

Franc Klemenčič – legenda slovenskega letalstva

(OPENSORING, 28. marca 2015, besedilo Niko Slana, fotografije Niko Slana in Francetov arhiv, uredil Milan Korbar)



Franc Klemenčič

Če bi današnji mladi rod jadralcev vprašali zanj, bi najbrž skomignili z rameni. Kdo neki je veteran, ki je vse življenje preživel z letalstvom? Morda bi lahko slabo medsebojno poznavanje pripisali preveliki zaprtosti klubov. Francelj je začel leteti leta 1952 v AK Ljubljana. Zagotovo so ga poznali vsi starejši slovenski letalci, a so že zdavnaj odšli z letališč. Franc Klemenčič (1933) je slovenski rekorder, saj ima po triinšestdesetih letih letalskega staža še dvoje veljavnih dovoljenj. V K&K urejeni letalski knjižici ima zabeleženih prek 6300 ur letenja, od tega 1340 na jadralnih letalih in 26.100 vzletov in pristankov, od tega približno 5000 z jadralnimi letali. Učitelj motornega in jadralnega letenja je trinajst let vodil novomeški aeroklub.



Franc vstopa v aero-3

Kaj vedo o Francelju člani AK Novo mesto? Da gospod pri 82 letih še zmeraj sede v katerokoli motorno ali jadralno letalo. Že to bi lahko bilo dovolj, da ga mladež vnaprej spoštljivo pozdravi. Znanca, ki je prav tako član AK Novo mesto, sem vprašal, kako kaj Brancelj, a ni vedel po kom sprašujem. V Ljubljani, od koder prihaja, so ga poznali predvsem po vzdevku, ki sta mu ga pritaknila brata Vlado in Marjan Anzeljc, legendarna ljubljanska letalca, za katerima se je tudi že

izgubila sled spomina. »Stanovala sta na Hradeckega ulici 20, v Ljubljani,« je povedal Francelj, »eno leto sem preživel v hiši njenih staršev, saj je bil eden od bratov pri vojaki in je bila njegova soba prazna.«



Sodeloval je pri gradnji letališča Prečna

Francelj ima spomin za priimke, ki so že zdavnaj odkorakali na smetišče zgodovine, če se izrazimo v slogu današnjega časa in je živa legenda slovenskega letalstva. Pred njegovim vstopom v športno letalstvo se ni veliko dogajalo, danes pa lahko, iz prve roke, uživa tehnološki napredek in občuduje sodobne dosežke jadralcev. Svojo letalsko pot je začel kot učenec na dvosedežni štoklji (roda), tako kot vsi njegovi sodobniki, danes pa je pogosto na učiteljskem sedežu astirja: »Čudovito letalo, predvsem je prostorna kabina udobna za učitelja,« mi je dejal, ko sva se, med pripravami jadralcev na sezono, sprehodila po ploščadi pred hangarjem.



Franc pozira ob letalu

Francelj, kot ga poznam, ne hodi po letališču s prijaznim izrazom na obrazu. Vselej, tudi pred dobrimi tridesetimi leti, ko sem ga prvič za kratek čas srečeval na letališču v Novem mestu, je kazal skoraj pretirano resnost in zdi se, da ga ne bo nikoli zapustila. A med pripovedjo, o svojem letalskem življenju, me je presenetil, saj se je večkrat zasmel. Še bolj pa me je presenetil na seminarju ob zadnji menjavi licenc. Zanj so bili vsi okoli njega prava mladež, a ga to ni prav nič motilo. Ostal je resnoben in najbrž si je mislil, da je v svojem prijateljevanju z letalstvom doživel marsikaj in da bo preživel tudi uradniško evropsko direktivo o menjavi dokumenta, ki mu dovoljuje letenje.

»Nekoč sem bil član državne izpitne komisije za učitelje motornega letenja v Banja Luki. Kandidatov je bilo veliko in veliko sem jih tudi zmetal. Če pilot ne zna razložiti Bernulijevega zakona, ki pojasnjuje vzgon na krilu, se mi ni bilo treba več pogovarjati. Učitelj že mora vedeti, kako nastane vzgon. Strogost so mi zamerili in me niso več vabili. Nada Novak, predsednica tiste komisije, me je vprašala, če je bilo res potrebno, da sem jih toliko zmetal.«

Z resnostjo najbrž tudi od svojih sogovornikov zahteva spoštljivost. Ja, morda bi prav zanj lahko dejali, kar pravi pregovor, da samo dobri in zanesljivi piloti doživijo v letalstvu dejavno seniorsko obdobje.

Pomislil sem, da ga je morda načela zagrenjenost, ker v letalstvu ni dosegel nekaterih svojih vrstnikov. Bil je zaposlen v ljubljanski tovarni koles Rog in v kemični tovarni Moste v Ljubljani, upoštevali in cenili so ga na ZLOS (Zveza letalskih organizacij Slovenije) in morda zato, preprosto, ni tvegala redne zaposlitve in svojega položaja v zameno za negotovo pot pilota. Nekoč je že bil pred vrati Adrie Airways, a ga niso sprejeli v svoje vrste. Morda se je zdel ljudem, ki so o tem odločali, prestar. Seveda, takrat sta bila kandidata za službo še Ciril Križnar in Franc Mirnik. Razumljivo, vzeli so mlajša pilota.



»Morda mi je usoda prizanesla, kdo ve, kako bi končal v tistih razburljivih letih našega nacionalnega letalskega prevoznika. Oba fanta sta končala nesrečno. Pa še Jože Krumpak in Dušan Ivanuš, ki sem ga učil leteti z motornim letalom. Takrat smo učili v letalskih internatih, ki jih je organizirala Zveza. Dušan Ivanuš je bil sopilot pri Krumpaku v nesrečnem letalu nad Vrbovcem pri Zagrebu. Nikoli ne veš, kaj je zakaj dobro,« se je uzrl na prehojeno pot. Francelj danes zatrjuje, da ga letališče, livada in čisti zrak držijo pokonci. Verjeti mu je treba, da mu družba na novomeškem travniku ugaja, saj bi se mu sicer lahko že zdavnaj odpovedal. Lani smo ga sredi poletja ujeli med puščobno košnjo trave, medtem ko je bilo nekaj jadrancev pod oblaki, drugi pa so bili v senci letališke restavracije.

»Kaj pa cviček? A si niste, kot vsak pravi Dolenjec, zagotovili svojega vinograda in zidanice?« sem vprašal.
 »Na srečo, nisem. Stric je kupil vinograd v Karteljevem, vabil me je, da se mu pridružim, parcela je bila na voljo, a mi ni bilo do dela v strmini. Tudi zanj bi bilo bolje.«

Francelj je imel prvi stik z letalstvom že leta 1951 v Ribnici, ko je bil star osemnajst let, vendar ga je Kuheljnik, ki je bil vodja letenja, poslal domov, ker s seboj ni prinesel pisnega soglasja staršev, da lahko leti. Leto kasneje je opravil jadralni tečaj, junija leta 1953 je maturiral in hkrati opravil pilotsko šolo v Ljubljani. Naštel je imena svojih učiteljev: »Marjan Marčenko, Ivan Kralj, Martin Poznič. Tudi Jože Krumpak je bil učitelj motornega letenja, on me je s PO-2 peljal na prvi skok s padalom. Pa Branko Žiger, vojaški pilot in operni pevec. Poleg tega je bilo še nekaj jadrčnih učiteljev. S Cirilom Križnarjem sva bila v isti začetniški skupini, on je bil precej mlajši od mene. Spomnim se, da je pri izpitnem letu, pri kateri je moral narediti osmico, razbil vrabca. Vse pa nas je prizadela tragična nesreča, pri kateri sta se z letalom trojka smrtno ponesrečila učitelj Bajc in njegova učenka. Učitelja padalstva sta bila Marjan Škerjanc in Janez Brezar. Še isto leto so me poslali v Rumo, na tečaj instrumentalnega letenja. Leteli smo z UT-2. Ko sem prišel domov, me je že čakal poziv na VLK (Vojno lekarska komisija), tako da sem tisto leto trikrat potoval na jug. V jeseni so me sprejeli v Šolo rezervnih oficirjev v Novi Sad. Do marca 1954 smo guliili teorijo, nato pa smo do jeseni leteli v Titogradu.«

Prvega oktobra leta 1954 se je Francelj zaposlil v Rogu (2 leti) in kasneje še v Kemični tovarni v Mostah, v Aeroklubu Ljubljana pa je nadaljeval z letenjem. Leta 1955 si je nabral dovolj letenja z motornim letalom, da je lahko opravil izpit za športno dovoljenje, leta 1956 pa je imel že poklicno dovoljenje. »V Ljubljani smo leteli različna letala, od KB-6 do tiger motha, ki je bil namenjen vleki. S PO-2 smo leteli tudi ponoči. Zaprego sem opravil na žerjavu. Učil nas je Pušnik, pilot s Koroške. Z jadrčnim letalom vaja sem v enem samem letu opravil srebrni C, saj sem preletel 50 km (Podlipoglav-Lesce, 8.4. 1961), dosegel predpisano višino in ostal v zraku več kot pet ur. Zaradi slabega vremena sem letalo tistega dne pustil v Lescah in šel domov z vlakom, z barografofom pod pazduho. Bil je hladen dan, jaz pa sem bil samo v srjaci s kratkimi rokavi.



Samo ugibamo lahko, kako Francelj gleda na novodobne začetnike letenje, a zagotovo se mora pogosto spomniti, da je živel za letalstvo v zelo ugodnem obdobju države Jugoslavije, so je imel odprta skoraj vsa vrata k letalstvu. Med pogovorom je brskal po spominu in letalski knjižici, datumi zanj pomembnih dogodkov so se kar vrstili: 1956 – je opravil poklicno motorno dovoljenje, 1958 – je postal učitelj motornega letenja, v Ljubljani je opravil tečaj aerzaprege, 1959 – je postal upravljavalec na vitlu, 1961 – je opravil tečaj akrobacij in jadralnega letenja v Vršču, 1963 – je sledil tečaj slepega letenja v Vršču in tako je postal pripravnik za učitelja jadralnega letenja, še zmeraj s člansko izkaznico AK Ljubljana.

Kako ste zajadrali v Novo mesto?

»V Kemični tovarni v Mostah sem bil kot najmlajši tehnik vodja remonta in pri postavitvi neke peči se je zapletlo. Eden od sodelavcev se mi je zameril, ker ni držal besede za obljubljeni nagrado celotni ekipi. Prav takrat me je poklical Čedo Mokole, sekretar ZLOS, ponudil mi je tečaj za učitelja motornega letenja v Vršču. Spomnil se je name, ker sem že imel poklicno pilotsko dovoljenje (1956). Seveda so mi takoj omogočili odhod iz Kemične. Še isti večer sem sedel na vlak in se odpeljal v Vršac. Tam sta že bila Edo Lorenzon in še eden od ptujskih pilotov. Opraviti sem moral samo metodiko, psihologijo in praktičen del, saj so mi teorijo priznali. Maja leta 1958 me je Mokole s KB-6 poslal v Novo mesto. Letalska zveza je takrat dala glavnemu štabu mladinskih delovnih brigad, ki je imela štab v Ivančni Gorici, letalo in pilota. Seveda sem bil takrat zaposlen na ZLOS. Do jeseni sem letel za štab MDB. V jeseni pa sem že izpeljal svoj prvi tečaj jadralnega letenja na vitli, pomagal pa mi je Franček Mordej, saj sem bil takrat šele pripravnik za učitelja jadralnega letenja. Licenco sem dobil leta 1961 v Vršču, s tečajem akrobacij in slepega letenja. Tam so bili moji učitelji Dolinar, Mrak in Korsič. Življenje v Vršču je bilo super. V Korsičevi skupini nas je bilo pet, vsak je letel s svojo vajo. Potegnil nas je v zrak, za tem pa se je navadno s kolesom odpeljal do kanala loviti ribe. Dve leti kasneje se je začela moja upravniška pot v novomeškem aeroklubu. Kupili smo libisa-17, najprej smo leteli pretežno na vitlo, kmalu smo dobili PO-2, tako da smo jadralce preusmerili na zaprego. V Novem mestu sem spoznal punco, kmalu sva se poročila in ostal sem na Dolenjskem. Upravnik sem bil trinajst let in pol, vse do leta 1973. Po tem sem šel v službo v Krko, kjer sem bil skoraj sedemnajst let.«



Francelj je pripravništvo za motorno letenje opravil septembra in oktobra leta 1958 v Lescah, v okviru republiškega internata za motorno letenje. »V Lescah je bil upravnik Kiro Zlatkovski, ne spomnim se natančno, kdo je bil vodja učiteljev. Poleg so bili še Martin Poznič, Albin in Nada Novak, pa čika Stevo, nekdanji vojak in Beograda,« je dodal. Ko je omenil vojaka Steva, se je spomnil, da je preživel veliko zanimivih ur v zraku še na orožnih vajah – polnih deset mesecev. »Iz aero -2 smo presedlali na letalo 213, pa na aero-3 in utvo 66, na koncu sem letel na Brniku še kragulja. Vojaški psihologinji sem na koncu dejal, naj me več ne vabijo na orožne vaje, ker letimo na zmeraj slabših letalih, v klubu pa na vse boljših. In so upoštevali. Želel sem si, da bi po letalu 213 prišli na vrsto reaktivni galebi, a ni bilo nič od tega. Nazadovali smo na kurirje in utvo 66.«

Francelj še ne razmišlja o letalski upokojitvi. »Še zmeraj z veseljem pomagam v klubu. Pred leti sem se želel posloviti od letenja, pa so me pregovorili, češ, da jim manjka učiteljev. Odšel sem na pregled k dr. Branetu Brodniku. Dejal mi je, da mi bo že povedal, kdaj naj neham.«