

Stanko Kodrin

vojaški pilot, prvi doktor obramboslovja

pripravil Marijan F. Kranjc



Dr. Stanko Kodrin (Google, slike)

Nekoliko nas, Prlekov, in sošolcev nižje gimnazije v Gornji Radgoni smo v Beogradu, davnega leta 1955, na vojaški paradi doživljali enkratno slavje. V čelnem ešalonu vojaških akademij smo strumno korakali pred vrhovnim poveljnikom maršalom Titom. V pehotnem ešalonu sva bila **Jože Holc** in moja malenkost, v mornariškem **Franci Kodrin**, v intendantskem **Dušan Fetih** in v letalsko-tehničnem **Marjan Zupanc**. No, vsi štirje pa smo bili posebno ponosni, ko je nad nami poletela letalska eskadrilja, v kateri je bil še **Stanko Kodrin**!

Vsa peterica smo dosegli lepe uspehe v svoji vojaški karieri, ki se meri po činih. Torej, sam sem postal generalmajor, čin polkovnika so dosegli Holc, Fetih in Zupanc, brata Kodrin pa sta zaradi zgodnjega odhoda iz aktivne vojaške službe dosegla nekaj nižje čine – Franci čin poročnika fregate in Stanko čin letalskega podpolkovnika, da bi leta 1984 postal **prvi doktor obramboslovja**!

To je tudi razlog za ta zapis, saj je Stanko Kodrin zaradi svoje skromnosti premalo znan izven Maribora. Omenjen je le v največjem bibliografskem leksikonu Osebnosti, 2008, kjer na str. 494 piše naslednje:

***Kodrin**, Stanko (Ljubljana, 18. 5. 1935), častnik, obramboslovec, 1956 je diplomiral na Vojaški letalski akademiji, 1961 je končal specializacijo v letalski šolski enoti v Pulju, 1984 je doktoriral na FSPN v Ljubljani. Bil je v vojaški službi v Nišu, Skopju in Puli, od 1964 je predaval DSZ in SLO na TF v Mariboru. Delo: Teorija in praksa podružabljanja obrambe SFRJ, 1979; Obramboslovje, sistem DSZ in obrambe SFRJ, 1989; Maribor in Mariborčani v zgodovini letenja, 2005.*

Z bratoma Kodrin sem se prvič srečal pri Sv. Juriju ob Ščavnici, kjer smo med nemško okupacijo začeli obiskovati osnovno šolo. Družina je pribežala iz Ljubljane, ker jim je grozila izselitev. Oba sta se rada igrala z nami »vojake« oborožene z lesenimi puškami in na katere smo montirali tudi frače.

Po osvoboditvi smo skupaj obiskovali nižjo gimnazijo v Gornji Radgoni, potem pa so se nam pota razšla. Stanko, Jože in Dušan so v Mariboru končali srednjo kmetijsko šolo, no, in nazadnje smo se kot »pitomci«¹ vojaških akademij v Beogradu in Splitu, znašli na paradi pred svojim Vrhovnim poveljnikom.

O svoji »prvi ljubezni« – letalstvu mi je Stanko poslal naslednji avtentični zapis:

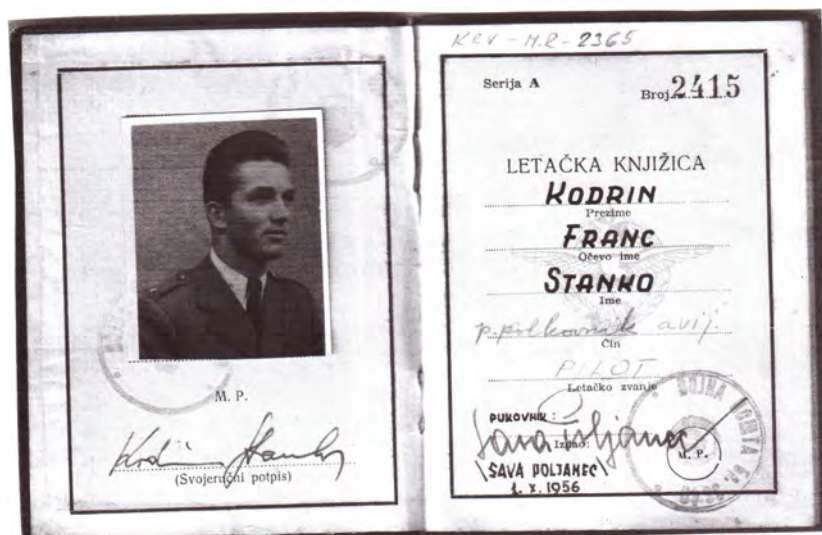
»Član aerokluba Žarko Majcen v Mariboru sem postal 1951. Prvo šolanje na jadralnem letalu Vrabec sem opravil na letališču v Teznem. Ker pa nam je Letalska zveza Slovenija prepovedala uporabo tega letališča, nam je občina Maribor dodelila novo zemljišče v Slivnici pri Mariboru. Šlo je dejansko za navadne vaške njive, pa smo člani aerokluba pošteno zavihali rokave, da smo poravnali teren, usposobili letalsko stezo in tudi zgradili lopo – hangar za jadralna letala. Tako smo že spomladi 1953 lahko začeli z letenjem. Jaz sem takrat letel na jadralnih letalih Roda, Salamander in Čavka.

Maja 1953 sem maturiral in se takoj prijavil na Letalsko vojaško akademijo. Kmalu zatem me je aeroklub napotil na motorno letenje v zvezni letalski center v Rumo. Kar dva meseca sem prebil v Rumi in pretežno sam letel na sovjetskem motornem letalu UT-2.

Obenem sem v Zemunu opravil na VZK (vojaško-zdravniški komisiji) temeljite zdravniške preglede in septembra 1953 postal gojenec Letalske vojaške akademije v Mostarju, v Bosni in Hercegovini. Šolanje za vojaškega pilota je bilo vsestransko. Letel sem pa na raznih izvedenkah letala Aero-2 v Titogradu, sedaj Podgorici, v Mostarju na prehodnem tipu letala 213 in v Puli na zadnjem sovjetskem lovskem letalu Jak-3.

¹ Pitomci (hrv.,srb.) = gojenci

Po končani Letalski vojaški akademiji leta 1956 sem najprej služboval v Nišu in letel na ameriškem enosedu lovcu F-48. Spomladi 1958 sem bil napoten na prešolanje na reaktivno ameriško letalo F-84G in nato premeščen v Skopje, letališče Petrovac, kjer sem ostal vse do pomladi 1960.



Letalska knjižica, Stanko Kodrin, vojaški pilot, 1. 10. 1956
(zasebna zbirka, dr. Stanko Kodrin)



Letalski kapetan Stanko Kodrin na reaktivcu F-84G, Skopje, 1958
(zasebni fotoalbum, dr. Stanko Kodrin)

Sledila je premestitev v Pulj, kjer sem najprej opravil šolanje za učitelja dnevnega, instrumentalnega in nočnega letenja na reaktivnih letalih tipa T-33, TV-2 in F-84G. Nato sem postal učitelj letenja na navedenih letalih in tudi poskusni pilot in delo opravljal vse do decembra 1963.

Pred premestitvijo za poveljnika eskadrilje v Titograd, sem zaprosil za prevedbo iz aktivnega v rezervni sestav PZO in VL. Izpolnil sem namreč pogoje iz

podpisane pogodbe, ki je veljala za pilote. Ker sem veljal za vrhunskega pilota, so me skušali zadrževati, vendarle sem decembra 1963 le preveden v rezervni sestav PZO in VL.

Januarja 1964 sem po nastopnem predavanju pred komisijo visokošolskih učiteljev sprejet kot predavatelj predvojaške vzgoje – kasneje obramboslovja na Visoki tehnični šoli v Mariboru, kjer sem z dvoletno prekinitvijo ostal vse do upokojitve leta 1991. Namreč, v letih 1968 do 1970 sem delal na Upravi notranjih zadev Maribor in oblikoval rezervne letalske enote milice v Mariboru, Slovenj Gradcu in Celju.

V že omenjenem aeroklubu, ki se je kasneje preimenoval v Letalski center Maribor, sem nadaljeval z letenjem kot športni pilot na različnih motornih in jadralnih letalih in bil učitelj letenja na motornih letalih. Vodil sem tudi letalsko enoto za protitočno obrambo Štajerske do leta 1993, ko sem tudi prenehal z letenjem.

Ko se sprehajam po mariborskem parku in slišim letalo, vedno pogledam v nebo«.



Piloti Maistrove eskadrilje v bojih za Koroško 1918-19, Tezno
(sedijo z leve: Ernest Turk, Stane Kveder, poročnik Stjepan Burazović – poveljnik, Vinko in brat Rudolf Arzenšek, stojita: Colnar in Tomšič)

Tako je Stanko zaključil svojo pripoved.

Izvedel pa sem tudi za majhno skrivnost: vsak pilot je prav življenjsko navezan na 13 različnih mehanikov, ki skrbno pregledajo vsako letalo pred poletom!

Kakor je bil Stanko uspešen vojaški pilot nadzvočnih letal, se je nazadnje vendarle moral posloviti od svoje »prve ljubezni« – letenja v vojaških letalih. Vrnil se je v Maribor in postal predavatelj predvojaške vzgoje na Visoki tehnični šoli. Kakor je prej prednjačil med vojaškimi piloti, se je zdaj z navdušenjem lotil

novega poklica. Na področju strokovnega dela je napisal več učbenikov in druge strokovne literature. Sodeloval je v raznih diskusijah in napisal obširna konferenčna poročila. Ob pedagoškem delu je vzporedno opravljal tudi raziskovalno delo v okviru svojega predmeta.

- Študentje so vedeli, da imajo pred seboj pilota in strokovnjaka, posebno pa so bili veseli skript, nato pa tudi knjig iz predmeta predvojaške vzgoje. V svoji predavateljski karieri je Stanko napisal in izdal kar nekaj razprav in knjig iz obramboslovja.

Leta 1979 je na FSPN, zdaj FDV, magistriral na temo **Teorija in praksa podružbljanja obrambe SFRJ**, da bi potem že leta 1985, pod mentorstvom prof. dr. Staneta Južniča, kot **prvi doktoriral** na fakulteti za obramboslovje po temi **Teorija obrambno-varnostne socializacije in inkulturacije posameznika v sodobni družbi**.

Stanko se je, kot vodja letalske enote za protitočno obrambo dela Štajerske, v tem obdobju zelo intenzivno ukvarjal z letalsko protitočno obrambo po vzgledu na avstrijske kolege, pa je o tem tudi javno pisal. Vendar so bili »raketaši« oz. zagovorniki (lobisti) raketne obrambe uspešnejši. Danes trdijo, da nobena metoda ni ustrezna, zato kmetovalci ščitijo vinorodne in sadne nasade s plastičnimi mrežami(!).



Skupina slovenskih vojaških pilotov JLA na vaji, Brnik, 1985

(tretji z desne stoji rez. let. podpolkovnik dr. Stanko Kodrin, v ozadju »Kraguj«, fotoalbum)

Kot rezervnega letalskega majorja in nazadnje podpolkovnika sem ga večkrat srečal na raznih vajah, ker je bil formacijski razporejen v skupino armadnega poveljstva za usmerjanje letal in letalskih enot v vojnem času. Po letu 1991 se je upokojil in se posvetil družini.

Kot vojaško-letalski strokovnjak pa vendarle ni miroval. V Večeru je leta 1993 predlagal, naj Slovenska vojska za svojo letalsko obrambo nabavi šest vojaških letal tipa Tornado, vendar so se »strokovnjaki« odločili za sedanje Pilatuse, da bi nas nazadnje ščitilo dvoje italijanskih nadzvočnih letal ... Vojaški piloti se seveda križajo!

Meni osebno je pred letom 2005 izdatno pomagal pri sestavljanju seznama letalskih častnikov in generalov za knjigo **Slovenska vojaška inteligenca**, brat Franci pa za pomorske častnike in admirale slovenskega rodu.

Nazadnje Stanko ni mogel niti mimo zgodovine vojaškega in civilnega letalstva, pa je skupaj s kolegom Ludvikom Cotarjem 2005 izdal knjigo **Maribor in Mariborčani v zgodovini letenja**.

Kot pripadnik prve povojne generacije slovenskih častnikov, je Stanko normalno tudi pripadnik in član vodstva Združenja borcev za vrednote NOB v Mariboru, ki ga vodi Jože Berce, generalmajor v pokoju.