi njegove roke je šla večina bodočih pilotov s Primorske regije tudi piloti rezervisti. V okviru aeroklubov so tako opravljali nekakšen pred izbor za vojsko, JAT in tudi Adrio Airways.

Mladost

Edvardovo mladost sta zaznamovala življenje v fašistični Italiji in druga svetovna vojna, katere konec je kot partizanski kurir dočakal v Ronkah. Rodil se je v 15.



oktobra 1927 Gorici, kjer je obiskoval osnovno in srednjo industrijsko šolo. Načrtno potujčevanje in fašizem sta močno zarezala med primorske Slovence, ki so jim fašisti prepovedali uporabo slovenskega jezika tako rekoč povsod. Kljub temu, da sta bila mati in oče Slovenca so tudi doma govorili italijansko.

Srednjo industrijsko šolo (v izkazu ima napisano, da je končal gimnazijo) je končal leta 1944. Že od malih nog pa se je oziral tudi v nebo. OB tem Lorencon pove: »Bil sem član goriškega aerokluba

Reale Unione Nazionale Aeronautica – Kraljeve nacionalne letalske zveze. Takrat sem bil entuziast in dober modelar ampak brez izkušenj v gradnji pravih letal in brez izkušenj kot pilot. Izdeloval sem jadralne modele in z njimi tekmoval. Močno sem si želel leteti zato sem šel večkrat na letališče v Gorici, kjer sem si ogledoval letala in pilote. Želel sem zgraditi tudi svoje jadralno letalo. Gradnje enosedežnega San Ambrogia sem se lotil med vojno leta 1944.« Po zlomu fašističnega režima leta 1943 so Gorico zasedle nemške okupacijske sile. Lorencon se spominja, da so po koncu šolskega pouka leta 1944 v šolo prišli gestapovci in dijakom rekli (ukazali), da se morajo vključiti v inženirsko organizacijo Todt pod okriljem katere bodo med počitnicami delali na različnih gradbiščih in doda: »Dobili smo izkaznice in tako smo se izognili morebitni internaciji. Mene so poslali na severno pobočje hriba St. Mark pri Šempetru na katerem je takrat stala kapelica. Tam smo kopali bunkerje. Naenkrat so visoko nad nami prileteli štirje P-38 Lightning in začeli raketirati železniški prodor v Gorici. Takrat sem prvič videl lightninge, ki napadajo.«

Lorencon je imel tudi strica, ki je delal v tovarni letal CANT (Cantieri Aeronautici e Navali Triestini), ki je bila pod okriljem družbe Združene ladjedelnice Jadrana (Cantieri Riuniti dell'Adriatico - C.R.D.A.) v sosednjem Tržiču. Edvard je delal tam od 16.9.1944 do 4. 12. 1944. V proizvodnji bombnikov dva meseca. Pomagal je izdelovati izdelke iz Krom Molibdena, ki so jih vgrajevali na ta letala. Izdelovali so dvo, tri in štirimotorne bombnike z oznakami CANT Z. Tovarno so v tem obdobju skoraj dnevno bombardirali ameriški bombniki zato je bilo delo tam oteženo.

Konec leta 1944 so k njim domov prišli štirje domobranci. »Moja mlajša sestra, mama in jaz smo bili doma. Z avtomatom so nam zagrozili, da nas bodo vse pobili, če ne povemo, kje ima moj brat, ki je bil sicer takrat zaprt v Trstu skrito orožje. Brat je imel sicer na trgu v Gorici trgovino za ribolov in lov. Takrat nisem vedel, da je bil povezan tudi s partizani. Mati se je ustrašila in na vrtu domobrancem pokazala, kje je zakopano orožje. Zanimalo jih je, če vemo kdo in kje ima še skrito orožje. Mene so odpeljali v zapuščeno Ekonomsko šolo na informativno zaslišanje. Od mene so hoteli izvedeti, kdo ima orožje. Kje sem jaz vedel, saj sem bil star 17 let. Tam sem videl pretepe in krvave fante. Grdo je bilo. Z izgovorom, da bi šel rad na WC sem uspel uiti. Domobranec, ki me je spremljal je odprl vrata in me pospremil do WC. Ko sva šla po stopnicah sem na širokem hodniku videl ulico Via Roma in sem ušel. Za mano je vpil, da bo streljal, a jaz sem tekel in ušel.



Kot 17 letni mladenič se je pridružil Vojkovi brigadi, zgoraj levo

Domov si nisem upal, saj bi me lahko prišli iskat. Zato sem šel k enemu starejšim modelarju, ki mi je uredil, da sem šel v Vojkovo brigado, kjer sem ostal do konca vojne. Peš smo šli, da bi osvobodili Trst. Ko smo prišli v Ronke so nam rekli, da je Trst že osvobojen in smo se obrnili nazaj v Gorico. Mojim sem sporočil, da sem dobro, saj še vedno nisem upal domov. Takrat je bila primorska razdeljena na cono A in B. Kot prebivalec cone A sem se demobiliziral v Ajdovščini, opremo in orožje pa sem oddal v Idriji. Ko sem prišel domov je bila v Gorici še Slovenska komanda in tam so mi ponudili možnost, da grem na tečaj jadralnega letenja na Bloke.

Začetki na Blokah in v Ribnici

26. maja 1946 je Edvard odšel na sedež Letalske zveze Slovenije v Ljubljano, kjer ga je sprejel sekretar zveze Hercog. Pri njem je uredil vse potrebno glede prijave, zdravniškega pregleda in odhoda/prihoda na Bloke. Zdravniške preglede je opravil na Taboru. Pot ga je potem vodila v jadralno šolo na Bloke, kjer je 1. junija začel z šolanjem za jadralnega pilota. Moj učitelj je bil takratni upravnik šole na Blokah vojaški pilot in učitelj zastavnik/praporščak Vladimir Sluga se spominja Lorencon in pove, da je na Blokah opravil A, B in C izpit za jadralnega pilota. Spali so v barakah. Hranili so se v bližnjem gostišču. Bivanje in hrano so plačali v letalski zvezi. Mi nismo plačali ničesar. Najprej so nekaj dni poslušali teorijo letenja in se informirali o samem letenju. Na Blokah sem letel z jadralnima letaloma vrabec in salamander in dodal: »Zamislite si, da sedite prvič v letalu sam. Najprej letalo stoji na tleh obrnjen v smer vetra in vi lovite ravnotežje. Potem te vlečejo z gumo tako hitro, da voziš po tleh in loviš ravnotežje. Tako nabiraš izkušnje in se učiš drseti. To še ni bilo letenje. Potem te vlečejo tako hitro, da narediš skok. En meter, potem dva in vedno višje. Potem pride na vrsto vleka po pobočju. Na Blokah sta bili dve pobočji s katerih smo vzletali. Piškovc in Bradakta. Prvi let sem opravil 6. junija z letalom Vrabec. Težko je opisati občutke dokler tega sam ne doživiš. Vrabec nima pilotske kabine. Sedež je pritrjen na ojačani letvici, ki povezuje prednji del trupa z centralnim delom trupa. Z desno roko držiš pilotsko palico za upravljanje po višini in nagibu. Noge pa slonijo na prečni letvi, ki povezuje preko jeklenice smerno krmilo. Sediš na prostem privezan z gurtami na sedež. Z Vrabcem lahko letiš 13m/s oz. 48km/h. Stabilen pa je tudi pri nižji hitrosti. Nekje do 40km/h. Ker nima kabine nima niti instrumentov za merjenje hitrosti in višine letenja. Učitelj letenja mi je na razne načine skušal dopovedati, da je horizont, kot namišljena linija edini element za določanje položaja letala v zraku. Pomembnost

njegovih trditev sem doumel mnogo let kasneje. Ker nismo imeli inštrumentov, ki bi nam pomagali pri letenju smo si pomagali tudi na druge načine. Gledali smo prednji in zadnji rob krila ter tako vedeli ali se dvigamo ali spuščamo. Pač odvisno od tega koliko zadnjega dela krila si oz. nisi videl. Iz aerodinamika pa vemo, da letalo med letenjem ustvarja določene sile. Tudi upor. Odvisno od hitrosti se pojavi zvok. Torej je razumljivo, da je z večjo hitrostjo tudi zvok močnejši in obratno. Konstrukcija trupa vrabca je rešetkasta. Trup in krilo pa povezuje šest jeklenic, ki strukturo delajo trdno. Ravno te jeklenice ustvarjajo izrazit zvok. Podobno kot glasbilo. Med letalci je zato nastalo opozorilo: »Bolje, da ti igrajo zajle, kakor vojaški orkester.« Višina letenja se je povečevala do 50m. Po vzletu s pobočja si moral leteti naravnost in pristati na točno določenem mestu. Ko sem opravil vse te vaje sem izpolnil pogoje za »A« značko.



Junija 1946 z učiteljem Vladom Slugo tik pred vzletom z letalom Vrabec

Kasneje smo vzletali vse višje s pobočja in dosegali višine do 100m. Letala smo vlekli na pobočje Piškovca in Bradakte tudi s škripci. Tudi vaje so se z višino letenja spreminjale. Opraviti smo morali zavoje od 90°-180° in pristati na točno določenem mestu. Tako sem pridobil tudi pogoje za »B« značko. Moj učitelj letenja Sluga je ocenil, da dobro napredujem in da sem sposoben nadaljevati z letenjem na Salamandru. Jadranci smo se za vzletno smer odločali glede na veter, ki je takrat

pihal. Letalo smo najprej blokirali z rinko v repu, ki je bila zabita v zemljo. Potem je osem fantov prijelo za elastično vrv in jo nategnilo v obliki črke V. Na vsaki strani so bili po štirje. Tam kjer so držali je bila pletena vrv naprej pa gumijasta. Ko je pilot rekel: Pripravljen., je učitelj dvignil krilo in zavpil: Pripravljeni. Vsi so morali odgovoriti: Pripravljeni. Učitelj je nato rekel: Naprej., in takrat sta obe skupini na ukaz: ena, dva, tri, štiri teči. Štartali. Tekli so in, ko je bila guma 100% raztegnjena torej iz 50m na 100m je učitelj sprostil odpenjač na repu letala jadralno letalo je štartalo in kmalu zatem smo vzleteli. Za vzlet z vrabcem smo uporabljali gume z 500 niti. Vrabec je bil dokaj lahko letalo, saj je imel le 80kg. Skupaj s pilotom med 160-170kg. Pri drugih, težjih jadralnih letalih npr. Salamander in Čavka smo uporabljali močnejše gume z 700, 800 ali 1000 nitmi. Moj prvi let z jadralnim letalom Salamandra sem doživel zelo čustveno. Takrat sem prvič dobil občutek da letim. Z njim sem nadaljeval šolanje in izpolnil pogoje za »C« in zvanično »C« značko. Skupaj sem na Blokah opravil 64 poletov.«

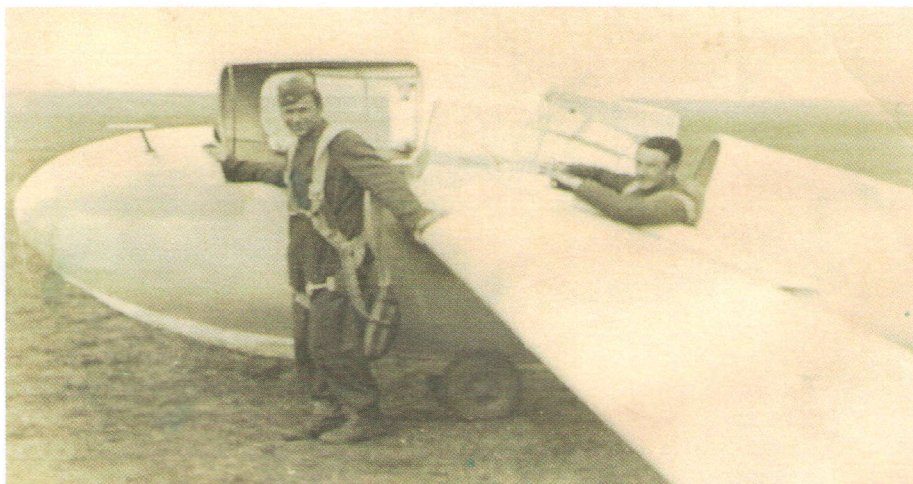
Šolanje na Blokah je Lorencon zaključil 3. oktobra 1946. Ker je bil perspektiven ga je Sluga poslal še v jadralni center v Ribnico (v sklopu jadralnega centra v Ribnici so bile jadralne šole: Ribnica, Kompolje in Bloke), kjer sta ga sprejela Vilko Kopecky –Ibro in Ludvik Starič (Leteči Kranjec). V Ribnici je opravil še izpit za letenje z vitlo in vleko z motornim letalom. V Ribnici so imeli dve motorni letali Fizir. Ob tem se Lorencon spominja: »Na Blokah motornih letal nismo imeli. Fizirja sem tako prvič videl v Ribnici. V Ribnici so imeli tudi vitlo, ki jo je poganjal fordov bencinski motor. Bila je na koncu letališča. Imela je dva bobna. Žica, ki je bila navita na boben je bila debeline 5mm. Pripeli smo jo na čavko in čakali na štart. Najprej smo leteli nizko potem vse višje. Vitlo te potegne gor in, ko smo bili pod kotom cca. 50° smo se odklopili. Če se nismo odklopil je učitelj odsekal žico sicer bi se lahko pilot ubil. Pilot je potem letel nad letališčem in okolico in iskal ugodne vzgornjike, saj si z vitlo dosegel višino okrog 200m tako, da si lahko naredil vsega nekaj krogov. V drugi fazi šolanja smo začeli leteti z zaprego. Na vzlet z aeroxaprego se nismo posebej pripravljali. Enkrat je prišel do mene Ibro in mi rekel: Sedaj si ti na vrsti. Sedel sem v čavko in Ibro me je z letalom J-? Fizir potegnil v zrak.

»Ko sem končal s šolanjem v Ribnici me je k sebi v pisarno poklical komandant vseh treh jadralnih šol (Bloke, Ribnica in Kompolje) Žarko Majcen in mi rekel: »Ti imaš prihodnost v letenju. Nikar ne odnehaj. Pojdi naprej v šolo.«

V Ribnici je bila takrat tudi prva skupina študentov in letalskih konstruktorjev, ki so bili na tem tečaju in takrat še nepoznani, med njimi

Zvezni letalski centru v Vršču

Kakor večino pilotov je tudi Lorenčona pot vodila v Vršac, kjer je nadaljeval z šolanjem za učitelja letenja. Edvard Lorencon: »V Vršac sem odpotoval 10. novembra 1946. Najprej sem oddal dokumente in šolsko spričevalo, da so pristojni v Letalski zvezi Jugoslavije lahko uredili moje bivanje in šolanje. Potem sem v Zemunu naredil zdravniški pregled. V Vršac smo šli z avtobusom preko Pančeva. V Zveznem letalskem centru v Vršču so nam dali nove uniforme in nas nastanili v hotelu Vojvodina v Vršču. Dnevno so nas s avtobusom vozili na letališče. Šola je bila pod nadzorom komande vojnega letalstva zato je tam vladala stroga vojaška disciplina. Tudi v mesto smo smeli le z dovolilnico. V Vršču sem ostal **do 18. julija 1947**. Predavatelji so bili zelo dobri, z učenjem pa smo začeli od začetka. To je bil po drugi svetovni vojni prvi organizirani tečaj za učitelje jadralnega letenja v Jugoslaviji. Imeli smo predavanja iz konstrukcije, materialov, meteorologije, navigacijo in kasneje tudi motoroznanstvo. Osnovno šolanje za jadralnega pilota je trajalo en mesec, za učitelja motornega letenja pa nekaj mesecev. Ko so uvedli redno šolanje ua učitelje letenja so šolanje podaljšali na dve leti. Kljub temu, da sem že imel naziv učitelja jadralnega letenja sam moral nadoknaditi zamujena predavanja. V zimskem času smo zato tri leta zapored odšli na štirimesečno dodatno usposabljanje v Vršac.



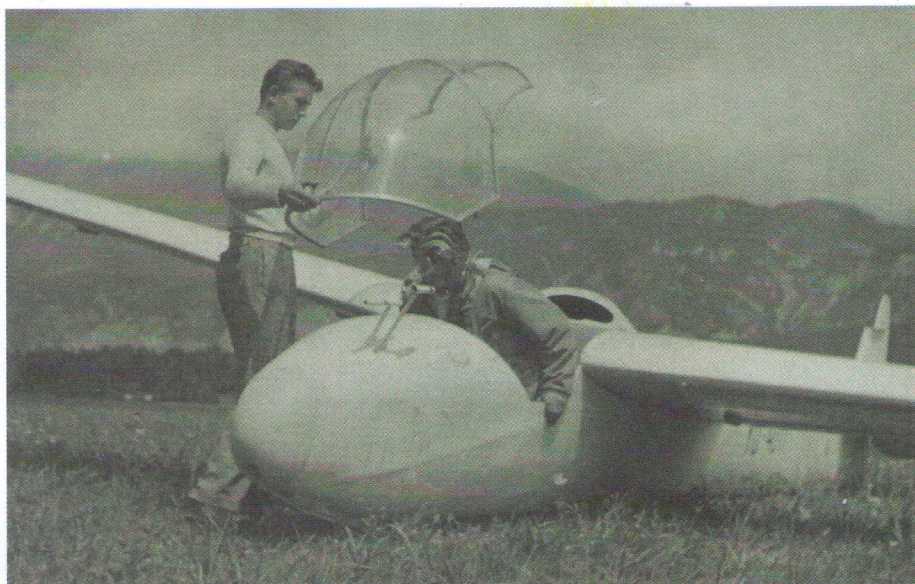
V letalu Žerjav, levo Edvard Lorencon, Vršac 1946

Učitelji letenja so bili pred vojni piloti z bogatimi izkušnjami. Tam sem se veliko naučil. Tudi leteli smo veliko. Tako sem naredil dvoletno letalsko šolo. Tam je bilo ogromno letal. Vsa letala, ki so jih zaplenili tujim vojskam (ali to drži) po Jugoslaviji so pripeljali v Vršac. Od Madžarskih do Poljskih letal. Imeli so celo nemško letalo iz desantne enote, ki je napadala Drvar. Edvard je bil **od 28. marca 1947**, ko je v Vršču uspešno končal šolanje in pridobil licenco za učitelja jadralnega letenja do leta 1961, ko je pridobil dovoljenje poklicnega pilota reden gost v Vršču. Običajno je v Vršču ostajal po 7-8 mesecev. Leta 1949 je v Vršču izpolnil pogoje in dobil srebrno C značko jadralnega pilota.

Kompolje in Lesce

Po zaključku šolanja se je 10. avgusta 1947 vrnil v Kompolje, kamor ga je Letalska zveza Slovenije dodelila za učitelja jadralnega letenja. V Kompolje so na šolanje in letenje prihajale skupine iz cele Jugoslavije. Med njimi tudi jadralne pilotke. Po končanem šolanju mladih pilotov ga je 1. oktobra 1947 s sebi poklical upravnik letalske šole v Kompoljah Jože Krumpak: »Šola je bila zaključena in učencev ni bilo več v Kompoljah. Ko je bilo vsega tega konec bi moral iti na šolanje v Rumo. Takrat me je poklical Krumpak in rekel: »Sprememba je.« Dal mi je težko nalogo. Organizirati sem moral demontažo hangarja in jedilnice v Kompoljah in ju prestaviti na letališče v Lesce. Pri tem sem se po pomoč obrnil k predsedniku Krajevnega ljudskega odbora v Kompoljah Feliksu Hrenu. On mi je pomagal pri iskanju tesarjev, ki so mi pomagali pri selitvi hangarja v Lesce. Dobil sem jih. Štiri. Za pomoč pa sem dobil tudi šest nemških vojnih ujetnikov, ki so nam v Kompoljah pomagali vzdrževati letala. Ta skupina ljudi je razstavila hangar in jedilnico in vse skupaj naložila na ameriški tovornjak federal. Vse skupaj smo potem odpeljali na letališče v Lesce. Tja smo odšli vsi. Tesarji, nemški vojni ujetniki in jaz. En mlad Nemec je takrat skušal sabotirati eno od letal. Na srečo ga je zalotil Krumpak in mu jih je pošteno naložil. A, če se vrnem v Lesce. V Lescah smo postavili hangar jaz pa sem postal prvi upravnik jadralne šole. Tam sem ostal do 15. novembra 1947.« pove Lorencon. Selitev iz Kompolj v Lesce je bila posledica slabih pogojev za jadralno letenje v Kompoljah. Pogoji za jadralno letenje v Kompoljah niso izpolnjevali pričakovanj pove Lorencon, saj ob pobočju Male gore rezultati pobočnega jadrnanja niso bili dovolj dobri. *(Na prvem zveznem posvetovanju o športnem letalstvu v Jugoslaviji, ki ga je vodil generalmajor Ladislav Ambrožič, predsednik komisije Tehnika in šport Jugoslavije so sklenili, da bodo v letu 1947 v*

Jugoslaviji ustanovili nove jadralne šole. Med njimi tudi v Lescah, kjer bodo raziskovali možnosti pobočnega letenja z jadralnimi letali. Jadralno šolo so tako iz Kompolj preselili v Lesce, kjer so bile možnosti pobočnega letenja ob Karavankah in v Julijskih alpah neprimerno večje, kot na pobočjih komaj 500 metrov relativne višine visoke Male gore.. *vir: avtor: , Letalstvo na gorenjskem in Alpski letalski center Lesce – Bled).Lorencon je v Lescah deloval kot učitelj letenja tudi od maja do avgusta 1949.



Jadralno letalo Triglav, Edvard Lorencon sede v letalo v Lescah

Postojna

Leta 1947 je bilo letališče v Rakitniku v dokaj slabem stanju. Objekti, ki jih je prej uporabljala italijanska vojska so bili zapuščeni. Letalska zveza Slovenije in Ljudska tehnika sta si prizadevali, da bi v Postojni ob pomoči domačega športno letalskega društva »Ivana Turšiča-Iztoka« organizirali letenje. Zato so v Postojno poslali učitelja letenja Edvarda Lorencona. »Iz Lesc so me prestavili v Postojno. Tudi tam ni bilo nič. Bil sem prvi učitelj v Postojni. Z delom sem začel 16. novembra 1947. Tam sem bil malo časa, a dovolj dolgo da sem organiziral jadralno letenje. Od letalske zveze Slovenije smo dobili letalo Vrabec. Izvedel sem tudi, da je na letališču v Vipavi jadralno letalo salamander. S tovarnjakom smo ga šli iskat. Bil je v slabem stanju. Popravil sem ga in učenci so z njim leteli. 17. marca 1948 sem odšel v Skopje. Ko

sem 11. avgusta 1949, kot učitelj letenja ponovno vrnil v Postojno sem Učenci nekega dne tistega mojega salamander prenesli na eno vzpetino pod Javorniki od koder sem poletel na Postojno. To letalo ni imelo ne kabine niti vetrobrana. Iz njega sem metal letake s katerimi smo vabili k vpisu nove člane ali kaj drugega?«

Ker sem bil plačan od Letalske zveze Jugoslavije in v manjšem obsegu tudi od jugoslovanske vojske so me pošiljali po celi Jugoslaviji. Iz Postojne me je pot kot sem že omenil marca 1948 vodila v Skopje. V Skopju sem bil na starem letališču deset mesecev (18.3. 1948 do 5. maja 1949). Tudi tam sem bil učitelj letenja. **Kaj ste delali tam?** Potem sem šel spet v Lesce, kjer sem ostal do 10. avgusta 1949. In nazaj v Postojno, kjer sem ostal do konca leta 1949. **Par stavkov kaj ste počeli tam?** Naveličal sem se te nestanovitnosti. Bil sem mlad. Želel sem se poročiti in nisem več želel hoditi po Jugoslaviji. Zato sem zapustil letalsko zvezo, ki me je zaposlovala doslej in se zaposlil v Okrajnem zavodu za statistiko v Novi Gorici, kjer sem služboval sedem let. V tem obdobju sem se začel šolati za motornega pilota (Vršac 1950) in v Beogradu opravil izpit za športnega pilota (1953). 1. januarja 1957 sem se zaposlil kot učitelj letenja in upravitelj v Letalskem centru Ajdovščina in istega leta v Vršču pridobil licenco za učitelja motornega letenja. A vrnimo se za kratek čas nazaj v Postojno.



Na letališču v Postojni v ozadju letala Vrabec in Čavka, ...

Dodatno šolanje

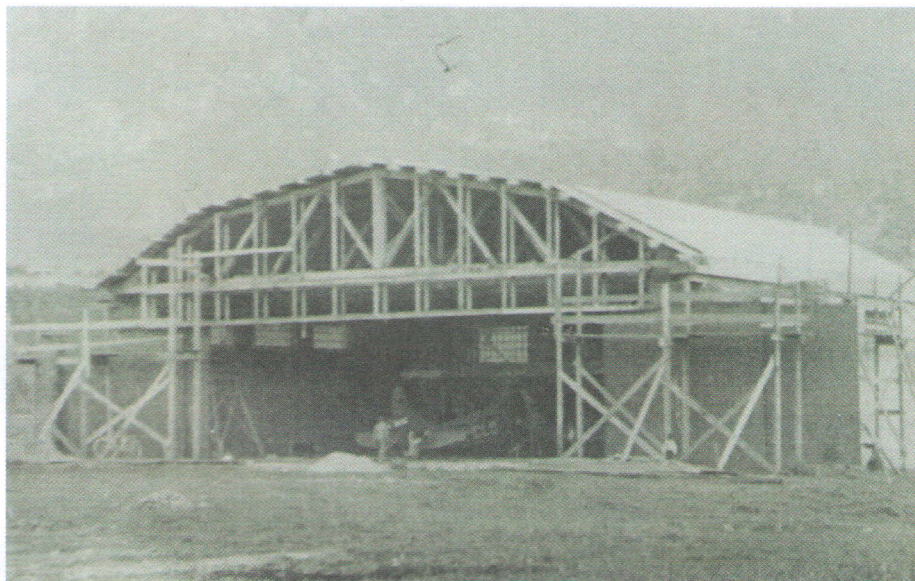
Po letih jadralnega letenja je nastopil čas, da se Lorencon poda med motorne pilote. 4. aprila 1950 je v Vršču začel s šolanjem za motornega pilota, ki ga je nadgradil v Beogradu jeseni 1953 z dovoljenjem športnega pilota. Ko sem se šolal za učitelja smo imeli poleg letalskih predmetov tudi psihologijo, metodiko letenja, pravila in predpisi o letenju, predpisi za uporabo letališča, letalska frazeologija, letalske konstrukcije, letalski motorji, letalski instrumenti, aerodinamika, meteorologija, navigacija, zgodovina letalstva, psihologija človeka in pilota, pedagoški predmeti, metodika šolanja, Na zaključnem izpitu za učitelja motornega letenja sem moral napisati postopek pilota pri odpovedi motorja med vzletom. Za vsako zadevo od zavoja ali zone naprej je bila metodika, kjer si moral natančno napisati kaj bi naredil. Napisal sem tri strani in uspešno opravil izpit. Leta 1950 sem se zaposlil v Okrajnem zavodu za statistiko v Novi Gorici. Leta 1957 je opravil še tečaj za učitelja motornega letenja. Psihologija in metodika letenja sta bila zelo koristna predmeta. Ko sem kot učitelj letenja začel opazovati kandidate tudi s tega vidika sem dobil interno oceno o njih. Ne glede na predhodno izobrazbo učenca si mu moral vse procedure povedati tako, da je razumel. Razumeti je moral tudi kaj se lahko zgodi, če ne bo teh procedur upošteval in izvedel. Če si površen boš kmalu mrtev. Kasneje so v Vršču naredili nov letalski center, ki ga je prevzel Jat.



Na tečaju za mehanike v Vršču leta 1958

Ajdovščina

V Postojni me je **k**daj? obiskal dr. Karmelo Budiha, predsednik okrajnega ljudskega odbora Nova Gorica in me povabil, da v Novi Gorici organiziram letalsko dejavnost. Najprej sem leta 1950 organiziral aeroklub v Ajdovščini in potem leta 1955 še goriškega. Bilo je veliko zanimanja. Na izbiro sem imel lokacije Ajševica, Ajdovščina ali Vipava. Odločil sem se za Ajdovščino, kjer sta bila že dva objekta. Vzhodni del letališča v Ajdovščini je vojska preorala in tam sadila krompir. Ko so poljedelstvo opustili so tam ostale gomile zemlje in zato pristajanje v smeri vzhod zahod ni bilo mogoče. S Polikarpom Po-2 sem zato tam pristal iz juga proti severu. Od komande jugoslovanskega vojnega letalstva smo dobili leta 1955 dovoljenje, da lahko trajno uporabljamo dva objekta in letališče za potrebe aerokluba. Takrat smo ustanovili gradbeni odbor. Inženir Jože Kolavčič je naredil načrte za hangar. Od okoliških podjetij smo dobili gradbeni material in 1956 začeli graditi hangar. Pri gradbenih delih nam je precej pomagala jugoslovanska vojska. Kasneje smo na račun lesnega podjetja Lipa podaljšali tudi stezo, ki je bila poslej dolga 1200m. Leta 1957 sem postal upravnik in učitelj letenja v letalski šoli Ajdovščina. 5. maja 1957 pa smo z letalskim mitingom počastili odprtje novega hangarja.



Gradnja novega hangarja v Ajdovščini 1956-57

Letalska šola Ajdovščina je začela s šolanjem 16. julija 1957. Dan prej pa je prvi let z jadralnim letalom Roda reg. YU-5222 opravil prav Lorencon. Do 29. julija so učenci opravili 294 štartov. Šola je imela poleg jadralnega letala Roda na razpolago še vitlo tipa Röder in avto VW za vleko žice. Od Letalske zveze Slovenije smo kasneje dobili nekaj letal (vrabec in čavka). Čavka reg. YU-2234 je bila pomembna za nadaljevanje šolanja in pridobitev »B« izpita. Počasi smo tudi sami dokupovali letala. Leta 1958 smo dobili prvo motorno letalo KB-6 Matajur. Z njim smo šolali motorne pilote in ga uporabljali za športno letenje. Vojska nam je dala Po-2 in UT-2 in ju tudi vzdrževala. Vse so naredili, saj smo imeli na letalski zvezi zastopnika vojske, ki je urejal vse servise. Dobili/kupili smo še Aero 2, Aero 3, kurirja in še en Po-2 z valter motorjem. Kasneje smo kupili še Utvo 75 in Utvo 77, ki je bila zelo potratna. Zelo ponosni smo bili na češkoslovaško letalo Aero 145.

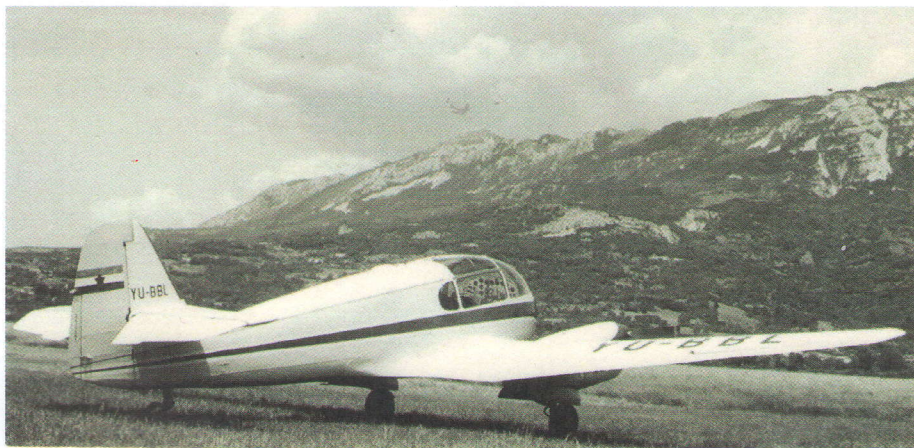


Jadralno letalo Roda, učenka je sedela spredaj učitelj zadaj

Aero 145

Zelo lepe spomine imam na to letalo. V aeroklubu Josip Križaj smo ga kupili leta 1964. Prešolanje na ta tip sem opravil v čeških Kunovicah, kjer sem spoznal tudi pilote, inženirje in mehanike, ki so delali s temi letali. V osnovi je bil štirised. Lahko si peljal tudi petega potnika, a brez prtljage (Sicer smo lahko peljali do 80kg prtljage). Z

njim sem leta 1972 opravil 2006 km dolg let iz Ajdovščine do Bitole in nazaj. V zraku sem bil 8ur in 40 minut. Aero 145 je letel s hitrostmi do 270km/h na višini 2300m. Letalo je imelo dva motorja. Bilo je težko in dobro opremljeno. Z njim smo lahko leteli tudi ponoči. Leteti s tem letalom je bil čisti užitek. Mi smo ga uporabljali izključno za turistične lete. Dvakrat mi je odpovedal motor, a sem kljub temu normalno pristal. Dokler sem bil jaz direktor LCA je bil vedno vzdrževan po predpisih. Karkoli se je zgodilo so nam Čehi takoj pomagali. Zelo dobro smo sodelovali. Poznal sem pilote inženirje na češkem in nikoli ni bilo težav. Ko sem se upokojil in potem po razpadu Čecoslovaške so se začele težave. Stiki so se izgubili in tudi tovarne ni bilo več zato tudi rezervnih delov nismo mogli več dobiti. Vzdrževati pa smo ga kljub temu morali. Zato je bil dolgo časa neploven in zapuščen v hangarju potem pa smo se odločili da ga prodamo. Kupili so ga Čehi iz Brna. Ne vem kje vse so nabrali rezervne dele in naredili generalno obnovo. Potem so ga prodali naprej.



Aero 145 na letališču v Ajdovščini

Formacija Tito

Dvakrat sem sodeloval tudi v formaciji letal, ki je na dan mladosti na nebu napisala Tito. Prvič 25. maja 1958 in drugič leto kasneje. Obakrat sem letel v Po-2. Prvič smo vzleteli iz Vršca drugič pa iz Batajnice. Pristali smo pa v Zemunu. **Še nekaj besed o občutjih, formaciji, težavah letenja v formaciji... kdo je bil izbran za letenje v formaciji in zakaj...**

Šolanje v Pančevu

V Aeroklubu smo imeli tudi letala iz Pančevske Utve. Iz vsake republike so zato v tovarno povabili po enega pilota in mehanika. Jaz sem šel kot pilot, kot mehanik je šel nekdo iz Ptuja. Naša naloga je bila osvojiti znanja, da bi lahko letalo varno leteli in ga tudi pravilno vzdrževali. Pisali smo tudi teste in potem pridobili potrebne licence. Ogledali smo si tovarno in opravili tudi testne lete s tovarniškim pilotom. Izvajali smo tudi akrobacije. Kot zanimivost lahko povem, da smo akrobacije izvajali z obeh sedežev. Zakaj je to pomemben podatek?



Na šolanju v Pančevu leta 1966

1976

Vlom v hangar

V Aeroklubu v Ajdovščini smo imeli tudi štiri sedežno letalo lesene konstrukcije Libis KB-11. Teh letal niso izdelali veliko. Menda samo pet. Nekdo je vlomil v stari hangar in poskušal ukrasti to letalo. Očitno ni bil pilot, ali pa vsaj ne dober pilot. Usedel se je v letalo in prebral navodila. Potem pa je poskušal vzleteti kar neposredno iz hangarja. Naredil je osnovno napako, saj je korak propelerja nastavil iz najmanjšega na

največjega. Zato ni dobil dovolj hitrosti in se je v grabnu na koncu letališča raztreščil. Letalo je bilo popolnoma uničeno.



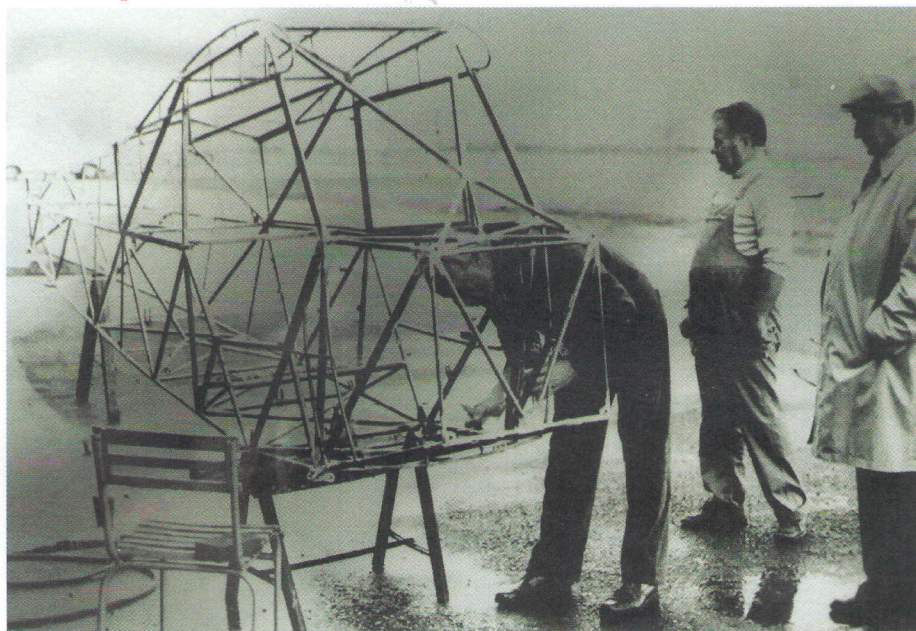
Leta 1958 so dobili prvo motorno letalo KB-6 Matajur

Zvezni in mednarodni sodnik za motorne letenje

Član komisije za varnost letenja in letalske nezgode

V Sloveniji smo preiskovali samo nesreče jadralnih in motornih letal. Padalcev pa ne se spominja Lorencon, ki so mu je v spominu ostale prve besede predavatelja iz časa šolanja za priskovalca, ki jim je prvi dan rekel: »Zapomnite si. Nikoli nikomur in pod nobenim pogojem ne dajajte izjav. Zlasti ne novinarjem, ker bodo naredili svojo zgodbo. Mi nismo pooblaščen za dajanje kakršnih koli izjav.« V Sloveniji so bili trije ali štirje Člani komisije za varnost letenja in letalske nezgode pove Lorencon in doda: »Nezgode smo preiskovali samo po Sloveniji. Imeli smo načrt kako začeti, kako izpraševati, kako pregledati dokumentacijo, kako oceniti verodostojnost prič, ... Na terenu smo bili tudi po dva dni. Najprej smo se morali orientirati, potem smo morali vse pregledati in skicirati. Poskusili smo ugotoviti kaj se je zgodilo. Pilote ki so

preživali smo zaslišali čim prej, da si nebi izmišljali zgodb. Zelo pazljivi smo morali biti tudi z izjavami prič, saj ljudje povedo marsikaj. Spraševali smo in si zapisovali, potem vprašali na drug način in tako prišli do podatkov oz. do verodostojnosti priče. Ljudje vidijo marsikaj. Pregledali smo tudi dokumentacijo letala, tehnične sposobnosti letala in pilota ter ugotavljali sposobnosti pilota, itd... Potem smo pa ugotavljali vzroke. Ko sem oddal zapisnik LZS je Bizilj sklical tri člansko komisijo. Zadevo smo pregledali in pokomentirali. Jaz sem v zapisniku napisal predlog o vzroku nesreče. Komisija je lahko ta predlog potrdila ali pa ne. Komisija je nekako v enem mesecu izdala zaključno poročilo. Bili smo zelo ekspeditivni, da bi klubi čim prej dobili informacije in se seznanili z vzroki, da se nebi ponovila enaka neizgoda. Kljub temu se je dogajalo prav to. Velikokrat je bila težava v obnašanju pilota, ki se ni držal predpisov. Bile so tudi tehnične napake in vse te vzroke smo morali analizirati. Vzroke nesreč so nam pomagali ugotoviti tudi razni inštituti, ki so analizirali ostanke letal. Največkrat je bil vzrok človeški faktor. Nekoč smo ugotovili, da so pilotko narobe izšolali. To je bil primer, ko je bilo samo vprašanje časa kdaj se bo nesreča zgodila. V določenih primerih smo predlagali prepoved letenja arogantnim pilotom. Eni niso bili ne fizično ne psihično sposobni za letenje. Marsikaj smo videli.«



V Ajdovščini je obnovil letalo Piper PA-18 in Blanik L-13, skrajno desno dr. Dominik Gregl

Do upokojitve leta 1978 je bil upravnik letalske šole in tudi direktor Letalskega centra Ajdovščina. »Nomadsko življenje, kot sem ga imel razpet med Kompolje, Lescami, Postojno, Skopjem, Vrščem, Sarajevom, Rijeko in Gorico ni bilo zame. Zame je bilo pomembno, da sem bil doma. Z družino. Ženo Slavico sem spoznal v Kompoljah, ko sem obiskal predsednika Krajevnega ljudskega odbora v Kompoljah Feliksa Hrena. Bila je njegova hči. Dolgo let sem vozi aerotaxi v Ajdovščini in to mi je bilo dovolj. V Ajdovščini sem metal tudi padalce. Ko sem imel 51 let sem se upokojil. LCA je potem zašel v težave in likvidacijo. Niti dnevnika letenja niso vodili. Iz občine so me prosili, da se vrnem v klub za upravnika. Ponovno sem prevzel delo upravnika letalske šole, ki sam ga opravljal pogodbeno. Zopet sem moral vse postaviti na novo. Konec leta 1984 me je zamenjal Stojan Štokelj.

Gradnja letal

Ko se je dokončno upokojil je končno napočil čas, da uresniči svoje največje želje. Zgraditi letalo. Povsem po naključju je v časopisu prebral informacijo o ultralahkem letalu Bagalini. S kolegi iz aerokluba so se odločili in obiskali konstruktorja tega letala v Milanu, kjer so dobili potrebne načrta. Kupili so cevi iz *antikorodala in se lotili gradnje. Od 15. aprila 1985 do 16. avgusta 1987 je letalo uspel zgraditi in registrirati reg. YU-XAD. Žal pa z letalom ni bil zadovoljen, saj je letalo dosegalo hitrosti le 100km/h. Z njim je v Bovcu naletel 60 ur potem pa ga je prodal. Leta 1988 je od prijatelja Zorana Premusa iz Reke dobil informacije o enosedem športnem letalu KR-1. Ker mu je bil všeč je na predlog Premusa kupil načrte in material za dvosedo letalo KR-2. Od Zvezne uprave za letalstvo v Beogradu je dobil potrebna dovoljenja za gradnjo. Graditelj sem bil sam pove. Nadzor nad mojim delom pa je izvajal dr. Dominik Gregl. Od 12. marca 1988 do 30. aprila 1991 je porabil 1200 ur dela in izdelal lastno letalo. Vpisal ga je v register in dobil registrsko oznako YU-ZAM. Prve preskusne lete je opravil, ko se je Slovenija že osamosvojila zato je dobil tudi novo registracijo SL-MAB in kasneje S5-MAB. »Letenje z letalom KB-2 mi je dalo veliko zadovoljstva. Z njim sem uresničil mladostne želje. Potovalna hitrost letala je bila 250km/h, maksimalna pa 320km/h. Z njim sem letel od leta 1991 do leta 2012, ko sem prenehal leteti. V tem času sem naletel preko 500ur. Leta 2012 sem ga delno konzerviral in ga shranil v hangar v Ajdovščini, kjer se nahaja še danes.« je povedal Lorencon.*

»Življenje letalca sem si predstavljal čisto drugače. Kot en cenjen poklic, tako je bilo v Italiji. Rad imam disciplino, bil sem zelo strog. Ko sem videl kako so stvari urejene v vojski me je minilo. Bili so tudi drugi zadržki. Imel sem italijansko državljanstvo. V civilno letalstvo pa nisem šel, ker nisem imel prave izobrazbe. Lahko bi šel letet v Afriko, ampak bi moral iti za najmanj dve leti. To pa nisem hotel. Poznal sem pilote Hrvate, Srbe in Slovence, ki so šli v Afriko v Egipt in Sudan zapraševati polja in se nikdar niso vrnili. « sklene Edvard Lorencon.

Leta 1999 je bil na skupščini AK Josip Križaj imenovan za častnega člana tega kluba. V svoji bogati letalski karieri je od laširanja z jadralnim letalom vrabec 6. junija 1946 do zadnjega leta leta 2012 z letalom KR-2 naletel 7675 ur. V dolgi in bogati letalski karieri je doživel le nekaj letalskih incidentov. Skupno je letel z 83 različnimi tipi letal in vzletel z 96 letališč v devetih državah. Opravi je tudi sedem skokov s padalom.

»Roda vrabca ni bilo. Čeprav smo enega naredili. V Volčji dragi nam je mizarstvo podjetje pomagalo narediti smo ga a nismo imeli platna, da bi ga prekrili. Ta tovarna, ki je delala vrabce je komaj za svoje potrebe dobila platno.«