

Zlatoroga' — iskat miru in tihote, poslušat njun šepet,« piše Milko Matičetov.

Alpski mit »Zlatorog« je simfonična pesnitev v štirih slikah s prologom in epilogom, delo Avgusta Ipavca, ki je končal teologijo v Ljubljani, diplomiral na ljubljanski Akademiji za glasbo na oddelku za kompozicijo pri prof. Danetu Škerlu, zdaj pa živi na Dunaju, kjer že štirinajst let spremlja njegovo delo Alfred Uhl, profesor na oddelku za kompozicijo Visoke šole za glasbo in upodablja jo umetnost. Ipavčeva ljubezna je množični pevski zbor, zato zbori nosijo vso težo glasbenega izročila v njegovih vokalno-instrumentalnih delih.

Simfonična pesnitev »Zlatorog« je oddolžitev slovenskim planincem, med katerimi je avtor doživel pravo tovarištvo.

Kljub nikakršni propagandi so poslušalci skoraj docela napolnili veliko dvorano Cankarjevega doma v Ljubljani, čeprav je bila predstava v lepem, sončnem nedeljskem dnevu že ob petih popoldne (v Vidmu je bila v elitnem večernem času, ob 20.30, na Dunaju prav tako v zgodnjih večernih urah, ob 19. uri).

Ko že z organizacijske strani primerjamo vse tri predstave, naj omenimo, da so bili pokrovitelji predstave v Vidmu deželna vlada pokrajine Benečije-Juljske Krajine v sodelovanju z Videmsko pokrajino, občino Videm in videmsko gospodarsko zbornico, pokrovitelja predstave na Dunaju sta bila deželni glavar in župan Dunaja, pokrovitelja ljubljanske predstave pa Planinska zveza Slovenije in Lovska zveza Slovenije.

HELIKOPTERJI SO V GORAH ŽE NEPOGREŠLJIVI

HITRE PTICE BREZ GNEZD

GREGOR KLANČNIK

Planinci smo zaradi svoje dejavnosti na hribov, predvsem v visokogorju za pomoč pri oskrbovanju, gradnjah, nadzorovanju množičnih pohodov in za reševanje ponesrečenih prvi spoznali, da se brez helikopterskega sodelovanja ne moremo več sodobno organizirati. Predvsem v osemdesetih letih, ko se je pohodništvo v planine razvilo v pravo množičnost in je bilo posebno v Julijskih Alpah potrebno razširiti postojanke in sproti obnavljati zavarovane poti, je bil helikopter pogoj za uspešnost.

V zadnjem desetletju so posodobili planinske postojanke na Doliču, na Stolu, Špički, Triglavski dom na Kredarici, Kočo pri Triglavskih jezerih, povečujejo Planiko ter urejajo Vodnikov in Staničev dom.

Helikopter je omogočil, da je bilo tudi najvišje jugoslovansko gradbišče, na 2515 metrov visoki Kredarici, sodobno organizirano, da so uporabljali gradbene stroje in materiale kot v dolini, da je postojanka primerno opremljena in da ima sedaj 285 z vzmetnicami opremljenih ležišč. Enako velja za Kočo pri Triglavskih jezerih, ki v čudoviti visokogorski dolini daleč od voznih poti ne bi mogla postati primerna postojanka s 190 ležišči. Tako bo tudi s Planiko in drugimi postojankami.

LETALSKA ENOTA MILICE (LEM)

V Sloveniji imamo srečo, ker je Republiški sekretariat za notranje zadeve pravočasno ugotovil, kaj helikopter pomeni za varovanje notranjega reda, urejanje prometa, reševanje ljudi in imovine ob naravnih

nesrečah in drugih nevšečnostih. Letalska enota milice Slovenije (LEM) je naš blagodar, ki zadovoljuje tudi civilne potrebe, je nenehno na voljo, piloti in drugi člani posadk so ne oziraje se na delovni čas pripravljeni opravljati svoje delo in pogodbeno dela za druge, med katerimi planinstvo zavzema pomembno mesto.

Posebno vprašanje za LEM je tesno sodelovanje z Gorsko reševalno službo. To je odgovorna in nevarna dolžnost, ki jo je LEM vedno uspešno opravil. Ponesrečence iz visokih stenskiholic v nekaj minutah prenese v bolnišnico in jim podarja življenje. Že samo z rešenimi planinci LEM upravičuje svoj obstoj.

Planinstvo je verjetno prvi odjemalec LEM, ni pa edini. Potrebujemo jo žičničarji pri gradnji in vzdrževanju, planšarji za staje in nujen prenos živine v dolino, meteorološka služba, lovci, Triglavski narodni park, industrija in rudarstvo, radio in televizija, geologi in geometri ter drugi.

Misel, ki je nekaj časa krožila med planinci o lastnem helikopterju, je nora. To ni avto, ki ga je možno voziti in parkirati kjerkoli. Helikopter je zapleteno in drago transportno sredstvo, ki mora ustrezati predpisom zračnega prometa, mora poleg šolanjih pilotov imeti mehanike, stalno vzdrževanje, rezervne dele, hangar in še kaj. Helikopter mora torej imeti tudi svojo bazo. Vse to LEM ima, zato je integriranje vseh helikopterskih storitev v tej enoti slovenske milice edino pravilna rešitev. Ko je LEM z razumevanjem celotnega slovenskega gospodarstva leta 1987 dobil dodatni helikopter AN 412, ki je sposoben prenesti tudi tone težka bremena, za sedaj pokriva vse potrebe v naši republiki; potrebno bo le stalno obnavljanje letalske



Kolikokrat bi morali nosači nesti tja gor, če ne bi priskočila na pomoč močna jeklena plica?
Foto: Mirko Kunšič

flote, zmogljivost helikopterjev pa naj bi se postopno povečala.

Edino, kar na Slovenskem pogrešamo, so urejeni terenski helidromi.

POTREBUJEMO UREJENE HELIDROME

Za ta problem se ne zmeni niti JLA, niti SLO in teritorialna obramba, lotil pa se

ga ni niti RSNZ. To stanje demantira našo hvalo o visoki borbeni pripravljenosti in samoobrambni sposobnosti, ko pa za helikopterje, tako vojaške kot civilne, ni poskrbljeno, kje na terenu naj bi imeli svoja izhodišča in pristajališča.

Planinci se za Triglavsko pogorje in zahodne Karavanke poslužujemo rekreacijskega igrišča na Prodah v Mojstrani in za Bohinjske gore pašnika Vorančnica v Stari Fužini. To pa je čista improvizacija, sicer z vednostjo in odobritvijo krajevnih skupnosti, pa vendar ne brez očitka planinskim društvom Ljubljana-Matica, Gorje, Javornik-Koroška Bela in drugim, ker se kot nepovabljeni gostje pojavljamo s svojimi tovari za prenos na gorske postojanke in eksponirane poti.

Dokler vprašanje terenskih helidromov ne bo načrtno rešeno s pristankom krajevnih skupnosti, izdajo lokacijskega in gradbenega dovoljenja, ureditvijo tlaka, ki onemogoča dviganje ostrega zdrobljenega peska, drugih naprav za civilne, vojaške in reševalne potrebe ter seveda ne nazadnje z reguliranjem pravice in dolžnosti lokalnih organov, imajo delegati pristojnih krajevnih teles pravico govoriti, češ, kdo nam je privlekel to nadlogo. Če za parkiranje pobirajo pristojbino, je jasno, da morajo biti plačana storitev tudi letenje nad glavami in hišami — in poleg tega še kaj.

Dve leti je minilo, odkar sem s podobnim prispevkom v Delu opozoril na vprašanje terenskih helidromov, predvsem še na območju Julijskih Alp, zgornje Savske doline, Bohinja in doline Soče. Od takrat se ni nič premaknilo...

Vendar moramo iti s časom.

(Delo)

TUDI LETALSKO REŠEVANJE IMA SVOJE MEJE

DVOJNA TARIFA ZA LAHKOMISELNOST

Letalcem-reševalcem po vsej zemeljski obli ne manjka izkušenj z ljudmi, ki njihove pomoči pravzaprav niso potrebni, pa so po nemarnem bili povod za zahtevne, neredko celo zelo tvegane polete.

Preteklo leto so take akcije tolikanj zagrenile življenje pilotov Air Zermatt, da so se malone odločili za stavko. Poglejmo, kaj menijo možje, ki jim nikakor ne manjka izkušenj!

Beat Perren, šef Air Zermatt, star 58 let, je za začetek dejal, »da kdaj pa kdaj sploh ne gre za reševalne akcije, marveč za zanikrne alpiniste«.

Tako so lani letalci-reševalci v komaj dveh tednih imeli štiri tvegane akcije, da bi spravili z Matterhorna hribovce, ki jim je »zaradi njihove lastne korajže zmanjkalo poguma«.

Perren je odločen; priložnostnim hribovcem, ki se nepripravljeni podajajo v stene

in si na pol poti premislijo, potem pa kot taxi za povratek v dolino naroče helikopter, jo bo zagodel. Podvoji jo tarifo za nepotrebne posege v gorah.

ZLORABLJANJE REŠEVALCEV

Alpinistom in vsem, ki bi to radi bili, se zdi samo po sebi umevno, da jim bodo pomagali pogumni fantje v letečih škatlah. V komaj štirih letih se je skoro podvojilo število tistih, ki so jih — nepoškodovane! — spravili v dolino helikopterji. Namesto poprejšnjih 58 jih je bilo v drugem tednu preteklega avgusta 107. Odkar se je izpopolnila reševalna tehnika in okrepila gorska reševalna služba, gore še posebej vabijo — kaj pogosto ljudi, ki tja ne sodijo. Devetinštiridesetletni Siegfried Stangier, ki je bil osemnajst let vodja pilotov Air Zermatt in je od leta 1987 v službi pri