

Vojko Gantar – Gašo – Intervju s pilotom lovцем MiG-21

Aleksander ČIČEROV

Naša nekdanja skupna država je imela v svoji oborožitvi tudi letala konstruktorja Mikojana-Gureviča. To so bili MiG-i, letala, hitrejša od zvoka,

Na njih so se šolali in z njimi leteli tudi Slovenci. Z Vojkom Gantarjem – Gašem, rojenim Idrjčanom, smo pokukali v skupno zgodovino in se spoznali z MiG-om 21 (Natova oznaka za MiG-21 je bila Fishbed), ki ga je upravljal dolgih 22 let. Z njim je dosegel višino 25.000 metrov, videl okrogolino Zemlje, belo atmosfero in črno nebo. Kot osemnajstletnik je prvič letel z letalom, pri dvaindvajsetih pa je vodil nadzvočna letala.

Ventil: Mladi radi sanjajo o letalstvu, tako kot Tom Cruise v filmu *Top Gun*. Kdaj ste se vi začeli spogledovati z mislijo o tem, da bi postali pilot? Vas je kdo navdušil za to, ste imeli vzornike? Kdo se je prijavljal v vojaške letalske šole?

Vojko Gantar – Gašo: Idrja je dala veliko število letalcev, kar je bilo značilno tudi za druge rudarske revirje. »Mesto leži v kotlu in zdi se mi, da so ljudje želeli odleteti iz njega.«¹ Zgled sem imel pri svojih predhodnikih in s sošolci smo se že v sedmem razredu osnovne šole skupaj odločili, da bomo konkurirali za sprejem v letalsko šolo. Za letalski poklic so se odločali fantje iz vseh struktur prebivalstva.

Ventil: Kako je potekalo vaše šolanje za pilota? Kje so potekali zdravniški pregledi, kaj je pomenilo »biti zdrav« v letalskem smislu? Koliko pregledov ste morali opraviti, preden ste sedli v šolske klopi in se začeli učiti o letalstvu?

Vojko Gantar – Gašo: »Biti zdrav« v letalskem smislu je pomenilo biti brezhibno zdrav, tako fizično kot psihično. Pred sprejemom smo bili najprej na pregledu v okraju, od koder smo izhajali (Ajdoščina), po tem smo šli na republiško selekcijo v Ljubljano in na koncu na državno selekcijo v Zemun. Od 14.500 kandidatov nas je bilo sprejetih in začelo šolanje 150. Tudi po vsakem letu šolanja smo morali opraviti zdrav-

niški pregled. Tak postopek je veljal tudi v času mojega službovanja. V 60. letih prejšnjega stoletja se je šolanje začelo po končani osemletki, in sicer v vojni gimnaziji, kjer smo v dvoletnem šolanju predelali program štiriletne klasične gimnazije. V prostem času sem se največ ukvarjal s športom in igral saksofon v šolski glasbeni skupini. Zelo rad sem imel tudi likovno umetnost.

Nato smo nadaljevali triletno šolanje na letalski akademiji. Rad bi poudaril razliko med letalsko akademijo in visokošolskimi ustanovami, univerzo ali fakultetami raznih smeri, zunaj vojaškega izobraževanja. Preveril sem, da je na klasičnih fakultetah za en letnik oziroma dva semestra planiranih približno 200 delovnih dni, okoli 900 ur predavanj skupaj z vajami, kar nekako v povprečju znesi 4,5 šolske ure predavanj na dan. To pomeni za štiriletno šolanje 3600 ur, petletno šolanje 4500 ur in za medicinsko fakulteto približno 5400 ur predavanj. Na vojaških akademijah je bilo 255 študijskih dni na leto, 7 ur predavanj dnevno, kar je bilo 1750 ur predavanj na letni ravni oziroma za triletno šolanje na akademiji več kot 5200 ur.



Mostar 1962 – vojna gimnazija/arhiv VG

¹ Vojko Gantar – Gašo: Ni važno imeti, temveč biti, op. cit., str. 32, Loški utrip, marec 2015.



Skopje 1968, letalo F-86-D Sabre, arhiv VG

Na akademiji smo pri praktičnem delu imeli 5 ur priprav za eno uro letenja. Podobno je bilo tudi kasneje, v službi v bojni enoti. Ko so se uvedle proste sobote, se je šolanje na vojaških akademijah takoj podaljšalo na štiri leta.

Ventil: *Kako je bilo organizirano vojno letalstvo v bivši skupni državi? Ali so bili kandidati za pilote izbrani po republiškem ključu ali je prevladalo načelo zdravega kandidata?*

Vojko Gantar – Gašo: Organizacija vojnega letalstva v bivši državi je zahtevno vprašanje. Vojno letalstvo in protizračna obramba sta bila del oboroženih sil SFRJ kot enega od treh segmentov (kopenska vojska, vojno letalstvo (VL) in protizračna obramba (PZO) in vojna mornarica). Za podrobnejšo predstavitev in analizo organizacije in formacije letalstva in protizračne obrambe bi potreboval preveč prostora. Želja vodstva/poveljstva VL in seveda političnega vodstva je bila, da so vse republike in pokrajine enakomerno zastopane glede na število prebivalcev. Toda praksa je bila drugačna. Slovenci so raje kandidirali v tehnične rodove vojske, tako jih je bilo tudi v povprečju več v teh strukturah.

Ventil: *Na katerih tipih letal ste se šolali pred prešolanjem na MIG-21? Koliko Slovencev je bilo v vaši generaciji? So bili vsi izvrstni piloti?*

Vojko Gantar – Gašo: Naša in sosednje generacije pilotov so po končanem prvem teoretičnem letniku letalske akademije začele leteti na šolskem trenažnem dvosedu tipa Aero-3², letalu jugoslovanskih konstruktorjev z ameriškim motorjem tipa Lycoming in dvokrakim propelerjem tipa Sensenich. Na tem letalu je bila poleg začetnega praktičnega šolanja izvedena tudi selekcija kandidatov. Tu je iz nadaljnega šolanja na letalih odpadlo približno 10–15 % kadetov, ki so jih usmerili na šolanje za ostale potrebe, kot so letalska meteorologija, zveze, logistika, ali pa so odšli domov.

V moji generaciji je bilo 15 % Slovencev. Na splošno lahko rečem, da so bili vsi uspešni piloti. Po mojem spominu noben slovenski kadet ni odpadel na selektivnem letenju. Naslednji, drugi semester drugega letnika smo leteli na lahkem trenažno-bojnim motorjem dvosedu Sokolu-522, ki je bil prav tako letalo jugoslovanskih konstruktorjev³. Imel je zvezdasti devetcilindrski motor ameriške proizvodnje Pratt-Witney, 540 KS in dvokraki propeler Hamilton spremenljivega koraka. Na njem smo zaključili drugi letnik akademije. V prvem semestru tretjega letnika akademije smo leteli na ameriškem reaktivnem dvosedu TV-2-Talonu⁴. Potem se je del klase oziroma generacije delil na specialnost pilotov lovcev, ki so nadaljevali šolanje na ameriških enosedihi reaktivnih lovcih F-86E Sabre⁵

in na specialnost pilotov lovcev – bombarderjev na ameriških letalih F-84G Thunderjet⁶. Na teh letalih smo zaključili akademsko šolanje in bili razporejeni v bojne eskadrilje lovskega letalstva oziroma eskadrilje lovsko-bombniškega letalstva. V obeh letnikih akademije, v drugem in tretjem, smo razen letenja imeli tudi obilo teoretičnih predmetov.

Ventil: *Koliko letal vrste MIG-21 je imela JLA? Kako so bila ta letala razporejena po Jugoslaviji?*

Vojko Gantar – Gašo: V osnovi je JLA imela štiri izvedbe bojnih enosedov MiG-21 in tri izvedbe trenažno-bojnih dvosedov UMiG-21. Dejansko je šlo za posodobitvene verzije. Preoborožitev letalstva z MiGi se je začela nekje leta 1962, s posodobitvami do leta 1980. V osemdesetih letih se je letalstvo oborožilo tudi z eskadriljo lovcev nove generacije MiG-29. V Jugoslaviji so bili MiGi najprej na letališču Batajnica, nato na letališču Bihać, sledilo je letališče v Prištini. Na koncu so bili na letališču v Puli kot sestavni del letalske akademije. Mislim, da smo kupili okoli 300 letal MiG-21.

Ventil: *Opišite nam, prosim, kakšno je bilo letalo MiG-21, njegovo avioniko, motor, letalske sposobnosti, oborožitev, doseg.*

Vojko Gantar – Gašo: MiG-21 je v osnovni verziji nadzvočno lovsko letalo. Da ne bo pomote, delovalo je v vsem razponu operativnega izkoriščenja hitrosti in višine. Njegova minimalna operativna hitrost je bila 400 km/h, maksimalna pa 2400 km/h. Lahko je bilo tudi lovsko-

² Letalo Aero-3 je projektiral inž. Djordje Petković, izdelovala pa ga je tovarna Utva. V uporabi je bil vse do leta 1954. Bil je dvosedežni enomotorni pristonoseči nizkokrillec iz lesa. Koles ni bilo mogoče potegniti v trup. Ni bil oborožen. Maksimalna hitrost je znašala (na morsk gladini) 210 km/h, dolet 551 km, vzletel je pri 499 m, pristal pa na dolžini 580 m. Čuvari našeg neba, Vojnoizdavaški zavod, Beograd 1977, str. 417.

³ Letalo 522, ki so mu dali ime Soko, je projektiral inž. Šošarić. V oborožitvi VL in PVO je bil od leta 1954. Namenjen je bil za prehodno in taktično bojno trenažo ter streljanje z vsemi vrstami oborožitve, za nočne in instrumentalne lete. Bil je enomotorni dvosed, nizkokrilnik kovinske konstrukcije. Kolesa je lahko spravil v trup. Čuvari našeg neba, ibid. str. 417.

⁴ Tako so ga imenovali v VL, sicer pa je to letalo T-33 Shooting Star, izdelano v tovarni Lockheed. Podrobnosti glej v: military.wiki.com/wiki/Lockheed_T-33.

⁵ Glej podrobno VENTIL, februar 23/2017/1, str. 68 in naprej.



Priština 1982, lovska eskadrilja, arhiv VG

-bombniško letalo. V osnovni verziji je bilo oboroženo s stalno vgrajenim enocevnim topom cal. 30 mm, kasneje z dvocevnim topom 23 mm in raketami ZZ (zrak–zrak) z infrardečim samovodenjem. Na kasnejših verzijah je bilo letalo opremljeno tudi z raketami ZZ K-5, z aktivnim radarskim vodenjem z letalskim radarskim merkom in poznejšimi izboljšavami vodenih raket ZZ. Letalo je bilo tipičen frontni lovec z bojnim radijem 150 km, kar pomeni 450 km bojnega doleta ali maksimalnega doleta okoli 1000 km. Imel je en dvoosni motor z dodatnim izgorevanjem Tumanski MM-12, 14, 15 ali 17 (odvisno od verzije), s samoregulirajočim vsesalnikom zraka. Moč motorja je bila okoli 5000 kg brez dodatnega izgorevanja in do 7500 kg potiska z dodatnim izgorevanjem. Na hitrostnih letih preko 1,5 maha (Machovo število – razmerje med dejansko hitrostjo in zvočno hitrostjo, določeno s temperaturo zraka v okolici)⁷ je moč naraščala, preračunano na 40.000 KS. Osnovni tip letala je bil pretežno dnevni lovec, s kasnejšimi izboljšavami pa tudi nočni lovec. Maksimalna teža je bila okoli 9.500 kg, maksimalna hitrost 2,4 maha, maksimalna statična višina ali plafon (skrajna meja) leta je znašala 19.500 m, maksimalni di-

namični plafon pa 29.000 m. Letalo je bilo dolgo nekaj čez 14 m, visoko nekaj čez 4 m in široko nekaj čez 7 m. Nosilna krila so bila tipa delta. Bilo je izredno gibljivo in robustno letalo. V primerjavi z letali iste generacije, npr. ameriške ali francoske proizvodnje, je imel taktično prednost v gibljivosti v vertikalnih manevrih (evolucijah – izraz, ki so ga uporabljali piloti za akrobacije oz. manevre). Njegova pomanjkljivost je bila relativno majhna avtonomija in nekoliko slabša navigacijska oprema. V kasnejših variantah je bilo vse to precej izboljšano.

Ventil: Koliko časa je bilo potrebne- ga za popolno izurjenost pilota lovca na letalu MiG-21?

Vojko Gantar – Gašo: Piloti so na MiG-21 leteli v povprečju 7–8 let. Jaz sem letel 22 let. Mislim pa, da je bila vrhunska izurjenost dosežena v desetih letih nepretrganega treninga. Lahko pa rečem, da sem se naslednjih 12 let marsičesa naučil.

Po končanem šolanju na akademiji je pilot pridobil bojno usposobljenost najnižje, 5. kategorije. Dobil je tudi naziv pilot in srebrno letalsko značko, na katero smo bili zelo ponosni. Imenovali smo jo »kvočka« (slov. koklja), čeprav je bil to orel v lovorjevem vencu. Z leti je pilot postopno pridobil višje kategorije. Za vsako kategorijo je moral opravljati izpit. Če je šlo vse po načrtu, je v desetih letih prispel do vrhunske izurjenosti in pridobil 1. kategorijo borbene usposobljenosti. Po približno 15 uspešnih letih je lahko pridobil častni naziv inštruktorja letenja in zlati letalski znak (zlati kokljo). Tega je dobilo približno 10 % pilotov vojnega letalstva. Dobil sem ga tudi jaz. Za pridobitev tega naziva in letalskega znaka je bilo potrebno izpolniti še nekaj dodatnih pogojev: uspešno letenje, položaj v enotah letalstva, uspešno opravljanje poveljniških funkcij itd.

Ventil: Zaradi ekstremne hitrosti, višine in drugih obremenitev je moral pilot MiG-21 nositi tudi posebno obleko, čelado in podobno. Nam lahko opišete pilotovo opremo in čemu je bil izpostavljen pri letenju?

Vojko Gantar – Gašo: Oprema je bila razvrščena na opremo za dozvočno opremo in letenje v troposferi do 12.000 m višine, na opremo za nadzvočno letenje do hitrosti 1,6 maha v troposferi do 12.500 m višine in na opremo za nadzvočno letenje preko 1,6 maha in letenje v stratosferi (preko 12.500 m). Za prvo vrsto opreme je bila obvezna čelada s selekcijskim dovajanjem kisika glede na višino in antigravitacijski kombinezon (protitlačna obleka – pri ostrih manevrih ublaži učinke pospeškov na človeško telo)⁸. Drugo vrsto opreme so sestavljali: višinskokompresijski kombinezon za letenje v stratosferi, kombiniran z antigravitacijsko pospeševalnim

⁶ Letalo F-84G Tanderjet je bilo ameriškega izvora, kupljeno leta 1953, letelo je do leta 1974. Preoblikovano je bilo v izvidnika in nosilo oznako RF-84G lovec bombnik. To je bil enomotorni enosed kovinske konstrukcije, zelo dobro oborožen in opremljen. Glej podrobno: Čuvari našeg neba, ibid. str. 421.

⁷ Dominik Gregel, Letalski razlagalni slovar, samozaložba 2009, str. 63.

⁸ Dominik Gregel, ibid., str. 103.

zaščitnim kombinezonom in čelado kakor v prvi vrsti. V tretjo vrsto pa so bili uvrščeni višinskokompresijski kombinezon z neprodušnim hermetičnim celoglavnim šlemom, kombiniran z antigravitacijsko pospeševalnim anti-g- kombinezonom, kompresijskimi rokavicami in kompresijskimi nogavicami. Zraven so bili še zaščitni termokombinezoni in svilen kombinezon perilo. Izpostavljenost v letenju na MiGih se je najbolj čutila v g-preobremenitvah, posebno v akrobacijah zaradi velikih centrifugalnih sil. Letenje na višinah preko 15.000 m oziroma v stratosferi je posebno poglavje in precej zahtevno za enostavno in kratko razlago. Antigravitacijski pojem pri kombinezonu se ne nanaša na zemeljsko gravitacijo (privlačnost), pač pa na preobremenitve, ki nastajajo pri velikih pozitivnih pospeških v manevrih. Gre za centrifugalno silo, merjeno v g-jih oziroma v številu enot zemeljske gravitacije (1 g je sila normalne gravitacije, 2 g je dvakratna sila gravitacije itd.). V akrobacijah se je centrifugalna sila gibala od 3 do 7 g, izjemoma do 9 g. Pilot, težak 80 kg, je pri 7 g težak 560 kg. Pri taki sili ne moreš dvigniti roke z ročice za plin ali glave, če si jo spustil za pogled navzdol.

Ventil: Na kakšen način je JLA dobila letala MiG-21(nakup, vojaško sodelovanje med državami)? Kakšen je bil servis teh letal in kaj se je zgodilo v primeru slabih odnosov s Sovjetsko zvezo?

Vojko Gantar – Gašo: S Sovjetsko zvezo smo v dobrih medsebojnih trgovinskih odnosih delovali po klinškem principu (blagovna menjava). Pri nakupu vse vojne opreme (letala, tanki, rakete, torpedni čolni) smo plačali z gotovino. Za servis letal ruske proizvodnje smo imeli usposobljeno svojo tehnično službo, ki je opravljala vsa tekoča servisiranja in generalni remont. Deli za letala so se nabavljali po petletnih planih, tako imenovanih petletkah. Samo v enem obdobju, ko smo bili v nekoliko slabših odnosih, smo delovali in nabavljali dele po načelu »snađi se« (slov. znajdi se), nekatere

dele letal pa smo začeli in uspešno izdelovali tudi sami.

Ventil: Kaj vse je moral znati pilot MiG-21, kakšen je bil predmetnik? Ste študirali tudi vojno in posebej letalsko vojno pravo?

Vojko Gantar – Gašo: Ves čas službovanja v JLA (slov. Jugoslovanska ljudska armada) smo se neprekinjeno izobraževali in urili na različnih področjih vojaških znanosti. Naj posebej poudarim predmete: praktična uporaba matematike in fizike, aerodinamika podzvočnih in nadzvočnih hitrosti, teorija letenja, letalska tehnika, letalska meteorologija, taktika letalstva, taktika lovskega letalstva, operativnost bojnih enot, strategija uporabe oboroženih sil, logistika armade, mednarodno vojno pravo, dinamika fluidov (skupno ime za tekočino, plin in paro), termodinamika, protizračna zaščita ozemlja in enot oboroženih sil, bojni ukrepi zoper zračne cilje pri različnih hitrostih in na različnih višinah, pravila in predpisi v letalstvu, teorija instrumentalnega letenja, teorija in praksa reševanja posadk v nesrečah, raziskovanje letalskih nesreč, letalska medicina in fiziologija pri letenju z nadzvočno hitrostjo in v stratosferi, proučevanje drugih vojnih letalstev, tendence in razvoj letalstva, korelacija različnih vrst letal po generacijah, športna vzgoja itd. Znanje vojnega prava je bilo med ostalim potrebno na primer za opravljanje nalog prestrežanja tujih vojaških in civilnih letal v zračnem prostoru Jugoslavije. Za zaščito zračnega prostora države smo imeli organizirano tako imenovano dežurstvo v sistemu PZO (protizračna obramba), ki je bilo v normalnih pogojih sestavljeno iz dežurnega para lovcev na treh letališčih v državi. Velikokrat je bil sprožen alarm iz tega dežurstva, tudi zaradi treninga za hiter vzlet in prestrežanja, v načelu, civilnih letal. Do ciljev so nas vodili radarji iz kontrole zračnega prostora. Ko smo civilna letala dohiteli in identificirali, smo se vrnili na pristanek. Včasih smo bili prisiljeni tudi kakšnega »spustiti« na zemljo, mislim, na letališče. Velikokrat je šlo za obojestranske napake pri najavi ali prenosu podatkov preko dispečerske službe. Včasih smo pomagali

pri orientaciji civilnih letal ali opozarjali na slabe vremenske razmere na poti in podobno.

Ventil: Kako ste vzdrževali fizično in psihično kondicijo?

Vojko Gantar – Gašo: V samem službovanju smo imeli določen urnik za izvajanje športnih aktivnosti, s katerimi smo vzdrževali psihofizično kondicijo. Za dobro psihofizično kondicijo je skrbel vsak pilot sam zase! Psihofizično kondicijo so vsako leto preverjali v matičnih enotah kakor tudi na rednih letnih zdravstvenih pregledih v Zemunu.

Ventil: Je prihajalo do nesreč? Kako ste jih obravnavali?

Vojko Gantar – Gašo: Seveda je prihajalo do nesreč, tudi s smrtnimi žrtvami. Vsako nesrečo ali nedisciplino smo obravnavali z vso skrbnostjo. Vse se je natančno raziskalo in zaključki so bili predstavljeni celotni pilotski sestavi letalstva takoj po končanem delu komisije. Letno je bil izdan bilten kršitev varnosti letenja in nesreč, dostopen vsem pilotom. Sam sem bil najprej član komisije za preiskovanje nesreč na letalih vrste MiG-21, kasneje tudi njen predsednik.

Ventil: Kako pogosto ste morali letenje izvajati v simulatorju? Kakšni so bili takrat simulatorji?

Vojko Gantar – Gašo: Simulatorji so bili za tiste čase sodobni oziroma primerni času. Na simulatorju je moral vsak pilot naleteti približno od 20 do 25 % planiranega naleta na osnovnem tipu letala. To je bil tisti tip letala, za katerega je bil usposobljen, če bi prišlo do boja. Zraven tega smo po službenih potrebah lahko leteli na drugih tipih letal, vendar smo se morali za vsakega posebej prešolati in imeti uporabni izpit.

Ventil: Letalo, s katerim ste leteli, je z lahkoto prebilo zvočni zid. Kako je bilo to urejeno in kakšno višino ste dosegli z njim? Je bil to del rednega letenja? Ste se kdaj z njim znašli v kritični situaciji in kako ste se rešili?



Pula 1982, MiG 21, arhiv VG

Vojko Gantar – Gašo: Konstruktorsko in pogonsko je bil MiG narejen kot nadzvočno letalo. Narejen pa je bil tako, da je lahko letel v razponu od podzvočnega do visokega nadzvočnega razpona režima letenja. K temu so veliko pripomogli izredno zmogljiv reaktivni motor, sama izdelava konstrukcije in nosilni ter upravljalni elementi. Problem ali pomanjkljivost teh letal je bila velika pristajalna hitrost. To so Rusi kasneje odpravili z vgraditvijo sistema za odpihovanje mejnega sloja pri popolnem odklonu zakrilc, ki so v tem primeru zelo povečevala ne samo upor in s tem zmanjšala minimalno letno hitrost, pač pa povečevala vpadni kot v prvem režimu nad 30 stopinj in s tem tudi vzgon letala. Hitrost se je s prejšnje pristajalne hitrosti 340 km/h zmanjšala na 280 km/h. S prvo generacijo MiG-a 21 sem dosegel hitrost 2400 km/h. Maksimalna višina, ki sem jo dosegel, je bila 25.450 m. Od tam je zemlja videti že kar okrogla, nebo pa podnevi čisto črno. V vsej karieri sem doživel kar nekaj različnih varnostno problematičnih oziroma nevarnih situacij. Sam pri sebi sem jih sistemiziral v tri skupine: 1. znanje mi je pomagalo, da sem se izvlekel

iz kritične situacije, 2. poleg znanja mi je malo pomagala tudi sreča, 3. iz te kritične situacije sem se izvlekel zahvaljujoč zgolj sreči.

Zmeraj so me učili in zahtevali, jaz pa od drugih, da smo morali vse postopke znati na pamet. Na srečo se ni bilo zanašati. Pregovor dobro pravi: Če znanje nadomeščaš s srečo, se utruji, če te prevečkrat nosi na ramenih. Že tako je v letenju ogromno situacij, v katerih ti vse znanje sveta ne pomaga. Takrat rešnično potrebuješ srečo.

Ventil: Kakšen je bil vaš delovni dan, naloge, ki ste jih opravljali, funkcije, ki ste jih imeli med službovanjem?

Vojko Gantar – Gašo: V grobem bi svoje delovne dneve razdelil na (kakor smo jih tudi v službi delili) neletalske in letalske. V prvih je tehnična ekipa pripravljala letala za letenje, servisirala, obnavljala letala in podobno. Temu se je reklo tehnični dan. Piloti smo imeli, kot sem že omenil, pripravo za letenje naslednji dan. Takrat smo izdelali tudi načrt in vrste nalog, glavni in rezervni načrt letenja. Načrt je določal posadke, nalogo in čas, v katerem se bo na-

loga opravila. Potem je sledila večurna priprava. Neletalski dnevi so imeli različne variante: predavanja z raznih področij letalstva, vojske, tehnike oborožitvenih sistemov in tudi ukvarjanje s športom. Priprava za letenje je potekala glede na vrsto nalog: letenje podnevi v primernih meteoroloških pogojih, v oblakih, ponoči, pred vzhodom sonca, po zahodu sonca in v zahtevnih meteoroloških pogojih: padavine, oblačnost, proceduralno letenje. To je bilo splošno usposabljanje. Bojno usposabljanje pa je potekalo v vseh meteoroloških pogojih podnevi in ponoči, v vseh vrsta eksploatacijskega razpona zmogljivosti in oborožitve letala.

Na letalski dan smo po prihodu v službo najprej šli na zajtrk. Čeprav smo prišli v službo zvečer, smo »zajtrkovali«. Sledili so preoblačenje in zdravniški pregled, na koncu pa končna priprava za letenje. Sem je spadala seznanitev z meteorološko napovedjo ali »situacija«, morebitna sprememba načrta, izvidniški oblet rajona letenja in kontrola navigacijskih sistemov, poročanje o dejanskem stanju vremena, preverjanje rednih in izrednih postopkov pilotov v letenju itd.

Priprave za letenje so bile razdeljene na: splošno pripravo za letenje, v kar je spadalo teoretično izobraževanje na vseh področjih letalstva, meteorologije, tehnike itd. Potem je sledila predhodna priprava, načelno dan pred letenjem, ko se je proučila naloga, naredila navigacijska priprava, proučil rajon delovanja/letenja, sodelovanje skupine, uporaba radiozveze, zemeljskih radarjev, opreme, oborožitve itd. Sledila je končna priprava, o kateri sem že govoril. Potem smo odšli na »stajanko« (slo. začetni položaj), kjer smo začeli z letenjem. Navadno smo planirali tri eskadrijske kompletne polete. Po končanem letenju so sledili analiza letalskega dne, branje načrta za naslednji dan in načrt priprav za letenje.

Prvo leto sem opravljal funkcijo pilota v eskadrilji. Ko sem opravil izpit, sem bil postavljen za vodjo skupine (štirim do šestim pilotom), kar sem

delal dve leti. Potem sem postal namestnik poveljnika eskadrilje, to sem delal štiri leta. Zatem sem bil postavljen za glavnega navigatorja letalske brigade (dve leti). Odšel sem na dveletno poveljniško štabno akademijo, po kateri sem bil postavljen za poveljnika eskadrilje. To sem delal 6 let. Na koncu sem delal kot šef pilotov letalskega polka. 1991. leta sem se upokojil, star 44 let. Po upokojitvi delam še marsikaj zanimivega, v glavnem izven letalstva.

Ventil: Če bi vam bilo dano, bi šli še enkrat med pilote? Vas sodobno vojaško letalstvo še privlači?

Vojko Gantar – Gašo: Imel sem srečo in doživel upokojitev. Delal sem

v izjemno zahtevnem in atraktivnem ter nekoliko avanturističnem poklicu. Rekel sem si, da se letališču ne bom približal na manj kot 100 km, ampak, saj veste ... Predolgo sem letel na nadzvočnih letalih, in to pušča posledice. Mi rečemo, da plačamo ceh. V pokoju sem se aktiviral in delal na različnih zanimivih področjih. Če se ozrem nazaj in se vprašam, ali bi šel spet med pilote, se mi takoj postavi vprašanje: brez spoznanj ali z vsemi spoznanji? Po prvem vem odgovor! Tudi z vsemi spoznanji bi se ponovno odločil enako, ampak z nekaterimi popravki v karieri. Končal bi tudi medicinsko fakulteto (za kar so me v JLA tudi nagovarjali) in se izučil za kuharja, kar me še posebej veseli. Kuhal pa bi samo dobre stare

slovenske jedi, ki jih sedaj ne najdeš skoraj nikjer več. Zato pa sem doma glavni kuhar!

Sodobnega vojaškega letalstva ne spremljam podrobno, ker se ukvarjam z drugačnimi izzivi.

Ventil: V imenu uredništva revije Ventil se vam zahvaljujem za prijeten in odkrit pogovor, za vaše izčrpne odgovore in vam želim obilo zdravja in miru pod gorenjskimi vršaci. In vaša misel ob koncu pogovora je še kako aktualna: »Ni važno imeti, temveč biti!« Bodite!

Mag. Aleksander Čičerov, univ. dipl. pravnik
UL, FS – uredništvo revije Ventil



www.staubli.si

Kaj če robot in človek (resnično) delata skupaj?

Kontakt: Brane Čenčič, Tel.: 00386 41 747 536, brane.cencic@domel.com

DOMEL®
Ustvarjamo gibanje

Stäubli is a trademark of Stäubli International AG, registered in Switzerland and other countries. © Stäubli 2016, Semaphore & Co 2014
"Man and machine" is a registered trademark of Stäubli International AG.

STÄUBLI