

## Historie Československého plachtění - autor František Kříž

Úmyslně jsme se v předešlé mosaice nezmiňovali o československém bezmotorovém létání, abychom tak mohli učiniti nyní, když jsme již poznali vývoj plachtění v jiných zemích.

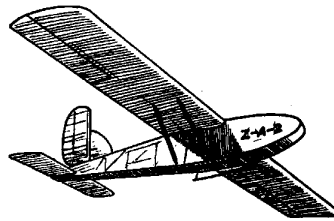
První pokusy, které se u nás daly a které se datují snad již od roku 1911, nemůžeme pokládat za první plachtařské počátky, poněvadž tato činnost s vlastním plachtěním neměla mnoho společného, letadla dnešní i tehdejší se shodují jen v tom, že jsou bez motoru. Tehdejší ojedinělé pokusy neměly totéž zaměření, jaké má dnešní plachtění. Byla to jen usilovná snaha dostat se jakýmkoliv způsobem do vzduchu. A když se Blériotovy pokusy stávaly známější, téměř všichni ti průkopníci přesedlali na pokusy s létáním motorovým, které více slibovalo uskutečnění jejich dávných snů o létání:

Teprve poválečná doba usilovala svými pokusy vyřešiti problém bezmotorového letu. První pokusy s plachtěním byly konány v Brně asi v měsíci srpnu 1921 po »První moravské letecké výstavě v Brně«. Použito bylo prvních kluzáků ingC. Harabuse. Kromě toho provedl v Černých polích několik skoků s dvouplošníkem R. Dohnálek, který jej však při jednom »letu« rozbil. V téže době byly konány pokusy na terénu Medlánek u Brna, kde je nyní zemská plachtařská škola. V Čechách se pokoušela o první konstrukční úspěchy trojice Pánek-Seidl-Dohnálek, avšak výsledky byly nepatrné. Proto převezl některé součástky Dohnálek do Brna, kde pomalu rostl kluzák »**D 1 exp**«, s nímž se v roce 1924 konaly krátké skoky, končící jeho zničením.

Abyste byly jednotlivé pokusy prováděny systematicky, byl při ARČS založen »**Odbor pro plachtový let při ARČS**«, který měl řídit a usměrňovati veškerou plachtařskou činnost v republice.

Prakticky vstoupil odbor v činnost v roce 1923, kdy byla na jaře uspořádána na Báních u Zbraslavi »**Předběžná soutěž plachtových letadel**«. V tomto závodě byl zaznamenán první »výkon« 54 vteřin, docílený M. Baitlerem na letadle »**Múra**« do vzdálenosti 570 m. Kromě tohoto letadla, konstruovaného I. konstrukční skupinou továrny Aero, zúčastnila se soutěže ještě tato letadla: »**Perun**« (konstrukce J. Kryšpín, stavba Avia), »**Krakonoš**« (konstr. J. Šlechta, stavba Avia), »**Praha**« (konstr. II. konstr. skupina konstruktérů Aero), stavba rovněž továrna Aero), »**Sup**« (konstr. i stavba J. Voříšek), dále letadlo stavěné kroužkem posluchačů pražské techniky (konstr. ingC M. Polák). a letadlo přihlášené dvojicí Blecha-Přikryl.

Roku 1924 bylo letiště na Báních zrušeno a byl vyhlédnut výhodnější terén nedaleko Medlánek u Brna. Zde byl postaven nejstarším moravskoslezským aeroklubem AK Brno dřevěný hargar pro »**I. národní soutěž plachtových letadel**«. Soutěž se uskutečnila ve dnech 18. října až 2. listopadu 1924.



Obr. 8. ZA-2.

Zúčastnilo se jí celkem osm letadel: »**ZA-2**«, »**Pánek-2**«, »**Míra**«, »**HLDZ-1**«, »**Dewoitine-5**«, »**Zobor-1**«, »**Nitra-1**« a »**Dewoitine-8**«. Většinu měli vojenští piloti, neboť plachtění bylo v této době převážně jejich záležitostí.

Dnes, s odstupem mnoha let, můžeme tuto soutěž zhodnotiti jako jednu z prvních našich nejzdařilejších soutěží vůbec. Ba, můžeme ji pokládati vůbec za počátek skutečného československého plachtění. Není také náhodné, že právě na tomto terénu je nyní zbudována jedna z největších a nejvýkonnějších československých škol bezmotorového létání. Nermalou účast na vybudování kdysi již objeveného terénu měli, bohužel, právě okupanti, kteří si jej upravili pro sebe.

V »**I. národní soutěži**« bylo provedeno celkem 116 letů za dobu skoro 5 hodin. Nejlepší let provedl ppl. Skála v pozoruhodném čase, vzhledem k našim počátkům, 2 hodin 21 minut. Svým letem, provedeným na francouzském stroji »**Dewoitine**«, vytvořil národní rekord vzdáleností 1650 m. Z domácích letadel se nejlépe umístil štápt. Maršálek na stroji »**HLDZ-1**«.

Tato první československá soutěž vzbudila sice pozornost v odborných kruzích, avšak zájem veřejnosti byl ještě malý, poněvadž propagace plachtění byla velmi opomíjena. Rok 1924 skončil výkonem štápt. Kally, který opět na letadélku »**Dewoitine**« (motor Salmson 12 k. s. ) plachtěl s vypnutým motorem nad vrchem Zobor nad Nitrou 3 hodiny 2 minuty. To byl do této doby asi nejdělsí u nás docílený čas.

Na jaře 1925 byla uspořádána péčí Moravského aeroklubu Brno »**II. národní soutěž**«, a to od 4. do 19. dubna. Zúčastnilo se jí 7 letadel. Vedle obou z minulého roku již známých »**Dewoitine**« soutěžila tato letadla: »**S-1**«, »**Nina**«, »**Přemysl**«, »**3-NSV**« a kromě nich přihlásil J. Vyskočil svůj závěsný kluzák »**V-2Z**«.

Rovněž této soutěži nepřálo počasí a dosažené výkony byly daleko za výkony minulého roku, neboť nejlepší čas, docílený pplk. J. Skálou na »**Dewoitine**«, byl jen 37 minut 53 vteřin. Ppor. Šapošnikov dosáhl vzdálenosti 1716 m rovněž na letadle »**Dewoitine**«. Výkon Šapošnikovův byl národním vzdálenostním rekordem. Vítězem soutěže, vypsán jen pro domácí stroje, se stal štápt. Kalla na »**S-1**«, docíliv doby 15 minut, vzdálenosti 1420 m a výšky 59 m nad startem.

»Plachtový odbor« při ARČS nebyl asi spokojen s dosaženými výkony v Medláncích, neboť počal hledati národní terén, jaký měli Němci na Rhönu nebo v Rossitten, Francouzi Vauville a Rusové Feodosii na Krymu. Pro tento účel byla pak navržena Zvíčina (v blízkosti Dvora Králové nad Labem, nadmořská výška 671 m).

Na podzim roku 1925 (od 28. října do 12. listopadu) byla zde konána »**III. národní soutěž plachtových letadel**«, zahájená opět, právě jako soutěž druhá, generálem Č e č k e m, který zhodnotil plachtění s vojenského hlediska. I tentokrát byly krajně nepříznivé podmínky pro létání, a proto nebylo dosaženo žádných pozoruhodných výkonů. Před ukončením soutěže se dostavil konečně vítr, který však nabyl rychlosti 25 m/sec, tato bóra povalila všechny čtyři stany, v nichž byla letadla hangarována. Úplně bylo zničeno letadlo »**S-1**«, vítězné v poslední soutěži v Mediáncích, letadla »**Přemysl**« a »**Kodydek**« byl až na nosníky rovněž zničen, ostatní letadla pak poškozena. Proto byla soutěž předčasně ukončena. Soutěže se zúčastnilo celkem 12 bezmotorových letadel, mezi nimi nám již z obou předchozích soutěží známá

nitranská »**Dewoitinka**«, která jediná kroužila nad zvičínským kostelíkem. Z nových letadel zde byla »**Nitra-3**« a »**HLDZ-2**«, Pánek přišel tentokrát s trupovým letadlem »**P-4**«. Ostatní větroně jsou nám již známé, jako na příklad »**S-1**«, »**ZA-2**«, »**Pánek-2**« a »**Přemysl**«. Jediným dvouplošníkem byl zde »**Zobor-2**«).

Od této doby není u nás až do roku 1928 o plachtění zmínky. Byly sice dělány jednotlivci ojedinělé pokusy, ale bez pozoruhodnějšího výsledku. Až teprve v roce 1928 technická komise MLL (Masarykovy letecké ligy), před dvěma roky již založené celonárodní letecké organizace, uvažovala o nutnosti, aby byly vypracovány plány jednoduchého školního kluzáku. Ojedinělé pokusy na různých místech republiky začínaly v tomto roce získávat již určité obrysy, proto se cítila technická komise mladé letecké organizace povinná, aby tyto snahy jednotlivců usměrňovala. Ale opět postrádáme dalších zpráv.

U kompetentních činitelů totiž po dřívějších zkušenostech z let pětadvacátých převládal názor, že plachtění je pro nás věcí odbytou, že již máme »dětskou horečku« za sebou. Proto žádný z nich se nesnažil zachytit jiskru, která stále u nás doutnala. Až teprve snahy Ludvíka Elsnice o vzkříšení našeho plachtění vedly po zdolání mnohých překážek k pozitivnímu výsledku. Dvěma věcem může Elsnic a jeho spolupracovníci děkovati, že se probuzení našeho plachtění z věčného snu podařilo: jednak nebyli »zatíženi tradicí« hnutí před zvičínskou pohromou, jednak naprosto věřili ve správnost svých snah.

Elsnic se s plachtěním setkal téměř náhodou. Když byl totiž na studiích v cizině (bylo to v roce 1929), dostal se prostřednictvím svých spolužáků ke stavbě kluzáku, s nímž po skončení stavby »okusil« několik skoků. Po návratu domů se snažil opatřit si prostředky, aby mohl absolvovati výcvik ve škole v Grunau. Po velkých obtížích se mu to podařilo, a tak se novopečený »béčkař«

vracel do Čech s úmyslem, že bude organisovat plachtění u nás. Ale potíže, které se stavěly v cestu, byly tak velké, že by byly odradily každého. Ovšem Elsnic byl z tvrdého dřeva a nedal se. Byl pevně přesvědčen o významu plachtění pro národní brannost. Ale v těch dobách se ještě nesmělo vyřknouti slovo »brannost«. A tak se toto slovo obcházel ražením hesla »sport«. Po velkých obtížích za pomoci divisního generála Hanáka a ing. Bervidy na tehdejším ministerstvu veřejných prací prosadil, že se o plachtění mohlo na těchto místech mluvit. V roce 1930 odešel Elsnic opět do Grunau, kde absolvoval kurs C a vrátil se domů jako náš první C pilot. V tomto roce odjeli do Grunau též Hubert Váhala a Jan Hrbek, aby zde složili zkoušku AB.

S pomocí generála Hanáka, ing. Bervidy, MUDr. Šimsy a jiných se Elsnicovi podařilo, že byla na 25. září 1930 svolána první schůze, již se kromě zástupců MLL, jako svolávající organizace, zúčastnili i zástupci jiných leteckých korporací československých, a to Aeroklubu republiky Československé, Svazu čs. letců a leteckých továren. Na této schůzi kromě objasnění základní otázky o významu plachtění pro nás byl vypracován též program, který obsahoval:

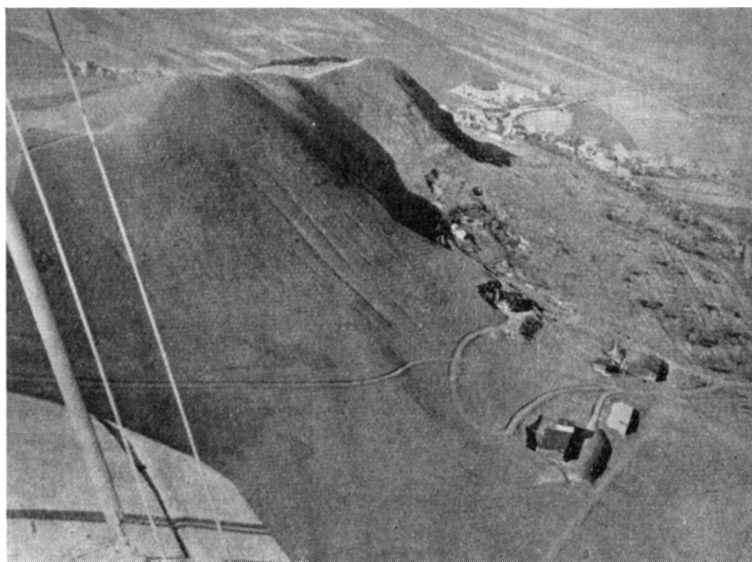
1. provádění stavby letadel, navrhování nových konstrukcí, vyhledávání a zřizování vhodných letišť
2. stavbu potřebných budov
3. zřizování dílen
4. výcvik pilotů-učitelů
5. zřízení ústřední kanceláře, usměrňující práci v jednotlivých střediscích
6. organisaci a centralisaci práce
7. zřízení vhodného pojištění plachtařů

Avšak v roce 1930 nezůstaly u nás již žádné zbytky z prvního období plachtění. Uchovalo se snad jen několik starých a provozu neschopných letadel. Proto prvním úkolem bylo opatření potřebných letadel, aby mohl býti zahájen elementární výcvik. Na Moravě byla skutečně stavba několika kluzáků podle německých výkresů, v Praze provedena konstrukce vlastního kluzáku »**Skaut**« (konstruktér ing. Šlechta), který potom po zdokonalení byl jako »**Skaut-Standard**« naším školním kluzákem až do okupace.

Počáteční obtíže, které se hnutí stavěly v cestu, mohly býti zdolány jen pevnou vůlí a nadšením prvních průkopníků, kteří byli odrazováni četnými překážkami a »odbornými posudky« některých našich leteckých činitelů. Ti prohlašovali při každé příležitosti, že se plachtění pro naše poměry a mentalitu nehodí, že je to jen náhražka, kterou vymysleli Němci, když jim bylo zakázáno motorové létání. Zapomněli však, že Němci již motorově létali od roku 1924, a přece plachtění získávalo nejen v Německu, nýbrž i v celém světě stále čtenější stoupence. A proto dnes musíme děkovati Elsnicovi a jeho spolupracovníkům, že zůstali plachtění věrni až do okupace. Jen tak bylo možno udržeti při životě hnutí, které musilo zdolávat tolik překážek. Se stálým nezájmem u rozhodujících činitelů muselo naše plachtění zápasit téměř až do let před okupací. Jen málo z povolovaných činitelů chtělo plachtění přiznati větší cenu, než jakou má neškodný a bezvýznamný sport.

V roce 1931 se objevily první výsledky: byly pořádány dva výcvikové kursy, jeden v Chomýži a druhý v Praze. Účastníci těchto kursů se rozjeli domů, kde zakládali nové odbory bezmotorového létání. V tomto roce bylo u nás šest odborů, které měly již 20 vycvičených plachtařů kategorie A a 10 kategorie B. Byly také vydány plány kluzáku »**Skaut-Standard**« a kluzáku »**Zögling**«. Ministerstvo veřejných prací podporou 50.000 Kč umožnilo stavbu dvou větroňů německé konstrukce (jako letadel srovnávacích). O domácí konstrukci větroňů se stále ještě neusilovalo, neboť se to nezdálo nutné.

V roce 1932 se pokračovalo se zvýšeným úsilím ve vyhledávání vhodných terénů. Elsnic po prozkoumání asi dvaceti míst uznal za nejvhodnější pro výcvik plachtařů všech stupňů terén Raná u Loun. Že jeho volba byla šťastná, to se ukázalo později, neboť dodnes je zde jedno z nejlepších výcvikových středisek v ČSR. V uvedeném roce byla též zřízena pokusná škola na terénu Přestavilky Čerčan. Proponovaný kurs kategorie C se ještě pro nedostatek přihlášek neuskutečnil, zato kurs A a B proběhl bezvadně. V polovině roku 1932 zalétl Elsnic první větroň domácí konstrukce (ing. Šlechty), pokřtěný »**Praha**«, s kterým byly provedeny četné lety na zájezdech při vyhledávání terénů a v listopadu 1932 provedl na něm - v době nového rozvoje plachtění - náš první hodinový-let (1hod. 04 min.).



Obr. 9. Raná z letadla v roce 1946 (foto Šilhan).

V Olomouci zkoušeli v tomto roce nový způsob startu pomocí auta a po provedení úspěšných pokusů Hrbkem (již v r. 1931) bylo přikročeno k výcviku s tímto druhem startů, poněvadž v okolí Olomouce nejsou vhodné svahy. Olomouc má prvenství i v provádění startů za motorovým letadlem (aerovleky). Od té doby se olomoučtí plachtaři omezili jen na tyto dva způsoby startu. Postavili si větroně »Kassel 20« a »Kassel 25«, s nimiž prováděli aerovleky, a to až do výšky 2000 m. Koncem roku 1932 bylo u nás již 42 plachtových odborů se 72 letadly a 121 plachtaři.

V následujícím roce (1933) se pokračovalo dále v rozšiřování získaných poznatků. V Olomouci si za každou cenu chtěli udržeti primát v hledání nových cest, neboť zkoušeli akrobacii na větroni. Vlekem jednoho větroně za motorovým letadlem se již nespokojili a nacvičovali dvoj- a trojvleky. Dvojvlekem se v tomto roce již naši plachtaři přičinili o zpestření Armádního leteckého dne v Praze. V tomto roce byl u nás též proveden první termický let, když se 6. července 1933 olomoucký R. Stejskal udržel v čisté thermice přes 3/4, hodiny. Asi za měsíc nato létal opět olomoucký člen Kudlička po aerovlekovém startu na větroni »Kassel 20« nad malým svahem v blízkosti Šternberka 1 hodinu 31 minut.

Zatím již první žáci skládali na Rané zkoušky C. V prosinci se Rodovskému podařilo na »Praze« překonati náš starý národní vytrvalostní rekord z roku 1924, když nad »ranským kopcem« plachtil 3 hodiny 4 minuty. Dva dny před koncem roku získalo naše hnutí vydatnou podporu tím, že továrník Baťa daroval MLL půl milionu Kč, z čehož dostali plachtaři polovinu na nákup nových letadel, 50.000 Kč na závody a rovněž tolik na budování nových terénů. Tato podpora se projevila v činnosti již v příštím roce. Zatím se tento rok skončil těmito výsledky: 59 odborů vlastnilo 103 letadla, z 235 plachtařů nosilo již. 10 odznak kategorie C.

V roce 1934 se plachtění u nás znatelně rozmohlo, neboť zlínskými dílnami MLL byly dohotovovány první kluzáky a větroně, které svou vhodností a cenou umožnily činnost v nových odborech, které se stále zakládaly. Ke konci roku bylo jich u nás založeno již přes sto.

Byla také zahájena výstavba Rané, která byla vybavena novou budovou a hangarem.

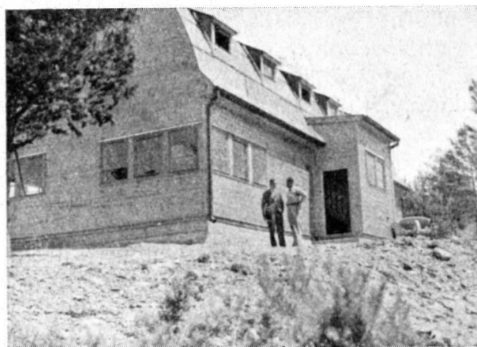
V konstrukci bylo navrženo několik nových typů větroňů a kluzáků. Nejvýznačnější z nich jsou »Zlín VII«, dvousedadlovka »El-2-M«, »Praha II« a jiné, které popisujeme v kapitole »Vývoj bezmotorových letadel«.

První pravidelné kursy na Rané se úspěšně zakončily a několik nově vycvičených plachtařů rozmnožilo řady našich bezmotorových pilotů. V roce čtyřiatřicátém se konala naše »1. národní soutěž plachtařů« na Rané, kde byly vytvořeny naše první tři národní rekordy (čas 8 hodin 15 minut - Pitschak; převýšení 860 m - Rodovský, který stanovil i dálku 25,2 km od místa startu). Závady jasně ukázaly, že bylo správné, když bylo naše plachtění položeno na širokou základnu, aniž byl brán zřetel na počáteční výkony jednotlivců, neboť jedině celkovou úroveň mohlo být měřeno celé plachtařské hnutí.

Koncem roku 1934 jsme u nás měli již 102 odbory se 190 letadly a 544 plachtaři, z nichž 28 patřilo do kategorie C. Jevíl se však stále velký nedostatek instruktorů, proto se pro příští rok plánoval výcvik většího počtu učitelů plachtění.

Ten se na počátku roku 1935 též uskutečnil. Kromě toho uspořádal ÚPV (Ústřední plachtový výbor) pro MANO kurs stavby bezmotorových letadel pro učitele průmyslových škol, který byl navštíven 32 účastníky. Průmyslovým školám byly dodávány plány kluzáku »Skaut-Standard«. A tak několik nových letadel, postavených v těchto školách, rozmnožilo náš letecký park.

Soutěž plachtařů v Banské Štiavnici neskončila pro obtížnost terénu očekávaným úspěchem. Také »II. národní soutěž« na Rané nedosáhla pro nepříznivé počasí ani zdaleka výsledků soutěže v minulém roce. Celková její úroveň byla však zato vyšší, neboť se jí zúčastnil dvojnásobný počet plachtařů i větroňů (proto bylo nalétáno více hodin, než v soutěži první). Časový národní rekord byl během závodů dvakrát překonán, a to časem 10 hodin 21 minut (Půrok), který však Rodovský zvýšil na 10 hodin 31 minut.



Obr. 10. První obytná budova  
postavená na Straníku  
(foto Elsnic).

Po prvé se bodovalo podle zvláštních proposit a absolutním vítězem se stal v roce 1946 tragicky zahynuvší F. Pitrmann. Závody však ukázaly, že Raná nebude vhodná pro větší počet závodníků, proto bylo stanoveno, že třetí soutěž bude v příštím roce přenesena na Straník, na nějž upozornil v předešlém roce S. Pleško a na němž provedl Elsnic v květnu 1935 první let trvající 1 ½ hodiny. Tento terén splňoval všechna očekávání, takže dostal honosný název »**Slovenská Wasserkuppe**«. Mezitím provedl Elsnic zkoušky terénu Železné hory. Usoudil, že se tento terén pro školení nehodí. Současně se stavěl pod vedením Jos. Pšikala nový hangar a budova na moravskoslezském školním terénu Čebíně u Brna, druhý hangar na Rané a první na Straníku. Kursy na Rané a Čebíně měly větší rozsah a bylo v nich vycvičeno mnoho nových instruktorů. Ke konci roku 1935 měli jsme u nás již 124 odborů se 213 letadly a 782 plachtaři 172 kategorie C, 258 B a 474 A.

Rok 1936 se vyznačoval již usilovnou prací na budování pevného základu pro naše plachtění. Kromě výcvikových kursů v Ústřední plachtařské škole byly pořádány kursy ve všech větších odborech. Mnoho nových konstrukcí bylo stavěno pro národní soutěž na Straníku. Dokonce čilý plachtový odbor v Konici u Prostějova realizoval stavbu větroně s pomocným motorkem, který byl také úspěšně zalétán. O velikonočních svátcích v rámci výzkumu nových terénů létal Rodovský na Šedém vlku »**Šedém vlku**« (EI-2-M) na Kozákově přes 1 ½ hodiny a získal převýšení 650 m. Několik dní před svátky Opavan Schiller plachtěl nad Radhoštěm s »**GB-II**« přes 3/4 hodiny a jen pro velkou zimu musel let ukončit.



Obr. 11. Hangar a ubikace  
na Čebíně (foto Elsnic).

Poněvadž u jednotlivých odborů se vytvářely samostatné konstrukce i stavby kluzáků a větroňů, bylo ministerstvo veřejných prací nuceno tuto činnost regulovati, a proto vydalo materiállové předpisy pro všechny stavby, aby se za každou cenu snížily vady amatérského provádění staveb. Poněvadž se již v dřívějších soutěžích volalo po vhodných palubních přístrojích pro větroně, nabízely brzy některé zdejší firmy potřebné přístroje ke koupi.

Bohužel ještě v roce šestatřicátém nechtělo mnoho našich plachtařů chápati plachtění jako naprosto soběstačný sport a pošilhávali po motorovém létání. Zvláště vydáním Plškova překladu Mignetova » **Leteckého sportu** « se rozlíla u nás vlna nadšení u jednotlivých odborů pro tento druh letadélka. »**Nebeská blecha**«

(**Pou du ciel**) se měla stát prostředkem, který měl umožnit člověku dostat se » snadno a rychle« do vzduchu. Dokonce bylo realizováno několik staveb tohoto letadélka, dosud zcela nevyzkoušeného. Na leteckém dni v Rakovníku létala jedna z prvních našich »blešek«, postavená Hniličkou z Lysé. Ale celé nadšení nemělo zdravý podklad a bylo rovněž i v jiných zemích potlačováno.

Zato tím více byla podporována stavba nových prototypů na »III. národní soutěž«, která byla stanovena na 5. až 19. červenec 1936. Před ní byl pořádán týdenní cvičný kurs. Soutěž nemohla býti však zcela úspěšná, poněvadž ze 14 dnů byly jen 4 letové. Přesto však dosažené výsledky byly na tu dobu uspokojující. Soutěže se zúčastnilo 17 družstev včetně beogradské grupy »Deveti« Aeroklubu Kraljevine Jugoslavije. Ze 34 přihlášených větroňů se zúčastnilo soutěže 24, z nichž 4 měly slibnou československou konstrukci. Celkem bylo 14 větroňů konstrukce československé, 8 německé a 2 konstrukce polské, stavba byla však provedena v Jugoslávii (byly to 2 »**Komáry**« našich jugoslávských hostů). Nejúspěšnější byl větroň »Olomouc« typu »**VSB-35**« konstrukce ing. Ošťádal a ingC. Goldy. Kromě toho vynikající úroveň měl »**Tulák**« konstruktérů F. Pitrmanna a F. Pešty (viz příslušnou stať » **Vývoj bezmotorových letadel**«) a dále »**Zlín X**«.

Celkem bylo v této soutěži za 4 dny provedeno 97 startů v celkové době 172 hodin 20 minut. Největší výšky nad místem startu dosáhl F. Pitrmann na »**Tuláku**«; a to 1230 m, kterýžto výkon se stal novým národním rekordem. Nejdelší doby - 8 hodin 36 minut - dosáhl v tomto závodě Stanojevič (družstvo Deveti).

V roce šestatřicátém se též prováděla reorganizace plachtění. Několik odborů, které nevykazovaly činnost, byla

zrušeno a 22 nových bylo založeno. Ke konci roku 1936 byl tento celkový stav: 117 odborů s 286 letadly a 1288 plachtaři, z nichž bylo 101 kategorie C, 411 B a 776 A.

Vedení MLL nebylo však s výsledky roku 1936 spokojeno, hlavně pak ne s počtem plachtařů. Proto se vytvářel na rok 1937. předpoklad pro vycvičení nových 1000 plachtařů. Byla to akce obdobná akci »1000 nových pilotů«. Stále však byl ještě nedostatek vhodných pilotů-učitelů. Existující počet by snad i dostačoval, ale učitelé se nemohli uvolnit v době, kdy by toho bylo třeba, neboť byli vázáni svým zaměstnáním. Stále víc a více se chápal význam plachtění pro národní brannost, avšak přesto hnutí zápasilo s finančními potížemi, neboť udělované podpory nadřízených úřadů nedostačovaly. Proto mnoho zájemců, zvláště z řad sociálně nejslabších, si nemohlo hradit výcvik. A proto heslo »5000 aktivních, každoročně doplňovaných plachtařů« zůstávalo ještě dalekým snem.

Výcvik se v roce 1937 zlepšil hlavně v kategoriích C a B. Přírůstek plachtařů kategorie A se naopak zmenšoval. Kursy ústřední plachtařské školy se úspěšně ukončily, ale jen na Rané a na Čebíně. Pro nedostatek peněžních prostředků se nemohlo provést školení i na Straníku, kde byla proto konána jen »IV. národní soutěž«. Ve 13 kursech pořádaných v roce 1937 bylo vycvičeno

žáků, kteří složili tyto zkoušky: 25 A, 90 B, 34 C a 2 D. Rodovský pokračoval ve zkušebních letech na Kozákově a na Železných horách. Na Moravě se zkoušely Oderské vrchy.



Obr. 12. Solnohrad 1937:  
Šilhan-Elsnic-Tulák  
(foto Elsnic).

V roce sedmatřicátém dostali naši plachtaři oficiální pozvání do ciziny. **Rakouský aeroklub** je pozval na plachtařský sjezd do Solnohradu při příležitosti zasedání **ISTUS**: Jako piloti byli delegováni Elsnic a Šilhan s větroněm »**Tulák**«, jako experti ingC Hanák z Brna a ing. Chlup z Olomouce. Liberecký Preussler zastával na tomto zájezdu funkci řidiče a mechanika. Ze zájezdu bylo přivezeno mnoho cenných poznatků a po prvé jsme mohli změřit své možnosti s možnostmi plachtařů jiných států. Odtud nám také Elsnic se svými druhy přinesl novou techniku termického létání, a to způsob kroužení, kterýžto způsob poznal v roce 1930 Wolf Hirth. Do této doby se u nás chodilo na termiku jen přímým letem. Náš větroň »**Tulák-1**« byl středem obdivu ostatních plachtařů. I když jsme se nemohli v pořádané soutěži umístiti jako rovnocenní partneři, přece jen získané poznatky měly vliv na vývoj našeho plachtění.

Dále jsme se v tomto roce zúčastnili jako závodníci Mezinárodních rhönských závodů ve dnech 4. až 18. července 1937. Na Wasserkuppe jsme jeli se 4 stroji 12 Tulák-37«, 1 VSB-35 a 1 Duha II«). V závodech jsme se nikterak pro nedostatek zkušeností význačně neumístili, neboť naše prostředky a možnosti nedosahovaly nejnižší úrovně jiných účastníků. Byli jsme na celých závodech jen popelkou. Přesto však celá soutěž byla pro nás velmi poučná. Mohli jsme si po prvé uvědomit, v čem jsme ještě pozadu a jak se budeme musit zařídit, a: bychom se mohli jiným vyrovnat. Ze 4 našich větroňů 3 havarovaly. Pilot Chlup na »**Duze-II**« se vážněji zranil a dlouho si se zlomenou nohou poležel v nemocnici ve Fuldě. Prachařovi se v soutěži podařil přelet vzdálenosti 91 km, čímž byl vytvořen nový národní rekord a Prachař si složil poslední podmínku pro získání stříbrného C. Uvědomili jsme si, že Wasserkuppe je pro nás ještě příliš těžkým terénem, že napřed budeme musit hodně cvičit na terénech domácích, zvláště na Straníku. Doufali jsme, že tam na IV. závodech zvýšíme své národní rekordy.

Ale tato soutěž přinesla nemilé zklamání. Závodů se účastnilo jen 11 větroňů, z nichž 4 havarovaly. Závodů byly zahájeny již 25. července v 15 hodin, když již před oficiálním zahájením docílil Rodovský převýšení 830 m. Po zahájení startovala jako první Králová »Sokolu«, avšak po startu hned havarovala a vážně se zranila. Druhý startoval Půrok na starém Tuláku a létal přes hodinu, čímž, na sebe soustředil pozornost diváků a dal na chvíli zapomenout na nepříjemný začátek závodů. Jinak však počasí závodníkům nepřálo. Byly proto prováděny jen kratší lety. Až 5. srpna 1937 se smůla protrhla a Rodovský se dostal do vzdálenosti 54,6 km od místa startu a složil si tak poslední podmínku pro D. I když se létalo více dnů než v závodech předcházejících, přece jen se dosažené výkony nemohly srovnávat s minulými. Nejlepší čas byl 2 hodiny 40 minut, převýšení 936 m a délka 54,6 km. Všechny tyto výkony stanovil S. Rodovský. Bylo vykonáno celkem 85 startů v úhrnné době 63 hodin 27 minut.

Hradecký plachtařský odbor zkoušel nový způsob startu, a to navijákem.. Výsledky byly uspokojující a jen málo lidí tušilo, že se tento způsob stane jedním z nejužívanějších druhů startů bezmotorových letadel.

Ke konci roku 1937 bylo v činnosti celkem 141 odborů s 1836 členy, z nichž mělo 1083 zkoušku A, 594 zkoušku B, 159 zkoušku C. Po prvé v tomto roce máme již 2 plachtaře kategorie D další 3 si splnili první podmínku pro dosažení tohoto stupně, když létali více než 5 hodin.

Začátkem roku 1937 dokončila MLL stavbu prvního našeho použitelného motorisovaného větroně »**EI-2-M**«. Konstruktor Elsnic, který tento větroň též zalétl a vyzkoušel, přeletěl z Humpolce do Prahy na leteckou výstavu, kde byl větroň, pokřtěný na jméno »Humpolec«, vystaven.

Rok 1938, alespoň na počátku, se rozbíhal plně rozvinutou plachtařskou činností. Všechny odbory se připravovaly na opět vypsanou celoroční tradiční soutěž plachtařů, létajících ve svých odborech. Kromě toho byla uspořádána na žilinském letišti od 1. do 10. května 1938 soutěž pokročilých plachtařů, které se zúčastnilo 12 plachtařů se 3 větroni Tuláku

a 1 akrobatickým Gö-1 (Sokol). Kromě toho zde byl k dispozici vlečný motorový stroj Aero 11. Po prvé byl s plachtaři přítomen také meteorolog dr. Miklenda, později za války okupanty popravený, s motorovým letadlem Praga-Baby, aby zkoumal vzdušné proudy. Poněvadž nebylo možno s dalším vlečným letadlem »Tatrou« prováděti pro malé letiště vleky, bylo ho použito pro informační výcvik plachtařů v akrobacii s dvojím řízením. Ačkoliv povětrnostní poměry byly málo příznivé, přece se jen plachtaři snažili využítí všech možností k výkonům. Již 5. května se podařil Prachařovi první náš přelet přes 100 km, když letěl do Szány v Mad'arsku, čímž vytvořil nový národní rekord na vzdálenost výkonem 178 km: Toho dne se pokusil o přelet i brněnský účastník ing C. B. H. a n á k, který přistal u Velké Bytče. 7. května měl však již větší štěstí a přistal po přeletění Malé Fatry u Štubňanských Teplic, zdolav více než 50 km. Poněvadž však je pro splnění podmínky pro kategorii D předepsána vzdálenost v přímé linii od místa startu, která činila při tomto letu jen 40 km, proto poslední podmínka pro získání výkonnostního odznaku splněna nebyla. Toho dne dosáhl Pitrmann výšky 1600 m. Jiné pozoruhodné výkony tato přípravná soutěž nepřinesla.

Plachtařům se 14. června 1938 dostalo velkého uznání, poněvadž na Ranou přijel prezident dr. Edvard Beneš, aby se sám přesvědčil o práci československých plachtařů. Prohlédl si zařízení letiště, dal si vysvětliti způsob létání, zajímaly jej všechny podrobnosti, které s plachtěním souvisí. Pro naše plachtaře to byla velká pocta, ale také důkaz, že svou práci dělají dobře a že plachtění není již tím bezvýznamným sportem, za jaký bylo ještě před několika lety považováno. Povzbuzeni touto pozorností si všichni umiňovali, že letos v sezóně ukáží panu prezidentovi, co již dovedou.

V této době se totiž již pozoruje u nás snaha po dosažení špičkových výkonů, neboť již byl položen dostatečný základ pro jejich dosahování. Kádr dobře připravených plachtařů z nejširších vrstev národa čekal jen na příhodné povětrnostní podmínky. Proto se s napětím očekávalo, co přinese **V. národní soutěž na Straníku**.

Ale napjatá mezinárodní situace a stálé německé novinářské útoky proti nám nezaručovaly bezpečně, že klid bude udržen natolik, abychom se mohli i po této stránce vyžívat. Zvláště částečná květnová mobilisace vnesla do plachtařské činnosti stagnaci, poněvadž mnoho, hlavně zkušenějších plachtařů odcházelo k svým kmenovým tělesům. Tato nejistota trvala i v červenci, a proto bylo od pořádání sou. těžce upuštěno. Potom přišla po neklidném srpnu v září mobilisace a na konci měsíce jsme byli trháni německou okupací tak zvaného »sudetského« území. Proto nemohl slibně započatý rok 1938 skončiti tak, jak se předpokládalo. Ke konci roku se protojevila bilance plachtařské činnosti takto:

Celkem bylo ustaveno 148 odborů, ale činnost v plném rozsahu provádělo jen 70. Celkem létalo 2119 plachtařů, z nichž patřilo 21 do kategorie C a 2 do kategorie D. V uplynulém roce byla složeno 300 A zkoušek, 152 B, 62 C a 4 podmínky D1. Provedeno bylo celkem 29.048 startů (asi tolik, kolik v roce 1946 na samotném letišti v Medláncích u Brna) a nalétáno bylo 523 hodin 46 minut (asi polovina toho, co na Medláncích za rok 1946).

Na konci roku 1938 se Ludvík Elsnic v »Letci« loučí se ztraceným územím, ale slibuje, že žádný plachtař nebude ztracen, že všichni se budou v příštím roce vyžívat na tom prostoru, který nám ještě zbyl. Ale to ještě žádný z nás .neznal Němce. Přišel 15. března 1939 a s ním brzy i všeobecný zákaz sportovní i jiné letecké činnosti.

Téměř po celých sedm let se musili plachtaři odmlčet. Mnoho jich odešlo do zahraniční armády, mnoho jich bylo uvězněno v koncentračních nebo kárných táborech pro ilegální činnost. Celá brněnská skupina plachtařů, soustředěná kolem J. Pšikala, byla záhy zatčena a celou dobu okupace protřpěla v německých žalářích. Pšikal sám byl pak v roce 1942 popraven. Tím však nebyla zlomena touha po létání v těch, kteří zůstali.

Němci zabavili a zničili všechn letecký a pomocný materiál, který jsme si léta těžce opatřovali. Podobně jako zanedlouho v Polsku, řádili i u nás »NSFK-mani« v leteckém materiálu. Mnoho škol bylo zavřeno, jiné opět rozšířeny pro potřebu okupantů. Mnoho nových škol bylo vybudováno s velkou důkladností. Tak byly vybudovány Medlánci, které měly být největším výcvikovým střediskem v protektorátě. To, co je na Medláncích nyní, je pouze třetinou toho, co tam mělo být postaveno. Ale naši plachtaři se nedali zviklat ve své důvěře v obrat věcí. I když záviděli Němcům, že mohou létat, přece jen věřili, že i jim to budoucnost umožní za lepších podmínek i okolností. A ten den přišel.

Hned po ukončení boje, dobře informováni o všem důležitém, zajistili plachtaři všechn materiál, aby jej nemohli Němci nebo nepovolané osoby zničit nebo odnést. Práce bylo mnoho, ale nadšení těch, kteří již před válkou létali nebo teprve létat chtěli, bylo větší. Jen tak si můžeme dnes vysvětlit, že se v některých místech u nás létalo již v červnu nebo červenci 1945.

Ale materiál, který po Němcích zůstal, nedostačoval. Němcům se totiž podařilo všechn hodnotnější materiál ještě včas stáhnout a zde nechali jen to, co již nepokládali za schopné transportu. Proto se hned přikročilo k opravným pracím. Srovnáme-li však to, co zde bylo, s tím, co nám Němci zničili nebo zcizili, zůstalo toho přece jen málo.

Proto se čeští plachtaři po osvobození obrátili na tehdejšího velitele Rudé armády maršála Koněva s prosbou o darování materiálu z plachtařských škol z Grunau a ze Zákup. Žádost byla brzy vyřízena, a tak již 23. července 1945 vyjížděla výprava 110 plachtařů za vedení komise MNO pro tento materiál. Celkem bylo k nám dovezeno materiálu asi za 12 až 15 milionů Kčs. Bylo to 116 větroňů, 16 kluzáků a 3 motorová letadla mimo pomocný materiál. Tím byl dán základ pro zahájení plachtařské činnosti po osvobození.

Organisačně byl zájem o létání podchycen založením **ČNA (Českého národního aeroklubu)** a **SNA (Slovenského národního aeroklubu)** a celé hnutí bylo položeno na pevnou organisační základnu. Práce šla z počátku obtížně, neboť naše země byly svědkem válečné litice, která zde ještě před několika měsíci plně zuřila. Zvláště Slovensko a Moravskoslezská země byly značně poškozeny.

Brzy však byl zahájen výcvik, neboť všichni plachtaři byli nuceni obnovit si zkoušky, které si složili před okupací. Kromě toho za dobu šesti let vyrostl kádr nových zájemců, kteří chtěli také létat. A tak již na konci roku 1945 za dobu asi pěti měsíců jsme mohli konstatovat, že jsme dosáhli dříve nebyvalých výsledků.

V historických zemích bylo dosaženo za onu dobu těchto výsledků :

Celkem bylo založeno 182 plachtových odborů, v nichž létalo 2932 plachtařů. Skutečnou plachtařskou činnost mohlo ihned provozovat pouze 35 odborů, ostatní odbory byly omezeny v činnosti nedostatkem materiálu. Provedeno bylo celkem 69.563 startů v celkovém čase 1245 hodin 44 minut. Složeno nebo obnoveno bylo 1250 zkoušek kategorie A, 791 B, 259 C a složeno 32 podmínek pro získání výkonnostního odznaku. V činnosti byly čtyři stálé (zemské) plachtařské školy, a to na Rané a v Hodkovicích v Čechách, na Moravě pak v Medláncích a na Hůrce u Nového Jičína.

Abychom poznali poměry na Slovensku, je třeba si načrtnouti vy'voj událostí od roku 1939, kdy došlo k odloučení slovenské větve od celonárodní organizace MLL.

V roce **1939** zasáhla do vývoje bezmotorového létání na Slovensku Hlinkova garda (HG) a zdálo se, že je všechno ztraceno. Avšak slovenští plachtaři chtěli létat. Přicházeli na Straník, který stále dále vedl Ladislav Stejskal, jenž zůstal na Slovensku i po vyhlášení slovenského státu, kde byli vycvičováni. Sem však také přicházeli letci z Čech a z Moravskoslezské země, aby se pomocí Stejskala i ostatních jeho věrných dostávali za hranice. A tak se Straník stával odrazovým můstkem pro daleké cesty, které končily ve Francii nebo v Anglii.

Prostřednictvím HG se snažila v roce **1940** NSFK dostat slovenské plachtaře pod svůj vliv a podřídit je vedení tehdejší 17. dolnodunajské župy, avšak bez výsledku, neboť slovenští plachtaři po poznání výcvikových praktik na německých učilištích (na příklad v roce **1941** na Spitzerbergu, kam byli vysláni) poznali dobře, že bezmotorové létání přestalo být pro Němce sportem a stalo se jen součástí válečné mašinerie. Viděli dále, jak Němci zacházejí se slovanskými zajatci, a to stačilo, aby byli upevněni i ti méně pevnější.

V roce **1941** přicházely na Slovensko první kluzáky a větroně německé výroby. To ovlivnilo výsledky tohoto roku, zvláště když plachtaři měli možnost létat na větroni VSB-37 a Gö-1 (Sokol) a vyspělejší absolvovali kurs akrobacie na bezmotorových letadlech. Plachtaři se pouštěli na přelety a v roce 1941 se narodil první slovenský stříbrný »céčkař«. Za tento rok bylo nalétáno přes 5 hodin a vykonáno 80 zkoušek kategorie C.

Rok **1942** uplynul ve znamení krise, zvláště když obětavý Stejskal byl zatčen. Tím se otevřely oči všem činovníkům plachtařských odborů a ani sebenadšenější plachtař se nemohl smířit s myšlenkou, že by měl svou plachtařskou činnost pomáhat německé reklamě o nadšení Slováků pro »osudový boj Evropy«. Proto i výsledky tohoto roku byly žalostné, ačkoliv byly uměle zvětšovány. V následujícím roce se snažili někteří činovníci SLS (Slovenského leteckého sboru) Němcům vysvětliti podezřelou nečinnost slovenské mládeže. Nedařilo se to však, poněvadž první přelety slovenských letců na motorových letadlech do Ruska a sabotážní i jiné protiněmecké činy mluvíly jasnější řečí.

Teprve rok **1944** ukázal, co bylo ve slovenských plachtařích. Hned po vypuknutí povstání byli téměř všichni na svých místech. Ročníky letecké školy, z poloviny bývalí plachtaři, krváceli v hrdinných bojích ve slovenských horách. Doposud se ani nepodařilo zjistit, kolik plachtařů našlo svůj poslední odpočinek na bojištích Evropy. Byla jich však pěkná řada.

V roce **1945** přilétali už na Slovensko ti, kterým se podařilo přeběhnouti k Rudé armádě, a vraceli se s mnoha vyznamenáními za statečnost jako vojáci naší nové armády. S jejich pomocí se začalo budovat slovenské sportovní letectví. Tento rok nepřinesl ještě žádné pozoruhodnější výsledky. Celá země se léčila z válečných ran, takže nebylo ještě možno rozvinouti plně mírový život, jehož charakteristickým příznakem je též plachtění. A tak plynul uvedený rok za usilovného budování toho, co bylo posledními událostmi zničeno. Bylo proto vycvičeno jen 34 A, 19 B a 8 C pilotů, provedeno 3255 startů v celkové době 159 hodin 52 minut a 22 vteřin.

Výsledky roku 1945 naznačovaly takový rozvoj plachtění v roce 1946, že bylo třeba provést reorganizaci vedení. Proto na počátku roku byl ČNA rozdělen na dvě zemské organizace, a to ČNA pro Čechy a MSZAK pro zemi Moravskoslezskou. Tím byly u nás vytvořeny tři zemské organizace, čímž byl položen pevný organizační podklad k takovému »rozletu«, jaký přinesl rok 1946.

Na počátku roku **1946** se stále pokračovalo v přípravných pracích na zahájení plachtařské sezóny a ve výcviku nových plachtařů. Dalo se zároveň také očekávat, že rok 1946 přinese nové výkony, kterých isme pře-d válkou nedocilovali. Zvláště se čekalo, kolik přeletů, nejobtížnější to snad plachtařské disciplíny, bude zaznamenáno na kanci roku.

První zdařilý přelet provedl 5. dubna 1946 vedoucí zemské plachtařské školy na Rané Janout letem z Rané do Ruzyně. Tím byl dán signál ostatním plachtařům, a tak již v květnu 1946 bylo vykonáno v Čechách **šest přeletů přes 50 km**, z nichž nejdelší byl **Vycpálkův přelet** z Rané do Meerane (Sasko), dlouhý **148 km**. V červnu a v červenci bylo vykonáno po jednom přeletu, ale žádný z nich již nepřekročil hranici 100 km, takže Prachařův rekord 178 km z roku 1937 zůstal neohrožen.

Náčelníku českých plachtařů VI. Šilhanovi se podařilo překonat na »**Jeřábu**« 27. dubna 1946 dosavadní **výškový rekord** a stanovit nový převýšením **1890 m**. 10. července létal na Rané Papáček 14 hodin 47 minut (na »**Vážce**«) a vytvořil tak nový časový rekord. V kategorii **dvousedadlových větroňů** dosáhli nového výkonu Dlouhý - Mayer, když na »**Jeřábu**« 20. července 1946 uletěli **96,5 km**. Osm dní před nimi E. Kvasnička s J. Machem opět na »**Jeřábu**« docílili výšky **1603 m**, což je náš první národní rekord této kategorie. Instruktorka J. Juklová létala 10. července 1946 na »**GB-llb**« **11 hodin 12 minut** a vytvořila. tak nový národní ženský časový rekord.

Na Moravě nedostatek sportovních vozů nutil plachtaře, aby s přelety počkali. Jen instruktor VI. Školný z Medlánek se počátkem července pustil s »**Olympií**« na přelet a přistal na Slovensku u Vrádiště, překonav **vzdálenost 65 km**. Současně s ním startoval na »**Vážce**« tehdejší vedoucí školy v Medláncích Töžer k cílovému letu do Bratislavy, kam dospěl po téměř čtyřhodinovém letu.

Na Slovensku se dostávalo hnutí k životu. Na počátek srpna byly opět L. Stejskalem připravovány závody na Zoboru u Nitry, které byly také 14. srpna zahájeny. Zúčastnilo se jich sedmnáct slovenských plachtařů, kteří během závodů provedli 14 přeletů, z nichž nejdelší byl let M. Buchty na »**Jeřábu**« z Nitry do Szókesfeherváru v Maďarsku (**156 km**). Celkem bylo v závodech nalétáno přes 408 hodin čistého času a vykonáno 21 letů přes 5 hodin, z nichž nejdelší let trval 15 hodin 10 minut (nový čs. rekord). Pilot Zábrodský z Bratislavy dosáhl převýšení 1650 m. Během závodů šest účastníků složilo poslední podmínky pro získání výkonnostního odznaku, takže ke konci roku bylo na Slovensku již 14 plachtařů kategorie D. Během závodu (a létalo se i v noci!) se nepříhodila žádná havarie, což svědčí o důkladné přípravě.

Na konci roku 1946 měli plachtaři tyto výsledky: Bylo provedeno přes 257.000 startů v celkové době 7511 hodin. Létalo se na 330 kluzácích a asi na stejném počtu cvičných a výkonných větroňů. Do rejstříku pilotů bylo zaneseno 26 pilotů kategorie D, 597 kategorie C, 2391 kategorie B a 2729 kategorie A. Z plachtařských odborů, které byly u nás založeny, provozovalo a hlásilo činnost pouze 138, což je asi polovina všech založených odborů.

Tak byly pro rok 1947 vytvořeny všechny předpoklady k tomu, aby se naše plachtění umístilo v rámci světovém na čestném místě. Evropské úrovni již dosahujeme, neboť lety, které byly provedeny na počátku roku 1947, snesou již světové měřítko. Je třeba však jít dále, nezastavit se, aby dosahované výkony byly stále větší a větší.