



Pogovor zapisal: **Mitja Gustinčič** Fotografiral: **Tomaž Hožič**

Ko je v sedemdesetih z motorjem po Ljubljani prebijal zvočni zid, smo ga prav vsi poznali. Potem je dolgo in uspešno dirkal z gokartom, z motorji in z avtomobili. Danes živi bolj odmaknjeno, uživa v tišini jadralnega letala in se najraje zadržuje na letališču v Lescah. Miro Kovič ni postal poslovnež, čeprav bi lahko svoje konstruktorske sposobnosti verjetno dobro tržil. Ostal je predvsem umetnik konstruktor. Še vedno ima šmirasto kožo na prstih, ker v delavnici reže, vari, struži ... rešuje mogoče in nemogoče.

Takšnih mož, kot je on, ne delajo več. Kovič se bliža šestdesetim letom in ne miruje. Osvojil je številne rokodelske, športne, organizacijske in še kakšne vrhove. Same osemtisočake, bi rekli planinci. Do konca strojne tehnične šole pa ni zdržal. Je vedel več kot učitelji. Kovič je bil zelo hiter dirkač z motorji in avtomobili. Dirkalnike si je naredil sam in to z lastnimi rokami in idejami. Tudi Igorju Akrapoviču je delal dirkalni motor, ki je bil pesjansko hiter. Miro Kovič je v sebi še vedno kreativni vulkan. Ena od zadnjih češenj na smetani njegove torte je patent za jadralno letalo, ki vzleta z lastnim motorjem.

Miro Kovič je slovenska večplastna legenda.

Ker se pozna »od zmeraj«, sva se seveda tikala.

FOLK JE SKAKAL PO PLOČNIKI

? Ti si letnik '61!? Imel si lepe priložnosti, da se recimo nakuriš na nogomet? Zakaj se nisi?

Jaz sem imel pri šestih letih že svoj motor!

? O, a vas Ljubljančanov ni vzgajala policija?

Jaz sem Gameljč. To je daleč od Ljubljane. To je fejšť razlika. V Gameljnah v življenju nisem videl policajev. V Šentvidu je bila prva postaja. Ali pa Črnuče. Veš kje so Gameljne! Policaji so prišli s fičotom edino takrat, ko je bila veselica.

? Šel si se pa karting, motorizem, avtomobilizem. Danes se greš letalstvo.

Pa še minimoto, skuterje, supermoto, vodne jete. V vsem tem sem bil prvak. V enem letu sem imel sedem prvakov – z mojimi motorji. V supermotu sem imel Hlada. Tudi v Furlaniji - Julijski krajini sem imel prvaka na motorju, ki sem ga sam naredil. Moj KTM ima na Grobniku še danes rekord. Igor Sterle je financiral, jaz sem pa delal. Vse, vse smo sami naredili, od motorne gredi naprej. Kubaturo sem povečal na 710. To sem delal leta 1998, 1999. Mislim, da nas na svetu ni deset, ki smo naredili tak motor.

? A se je to splačalo? Saj vem, da je neuumno vprašanje ...

Splačalo se ni. To je bil ŽAR. Narediti motor. Naložiti v kombi. Peljati na dirko. Gume sem financiral. Bencin sem financiral. To je bilo vse na meni. Ampak takrat smo dobro delali, frrr, bogato smo delali in tudi zaslužili. Po pet kitov za predelavo skuterjev smo na dan premenjali. To je bil začetek. To je bila manija. Potem je šlo pa



v poden, tudi enega ne boš danes prodal. Takrat je šlo vse samo gor. Jaz sem naredil prve dirke za supermoto. To je bila moja organizacija. Naredil sem prvi motor. Tudi fante sem zrihtal za supermoto. Pridem na AMZS, tam je bil Rok Frajer pa tista srenja od ljudi. Pa sem rekel, jaz bi nekaj prijavil ali pa če mi pomagata. Dajte mi napotke kaj in kako. Rečem, da se grem supermoto. Pa oni strižejo z ušesi, 'kva pa to je. Mi imamo karting, mi imamo avtokros, imamo reli, gorce, pisto, superbike, 125 in 250 GP ... motokros. Mi se tega ne gremo, to se ti kar pejt Kovič,' je rekel Frajer, 'te ne bomo nič ovirali.'

Na prvem štartu v Portorožu, za en popoldan smo vzeli kartodrom, jih je bilo 20, največ prijateljev. Zabavali smo se. Pa je bilo – 'dajmo še, dajmo še!'

Naslednjič je bilo na dirki že 50 voznikov. No, ne, ni bila to uradno dirka, bil je zbor. Naslednji mesec smo naredili v Puli – 100 voznikov. Narod se je zagrel. Pa smo rekli, da bomo naslednje leto to bolj organizirali. Takrat sem imel v Ljubljani tudi že ves material, 'feltne', špice, pesta in vse sorte. Fantje so pri meni kupovali, da so si pre-montiravali. Tako je nekdo imel motokros motor, po menjavi 'felten' in zavor pa supermoto.

Aprila, maja, kar kmalu, organiziramo dirko v Portorožu. Tri dni! 120 na štartu. Složno smo se tam zmenili kaj kdo pelje, da ne bi prišlo do kakšnih konfliktov. Prijavnina 300 nemških mark. To je bilo ogromno denarja. Ampak! V teh 300 markah je bilo všteto tudi spanje. Vsem sem kupil klobaso. Po odpeljanih dirkah je,

'Ti bi kakšen denar za dirke? Pridi ti zvečer k meni domov,' je rekel Slak. Pridem. In tam je imel CBX1000 podrt, v gajbah. Motor podrt, cilindri po tleh. Nihče je ni znal sestaviti. Ja, ni bilo enostavno sestaviti šest cilindrov. 'A ti znaš to sestaviti? Ko jo sestaviš, pa pridi nazaj, bomo videli, kaj bomo naredili.'

po klasah, prvi dobil tri tisoč mark, drugi dva tisoč mark, tretji tisoč mark. Zakaj bi bil pohlepen. Jaz sem še zaslužil pet tisoč mark.

Naslednjo dirko sem naredil čez 14 dni. In kaj je prišlo?! Takole sem stal z zastavico na pisti, pa me nekdo potrepnja po rami. Se obrnem. Tam pa vsi z Avto moto zveze, po funkciji. Gledali so v oči. 'Fantek, kaj se pa ti to greš,' so bile besede od Roka Frajerja. 'Kako to mislite? Prijavil sem druženje na občini, imam gasilce in štiri rešilce, vse apartmaje plačane pri Čeligoju. Veselica!' To je bila dirka za svinjsko glavo.

'Ja to se pa ti ne smeš it, to ne gre več tako,' so rekli. In se je začelo, da kdor bo pri meni peljal iz motokrosa, torej iz državnega prvenstva, da mu bodo vzeli licenco, da ne bo smel peljati državnega prvenstva.

? Torej Sloven'c Slovincu kurba?

(Smeh.) Pečt jih je začelo. Imel sem po 120 ali 150 voznikov na štartu. Na Grobniku v 27 klasah niso nabrali 50 dirkačev. Pač, glej ...

? Čakaj, pustiva politiko AMZS. Greva nazaj. Kje si se naučil dela na mašinah?

Jaz sem bil leta 1979 vajenec za mehanika pri Janezu Urbančiču (op.: legendarni izdelovalec dirkalnih avtomobilov), potem sem šel v vojsko, nadaljeval sem pri Urbančiču. Od 1982 do 1985 sem dirkal karting. Bil sem prvak.

Takrat enkrat je Igor Akrapovič začel s štiritaktnimi motorji dirkati, Moto Guzzi in Kawasaki in treba je bilo delati glave teh motorjev. Tam pri Urbančiču sva se z Igorjem (Akrapovičem) spoznala. Igor je bil dober na mašini za rezkanje. Jaz pa pri delu na roko. Povabil me je, če pridem k njemu. Delal je še v Rožni dolini, v garaži. Mislim, da je bilo 1982 ali 1983. Igor je na mašini naredil sedeže ventilov pa to, jaz pa na roke kanale. Ko smo prišli na Grobnik, je bilo videti, da drugi stojijo.

To druženje je trajalo do leta 1990.

? Spominjam se tistih izjemno hitrih Igorjevih motorjev. Jaz sem slikal na zagrebškem ovinku. Po štartu je najprej tja prutilil on, potem pa pol ure ni bilo nikogar, si že mislil, da se je zgodila nesreča. Kje ste vse to pogruntali?

To je Igor pogruntal, to ni bilo nič mojega. Igor je ogromno bral. Prišel je do ene ameriške revije, menda Motorcycles. Tam je bila predstavljena Vance & Hines frizura. In



Dve časovni skrajnosti Kovičevega dirkanja.

Zgoraj: takoj po letu 1980 z ženo, gokartom in Fičkom odhod na dirke.

Spodaj: sam je sestavil hud dirkalni avto najvišje klase ST z 250 KM in postal državni prvak.



Igor je to kupil v Münchnu.

Ta motor je šel tooliko ... zdaj ga restavriram.

? Se ti kaj sanja, koliko moči je imel takrat?

200!

? Dvesto ...!?!? česa?

Konjev! Definitivno.

? Zaaaajebaaavaš se!

Tako bom rekel, imel je med 180 in 200 konji, garantirano. Toliko je bilo deklarirano. Bilo je 1300 kubikov, toliko kompresije ... to je bil kit. Američani so takrat dirkali na 400 metrov. Gas si odprl in si letel.

Jaz sem s tistim motorjem peljal eno dirko. Iz 'luknje' ven (op.: na Grobniku) sem se pe-

ljal za dirkači iz 250 GP, pa veš, da so tisti motorji šli hudo. Ko sem jaz tretjo odprl, so oni mislili, da jim je veriga dol padla. (smeh).

? Bil si mehanik pri Urbančiču. Ali si razumel tudi dirkalno vožnjo? Ali si videl, kadar dirkači niso bili tako zelo dobri?

Kaj jaz vem. To je v meni. Tak sem se rodil. Jaz hočem sam narediti avto iz nule. Ali motor iz nule. Razžagati, skupaj dati pa zmagati. Ostalo me sploh ne zanima. Če si bil pred mano, sem te jaz prehitel. Pač, tako je bilo.

Tak sem. Tudi po cesti ali kjerkoli.

? V Izoli imam mladostnega prijatelja Igorja Vošinka, ki je nosil nadimek



'Ludnica'. Saj si dirkal z njim v kartingu. Igor Akrapovič je dobil v mladostni dobi nadimek 'Fanatik'. Zanj tudi ne vem, da bi na cesti naredil kakšno težko neumnost, kot se danes dogajajo vsak teden. Tudi ti si bil znan po silni živahnosti na cesti. Kako da se vam hitrim fantom ni nikoli nič bolečega zgodilo?

Jaz z motorjem nikoli v življenju nisem padel. Na cesti smo bili vedno prehitri. Sreča, da sem danes tukaj. Z Aškerčeve sem mimo centralne pošte v Ljubljani vedno priletel 200 na uro. Pa še enkrat. Veš kako je tisti motor tulil? Živalski glasovi! Folk je skakal po pločnikih.

? Ne more biti samo sreča, da ostaneš cel in živ.

Ja, je. Je bilo pa tudi toliko manj naroda, manj avtomobilov, vozili so počasi. Danes je pa vse krat deset. Avtov je na cesti bistveno več. Ga moraš zadeti.

? Ne moreš vedno zadeti polne srečke, zagradiš tudi prazno ...

Ko začne iti narobe, ne smeš nikoli obupati. Maksimalno moraš zbrati glavo. 'Zbremzat'. Videti, kam boš letel. Izogniti se oviram. Vse moraš dati v fokus in se rešiti. Ne se ustrašiti, zdaj bom pa 'fuknu'. Ne. Reševati moraš do konca. Živ primer tega je Marquez, opica svetovna.

? Od kje si ti črpal znanje?

Gledal sem, kaj zunaj delajo. Ko sem bil pri Urbančiču, je on poznal ljudi v tujini, recimo Stollija iz Trsta, ki je bil tam državni prvak v hrib. To ni mačji kašelj. Od tam so prihajali kakšne gume, kakšni amortizerji in stabilizatorji ... jaz sem se veliko posvečal podvozju.

Sam narediti dirkalni avto ni šala. To se je vse naredilo na roke, na 'drejponk'. Pri Turnšku so se naredili amortizerji, iz nule. Kupilo se je cevi, olje pa fedre. Od Urban-

čiča in Akrapoviča sem se naučil. Zdaj pa je tu aviacija. Ob sebi imam Pavla Potočnika. Od njega sem se veliko naučil. On je naredil v Elanu letalski oddelek. Bil je prvi človek, ki je leta 1976 začel v Jugoslaviji delati jadralne plastične avione. Epoksi smola, steklena tkanina pa te stvari.

Tudi avione sem imel stalno v glavi. Že od rojstva. In to še bolj kot avtomobilizem in motorizem. Pa ne vem zakaj, kako je to v meni raslo.

? Z dirk se spominjam, da si si sam naredil en strašno hud dirkalni avto, velikega Peugeota za pisto in da si bil državni prvak. Pri Avto magazinu smo takrat naredili neko avtomobilsko slavje in se nekaj šli v večernih oblekah, ti si prišel pa v bundi Peugeot – Claas?

To so bile pa nočne more. Jaz na burek, ves denar pa v dirke. Takrat sem spoznal Slaka in Prebila iz Claasa, ki so imeli Peugeot.

Ko začne iti narobe, ne smeš nikoli obupati. Maksimalno moraš zbrati glavo. Vse moraš dati v fokus in se rešiti. Ne se ustrašiti, zdaj bom pa 'fuknu'. Ne. Reševati moraš do konca.



'Ti bi kakšen denar za dirke? Pridi ti zvečer k meni domov,' je rekel Slak. Pridem. In tam je imel CBX1000 podrto, v gajbah. Motor podrt, cilindri po tleh. Nihče je ni znal sestaviti. Ja, ni bilo enostavno sestaviti šest cilindrov. 'A ti znaš to sestaviti? Ko jo sestaviš, pa pridi nazaj, bomo videli, kaj bomo naredili.'

Imel sem kombija, fičkota. Noter naložim, odpeljem. V dveh dneh tisto skupaj sestavim. In odpeljem motor k Slaku, ki je bil tam komercialni direktor, v firmo. 'Kle maš motor.' Stisne starter. Motor dela. In takrat se je začela zgodba Miro Kovič pa Claas. Jaz sem takrat delal Peugeot 405 za grupo A, kar je stalo sto jurjev mark. Pa smo podrli koncept. Skupaj bi lahko naredili klaso D2, divizijo 2, kar je bil ST, superturing klasa. Čisto druga zgodba. Kolesa 19 col sploh niso šla v koloteke. Smo odžagali prednji del stran in začeli vse iz nule, narediti je bilo treba nova oprijemališča, vse. Z direktorjem Prebilom sva šla v Pariz. Mi je rekel, naj ene nove kavbojke in su-

perge vzamem. Šla sva v Peugeot Talbot Sport (PTS). Takrat sem spoznal Jeana Todta. Tam V PTS je bila Formula 1, rally avtomobili, D2 avtomobili ... dva dni smo bili tam. Bila je taka hierarhija, da dol padeš. Ko je Todt prišel v halo, nisi slišal dihanja.

Drugi dan me je Todt prijel pod roko in me peljal v kleparsko delavnico, kjer so delali dirkalne avte. Takrat sem prvič videl tak avto. 'Zdaj pa jaz ne rabim več živeti, to je moj maksimum,' sem si mislil. Kar konč bi vzel.

V PTS so diktirali, kaj kdo dobi. Todt je pokazal, kaj naj naložijo za v Slovenijo. Še imam vse račune. Menjalnik je bil 82.000 mark. Motor je bil 40.000. Podvozje 30.000 mark. In tako se je začel delati avto D2 /ST2.

Prva dirka na Grobniku. Prvič v avtu.

Prvič v življenju 250 konjev. Takrat je bil rekord za avte 1:42. Jaz sem šel takoj 1:39. Rekord. Dirke v hrib sem vse zmagal, vse, kar je bilo.

? Kaj je bila prelomnica, da si zapustil Ljubljano in šel v Lesce, k letalom?

Tako je bilo, da smo imeli ta tretji vlom v mojo halo v Ljubljani. 70 jurjev je šlo motorjev, čelad, auspuhov ... šli so trije Akrapovičevi auspuhi, ki jih na smrtni postelji ne bom pozabil: od Colina Edwardsa od Honde RC, prototip od KTM-ja supermoto 660, edini na svetu in od Ducatija, od Raymonda Rocha, ko je bil svetovni prvak.

Šla je čelada, ki mi jo je Igor Akrapovič kupil za rojstni dan. Bila mi je ... veš kaj? Relikvija. Je ni stvari na svetu, ki mi je več pomenila, kot tista čelada Shoei, ki mi jo je on kupil za rojstni dan. To so mi ukradli. Uf, mater (zastoka). Tistemu naj pocrka cela familija ...

? Je znanje o letalih dosegljivo?

Je, je. S časom sem pa ugotovil, da sem lahko boljši. Nekaj stvari sem tudi patentiral. Imam najboljši avion na svetu. Ogromno sem se naučil pri Potočniku. On



Miro Kovič (desno) je v letalo vgradil celo bokserski motor BMW. Pod stropom so lesena krila letala v obnovi.

ima v rokah največ znanja. On je naredil 800 avionov.

Aeroplane delamo čisto iz nule, sam doma na pilo ... v primerjavi s firmami, ki imajo po sto ljudi in velike denarje, imam mi boljši sistem.

Tudi stare avione restavriram. Imam izpit za letalskega varilca in za Pipistrela delam komande za avione.

? Kje je, po tvoje, danes Slovenec najbolj uspešen?

Če tako pogledaš, so redki na svetu, ki so bolj pametni kot smo mi. Saj veš kaj vse smo Slovenci naredili. Propeler je 1820. leta naredil Slovenec, Ressel. Patentirati bi ga moral, pa so mu ga Francozi ukradli. Najbolj uspešno letalsko zgodbo, jumbo-jet, je naredil Slovenec. Danes najboljše

letalske instrumente za jadralne avione na svetu delajo Slovenci, iz Celja. So kot akrapovič. Če nimaš teh števecv v avionu, je kot da nimaš akrapoviča na Panigale. 'Pejt dam!' Jaz se z motorjem raje ne grem peljat, če nimam Igorjevega rora gor.

? OK, ampak ali so dirke in zrak eksperimentiranje, ali točno veš, kaj delaš?

Probavanja. Tudi pri motorjih, testiranja. Ga ni, ki bi lahko vse izračunal, mislim, da se še ni rodil. Ti boš lahko nekaj naredil. Ko prideš pa na travnik ali pisto, je tam še petnajst dejavnikov ... imaš zrak, tlak, je to, je ono, je vlaga, imaš upor ... kako boš izračunal, koliko bencina boš dal? To je eksperiment. Za to so testi. Inženir je iz šole. On na motorju ni sedel pa se 250 km/h peljal po prvemu kolesu. On samo vidi in domneva.

Je pa res, da se da pri avionih ogromno izračunati. Ampak pogledj, kljub temu, Airbus 380. Tam je deset tisoče ljudi v službi, pa so se zadnji dve leti matrali, ker se jim je krilo lomilo. Z vsemi inženirji in virtualnimi testi. Praksa bo še zmeraj igrala vlogo, čeprav je danes že tako, da virtualno predstavlja 80 odstotkov, roke pa samo še 20 odstotkov. Pred sto leti je bilo pa ravno obratno.

? Imáš izpit za letenje?

Imam, od 2003. Kar veliko letim. To je noro. To moraš probati. Če ne boš probal jadralno leteti, je kot da ne bi ta prve babe 'pofukal'. K' ne veš, takrat kaj bo. Tu je en strah. Če imaš malo 'dunsta' ... en strah je prisoten, seveda, letiš, to ni človeški medij. Dvakrat, trikrat je čudno. Ko ti pa sede, včasih ne veš, da letiš. Če imaš dobro vreme, recimo pozimi, je bolano lepo. Kontrasti. Je mir, tišina.

? Čakaj malo, čakaj malo. Ko si bil mlad, se je vse drlo, tu pa sprejmeš mir in tišino?

Prej ni bilo nikoli dovolj. Meni ni bilo nikdar dovolj hitrosti. Jaz se nisem nikoli ustrašil avta na počez. Meni ni bilo nikdar preveč. Polno! Dila, kolikor gre. Zdaj imam v garaži Multistrado, da greva z ženo na Korziko. In peljem se po omejitvah! ■

Sčasoma sem pa ugotovil, da sem lahko boljši. Nekaj stvari sem tudi patentiral. Imam najboljši avion na svetu.