

Vladimir Kočevar – Miro

1945-2025



Najino poznanstvo sega v leto 1960, ko je vodil modelarski tečaj na III. osnovni šoli. Tja sta me pripeljala prijatelja Silvester in Danijel, ki pa sta na žalost obupala, še posebno takrat, ko je ravnateljstvo šole potrebovalo prostor za druge potrebe. Tako smo mladinci pristali na cesti, dokler Aeroklub Celje ni na Mariborski cesti 20 dobil svoje prostore. Od takrat naprej, se je začel razcvet modelarske dejavnosti v Celju. Modelarske tečaje sta vodila pilota Miro in Ferenc, ki sta nas s predavanji iz aerodinamike, seznanjala zakaj model sploh leti. Oba sta bila nekaj starejša od nas in kar je bilo odločujoče, da nas je vsaj polovica končala na tečaju jadralnega letenja. Ostali smo najbolj vztrajni!

Naše druženje iz modelarske delavnice in prostrane livade letališča, se je v času šolanja preselilo na glavne šolske odmore gimnazije. Veliko smo si imeli povedat! Dokler Miro ni odšel na mladinsko delovno akcijo, kjer je spoznal Barbko. Ostal je tercet: Marko, Črt in jaz. V tem času smo bili že jadralni piloti in vsak prosti čas, smo izkoristili za letenje!

Po maturi, je Miro odšel študirat v Ljubljano. Čeprav smo vsi mislili, da bo študiral naravoslovje, se je odločil za gradbeništvo. Po prvem neuspehu na izpitu, se je vrnil v Celje in si poiskal zaposlitev v projektivi gradbenega podjetja.

Oba sva imela podpisani pogodbi, da se bova za ceno motornega šolanja, prijavila na razpis šole za rezervne pilote jugoslovanskega vojnega letalstva. Ker sem tudi sam obtičal v univerznem šolanju, vsa nekega dne skupaj odpotovala v Beograd v upanju, da nama bo uspelo priti skozi hudo selekcijo zdravniških pregledov. Po vrnitvi domov sva se neprestano spraševala: «Si že dobil odgovor». In nekega dne je res prišlo zapečateno pismo v katerem je bila odločba: «Je primljen».

Na celjski avtobusni postaji sva se dobila nekaj pred osmo uro zvečer, vsak s svojo potovalko v roki. Pot naju je vodila v Ljubljano, od koder sva z Niš ekspresom odpotovala v Zadar. Vem, da mu ni bilo lahko, saj je doma pustil ženo in dva sinova. Najmlajši je štel le nekaj mesecev.

V šoli je blestel! Sedel je v prvi vrsti! Ne vem več kateri od obeh, Miro ali Alojz sta dobivala boljše ocene. Ne morem pa mimo dogodka, ki je Miru onemogočil praktičen del samega šolanja. Kaj se je zgodilo? Dan pred padalskim skokom, smo morali opraviti zdravniški pregled. Stopiti je bilo treba na mokro krpo in nato na karton. Pri Miru sem zaslišal glas doktorja: «Ravni tabani, piši nesposoban!», kar je pomenilo, da naj bi imel ravna stopala. Če bi bil Miro tiho, bi bilo vse dobro, tako pa se je razjezil in doktor je spremenil svoj prvotno odločitev. Naslednje jutro sva se istočasno znašala v motornem letalu DC-3. Kot najtežja v skupini, sva skočila prva. Videl sem njegovo koncentracijo in ko je dobil znak, se je odločno

pognal skozi odprta vrata motornega letala DC 3. Moj pristanek ni bil nežen, sem bil pa vesel, da sta nogi ostali celi. Ni bilo dolgo, ko je prišla vest: «Čale slomil nogo!», kar je pomenilo, da si je Miro poškodoval gleženj. Miro je bil najstarejši in zato so ga klicali »Očka«.

Nekaj časa je služboval kot upravnika v velenjskem aeroklubu. Med gradnjo hangarja je klub gostoval na celjskem letališču. Iz tega obdobja je vredno omeniti najin 500 kilometrski prelet v ravni črti od Plešivca do Vršca. Prepričeval sem ga, da bo prav tisti dan »D«, ko se bo dalo opraviti nalogo. Miro se je celo zmrdoval in ni zaupal moji napovedi. Dočakala sva prve kumuluse, poletela in odpela na predpisani višini. V zraku nisva sodelovala, ker v njegovem Cirrusu ni bilo radijske postaje. Klub temu, da sva solirala, sva dosegla cilj. Imela sva pogoj za zlato značko z drugim diamantom. Od napovedanega slavlja ni bilo nič, ker sva utrujena zaspala. Naslednje jutro naju je sprejel direktor centra, nama uradno predal potrdili, da sva res pristala na najavljenem cilju, ter sindikalistu naročil, naj naju pelje na zajtrk.

Odselil se je v Maribor, najprej je bil upravnik Letalskega centra Maribor, kasneje kot pilot poslovnega letala. Vrnil se je domov v rodno Celje in kariero nadaljeval v Adriji. Najbolj je užival, ko je pilotiral Dash-7. Takoj se je javil, da bo, ob osamosvojitvene vojne poškodovanega Dasha-7, odpeljal na popravilo v Kanado. Mehaniki so poškodbe zakrpali in ti si odletel novi odisejadi naproti. Srečno se je končala! Želel sem, da bi ti to zgodbo spravil na papir, ker si bil dober pripovedovalec. Ostalo je le pri moji želji.

Ko si me leta 2000 z govorom pospremil v pokoj, si dal vedeti, da mi boš tudi ti kmalu sledil. Čeprav upokojenec, nisi miroval. Pripravil si izpitna vprašanja, predaval in letel kot »varnostni pilot« z desnega sedeža, dokler se niso začele zdravstvene težave. Le-te so te za vedno oddaljile od letenja. Od letenja, ki je postalo smisel tvojega življenja! Korona te je prikrajšala še za naše obiske, tako da si bil odvisen samo še od elektronskih medijev. Srečo sem imel, da sem sosed tvoje sestre Zvonke, ki mi je poročala kako je s tabo.

Izgubil si ljubljeno ženo, pandemija se je končala tebi pa se zdravstveno stanje toliko poslabšalo, da si končal v domu. V lepi garsonjeri si preživel dneve ob računalniku in televizorju.

Danes mi je Janez, tvoj svak, poslal sporočilo, da si nas zavedno zapustil. Z Rudlom sva še vedno upala, da se ti bo zdravje toliko popravilo, da te bova lahko obiskala. Up je bil zaman, ker te je prerana smrt iztrgala iz našega prijateljstva.

Dragi prijatelj, jadraj, jadraj, jadraj v deželo kjer nikoli ne zmanjka termike... nam bo ostal pa le spomin na prečudovite dni, ki smo jih preživeli s teboj. Hvali ti za ves trud, ki si ga vložil, da smo postali to kar smo.

Peter Karner