

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

Pedagogická fakulta

**Historie sportovního letectví
v Libereckém kraji do roku 1970**

Mgr. et Mgr. Vojtěch Hájek

Katedra dějin a didaktiky dějepisu

2015

Prohlašuji, že jsem rigorózní práci na téma *Historie sportovního letectví v Libereckém kraji do roku 1970* vypracoval pod vedením školitele rigorózní práce samostatně za použití v práci uvedených pramenů a literatury.

.....

Datum

Podpis

Poděkování

Rád bych poděkoval školiteli práce PhDr. Jiřímu Hnilicovi, Ph.D. za odborné vedení, konzultace a ochotu, se kterou odpovídal na mé dotazy. Dále bych rád poděkoval ochotným členům aeroklubů, bez kterých by tato práce nemohla vzniknout. Především bych rád zmínil Boženu Vitáskovou, Jaroslava Prchala a Miroslava Sázavského za Aeroklub Liberec, Jana Hrbatsche za Aeroklub Hodkovice a Oldřicha Schulze za Aeroklub Česká Lípa. Nakonec bych rád poděkoval své rodině a blízkým za podporu a trpělivost během přípravy předkládané práce.

NÁZEV:

Historie sportovního letectví v Libereckém kraji do roku 1970

AUTOR:

Mgr. et Mgr. Vojtěch Hájek

KATEDRA:

Katedra dějin a didaktiky dějepisu

ŠKOLITEL PRÁCE:

PhDr. Jiří Hnilica, Ph.D.

ABSTRAKT:

Tato práce s názvem Historie sportovního letectví v Libereckém kraji do roku 1970, má za cíl zmapovat vývoj sportovního letectví v prostoru současného Libereckého kraje od konce druhé světové války do nástupu tzv. normalizace. Práce obsahuje celkem pět důležitých kapitol, ve kterých jsou shrnuty dosavadní poznatky o studovaném tématu s přihlédnutím k významu jak technických, tak historických aspektů tohoto období.

KLÍČOVÁ SLOVA:

Česká Lípa, Hodkovice, Liberec, aerokluby, letiště, motorové letouny, plachtění, sportovní létání, Svazarm, větroně, vojenské letectvo, vrtulníky.

TITLE:

The History of Sport Aviation in the Liberec Region until 1970

AUTHOR:

Mgr. et Mgr. Vojtěch Hájek

DEPARTMENT:

History & History Didactics Department

SUPERVISOR:

PhDr. Jiří Hnilica, Ph.D.

ABSTRACT:

This thesis entitled "The History of Sport Aviation in the Liberec Region until 1970" deals with the development of sports aviation in the area of contemporary Liberec region. The thesis focuses on period that ranges from the end of the Second World War until the beginning of normalization period. The thesis includes five major chapters, in which current knowledge about the discussed topic is summarized from the technical and historical point of view.

KEY WORDS:

Česká Lípa, Hodkovice, Liberec, aero clubs, airport, motor aircraft, soaring, sports flying, Svazarm, gliders, military air force, helicopters.

Obsah

1. Úvod.....	12
1.1 Kritika pramenů a literatury.....	13
2. Sportovní letectví v souvislostech	16
2.1 Organizovanost sportovního letectví	16
2.1.1 Počátky.....	16
2.1.2 Meziválečné období.....	16
2.1.3 Válečné období	19
2.1.4 Poválečné období do roku 1953.....	20
2.1.5 Období Svazarmu	22
2.2 Jedílec a sportovní letectví.....	24
2.2.1 Insider a sportovní letectví.....	25
2.2.2 Outsider a sportovní letectví	32
3. Sportovní létání v Libereckém kraji do roku 1945	35
3.1 Doba průkopníků (do roku 1912)	35
3.1.1 Před Velkou válkou	35
3.2 Léta meziválečná	36
3.2.1 Liberec	36
3.2.2 Česká Lípa	40
3.2.3 Turnov a Hodkovice	41
3.2.4 Kozákov	44
3.2.5 Rovensko pod Troskami	45
3.2.6 Střípky z podhůří Krkonoš a Jizerských hor v meziválečném období ..	45
3.3 Léta válečná.....	48
4. Poválečná léta 1945 – 1952	49
4.1 Liberec	49

4.1.1 VOŠLM a stavba letadel.....	49
4.1.2 Nesmělý rok 1945.....	53
4.1.3 Počátek opravdového létání – rok 1946.....	54
4.1.4 Letiště Pláně pod Ještědem.....	57
4.1.5 Období let 1947 a 1948.....	58
4.1.6 Na cestě ke Svazarmu 1949-1952.....	61
4.2 Česká Lípa.....	64
4.2.1 Okřeštické letiště.....	64
4.2.2 Lokalita Žízníkov.....	65
4.2.3 Lokalita Ramš.....	66
4.2.4 Lokalita pod Špičákem.....	68
4.2.5 Počátky leteckého provozu na novém letišti.....	70
4.3 Zrušená letiště s návazností na Českou Lípu do roku 1953.....	71
4.3.1 Varnsdorf.....	71
4.3.2 Děčín.....	74
4.3.3 Hradčany.....	78
4.4 Lomnice nad Popelkou.....	81
4.5 Hodkovice.....	89
4.6 Zapomenuté lokality poválečného létání v Libereckém kraji.....	99
4.6.1 Držkov.....	99
4.6.2 Jablonec nad Nisou – Královka.....	101
4.6.3 Jilemnice.....	104
4.6.4 Rovensko pod Troskami.....	105
4.6.5 Semily.....	105
4.6.6 Tanvald.....	106
4.6.7 Turnov.....	107

4.6.8 Železný Brod.....	109
5. Svazarm na vrcholu 1952-1970	111
5.1 Liberec	111
5.1.1 První roky Svazarmu v Liberci	113
5.1.2 Šedesátá léta.....	119
5.1.3 Vrtulníkové létání v Liberci.....	124
5.2 Hodkovice	126
5.2.1 Léta padesátá v Hodkovicích	126
5.2.2 Léta šedesátá v Hodkovicích	130
5.3 Lomnice nad Popelkou	134
5.4 Česká Lípa	136
5.4.1 Léta padesátá v České Lípě	136
5.4.2 Léta šedesátá v České Lípě	138
5.5 Zrušená letiště s návazností na Českou Lípou do roku 1953-1965	144
5.5.1 Varnsdorf	144
5.5.2 Děčín.....	146
5.5.3 Hradčany.....	147
6. Epilog.....	153
6.1 Normalizační období.....	153
6.1.1 Liberec	155
6.1.2 Hodkovice	157
6.1.3 Česká Lípa	158
6.2 Období po roce 1989.....	160
6.2.1 Doznívání starého systému	160
6.2.2 Vyrovnání s minulostí.....	161
6.2.3 Sportovní letectví po roce 1989	162

6.3.4 Liberec po roce 1989	163
6.3.5 Hodkovice po roce 1989	164
6.3.6 Česká Lípa po roce 1989	165
7. Závěr	166
8. Použité prameny a literatura	169
8.1 Archivní fondy.....	169
8.2 Odborná literatura	169
8.3 Vzpomínková literatura	174
8.4 Propagační a audiovizuální materiály.....	174
8.5 Nepublikované prameny písemné povahy	175
8.6 Osobní a interní archivy.....	175
8.7 Kvalifikační a studentské práce	175
8.8 Příspěvky v odborných periodikách	176
8.9 Příspěvky v periodikách.....	176
8.10 Internetové odkazy.....	185
8.11 Orální historie	186

Seznam použitých zkratk:

AK	Aeroklub
AČM	Aeroklub Čech a Moravy
AeČR	Aeroklub České republiky
ACHP	Agrochemický podnik
ARČS	Aeroklub Republiky Československé
ČLH	Četnické letecké hlídky
CPZ	Celostátní plachtařské závody
ČNA	Československý národní aeroklub
ČSČK	Československý červený kříž
ČSM	Československý svaz mládeže
ČSLA	Československá lidová armáda
ČSLL	Československý svaz lidového letectví
CPZ	Celostátní plachtařské závody
DAMS	Deutsche Arbeitsgemeinschaft für Motor und Segelflug
DFS	Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug
DOSLET	Dobrovolný svaz lidového letectví
FAI	Fédération Aéronautique Internationale
JSBVO	Jednotný systém branné výchovy obyvatelstva
KA	Krajský aeroklub
KČST	Klub československých turistů
KNV	Krajský národní výbor
LAA	Letecká amatérská asociace
LVT	Liberecké výstavní trhy
MAK	Místní aeroklub
MD	Ministerstvo dopravy
MLF	Masarykův letecký fond
MLL	Masarykova letecká liga
MNO	Ministerstvo národní obrany
MNV	Městský národní výbor
MVP	Ministerstvo veřejných prací

NF	Nordböhmisches Flugverein
NSFK	Nationalsozialistisches Fliegerkorps
OLPPS	Oddělení letecké přípravy a parašutistického sportu
ONV	Okresní národní výbor
OV KSČ	Okresní výbor Komunistické strany Československa
RAF	Royal air force
SČM	Svaz české mládeže
ŠDZ	Škola důstojníků v záloze
SLI	Státní letecká inspekce
SSM	Svaz socialistické mládeže
SvČKA	Severočeský krajský aeroklub
SVAZARM	Svaz pro spolupráci s armádou
ŠDLZ	Škola důstojníků letectva v záloze
ÚCL	Úřad pro civilní letectví
ÚPŠ	Ústřední plachtařská škola
VB	Veřejná bezpečnost
VLP	Vedoucí letového provozu
VPD	Vzletová a přistávací dráha
VŠST	Vysoká škola strojní a textilní
VVLŠ	Vojenská vysoká letecká škola
VVV	Velitelství výsadkového vojska
ZPS	Zemské plachtařské středisko
ZST	Země socialistického tábora

1. Úvod

Historie létání v dnešním Libereckém kraji je neodmyslitelně spjata s historií létání v českých zemích a ve světě vůbec. Již od počátku věků, od dávných dob Ikarových, se člověk snaží překonávat zemskou tíži. Avšak do počátku minulého století to byly pokusy veskrze neúspěšné nebo obtížně ovladatelné (balony). Nadcházející zlom nastínil Otto Lilienthal¹ zabývající se pokusy s kluzáky koncem devatenáctého století. Na jeho práci navázali bratři Orville a Wilbur Wrightové, kteří na svém letadle vybaveném motorem provedli 17. prosince 1903 skutečný let.² Od tohoto okamžiku pokračoval vývoj letectví urychlený několika světovými válečnými konflikty dodnes. Sportovní letectví dosáhlo rozmachu v meziválečném období a následně po ukončení druhé světové války, čemuž se v regionálním kontextu bude věnovat tato práce. Sportovní letectví bude na nadcházejících stránkách chápáno především jako zájmová činnost s kluzáky, větroni a motorovými letouny. Vývoji parašutismu a závěsného létání se práce věnovat nebude.

První kapitola nahlédne na téma sportovního letectví v širších souvislostech ve dvou základních liniích. Nejprve se zaměří na samotnou institucionální organizovanost letectví v českých zemích, tj. v jakých schématech se nacházelo a jakým procházelo vývojem. V druhé linii poskytne náhled na vztah jedince a celku z vnitřního a vnějšího pohledu.

Druhý tematický okruh (kapitola 3) se bude zaměřovat na vývoj letectví v dnešním Libereckém kraji do roku 1945, se zvláštním důrazem na období mezi světovými válkami, kdy přichází první velký rozmach sportovního letectví v ČSR, symbolizovaný především činností MLF, resp. MLL, která měla za úkol upevňovat vztah mladé generace k nové republice a byla také „líhni“ nových vojenských pilotů prvorepublikové armády. Vedle činnosti MLL bude i zmíněna role válečného období pro následný poválečný vývoj.

¹ K přínosu Otty Lilienthala více: RUNGE, Manuela, LUKASCH, Bernd. *Erfinderleben – die Brüder Otto und Gustav Lilienthal*. Berlín: Berlin-Verlag, 2005. ISBN 3-8270-0536-1.

² K přínosu bratří Wrightů více: MCCULLOUGH, David. *The Wright Brothers*. Londýn: Simon & Schuster, 2015. ISBN 978-1-47672-874-2.

Třetí kapitola se zaměří na jednotlivé aspekty sportovního letectví v dnešním Libereckém kraji v mezi roky 1945 až 1952, přesněji od konce druhé světové války a do období plné integrace technických sportů do Svazarmu. Následující pátá kapitola se zaměří na vrcholné období činnosti Svazarmu v letech 1953 až 1970 s důrazem na specifická témata, kterým je například aeroklub na vojenském letišti v Hradčanech nebo vrtulníkové létání v Liberci kontinuálně pokračující mimo hlavní časové rozpětí práce. Poslední kapitolou bude epilog, věnující se vývoji po roce 1970, normalizačnímu a následně „polistopadovému“ vývoji ve studovaných lokalitách.

Úkolem této práce je na základě analýzy, syntézy a komparace pramenů a odborné literatury komplexně zpracovat jednotlivé etapy vývoje sportovního letectví v hranicích dnešního Libereckého kraje v období do roku 1970 a analyzovat jejich roli v rámci vývoje v českých zemích. Jedná se o dodnes existující aerokluby Liberec, Hodkovice a Česká Lípa. Současně bude věnován dostatečný důraz na zmapování, analýzu vývoje a provázanost s již neexistujícími aerokluby, například: Držkov, Jablonec nad Nisou, Lomnice nad Popelkou, Jilemnice, Železný Brod, Tanvald, Turnov a Semily. Velmi důležité je objasnit a zasadit do kontextu vývoj AK Varnsdorf a AK Děčín, které se sice nenacházejí ve studované lokalitě, ale jsou silně spjatý s AK Česká Lípa a částečně determinují jeho další vývoj.³

V rámci práce budou uvedeny odborné letecké pojmy, které jsou vysvětleny v kapitole terminologie, jenž se nachází v přílohách.

1.1 Kritika pramenů a literatury

Pro zpracování této práce bylo využíváno mnoho rozdílných pramenů, jak monografií⁴ a pamětí jednotlivých účastníků,⁵ tak i odborných leteckých

³ Předkládaná práce je upravenou diplomovou prací, kterou autor obhájil v květnu 2015 na KHI TU v Liberci. Úpravy byly realizovány dle požadavků školitele a oborové rady KDDD PedF UK.

⁴ Vedle všeobecných prací není autorovi práce známa žádná odborná historická práce, která se věnuje historii sportovního letectví, popř. historii jednotlivých letišť. Pro studium dějin sportovního letectví v ČSR lze využít publikaci: VEJVODA, Ladislav. *Na křídlech větru – Historie bezmotorového létání v Československu 1918-1952*. Cheb: Svět křidel, 2010. ISBN 978-80-8680-883-3, která je bohužel neocitovaným a hrubě poskládaným kompilátem

publikací. Letecká technika je citována pouze v případě, že je jistým způsobem výjimečná, protože by při citování každého kluzáku, větroně⁶ a motorového letadla⁷ mohlo dojít k technickému zahlcení práce. Součástí této práce jsou již publikované příspěvky autora. Tím je FN I/2014, zabývající se hledáním vhodné lokality pro českolipské letiště.⁸ Důležitou složkou pramenů jsou i nepublikované práce o historii jednotlivých aeroklubů, které jsou sice vítaným zdrojem informací, ale je nutný kritický pohled, kvůli subjektivnímu pohledu autora, který nemusí být nutně ve svých závěrech objektivní.⁹ Neocenitelným pramenem především pro obecný vývoj organizace Svazarmu je rukopis Jiřího Bílka, Jiřího Krobatha a Jiřího Krupičky *Svazarm 1951-1991*, za jehož zprostředkování tímto děkuji pplk. Ing. Bohuslavu Pernicovi, Ph.D.

Z archivních pramenů lze vyzdvihnout především fondy MNV v České Lípě, dle kterých bylo možné dobře zmapovat vznik českolipského letiště, dále Janov nad Nisou – pro letiště na Královce, neinventarizovaný fond KA Liberec, přínosný především k sedmdesátým a osmdesátým letům dvacátého století.

informací, především z tehdejších odborných periodik.

- ⁵ V obecné rovině jsou hojné vzpomínky jednotlivých členů místních aeroklubů, např.: ZIEBERT, Jan. *Vzpomínky na Ranou*. Raná u Loun: Aeroklub Raná u Loun, 2012; MĚRKA, Oldřich. *Do větru a mraků*. Cheb: Svět křídel, 2012. ISBN 978-80-87567-10-4; ČERMÁK, Ladislav. *Paměti pilota Čoudy*. Praha: Naše vojsko, 2009. ISBN 978-80-206-1069-0. Z regionálního hlediska, pro zpracování této práce, jsou především důležité paměti: CHVOJKOVA, Helena. *Plachtění je požitkem. Pilotka Věra Špačková-Šlechtová vzpomíná*. Cheb: Svět křídel, 2013; ISBN 978-80-87567-24-1; BENEŠ, Jiří. *Jak jsem létal ve SVAZARMU, aneb vzpomínky pro sebe*. Ústí nad Labem: vlastním nákladem, 1996; NIESLER, Jan. *Nebe není ráj, aneb starý pilot vypravuje*. Cheb: Svět křídel, 2007, ISBN 978-80-86808-41-3.
- ⁶ Pro hlubší zájem o jednotlivé typy kluzáků a větroňů mohou posloužit například publikace: VEJVODA, Ladislav, PLACHÝ, Jan. *Větroně v Československu a v České republice od roku 1945*. Cheb: Svět křídel, 2009. ISBN 987-80-86808-64-2; VEJVODA, Ladislav. *Bezmotorová letadla v Československu 1918 – 1939*. Cheb: Svět křídel, 2009. ISBN 978-80-86808-73-4; BRINKMANN, Günter, ZACHER, Hans. *Die Evolution der Segelflugzeuge*. Bonn: Bernard & Graefe Verlag, 1992. ISBN 3-7637-6104-7; GEISTMANN, Dietmar. *Segelflugzeuge in Deutschland*. Stuttgart: Motorbuch Verlag, 1994. ISBN 3-613-01449-1, popřípadě existují i další publikace.
- ⁷ Pro hlubší zájem o jednotlivé typy motorových letadel mohou posloužit například publikace: NĚMEČEK, Václav. *Československá letadla*. Praha: Naše vojsko, 1968; ŠOREL, Václav: *Encyklopedie českého a slovenského letectví*. Praha: Computer Press, 2005. ISBN 80-251-0733-7; ŠOREL, Václav. *Letadla československých pilotů*. Praha: Albatros. 1986. ISBN 13-767-86; KENS, Karl-Heinz. *Historische Deutsche Flugzeuge bis 1945*. Berlín: Modellsport, 2004. ISBN 978-39231-4239-2.
- ⁸ HÁJEK, Vojtěch. Hledání vhodné lokality pro letiště v České Lípě 1945-1950. *Fontes nissae*, 2014, roč. 15, č. 1, s. 64-71.
- ⁹ Jedná se především o práce: PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*. Liberec: AK Liberec, 1995; ZIMA, Radek: *Z dějin hodkovického letiště*, Jablonec nad Nisou, 1994. Soukromý archiv Radka Zimy.

Důležitým je i fond Ministerstva dopravy I uložený v Národním archivu, poskytující především pohled nadřazené organizace. Archivní prameny bohužel tvoří menšinovou část zdrojů pro tuto práci, jelikož jsou tematicky roztržštěné a časově nezabírají celé období.

Z tištěných pramenů je nutné vyzdvihnout články v jednotlivých odborných periodikách například: *Letec*, *Letectví*, *Rozlet*, *Civilní letectví*, *Křídla vlasti* a *Letectví a kosmonautika*,¹⁰ kde se objevují příspěvky k jednotlivým letišťům, popřípadě činnostem, které se v těchto lokalitách odehrávaly, nebo informace mající všeobecný charakter. V přehledu lze říci, že se jedná o velmi dobrý zdroj informací, který se bohužel objevoval ve vlnách, jelikož některá období jsou články pokryta dostatečně, naopak pro některé období¹¹ skoro chybí. Nutné je poznamenat, že reflektují pouze pohled, který měl vytvářet pozitivním tvář daného aeroklubu, tudíž nereflektují případné vnitřní problémy. V několika případech jsou zprávy z odborných periodik doplněny i zprávami v periodikách lokálních, což je například případ dnes již opomenutých aeroklubů, působících v okolí Kozákova.¹²

Velmi důležitým pramenem je orální historie. Bylo provedeno celkem 21 rozhovorů s členy aeroklubů. Jejich základním účelem bylo doplnění přecházejících pramenů, naopak například u České Lípy se staly nosným pramenem, jelikož se ostatních pramenů mnoho nedochovalo. Z jejich subjektivního pohledu, je možné doplnit bílá místa historie sportovního letectví v prostoru dnešního Libereckého kraje, popřípadě ověřit již získané informace. Samozřejmě bylo nutné přistupovat ke vzpomínkám pamětníků kriticky a informace od nich získané ověřovat.

Posledním, neméně důležitým pramenem, jsou dobové dokumenty ve vlastnictví pamětníků poskytnuté k nahlédnutí. Jedná se především o bloky časoměřiče a osobní zápisníky letů, které zpřesňují především pobyty jednotlivých typů na jednotlivých letištích.

¹⁰ Příklady obálek jednotlivých časopisů jsou v přílohách s. XXXVI-XLIII (pozn. aut.).

¹¹ Například období 1948-1950.

¹² S Kozákovem je v předválečných a poválečných letech spojena činnost leteckých skupin z Rovenska pod Troskami, Semil, Tanvaldu a Turnova (pozn. aut.).

2. Sportovní letectví v souvislostech

Tato kapitola pojednává o dvou tématech, které nelze v žádném případě oddělit od regionálních dějin sportovního letectví. Jedná se především o proměnu institucionální organizace sportovního letectví a roli mezi dalšími sportovními odbornostmi. Ve druhé podkapitole je načrtnut vztah jedince a sportovního letectví v proměnách jednotlivých období.

2.1 Organizovanost sportovního letectví

Velmi důležitým pohledem na problematiku sportovního letectví je pohled na jeho místo v rámci celorepublikových organizací, jelikož se i proměňovala role, kterou mělo plnit.

2.1.1 Počátky

České sportovní letectví mělo své prvopočátky před první světovou válkou. Tehdy již vzniklo několik významných středisek rodící se letecké činnosti (především se jednalo o Prahu, Pardubice, Plzeň nebo Mladou Boleslav). Po několika neúspěšných pokusech o zorganizování leteckých nadšenců se podařilo třem studentům pražské techniky Pavlu Benešovi, Miroslavu Hajnovi a Antonínu Husníkovi 24. září 1913 založit spolek s názvem Aviatický kroužek v Praze. Po krátké době došlo na přejmenování na Český aviatický klub, jehož činnost přerušilo vypuknutí zmiňované války.¹³

2.1.2 Meziválečné období

Krátce po ukončení světové války došlo k obnově Českého aviatického klubu, přejmenovaného roku 1923 na Československý aeroklub. Za krátkou dobu získal definitivní název Aeroklub Republiky Československé. Stal se především reprezentantem čs. sportovního letectví na mezinárodní úrovni. Samostatně působící aerokluby po celém Československu byly nakonec formálně zastřešeny

¹³ RAJLICH, Jiří, SEHNAL, Jiří. *Vzduch je naše moře. Československé letectví 1918 –1939*. Praha: Naše vojsko, 1993. ISBN 80-206-0221-6, s. 39.

ARČS až roku 1935.¹⁴ Je nutné poznamenat, že tato organizace se především orientovala na motorové létání. Výjimku tvořil tzv. *Odbor pro plachtový let při ARČS*, založený roku 1923. Později byla jeho činnost zastíněna Masarykovým leteckým fondem a Masarykovou leteckou ligou.¹⁵

Ještě v průběhu činnosti Československého aeroklubu byla roku 1922 založena pobočná organizace označovaná jako MLF. Mezi její programové úkoly patřila podpora veškeré činnosti pro rozvoj čs. letectví, zejména v propagační a popularizační rovině. Z praktického hlediska šlo především o pořádání odborných přednášek, závodů, výstav, vydávání odborné letecké literatury, zakládání nových leteckých škol, stavbu modelů a kluzáků, vývoj vlastních domácích typů, účast čs. letců na mezinárodních závodech, opatřování přístrojů pro odbornou činnost, studia čs. odborníků v cizině.¹⁶ Toto je možné shrnout do jednoduchého citátu z časopisu *Letec*: „*Snahy, které mají za účel zpopularizovati letectví, nemohou zakotviti v široké veřejnosti takový zájem, jaký by letectví v plné míře prospěl, jestliže není dána snadná možnost jednotlivcům, aby se vyučili v létání. Každá akce, která byla propagandou pro letectví, vzbudila v mnoha mladých lidech přání a u některých pevný úmysl, že vyučí se létati. Leč co platno všechno jejich nadšení, schází-li jim hmotné prostředky.*“ Takový byl smysl organizace, kterou svým jménem zastřešil prezident republiky Tomáš Garrigue Masaryk, což dokazuje důležitost letectví v nově rodící se republice.¹⁷

Vedle organizací zastřešující majoritní většinu obyvatelstva vznikaly i letecké organizace národnostních menšin. Jednalo se především o Deutsche Arbeitsgemeinschaft für Motor und Segelflug a Nordböhmisches Flugverein sídlící v Liberci¹⁸ a Verein Deutscher Flieger in der ČSR v Praze.¹⁹

Dalším mezníkem ve vývoji sportovního letectví v ČSR byla transformace MLF na MLL, jež se přerodila z fondu, podporující sportovní letectví do plnohodnotné „*celonárodní letecké organizace*“. Vznikla roku 1926 a její náplň byla veskrze totožná s MLF, tj. snaha o propagaci letectví, jeho zpřístupnění

¹⁴ Tamtéž.

¹⁵ KRÍŽ, František. *Plachtění*, s. 60-61.

¹⁶ REDAKCE. Masarykův letecký fond. *Letec*, 1922, roč. 2, č. 7-8, s. 1.

¹⁷ Tamtéž, s. 2.

¹⁸ Více v kapitole 3.2.1 (pozn. aut.)

¹⁹ RAJLICH, Jirí, SEHNAL, Jirí. *Vzduch je naše moře. Československé letectví 1918–1939*, s. 41.

širším vrstvám společnosti. Nejprve skrze modelářství a následně pomocí bezmotorového létání. V časopisu *Letectví* se objevil honosný cíl organizace: „*vybudovati silné a dobré národní letectví.*“²⁰ Postupný rozvoj činnosti se projevil v roce 1930, kdy se podařilo Ludvíku Elsnicovi, velkému propagátorovi, teoretikovi a praktikovi čs. plachtění, svolat první schůzi, které se vedle svolávající MLL zúčastnili zástupci ARČS, Svazu čs. letců a leteckých výrobců. Vznikla koncepce obsahující velké množství jednotlivých témat (např. provádění stavby modelů a letadel, stavby budovy, zřizování dílen, výcvik instruktorů, zřízení ústřední kanceláře, vznik vhodného pojištění pro létající personál, atd.), která měla první hmatatelné výsledky ve výběru standardního školního kluzáku.²¹ Nakonec byl vybrán Skaut, konstrukce Ing. Šlechty, jenž se následně stal jedním z nejrozšířenějších školních kluzáků v meziválečném období. Roku 1935 uspořádal Ústřední plachtařský odbor kurz stavby bezmotorových letadel pro učitele průmyslových škol s 32 úspěšnými absolventy. Průmyslovým školám byly rozeslány plány zmiňovaného kluzáku.²² Koncem roku 1936 bylo registrováno 23 kusů typu Skaut 30 a 43 kusů typu Skaut standard,²³ na jejichž stavbu věnovalo Ministerstvo veřejných prací již roku 1931 padesát tisíc Kčs.²⁴

Rok 1933 znamenal velkou vzpruhu pro leteckou činnost, jelikož byla vyhlášena Národní letecká sbírka, která umožnila nákup velkého množství letecké techniky pro jednotlivé místní letecké skupiny.²⁵ Díky tomu působilo na československém nebi koncem roku 1934 sto dva místních skupin MLL, vlastníci 190 kusů letecké techniky, se kterou létalo 544 držitelů pilotních oprávnění.²⁶ Díky tomu bylo možné organizovat plachtařské soutěže (především na Rané a Straníku). Zajímavé je i porovnání s rokem 1937. Na jeho konci bylo v činnosti 141 místních skupin s 1836 členy,²⁷ což výmluvně reflektuje rychlost rozvoje československého letectví.

²⁰ ŠŤASTNÝ, Rudolf. Masarykova letecká liga. *Letectví*, 1926, roč. 6, č. 3, s. 56.

²¹ KŘÍŽ, František. *Plachtění*, s. 63-64.

²² Tamtéž, s. 67-68.

²³ VEJVODA, Ladislav. *Bezmotorová letadla v Československu 1918 – 1939*, s. 123.

²⁴ KŘÍŽ, František. *Plachtění*, s. 63-65.

²⁵ RAJLICH, Jiří, SEHNAL, Jiří. *Vzduch je naše moře. Československé letectví 1918 – 1939*, s. 41.

²⁶ KŘÍŽ, František. *Plachtění*, s. 65

²⁷ Tamtéž, s. 73.

Od roku 1935 se MLL společně s aerokluby zapojila do branné akce *1000 pilotů republiky*, díky čemuž začaly jednotlivé velké pobočky, které měly i vhodná rovinná letiště, získávat motorové letouny. Jednalo se především o pobočky v Praze, Nymburce, Benešově, Pardubicích, Hradci Králové, Mariánských Lázních, České Lípě, Třebovicích, Lysé nad Labem, Olomouci, Zlíně, Prostějově, Brně a Bratislavě, Piešťanech, Košicích, Užhorodě a dalších.²⁸

Jednou z funkcí zmiňovaných leteckých organizací byla menší, či větší snaha o uskutečňování branné výchovy svých členů, tj. je především připravit na obranu ČSR. ARČS a MLL zapadaly do širokého spektra dobrovolných organizací a spolků²⁹, které latentně připravovaly obyvatelstvo na budoucí válečný konflikt.³⁰ Pod náporu proměny mezinárodní politické situace v roce 1933 vznikl o rok později „*Výboru pro zvýšení brannosti lidu*“ sdružující celkem 35 organizací, jejichž činnost souvisela s potřebami obrany státu.³¹ Další proměnou začlenění leteckých sportů byl rok 1937, k němuž se váže vyjmutí „*branně prospěšných spolků*“³² z kompetence ministerstva vnitra a jejich převedení pod správu MNO.³³

2.1.3 Válečné období

Létání pod křídly T. G. M. bylo ukončeno v Sudetech v září 1938, a to jako důsledek událostí vyplývajících z Mnichovské dohody. Skupiny působící na území druhém, Česko-slovenské republiky, ukončily svojí činnost při vzniku Protektorátu Čechy a Morava v březnu 1939. Po obsazení pohraničí i vnitrozemí byla technika předána do rukou německé správy. Ostatní letecké organizace (DAMS a NF) byly včleněny do Nationalsozialistisches Fliegerkorpsu.³⁴ Samotná sportovní činnost NSFK není v současné době pro české země zpracována.³⁵

²⁸ RAJLICH, Jiří, SEHNAL, Jiří. *Vzduch je naše moře. Československé letectví 1918–1939*, s. 41.

²⁹ Zde je možné zmínit např.: Čs. obec legionářskou, Svaz skautů, ČSČK, Orel a další (pozn. aut.).

³⁰ DJUBEK, Emil. *Za jednotnou brannou organizací*. Praha: Federální výbor Svazarmu. 1972, s. 6.

³¹ Tamtéž, s. 8.

³² Jednalo se o letecké spolky, Svaz čs. hasičstva, střelecké, jezdecké a radioamatérské (pozn. aut.).

³³ DJUBEK, Emil. *Za jednotnou brannou organizací*, s. 10-11.

³⁴ NSFK byl nacionálně-socialistickou polovojenskou organizací v nacistickém Německu zastřešující letecké sporty a spolupracující s Hitlerjugend, v roce 1937 pohltila DVL (*Německý letecký sportovní svaz (Deutsches Luftsport Verband)*). Více BEDÜRFTIG, Friedemann. *Třetí*

2.1.4 Poválečné období do roku 1953

Po konci druhé světové války se obnovila tradice poboček MLL a vznikaly i nové letecké kluby, které neměly tradici v meziválečném období. Celorepubliková organizace zastřešující sportovní letectví se nazývala Československý národní aeroklub a spadal do kompetence MD.³⁶ Oproti předválečnému období nezapadal do žádné branné organizace, jež vznikla pod názvem Svaz brannosti.³⁷ Na druhou stranu se k důležitým otázkám obrany státu vyjadřoval HIBV MNO.³⁸ Jednalo se například o schvalování lokalit pro vznik nových letišť. V rámci současného Libereckého kraje vznikalo po druhé světové válce letiště v České Lípě, kde jednu z vytipovaných lokalit nedaleko obce Ramš posuzovala komise v dubnu 1948, složená jak se zástupců z Ministerstva dopravy, tak se na místo dostavil kpt. Vilém Bufka³⁹ z HIBV MNO.⁴⁰

Období tzv. třetí republiky, které skončilo únorem 1948, charakterizoval především boj o moc. V roce 1948 se ještě neobjevují první plány na zřízení celospolečenské organizace, jejímž hlavním úkolem by bylo zastřešení jakékoli branné činnosti. Ještě v tuto chvíli fungoval nepříliš aktivní Svaz brannosti, jenž byl následně v roce 1949 zrušen.⁴¹ Z pohledu nového komunistického vedení vznikla zvláštní situace, kdy jakákoli branná činnost nepodléhala centrálnímu řízení. Veškeré masové dobrovolné organizace tohoto typu byly autonomní

říše a druhá světová válka: lexikon německého nacionálního socialismu 1933-1945. Praha: Prostor 2004. ISBN 80-7260-109-1.

³⁵ Pro nahlédnutí do činnosti NSFK v českých zemích je vhodné upozornit na publikace: PRIMAVESI, Erwin. *Im Auf- und Abwind. Geschichte einer Fliegergemeinschaft.* Kraiburg am Inn: Horst Maier Verlag, 1985; KLEINHANS, Erich. *1 Jahr Nationalsozialistisches Fliegerkorps im Protektorat Böhmen und Mähren.* Praha: Deutsche agrarische Druckerei, 1940.

³⁶ REDAKCE. Mládež chce létat. *Rozlet*, 1945, roč. 1, č. 1, s. 2.

³⁷ Více: ROUBÍČEK, Marcel. Svaz Brannosti 1945 - 49. K padesátému výročí vzniku. *Historie a vojenství. Časopis Historického ústavu Armády České republiky*, 1995, roč. 44, č. 3, s. 107-116. ISSN 0018-2583.

³⁸ O roli ve HIBV ve struktuře MNO více: BÍLEK, Jiří, LÁNÍK, Jaroslav, ŠACH, Jan. *Československá armáda v prvním poválečném desetiletí.* Praha: Ministerstvo obrany České republiky, 2006. ISBN 80-7278-377-7, s. 21.

³⁹ Vilém Bufka byl pilotem 311. čs. bombardovací perutě RAF. Jako jediný přežil sestřelení bombardéru Vickers Wellingtonu Mk. IC KX-T, T-2990 při náletu na Brémy, 22. června 1941. Zbytek války strávil v zajateckých táborech. Více: BUFKA, Vilém. *Bombardér T-2990 se odmíchl.* Praha: Svoboda, 1968.

⁴⁰ SOKa Česká Lípa, fond MěNV Česká Lípa, inv. č. 631, ev. č. 194.

⁴¹ BÍLEK, Jiří, KROBATH, Jiří, KRUPÍČKA, Jiří. *Svazarm 1951-1991.* Nedatováno, s. 28-29.

součástí Národní fronty.⁴² Po zrušení Československého národního aeroklubu v roce 1948 vznikl Čs. svaz lidového letectví, který svojí organizací navázal na přechodí aeroklubové uspořádání.

Po roce 1948 a především počátkem padesátých let dvacátého století se prosazovalo tzv. socialistické řízení jakýchkoli sportovních činností, stejně jako u všech ostatních sfér života. Došlo k zideologizování a zpolitizování všeho sportu (nejenom sportovního letectví), mechanickému kopírování sovětského vzoru, uplatňování totalitního principu jednoty společenských organizací, odborů a spolků. Samotné sjednocení vyžadovalo ideovou a organizační jednotu orientovanou na masovost⁴³ a boj proti elitářskému individualismu.⁴⁴ Naopak bylo možné nalézt několik pozitiv. Mezi ně patřila např.: výrazná státní podpora sportovní činnosti, zavedení ucelených a standardizovaných metodik, došlo ke zkvalitnění přípravy instruktorů a pedagogických kádrů vůbec. Z důvodu potřeb vrcholového sportu a armády se systematizovala práce s talenty v jednotlivých odbornostech.⁴⁵

V závěru roku 1951 byl Čs. svaz lidového letectví reorganizován dle sovětského vzoru na Dobrovolný svaz lidového letectví – Doslet. K této organizaci byl již přidružen parašutismus.⁴⁶ Byly zrušeny aerokluby jako organizační jednotky a administrativně reorganizovány jako Základní organizace pod národní podniky či družstva. Oficiální název těchto patronátů byl například „Základní organizace Dosletu LIAZ Rýnovice“ (AK Jablonec nad Nisou – Královka)⁴⁷ nebo „Základní organizace Dosletu závodu TOS Varnsdorf.“⁴⁸ V listopadu 1951 vznikl Svazarm, na základě kolektivního členství

⁴² Tamtéž, s. 31-32.

⁴³ GREXA, Ján, STRACHOVÁ, Milena. *Dějiny sportu*. Brno: Masarykova univerzita, 2011. ISBN 978-80-210-5458-5, s. 181.

⁴⁴ Souboj kolektivismu a elitářského individualismu byl velmi dobře ztvárněn ve filmu *Vítězná křídla*. Kdy se „elitářský“ konstruktér Rudolf Kolář (Jiří Adamíra) nakonec smíří s kolektivem, stane se jeho součástí a je mu umožněno zúčastnit se mezinárodní soutěže. Více: *Vítězná křídla* [film]. Režie Čeněk DUBA. Československo, 1950.

⁴⁵ GREXA, Ján, STRACHOVÁ, Milena. *Dějiny sportu*, s. 181.

⁴⁶ Rozhovor s Boženou VITÁSKOVOU, dlouholetou pracovnící Severočeského krajského aeroklubu Liberec. Rozhovor byl proveden 30. září 2014.

⁴⁷ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM, bývalým instruktorem ZPS Hodkovice, později náčelníkem letiště na Královce (Jablonec nad Nisou) a funkcionářem aeroklubu v Liberci. Rozhovor byl proveden 21. srpna 2014.

⁴⁸ NA, fond MD I., inv. č. 581, č. kart. 934.

organizací.⁴⁹ Tato situace skončila v závěru listopadu 1952, kdy se ustavily Krajské aerokluby Svazarmu. Se vznikem Svazarmu přišlo celoplošné rozhodnutí o rušení letišť, na nichž nebylo možné ve větší míře provozovat motorové létání, které bylo realizováno přes nově vznikající krajské aerokluby. Toto rozhodnutí se týkalo především menších klubů: Jablonce nad Nisou – Královka, Držkov a dalších.⁵⁰

2.1.5 Období Svazarmu

V polovině roku 1951 se uskutečnila řada jednání a přípravných prací, aby mohl vzniknout Svaz pro brannou výchovu jako vrcholný orgán s celostátní působností. V rámci kolektivního členství, měli členové masových organizací Národní fronty (např. ČSM, Čs. obci sokolské, Čs. svazu motoristů, atd.) projít brannou výchovou. Po dílčích úpravách se tento návrh stal základem pro vznik nové jednotné branné organizace – Svazu pro spolupráci s armádou, označovaného původně jako SARM, což bylo následně změněno na Svazarm.⁵¹ Ten byl kodifikován zákonem č. 92/1951 sbírky, které přijalo Národní shromáždění 2. listopadu 1951. Dle § 5 zákona byl zřízen Svazarm⁵² jako „*dobrovolnická vrcholová organizace pro organizování, řízení a kontrolu branné výchovy v deseti dobrovolnických organizacích, které se staly kolektivními členy.*“ Do těchto deseti organizací zapadá i zmiňovaný Doslet.⁵³ Došlo i k přesunu kompetencí mezi jednotlivými organizacemi, jelikož výsadkáři byli vyčleněni z Čs. obce sokolské a přiřčeni k Dosletu, což pomohlo zjednodušit praktickou organizaci.⁵⁴

V dubnu 1952 dospělo ÚV Svazarmu k rozhodnutí maximálně využít vzoru a zkušeností sovětské organizace DOSAAF⁵⁵ a v nejbližší době přebudovat

⁴⁹ BÍLEK, Jiří, KROBATH, Jiří, KRUPÍČKA, Jiří. *Svazarm 1951-1991*, s. 34.

⁵⁰ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

⁵¹ BÍLEK, Jiří, KROBATH, Jiří, KRUPÍČKA, Jiří. *Svazarm 1951-1991*, s. 34.

⁵² Činností Svazarmu v širších souvislostech se věnoval ve své bakalářské práci Ondřej Valtus. Více: VALTUS, Ondřej. *Svazarm a jeho zájmová činnost v okresu Výchov v období normalizace*. Brno 2013. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Filozofická fakulta, Ústav pomocných věd historických a archivnictví.

⁵³ BÍLEK, Jiří, KROBATH, Jiří, KRUPÍČKA, Jiří. *Svazarm 1951-1991*, s. 35-36.

⁵⁴ Tamtéž, s. 37.

⁵⁵ DOSAAF byla Dobrovolná společnost pro spolupráci s armádou, letectvem a námořnictvem

dle sovětského vzoru.⁵⁶ Zlomovým se stalo rozšířené zasedání ÚV Svazarmu 11. října 1952, kde bylo rozhodnuto zrušit kolektivní členství organizací, nahradit jej individuálním a s tím provést nutnou reorganizaci nejpozději do 31. prosince 1952. Již 16. listopadu se konalo slučovací zasedání za přítomnosti zástupců stranických a státních orgánů a společenských organizací. Do Svazarmu se sdružilo pět organizací: Dobrovolný svaz lidového letectví, Dobrovolný svaz lidového motorismu, Svaz čs. radioamatérů-vysílačů, Kynologická jednota a Svaz spolků chovatelů poštovních holubů. Zmiňované organizace přestaly od 1. ledna 1953 existovat jako samostatné právní subjekty a jejich členové se stali individuálními příslušníky Svazarmu.⁵⁷ Každá zmiňovaná odbornost také vydávala své odborné periodikum. Pro letectví byl vyhrazen časopis *Letectví*, přejmenovaný v průběhu roku 1952 na *Křídla vlasti* a od roku 1965 *Letectví a kosmonautika*.⁵⁸

Na konci listopadu 1952 byly ustaveny Krajské aerokluby Svazarmu mající za úkol koordinovat a zastřešovat leteckou činnost v jednotlivých místních aeroklubech, dohlížet na politickou činnost a dbát na přerozdělování letecké techniky.⁵⁹ Krajské aerokluby sídlily v krajských městech. Přesně dle systému krajského zřízení, k jehož zavedení došlo zákonem č. 280/1948 Sb. a v platnost vstoupil počátkem následujícího roku.⁶⁰

Další reorganizace proběhla v roce 1960, jelikož bylo ustanoveno nové územní uspořádání Československé socialistické republiky, kodifikované zákonem č. 36/1960 Sb.⁶¹ Z pohledu řízení aeroklubů v Severočeském kraji došlo

Rusky: ДОСААФ, Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту (pozn. aut.).

⁵⁶ BÍLEK, Jiří, KROBATH, Jiří, KRUPÍČKA, Jiří. *Svazarm 1951-1991*, s. 40.

⁵⁷ Tamtéž, s. 44.

⁵⁸ Pro motoristy to byl například *Svět motorů*. Z hlediska celostátního vydával Svazarm své vlastní periodikum. Existovalo pod názvem *Za vlast* (1951-1956), dále jistý čas paralelně vycházel Pracovník Svazarmu (1952-1964) a nakonec Svazarmovec v letech 1965 až 1990 (pozn. aut.).

⁵⁹ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

⁶⁰ Vzniklo celkem devatenáct krajů celé, které byly konstituovány tak, aby zahrnovaly přibližně 5000 km², půl milionu obyvatel a území z pravidla 13-14 okresů. Do Libereckého kraje patřily celkem 11 okresů: Česká Lípa, Doksy, Frýdlant, Jablonec nad Nisou, Liberec, Jilemnice, Mnichovo Hradiště, Nový Bor, Rumburk, Semily, Turnov. Více: DOBEŠ, Jan, HLEDÍKOVÁ, Zdeňka, JANÁK, Jan. *Dějiny správy v českých zemích od počátků státu po současnost*. Praha: Lidové noviny, 2005. ISBN 978-80-7106-906-5, s. 447-449.

⁶¹ Na území ČSSR vzniklo celkem deset nových krajů. Pod Severočeský kraj spadaly okresy: Česká Lípa, Děčín, Chomutov, Jablonec nad Nisou, Liberec, Litoměřice, Louny, Most, Teplice

k velmi zajímavé situaci. Ústí nad Labem, které se stalo krajským městem, nemělo k dispozici odpovídající letiště. Proto bylo rozhodnuto, že krajské vedení Svazarmu bude sídlit v Ústí nad Labem a krajský aeroklub na letišti v Liberci. To se však stalo důvodem mnoha neshod a nedorozumění v řízení organizace.⁶²

Rok 1968 se stal dalším mezníkem jak v celospolečenském vývoji, tak pro činnost Svazarmu. Začaly se ozývat hlasy volající po zrušení mocenského monopolu KSČ na vedení Svazarmu, decentralizaci a rehabilitaci původních zájmových organizací s národními a regionálními orgány. Z pohledu sportovního letectví se stal zlomovým bodem 16. březen 1968, kdy byl ustaven Moravský aeroklub a v Nitře vznikl Slovenský národní aeroklub. Dokonce se připravovalo vytvoření Východočeského aeroklubu. Na schůzce zástupců aeroklubů z Čech byl vyhlášen vznik Českého aeroklubu a Aeroklubu ČSSR.⁶³ Proces emancipace leteckého sportu skončil se vstupem vojsk Varšavské smlouvy na území ČSSR 21. srpna 1968. Kodifikace „konce“ byla načrtnuta na schůzi ÚV Svazarmu v dubnu 1969, kdy se většina přítomných vyslovila pro zachování jednotné koncepce proti volnému sdružení. Stejná situace nastala na „republikových“ sjezdech⁶⁴, kdy bylo oficiálně schváleno na IV. mimořádném sjezdu Svazarmu v červnu téhož roku.⁶⁵

2.2 Jedinec a sportovní letectví

Tato podkapitola se zaměřuje na vztah jedince a sportovního letectví, který bude z části specifikován na prostor současného Libereckého kraje. Samotné vidění problematiky je možné rozdělit do dvou linií. Na pohled vnitřní a vnější, ať už se jedná o tematiku místa, nebo prostoru.⁶⁶ Prvním pohledem je tzv. *insider*, jehož lze pojmenovat jako „ztotožněného nebo zakořeněného jedince.“⁶⁷ Nejedná se pouze o piloty, ale i o osoby aktivně se podílejících na letovém provozu

a Ústí nad Labem. Více: DOBEŠ, Jan, HLEDÍKOVÁ, Zdeňka, JANÁK, Jan. *Dějiny správy v českých zemích od počátků státu po současnost*, s. 450.

⁶² Rozhovor s Boženou VITÁSKOVOU 30. září 2014.

⁶³ BÍLEK, Jiří, KROBATH, Jiří, KRUPÍČKA, Jiří. *Svazarm 1951-1991*, s. 135-137.

⁶⁴ Na prvních sjezdech Svazarmu ČSR a SSR (pozn. aut.).

⁶⁵ BÍLEK, Jiří, KROBATH, Jiří, KRUPÍČKA, Jiří. *Svazarm 1951-1991*, s. 143-144.

⁶⁶ Tomuto konceptu se v geografické rovině věnuje: VÁVRA, Jaroslav. Jedinec a místo, jedinec v místě, jedinec prostřednictvím místa. *Geografie*, 2010, roč. 115, č. 4, s. 461-478. ISSN 1212-0014.

⁶⁷ Tamtéž, s. 469.

a orientujících se v samotné problematice. Mezi ně lze zařadit např. navigátory, politické pracovníky, mechaniky a další. Druhou skupinou je tzv. *outsider*. Jedná se o člověka, který nahlíží na samotnou problematiku z vnějšku a vnímá pouze povrchní znaky zmiňovaného tématu.⁶⁸ Do této skupiny lze zařadit osoby dostávající se do styku se sportovním letectvím velmi zřídka především formou vyhlídkových letů a leteckých dnů.

2.2.1 Insider a sportovní letectví

Před první světovou válkou bylo letectví obecně zálibou a „extrémním“ sportem několika jednotlivců. V Českých zemích mezi ně patřili především Ing. Jan Kašpar, Evžen Čihák, František Šimůnek, Rudolf Holeka⁶⁹ nebo Jan Čermák, který jako první Čech získal roku 1911 mezinárodní pilotní diplom dle pravidel FAI.⁷⁰ Dalším významným průkopníkem je např. Metoděj Vlach, zaměstnanec mladoboleslavské automobilky Laurin & Klement, k němuž se váže vznik prvního letadla české konstrukce s českou pohonnou jednotkou.⁷¹

Po první světové válce postupně pokračoval nastolený trend. Změna pozvolně nastala se vznikem Masarykova leteckého fondu a především Masarykovy letecké ligy. Díky těmto organizacím bylo sportovní letectví zpřístupněno širšímu spektru obyvatelstva. Nejprve šlo o program propagační a modelářský, následně po získání finančních prostředků se pobočky MLL odhodlávaly k nákupu či stavbě letecké techniky. Propagační činnost se projevovala především v rámci přednášek a besed. Například 5. prosince 1929 přednášel na Českém reformovaném reálném gymnáziu v České Lípě letecký nadšenec, dramatik a spisovatel Tomáš Antonín Pánek.⁷² Vedle svého vyprávění o reálném leteckém životě zdůraznil důležitost letectví pro dopravu a obranu

⁶⁸ Tamtéž, s. 470.

⁶⁹ Více: ŠMOLDAS, Zdeněk. *Průkopníci českého letectví*. Hradec Králové: Kruh, 1984.

⁷⁰ Fédération Aéronautique Internationale, tj. mezinárodní letecké federace, která vznikla v roce 1905 Více: FAI. History. [online]. [vid. 16. 11. 2015]. Dostupné z: <http://www.fai.org/about-fai/history>.

⁷¹ SVITÁK, Pavel. *Sto let motorového létání v Čechách* [online]. [vid. 16. 11. 2015]. Dostupné z: <http://vtm.e15.cz/aktuality/sto-let-motoroveho-letani-v-cechach>

⁷² T. A. Pánek publikoval z velké části pod pseudonymem Tom Pansen (pozn. aut.).

republiky.⁷³ Obecně lze konstatovat, že ve vedení jednotlivých poboček se objevovaly osoby, které v tomto období měly prestižní postavení ve společnosti. Jednalo se především o učitele, lékaře, vojáky z povolání nebo vyšší státní úředníky. Do poloviny třicátých let probíhala u většiny poboček modelářská činnost jako hlavní cíl zájmu. Z regionálního hlediska v tomto období začal letecký provoz na vlastní letecké technice.

Pobočka MLL	Založení	Počátek létání
Česká Lípa	1928 ⁷⁴	1934 ⁷⁵
Jilemnice	1929 ⁷⁶	1938 ⁷⁷
Liberec	1927 ⁷⁸	1934? ⁷⁹
Lomnice nad Popelkou	1933 ⁸⁰	1938 ⁸¹
Rovensko pod Troskami	1935? ⁸²	1937 ⁸³
Poniklá	1929 ⁸⁴	1937 ⁸⁵
Semily	1930? ⁸⁶	1937? ⁸⁷
Turnov	1930 ⁸⁸	1936 ⁸⁹
Železný Brod	1929 ⁹⁰	1934 ⁹¹

Tab. 1 Vznik jednotlivých poboček MLL a počátek jejich placht. provozu

⁷³ TUREČEK, Jiří. Zprávy z MLL – Místní skupina MLL v České Lípě. *Letec*, 1929, roč. 5, č. 12, s. 682.

⁷⁴ REDAKCE. Zprávy z MLL – Místní skupina MLL v České Lípě. *Letec*, 1928, roč. 4, č. 7, s. 37.

⁷⁵ REDAKCE. Zprávy z MLL. *Letec*, 1934, roč. 10, č. 10, s. 147.

⁷⁶ REDAKCE: Letecký den před šedesáti lety. *Krkonoše*. 1989, roč. 22, č. 10, s. 20.

⁷⁷ REDAKCE. Zprávy z MLL – MLL Jilemnice. *Letec*, 1938, roč. 14, č. 4, s. 57.

⁷⁸ REDAKCE. Zprávy z organizací – Liberec. *Letec*. 1928, roč. 4, č. 2, s. 45.

⁷⁹ VEJVODA, Ladislav. *Bezmotorová letadla v Československu 1918 – 1939*, s. 172-175.

⁸⁰ REDAKCE. Zprávy z MLL – MLL Lomnice nad Popelkou. *Letec*, 1933, roč. 9, č. 1, s. 8.

⁸¹ REDAKCE. Zprávy z MLL – MLL Lomnice nad Popelkou. *Letec*, 1937, roč. 13, č. 12, s. 181.

⁸² REDAKCE. Zprávy z MLL – Z činnosti místní skupiny MLL v Rovensku pod Troskami. *Letec*, 1936, roč. 12, č. 8, s. 133.

⁸³ ČEPELÍK, Břetislav. *Smetení z oblačných výšin II.*, s. 19-20.

⁸⁴ MŮ PONIKLÁ. *O Poniklé – historie v datech*. [online]. [vid. 17. 11. 2015]. Dostupné z: <http://www.ponikla.cz/obcan/o-ponikle/>

⁸⁵ REDAKCE. Krásný úspěch plachtařských závodů v Poniklé. *Pojizerské listy*, 1936, roč. 54, č. 36, s. 4.

⁸⁶ REDAKCE. Plachtění. *Letec*, 1933, roč. 9, č. 12, s. 106.

⁸⁷ REDAKCE. Zprávy z MLL – MLL Semily. *Letec*, 1938, roč. 14, č. 4, s. 57.

⁸⁸ ČEPELÍK, Břetislav. *Smetení z oblačných výšin II. O zakladatelích létání na Turnovsku a v Českém ráji*. Praha: Zdeňka Čepelíková – vlastním nákladem, 2008. ISBN 978-254-3534-2. s. 12-13.

⁸⁹ Tamtéž, s. 10-11.

⁹⁰ ŠVARCBACH, Jaroslav. Letecký den MLL v Železném Brodě. *Letec*, 1929, roč. 5, č. 10, s. 551.

⁹¹ REDAKCE. Plachtění. *Letec*, 1934, roč. 10, č. 11, s. 162.

Jak je zřejmé z přiložené tabulky, většinu leteckého provozu bylo možné zařadit do druhé poloviny třicátých let dvacátého století, kdy plynulo velké množství dotací na sportovní letectví.⁹² V zajímavé situaci se nacházela MLL v Liberci, přestože byla založena poměrně brzo, tj. v roce 1927. Prvním doloženým typem kluzáku, který pobočka využívala, se stal Zlín-V vyráběný až v roce 1934.⁹³ Možné vysvětlení by bylo možné hledat v tom, že Liberec byl městem veskrze německým.⁹⁴ Osoby považované za Němce tudíž vyhledávaly především německé letecké organizace Deutsche Arbeitsgemeinschaft für Motor und Segelflug a Nordböhmisches Flugverein, jenž sídlily v Liberci.⁹⁵

Zlomovými pro sportovní letectví v ČSR se staly události plynoucí z přijetí tzv. Mnichovské dohody koncem září 1938. Několik poboček MLL se totiž ocitlo na území Velkoněmecké říše,⁹⁶ tudíž čeští členové odcházeli na území Česko-slovenské republiky. Jednalo se především o Liberec, Českou Lípou, Tanvald a Poniklou. Ostatní pobočky tj. Turnov, Semily, Jilemnice, Lomnice nad Popelkou a Rovensko pod Troskami fungovaly v omezené míře do března roku 1939.⁹⁷ Německé organizace byly po záboru Sudet včleněny do NSFK.⁹⁸

Po roce 1945 začala obnova sportovního letectví. Vznikaly postupně odbočky ČNA, které byly dvojího typu. Do první skupiny patřily odbočky na území bývalého Protektorátu Čechy a Morava. Zde se v mnoha ohledech stavělo na předválečných základech. Dohromady se dávali bývalí členové MLL

⁹² Více v podkapitole 2.1.2 (pozn. aut.).

⁹³ VEJVODA, Ladislav. *Bezmotorová letadla v Československu 1918 – 1939*, s. 172-175.

⁹⁴ Dle sčítání lidu z roku 1930 se hlásilo k německé národnosti 79,2 % obyvatel. Více SRB, *Vladimír: 1000 let obyvatelstva českých zemí*. Praha: Karolinum, 2004. ISBN 80-246-0712-3. s. 151; K rozložení obyvatelstva ve střední Evropě v meziválečném období více např.: ROTHSCHILD, Joseph. *East Central Europe Between the Two World Wars*. Seattle: University of Washington Press, 1974. ISBN 978-0295953571, s. 8-90.

⁹⁵ Více v kapitole 3.2.1 (pozn. aut.)

⁹⁶ V rámci studovaného prostoru se na území tzv. Velkoněmecké říše se ocitly soudní okresy: Bělá pod Bezdězem (část), Cvikov, Český Dub (část), Česká Lípa, Dubá, Frýdlant, Chrastava, Jablonec nad Nisou, Jilemnice (část), Liberec, Mimoň (část), Německé Jablonné (Jablonné v Podještědí), Nové Město pod Smrkem, Rokytnice nad Jizerou, Vysoké nad Jizerou (část), Tanvald, Turnov (část). Více: KRATOŠKA, Karel. *Co ztratila Československá republika?* Praha: Odborné knihkupectví Ferd. Svoboda, 1938.

⁹⁷ Především je doložena činnost turnovské pobočky MLL. Více: ČEPELÍK, Břetislav. *Smeteni z oblačných výšin II.*, s. 19-20.

⁹⁸ Více podkapitola 2.1.3 (pozn. aut.).

a postupně se odrýval ukrytý materiál. Nutno podotknout, že mnoho letecké techniky nevydrželo šestileté skladování a nebylo použitelné. Čestnou výjimku se stala odbočka ČNA v Lomnici nad Popelkou, kde se podařilo uchovat jeden kluzák typu Skaut standard, jenž byl využíván v prvním poválečném roce a posléze nahrazen tzv. kořistní technikou,⁹⁹ která se využívala do poloviny padesátých let. Lze ji rozdělit do tří kategorií původu: byla zabrána po ustupující německé armádě, byla součástí daru maršála Koněva čs. mládeži¹⁰⁰ či patřila k obnovené poválečné výrobě.¹⁰¹ Postupně byly německé konstrukce kluzáků a větroňů nahrazovány československými. To samé platilo i u letadel motorových, kde výjimku tvořily letouny typu Piper Cub¹⁰², které byly ve velké množství rozšířeny po druhé světové válce, jelikož se jednalo o techniku z přebytků amerického armádního letectva.

Druhou skupinou byly nově založené organizace v oblastech, kde proběhl odsun tzv. osob považovaných za Němce.¹⁰³ Z pohledu sportovního letectví ve studované lokalitě se jednalo především o okresy Liberec¹⁰⁴ a Česká Lípa. Zde vznikaly pobočky ČNA veskrze z nového osídlení, které přicházelo z vnitrozemí. Josef Havránek, který po válce přišel do Liberce, vzpomínal: „*Já jsem vlastně z liberečák, (jelikož) jsem začal létat v roce 1947 v Liberci. Koncem války jsem byl členem skupiny Pavla Hložka,¹⁰⁵ založená nedaleko Mladé Boleslavi. Přijeli jsme*

⁹⁹ REDAKCE. Rozlet v odbočkách ČNA – z pracovního úsilí v Lomnici nad Popelkou. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 32, s. 11.

¹⁰⁰ Po konci války se obrátili českoslovenští plachtaři na maršála Koněva s prosbou o darování materiálu z plachtařské školy v Grunau (dnes Ježów Sudetski nedaleko Jelenie Góry). Po obdržení kladné odpovědi vyrazila 23. července 1945 skupina 110 plachtařů pod vedením zástupců MNO. Celkem bylo dovezeno 116 větroňů, 16 kluzáků, 3 motorová letadla a další materiál v hodnotě přibližně 15 mil. Kč. Více: KŘÍŽ, František. *Plachtění*, s. 75.

¹⁰¹ Mezi kluzáky a větroně, jejichž výroba byla obnovena, patří především SG-38, Grunau Baby GB-IIb a DFS Kranich. Více: VEJVODA, Ladislav, PLACHÝ, Jan. *Větroně v Československu a v České republice od roku 1945*, s. 8-17, 26-29.

¹⁰² Piper Cub byl známý také pod označením USAAF Piper L4 Grasshopper, nebo v československém letectvu K-68 (pozn. aut.).

¹⁰³ Více např.: ARBURG, Adrian von a kol. *Německy mluvící obyvatelstvo v Československu po roce 1945*. Brno: Matices moravská, 2010. ISBN 978-80-86488-70-7.

¹⁰⁴ Osídlení Liberce se více věnuje: MOŤKA, Radek. *Osídlování Liberce po druhé světové válce 1945-1947*. Liberec 2011. Práce SVUČ. Technická univerzita v Liberci, Fakulta přírodovědně-humanitní a pedagogická, Katedra historie.

¹⁰⁵ Původně partizánská skupina Pavla Hložka působila rozsáhlé sabotáže na Mladoboleslavsku od března 1945. Více: BENEŠ, Luděk a kol. *Mladoboleslavsko v proměnách času*. Praha: Libri, 1997. ISBN 80-85983-34-6, s. 145.

do Liberce ve svazku asi čtyř set lidí a v červnu 1945 nás rozpustili.¹⁰⁶ Měli jsme možnost jít na vojnu, k policii nebo do civilu. Já šel na vojnu, tam jsem si odbyl dva roky a vrátil jsem se do Liberce.“¹⁰⁷ Na druhou stranu je známo několik jmen, např.: Rudolfa Pivrnce, známého jako „Schöne Rudi“, který byl klasickým případem libereckého rodáka. Pocházel ze smíšené rodiny, jeho otec byl Čech a matka patřila mezi osoby považované za Němce. V roce 1953 odešel na základní vojenskou službu a po návratu emigroval na západ. Někteří z pamětníků vzpomínali, že po druhé světové válce bylo nemnoho členů pohraničních aeroklubů složeno s osob stejného původu, stejně tak jako Rudolf Pivrnec.¹⁰⁸

Liberec byl zajímavý tím, že zde po válce začala působit Vojenská odborná škola leteckých mechaniků, která v mnoha ohledech pomohla libereckému aeroklubu v počátcích jeho letecké činnosti. VOŠLM vlastnila leteckou techniku a měla ve svém stavu několik instruktorů. Centrem sportovního letectví ve studované lokalitě byly do roku 1950 Hodkovice, kde působilo Zemské plachtařské středisko využívané jak místními piloty tak přespolními. Pro období do let přibližně 1948-1949 bylo typické, že si piloti hradili alespoň část svého létání. V rámci malých aeroklubů létajících z navijáku nešlo rozhodně o horentní sumy. Na druhou stranu byly velmi drahé aerovleky a speciální kurzy,¹⁰⁹ k nimž se bylo možné dostat v ZPS.¹¹⁰

Po únorovém převratu nejprve nastal zákaz létání, aby bylo zamezeno úletům za hranice. Z tohoto důvodu se v roce 1948 létalo pouze na kluzácích a ne na větroních.¹¹¹ Posléze dopadla tíha nově nastoleného režimu, létání se omezilo a přišly prověrky letového personálu. Doloženým příkladem se stala prověrka členů z Aeroklubu Děčín, provedená Krajským akčním výborem Národní fronty v Ústí nad Labem 22. srpna 1949.¹¹² Díky zmiňovaným prověrkám skončilo velké

¹⁰⁶ Jedná se o tentýž o skupinu, označenou jako Revoluční gardy, která přišla 21. května 1945 do Liberce. Více: ARBURG, Adrian von a kol. *Německy mluvící obyvatelstvo v Československu po roce 1945*, s. 115.

¹⁰⁷ Rozhovor s Josefem HAVRÁNKEM 12. prosince 2014.

¹⁰⁸ Rozhovor s Boženou VITÁSKOVOU 30. září 2014.

¹⁰⁹ Více v podkapitole 4.5 (pozn. aut.).

¹¹⁰ REDAKCE. Program zemských středisek, školné a podmínky přijetí. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 12, s. 6.

¹¹¹ Rozhovor s Josefem HAVRÁNKEM 12. prosince 2014.

¹¹² KRAJSKÝ AKČNÍ VÝBOR NÁRODNÍ FRONTY V ÚSTÍ NAD LABEM. *Oznámení*

množství „politicky nespolehlivých“ jedinců s létáním. Tehdejší ovzduší překypovalo optimistickými budovatelskými hesly, která prosakovala i do aeroklubové činnosti. Příkladem může být úvod článku v časopisu *Letectví* z roku 1949. „*Také český národní aeroklub Liberec se zapojuje do budovatelského úsilí všeho našeho pracujícího lidu a vytkl si mnoho úkolů, které hodlá splnit v pětiletém plánu. I sportovní letectví potřebuje pětiletý plán...*“¹¹³ Byly zavedeny „politické desetiminutovky,“ kde se zdůrazňovaly pozitivní aspekty nového vývoje ve společnosti a „správné“ interpretovaly zprávy z denního disku. S integrací Dosletu do Svazarmu přišli do aeroklubů také političtí pracovníci, kteří dohlíželi na správné smýšlení letového personálu.¹¹⁴ Jejich působení skončilo rozhodnutím o zrušení politicko-organizačního oddělení ÚV Svazarmu v květnu 1968 a později již nebylo obnoveno.¹¹⁵ Ještě před úplnou integrací sportovního letectví bylo definováno, že je velkou nutností připravovat v aeroklubech budoucí bojové letce a další specialisty. Díky tomu plynuly na sportovní letectví enormní dotace, které umožnily létat zadarmo. Až do roku 1964 prováděl Svazarm výcvik pilotů vojenského letectva, což představovalo první stupeň výcviku, po kterém piloti nastupovali do leteckého učiliště, popř. na VVLŠ Košice. Jelikož byla provedena změna z trojstupňového na dvojstupňový výcvik na letounech L-29 Delfin, byla aeroklubová část dočasně zrušena.¹¹⁶ Změna financování sportovního letectví přišla již o dva roky dříve, kdy se MAK musely začít podílet na spolufinancování jakékoli činnosti aeroklubů, díky tomu narostlo velké množství brigádnických hodin členů aeroklubu.¹¹⁷ Jednotlivé aerokluby řešily finanční nouzi jinou výdělečnou činností.¹¹⁸

Po celospolečenském uvolnění nastalo pozvolné chladnutí celospolečenské atmosféry. K politickým prověrkám se schylovalo postupně. Teprve v lednu 1970 schválilo 3. plenární zasedání ÚV Svazarmu, kde došlo ke schválení

o konání prověrky. Interní archiv Aeroklubu Česká Lípa. Neinventarizováno.

¹¹³ MATOULEK, Ladislav. Z Českého národního aeroklubu Liberec. *Letectví*, 1949, roč. 25, č. 7, s. 163.

¹¹⁴ Rozhovor s Boženou VITÁSKOVOU 30. září 2014.

¹¹⁵ BÍLEK, Jiří, KROBATH, Jiří, KRUPÍČKA, Jiří. *Svazarm 1951-1991*, s. 139.

¹¹⁶ Tamtéž, s. 104.

¹¹⁷ HEINRICH, Roman. Svépomocná výstavba v krajských aeroklubech. *Křídla vlasti*, 1962, roč. 11, č. 8, s. 220-222.

¹¹⁸ Více podkapitoly 5.1.2; 5.2.2; 5.4.2 (pozn. aut.).

podkladového materiálu k politické analýze vývoje Svazarmu po lednu 1968. Nakonec bylo schváleno *Poučení z krizového vývoje ve straně a společnosti po XIII. sjezdu KSČ*¹¹⁹ plenárním zasedání ÚV KSČ 11. prosince 1970, což byla oficiální interpretace událostí roku 1968.¹²⁰ Dle vzpomínek pamětníků začaly zmiňované prověrky již v roce 1969. Jaroslav Šultys vzpomínal: „*Jako asi ve všech aeroklubech, tak i v České Lípě proběhly pohovory a prověrky a to se člověk hodně snažil, aby si rozmyslel, co řekne, jinak člověk šel od létání. Pár lidí skončilo, ale kdo držel hubu a krok, tak toho nechali létat.*“¹²¹ V rámci jednotlivých aeroklubů skončila s letovou činností relativně malá část pilotů, protože většina raději oficiálně schválila „příchod bratrských vojsk“, aby mohla zůstat u létání.

Přestože represivní systém komunistického Československa generoval velké množství příkazů a zákazů, probíhala spolupráce místních aeroklubů se zahraničními. Tím se umožnilo některým členům vycestovat v rámci ZST a zažít jiný způsob organizace sportovního letectví, navázat nová přátelství a zalétat si na odlišných typech. Například MAK Hodkovice navázal dlouhodobou spoluprací s Aeroklubem Zwickau, což umožnilo spolupráce mezi krajem Karl-Marx-Stadt a Severočeským krajem. Díky tomu docházelo k výměnám závodníků na plachtařských závodech, tj. hodkovičtí piloti a pilotky se zúčastnili východoněmeckých závodů a naopak.¹²² V České Lípě došlo ke spolupráci s maďarským aeroklubem,¹²³ za jejíž realizací stál Jozef Tóth. V roce 1965 dorazili maďarští piloti do České Lípy a následující se do Maďarska vydali Rudolf Baytler a Jan Kosinka.¹²⁴

Velmi zajímavá událost, která přesahuje studované období, se odehrála v roce 1978, kdy Aeroklub Liberec a Jelenia Góra uspořádaly pátý ročník

¹¹⁹ Více např.: *Poučení z krizového vývoje ve straně a společnosti po 13. sjezdu KSČ*. 5. vyd. Praha: SPN, 1982.

¹²⁰ BÍLEK, Jiří, KROBATH, Jiří, KRUPÍČKA, Jiří. *Svazarm 1951-1991*, s. 144.

¹²¹ Rozhovor s Jaroslavem ŠULTYSEM 20. prosince 2014.

¹²² Více v kapitolách 5.2.2 a 6.1.3 (pozn. aut.).

¹²³ První zkušenosti s létáním v Maďarsku jsou doloženy se jménem Jaroslava Prchala, který tuto zemi za účelem létání navštívil v roce 1960. Více: PRCHAL, Jaroslav. V Pionýru nad Budapeští. *Křídla vlasti*, 1960, roč. 9, č. 20, s. 20-21.

¹²⁴ Více v kapitole 5.4.2 (pozn. aut.).

mezinárodní navigační soutěže Memoriálu Žwirka a Wiguly na letišti v Liberci,¹²⁵ který se odehrál ve dnech 3. až 9. července. Za účasti zástupců ČSSR, PLR a NDR se létaly navigační úlohy mezi oběma zmiňovanými letišti. Mezi dvaceti osmi závodníky byla nakonec nejlepší dvojice Šatný-Jirmus z ČSSR.¹²⁶

2.2.2 Outsider a sportovní letectví

Jedním z pohledů, kterým nahlíží nezúčastněná osoba na sportovní letectví, je možnost vyhlídkových letů, jak na motorových letadlech, tak na větroních. Jak už bylo zmíněno, počátky letectví před první světovou válkou rozhodně neprosplávaly nízkou bezpečností rozvoji vyhlídkových letů. Po první světové válce bylo stále letectví považováno za činnost nebezpečnou. Díky propagační činnosti MLL a ARČS vznikal alespoň malý zájem o provádění vyhlídkových letů. Změna nastala až po druhé světové válce, kdy zájem o vyhlídkové lety výrazně vzrostl. Při leteckých dnech na rovinných letištích byla organizována možnost si vyhlídkový let zaplatit. Příkladem může být rok 1947, kdy ZPS Hodkovice zapůjčilo jeden DFS Kranich na letecký den ve Vrchlabí.¹²⁷ Zákaz létání s cestujícími na palubě přišel od MD 25. června 1951 a posléze bylo zjištěno nedodržování tohoto nařízení, tudíž vznikl oběžník z 20. září, který zákaz připomínal a urgoval jeho platnost.¹²⁸ Díky tomu byl zákaz dodržován nejpravděpodobněji do roku 1967. Mezi nepřiznané výjimky patřily lety provedené jako odměna za činnost ku prospěchu jednotlivým aeroklubům.¹²⁹ Oficiálně byly vyhlídkové lety doloženy ještě v roce 1969 v doznívající atmosféře Pražského jara, propagované v průběhu LVT. Tehdejší náčelník letiště Miroslav Majer k tomu napsal: „*Létáme vyhlídkové lety od jara do zimy, vždy v neděli dopoledne a ve středu a v sobotu odpoledne. Pochopitelně za hezkého počasí! Za minutu letu žádáme za osobu 3 Kčs, takže takový dvacetiminutový let přijde na 36 Kčs. Do vyhlídkového letadla L-200 Morava se kromě pilota vejdou ještě čtyři*

¹²⁵ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXXII, pozn. aut.

¹²⁶ PRCHAL, Jaroslav. V. ročník Memoriálu Žwirka a Wiguly očima pořadatele. *Letectví a kosmonautika*, 1978, roč. 54, č. 18, s. 76-77.

¹²⁷ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALÉM 21. srpna 2014.

¹²⁸ Národní archiv (NA), fond Ministerstvo dopravy I (MD I), inv. č. 581, č. kart. 934.

¹²⁹ Rozhovor s Josefem HAVRÁNKEM 12. prosince 2014.

*pasážeri, kteří si mohou určit směr letu a případně i jeho délku. Nejčastěji létáme nad Libereckem a Jabloneckem. Naše telefonní číslo je 27 166....*¹³⁰ Důležité je říci, že vyhlídkové lety byly realizovány pouze v závěru let šedesátých. Byla zde především patrná snaha získat další prostředky na provoz MAK. K jejich obnovení došlo až po roce 1989.¹³¹

Druhým způsobem, jak se mohl nezasvěcený člověk setkat se sportovním letectvím, byly letecké dny. Již od dvacátých a třicátých let dvacátého století se staly jedním z pilířů propagačních činností leteckých organizací. V mnoha ohledech buď symbolizovaly počátek nové epochy, nebo byly pořádány k určitým výročím, např. k dostavbě nového libereckého letiště. Jeden se odehrál 18. srpna 1934. Mezi pozvané významné osobnosti patřil gen. Alois Eliáš.¹³² Další možností byl letecký den pořádaný jako propagace místní pobočky k náboru členů a finanční sbírce. Takový uspořádala pobočka MLL Jilemnice v Roztokách u Jilemnice v roce 1929 letecký den k propagaci letectví a výročí republiky 28. října.¹³³ Z poválečné historie sportovního letectví byl významný letecký den na Pláních pod Ještědem, který byl v květnu 1946 jedním z prvních v ČSR a setkal se s nebývalým zájmem místního obyvatelstva. K této události byly vydány pamětní odznaky, sloužící jako vstupenky, veřejností velmi oceněné. Úspěch této události připravil půdu pro zářijový letecký den v Liberci.¹³⁴ Velké letecké dny se staly stabilní prezentací nejenom sportovního letectví, která především v meziválečném, poválečné období a v šedesátých letech sloužila jako důležitý finanční zdroj jednotlivých aeroklubů.

Do třetí skupiny patří i letecké soutěže různých typů. První letecké soutěže v prostoru současného Libereckého kraje byly v bezmotorovém létání. V tomto období probíhaly především ve formě letů na čas, což nebyla oblíbená disciplína pro oko případného diváka. Přestože po druhé světové válce se soutěžní plachtění vydalo cestou rychlostních přeletů¹³⁵. Přesto se nestalo disciplínou atraktivní,

¹³⁰ MIKOLÁŠEK, Vladimír. *Liberec. Letectví a kosmonautika*, 1969, roč. 45, č. 19, s. 38.

¹³¹ Rozhovor s Boženou VITÁSKOVOU 30. září 2014.

¹³² REDAKCE. Zprávy z organizací – Slavný letecký den v Liberci. *Letec*, 1934, roč. 10, č. 9, s. 136.

¹³³ REDAKCE: Letecký den před šedesáti lety. *Krkonoše*. 1989, roč. 22, č. 10, s. 20.

¹³⁴ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 7.

¹³⁵ Více k plachtařským přeletům: WALA, T. a kol. *V-PL-6, Metodika leteckého výcviku na*

protože větřoně byly vyvlečeny motorovými letadly a pak se několik hodin na domácím letišti nedělo vsutku nic. Pokud se některým pilotům podařilo absolvovat zvolenou trať, ostatní dorazili většinou ve vleku za motorovým letadlem nebo na transportním přívěsu. Z regionálního hlediska se pořádaly plachtařské soutěže především na letišti v Liberci. Jednalo se hlavně o Krajské plachtařské závody. Naopak v Hodkovicích byla pořádána soutěž Memoriál Josefa Hujera, které se účastnili závodníci ze spřátelených zemí.¹³⁶ Další skupinou byly motorové navigační soutěže konané na mnoha letištích, např. v České Lípě. Z pohledu diváka se staly nejatraktivnějšími soutěže v motorové akrobacii, jelikož přihlížejícímu se většinou neztratil letoun ze zorného pole. Akrobacie byla důležitou součástí leteckých dnů a je jí vlastně dodnes. Soutěže se však konaly častěji v éře Svazarmu. Centrem v tomto období byl především Liberec spojený v padesátých letech se jménem Zdeňka Besedy.¹³⁷

kluzácích. Díl III. - Sportovní výcvik. Praha: ÚV Svazarmu, 1982.

¹³⁶ Především z NDR (pozn. aut.).

¹³⁷ FRÝBA, Josef, ŠARA, Jan. *Abeceda sportovního motorového létání.* Praha: ÚV Svazarmu, 1962, s. 89-91.

3. Sportovní létání v Libereckém kraji do roku 1945

3.1 Doba průkopníků (do roku 1912)

První zmínky o leteckých pokusech, zahalené spíše mlhami legend, jsou již z roku 1785. "Liberecký Ikaros", řemeslník Josef Thiel, si přečetl článek z Journal de Paris, popisující létající zařízení francouzského mechanika Jeana Pierra Blancharda a nadchl se pro něj. Podle dochovaných zápisů ho sestrojil a vykonal s ním několik pokusů o vzlet ze střechy stodoly u svého domu. Údajné úspěchy letu ho přivedli k tomu, že svůj stroj představil veřejně. Před mnoha diváky se snažil letět ze střechy domu č. p. 20 v Železné ulici. Po strmém sestupu skončil, ke všeobecnému pobavení, v městské kašně, což je možné s trochou nadsázky nazvat první leteckou nehodou na Liberecku. Další pokusy se realizovaly s balony, přesněji řečeno s Mongolfierami, kdy holandský provazochodec Alexander Terzy vypustil na zámku v Liberci v roce 1808 osm metrů vysoký papírový balon. Další pokusy téhož roku provedli Bittsdorf z Geesfeldu a liberecký radní Jakub Thiel. Balon jim však při plnění shořel a následně byly tyto pokusy pro nebezpečí požáru v Liberci zrušeny.¹³⁸

3.1.1 Před Velkou válkou

Na počátku roku 1903 vzniklo ve Starých Pavlovicích dostihové závodiště, posléze sloužilo jako letiště až do roku 1934, kdy bylo postaveno nové letiště v Růžodole. V letech 1903 a 1908 mohl Liberec vidět několik letů balonů pocházejících z Německa, přesněji z Drážďan.¹³⁹ Postavou zasluhující pozornost, byl liberecký občan Jaroslav Beran, vyučený řezbář a akademický malíř, který prováděl od roku 1910 pokusy s vlastními kluzáky na Pláních pod Ještědem a na Keilově vrchu. Se svými dvěma kluzáky, jednoplošníkem a dvouplošníkem provozoval lety i dvacet až třicet metrů dlouhé. Bohužel se k jeho konstrukcím nezachovala žádná dokumentace.¹⁴⁰

¹³⁸ NOVÁK, Vladimír. *Armáda v Liberci a Libereckém kraji: vojenské posádky, vojenské útvary, vojenská zařízení, vojenské školy*. Liberec: Knihy 555, 2008, ISBN 978-80-86660-27-1, s. 42.

¹³⁹ Tamtéž.

¹⁴⁰ SVITÁK, Pavel. Z minulosti závažného létání v Čechách. *Letectví a kosmonautika*. 1983, č. 6, s. 213-214.

Dne 4. 6. 1911 proběhlo na dostihovém závodišti ve Starých Pavlovicích první veřejné vystoupení moderního letadla „těžšího než vzduch“, na které se přišlo podívat přes 85 000 diváků. Zde byl veřejnosti představen monoplán (jednoplošník) konstruktéra Ignáce Etricha z Trutnova, jenž vyráběla firma Rumpler nedaleko Vídně. Nadporučík Bier na něm vytvořil, letem dlouhým 40 minut a dosaženou výškou 1 500 metrů, nový neoficiální Rakousko-Uherský rekord.¹⁴¹

V roce 1912 byly v Jablonci nad Nisou uspořádány balónové lety, při kterých se vzneslo do výše okolo 30 osob. Jmenovitě například okresní hejtman dr. Czerny.¹⁴² Tato událost byla posledním leteckým vystoupením do počátku první světové války. Další vývoj však nastal až po stabilizování situace v roce 1920.

3.2 Léta meziválečná

3.2.1 Liberec

Po dvou letech poválečné nestability se v Liberci začalo létat. Již roku 1920 získává od Ministerstva dopravy licenci na provozování letecké dopravy soukromník Josef Gürtl. Tak vzniká dopravní společnost *IKARUS Liberec*, která bohužel zaniká jen několik měsíců po svém založení. Od počátku dvacátých let začínají nejenom na letišti ve Starých Pavlovicích působit tři odlišné letecké sportovní organizace.

První organizací je místní skupina Masarykovy letecké ligy. První zmínky o letecké činnosti jsou až z roku 1927, kdy byla 28. října uspořádána v divadelním sále Velkých kasáren ustavující valná hromada, která zvolila předsedou prezidenta krajského soudu Františka Hikiše a prvním místopředsedou posádkového velitele pplk. Karla Janáčka. Z přehledu jednotlivých členů, volených do dalších funkcí je zřejmé, že MLL v Liberci nebyla pouze českou organizací, jelikož byly v tomto

¹⁴¹ SOUČEK, Oldřich, HAVLÍK, Jan. *Letiště v Libereckém kraji*, Liberec: Liberecký kraj, 2008, s. 10.

¹⁴² NOVÁK, Vladimír. *Armáda v Liberci a Libereckém kraji*, s. 43.

období v jejím vedení doloženy i osoby považované za Němce.¹⁴³ Koncem dvacátých let je doložená i spolupráce s DAMS v prezentaci sportovního letectví na Liberecku při výstavních trzích v Liberci roku 1928.¹⁴⁴ Pro plachtění užívala místní MLL zprvu dva ze 120 postavených kluzáků typu Zlín-V,¹⁴⁵ typ třetího kluzáku se nepodařilo zjistit. Je možné předpokládat, že se jedná o tentýž typ. Roku 1937 dostavěli místní členové první větroň, Grunau Baby II.¹⁴⁶ Členové prováděli základní výcvik na opuštěném vojenském cvičišti v Ruprechticích nacházejícím se východně od náměstí v místech dnešního sídliště. Pokračovací výcvik probíhal na Ještědském hřebeni v místech, kde později vzniklo svahové letiště na Pláních, na němž probíhal plachtařský provoz v krátkém období po druhé světové válce. Motorová letadla, dle dochovaných záznamů, MLL v Liberci nevlastnila.¹⁴⁷ Tato skupina měla i významné sportovní úspěchy. Člen místní pobočky Wenzel provedl v zimě 1937 jeden z nejdelších tehdejších letů. Po vzletu z Plání létal na větroni Grunau Baby celkem 4 h a 11 minut s maximálním převýšením oproti místu vzletu 400 m. Zmiňovaný svahový let se uskutečnil při jihozápadním proudění.¹⁴⁸

Další leteckou činností, kterou místní pobočka s Aeroklubem republiky československé provozovala, byly letecké dny. Nejznámější z nich se pořádal 18. srpna 1934. Mezi nejvýznamnější pozvané osobnosti patřil např. gen. Alois Eliáš. V rámci leteckého programu byly předvedeny ukázky bezmotorového letu, akrobacie na větroni, s ohromným potleskem se setkala sólová akrobacie rotm. Františka Nováka. O závěr se postaraly letky vojenského letectva z Hradčan¹⁴⁹ a Hradce Králové, které předvedly skupinovou akrobacii bojové skupiny zakončenou střelbou z kulometů.¹⁵⁰

¹⁴³ REDAKCE. Zprávy z organizací – Liberec. *Letec*. 1928, roč. 4, č. 2, s. 45.

¹⁴⁴ REDAKCE. Z Masarykovy letecké ligy – Putovní výstava MLL v Liberci. *Letec*. 1928, roč. 4, č. 12, s. 39.

¹⁴⁵ VEJVODA, Ladislav. *Bezmotorová letadla v Československu 1918 – 1939*, s. 172-175.

¹⁴⁶ REDAKCE. Zprávy z organizací – Liberec. *Letec*, 1937, roč. 13, č. 2, s. 25.

¹⁴⁷ SOUČEK, Oldřich, HAVLÍK, Jan. *Letiště v Libereckém kraji*, s. 10.

¹⁴⁸ REDAKCE. Zprávy z MLL – MLL Liberec. *Letec*, 1937, roč. 13, č. 13, s. 181.

¹⁴⁹ Myšleno letiště Hradčany u Mimoně.

¹⁵⁰ REDAKCE. Zprávy z organizací – Slavný letecký den v Liberci. *Letec*, 1934, roč. 10, č. 9, s. 136.

Další leteckou organizací v Liberci byl Deutsche Arbeitsgemeinschaft für Motor und Segelflug – DAMS, neboli Německý pracovní spolek pro motorové létání a plachtění. Zabýval se sportovní leteckou činností obyvatel německé národnosti. Vlastnil dva bývalé vojenské motorové letouny Aero A-12 (OK-UCB a OK-AAU), které využíval k výcviku a příležitostně k přepravě osob. K bezmotorovému létání tento spolek využíval především na Pláních pod Ještědem dva německé školní kluzáky Zögling 12M, jež se od konce dvacátých let 20. století vyráběly po celém světě.¹⁵¹

Nejmenší leteckou organizací byl v Liberci během meziválečného období Nordböhmsche Flugverein – NF (Severočeský letecký spolek). Při výcviku a příležitostně přepravě se používal motorový letoun Brandenburg série 369 (OK-AVU), který pocházel z bývalého letectva Rakousko-Uherska.¹⁵² Oba německé spolky byly finančně velmi dobře zajištěny dary od významných německých občanů Liberce. V průběhu dvacátých a třicátých let dvacátého století podporovalo německé plachtařské kluby, zasíláním plánů pro stavbu kluzáků (v tomto případě hlavně Zögling), nakladatelství Die grüne Post.

Vedle sportovní činnosti v Liberci je důležité připomenout i další role v rámci všeobecného letectví. Město Liberec si jako jedno z prvních začalo uvědomovat výhody leteckého spojení s okolním světem, a tak zde od roku 1926 (16. listopadu) začala letecká továrna Avia Praha přepravovat poštu na lince Praha – Liberec. Využívány k tomu byly stroje typu Avia BH-11, doložený je kus L-BONB.¹⁵³ Linka se těšila velké oblibě, a proto ji Československé státní aerolinie (ČSA) roku 1927 (15. června) zařadily do svých letových plánů.¹⁵⁴

Jedním z podstatných aspektů vývoje bylo také to, že letiště ve Starých Pavlovicích nesloužilo pouze sportovnímu letectví. Z důvodu nárůstu zmiňované letecké činnosti, požadavků na bezpečnost a z hlediska možností dalšího rozvoje přestávalo od poloviny 20. let vyhovovat. Proto byly vytipovány pozemky na okraji městské části Růžodol I, kde se v období první světové války nacházel velký zajatecký tábor. Roku 1927 byly pozemky s několika přílehlými budovami

¹⁵¹ VEJVODA, Ladislav. *Bezmotorová letadla v Československu 1919–1939*, s. 95.

¹⁵² SOUČEK, Oldřich, HAVLÍK, Jan. *Letiště v Libereckém kraji*, s. 10.

¹⁵³ KARPAŠ, Roman a kol. *Kniha o Liberci*. Liberec: Dialog, 2004. ISBN 80-86761-13-4, s. 306.

¹⁵⁴ NOVÁK, Vladimír. *Armáda v Liberci a Libereckém kraji*, s. 43.

odhadnuty na cenu 5 027 107,50 Kč. Proto bylo Ministerstvem veřejných prací (MVP) navrženo, aby se hledala jiná, levnější lokalita. V hledáčku se objevila louka u Vilémova dlouhá cca 1 500 m a plocha u Rýnovic (dnes podél bývalého podniku LIAZ).

Pro město však bylo nepřijatelné, aby se letiště nacházelo jinde než v jeho bezprostřední blízkosti. Městské zastupitelstvo se společně s městy Jablonec nad Nisou a Železný Brod rozhodlo na schůzích 27. 9. a 20. 12. 1928 k zakoupení pozemků v Růžodole I. Naplánovalo se, že pozemky pro stavbu budov byly státu prodány za výkupní cenu a plocha byla pronajata za symbolickou cenu na dobu 30 let. MVP s tímto návrhem souhlasilo. Pozemky byly vykoupeny městem za cca 3 000 000 Kčs, stejnou částku ještě stály potřebné úpravy terénu. Podpisem smlouvy v zimě roku 1930 byly MVP prodány pozemky na stavbu leteckých budov za 1,30 Kčs/m² a plocha pronajata na dobu 30 let za symbolických 500 Kčs ročně. To také souhlasilo s vybudováním silnice k letišti (dnešní Partizánská ulice) a v plánech zástavby bylo ještě počítáno s vystavěním železniční vlečky pro dovoz benzínu. Dne 23. 4. 1934 proběhlo slavnostní otevření nového letiště pod názvem **Liberec – Jablonec**.¹⁵⁵ Letiště bylo travnaté o rozměrech 670 x 330 metrů. Dne 19. 8. 1934 se zde konal zmiňovaný velký letecký den.¹⁵⁶ I po dostavbě letištní plochy a pár letištních budov v roce 1934, stále probíhala na letišti stavební činnost. V květnu 1936 byla vypsána Zemským úřadem v Praze veřejná soutěž na výstavbu hangáru s přístavkem. Ten byl dostavěn na jaře 1937 a 15. června schválen k používání.

Důležitost libereckého letiště v celorepublikovém měřítku podtrhovaly dvě události. První se váže k 1. červenci 1937, kdy zde započal svoji činnost tzv. oddíl Četnické letecké hlídky (ČLH),¹⁵⁷ který zde byl umístěn jako jeden z prvních pěti v tehdejším Československu. Mezi doložené letouny působící v Liberci patřil

¹⁵⁵ K výstavbě libereckého letiště jsou k dispozici materiály uložené ve Sbírce map a plánů v SOKA Liberec. Např.: *Situační plán letiště v Růžodolu – 1934*. SOKA Liberec, Sběrka map a plánů, inv. č. 1117, sign. K/27 (pozn. aut.).

¹⁵⁶ SOUČEK, Oldřich, HAVLÍK, Jan. *Letiště v Libereckém kraji*, s. 11-13.

¹⁵⁷ Více k ČLH: RAJLICH, Jiří, SEHNAL, Jiří. *Vzduch je naše moře. Československé letectví 1918 –1939*, s. 134-135; FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007. ISBN 978-80-206-0870-3, s. 12-20.

např. Letov Š-328 OK-PPC.¹⁵⁸ Druhá se váže k 21. březnu 1937, kdy se po úspěchu se zřízením linky letecké pošty podařilo městu Liberec zřízením linky letecké osobní dopravy. Počátkem roku rozhodla ministerská rada o zřízení pravidelné letecké linky z Prahy do Liberce a nazpět. První let byl uskutečněn 15. června téhož roku.¹⁵⁹

3.2.2 Česká Lípa

Počátky létání v České Lípě byly spojeny s Masarykovou leteckou ligou. První zmínky o fungování místní pobočky pocházely z roku 1928, kdy bylo na valné hromadě zvoleno nové vedení v čele s předsedou Jiřím Turečkem, ředitelem gymnázia a místopředsedou Josefem Uhlířem, architektem a stavitelem. V tomto období se členové pobočky věnovali především modelářské činnosti, snažili se o nalezení vhodné oblasti pro bezmotorový výcvik a získání alespoň jednoho kluzáku.¹⁶⁰ Mezi první informace o aktivní činnosti patřila zmiňovaná přednáška Tomáše Antonína Pánka z 5. prosince 1929.¹⁶¹

Snaha o získání letecké techniky se vyplatila až v roce 1934, kdy byl zakoupen nespécifikovaný typ sportovního letadla, popř. kluzák.¹⁶² S největší pravděpodobností se jednalo o letoun motorový, jelikož z přehledu jednotlivých skupin MLL k 20. listopadu 1935 vyplývá, že českolipská skupina vlastnila motorové letouny Letov Š-10 a Avia BH-10 s poznámkou, že nejsou v provozu z důvodu probíhající organizace leteckého provozu.¹⁶³

Současně se snahou o získání letecké techniky se paralelně rozvíjí potřeba nabytí vhodné plochy pro letecký provoz. Počátky provozu jsou spojeny s Okřeštickým letištěm, jehož přesnou polohu se nepodařilo z dochovaných pramenů dohledat. Avšak po terénním průzkumu a studiu digitalizovaných

¹⁵⁸ KARPAŠ, Roman a kol. *Knihy o Liberci*. Liberec: Dialog, 2004. ISBN 80-86761-13-4, s. 307.

¹⁵⁹ SOUČEK, Oldřich, HAVLÍK, Jan. *Letiště v Libereckém kraji*, s. 14.

¹⁶⁰ REDAKCE. Zprávy z MLL – Místní skupina MLL v České Lípě. *Letec*, 1928, roč. 4, č. 7, s. 37.

¹⁶¹ TUREČEK, Jiří. Zprávy z MLL – Místní skupina MLL v České Lípě. *Letec*, 1929, roč. 5, č. 12, s. 682.

¹⁶² REDAKCE. Zprávy z MLL. *Letec*, 1934, roč. 10, č. 10, s. 147.

¹⁶³ REDAKCE. Stav motorových letounů v MLL ke dni 20. listopadu 1935. *Letec*. 1935, roč. 11, č. 3, s. 44-45.

ortofotomap¹⁶⁴ je možné s vysokou pravděpodobností určit lokalitu, která se nacházela severně až severozápadně od obce Okřeštica.¹⁶⁵ Pro svahové létání, resp. plnění zkoušky A, nad okolní terén vystupuje vrch Bučina, ze kterého byly prováděny vzlety jihovýchodním, jižním, jihozápadním nebo západním směrem. Lokalitu zde vymezuje železniční trať. Motorový provoz pravděpodobně probíhal podél zmiňované trati. Z dochovaných pramenů vysvitlo, že motorové létání bylo organizováno i v Hradčanech, kde sídlilo vojenské letectvo.

Jak už bylo řečeno, motorové létání na Českolipsku pravděpodobně vzniklo roku 1934, což je jedna z místních anomálií, jelikož vzniká dříve než místní odbor „plachtového letu“, který zahájil činnost v červnu 1935.¹⁶⁶ Již v průběhu října byl dostavěn hangár na zmiňovaném okřeštickém letišti, kde proběhlo slavnostní otevření a předání k 28. říjnu.¹⁶⁷ I když provoz začal počátkem roku 1936, bylo od počátku jasné, že toto letiště plně nevyhovovalo pro motorový i bezmotorový provoz. Nové tzv. rovinné letiště se začalo plánovat v roce 1938, avšak k realizaci, díky obecně známým událostem, nedošlo.¹⁶⁸

3.2.3 Turnov a Hodkovice

Další oblastí MLL působící na území dnešního Libereckého kraje byla turnovská skupina. Jako většina tehdejších poboček MLL začíná u modelářské činnosti, která je datována od roku 1930. Mnoho zakládajících členů byli bývalí skauti, toužící po letecké činnosti ku prospěchu republiky.¹⁶⁹ Od počátku následujícího roku byla pozvolně organizována plachtařská sekce, která bojovala s nedostatkem finančních prostředků pro stavbu vlastního kluzáku a pořízení startovacího lana. Díky přispění všech zakládajících členů částkou 100 Kčs a darům od místních podnikatelů bylo možné začít s realizací tohoto projektu.

¹⁶⁴ ČZUK. *Ortofotomapy z padesátých let*. Prohlížení map [online]. [vid. 24. 4. 2015]. Dostupné z: <http://geoportal.gov.cz/web/guest/map>

¹⁶⁵ Obec Okřeštica se nachází přibližně 1 km východně od obce Sosnová a 2 km od železničního nádraží v České Lípě (pozn. aut.).

¹⁶⁶ REDAKCE. Zprávy z MLL. *Letec*, 1935, roč. 11, č. 6, s. 82.

¹⁶⁷ REDAKCE. Zprávy z MLL. Plachtění, *Letec*, 1935, roč. 11, č. 12, s. 209.

¹⁶⁸ REDAKCE. Rozlet v našich ČNA, *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 7, s. 14.

¹⁶⁹ ČEPELÍK, Břetislav. *Smeteni z oblačných výšin II*. s. 12-13.

Vedoucími osobnostmi místní pobočky byli předseda místní pobočky MLL, velitel místní pobočky pplk. Karel Kern¹⁷⁰ a jednatel, duchovní otec celé myšlenky Václav Hník. Po konzultaci se známým československým plachtařem Ing. Ludvíkem Elsnicem z ústředí MLL, zadala místní odbočka stavbu cvičného kluzáku Zögling u firmy H. Zimmer v Ziedleru u Šluknova. Mimoto byl od pilota Vysokoškolského sportu v Praze Václava Pešty pořízen další kus, jenž byl poškozen při létání na závodech u Banské Štiavnice. Konečně dne 7. března 1935 uspořádala místní pobočka křest obou kluzáků na Masarykově náměstí v Turnově. Dále bylo nutné opatřit gumové startovací lano a dva vleky pro transport na místo létání a transport v terénu. Oba zmiňované vleky si vyrobili členové místní pobočky svépomocí. Současně s přípravou leteckého materiálu bylo nutné hledat prostory pro uskladnění letecké techniky. Prvně se využívala místní provazárna, jejíž ředitel p. Jarý měl pochopení pro činnost plachtařů. Následně prostory pro klubový život a modelárnu nabídl ve svém podniku jeden ze zakladatelů Petr Juna. Vedle zmiňovaných problémů bylo nutné zajistit případného instruktora, bez kterého nebyla letecká činnost jakkoli proveditelná.¹⁷¹

Po vyřešení mnoha nezmiňovaných problémů nastala chvíle prvního letového provozu 5. dubna 1936, kdy slavnostně začal první plachtařský kurz.¹⁷² První plochou využívanou pro bezmotorové létání v Turnově bylo vojenské cvičiště v Daliměřicích. Plochu v katastru obce se snadnou dostupností z nedaleké silnice bylo možné využívat díky přičinění pplk. Kerna, který dal v rámci své kompetence souhlas s létáním o nedělích a ve dnech pracovního klidu, tedy v době bez vojenské činnosti. Po počátečním balancování proti větru si místní skupina MLL vyhlédla vhodnější lokalitu nedaleko obce Žďárek. Vrch Žemlov svažující se k nedalekým Hodkovicím začal být využíván k prvním krátkým letům pro splnění zkoušky A, které již byly pod dohledem instruktora Miloslava Provazníka ze Svijan, který se počátkem léta vrátil ze základní vojenské služby. Pro splnění zkoušky B bylo zapotřebí svahu s větším převýšením, proto byla vytipována lokalita nedaleko obce Olešnice, jižně od Turnova, kde se započalo

¹⁷⁰ REDAKCE. Zprávy z MLL. Plachtění, Letec, 1936, roč. 12, č. 3, s. 20.

¹⁷¹ ČEPELÍK, Břetislav. *Smeteni z oblačných výšin II.*, s. 10-11.

¹⁷² REDAKCE. Zprávy z MLL – Turnov. *Letec*, 1936, roč. 12, č. 5, s. 84.

s létáním v roce 1937. Samotné létání ztěžoval potůček, který rozbahňoval okolní terén a znesnadňoval zpětný manuální transport kluzáku na vrcholek, kde byl obětovně proveden vzlet pomocí gumového lana. Zde výcvik probíhal pod vedením instruktora Aloise Brože.

Čtrnáctého února 1938 bylo v hotelu Slavia zvoleno nové vedení místní skupiny MLL.¹⁷³ Předsedou byl zvolen plk. Starý, předsedou plachtařů František Kinský¹⁷⁴ a jednatelem Václav Hník. V létě téhož roku byl do Ústřední školy plachtařské na Rané odeslán jeden z frekventantů druhého běhu Lubomír Šolc, student místního gymnázia. Na Rané si dolétal zkoušky B a C a získal oprávnění k vedení kurzů a uznávání zkoušek A a B.¹⁷⁵ Dalším přírůstkem do letového parku počátkem července byl větroň vlastní konstrukce, na kterém se ihned začalo s létáním. Dokladem je i hodinový zálet pilota Pally ze Železného Brodu.¹⁷⁶ Přestože Olešnice vyhovovala především pro snadnou dostupnost z Turnova, bylo potřeba hledat dále nové terény.

Pražák lad létání v Hodkovicích byl spojen právě s turnovskou skupinou MLL, hledající další vhodný terén pro bezmotorové létání. Mezi první nápady patřil vrcholek nad nádražím v Hodkovicích, který turnovští zavrhlí pro nedostatek místa na přistání. Mnohem vhodnějším se ukázal terén na západní straně hodkovické náhorní plošiny, na vrchu označovaném jako Citeř, směřující směrem k Petrašovicím nad Mohelkou. S převýšením přes 60 m zde umožňoval létat minimálně zkoušku B. Po rozhodnutí o začátku létání v nové lokalitě, proběhl náročný přesun techniky z Turnova. Stejně tak složité se ukázalo dojíždění do Hodkovic, takže bylo možné pořádat letové provozy pouze o víkendech nebo svátcích. V Hodkovicích začal provoz na jaře 1938, kdy se podařilo splnit několik zkoušek typu B, avšak provoz brzy skončil po známých záříjových událostech.¹⁷⁷

¹⁷³ REDAKCE. Životem kraje. *Pojizerské listy*, 1938, roč. 53, č. 7. s. 2.

¹⁷⁴ František Kinský byl bratrem známého meziválečného pilota Václava Kinského, který v roce 1926 zvítězil v soutěži sportovních letadel Coppa d'Italia a zemřel rok poté při letecké havárii. Více: NOVOTNÝ, Robert. Život ve stínu křídel – turnovský aviatik Václav Kinský. *Z Českého ráje a Podkrkonoší*. 1997, roč. 10, s. 57-68.

¹⁷⁵ ČEPELÍK, Břetislav. *Smeteni z oblačných výšin II.*, s. 14-17.

¹⁷⁶ REDAKCE. Zprávy z MLL – MLL Turnov. *Letec*, 1938, roč. 14, č. 4, s. 57.

¹⁷⁷ ČEPELÍK, Břetislav. *Smeteni z oblačných výšin II.*, s. 17-18.

V lokalitách nedaleko Turnova provoz pokračoval až do března 1939, kdy se vznikem Protektorátu Čechy a Morava přišel zákaz jakékoli sportovní letecké činnosti.¹⁷⁸

3.2.4 Kozákov

Mezi zajímavá místa předválečného létání patřil i Kozákov. První doložené pokusy patřily do dubna 1936, kdy počátkem zmiňovaného měsíce známý československý plachtař Sláva Rodovský uskutečnil pokusné lety na větroni typu Šedý vlk, s nímž vzlétl nedaleko chaty KČST.¹⁷⁹ Mezi dalšími pokusy vyčníval let již zmiňovaného instruktora Miroslava Provazníka, který po vzletu z Kozákova přistál nedaleko obce Václaví, což jsou přibližně 3 km klouzavého letu.¹⁸⁰ Po těchto zkušenostech se sešla 31. května téhož roku na Kozákově schůze Severočeské župy MLL, na níž byla ustanovena komise pro přípravu výstavby letiště a získání všech tehdejších platných povolení.¹⁸¹ V průběhu roku 1936 se pracovalo na úpravách terénu. Letiště se pro svahové létání stalo způsobilým počátkem roku 1937. V dubnu se na Kozákově odehrála členská schůze, při které se i létalo. Pilot Palla si odlétal na větroni Šedý vlk zkoušku C a Sláva Rodovský létal na kluzáku Skaut přes dvě hodiny.¹⁸² Další významná schůze Severočeské župy MLL se tentokrát pořádala v hotelu Slavia v Turnově. Z předložených čtyř návrhů hangáru byl nakonec vybrán jeden, nakonec realizovaný. S výstavbou hangáru o rozměru 22 x 13,5 m se započalo v průběhu jara 1938¹⁸³ a byl koncipován na kapacitu okolo deseti větroňů.¹⁸⁴ I zde znamenalo smutné březnové datum roku 1939 ukončení letecké činnosti.

¹⁷⁸ Tamtéž, s. 18-19.

¹⁷⁹ REDAKCE. Zprávy z Turnova – Kozákov, budoucí Olymp plachtařů severovýchodních Čech. *Pojizerské listy*, 1936, roč. 51, č. 16. s. 2.

¹⁸⁰ ČEPELÍK, Břetislav. *Smetení z oblačných výšin II.*, s. 15.

¹⁸¹ REDAKCE. Co dělá MLL – MLL Turnov. *Letec*, 1936, roč. 12, č. 7, s. 114.

¹⁸² REDAKCE. Zprávy z MLL – MLL Liberec. *Letec*, 1933, roč. 9, č. 13, s. 8.

¹⁸³ REDAKCE. Zprávy z Turnova – Stavba hangáru pro letouny na Kozákově. *Pojizerské listy*, 1938, roč. 53, č. 9. s. 2.

¹⁸⁴ REDAKCE. Zprávy z MLL – MLL Jilemnice. *Letec*, 1938, roč. 14, č. 4, s. 57.

3.2.5 Rovensko pod Troskami

Stejně jako většina okolních místních skupin MLL byla i rovenská skupina založena v polovině třicátých let dvacátého století. Mezi jedna z prvních akcí této skupiny patřil zájezd na plachtařské závody v Poniklé 20. srpna 1936 pod vedením Josefa Dědečka a Čestmíra Kůtka. V tomto období, po vyslání jednoho budoucího instruktora do letecké školy na Rané, zbývala jediná velká starost, aby se mohlo začít s výcvikem a létáním na kluzáku. Jelikož místní skupina neměla do té doby dostatek finančních prostředků, požádala Okresní úřad v Turnově o povolení sbírky. Na základě povolení proběhla sbírka v Rovensku pod Troskami a zorganizováno několik přednášek z důvodu šíření osvěty a získání nových příznivců MLL. Skupina začala fungovat paralelně se skupinou v Tatobitech, se kterou nakonec došlo k dohodě o přesunutí, či přesměrování tatobitských zájemců do rovenské.¹⁸⁵ V průběhu následujícího roku zakoupila místní pobočka ze získaných prostředků Zlín-V a svépomocí vystavěn hangár nedaleko Semínovy Lhoty, přibližně 2 km od Rovenska pod Troskami. Ve zmiňované lokalitě se na podzim objevili turnovští plachtaři, kteří reálně uvažovali o společném létání v tomto prostoru, jelikož hledali nové místo po odchodu z Hodkovic. Ne příliš úspěšný pokus turnovských o létání na tomto území proběhl 11. prosince 1938, kdy nový instruktor Ladislav Švec poškodil kluzák při přistání.¹⁸⁶

3.2.6 Střípky z podhůří Krkonoš a Jizerských hor v meziválečném období

O dalších skupinách se zachovaly pouze kusé informace, zachované především v časopisu *Letec*. Jde o místní skupiny Semily, Železný Brod, Jilemnice, Poniklá a Lomnice nad Popelkou.

Na rozdíl od turnovské lokality se objevují zprávy o činnosti semilské pobočky MLL počátkem třicátých let dvacátého století, jelikož mezi první dochované zprávy patřil záznam z valné hromady v roce 1932, kde byli zvoleni Václav Regner, nadporučík ruských legií ve výslužbě jako předseda a Václav

¹⁸⁵ REDAKCE. Zprávy z MLL – Z činnosti místní skupiny MLL v Rovensku pod Troskami. *Letec*, 1936, roč. 12, č. 8, s. 133.

¹⁸⁶ ČEPELÍK, Břetislav. *Smeteni z oblačných výšin II.*, s. 19-20.

Ježek, řidič z povolání.¹⁸⁷ Počátek činnosti skupiny je možné datovat do let 1930 nebo 1931. Po přípravných pracích proběhlo slavnostní zahájení letového provozu na podzim 1933.¹⁸⁸ O další činnosti není mnoho zpráv. Další zmínka pochází z časopisu *Letec* z roku 1938, který byl oficiálním orgánem MLL. Zde se konstatuje, že do zkoušky A se vycvičilo šest frekventantů a probíhala stavba dvou větroňů. Z toho je možné usuzovat relativní úspěšnost semilského letectví před druhou světovou válkou, jelikož cvičili vlastní žáky na vlastních kluzácích, měli finanční prostředky, prostory a členy pro stavbu dvou větroňů.¹⁸⁹

Mezi další místa spojená s působením místní skupiny MLL je Železný Brod, kde pocházely první zmínky o činnosti do roku 1929. Osmého září byl uspořádán letecký den s předvedením letecké akrobacie, padáku i bezmotorového letu. O třetí hodině odpolední, po skončení leteckých ukázek, pronesl spisovatel, dramatik a propagátor Tomáš Antonín Pánek přednášku o letectví, která sklidila velkou odezvu a stala se inspirací pro mnohé zúčastněné diváky.¹⁹⁰ Letecká činnost místní skupiny je doložena roku 1934, kdy se otevřel první kurz bezmotorového létání.¹⁹¹ Vypsání dalšího kurzu spadá o dva roky později, kdy bylo dokonce vypsáno pět stipendijních míst pro členy spřátelených spolků¹⁹² (např. Sokol), jelikož si členové místních skupin museli obecně, přes podporu státu, financovat vlastní létání sami.

První zmínka o letecké činnosti v Jilemnici pochází z roku 1929, kdy byl v Roztokách u Jilemnice, stejně jako v Železném Brodě, uspořádán místní skupinou MLL letecký den k propagaci letectví a výročí republiky 28. října.¹⁹³ Bohužel se tato propagační akce neobešla bez nešťastné události. Při odletu, po předvedení akrobacie havaroval des. František Červený z 41. letky 4. leteckého

¹⁸⁷ REDAKCE. Zprávy z MLL – Místní skupina MLL Semily. *Letec*, 1932, roč. 8, č. 9, s. 296.

¹⁸⁸ REDAKCE. Plachtění. *Letec*, 1933, roč. 9, č. 12, s. 106.

¹⁸⁹ REDAKCE. Zprávy z MLL – MLL Semily. *Letec*, 1938, roč. 14, č. 4, s. 57.

¹⁹⁰ ŠVARCBACH, Jaroslav. Letecký den MLL v Železném Brodě. *Letec*, 1929, roč. 5, č. 10, s. 551.

¹⁹¹ REDAKCE. Plachtění. *Letec*, 1934, roč. 10, č. 11, s. 162.

¹⁹² REDAKCE. Zprávy z MLL – MLL Železný Brod. *Letec*, 1936/7, roč. 12, č. 9, s. 154.

¹⁹³ REDAKCE: Letecký den před šedesáti lety. *Krkonoše*. 1989, roč. 22, č. 10, s. 20.

pluku.¹⁹⁴ O vlastní letecké činnosti je zmínka až v roce 1938, kdy se František Pitřman a Jiří Košálek účastnili svahového létání na Kozákově.¹⁹⁵

Mezi místní skupiny MLL v meziválečném období patří Poniklá. Počátek její činnosti byl datován do roku 1929,¹⁹⁶ avšak první zmínka je z roku 1936, kdy v Poniklé byly plachtařské závody pořádané Severočeskou župou MLL, což hovoří o vhodnosti místní lokality pro bezmotorové létání. Závodilo se s přistáním kluzáků do určeného prostoru. Z připravených tribun ověšených prapory zahájil závody předseda místní skupiny p. Novák a župní předseda plachtařů Karel Zahrádka. První místo získala skupina Mladá Boleslav s pilotem Slámou na Zlínu-V, druhé místo dobyla skupina Semily s pilotem Hradeckým na na stejném typu a třetí místo skupina Železný Brod se stejným kluzákem. Velký zklamáním se stal neúspěch turnovského Antonína Provazníka na kluzáku Slávka, který při tréninku docílil nejdelšího letu, avšak v samotné soutěži skončil čtvrtý. O úspěch této události se zasloužil ředitel závodů František Pitřman, vítěz celostátních závodů v Žilině a především místní pobočka MLL.¹⁹⁷ Uspořádání závodů svědčí o vysoké úrovni letecké činnosti v Poniklé. Mezi další události patří uspořádání lyžařských závodů v únoru 1937. Bylo v plánu odeslat plachtaře do kurzů na Ranou z důvodů získání zkoušky C a instruktorského oprávnění pro rychlejší rozvoj místního bezmotorového letectví. Začátkem jara byla plánována stavba hangáru pro uložení kluzáků.¹⁹⁸

První informace o místní skupině MLL v Lomnici nad Popelkou se objevily v lednu roku 1933, kdy vyšla strohá zpráva v časopisu *Letec* o vzniku pobočky při střední odborné škole tkalcovské, jejímž předsedou se stal profesor Josef Krejzlík.¹⁹⁹ Samotné založení není rozhodně dobou, kdy se začalo létat. Počátek létání v Lomnici nad Popelkou je datován do počátku roku 1938. Jedna

¹⁹⁴ REDAKCE. Zprávy z MLL – Místní skupina MLL v Jilemnici. *Letec*, 1930, roč. 6, č. 1, s. 4.

¹⁹⁵ REDAKCE. Zprávy z MLL – MLL Jilemnice. *Letec*, 1938, roč. 14, č. 4, s. 57.

¹⁹⁶ MÚ PONIKLÁ. *O Poniklé – historie v datech* [online]. [vid. 17. 11. 2015]. Dostupné z: <http://www.ponikla.cz/obcan/o-ponikle/>

¹⁹⁷ REDAKCE. Krásný úspěch plachtařských závodů v Poniklé. *Pojizerské listy*, 1936, roč. 54, č. 36, s. 4.

¹⁹⁸ REDAKCE. Zprávy z MLL – MLL Poniklá. *Letec*, 1937, roč. 13, č. 1, s. 4.

¹⁹⁹ REDAKCE. Zprávy z MLL – MLL Lomnice nad Popelkou. *Letec*, 1933, roč. 9, č. 1, s. 8.

z mála zmínek o předválečném létání pochází z časopisu *Letec*, který nám přináší informaci o pořízení kluzáku typu Skaut pro základní výcvik v prosinci 1937.²⁰⁰

3.3 Léta válečná

O sportovní činnosti po září 1938, resp. březen 1939 máme velmi sporadické informace.²⁰¹ Během války sídlila na letišti v Liberci velmi dobře vybavená letecká pokračovací škola Luftwaffe, štáb I/ZG 26 Horst Wessel (První eskadra 26. těžké stíhací skupiny používající stíhací letouny Me-110), 1. JG1 (první letka 1. stíhací skupiny) a doplňovací I/EJG1 (doplňovací letka pro první eskadru 1. stíhací skupiny). Ke konci války bylo používáno jako záchytné letiště pro celou žitavskou oblast.²⁰² Jak už bylo řečeno, liberecké letiště bylo vybudováno již před druhou světovou válkou.²⁰³

Naopak současné hodkovické rovinné letiště vzniká v jejím průběhu. Prvotní impulsem byla německá plachtařská škola, která zde působila od podzimu 1938 v lokalitě, předtím využívaná turnovskou místní skupinou MLL. Německá škola si zde vybuvovala hangár o rozměrech 30 x 10 m. V letech 1942 a 1943 vznikla potřeba přemístit výcviková centra Luftwaffe do bezpečnějších oblastí, kde by nebyla vystavena spojeneckým náletům. Na náhorní plošině nad Hodkovicemi bylo vybudováno letiště o rozměrech hlavní VPD 1000 x 100 m v orientaci 190/010° a vedlejší VPD na jižní straně letiště, orientovaná do obráceného T o rozměrech 800 x 80 m. Vystavěl se hlavní hangár o rozměrech 40 x 15. Doložena je zde činnost výcviku na Aradech Ar-96 a Messerschmittech Bf-109.²⁰⁴ Vedle zmíněných letišť je nutno uvést vojenské letiště v Hradčanech u Mimoně. Všechna letiště byla využívána ustupujícími německými vojsky.²⁰⁵

²⁰⁰ REDAKCE. Zprávy z MLL – MLL Lomnice nad Popelkou. *Letec*, 1937, roč. 13, č. 12, s. 181.

²⁰¹ Vice kapitola 2.1.3 (pozn. aut.).

²⁰² NOVÁK, Vladimír. *Armáda v Liberci a Libereckém kraji*, s. 47.

²⁰³ HAVLÍK, Jan a Oldřich SOUČEK. *Letiště v Libereckém kraji*, s. 10-15.

²⁰⁴ ZIMA, Radek. *Z dějin hodkovického letiště*, Jablonec nad Nisou 1994, s. 6–7. Soukromý archiv Radka Zimy.

²⁰⁵ K letecké činnosti na území dnešního Libereckého kraje v posledních dnech války více: NOVÁK, Vladimír. *Armáda v Liberci a Libereckém kraji*, s. 47–48; PLAVEC, Michal. Letecké operace Rudé armády na Liberecku ve světle ruských dokumentů. *Fontes Nissae. Prameny Nisy*. 14, 2013, č. 2, s. 14–21. ISSN 1213-5097; RYDYGR, Zdeněk. Konec druhé světové války na letišti v Hradčanech. *Bezděz*. 1998, č. 7, s. 211–220. ISSN 1211-9172.

4. Poválečná léta 1945 – 1952

Pro poválečné období bylo charakteristické, mimo jiné i nadšení, se kterým se mnoho jednotlivců i skupin pustilo do obnovy československého sportovního letectví. Mezi léty 1945 až 1950 je možné označit jako centrum sportovního letectví letiště v Hodkovicích, kde působila ZPS. Od roku 1950 se stalo centrem letiště v Liberci, jelikož se stalo následně sídlem Krajského aeroklubu.

4.1 Liberec

Sportovní létání v Liberci v letech 1945-1953 patřilo v celorepublikovém kontextu mezi atypické, jelikož v období 1945 až 1949 zde vedle sebe působily civilní Aeroklub Liberec (pobočka ČNA) a Vojenská odborná škola leteckých mechaniků (VOŠLM).²⁰⁶ Ta měla vedle své vojensko-pedagogické činnosti dílny, kde se opravovala a upravovala letecká technika a vznikaly i původní konstrukce bezmotorových i motorových letadel. Dobrovolným byl bezmotorový výcvik a posléze sportovní činnost, kterou prováděli frekventanti jednotlivých kurzů pod dozorem zkušených instruktorů. Fungování těchto dvou subjektů ve studovaném období nelze oddělit, protože v počátku období místní aeroklub nevlastnil leteckou techniku a zapůjčoval si jí od VOŠLM.²⁰⁷ Vedle létání na letišti pod Ještědem v dnešním Růžodole se začínalo na ještědských svazích nad Pilínkovem a především letiště na Pláních pod Ještědem, které fungovalo v letech 1946 až 1948.²⁰⁸

4.1.1 VOŠLM a stavba letadel

Vojenská odborná škola pro letecké mechaniky (VÚ 4651) oficiálně vznikla 1. 8. 1945 a jejím posláním patřilo školit letecké mechaniky všech profesí, tj. drakaře, motoráře, přístrojáře, radiomechaniky a zbrojíře. Vrchním velitelem se stal mjr. let. Josef Crha. K datu založení dorazila první skupina přibližně 160

²⁰⁶ NOVÁK, Vladimír. *Armáda v Liberci a Libereckém kraji*, s. 110-117.

²⁰⁷ Létání ve VOŠLM se týkají fotografie 6 a 7 v přílohách, s. XVII-XVIII (pozn. aut.).

²⁰⁸ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

mužů (jiné pamětnické údaje hovoří i o 200-250 mužích), označovaná jako 1. letka VOŠLM pod vedením por. Josefa Noska, jehož následně vystřídal zmiňovaný mjr. Jan Červenka. Jednalo se již o vyučené letecké mechaniky z leteckého průmyslu, kteří byli získáni mjr. Crhou pro vstup do armády. Tato letka se stala základem pozemního personálu obnoveného čs. letectva, jelikož část absolventů odešla přímo k útvarům. Zbylá část zůstala u VOŠLM jako instruktoři pro výchovu a výcvik dalších turnusů, označovaných jako „letky“.²⁰⁹ Po necelých čtyřech letech působení v Liberci došlo k přesunu VOŠLM do Liptovského Mikuláše na Slovensko.²¹⁰

Během několikaleté činnosti vznikaly v místních dílnách i mimo ně jak standardní kluzáky a větroně, tak úpravy stávajících typů, popř. typy úplně nové, zkonstruované přímo příslušníky VOŠLM nebo ŠDLZ (Školy pro důstojníky letectva v záloze). Prvním letadlem, které se však trochu vymyká, byla Nebeská blecha.²¹¹ Tato populární amatérská konstrukce francouzského výrobce nábytku Henriho Midgeta spadá do třicátých let dvacátého století. Dva absolventi letecké průmyslové školy v Mladé Boleslavi pocházející z Turnovska M. Brodský a S. Nosek začali se stavbou již v průběhu druhé světové války a dostala se do letuschopného stavu ve VOŠLM, kde v rámci první letky působili oba dva zmiňovaní. Původně zvolený dvouválcový motor amatérské konstrukce se ukázal jako příliš slabý, a tak autoři instalovali Walter Mikron, který si „přisvojili“ při transportu materiálu z Grunau.²¹² Díky novému a silnému motoru se stal z Nebeské blechy velmi nebezpečný stroj, což na vlastní kůži pocítil mjr. Červenka, pro kterého se stal zálet bojem o holý život. Po přistání prý prohlásil: „*Nechám zavřít do konce vojny každého, kdo se odváží s Blechou vzletět.*“ Přesto se několik odvážlivců našlo, takže major ukončil létání Nebeské blechy tím, že motor z moci úřední zabavil.²¹³ Zabavení zmiňovaného stroje jistě bylo

²⁰⁹ IRRÁ, Miroslav. *Československé vojenské letectvo 1945-1950*. Cheb: Svět křídel, 2006. ISBN 80-86808-33-5, s. 595-596.

²¹⁰ Tamtéž, s. 600.

²¹¹ Obrazová dokumentace v přílohách s. XLII (pozn. aut.).

²¹² PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 6.

²¹³ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

podpořeno článkem v časopisu *Rozlet* z prosince 1945, brojícího proti novým stavbám tohoto typu a létání s ním.²¹⁴

Do další kategorie patřily úpravy již existujících typů, například na K-65 Čáp, který měla VOLŠM přidělena byla instalována stavitelná vrtule, což velmi zlepšilo stoupání stroje a jeho vlastnosti při vlecích větroňů. Mezi další úpravy se zařadila motorizace větroně Göppingen Gö-1 Wolf, na který byl dodatečně připevněn motor na pylonu nad křídly a patřen tlačnou vrtulí místní konstrukce. Motor však svým výkonem nestačil na samostatný vzlet a proto se používal pro vzlet naviják, po němž následoval horizontální motorový let. Nakonec činnost ukončila havárie.²¹⁵ Velmi zajímavou modifikací se stal Kranich IIS²¹⁶ z roku 1946. Vznikl jako úprava standardního dvoumístného větroně DFS Kranich (VT-52 Jeřáb)²¹⁷ na jednomístný speciál pro lety v dlouhé vlně, jelikož současně probíhal její výzkum za Ještědským hřebenem. K jeho stavbě dostali od mjr. Červenky rozkaz Jaroslav Prchal a Zdeněk Nováček. Úprava spočívala v tom, že zadní pilotní kabina byla zaslepena a použita jako prostor pro uložení kyslíkových lahví pro výškové lety. Současně s tím byla přepracována celá před větroně z důvodu co nejlepšího výhledu pilota, tudíž bylo nutné vyrobit i jeden nový průhledný překryt pilotní kabiny.²¹⁸

Dalším stupněm byly samostatné konstrukce. K první patřil akrobatický větroň Anděl. Vznikl v roce 1947 a jeho konstruktérem byl absolvent Průmyslové školy v Mladé Boleslavi (letecké větve) Jaroslav Dejl, v tu dobu posluchač ŠDLZ. Vlastní stavbu provedli frekventanti VOŠLM v „dřevěných dílnách“ pod vedením Aloise Pošváře. Na přání mjr. Červenky se oproti původním plánům mírně prodlužovala pilotní kabina směrem dopředu, aby se do větroně lépe vtěsnal. Jelikož nebyly splněny všechny podmínky civilních leteckých předpisů, létal pouze na leteckých dnech nebo v rámci VOLŠM v Liberci. Na akrobatické verzi převážně létal mjr. Červenka. Poté co přestalo být reálné větroň plnohodnotně

²¹⁴ REDAKCE. Nestavte Nebeskou blechu! *Rozlet*, 1945, roč. 1, č. 18-19, s. 3.

²¹⁵ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 6.

²¹⁶ Kranich IIS v přílohách, s. XXI (pozn. aut.).

²¹⁷ V závorkách jsou uvedeny poválečné československé názvy, přidělené letadlům německé konstrukce (pozn. aut.).

²¹⁸ BRŠKOVSKÝ, Jan. Když létaly Jeřáby. *Letectví a kosmonautika*, 1997, roč. 73, č. 25-26, s. 42-49.

přihlásit na SLI, byl letoun dodatečně motorizován. S motorizovanou verzí létal nejvíce Alois Pošvář.²¹⁹ Větroň byl vyřazen v roce 1955. Shodou okolností se Jaroslav Prchal v rozhovoru zmiňoval, že byl v nedávné době (2014) kontaktován plachtaři ze Švýcarska, kteří projevíli zájem o stavbu létající repliky, jelikož vlastnil výrobní dokumentaci.²²⁰

Nepřízeň osudu postihla realizaci dalších tří větroňů. Prvním byl malý větroň konstruktérů Zdeňka Nováčka a Jaroslava Prchala o rozpětí 10 m, který nakonec zapadl při přestavbě Kranichu IIS a nakonec skončil za obět' novému úkolu, dvousedadlovému větroni. Dokončení celé stavby překazilo stěhování VOŠLM na Slovensko. Třetí konstrukcí se stal bezocasý větroň s rozpětím křídel 18 m, který zůstal pouze na rýsovacím prkně Zdeňka Nováčka.²²¹

Vrcholnou konstrukcí při VOŠLM se stal motorový letoun BAK-01,²²² konstrukce por. Eliáše a čet. asp. Bindra vznikala od roku 1946. Malému jednomístnému jednoplošníku celodřevěné konstrukce patřilo prvenství jako první československé konstrukci s tříkolovým před'ovým podvozkem.²²³ Hlavní podvozek byl z Bf-108 Tajfun a nově dodělané bylo přední podvozkové kolo. Zalétání proběhlo pod dohledem mjr. Červenky v Žatci. Kombinace nepříznivé doby a nařízení odevzdat motor neumožnilo pokusit se o rekordy v jeho kategorii.²²⁴ V roce 1949 putoval s VOŠLM do Liptovského Mikuláše, kde sloužil jako učební pomůcka. Roku 1967 skončil v leteckém muzeu ve Kbelích, kde je dodnes.²²⁵

Vedení VOŠLM nahlíželo pozitivně na leteckou činnost a podporovalo její rozvoj. Vedle zmíněné činnosti se prováděly generální opravy jak na větroních, tak na motorových letadlech. Příkladem byla generální oprava vlečného letounu Fw-44 Stieglitz pro ZPS Hodkovice. Zajímavostí bylo, že se krátce po konci války vyráběly proudové motory Jumo 004, jeden z nich se nacházel i v Liberci. Než

²¹⁹ VEJVODA, Ladislav, PLACHÝ, Jan. *Větroně v Československu a v České republice od roku 1945*. Cheb: Svět křídel, 2009. ISBN 987-80-86808-64-2, s. 102-105.

²²⁰ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

²²¹ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 6.

²²² Obrazová dokumentace v přílohách s. XLII (pozn. aut.).

²²³ IRRA, Miroslav. *Československé vojenské letectvo 1945-1950*, s. 599-600.

²²⁴ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

²²⁵ IRRA, Miroslav. *Československé vojenské letectvo 1945-1950*, s. 600.

byly přeloženy Jaroslavem Prchalem potřebné manuály, aby mohly být vyzkoušeny na motorové brzdě, musel být motor navrácen MNO.²²⁶

4.1.2 Nesmělý rok 1945

Počátky obnovené sportovního létání v Liberci jsou datovány již do roku 1945. V počátcích nového osidlování se na letišti sešla parta nadšenců, kteří vytvořili základ aeroklubu. Prvním významným problémem se stalo získání letecké techniky, ten nakonec v červenci vyřešil dar maršála Koněva, jehož chvatného vyzvednutí se liberečtí zúčastnili.²²⁷ Poměrně horší to už bylo s instruktory, kteří by prováděli základní výcvik. Přesto začali s létáním na rašovském svahu nad Pilínkovem.²²⁸ Výsledky pokusů létání bez instruktora byly objeveny v průběhu listopadu, kdy oddíl 1. letky VOŠLM na rozkaz mjr. Červenky vyzvednul dva kluzáky typu SG-38²²⁹ ze stodoly u mlýna v Pilínkově. Po jejich nalezení se konstatovalo, že jeden byl zcela zničen a druhý částečně poškozen. Současně bylo nalezeno i startovací gumové lano a transportní podvozek, jelikož kluzáky obecně neměly kolový podvozek a byly vybaveny pouze lyžinou. Vedle uvedeného našli vojáci i deník kde byl jediný zápis: „*Dnes jsme zahájili výcvik. Pan instruktor Hák provedl první start a při přistání kluzák úplně rozbil. Jemu se však nic nestalo a tak jsme skončili a šli domů.*“ Zmiňovaný Josef Hák o bezmotorovém létání příliš nevěděl, jelikož se až o dva roky později přihlásil do plachtařského elementárního výcviku a o své „instruktorské“ činnosti se nikdy nezmínil. Na druhou stranu je nutné poznamenat, u létání zůstal a stal se nejen plachtařským instruktorem a inspektorem KA, ale i motorovým pilotem, létal na akrobatickém větroni LF-107 Luňák a reprezentoval AK Liberec na několika CPZ ve Vrchlabí.²³⁰

²²⁶ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

²²⁷ Aerokluby z Čech i Moravy odvážely kluzáky i větroně z Grunau na čs. hraniční čáru, odkud si je později jednotlivé aerokluby odvážely podle hesla „*Co kdo odveze, to je jeho.*“ (pozn. aut.).

²²⁸ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 4.

²²⁹ SG-38 vznikl jako standardní kluzák pro NSFK v roce 1938. Odhaduje se, že bylo postaveno okolo 5000 kusů. Po druhé světové válce vyrobila Letecko-technická výrobní společnost v Letňanech celkem 100 kusů pod označením ŠK-38 Komár. Pro přehlednost bude v textu používán pouze původní název. Více: VEJVODA, Ladislav, PLACHÝ, Jan. *Větroně v Československu a v České republice od roku 1945*, s. 8-11.

²³⁰ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 5.

Události citované ve zmiňovaném deníku se odehrály v létě roku 1945. Mezi první představitele liberecké pobočky ČNA byli v srpnu téhož roku zmiňováni rotm. Stanislav Anderle ve funkci předsedy a Václav Kamenský jako jednatel.²³¹ Tato skupina, spíše přípravný výbor, nakonec fungovala do října, kdy vznikl skutečný Aeroklub Liberec. Předsedou byl zvolen Marian Bechyně a pokladníkem Jan Skalský, ovšem stále chyběli oprávnění instruktoři a letecká technika, protože všechno, co zůstalo na libereckém letišti, převzala VOŠLM, která na podzim začalo s létáním pod vedením mjr. Jana Červenky, aktivního motorového pilota a nadšeného plachtaře. Po reorganizaci v rámci Školy (VOŠLM) došlo k rozhodnutí, že jedno z výcvikových družstev bude civilní, tj. složené z členů již fungujícího aeroklubu, pobočky ČNA Liberec.²³²

K 28. lednu 1946 se nalétalo celkem 1500 letů a bylo vycvičeno celkem čtrnáct frekventantů se zkazkou A a čtyři se zkouškou B. Motorový odbor stále na svoji techniku čekal a školil se pouze teoreticky. Členové měli pracovní povinnost na opravách letecké techniky.²³³

4.1.3 Počátek opravdového létání – rok 1946

V roce 1946 bylo třeba zajistit dostatečný počet instruktorů. Poté, co se v půli března vrátili vyslaní instruktoři z kurzu pro vzlet na navijáku z Rané, byl ihned zahájen výcvik čtrnácti instruktorů na navijáku na letišti v Růžodole. Dokončení výcviku ke zkoušce C bylo provedeno na větroních v Hodkovicích a díky tomu se rozběhl hromadný výcvik na Pilínkově nebo jiných vhodných plochách.²³⁴ Vedle doškolení domácích instruktorů se mjr. Červenkovi podařilo získat dva zkušené plachtaře. Prvním z nich byl posluchač ŠDZ²³⁵ Erik Kvasnička z Bratislavy, který byl instruktorem motorového i bezmotorového létání, vlekář větroňů a držitel stříbrného C. Druhým, z Rané přemluveným, se stal Alois Pošvář, který byl dosazen jako civilní zaměstnanec do funkce vedoucího dílen pro

²³¹ REDAKCE. Přehled poboček ČNA v srpnu 1945. *Rozlet*, 1945, roč. 1, č. 3, s. 12.

²³² PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 5.

²³³ REDAKCE. Liberecký ČNA v plném budování. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 7, s. 12

²³⁴ REDAKCE. Rozlet v našich aeroklubech. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 20, s. 8.

²³⁵ Škola důstojníků polního dělostřelectva v záloze. Více: NOVÁK, Vladimír. *Armáda v Liberci a Libereckém kraji*, s. 123-125.

opravy kluzáků a větroňů. Mimo to se podařilo převelet na krátkodobé cvičení mnoho významných plachtařů, mezi nimiž je podstatné vyzdvihnout Jaroslava Kumpošta, budoucího rekordmana a dlouholetého učitele v ÚPŠ Vrchlabí.

V průběhu ledna a února 1946 se podařilo díky známostem Jaroslava Prchala získat dva letouny Piper Cub z přebytků americké armády.²³⁶ Tyto stroje byly využívány nejprve pro vleky větroňů,²³⁷ po zajištění vhodnějších motorových letadel byly dány k dispozici k výcviku civilních motorových pilotů, kteří platili za odlétané hodiny a tím dát možnost umožnit výcvik dalším členům aeroklubu.²³⁸ Zprávu o vzrůstající činnosti přináší časopis *Rozlet*, ve kterém se píše: „*V neděli 19. května podařilo se plachtařům ČNA v Liberci provést na letišti pod Ještědem přes 60 startů navijákem. Z nich bylo 5 startů výkonnostních větroňů, s nimiž piloti byli přes 7 hodin ve vzduchu. Nejdelší let trval 2 hodiny a 10 min, při čemž pilot dosáhl výšky 1400 m.*“²³⁹ V roce 1946 se také rozmohla činnost v nové lokalitě na Pláních pod Ještědem, o ní v následující podkapitole.

Vedle leteckého dne na Pláních pod Ještědem, který proběhl v květnu 1946, se odehrála akce, jenž nemá prvoplánově se sportovním letectvím nic společného. V srpnu a září zažil Liberec celorepublikovou výstavu *Budujeme osvobozené kraje*.²⁴⁰ Tato velkolepá přehlídka dosavadní práce v pohraničí doprovodil svojí přidruženou činností aeroklub Liberec ve spolupráci s VOŠLM.²⁴¹ Tisíce návštěvníků shlédlo 8. září 1946 slavnostní nástup frekventantů školy, tak všechny možné druhy způsobů vzletů kluzáků i větroňů, akrobacii na motorových letounech pilotů Josefa Flekala a Karla Pošty²⁴² a seskok parašutisty, do té doby málo vídaný.²⁴³ Společně s tím byla uspořádána jedna z prvních soutěží ve sportovním létání v ČSR, nazvaná *Cílový let do Liberce*. Její princip tkvěl v tom, že jednotlivé posádky motorových letadel, rozdělené do vojenské a civilní kategorie, měly za úkol protnout cílovou pásku na vteřinu

²³⁶ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 5.

²³⁷ REDAKCE. *Rozlet v našich aeroklubech. Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 20, s. 8.

²³⁸ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 5.

²³⁹ REDAKCE. *Rozlet v našich aeroklubech. Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 24, s. 11.

²⁴⁰ Více: TECHNIK, Svatopluk. *Výstava Budujeme osvobozené kraje v Liberci roku 1946*. Liberec: Česká beseda, 2001.

²⁴¹ REDAKCE. *Cílový let do Liberce. Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 36, s. 2.

²⁴² Oba piloti byli příslušníky RAF za druhé světové války (pozn. aut.).

²⁴³ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 7.

přesně dle předem stanoveného času. Nešlo tedy o rychlost, nýbrž o spolehlivost stroje a přesnost posádky. Celkem z devíti vojenských a pěti civilních posádek se stali absolutními vítězi npor. Evžen Čech a kpt. Miroslav Štěpánek, kteří se od stanoveného času neodchýlili ani o desetinu sekundy.²⁴⁴

Rok 1946 skončil pro liberecké sportovní letectví úspěšně, jelikož bylo vycvičeno velké množství instruktorů, což umožnilo další rozvoj, např. víceveleky větroňů. Mezi prvními zde bylo systematicky využíváno závětrné vlnění za Ještědem i svahové létání na celém Ještědském hřebenu. Z pohledu motorového létání bylo vycvičeno celkem deset členů. Závěrem roku k zakončení vydařené sezóny uspořádal VOŠML letecký ples v Lidových sadech.²⁴⁵

²⁴⁴ REDAKCE. Letci v Liberci. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 38, s. 6.

²⁴⁵ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 7.

4.1.4 Letiště Pláně pod Ještědem

Nedaleko chaty na Pláních pod Ještědem, kde jsou dnes vzrostlé stromy, existovalo v prvních poválečných letech letiště.²⁴⁶ Na valné hromadě v lednu 1946 se začalo hovořit o reaktivaci letiště na Pláních pod Ještědem, protože se konstatovalo, že je to velmi dobrá lokalita jak pro svahové létání, tak termiku.²⁴⁷ Po vyzkoušení svahového plachtění na Ještědu se rozhodl mjr. Červenka postavit na Pláních hangár a dopravit tam naviják. Byla to nadlidská práce vynosit dřevěné díly krovů a stěn. Hangár vznikl tak, že se uřízly stromy v lese a na vzniklé pařezy se natloukla podlaha, takže dnes není možné s úplnou přesností lokalizovat jeho polohu.²⁴⁸ Stavba úspěšně skončila na jaře 1946 a následně zde byly umístěny dvě Grunau Baby GB-IIb a jeden Jeřáb (Kranich). Obě *bejbiny* vzletly pomocí gumového lana, pokud nebylo dost sil nebo prostředků pro provedení navijákových vzletů. Plocha na Pláních měla nepravidelné rozměry přibližně 500 x 80 m poměrně velký příčný sklon, což značně znesnadňovalo letecký provoz.²⁴⁹ Dle vzpomínek Josefa Havránka²⁵⁰ se piloti dostávali na letiště polopásovou motorkou, získanou z kořistního materiálu po Wehrmachtu.²⁵¹

Velkou zajímavostí, která se týká létání na Pláních, byl gravitační způsob vzletu, v nedávné době znovu objevený Poláky. Dle vzpomínek Jaroslava Prchala vyplývá, že se tento způsob provozoval na Pláních již v zimě 1946/1947. Tento způsob vzletu se prováděl tak, že *bejbina*²⁵² byla roztačena po sněhu ze svahu dolů, kdy se následně působením vztlaku na křídlech a silného protivětru vznesla. Na uspořádání letového provozu stačilo pět lidí, dvě *bejbiny* létaly a zbylí piloti seděli v boudě a popíjeli čaj.²⁵³ Vedle zajímavého vzletu na Pláních patřilo mezi obtížné úkoly přistání, na které Josef Havránek vzpomínal takto: „*Pláně byly*

²⁴⁶ Obrazová dokumentace v přílohách s. XV-XVII (pozn. aut.).

²⁴⁷ REDAKCE. Liberecký ČNA v plném budování. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 7, s. 12.

²⁴⁸ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

²⁴⁹ PRCHAL, Jaroslav. Letiště v našich horách. *Jizerské a Lužické hory*, 1997, roč. 2, č. 4, s. 4-5.

²⁵⁰ Rozhovor s Josefem HAVRÁNKEM, dlouholetým náčelníkem AK Hodkovice. Rozhovor byl proveden 12. prosince 2014.

²⁵¹ Jednalo se Kettenkraftrad nebo také Sd. Kfz. 2, což bylo německé lehké polopásové vozidlo za druhé světové války, zkonstruované a vyráběné firmou NSU. Více: ABEL, Friedhelm. *The Kettenkrad: Sd.Kfz.2-Type HK-101*. West Chester, PA: Schiffer Military History, 1991. ISBN 0887403158.

²⁵² Lidové označení GB-IIb (pozn. aut.).

²⁵³ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

velmi problematický s přistáním. Létalo se tam na svahu. Když se šlo na přistání, tak svah stále fungoval a těžko se to odhadovalo (rozpočet). Klapky²⁵⁴ například na Krajánku nebyly moc účinné, zato u bejbiny ano, i tak to nestačilo. Když to přelétl (místo přistání), tak zavřel klapky a zase nastoupal, takže ono to nic moc hezkého nebylo.²⁵⁵ Přes tyto pokusy na ne příliš vhodném terénu nedošlo v žádné letecké nehodě. Provoz na letišti skončil roku 1948 a těžiště létání přeneseno na rovinné letiště v Růžodole.

4.1.5 Období let 1947 a 1948

Po důkladném zimním školení se opět začínalo s létáním jak na letišti v Růžodole, tak na svahovém letišti na Pláních, kde byly prováděny zmiňované gravitační vzlety. Mezi novými zájemci se objevila jména, která se později výrazně zapsala do dějin severočeského letectví, jednalo se o Josefa Háka nebo budoucího krajského náčelníka Miroslava Svárovského. Jelikož počet civilních instruktorů dostačoval potřebám aeroklubu, věnovali se instruktoři VOŠLM výkonnému plachtění, přeškolování na další větroně jako například Vážka, Minimoa nebo Jeřáb. Většina posléze získala oprávnění pilota motorových letounů.²⁵⁶ Minimoa byla velmi zajímavou německou předválečnou konstrukcí. Na liberecké (Minimoe, pozn. aut.) byl umístěn erb, ještě z předcházejícího období, s popisem, že se jedná o stý vyrobený kus.²⁵⁷

V neděli osmého června byl uspořádán další letecký den, který přilákal desetitisíce diváků z celých severních Čech. Na jeho přípravě se opět podíleli jak příslušníci VOŠLM, tak i aeroklubu Liberec. Z letiště vzletávaly a přistávaly vojenské stíhací letouny Supermarine Spitfire LF Mk. IXE,²⁵⁸ všechny dostupné další turistické motorové letouny, poprvé byl i uskutečněn trojvlek za K-65 Čáp.²⁵⁹ Vrcholem programu se stala akrobacie Josefa Flekala na C-104

²⁵⁴ Myšleny brzdící klapky (pozn. aut.).

²⁵⁵ Rozhovor s Josefem HAVRÁNKEM 12. prosince 2014.

²⁵⁶ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 7.

²⁵⁷ Rozhovor s Boženou VITÁSKOVOU 30. září 2014.

²⁵⁸ Verze slavného Spitfiru, na němž se navrátily čs. perutě v roce 1945 do vlasti.

²⁵⁹ Kořistní motorový letoun německé výroby Fieseler Fi-156 Storch, který byl za druhé světové války používán jako kurýrní letoun. Mezi nejznámější operace provedené tímto typem patří převoz italského diktátora Benita Mussoliniho do bezpečí poté, co byl osvobozen německými

a akrobatické vystoupení na německém akrobatickém větroni Habicht (VT-54 Jestřáb), které předvedl mjr. Červenka.²⁶⁰

Do plachtařského výcviku v rámci VOŠLM byly zařazeny tři příslušnice armády v hodnosti poručíků, které dostaly letecký výcvik za odměnu, protože bojovaly na východní frontě. Jelikož u nich nevznikl přílišný zájem o plachtění, přikročilo se ještě před dokončením plachtařského výcviku k převelení na jiné útvary, kde posléze dokončily motorové výcviky.²⁶¹

Ještě v červnu došlo k významné události, jež velmi ovlivnila létání v Liberci. Několika instruktorům, členům první letky VOŠLM byl „za zásluhy“ prominut čtyřletý zbytek celkem šestiletého závazku. Instruktoři E. Malý, J. Turecký a R. Šťastný našli zaměstnání ve chrastavské firmě Torex a plynule se stali členy civilního aeroklubu. Z. Nováček a J. Prchal nastoupili do ZPS Hodkovice a M. Doněk s V. Škvorem se navrátili do domovských aeroklubů. Zpět na Slovensko se vrací i Erik Kvasnička, se kterým odchází i první liberecká plachtařka Marta Bělíková-Kvasničková.²⁶² Oba dva se objevili na liberecké soutěži v motorovém létání v září 1947. Spočívala v cílovém letu na čas a přesnosti přistání. Zvítězil Erik Kvasnička na Z-281,²⁶³ druhým byl špkt. J. Skalský na stejném typu a třetí Marta Bělíková-Kvasničková na letounu Piper Cub.²⁶⁴

Po odchodu zkušených instruktorů se postupně vytrácí vliv VOŠLM na chod a řízení celého aeroklubu, neboť jeho civilní složka se stala plně samostatnou. V průběhu srpna Miroslav Sháněl splnil, jako první člen aeroklubu Liberec, podmínky pro udělení plachtařského odznaku FAI D, známého spíše v letecké komunitě pod pojmem stříbrné C. Do aeroklubu jsou postupně přiděleny již první kluzáky československé výroby. Mezi první patřil kluzák Z-23 Honza, k jehož úkolům patřilo nahradit letité SG-38 v roli hlavního výcvikového kluzáku

výsadbáři z internace v horském hotelu v pohoří Gran Sasso v Abruzii 12. září 1943. Více např.: FORCZYK, Robert. *Rescuing Mussolini – Gran Sasso 1943*. Oxford: Osprey publishing, 2010. ISBN 978-1-84603-462-6.

²⁶⁰ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 7.

²⁶¹ Rozhovor s Boženou VITÁSKOVOU 30. září 2014.

²⁶² PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 7-8.

²⁶³ Původně německý cvičný letoun Bücker Bü-181 Bestmann, vyráběný po druhé světové válce v otrokovické továrně Zlín (pozn. aut.).

²⁶⁴ REDAKCE. Rozlet v našich aeroklubech. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 40, s. 10.

a školní větroň Z-24 Krajánek, jenž navazoval Grunau Baby GB-IIb. Motorový odbor získal populární Praga-Baby E-114 a C-104,²⁶⁵ která sloužila především k vlečení větroňů, jelikož výpomoc školním Čápem byla stále vzácnější. Výcviková a sportovní činnost aeroklubu pokračovala v plném tempu do konce roku 1947 a do roku následujícího se hledělo optimistickým pohledem...²⁶⁶

Všechny optimistické vyhlídky rázem zhatil tzv. Vítězný únor, který znamenal příchod rozsáhlých změn v celé československé společnosti. Ihned po únorových událostech nastává okamžitý zákaz létání, aby se především zamezilo úletům do zahraničí. Přes tyto obtíže se mjr. Červinkovi a mjr. Polmovi z MNO podařilo realizovat a zahájit koncem května v Medlánkách²⁶⁷ kurz pro plachtařské instruktory druhé třídy, jelikož jeho absolvování opravňovalo k výcviku na dvoumístných větroních.²⁶⁸ Zde se sešla špička čs. plachtění (Jaroslav Kumpošt, Jiří Förchtgott, Ladislav Háza nebo František Svinka). Mezi frekventanty nechyběli ani liberečtí plachtaři například Zdeněk Nováček nebo Jaroslav Prchal. Přesto, že byl v platnosti zmiňovaný zákaz, který byl posléze zmírněn, povolil mjr. Červenka pěti plachtařům přelet 50 km pro získání stříbrného C.²⁶⁹ Vedle povolených letů, platil zákaz jakkoli létat na větroních z důvodu případného úletu. Liberečtí plachtaři tento zákaz obešli tím, že našli příďovou gondolu a namontovali na kluzák SG-38 (kde obvykle nebyl pilot vůbec chráněn, ve své podstatě seděl na dřevěné tyči) a létali s ním termické lety z navijáku.²⁷⁰

V červnu 1948 se provoz nakonec obnovil a aeroklub opět zahájil svoji výcvikovou a sportovní činnost. Předsedou aeroklubu zůstal nadále M. Sháněl, pokladníkem J. Skalský a motorový odbor vedli společně J. Turecký s E. Malým. Zajímavé bezesporu je, že letecká činnost pokračovala bez politických omezení

²⁶⁵ Původně německý cvičný letoun Bücker Bü-131 Jungmann, vyráběný po druhé světové válce v otrokovické továrně Zlín (pozn. aut.).

²⁶⁶ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 8.

²⁶⁷ Sportovní letiště v Brně (pozn. aut.).

²⁶⁸ V tomto období se provádí nejčastěji výcvik na jednomístných kluzácích, kdy frekventant provedl vzlet pomocí gumového lana, instruktor byl vlastně pouhým rádčem, který nemohl nikterak zasáhnout do samotného letu (pozn. aut.).

²⁶⁹ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 8.

²⁷⁰ Rozhovor s Josefem HAVRÁNKEM 12. prosince 2014.

dál. Přes pozvolný nástup prověrek letového personálu nebylo v roce 1948 nikomu létání zakázáno.²⁷¹

4.1.6 Na cestě ke Svazarmu 1949-1952

V roce 1949 skončila svoji činnost VOŠLM v Liberci a přesunula se na Slovensko, což velmi uškodilo aeroklubu, jelikož odešli zkušení velitelé a instruktoři, tudíž aeroklub ztratil možnost využívat vojenské učebny a dílny. Dosavadní ČNA je postupně přebudován na Československý svaz lidového letectví podle sovětského vzoru se všemi negativními důsledky. Nová organizace zasahovala i do výcvikových osnov, jelikož před začátkem každého letového provozu byla politická desetiminutovka. Postupně jsou z výcviku i sportovního létání vyřazováni ti, kteří nespĺňují vyšší státní a politickou spolehlivost. Prověřkové komise zakazovaly členům létání bez možnosti odvolání a bez udání důvodu.²⁷²

Díky prověrkám skončil ve vedení aeroklubu M. Sháněl, jeho funkce se ujal Alois Pošvář, který neodešel s VOŠLM na Slovensko a stal se zaměstnancem národního podniku Torex Chrastava. Současně probíhala reorganizace celého systému, jelikož se místní organizace aeroklubů přidružují k velkým průmyslovým podnikům. Liberecký aeroklub se zařadil pod zmiňovaný Torex.

Nové uspořádání mělo značnou podporu vedoucích orgánů, což se projevilo na modernizaci letového parku aeroklubu. V průběhu roku 1949 přibyl Z-124 Galánka, nástupce Z-24 Krajánek v roli školního větroně, dále přišla první série výkonných větroňů Z-25 Šohaj. Mezi motorovými letouny přibyl Z-22 Junák a choceňský Sokol M-1B a C. Oba zmiňované typy byly vhodnější spíše pro zdokonalovací výcvik v traťových letech než k základnímu motorovému výcviku, na který se stále využívaly Pipery.²⁷³ V roce 1949 se odehrála jedna doložená mimořádná událost. Ze zprávy SNB Turnov vyplývá, že nedaleko obce Frýdštejn nouzově přistál letoun Praga Baby E-114 s imatrikulační značkou OK-CFV. S tímto strojem vzletl voj. František Teplý s cestujícím. Nouzové

²⁷¹ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 8.

²⁷² PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 8-9.

²⁷³ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 9.

přistání vynutilo vynechávání motoru. Krizová situace byla vyřešena velmi dobře, jelikož letoun zůstal bez poškození. Ani na polnostech domkáře Jiřího Koška nebyla způsobena žádná škoda.²⁷⁴

S příchodem roku 1950 se proměnilo vnitřní složení aeroklubu, jelikož bylo v souvislosti s „americkým broukem“ mandelinkou bramborou urychleně budováno zemědělské letectvo (Agrolet), k němuž odchází několik desítek členů. Po odchodu mnoha činných funkcionářů se funkce předsedy ujal J. Skalský a jako sekretářka začala fungovat Božena Vitásková, která svoji politickou, organizační a leteckou činnost v aeroklubu ukončila až v roce 1988.²⁷⁵ V druhé polovině roku se vystupňovala činnost prověřkových komisí, která jednotlivcům zakazovala létat nebo povolila létat pouze na větroních. Do organizace výcviku v aeroklubu se postupně dostalo celospolečenské přebírání zkušeností ze SSSR. Pro teoretickou výuku byly pořizovány překlady sovětských učebnic, které paradoxně nedosahovaly kvality domácích.

Z pohledu čistě leteckého, probíhala postupná obměna letového parku. V roce 1950 přišla vylepšená verze Šohaje, označovaná LG-125, naviják typu Stradílek a z motorových letounů Z-381 označovaná jako C-106, která sloužila pro výcvik aerovleků. Mimo nové techniky, byly aeroklubu přiděleny tři soukromé Pipery,²⁷⁶ které byly zabaveny soukromým provozovatelům, jelikož po únoru 1948 bylo zakázáno soukromě vlastnit jakoukoli leteckou techniku. Odevzdávání letecké dokumentace od jednotlivých letadel probíhalo od poloviny roku 1948 do poloviny roku následujícího.²⁷⁷ Ze seznamu schopných letadel MD ke dni 22. 9. 1951 vyplývá, že v pod ČSLL v Liberci patřily tyto letouny: Piper Cub OK-WIC, Praga E-114 M OK-DGA, dva Zlíny Z-381 OK-AWN a OK-AUU, Zlín Z-22 Junák OK-ENU, dva M-1 Sokol OK-CHW a OK-DII, dále dva kluzáky Z-23 Honza OK-5667, OK-5214, dva větroně LG-125 Šohaj II OK-0777 a OK-0778.²⁷⁸

²⁷⁴ Státní okresní archiv (SOKA) Semily, fond Městského národního výboru (MěNV) Turnov 1945-1960, inv. č. 352, sing. 727, kart. 69.

²⁷⁵ Rozhovor s Boženu VITÁSKOVOU 30. září 2014.

²⁷⁶ Počet Piperů není možné ověřit z více zdrojů (pozn. aut.)

²⁷⁷ Podrobné informace k soukromým letounům jsou uloženy v: NA, fond MD I, inv. č. 587, č. kart. 923.

²⁷⁸ NA, fond MD I, inv. č. 581, č. kart. 934.

V letech 1950 a 1951 se nelepší finanční situace aeroklubu. Hlavní zdroj příjmů, tj. výcviky na motorových letadlech, i vyhlídkové lety byly zakázány a dotace od ústředních orgánů a podniků stačili jenom na nejnútnejší provoz. Na druhou stranu je nutné ocenit snahu MNO tuto situaci zlepšovat. Aeroklubům se přidělovaly poukázky na bezplatné aerovleky, které bylo možné vylétat pouze v leteckých školách. V tomto období se objevuje širší zájem o ED kurzy, které zrychlenou formou poskytly zájemcům výcvik již na dvoumístných větroních. Za přijatelnou cenu bylo možné vyškolit plachtaře za tři týdny k samostatným letům na GB-IIb nebo Krajánku.²⁷⁹ Tento způsob měl také stinné stránky, na které vzpomínal Jaroslav Prchal: „*Osnova na metodu ED kurzů prakticky nebyla. Provádělo se to tak, že po seznamovacím letu se létalo střídavě ve vleku a prokládalo navijákem, starty a přistání byly záležitostí instruktora. Potíž byla v tom, že pilotáž Jeřába vyžadovala mnohem citlivější řízení, Jeřáb reagoval okamžitě a nic neodpouštěl. To byla hlavní překážka při přechodu na GB-IIb, nikdo z frekventantů sólo Jeřába nelítal, ostatně ani Němci s elementárkou²⁸⁰ na Kranichu nepočítali, sloužil k nácvičku termických letů a létání v mracích. Zkoušeli jsme i přejít nejdřív na pár skoků na kluzáku SG-38, ale bylo to ještě horší. Bejbiny to odnášely hlavně při přistání poškozeným spodkem trupu nebo v horším případě rozlomenou hlavní přepážkou se závěsem křídla. V dílnách je nestačilo opravovat, tak jsme to obešli tak, že jsme si vymodlili jeden nebo dva deštivé dny během kurzu a žáci dostali vysvědčení, že jsou schopni přeškolení na Bejbinu a jeli třískat éra domů.*“²⁸¹

Rok 1952 plynule navazoval na rok předešlý. Plachtařský výcvik pokračoval pod vedením instruktorů-aktivistů, například Josefa Háka nebo Rudolfa Pivrnce.²⁸² Do aeroklubu stále proudila nová technika. Přišel akrobatický větroň LF-107 Luňák a první český dvoumístný větroň typu LG-130 Kmotr, jehož úkolem bylo nahradit dožívající německé Kranichy (Jeřáby). V motorovém odboru se stal novinkou první Zlín řady 26 (Z-26)²⁸³ z první série (ještě

²⁷⁹ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 9-10.

²⁸⁰ Se základním výcvikem (pozn. aut.).

²⁸¹ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALÉM 21. srpna 2014.

²⁸² Rozhovor s Boženou VITÁSKOVOU 30. září 2014.

²⁸³ Zlín řada 26 začala typem Z-26 a pokračovala přes Z-126, Z-226 až k finálnímu Z-726. Více

s dřevěným křídlem), určený především pro aerovleky, jelikož vleky za C-104 byly na tehdejší krátkém letišti poněkud komplikované. V polovině roku vysvítala skutečnost, že přijde nová reorganizace sportovního letectví. Po letecky úspěšné sezóně nadešla zmiňovaná v listopadu 1952 plná integrace leteckých sportů do Svazu pro spolupráci s armádou.²⁸⁴

4.2 Česká Lípa

Po skončení druhé světové války, na předválečných základech Masarykovy letecké ligy, vznikaly pobočky Českého národního aeroklubu velmi rychle. I v České Lípě byla místní organizace obnovena již v roce 1945. V roce 1946 sdružovala okolo sto dvaceti členů. V tomto období, kdy jsou v provozu rovinná letiště v Liberci a Hodkovicích, začala vyvstávat zásadní otázka – zda by bylo možné zřídit rovinné letiště, které bylo plánováno již v roce 1938.²⁸⁵

4.2.1 Okřeštické letiště

Okřeštické letiště se využívalo již před druhou světovou válkou a po jejím konci se zde provoz obnovil. Dle článku v časopisu *Rozlet* zde byla prováděna pouze zkouška A, po jejímž splnění absolventi pokračovali ve zvyšování letecké kvalifikace jiném letišti. Z toho vyplývá celkovou nevhodnost okřeštického letiště k rozvoji bezmotorového létání, jelikož pro splnění této nejnižší zkoušky byl potřebný pouze mírně se svažující terén, na kterém není dále možné pokračovat ve svahovém létání. Proto docházelo k dalšímu výcviku v leteckých školách, např. do Zemského plachtařského střediska v Hodkovicích,²⁸⁶ kde absolvovali výcvik k získání zkoušek B a C.²⁸⁷

Druhou variantou jak pokračovat v dalším leteckém výcviku bez vlastního rovinného letiště, byla spolupráce se sousedními pobočkami ČNA ve Varnsdorfu a Děčíně-Podmoklech. Příkladem je dohoda datovaná 8. prosince 1947, ve které

v přehledové literatuře v kapitole 1.1 (pozn. aut.).

²⁸⁴ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 9-10.

²⁸⁵ REDAKCE. *Rozlet v našich ČNA*, *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 7, s. 14.

²⁸⁶ Zemská plachtařská škola působila na hodkovickém letišti v letech 1945–1952, poté byla přesunuta do Vrchlabí. Více: ZIMA, Radek: *Z dějin hodkovického letiště*, s. 9–10.

²⁸⁷ REDAKCE. *Rozlet v našich ČNA*, *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 7, s. 14.

se zavazovali zmiňované pobočky k vzájemné spolupráci. Součinnost spočívala v tom, že aeroklub Děčín dal k dispozici dva kluzáky SG-38 a jeden větroň Z-24 Krajánek. Aeroklub Česká Lípa zapůjčil naviják a jeden kluzák Z-23 Honza, přesněji nspecifikovanou leteckou techniku zapůjčil i aeroklub Varnsdorf. Celé dlouhodobé soustředění bylo uspořádáno na děčínském letišti, kde létali na veškeré technice všichni členové zmiňovaných aeroklubů.²⁸⁸

4.2.2 Lokalita Žízníkov

Plán výstavby rovinného letiště byl realizován po složitých jednáních, o kterých vypovídají především dokumenty Státního okresního archivu v České Lípě, až v roce 1949. Mezi první z možných lokalit, patřil pozemek nalézající se v katastrální oblasti Žízníkov. Tato obec se dodnes nachází přibližně 2 km východně od města Česká Lípa. Z dochovaných materiálů lze polohu plánovaného letiště pouze odhadovat. Avšak po provedení terénního průzkumu a analýze citovaných archivních pramenů lze polohu plánovaného letiště s jistou pravděpodobností určit. Vytipovaná plocha se nacházela přibližně 1 km jižně od obce Žízníkov a orientována ve směru SZ-JV. Pro tuto lokalitu hovořila i relativní blízkost svahového letiště u obce Okřeštica, což by pravděpodobně zjednodušilo případný přesun kluzáků a dalšího leteckého materiálu.

Jednání o zřízení rovinného letiště se postupně konala v průběhu roku 1946, což je možné doložit dopisem místní pobočky Českého národního aeroklubu na Ministerstvo dopravy, který pocházel z 31. října 1946 a citován ve vyjádření Ministerstva dopravy z 21. května 1947.²⁸⁹ Ze zmiňované odpovědi adresované místní pobočce Českého národního aeroklubu vyplynulo, že bylo provedeno šetření, ve kterém poukazuje na nutnost vyrovnání a odvodnění terénu a vykácení části okolních lesů. Po těchto úpravách by považovalo vybranou plochu za vhodnou pro zřízení rovinného letiště. Na základě předešlého rozhodnutí doporučilo zahájit jednání s dalšími úřady ohledně výkupu pozemků pod plánovaným letištem. Komplikace nastaly po odpovědi Středočeských

²⁸⁸ AEROKLUB VARNSDORF: *Dohoda o vzájemné spolupráci poboček ČNA z 8. prosince 1947.* Interní archiv Aeroklubu Česká Lípa. Neinventarizováno.

²⁸⁹ SOKA Česká Lípa, fond MěNV Česká Lípa, inv. č. 631, ev. č. 194.

elektráren, jenž plánovaly příslušnou lokalitou vést linku vysokého napětí z Liberce do České Lípy. To vyplynulo z dopisu Ministerstva dopravy z 21. června 1947, který obsahuje žádost o poskytnutí plánů zamýšlené linky vysokého napětí kvůli jejich posouzení.

Proces zřízení letiště v katastrálním území obce Žízňkov ukončil telegram datovaný 29. července 1947, ve kterém MD po konzultaci se Středočeskými elektrárnami oznámilo, že není možné přeložit výstavbu zmiňovaného vedení vysokého napětí, a proto je nutné hledat pro rovinné letiště nové místo.²⁹⁰

4.2.3 Lokalita Ramš

Po krachu projektu vybudování rovinného letiště v katastrálním území obce Žízňkov začala místní odbočka Českého národního aeroklubu s podporou MNV Česká Lípa hledat další vhodnou lokalitu. Jelikož se v přímém okolí České Lípy nenacházely žádné vhodné plochy, vstoupila do popředí zájmu vzdálenější oblast nedaleko obce Ramš.

Obec Ramš se nalézá východně od spojnice mezi obcemi Sosnová a Zahrádky, přibližně 4 km jižně od České Lípy. V závěru roku 1947, když byla nová plocha vybrána, začali členové místní pobočky ČNA po předchozích zkušenostech úzce spolupracovat s MNV v České Lípě, se stavěl pozitivně k případnému vzniku rovinného letiště.²⁹¹ Přesto byla hledána podpora i u ostatních orgánů. Příkladem se stal dopis z 3. ledna 1948 od vedení místní pobočky Českého národního aeroklubu adresovaný Koordináčnímu výboru Okresní národní fronty v České Lípě. Z dokumentu zřetelně vyplynula žádost o podporu myšlenky stavby letiště na pozemcích hospodářsko-lesnické společnosti Výspa, jenž se nalézal jižně od města v katastrálním území obcí Zahrádky a Karasy o přibližné rozloze 50 ha.²⁹² Opět byl zaslán návrh na

²⁹⁰ Tamtéž.

²⁹¹ Pro výstavbu letišť vyšla v roce 1947 stručná metodika uveřejněná v třech číslech časopisu *Civilní letectví*. Více: STEJSKAL, Václav. Plánovitě zakládání oblastních letišť I. *Civilní letectví*, 1947, roč. 2, č. 7, s. 210-213; STEJSKAL, Václav. Plánovitě zakládání oblastních letišť II. *Civilní letectví*, 1947, roč. 2, č. 8, s. 241-242; STEJSKAL, Václav. Plánovitě zakládání oblastních letišť III. *Civilní letectví*, 1947, roč. 2, č. 9, s. 270-271.

²⁹² SOKA Česká Lípa, fond MěNV Česká Lípa, inv. č. 631, ev. č. 194.

příslušná ministerstva, která reagují vysláním technické komise počátkem dubna 1948.

Komise složená z Ing. Josefa Veselého z Ministerstva dopravy, kpt. Viléma Bufky z HIBV MNO a místního aeroklubu, se vyslovila pro výstavbu letiště v této lokalitě a konstatovala vhodnost terénu pro bezmotorové i motorové létání. Vybraná plocha měla rozměry 1200 x 1200 m, rovný terén vyvýšený nad okolním, tedy překážkami pro letovou činnost bylo pouze telefonní vedení podél silnice a hospodářská budova při severní straně plánovaného letiště, nehledě na několik jednotlivých stromů na ploše, které by bylo nutné odstranit. Navrhlo se zrušit polní cestu na východní straně letiště, jelikož by terén jinak vyžadoval nepoměrně více povrchových úprav. Doporučení směřovala k vybudování plochy o výměře 700 x 450 m tak, aby vznikly v úhlopříčkách dvě VPD ve směrech ZSZ-VJV a ZJZ-VSV o přibližné délce 750 m, čímž by se docílilo dostatečné vzdálenosti konců drah od zmiňovaného telefonního vedení. Vedle hlavní VPD se počítalo se vznikem pomocného pásu ve směru S-J o délce 450 m. Technická zpráva dokonce navrhovala různé způsoby zasíťování letištních budov. Zastavovaný prostor bylo možné zasíťovat buď od silnice mezi oběma dráhami, nebo podél stávajících hospodářských budov na severní straně lokality.²⁹³ O vhodnosti jejího výběru svědčil dokument datovaný 14. dubna 1948, v němž zástupce Ministerstva dopravy doporučoval, aby místní pobočka Českého národního aeroklubu dbala na schvalování letiště dle leteckého zákona.²⁹⁴

Přes velmi nadějnou technickou zprávu ovšem českolipské letiště nevzniklo ani v této lokalitě. V průběhu standardního schvalování plánu výstavby letiště na jednotlivých ministerstvech přišlo zamítnutí z Ministerstva zemědělství. Z nedatovaného dokumentu vyplývá, že Ministerstvo zemědělství nehodlalo schválit výstavbu letiště kvůli záboru velmi kvalitní zemědělské půdy.²⁹⁵ S rozmachem agrochemické činnosti v průběhu sedmdesátých let 20. století vznikla na tomto místě plocha určená pro působení práškovacích letadel,

²⁹³ SOkA Česká Lípa, fond MěNV Česká Lípa, inv. č. 631, ev. č. 194.

²⁹⁴ Tamtéž.

²⁹⁵ Tamtéž.

především Z-37 Čmelák. Od devadesátých let dvacátého století je využívána jako plocha pro sportovní létající zařízení.²⁹⁶

4.2.4 Lokalita pod Špičákem

Zamítnutí druhé vybrané lokality pro vybudování rovinného letiště v průběhu roku 1948 nastartovalo další snahy místního leteckého sdružení o hledání vhodné lokality, kde by se nevyskytovaly předešlé konflikty s výše zmiňovanými zájmovými subjekty. Koncem téhož roku byla vytipována oblast na sever od města Česká Lípa v katastru obce Písečná nedaleko vrchu Špičák. Lokalita se nachází přibližně 3,5 km SSV od města Česká Lípa, východně od komunikace spojující Českou Lípu a Nový Bor.²⁹⁷

Stejně jako v předchozím případě dorazila příslušná komise, která zhodnotila možnosti využití vybraného místa pro stavbu rovinného letiště. Z dopisu Ministerstva dopravy pro místní pobočku Českého národního aeroklubu z 21. dubna 1949 vyplývá, že terén dovoľoval vybudování dráhy ve směru SZ-JV bez větších úprav. Avšak celkově konstatuje nevhodnost vybraných pozemků pro vznik motorového²⁹⁸ letiště především ze tří hlavních důvodů. Prvním je nevhodnost okolního terénu, tj. překážek v sestupových rovinách apod., druhým nemožnost dalšího rozšiřování letištního komplexu a třetím je nutnost rozsáhlých úprav přibližně 1,5 km dlouhé komunikace na letiště. Proto Ministerstvo dopravy navrhovalo zřídit letiště v předchozí lokalitě, tj. v katastrálním území obce Zahrádky, jelikož tyto pozemky nevyžadovaly výraznější úpravy a nacházely se blízko pozemních komunikací.²⁹⁹ Pravděpodobně na základě doporučení Ministerstva dopravy vznikl soupis pozemků v lokalitě Karasy a Zahrádky Posléze byly tázány Státní statky Zákupy, zda by bylo možné pozemky pro stavbu letiště získat a vlastníkům pozemků přidělit náhradní. Dokument, odeslaný na MNV Česká Lípa, je datován k 29. červenci 1949.³⁰⁰

²⁹⁶ Sportovní létající zařízení je oficiální označení ultralehkých letadel. O Ramši více: SAINER, Patrik. *Databáze letišť 2014*. Praha: Avion 2014, s. AD 34. ISBN 978-80-86522-25-8.

²⁹⁷ SAINER, Patrik. *Databáze letišť 2014*, AD 5.

²⁹⁸ Myšleno rovinné letiště dnešního typu (pozn. aut.).

²⁹⁹ SOkA Česká Lípa, fond Okresní národní výbor (ONV) Česká Lípa, inv. č. 941, ev. č. 585.

³⁰⁰ SOkA Česká Lípa, fond MěNV Česká Lípa, inv. č. 631, ev. č. 194.

Přes všechny snahy vrátit se k lokalitě Ramš proběhla realizace výstavby letiště v katastru obce Písečná. Přesné datum rozhodnutí se nepodařilo dohledat, avšak již v průběhu jara 1949 bylo rozhodnuto o zřízení rovinného letiště na příslušných pozemcích a následně se začalo s budováním letištního areálu. Tehdejší atmosféru dobře vystihuje příspěvek z časopisu *Letectví*: „*Nelze nechat bez povšimnutí drobnou, ale obětavou a záslužnou práci některých našich aeroklubů. V České Lípě neměli nic; ani pořádné letiště, ani hangár, jen jeden kluzák bez imatrikulace a rozbitého „Honzu“.* Nečekalo se, že tam poroste činnost. Avšak překvapili.“

MNV Česká Lípa věnoval místnímu aeroklubu starý benzínový sklad o rozměrech 14 x 24 m, který členové aeroklubu rozebrali a do konce zmiňovaného roku znovu sestavili na novém letišti.³⁰¹ Ocelová konstrukce byla posazena na nízké podezdívce vybudované na betonové desce. Realizace projektu probíhala ve velké míře aktivisticky, především o víkendech. V mnoha ohledech tato činnost zvyšovala popularitu místního aeroklubu a pozvolna stoupal počet jeho členů.³⁰² O nákladném budování letiště v nepříliš vhodné lokalitě vypovídal i dotazník, pravděpodobně odeslaný místním aeroklubem na příslušná oddělení Aeroklubu československého koncem roku 1949. Zde se konstatovalo, že celková výměra nového letiště je 56 ha a že jeho vybudování a především zřízení dráhy bude vyžadovat velké úpravy terénu. Odhady nákladů pro rok 1949 představovaly 150 000 Kčs a 1 500 000 Kčs pro léta 1950 až 1953. Z nich bylo nutné financovat dostavbu hangáru, úpravy dráhy a vznik společenské budovy.³⁰³

Pracovní nasazení demonstroval úvod k článku v časopisu *Letectví* v roce 1951: „*V 25. čísle našeho časopisu „Letectví“ z r. 1949 se objevil po první článek o aeroklubu v České Lípě, z něhož jste viděli, jak se zde začíná budovat hangár. Od té doby nebylo o aeroklubu ani slohu. Ale pozor! Nezemřeli jsme a jsme tady letos znovu, abychom vám oznámili, co se u nás za tu dobu stalo.*“

Přes mnohé problémy s nedostatkem materiálu byl hangár dostavěn v květnu 1950, kdy byl slavnostně osazen vraty. Členové aeroklubu pracovali po

³⁰¹ REDAKCE. V České Lípě, *Letectví*, 1949, roč. 25, č. 25, s. 595.

³⁰² Tamtéž, s. 599.

³⁰³ SOKA Česká Lípa, fond MěNV Česká Lípa, inv. č. 713, ev. č. 251.

zaměstnání každý den až do tmy. Postupně pokračovaly úpravy dráhy, především kvůli rozhodnutí uspořádat na podzim téhož roku letecký den. Počátkem léta dorazila komise z Ministerstva dopravy, která poukázala na nedostatky a navrhla jejich řešení. S podporou místního MNV a hospodářské školy se podařilo dokončit přípravu dráhy k plánovanému datu leteckého dne 1. října 1950, který proběhl za velkého zájmu místního obyvatelstva, avšak za nepříznivého počasí. Od dopoledních hodin se počasí pozvolna zhoršovalo, tj. snižovala se výška souvislé oblačnosti a přicházely občasné přeháňky.³⁰⁴ Jediným realizovaným vystoupením se stal za ztížených meteorologických podmínek seskok parašutistů z dopravního letounu typu Dakota. Bohužel plachtaři z Liberce svoji techniku přivezli a zase hned odvezli na otevřených transportních vozech. Přesto skončil letecký den u místního obyvatelstva úspěchem, a tak byl přislíben nový, naplánovaný na 5. srpna 1951.³⁰⁵

4.2.5 Počátky leteckého provozu na novém letišti

S dostavbou hangáru vzrůstala i letecká činnost aeroklubu,³⁰⁶ která nebyla možná delší dobu, jelikož jediný kluzák typu Z-23 Honza byl poškozen.³⁰⁷ Oprava proběhla s největší pravděpodobností do května 1950. V téže době se nacházely na českolipském letišti dva další kluzáky typu SG-38 Schulgleiter,³⁰⁸ jenž patřily Varnsdorfu a Děčínu a zástupci Ministerstva dopravy koncem měsíce imatrikulovány.³⁰⁹ Problém s nedostatkem kvalifikovaných instruktorů, přetrvávající pravděpodobně od roku 1946,³¹⁰ vyřešilo získání plachtařského instruktora mezi vojáky místní posádky, a tak bylo možné začít s intenzivním výcvikem. Ve stejném období byl přidělen obnovujícímu se aeroklubu první větroň. S Grunau Baby GB-IIb OK-8015 splnilo deset českolipských plachtařů zkoušku C, avšak v září 1950 musel být pro své stáří a opotřebení poslán do

³⁰⁴ VLK, Miroslav. Život aeroklubu v České Lípě v roce 1950, *Letectví*, 1951, roč. 27, č. 9, s. 212.

³⁰⁵ Tamtéž.

³⁰⁶ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXII (pozn. aut.).

³⁰⁷ REDAKCE. V České Lípě, s. 595.

³⁰⁸ Byly identifikovány z fotografií přiložených k článku VLK, Miroslav, s. 212.

³⁰⁹ VLK, Miroslav. Život aeroklubu v České Lípě v roce 1950, s. 212.

³¹⁰ REDAKCE. Rozlet v našich ČNA, *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 7, s. 14.

opravy.³¹¹ S největší pravděpodobností patřila „Bejbina“ ještě do majetku NSFK v českých zemích nebo byla součástí daru maršála Koněva československé mládež v roce 1945. Stejně jako v ostatních místních aeroklubech i v České Lípě se letecká činnost proměnila pod tíhou celospolečenských změn. To se projevilo ve zprávách z jednotlivých klubů, které se předháněly v prezentaci své agitační činnosti. V České Lípě je zajímavé, že pro propagaci použili místní členové Dosletu městského rozhlasu.³¹²

Z července 1951 byla doložena žádost na MD z KV SNB v Liberci o možnost využívat ke služebním účelům letiště v České Lípě s typem Piper Cub, jehož provoz dosud nebyl na českolipském letišti povolen. Závodnímu aeroklubu SNB byla žádost odsouhlasena s tím, že mezi schválené piloty patřili pouze Josef Turecký, Alois Pošvář, Jiří Jirounek a Emil Malý.³¹³

Díky nově postavenému letišti se českolipský aeroklub vyhnul tendencím pro jeho zrušení a mohl dále pokračovat v činnosti po nástupu Svazarmu na přelomu let 1952 a 1953.

4.3 Zrušená letiště s návazností na Českou Lípou do roku 1953

S vývojem českolipského létání neodmyslitelně souvisí i dva další dva aerokluby v severozápadních Čechách a to Varnsdorf a Děčín, i když přímo nepatří do vymezení práce. Bez zmínky o nich by byl obrázek o historii sportovního létání Libereckém kraji nekompletní.

4.3.1 Varnsdorf

Už v roce 1945 vzniká i pobočka ČNA ve Varnsdorfu. Mezi zakládající členy patřili Zdeněk Novotný, Jan Mezuliánek, Jaromír Krupička, Václav Kubín a Josef Novotný. Z této skupiny se rekrutovali první dva instruktoři Petrovický a Sedláček, kteří byli plachtaři již před druhou světovou válkou. Později se dalším

³¹¹ VLK, Miroslav. Život aeroklubu v České Lípě v roce 1950, s. 212.

³¹² REDAKCE. OV Dosletu v České Lípě to dělá dobře. *Křídla vlasti*, 1952, roč. 1, č. 9, s. 214.

³¹³ NA, fond MD I, inv. č. 581, č. kart. 933.

instruktorem stal Ladislav Řehák.³¹⁴ V průběhu osidlování Šluknovského výběžku bylo od NSFK zajištěno celkem osm kluzáků SG-38³¹⁵ ve spolupráci s MNV Varnsdorf.³¹⁶ V průběhu poválečných let byla jistá část zmiňovaných kluzáků předávána dalším aeroklubům, například dva České Lípě.³¹⁷ V závěru roku 1945 byl formálně ustanoven aeroklub jako pobočka ČNA ve Varnsdorfu s příslušným sborem funkcionářů. Prvním předsedou se stal Jan Mezuliánek a náčelníkem Jaromír Krupka.³¹⁸

Po důkladných přípravách a velkoryse provedeném náboru členstva se v jarních měsících roku 1946 přikročilo k výcviku na kluzácích,³¹⁹ pro vzlety se využívalo gumové lano. S výcvikem se začalo v lokalitě za varnsdorfským hřbitovem. Definitivně aeroklub zakotvil nedaleko starého lomu. K výcviku byly používány nakonec pouze dva SG-38, ze kterých přežil první rok elementárního výcvik jediný, OK-5720. Ze zájemců o létání na kluzácích vznikla dvě družstva, každé s vlastním *glajtrem*. Jako instruktoři působili Josef Petrovický a Jaroslav Sedláček. V průběhu jednoho letního dne došlo k havárii, kdy pilotní žák Cako slovenské národnosti, po odlepení kluzáku od země prudce přitáhl řídicí paku a způsobil pád v malé výšce, díky kterému došlo k úplné destrukci kluzáku. Byla to první havárie pod dozorem instruktora Sedláčka.³²⁰

V následujícím roce se již projevila činnost modelářského kroužku, který zde, stejně jako v ostatních aeroklubech, sloužil jako líheň budoucích plachtařů. Stále se hledaly nové plochy pro vzlety pomocí gumového lana. To přivedlo varnsdorfské plachtaře až na letiště do České Kamenice, kam dojížděli létat z důvodu složení náročnější zkoušky B. Stabilně sem byl přidělen jeden SG-38. Náčelníkem a odpovědným instruktorem zde byl Ivan Hrázdila. Místo se pojí s jednou humornou událostí. Při létání přistál jeden z kluzáků pod svahem, kde se páslo stádo krav, jenž kluzák z důvodu své zvědavosti úplně zdemolovaly.³²¹

³¹⁴ SEDLÁČEK, Jaroslav. *Aeroklub Varnsdorf 1945-1958*. Varnsdorf: Kruh přátel muzea Varnsdorf, 2001. ISBN 80-238-7139-0, s. 5.

³¹⁵ Tento vysoký počet SG-38 se nepodařilo s dalších dostupných pramenů ověřit (pozn. aut.).

³¹⁶ SEDLÁČEK, Jaroslav. *Aeroklub Varnsdorf 1945-1958*, s. 7.

³¹⁷ VLK, Miroslav. Život aeroklubu v České Lípě v roce 1950, s. 212.

³¹⁸ SEDLÁČEK, Jaroslav. *Aeroklub Varnsdorf 1945-1958*, s. 7.

³¹⁹ Tamtéž, s. 8.

³²⁰ Tamtéž, s. 8-9.

³²¹ Tamtéž, s. 10.

Nedlouho po této události došlo ke zrušení letiště v České Kamenici a místní dřevěný hangár byl převezen na letiště do Varnsdorfu, kde byla vybrána plocha pro rovinné letiště v katastru obce Rybniště. Plocha o rozměrech 1000 x 400 m s delší stranou SZ-JV sousedí dodnes s Velkým rybníkem. Stavba dřevěného baráku se nerealizovala, jelikož se začalo se stavbou hangáru zděného. Než jej členové vystavěli, využívala se k uskladnění letadel opuštěná selská usedlost, která byla na letištních pozemcích.³²² Rovinné plachtařské letiště Varnsdorf v katastru obce Rybniště bylo schváleno MD až koncem roku 1951.³²³ Počet techniky se kvůli nehodám a předávání další techniky jiným aeroklubům zmenšil na pouze dva SG-38, naopak byl v počátku roku přidělen první větroň, Z-24 Krajánek.³²⁴ Koncem roku byla domluvena spolupráce s českolipským a děčínským aeroklubem na společném létání ve Varnsdorfu, což poukazuje na dobré vztahy mezi těmito pohraničními aerokluby.³²⁵

Stejně jako v ostatních aeroklubech přišlo k jistému útlumu letecké činnosti s příchodem nové režimu v roce 1948, který byl doprovázen zmiňovaným zákazem létání do června téhož roku. Vedení aeroklubu se příliš nezměnilo, náčelníkem zůstal Jaromír Krupka, předsedou Jan Mezuliánek a tajemníkem Josef Novotný. Mezi hlavní úkoly tohoto roku z hlediska létání patřilo dokončit stavbu vlastního navijáku, jenž by byl využíván na novém rovinném letišti.³²⁶

Po tzv. Vítězném únoru vznikl Československý svaz lidového letectví a začalo se s přebudováním dle sovětského vzoru. Místní organizace se začleňovaly do průmyslových podniků, aeroklub Varnsdorf je přidělen pod TOS Varnsdorf n. p.³²⁷ Současně byly přiděleny GB-IIb OK-8082 a Z-23 Honza OK-5720. Jako ve všech tehdejších aeroklubech platilo nařízení, že se musely odmontovávat vrtule, později palivové filtry z důvodů možného úletu za hranice. S tím samozřejmě vznikly velké obtíže při každodenním uváděním letounů do

³²² Tamtéž, s. 11.

³²³ NA, fond MD I., inv. č. 581, č. kart. 934.

³²⁴ REDAKCE. Plachtařská reportáž z čísel – přehled letuschopné techniky v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 12, s. 4.

³²⁵ AEROKLUB VARNSDORF: Dohoda o vzájemné spolupráci poboček ČNA z 8. prosince 1947. Interní archiv Aeroklubu Česká Lípa. Neinventarizováno.

³²⁶ SEDLÁČEK, Jaroslav. *Aeroklub Varnsdorf 1945-1958*, s. 11-12.

³²⁷ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

provozu. V tomto roce se konal první letecký den ve Varnsdorfu, koncipovaný jako oslava otevření nového letiště. V rámci programu létaly různé typy vzletů kluzáků a větroňů, ukázky modelářů a vystoupení motorových letadel bylo provedeno piloty Aeroklubu Liberec. Několik pilotů, například Jaroslav Sedláček nastoupilo do plachtařských kurzů do ZPS Raná, aby si rozšířili své odborné plachtařské kvalifikace.³²⁸

Rok 1950 přinesl další změny. Létání stagnovalo z důvodu melioračních prací na letišti.³²⁹ Po čistkách mezi létajícími členy zůstal jediným instruktorem Ladislav Řehák. Je přidělena nová technika, již druhý Z-23 Honza OK-5652 osazený gondolou, nedlouho po svém příchodu byl zničen při přistání. Další plachtaři odcházeli do leteckých škol pro rozšíření kvalifikace, neodešli však na Ranou, ale do ZPS Medlánky u Brna.³³⁰

V následujících dvou letech, 1951 a 1952 postupně se vyřazovala kořistní technika z důvodu velkého opotřebení, jednalo se o poslední kusy SG-38 a letitou GB-IIb, která přišla do Varnsdorfu již značně opotřebovaná. Z Varnsdorfu odešel Ladislav Řehák, dlouholetý a zasloužilý instruktor za novým zaměstnáním do Liberce a jako náhrada byli vybráni dva noví kandidáti na instruktorské funkce Josef Novotný a Jaroslav Sedláček. Počátkem léta se dokončila stavba hangáru a konečně i celého letiště. Letecké výcviky, především motorový, pokračoval dále pouze v Liberci.³³¹

4.3.2 Děčín

Dalším letištem, které sice nezapadá do dnešního Libereckého kraje, ale má úzké vazby na Českou Lípou, byl Děčín-Podmokly. Svoji činnost zahájil již na sklonku roku 1945, kdy byl ustanoven přípravný výbor a od počátku roku 1946 se započalo s náborem členstva místní pobočky ČNA.

Děčínský aeroklub měl velké štěstí, že zde působil jeden z nejvýznamnějších československých plachtařů meziválečného období Ludvík

³²⁸ SEDLÁČEK, Jaroslav. *Aeroklub Varnsdorf 1945-1958*, s. 12-13.

³²⁹ Tamtéž, s. 17.

³³⁰ Tamtéž, s. 19.

³³¹ Tamtéž, s. 22-23.

Elsnic, který byl bývalým ředitelem ÚPŠ Raná.³³² V leteckém světě byl znám jako nezdolný autor a metodik základního výcviku na kluzácích a konstruktér dvoumístného větroně Šedý Vlk. Na jeho osobu se mnozí pováleční plachtaři obraceli, pokud potřebovali radu nebo podporu. V průběhu jeho poválečného působení v Děčíně je znám dopis z ledna 1947, v němž se na jeho osobu obracel Zdeněk Kozák z Aeroklubu Lomnice nad Popelkou s prosbou, zda by nezapůjčil výkresy Šedého Vlka pro stavbu v Lomnici. Bohužel přišla negativní odpověď, kde lomničtí si přečetli, že Elsnic u sebe žádné výkresy tohoto typu nemá.³³³ Do Děčína se Ludvík Elsnic dostal ihned po skončení druhé světové války, jelikož byl v období 1. 10. 1945 do 31. 5. 1946 ředitelem tehdejšího závodu Podmokelská strojírna a kotlárna – dnes spíše znám jako Rerox Děčín.³³⁴ Působil zde přibližně do jara 1947.

Na podzim roku 1945 objevil Ludvík Elsnic v Děčíně – Starém Městě uskladněný kluzák SG-38, který byl posléze převezen do budovy tehdejší Střelnice. Opravu provedl František Loucký, posléze byl SG-38 převezen do Kunratic u České Kamenice, kde se létaly vzlety pomocí gumového lana. Působilo zde jak družstvo z Děčína, tak z České Kamenice, doloženo je i létání pobočky ČNA z Varnsdorfu.³³⁵ Pro potřebu děčínských plachtařů byl zprovozněn bojový automobil KDF, který našli zpola utopený v Labi. O tento vrak nejevila vojenská správa zájem.³³⁶

Děčínská odbočka ČNA byla oficiálně založena 2. března 1946 v učňovské škole v Děčíně-Podmoklech, avšak úředního schválení se jí dostalo až 16. prosince téhož roku.³³⁷ První družstvo zahájilo výcvik na jaře 1946 pod vedením Ludvíka Elsnice v Kunraticích u České Kamenice. Mezi členy prvního družstva patřil František Loužecký nebo budoucí náčelník českolipského

³³² TREFNÝ, Josef a kol. *Aeroklub Děčín 1950-1990*. Děčín: Vlastním nákladem, 1990, s. 1.

³³³ Korespondence Aeroklubu Děčín-Podmokly. Interní archiv Aeroklubu Česká Lípa Neinventarizováno.

³³⁴ TREFNÝ, Josef a kol. *Aeroklub Děčín 1950-1990*, s. 2.

³³⁵ Tamtéž.

³³⁶ AEROKLUB DĚČÍN: *Potvrzení nestranných svědků o skutečném stavu vozidla KDF před předáním ČNA Děčín-Podmokly 6. 10. 1946*. Interní archiv Aeroklubu Česká Lípa Neinventarizováno.

³³⁷ ZEMSKÝ NÁRODNÍ VÝBOR V PRAZE. *Povolení spolku ČNA Děčín-Podmokly*. Interní archiv Aeroklubu Česká Lípa. Neinventarizováno.

aeroklubu Jiří Svoboda. Po jeho doplnění se celá první skupina plachtařů zúčastnila ED kurzu v ZPS v Kralupech nad Vltavou, kde byli přeškoleni na větroň Kranich. Koncem roku 1946 bylo utvořeno druhé výcvikové družstvo, které pozvolně splynulo s prvním. Z důvodů zvýšení kvalifikací odešlo několik členů do leteckých škol, mezi které patřily ZPS Raná, Kralupy nad Vltavou, Medlánky nebo Hodkovice.³³⁸

Počátkem roku 1947 se rozšířil i letecký park místní pobočky ČNA. Přidělen byl nový školní větroň Z-24 Krajánek, dodaný v lednu 1947 do Teplic-Šanova a později převezen do Děčína.³³⁹ V jarních měsících proběhlo zapůjčení větroně na soustředění do ZPS Hodkovice. Smutné bylo, že již 26. května 1947 došlo k havárii Karla Nováka, jemuž se nepodařilo navázat do stoupavých proudů nedaleko letiště a poškodil kluzák při přistání.³⁴⁰ Přesto, že plachtaři z České Kamenice deklarovali, že by dokázali provést opravu v domácích podmínkách, byl Krajánek OK-8537 odeslán do opravy k firmě Kochman v Kralupech nad Vltavou až 11. října 1947, odkud se vrátil až v lednu následujícího roku.³⁴¹ Při celkovém pohledu na leteckou činnost v Děčíně-Podmoklech vyplynulo, že se jednalo o standardní malou pobočku ČNA, která z dlouhodobého hlediska neměla šanci v konkurenci velkých aeroklubů přežít. V březnu 1947 pobočka vlastnila letuschopné dva SG-38 (OK-5314 a OK-5578), na kterých se létaly zkoušky A a B a Z-24 Krajánek,³⁴² který byl zanedlouho poškozen. Na pevných základech stála spolupráce mezi jednotlivými okolními pobočkami ČNA, což dokazovalo to, že Česká Lípa zapůjčila na delší časové období ze svých zásob výškové kormidlo do Děčína.³⁴³

Dle pamětníků výrazně se omezil provoz v letech 1948 a 1949 díky obecně známým politickým událostem. Přesto se ještě v květnu 1948 podařilo

³³⁸ TREFNÝ, Josef a kol. *Aeroklub Děčín 1950-1990*, s. 3.

³³⁹ ČNA TEPLICE-ŠANOV. *Telegram o dovezení větroně Z-24 Krajánek pro pobočku v Děčíně*. Interní archiv Aeroklubu Česká Lípa. 7. ledna 1947. Neinventarizováno.

³⁴⁰ ČNA DĚČÍN. *Protokol o havárii*. Interní archiv Aeroklubu Česká Lípa 27. května 1947. Neinventarizováno.

³⁴¹ ČNA DĚČÍN. *Korespondence mezi pobočkami ČNA*. Interní archiv Aeroklubu Česká Lípa Neinventarizováno.

³⁴² REDAKCE. *Plachtařská reportáž z čísel – přehled letuschopné techniky v odbočkách ČNA*. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 12, s. 4.

³⁴³ ČNA DĚČÍN. *Korespondence mezi pobočkami ČNA*.

místním plachtařům Karlovi Fryčovi a Vilémovi Hřebinovi splnit podmínky pro zkoušku B.³⁴⁴ V červnu odešel Jaroslav Egermajer do zmiňovaného třítydenního plachtařského kurzu v Medlánkách u Brna.³⁴⁵ Ale až rok 1949 poznamenaly prověrky leteckého personálu. Letecká činnost se naplno obnovila až v roce 1950, kdy byl děčínský aeroklub, v rámci reorganizace sportovního letectví, zařazen pod základní organizaci n. p. Škoda Děčín (znám též jako Ferox Děčín). Pro rovinné letiště byl vybrán prostor nedaleko obce Dobrná o přibližné délce 1 000 m, který byl vybrán Ludvíkem Elsnicem. Tento projekt se setkal s podporou a pochopením děčínských závodů Kovohutě, Škoda, ČKD a Kablo, která počítaly s realizováním projektu aerotaxi pro služební účely. V dubnu 1951 byl z Kralup přivezen další Z-24 Krajánek OK-8563, o jehož přidělení se zasloužila Věra Šlechtová. Pokračovalo se s úpravou nové plochy a v listopadu byl dokončen hangár. Ve stejném období přišel do Děčína kluzák Z-23 Honza OK-5185.

Po opětovném nadechnutí v letech 1950 a 1951 přišla velmi „*Nejistá sezóna*“. V červnu 1952 došlo během dvou týdnů ke třem haváriím, které skončily destrukcí letecké techniky na novém letišti v Dobrné. První byla havárie Jaroslava Kaly na SG-38, pilot nosil několik týdnů sádrový krunýř. Pilotem při druhé havárii byl Alois Novotný, jenž při přistání převrátil na záda Z-23 Honza. Novotný vyvázl s oděrkami a Honza neopravitelný. Třetí havárii se stalo zničení zapůjčené Grunau Baby GB-IIb, se kterou zachytil Josef Kotek při přistání křídlem o strom a kompletně ji zničil. Pilot vyvázl bez zranění. Po těchto událostech došlo k úřednímu pozastavení provozu na letišti v Dobrné.³⁴⁶

Koncem roku 1952 bylo reorganizováno sportovní letectví a aerokluby byly zařazeny pod Svazarm. Aeroklub Děčín-Podmokly se vyhnul zrušení (na rozdíl od Královky), ale díky haváriím a blízkosti státní hranice byl jedním z dalších kandidátů.

³⁴⁴ ČNA DĚČÍN: *Hlášení do ústředí ČNA v květnu 1948*. Interní archiv Aeroklubu Česká Lípa Neinventarizováno.

³⁴⁵ ČNA DĚČÍN: *Oznámení o zařazení do plachtařského kurzu Jaroslavu Egermajerovi*. Interní archiv Aeroklubu Česká Lípa. Neinventarizováno.

³⁴⁶ TREFNÝ, Josef a kol. *Aeroklub Děčín 1950-1990*, s. 4-6.

4.3.3 Hradčany

Velmi zajímavou pozici v historii sportovního letectví po roce 1945 mělo vojenské letiště v Hradčanech, umístěné nedaleko města Mimoně. Jeho jedinečnost tkvěla v tom, že veškerá sportovní činnost byla buď vojenská, nebo vojáky povolena a tolerována. První epizodou se stalo působení vojenských nákladních kluzáků.

Po zkušenostech z druhé světové války, kdy byly pro rozsáhlé výsadkové operace³⁴⁷ použity nákladní kluzáky, a díky zmiňovaným zkušenostem projevila obnovená čs. armáda zájem o tento druh techniky.³⁴⁸ První zmínka se objevila ve věcném věstníku MNO č.5/48 z 22. ledna 1949 vyhlášen druhý nábor k výsadkovému vojsku a obsahoval první zmínku o kluzákovém výcviku. Výcvik začal 16. května na letištích Letňany a Kbely pod vedením mjr. let. Jaroslava Taudyho, který se věnoval zpracování metodiky a osnovy výcviku. Výcvik koncipoval jako čistě bezmotorový. Frekventanti začali s létáním na SG-38 a postupně přecházeli na DFS Kranich,³⁴⁹ při výcviku byl oproti standardnímu civilnímu dáván důraz na bezproblémové zvládnutí aerovleků. Přibližně po provedení třiceti vzletů a čtyřech hodinách letu každého frekventanta, začalo 16. června 1949 přeškolení na nákladní kluzáky NK-4,³⁵⁰ které bylo ukončeno 22. října. V listopadu přešla skupina absolventů z Letňan a Kbel do Výsadkového učiliště ve Stráži pod Ralskem, kde působila v rámci Střediska vzdušného výcviku, zatím neoficiálně ustanovena kluzáková letka Velitelství výsadkového vojska (VVV).³⁵¹

Současně probíhal další nábor k výsadkovému vojsku, díky kterému přibýlo nakonec k této sekci Výsadkového učiliště dalších sedm vojáků. V roce 1950 s největší pravděpodobností neproběhly žádné kondiční ani výcvikové lety na

³⁴⁷ Například dobytí belgické pevnosti Eben Emael německými výsadkáři, kteří přistáli s kluzáky na střeše pevnosti při ofenzivě v roce 1940. Více např.: DUNSTAN, Simon. *Fort Eben Emael - The key to Hitler's victory in the west*. Oxford: Osprey Publishing, 2005. ISBN 1-84176-821-9.

³⁴⁸ Celé široké problematice využití nákladních kluzáků v poválečném Československu se věnuje PAJER, Miroslav. *Křídla pro vítězství a poválečnou obnovu*. Cheb: Svět křídel, 2004. ISBN 80-86808-11-4. s. 422-465.

³⁴⁹ Tamtéž, s. 437.

³⁵⁰ NK-4 je čs. označení amerického nákladního kluzáku CG-4A Waco, který byl označován v RAF jako Hadrian (pozn. aut.).

³⁵¹ NOVÁK, Vladimír. *Armáda v Liberci a Libereckém kraji*, s. 70.

kluzácích typu NK-4. Program výcviku neblaze ovlivňovala existující dvojkolejnost, jelikož Velitelství letectva zajišťovalo metodiku výcviku, vedení kurzů a vlečné letouny i s vlekaři. Oproti tomu VVV žáky, instruktory, větroně a kluzáky. Nakonec došlo i k jistému rozdělení pravomocí jelikož další kurz začal 13. září 1950 pod vedením npor. let. Jána Rapčaniaka (za velitelství letectva) a jeho zástupcem byl ustanoven por. pěchoty Miroslav Kočiš (za VVV), s celkem patnácti frekventanty. Již od července téhož roku běželo postupné přidělování kluzáků a větroňů k jednotce. Doloženy jsou jeden Z-23 Honza (OK-5150), tři SG-38 (OK-5339, OK-5340 a OK-5541), dvoumístný Kranich (OK-9212), jeden LG-125 Šohaj (OK-8848). Později přišly dva kusy typu Z-24 Krajánek (OK-8169 a OK-8225). Dle rozkazu MNO byly na „*plachtových letadlech*“ odstraněny civilní imatrikulační značky a byly opatřeny vojenskými znaky. Místo civilních značek (OK-....) se na trupech objevilo písmeno W s příslušným číslem.³⁵²

Další letecká technika přicházela na podzim 1950. Přiděleny byly dva Kranichy (OK-9201 a OK-9216) a k vlečení využíval K-65 Čáp. V listopadu jsou dodány další dva Šohaje s označením W-06 a W-08 a dva akrobatické LF-107 Luňák (W-13 a W-14), ke kterým později přibyly další, označované W-15 a W-16.³⁵³ Bohužel se elementární výcvik neobešel bez tragických událostí. Dne 14. listopadu 1950 došlo k havárii větroně Kranich s posádkou por. Kočiš a žák čet. Zátopek, kteří při nácviku akrobacie zahynuli. Po té to události došlo k pozastavení provozu celé kluzákové letky.³⁵⁴

Teprve počátkem roku 1951 přehodnotilo MNO situaci a uložilo Velitelství letectva zabezpečit výcvik kvalifikovaným personálem. Velitelem celé letky se stal npor. let. Rapčaniak, hlavním instruktorem rotm. František Kdér³⁵⁵ a trvale přiděleným vlekařem por. let. Miroslav Kvíz. Osnova modernizována v tom, že byla rozdělena na dvě etapy. První se věnovala osvojení a procvičení základní techniky pilotáže pod vedení rotm. Kdéra. V druhé žáci plnili

³⁵² PAJER, Miroslav. *Křídla pro vítězství a poválečnou obnovu*, s. 437-438.

³⁵³ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXIV-XXV (pozn. aut.).

³⁵⁴ Tamtéž, 448.

³⁵⁵ František Kdér byl následně dlouholetý významný funkcionář Aeroklubu ČSSR, metodik výcviku na motorových a bezmotorových letadlech. Je autorem mnoha dodnes uznávaných učebnic. Např.: KDÉR, František. *Učebnice sportovního letce*. Praha: Naše Vojsko, 1973.

pokročilejší úlohy na větroních typu Šohaj a Luňák. K přeškolení na NK-4 se vdaném období neuskutečnilo.³⁵⁶

Prvního července 1951 byla oficiálně založena „Balónová a kluzáková letka“ jako součást výsadkového vojska v Hradčanech u Mimoně.³⁵⁷ Létání na kluzácích a větroních v Hradčanech nemělo dlouhého trvání, jelikož byla vyčleněna kluzáková část ze zmiňované letky a přidělena v únoru 1952 k 1. leteckému a dopravnímu pluku, který sídlil ve Kbelích. Obecně lze konstatovat, že využití nákladních kluzáků končí roku 1956, kdy se proměnila koncepce výsadkového vojska a začínaly se využívat nákladní vrtulníky, především Mil Mi-4.³⁵⁸

Přestože se v Hradčanech jednalo o vojenskou činnost, byl prováděn výcvik na čistě civilní letové technice a vycvičení budoucí piloti nákladních kluzáků se také ve volnějších chvílích věnovali létání ve stoupavých proudech, což s bojovou přípravou mělo a má pramálo společného. Díky své vojenské činnosti se sportovní létání v Hradčanech vymyká periodizaci celé práce, jelikož není determinováno proměnami leteckých organizací nebo dějinnými přelomy.

³⁵⁶ PAJER, Miroslav. *Křídla pro vítězství a poválečnou obnovu*, s. 448.

³⁵⁷ Tamtéž, s. 449.

³⁵⁸ Tamtéž, s. 458.

4.4 Lomnice nad Popelkou

Stejně jako v ostatních městech bylo neodmyslitelně vryto působení MML a tak vznikla i v Lomnici nad Popelkou místní pobočka ČNA již v roce 1945. První náznaky směřují již do doby válečné. Pan Josef Mikule vzpomínal: „*Kdo se stavbou kluzáků v Lomnici začal tak byl (Jiří) Berger, ten si za války postavil Glajtra, podle obrázku, později to byl malíř, samozřejmě bez žádných teoretických vědomostí. On byl truhlář a modelařil. Už před koncem války jsme to tam měli pověšený na stromě a už tam jsme balancovali proti větru. Samozřejmě ten aeroplán se nikdy nedostal do vzduchu.*“³⁵⁹ Vedle zmiňované amatérské stavby SG-38 se zachovalo předválečného období startovací gumové lano a cvičný kluzák Skaut standard, který byl ještě v prvním poválečném roce využíván k základnímu výcviku na kluzácích.³⁶⁰ Jedná se o naprostou výjimku v poválečném období, jelikož kluzáky a větroně MLL byly většinou zabaveny okupanty nebo uschovány v nevyhovujících prostorech, díky čemuž již nešlo provést uvedení do provozu.³⁶¹

Po skončení války mezi první funkcionáře patřili předseda Miroslav Svoboda a jednatel Forbelský, místo kterého byl zvolen v létě 1945 Josef Holendr³⁶² a Karel Škopek. S kořistním SG-38 se začalo s létáním na severním svahu Babylonu, schváleného pro provádění zkoušky A, kam se kluzáky dopravovaly ručně nebo pomocí podvozku taženého koněm.³⁶³ Babylon nevyhovoval pro výcvik dalších zkoušek, proto se místní pustili do hledání další lokalit pro výcvik a déletrvajících svahových letů. Z tohoto důvodu se využívaly pro svahové létání lokality severně od města okolo místa, které nakonec bylo vybráno pro letiště rovinné, na kterém mohli po zakoupení navijáku létat plachtaři.

MNV Lomnice nad Popelkou projevil plné porozumění pro hledání rovinného lomnického letiště, které by bylo využitelné pro motorový provoz.

³⁵⁹ Rozhovor s Josefem MIKULEM, dlouholetým členem Aeroklubu Lomnice nad Popelkou. Rozhovor byl proveden 22. března 2015.

³⁶⁰ REDAKCE. Rozlet v odbočkách ČNA – z pracovního úsilí v Lomnici nad Popelkou. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 32, s. 11.

³⁶¹ Jednou z mála výjimek mezi kluzáky a větroni MLL, které létaly i po druhé světové válce byl VSB-37. Více: VEJVODA, Ladislav. *Bezmotorová letadla v Československu 1918 – 1939*, s. 280-283.

³⁶² REDAKCE. Rozlet v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1945, roč. 1, č. 11, s. 3.

³⁶³ Rozhovor s Josefem MIKULEM 22. března 2015.

Vybraným místem se stala lokalita v místech označované jako Rybníčky, jež se jevila vyhovující požadavkům motorového provozu a vykazovala dobré předpoklady pro provádění navijákových vzletů kluzáků a větroňů. Budoucí letiště zakoupil MNV a zavázal se vybudovat letiště. S tím šla ruku v ruce snaha o využití budov, které stály v prostoru budoucího letiště.³⁶⁴ Velikým štěstím bylo, že jeden z majitelů zmiňovaných staveb byl Stanislav Šíma, výborný truhlář a letecký nadšenec. Po vyřešení majetkoprávních sporů se 8. prosinec stal mezníkem v dějinách lomnického aeroklubu, protože od té doby mohl létat na vlastním letišti.³⁶⁵

Vedle letiště patřila k palčivým problémům snaha o získání vlastních letadel. Díky aktivitě funkcionářů i prostých členů se podařilo zajistit několik kořistních kluzáků a větroňů z nájezdu československých plachtařů na Grunau. Do Lomnice nad Popelkou si místní přivezly tehdy dobře známé typy. Jednalo se o dva SG-38, Grunau Baby GB-IIb a Kranich,³⁶⁶ který byl poškozen a jehož opravu provedl Stanislav Šíma.³⁶⁷ Z důvodu nedostatku finančních prostředků nebylo možné zakoupit startovací naviják, takže se místní odbočka pustila do shánění plánů a následně stavby vlastního navijáku. Pod vedením předsedy plachtařského odboru Vladislava Holce a Jaroslava Jačka a jiných řemeslníků proběhla stavba navijáku. V létě 1946 předveden zástupcům MD a schválen do provozu.³⁶⁸

Ruku v ruce s pořizováním letecké techniky, hledáním a výstavbou letiště bylo nutné provádět propagační činnost. Místní pobočka ČNA uspořádala na jaře 1946 přednášku pro učně strojírenských oborů v budově živnostenské školy „*O významu letectví a o důležitosti včlenění dorostu do aktivní činnosti aeroklubu.*“ Celou událost zorganizoval a provedl Zdeněk Kozák, který navíc promítl úzké filmy o plachtařském výcviku a o stavbě letadel.³⁶⁹ Díky obětavě

³⁶⁴ MIZERA, Josef. *Lomnice nad Popelkou, město sucharů a textilu*. Brno: Národohospodářská propagace Československa v Praze, 1946. s. 5.

³⁶⁵ DRAHOŇOVSKÝ, Jan. Padesát let lomnického sportovního létání. *Lomnické noviny*, 1995, roč. 3, č. 8, s. 5.

³⁶⁶ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXIV (pozn. aut.).

³⁶⁷ Rozhovor s Josefem MIKULEM 22. března 2015.

³⁶⁸ REDAKCE. Rozlet v odbočkách ČNA – z pracovního úsilí v Lomnici nad Popelkou. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 32, s. 11.

³⁶⁹ REDAKCE. Rozlet v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 17, s. 14.

práci členů aeroklubu počet členů a přívrženců místní pobočky dosáhl skoro 300 v polovině roku 1946, což se stalo mezi malými aerokluby opravdu výjimkou.³⁷⁰ Rok 1946 byl v Lomnici nad Popelkou opravdu výjimečný. Dne 23. února začal teoretický kurz motorového létání, za účasti čtyřiceti posluchačů, jak z Lomnice nad Popelkou, tak ze Staré Paky nebo Jablonce nad Nisou (Královky). Byla zahájena zmiňovaná jednání s majiteli pozemků pro vyřešení majetkoprávních vztahů ve spolupráci s MNV. Projevila se obětavá práce jeho členů Bohumila Tichého a Josefa Mizery, kteří byli velkými nadšenci a podporovateli lomnického letectví. Proběhlo vyhotovení vrstevnicového plán letiště, ve kterém se plánovala výstavba pouze východně od silnice Lomnice nad Popelkou – Košťálov. Na provizorním letišti došlo 23. srpna k významné události. Poprvé na jeho ploše přistála motorová letadla. Jednalo se o typ K-65 Čáp s pilotem Ing. Stanislavem Konečným a přiletěl i Piper Cub z Jičína.³⁷¹

Dne 8. září proběhl první poválečný letecký den v Lomnici nad Popelkou, který znamenal pro místní pobočku ČNA velký přínos propagační, morální i finanční. Především byly předvedeny jednotlivé způsoby vzletu kluzáků a větroňů, vystoupení modelářů a přilet motorových letadel.³⁷² Posléze bylo provedeno vytyčení převrstvení půdy pro úpravy letiště z důvodu vyrovnání největších nerovností VPD. Činnost plachtařů lze vyjádřit i čísly. Za rok 1946 nalétali lomničtí letci celkem 596 vzletů v celkovém čase 8,5 h. Tři plachtaři složili zkoušku A, čtrnáct dalších zkoušku B, dva zkoušku C, dále proběhly dvě (zkoušky) instruktorské a jedna pro obsluhu navijáku. Na valné hromadě 23. února 1947 zvolili členové čestným předsedou plukovníka Františka Vancla a čestné členství bylo uděleno odborovému radovi Stanislavu Konečnému za uznání přínosu jeho činnosti pro lomnické letectví.³⁷³

I rok 1947 byl plným událostí. MNV výbor zakoupil i pozemky západně od zmiňované komunikace, díky čemuž mohlo dojít k podstatnému rozšíření letiště. MNV zakoupil i hangár ležící původně vedle továrny firmy Cinek. Zprvu

³⁷⁰ MIZERA, Josef. *Lomnice nad Popelkou, město sucharů a textilu*. Brno: Národohospodářská propagace Československa v Praze, 1946. s. 5.

³⁷¹ REDAKCE. Rozlet v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 13, s. 7.

³⁷² DRAHOŇOVSKÝ, Jan. Padesát let lomnického sportovního létání. *Lomnické noviny*, 1995, roč. 3, č. 8, s. 5.

³⁷³ REDAKCE. Rozlet v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 13, s. 7.

sloužil jako ubytovna dělníků stavějící plynovod od Libštátu do Lomnice nad Popelkou. Rozšíření letiště proběhlo kontinuálně do roku 1950. Vyžadovalo mnoho obětavé práce téměř tří stovek členů aeroklubu, kteří odpracovali tisíce hodin například k: zakopání telefonního vedení k letišti, zrušení meze a cesty původně vedoucí přes VPD a na východní straně vykácení části lesa. To všechno pouze za použití normálního náradí jako krumpáčů a lopat. Pouze pro zorání vykácené části lesa byl šikovný způsobem použit naviják.³⁷⁴

V roce 1947 vlastnila pobočka ČNA Lomnice nad Popelkou dva kluzáky SG-38, jeden školní větroň GB-IIb a jeden Z-24 Krajánek.³⁷⁵ Jak už bylo řečeno, Skaut standard přestal být využíván již koncem roku 1945 a nikde se neobjevila zmínka o Kranichovi, který měl být přivezen z Grunau. Pravděpodobně byl předán do okolních klubů před výstavbou rovinného letiště z toho důvodu, že ve zmiňované pobočce nebyli instruktoři s oprávněním na dvoumístné větroně, což velmi limitovalo jeho využití. Se závěrem roku 1946 koresponduje dopis Ludvíku Elsnicovi do Děčína, ve kterém se na jeho osobu obrací Zdeněk Kozák z pobočky ČNA Lomnice nad Popelkou s prosbou, zda by nezapůjčil výkresy Šedého vlka pro stavbu v Lomnici. Elsnic v dalších dopisech odpověděl, že výkresy pravděpodobně zůstaly na ústředí MLL v Praze, kde byly v roce 1939 zabaveny okupanty. Dodal, že současné zaměstnání ho velmi vytěžovalo, tudíž by nedokázal realizovat vyhotovení nových výkresů.³⁷⁶

V roce 1947 se podařilo odlétat první pětihodinový let v Lomnici nad Popelkou. Velmi výstižnou je v tomto ohledu zpráva v časopisu Rozlet, která nepodává pouze zprávu o sportovním výkonu, ale i o atmosféře tehdejšího plachtění, proto je zde uvedena celá: „*Lomničtí plachtaři byli polohou svého rovinného letiště postaveni před velmi ožehavý úkol a zdálo se již, že se se stávajícími okolnostmi smiřují a vyčkávají své velké příležitosti, který by mohla přijíti v podobě známých mráček, podmiňující let v termice. Čekejte však, když se chce létat. Zkoušelo se to tedy všemi svahy dosažitelnými přímým letem z letiště.*

³⁷⁴ DRAHOŇOVSKÝ, Jan. Padesát let lomnického sportovního létání. *Lomnické noviny*, 1995, roč. 3, č. 8, s. 5.

³⁷⁵ REDAKCE. Plachtařská reportáž z čísel – přehled letuschopné techniky v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 12, s. 4.

³⁷⁶ Korespondence Aeroklubu Děčín-Podmokly. Interní archiv Aeroklubu Česká Lípa. Neinventarizováno.

Obzvláště byla věnována pozornost blízkému Babylonu, ale výsledky byly stále negativní, neboť přímému vlivu větru na tento svah brání z východu vrch Tábora a kopcovitý terén na straně západní i jižní. Červ nespokojenosti hlodal dále v myslích našich plachtařů a tento nevyřešený problém nešel tedy z mysli ani Pavlu Maškovi. Jeho pozornost zaujal asi 2 km od letiště na západ ležící svah Hůrka, o němž byl stále přesvědčen, že musí „nosit.“ Když pak jednoho dne přišel čerstvý východní vítr směřující kolmo na jmenovaný svah, viděli jsme již, že nezůstane jen při dosavadních úvahách. To bylo navečer 3. května. Následující den vítr zachovává svůj směr a zesiluje. Pavel Mašek s Jarkou Kumpošem konají přípravy ke startu. Na start jde první Jarka. Ihned po startu navijákem míří s Krajánkem přímo nad Hůrku. S větrem v zádech je v několika vteřinách nad svahem a již dělá první kroužek. A Pavel? Sleduje pozorně let a radostně se usmívá. Ujišťuje se, jakoby sám pro sebe: „Výška mu stačila, o nic jiného nešlo, teď tam již zůstane.“ To již Krajánek za stálého kroužení nabírá výšku a my sledujeme ručičku stopek. Minut přibývá a s nimi i radost a uspokojení. Není divu, vždyť dosud bylo docíleno nejdelších letů desetiminutových a nyní najednou taková úroda. Po hodině a dvaceti minutách bere Krajánek kurs k letišti a hladce přistává na místo startu. Po chvíli odlétá nad svah Mašek, jeho střídá Holec, Janda a všichni se stejným výsledkem absolvují naše první hodinovky. Nalétaný čas tuto neděli povážlivě vzrostl. Ještě většího uspokojení nad tímto objevem máme se však dočkat příštího dne 5. května. Pavel Mašek na větroni Krajánek startoval ve 12 hod. 55 min. k vytrvalostnímu letu nad svahem. Po celý půlden bylo kroužení letounu sledováno četnými diváky, neboť svah jest v dohledu z našeho města i okolních vesniček. Všechny podmínky byly příznivé pro zdárné absolvování letu a tak jsme v 18 h 2 min. přivítali Pavla Maška opět na půdě letiště po nepřetržitém letu trvajícím 5 hod. a 7 min. Tyto události vzbudily velkou pozornost široké veřejnosti, což je pro nás radostným důkazem, že naše práce jest sledována a věříme, že při této první hodinovce nezůstane a přejeme k ní všem dobrý vítr.“ Takové bylo svědectví pro nás neznámého autora o prvním pětihodinovém letu v Lomnici nad Popelkou 5. května 1947.³⁷⁷

³⁷⁷ REDAKCE. Prvá pětihodinovka v Lomnici. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 26, s. 10.

V předcházejícím svědectví se objevilo jméno Jaroslava Kumpošta, který patřil mezi z nejvýznamnější osobnosti čs. poválečného plachtění. Začal létat v Lomnici nad Popelkou již v roce 1945. V témže roce se zúčastnil plachtařského kurzu na Rané a o rok později splnil podmínky pro odznak C.³⁷⁸ V roce 1946 se stal také instruktorem, i když z počátku pouze s oprávněním cvičit a vyučovat do zkoušky A.³⁷⁹ Posléze nastoupil na střední průmyslovou školu do Mladé Boleslavi a od roku 1948 absolvoval základní vojenskou službu. Působil jako instruktor aeroklubu ve Vrchlabí a v roce 1953 se stal placeným instruktorem v nově vzniklé ÚPŠ Vrchlabí. Úspěšně se účastnil celostátních plachtařských soutěží a reprezentoval Československo na mistrovství světa v plachtění v Lešně roku 1958, umístil se na desátém místě. Od roku 1953 velmi aktivně létal s prototypem větroně XLF-207 Laminár, který měl jako jeden z prvních laminární profil křídla. Patří mezi první držitele odznaku zlatého C se třemi diamanty u nás. Roku 1960 se stal trenérem plachtařské reprezentace, kde byl v sedmdesátých letech vystřídán Jaroslavem Vachem. Jaroslav Kumpošt zemřel 30. ledna 2004.³⁸⁰

Na výroční schůzi aeroklubu 15. února 1948 nastínil předseda Miroslav Svoboda program následujících dvou let, kdy bylo především důležité dobudování rovinného letiště, dostavba hangáru a vyzval všechny členy ke spolupráci. Náčelník plachtařského odboru podal zprávu o náletu. V roce 1947 se nalétalo celkem 67 hod. 28 min. a provedeno 1456 vzletů. Během roku složilo jedenáct plachtařů zkoušku A, devět zkoušku B, pět zkoušku C a čtyři piloti splnili jednu z podmínek pro stříbrné C (viz pětihodinový let). Zástupce MNV oznámil kladné výsledky některých jednání za rok 1947, především dohodu o vykáčení lesa s majitelem Ignácem Hornychem.³⁸¹

Aeroklubu Lomnice nad Popelkou se dotknul zákaz létání po obecně známých událostech roku 1948. Toto období se stalo pro místní pobočku ČNA velmi obtížné, jelikož musela shánět prostředky pro dostavbu letiště a členská

³⁷⁸ MASOJÍDEK, Karel. Kdo je Jaroslav Kumpošt? *Křídla vlasti*, 1963, roč. 39, č. 5, s. 133.

³⁷⁹ REDAKCE. Instruktoři plachtění, *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 17, s. 2.

³⁸⁰ NIESNER, Jan, KOLMANN, Petr. Plachtařská legenda. *Letectví a kosmonautka*, 2004, roč. 80, č. 5, s. 25.

³⁸¹ REDAKCE. Rozlet v našich aeroklubech. *Rozlet*, 1948, roč. 4, č. 8, s. 6.

základna byla na pomezí let 1948 a 1949 umenšena prověrkami letového personálu, což nebyla situace pouze ve sportovním letectví, ale v celé společnosti.

Opětovné obnovení letové činnosti přišlo až v roce 1949. K tomu se váže i nepříjemná událost z 8. června tohoto roku. Na letišti v Lomnici nad Popelkou došlo k letecké nehodě kluzáku SG-38 OK-5515, při které se žák ve výcviku těžce zranil. Pod vedením instruktora Miroslava Jandy probíhal výcvik pro splnění zkoušky A. Žáci měli za úkol provést vzlet navijákem do pěti metrů nad zemí, poté vypnout vlečné lano a přistát. Nehoda přišla při jednadvacátém vzletu, kdy frekventant místo toho, aby převedl kluzák do přímočarého klouzavého letu, přitáhl řídicí páku. Zhruba v deseti metrech ztratil rychlost a přešel do pádu až na zem, do které vrazil svojí přední částí, jenž se nárazem zborčila. Kluzák byl poškozen v rozsahu 70 % a frekventant skončil se zlomenými žebry a poraněnou páteří v nemocnici.³⁸² Na druhou stranu ve stejném období vznikl výkon Františka Volejníka, který jako jeden z prvních splnil podmínky pro stříbrné C (vzdálenost před 50 km, 5 h letu a převýšení 1000 m) letem do Tábora.³⁸³

V následujícím roce proběhla malá proměna v rámci techniky aeroklubu. V rámci generální opravy byl do Kunovic odvezen Z-24 Krajánek OK-8320 a do Lomnice byla na výměnu přivezena GB-IIb OK-8361, na které bylo nutné provést výměnu plátěných potahů, vyřešenou členy aeroklubu svépomocí.³⁸⁴ Především rok 1950 znamenal pro Podkrkonošský aeroklub v Lomnici nad Popelkou další přelomovou událost. Po dokončení předem deklarovaných úprav letiště byl uspořádán letecký den 27. srpna. Širokým vrstvám obyvatelstva se umožnilo zakoupit si vyhlídkové lety za 150 Kčs, nebo shlédnout vystoupení akrobata Kelnera, který cvičil na hrazdě zavěšené pod motorovým letounem typu Čáp.³⁸⁵

V následujícím roce se odehrála velmi zajímavá událost, jejíž fragmenty jsou uloženy v SOKA Semily. Na začátku každého roku se prováděla imatrikulace

³⁸² SNB. *Havárie kluzáku ŠK-38 Komár OK-5515 v Lomnici nad Popelkou*. SOKA Semily. Fond ONV Semily 1945-1990. Inv. č. 507, sing. 727, kart. 152.

³⁸³ Rozhovor s Ing. Milanem TAUCHMANEM, dlouholetým členem Aeroklubu Lomnice nad Popelkou. Rozhovor byl proveden 22. března 2015.

³⁸⁴ *Telegram Podkrkonošského aeroklubu v Lomnici nad Popelkou datovaný k 18. 4. 1950*. SOKA Semily. Fond ONV Semily 1945-1990. Inv. č. 507, sing. 727, kart. 152.

³⁸⁵ DRAHOŇOVSKÝ, Jan. Padesát let lomnického sportovního létání. *Lomnické noviny*, 1995, roč. 3, č. 8, s. 5.

letecké techniky, kdy proběhlo přezkoušení kluzáků, větroňů, motorových letadel nebo navijáku odbornou komisí a oficiálně uvolněny do provozu. Z každé imatrikulace byl také pořizován zápis, který se uložil na ONV. V únoru 1951 nebyly evidenční listy dvou motorových letadel (Praga E-114 Baby OK-CGQ a Z-381 OK-AWN) k nalezení. Pohyb těchto materiálů zakryla mlha nejasností a situace nakonec dopadla tak, že místnímu ONV v Semilech zaslalo kopie pražské ústředí.³⁸⁶ Z přehledu letuschopné techniky MD k datu 22. 9. 1951 vyplynulo, že OK-CGQ byla stále evidována v Lomnici nad Popelkou, ale OK-AWN již v Liberci.³⁸⁷ Zmiňovaný převod se nepodařilo z doložených pramenů uspokojivě vysvětlit.

O nastalých celospolečenských změnách výmluvně hovoří i příspěvek v časopisu Letectví v roce 1950: „*V neděli ráno dne 24. května 1950 sešlo se na našem letišti při nástupu 18 plachtařů, aby zasvětili volný den po celotýdenní práci plachtění. Nejprve nástup, půlhodinka Svazarmu, a pak plán na celý den. Protože po ránu vanul silný stranový vítr, instruktor s. Holec odložil provoz až na odpoledne. Dopolední program zní: „Zajedeme na blízký vrch Tábor, abychom zjistili možnosti svahového létání a případného přistání přímo na vrcholu. Kolem jedenácté se vrátíme zpět. Po návratu projednáme další program.“ „Pojedeme na brigádu,“ říká s. Sucharda, „snad by bylo nejlépe na stavbu družstevního kravína do Vlastiboře u Železného Brodu.“ „Budeme tak manifestovat jednotu mezi městem a vesnicí,“ říká zase s. Penička, vedoucí modelářů. „Alespoň dokážeme, že umíme nejen létat, ale udělat i kus pořádné práce“. Návrh byl jednomyslně schválen a přijat, odjezd byl stanoven na dvanáctou hodinu. Rázem dvanácté odjíždělo s letiště 18 brigádníků, plných elánu a budovatelského nadšení, na pomoc naší vesnici. Večer jsme se vrátili domů s vědomím dobře vykonané práce. Nic nás nemrzelo, že jsme si toho dne nezalétali, však si to vynahradíme příště. Jsme přesvědčeni o tom, že i naše pomoc byla příspěvkem k zachování a uhájení světového míru.*“³⁸⁸ V předcházejícím textu se objevila „půlhodinka Svazarmu“,

³⁸⁶ Korespondence SNB v Semilech. SOkA Semily. Fond ONV Semily 1945-1990. inv. č. 507, sing. 727, kart. 152.

³⁸⁷ NA, fond MD I, inv. č. 581, č. kart. 934.

³⁸⁸ PIVRNEC, Ota. V Lomnici umí nejen létat – ale i pracovat... *Křídla vlasti*, 1952, roč. 1, č. 10,

což bylo politické školení před zahájením letového dne. Z hlediska organizačního se stále jednalo o Podkrkonošský Aeroklub Lomnice nad Popelkou, který v té době patřil letecky pod Doslet a organizačně pod Strojní a traktorovou stanici v Lomnici nad Popelkou.³⁸⁹

4.5 Hodkovice

Hodkovice za druhé světové války využívala německá Luftwaffe. Na děni okolo 8. nebo 9. května se váže vzpomínka zprostředkovaná Janem Hrbatschem: „*Pan Kvapil, který byl koncem války mladý chlapec, vzpomínal, že okolo 8. května na letišti v Hodkovicích mladej kluk, německá posádka už byla fuč, všude zbyla roztroušena letadla a Rusové se honili za nějakou jednotkou SS, co prchala směrem na Sychrov. Na letišti si zrovna bezprizorní letadla prohlíželi kluci z nedaleké Vrchoviny a v tom přišel kluk, kolem 18 let a měl na sobě směs civilu, uniformy a letovou bundu. Poprosil kluky, jestli by mu nepomohli vytáhnout jednu „stodevítku“³⁹⁰ ven, s čímž oni souhlasili. Posléze se však ukázalo, že baterka je dávno pryč, a tak mladý pilot, který mluvil lámanou češtinou, sedel zdeptaný životem na kole stíhačky a přemítal o svém budoucím osudu. Chlapci se však slitovali a jednu baterku ze svých „domácích zásob,“ nalezenou v některém z vraku již drive, donesli. Poté mu pomohli klikou roztočit setrvačnick a motor se podařilo nahodit. On pak odstartoval, a před odletem na západ provedl nízký průlet nad plochou.“ Tuto událost se nepodařilo relevantních zdrojů ověřit, a proto by se k ní mělo přistupovat s jistou rezervou.³⁹¹*

Po skončení druhé světové války proběhlo obnovení provozu i na hodkovickém letišti, které využívala ve válečném období Luftwaffe především jako výcvikové centrum. Obnovení provozu bylo neodmyslitelně spjato s turnovskou pobočkou ČNA, která se již v červnu 1945 vydala do Hodkovic zjistit, v jakém je letišti stavu a jaký materiál se na něm nachází. Turnovští vedení Václavem Hníkem nedokázali skrýt překvapení nad množstvím pravděpodobně

s. 6.

³⁸⁹ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

³⁹⁰ Slangové označení stíhacího letounu Me-109 (pozn. aut.).

³⁹¹ Rozhovor s Janem HRBATSHEM, současným pilotem a instruktorem AK Hodkovice. Rozhovor byl proveden 16. března 2015.

neporušeného leteckého materiálu a leteckých pohonných hmot. Velkým problémem se stalo zajistění tohoto materiálu proti rozkradení nově příchozími, jenž neměli k létání žádný vztah.³⁹² Díky soupisu majetku turnovskými plachtaři ve dnech 19. – 22. 6. 1945, odeslaném na ústředí ČNA, bylo možné vyčíslit školy vzniklé těsně po skončení války a především v zimě 1945/1946.³⁹³

Tento problém se objevil i v archivních dokumentech. Svědectvím se stalo Hlášení o rozkrádání národního majetku na polním letišti v Hodkovicích podané SNB Hodkovice k velitelství vojenské posádky v Liberci datované k 27. březnu 1946. Bylo uvedeno, že byly poškozeny nové letecké motory, které byly uloženy v bednách na hodkovickém letišti. V druhém hangáru nad Citeří probíhalo rozkrádání a demolování uložených kluzáků a větroňů. Dokonce místní rolník Stanislav Havel udal, že přistihl dvě ženy a jednoho mladíka, kteří odnášeli různý materiál z uskladněných letadel. Dle nálezu hlídky SNB byly nejčastěji odnášeny ocelová lanka, mosazné matice s šrouby a vůbec všechny součástky využitelné v hospodářství nebo elektrotechnice. Mezi poškozené stavby patřila také budova hangáru, především vytlučena okna a vylomeny dveře.³⁹⁴

Již v červenci pobočka ČNA Turnov hlásila, že je připravena k létání na hodkovickém letišti. Měla celkem osmnáct kluzáků, pět jednomístných a dva dvoumístné větroně.³⁹⁵ K tomu bylo nutné připočítat ještě kluzáky a větroně přivezené z Grunau, jelikož turnovsko-hodkovická skupina patřila se čtyřmi nákladními vozy nejpočetnější v celém transportním pelotonu. S létáním se v Hodkovicích začalo slavnostně 26. srpna 1945, kdy proběhlo přezkoušení všech předválečných plachtařů, na SG-38 a GB-IIb.³⁹⁶ Jelikož visel ve vzduchu zmiňovaný problém s ostrahou materiálu, přivítali místní plachtaři nabídku ČNA, aby bylo v Hodkovicích umístěno jedno ze zemských plachtařských středisek.³⁹⁷ Rozhodnutí o jeho zřízení bylo vydáno v říjnu 1945 a k realizaci došlo z jara roku

³⁹² ČEPELÍK, Břetislav. *Smeteni z oblačných výšin II.*, s. 29.

³⁹³ Tamtéž, s. 30.

³⁹⁴ SOKA Liberec. Fond ONV Liberec 1945-1990. Inv. č. 212, kart. 271.

³⁹⁵ REDAKCE. Rozlet v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1945, roč. 1, č. 1, s. 11.

³⁹⁶ ZIMA, Radek: *Z dějin hodkovického letiště*, s. 8.

³⁹⁷ Zemské plachtařské středisko (ZPS) v Hodkovicích nad Mohelkou je v různých pramenech označováno i jako Zemská plachtařská škola, popř. stanice (pozn. aut.).

následujícího.³⁹⁸ Ke slavnostnímu otevření došlo 7. července 1946. Proč byly jako jedno z míst vybrány pro zemské plachtařské středisko právě Hodkovice? S největší pravděpodobností to způsobila kombinace několika faktorů. Prvním faktorem byl místní dostatek kořistního materiálu, který dával skoro neomezené možnosti v letecké činnosti. Dalším se staly především výhodné podmínky pro výkonné plachtění, umožňující nejenom létání ve stoupavých prouděch a svahové létání na Citeři nebo Ještědu, ale i létání v dlouhé vlně, které je možné dodnes provozovat jak za Ještědem, tak za Jizerskými horami nebo Krkonošemi. Tento způsob plachtění se rozšířil po druhé světové válce především ve Francii a Švýcarsku, kde byly dosaženy vynikající výkony. Dlouhá vlna byla právě jedním z důvodů, proč byly Hodkovice zvoleny.³⁹⁹

Na krátký čas dochází k symbióze mezi turnovskou pobočkou ČNA a ZPS Hodkovice. Letecká škola létala prioritně od pondělí do pátku a turnovští v sobotu a neděli. K turnovským se přidávali postupně i místní, tj. hodkovičtí zájemci o létání. Soužití netrvá však dlouho. Byly registrovány stížnosti MNV v Hodkovicích na činnost turnovských, kteří podle došlých hlášení od majitelů okolních pozemků, působí škody na polnostech nepatřících letišti, šlapou po lukách a jiné.⁴⁰⁰ Přesto působí na letišti až do roku 1950, kdy se přemístili zpět do Daliměřic nedaleko Turnova.⁴⁰¹ S administrativním oddělením obou organizací souviselo i rozdělení techniky, jelikož většina kluzáků a větroňů v roce 1946 přešla pod ZPS. Z přehledu vydaného na jaře roku 1947 vyplývalo, že místní plachtařská stanice měla ve stavu tři kusy SG-38, tři kusy GB-IIb, jednoho Krajánka, tři kusy DFS Kranich (VT-52 Jeřáb), dvě DFS Olympia (VT-4), dva kusy DFS Weihe (VT-3 Vážka) a jeden Gö-4 Goevier (Kachna) a DFS Habicht (VT-54 Jestřáb).⁴⁰² Poslední dva zmiňované větroně jsou velmi zajímavé. Kachna⁴⁰³ je jedním z mála dvoumístných větroňů, kde byla sedadla umístěna

³⁹⁸ REDAKCE. Nový kurz C v Hodkovicích. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 30, s. 5.

³⁹⁹ REDAKCE. Dlouhé vlny v Hodkovicích. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 31, s. 9.

⁴⁰⁰ SOkA Liberec. Archiv města Hodkovice 1945-1971. Sign. Hosp. a spol. org., kart. 200.

⁴⁰¹ ČEPELÍK, Břetislav. *Smetení z oblačných výšin II.*, s. 43.

⁴⁰² REDAKCE. Plachtařská reportáž z čísel – přehled letuschopné techniky v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 12, s. 4.

⁴⁰³ Obrazová dokumentace v přílohách s. XX-XXI (pozn. aut.).

vedle sebe, na rozdíl od Kranicha, kde posádka seděla za sebou.⁴⁰⁴ Kachna také posloužila jako vzor pro dvoumístný větroň LG-130, který v padesátých a šedesátých letech létal na čs. letištích. Druhou zajímavostí je DFS Habicht, což byl německý akrobatický větroň, který byl mimo jiné za druhé světové války využíván pro přípravu pilotů pro raketový stíhací letoun Me-163 Komet.⁴⁰⁵ Na druhou stranu se počty leteckého materiálu ve vlastnictví pobočky ČNA Turnov zmenšily na dva SG-38 a jednu GB-IIb.⁴⁰⁶

V průběhu působení ZPS Hodkovice se provádělo velké množství výcviků. I když v rámci harmonogramů bylo vidět velké množství kurzů pro získání zkoušek A a B, škola se zaměřovala především na kurzy specializační, do kterých docházeli frekventanti z jiných aeroklubů, kde si tyto kurzy nemohli splnit. V rámci elementárního výcviku se rozvíjely od roku 1947 zmiňované ED kurzy. Jednalo se o základní výcvik již na dvoumístném větroně Kranich nebo Goevier, kdy frekventant odlétal s instruktorem cvičení v rozsahu zkoušky A a B, poté se přeškoloval na školní větroně. Tento způsob výcviku byl také využíván pro výcvik vojenských pilotů, který trval okolo jednoho měsíce, většinou nastupovalo do kurzu 16 adeptů a 14 jich mělo úspěšně vyjít, což se vždy nepodařilo.⁴⁰⁷ Specializačními kurzy byly především pro získání zkoušky C a kurzy instruktorské. Dále pak kurzy létání na dvoumístném kluzáku (Kranich nebo Goevier) spojený většinou s výcvikem aerovleků.⁴⁰⁸ Pro provádění aerovleků sloužil v ZPS kořistní motorový letoun Focke-Wulf Fw-44 Stieglitz OK-QHK.⁴⁰⁹ Mezi motorová vlečná letadla doložená v Hodkovicích patřilo Arado Ar-66C, doložené v roce 1946. Létalo zde bez civilní imatrikulace, pouze s vojenskými výsostnými znaky.⁴¹⁰ Ke zmiňovaným kurzům byla roku 1947 přidána i možnost

⁴⁰⁴ VEJVODA, Ladislav, PLACHÝ, Jan. *Větroně v Československu a v České republice od roku 1945*, s. 59-62.

⁴⁰⁵ Více: PEJČOCH, Ivo. *Bojové legendy - Messerschmitt Me-163 KOMET*, Praha: Vašut, 2007. ISBN: 80-7236-305-0, s. 65.

⁴⁰⁶ REDAKCE. Plachtařská reportáž z čísel – přehled letuschopné techniky v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 12, s. 4.

⁴⁰⁷ BRSKOVSKÝ, Jan. Když létaly Jeřáby. *Letectví a kosmonautika*, 1997, roč. 73, č. 25-26, s. 42-49.

⁴⁰⁸ REDAKCE. Plachtařské kurzy v Hodkovicích. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 15, s. 11.

⁴⁰⁹ ZIMA, Radek: *Z dějin hodkovického letiště*, s. 9.

⁴¹⁰ PAJER, Miroslav. *Křídla pro vítězství a poválečnou obnovu*, s. 319, 327.

přeškolení na větroň s pomocným motorkem. S největší pravděpodobností se jednalo o Göppingen Gö-1 Wolf upravený ve VOŠLM v Liberci.⁴¹¹

Dalším druhem výcviku bylo provádění vzletu pomocí navijáku. Tyto kurzy zde probíhaly z důvodu, že v mnoha odbočkách ČNA se létaly vzlety pouze pomocí gumového lana. Vrcholem mezi kurzy byl kurz výkonného plachtění, kurz létání dle přístrojů v mracích a akrobatický kurz na Habichtu,⁴¹² který byl půjčován do Liberce, kde s ním aktivně létal mjr. Červenka. Znamé je především jeho vystoupení na leteckém dnu v Liberci roku 1947.⁴¹³ Mezi první kurzy, které se v Hodkovicích odehrály, patří kurz pro zkoušku C, na přelomu května a června 1946, na němž bylo přítomno celkem devět účastníků. Po skončení kurzu mělo celkem sedm absolventů složenou zkoušku C a dvěma zbývajícím chybělo pouze po jednom podmínkovém letu. Dokonce jeden frekventant splnil první z podmínek pro stříbrné C, kdy dosáhl převýšení 1620 m.⁴¹⁴

Kurzy výkonného plachtění začaly v Hodkovicích 22. července 1946. Účelem tohoto kurzu bylo zdokonalení pilotáže, obeznámení s létáním výkonných větroňů, létání dle přístrojů a v aerovleku, vše pro splnění podmínek stříbrného C. Jednotliví frekventanti mohli obdržet oprávnění k samostatnému létání, létání se pasažérem nebo k vyučování ve dvojím řízení, dle odlétané praxe a splněných přezkoušení, dle výcvikového řádu. Kurzy vždy začínaly vždy v pondělí a končily v sobotu v půl jedné odpoledne. Absolvování všech stupňů výcviku trvalo přibližně čtyři týdny. Žák si však mohl zvolit libovolnou dobu, nejméně však jeden týden s tím, že vždy může navázat na předešlá cvičení. Fyzický nástup do kurzu probíhal vždy v neděli večer. Frekventant pouze hradil režijní příspěvek 200 Kčs týdně na pohonné hmoty a další materiál, denní stravné 30 Kč a případné výlohy spojené s transportem větroně po přeletu. Podmínkou přijetí do kurzu bylo nejméně 10 h po zkoušce C. Přihlášky se zasílaly na pražské ústředí ČNA. Bylo doporučeno zasílat je v čas, minimálně měsíc před zvoleným termínem.⁴¹⁵ Vedle leteckých kurzů se pořádaly kurzy mechaniků a technický

⁴¹¹ ŠILHAN, Vladimír. Zemské plachtařské školy v roce 1947. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 4, s. 11.

⁴¹² REDAKCE. Plachtařské kurzy v Hodkovicích. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 15, s. 11.

⁴¹³ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 7.

⁴¹⁴ REDAKCE. Nový kurz C v Hodkovicích. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 30, s. 5.

⁴¹⁵ ŠILHAN, Vladimír. Sloupek plachtařů – kurzy výkonného plachtění. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 27,

správců v přidružených spolkových leteckých dílnách v Hodkovicích. Kurzisté byli jmenováni a delegováni svojí pobočkou ČNA.⁴¹⁶ V následujícím roce si frekventanti jednotlivých kurzů více přispívali na létání více, než v roce 1945. Kurzy A a B, stály po 600 Kčs, tří až čtyřtýdenní kurz C stál okolo 1400 Kčs, ED kurz byl za 2500 Kčs, individuální pokračovací kurzy nebo akrobatický kurz stály 1200 Kčs. Z pohledu tehdejších cen se výcvik v letecké škole nedal považovat za příliš levnou záležitost.⁴¹⁷

Vedoucími plachtařského střediska byli postupně Bohumil Tauš, který patřil mezi výkonné plachtaře již od konce války. Již v červnu roku 1946 získal na Jeřábu s turnovským instruktorem Františkem Hukem převýšení 1100 m.⁴¹⁸ Dalšími vedoucími ZPS se postupně stali Karel Bernhauser, Antonín Půrok a František Vosyka.⁴¹⁹ Současně zde působili i instruktoři Jaroslav Prchal nebo RNDr. Jiří Förchtgott a další. Mezi problémy zaměstnanců patřilo to, že škola fungovala pouze od dubna do října. Svobodní na zimu odcházeli na neplacenou dovolenou. Proběhl dokonce pokus zřídit lyžařské středisko, což se nepodařilo uvést do požadovaného stavu a tak ženatí se stali zaměstnanci leteckých dílen, které paralelně fungovaly se ZPS. Na jaře šli všichni zpět do letových funkcí.⁴²⁰ Zmiňované lyžařské středisko bylo prezentováno i na stránkách časopisu Rozlet. Místní (tj. hodkovická) odbočka ČNA ve spolupráci se SČM jej otevřely zájemců i skupinám již v lednu 1946. Podmínky byly věk nejméně šestnáct let, pobyt nejméně týden a denní taxa 50 Kčs s veškerým zaopatřením.⁴²¹ Přes tyto pokusy byl provoz lyžařského střediska ukončen v roce 1947.

V prvním aktivním roce fungování ZPS Hodkovice se odehrála jedna událost, která v mnoha ohledech mohla skončit katastrofou. Jako příklad letecké nekázně se objevila, pod názvem „Zákaz činnosti“ i na stránkách časopisu Rozlet. Není do věci ji zde uvést v celém znění: „Dne 16 října 1946 se stal na letišti ZPŠ

s. 7.

⁴¹⁶ REDAKCE. Odpovídáme na dotazy – kurzy technických správců letišť. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 30, s. 5.

⁴¹⁷ REDAKCE. Program zemských středisek, školné a podmínky přijetí. *Rozlet*, 1947 roč. 3, č. 12, s. 6.

⁴¹⁸ REDAKCE. Nový kurz C v Hodkovicích. *Rozlet*, 1947 roč. 3, č. 3, s. 5.

⁴¹⁹ ZIMA, Radek: *Z dějin hodkovického letiště*, s. 9.

⁴²⁰ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALÉM 21. srpna 2014.

⁴²¹ REDAKCE. Rozlet v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 5, s. 14.

*Hodkovice případ letecké nekázně, který jen zázrakem skončil bez výraznějších následků. Toho dne byl pověřen člen ČNA Turnov Jiří Vašák, plachtař C, zaměstnaný jako pomocný instruktor vedoucím školy úklidem v hangáru a menší opravou trupu větroně. Anežka Pošvářová, rovněž plachtařka C, zaměstnankyně středika, kterou si zavolal na pomoc, jelikož bylo nutno vytáhnout letadla, mezi nimi dvě letadla Piper Cub a jedno FW 44 Stieglitz, navedla Vašáka, aby zkusil natočit motor některého z letadel. Podařilo se to na letadle Piper Cub, patřícímu aeroklubu Turnov. Když motor běžel, nasedli oba a rolovali po letišti, nakonec z popudu A. Pošvářové dal Vašák tolik plynu, že letadlo odstartovalo. Jmenovaný není motorovým pilotem a není v motorovém výcviku. Po letu, trvajícím asi půl hodiny, při kterém kroužili nad Turnovem, odhodlali se konečně přistáti, což se jen díky velkému štěstí a vlastnostem letadla zcela náhodou po značné námaze podařilo. Příhoda se odehrála v době, kdy instruktoři byli na dovolené nebo služebně mimo Hodkovice, neboť výcvik ve středisku byl již skončen. Je to příklad letecké nekázně a neodpovědnosti obou zúčastněných, jaká nesmí být trpěna, zvláště u budoucích instruktorů a vyžaduje příkladného potrestání v zájmu bezpečnosti celého provozu a šetření státního majetku. Ústřední plachtařský výbor proto zastavil oběma jmenovaným leteckou činnost plachtařskou a to Jiřímu Vašákovi do 31. prosince 1947, Anežce Pošvářové jako iniciátorce podniku pak do 30. června 1948. Upozorňujeme náčelníky a instruktory všech aeroklubů na tento případ, jakož i na dobu vyneseního trestu. Připuštění některého z obou distancovaných k bezmotorovému létání kdekoliv na území Čech, mělo by pro provinivšího instruktora vážné důsledky. Zemským ústředím v Praze, Brně a Bratislavě byl tento trest oznámen a byla požádána, aby se k této trestní sankci připojila tím, že po dobu distance znemožní jmenovaným motorovou a bezmotorovou činnost na území Moravy a Slovenska.*⁴²²

Počátkem roku 1947 přibyl i do Hodkovic od MD jeden cvičný Piper Cub z přebytků americké armády, který sloužil letecké škole. Současně přišel motorový instruktor Rudolf Havlíček a v brzkém jaru se začalo s aktivním motorovým provozem, letiště však začalo být pro provoz školy a aeroklubu

⁴²² REDAKCE. Sloupek plachtařů – zákaz činnosti. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 45, s. 11.

postupně malé provoz turnovské pobočky ČNA byl čím dál více detašován na dalmeřické letiště.⁴²³ K příchodu Piperu se váže i snaha místních zalétat si ještě na sněhové pokrývce. Přes zimní období zhotovili lyže, namostované místo kol, což se v provozu osvědčilo.⁴²⁴

Rok 1947 přinesl i sportovní úspěchy. Mezi nejvýznamnější patřil úspěch RNDr. Jiřího Förchtgotta a jeho žáka J. Tomsy, kteří dosáhli na větroni Kranich 19. srpna absolutní výšky 4500 m, při čemž převýšení bylo 4 100 m, což v té době znamenalo nový čs. rekord na dvoumístném větroni, který byl dokonce než platný rekord na jednomístném.⁴²⁵ Velmi poutavé povídání zanechal sám rekordman v dalším čísle časopisu *Rozlet*, kde velmi podrobně popisoval získávání výšky v bouřkovém mraku a problémy s tím spojené.⁴²⁶

Společně s rozvojem přístrojového létání v mracích se pokročilo ve výzkumu dlouhé vlny za Ještědským hřebenem. Byly definovány dvě základní vlnové situace. První situací je vlna hodkovická, která se vytváří v závětrí Ještědského hřebenu při SV proudění. Naopak vlna liberecká vzniká nad libereckým letištěm při JZ prouděním. Zajímavá byla i statistika vlnových letů ze srpna 1947,⁴²⁷ uskutečněných převážně v hodkovické vlně. Počet vzletů do vlny 52 s celkovou dobou všech letů 121 h 20 min. Nejlepší výška dosažená nad letištěm činila 2500 m, průměrná okolo 1800 m. Nejdelší let trval 6 h 11 min.⁴²⁸

Počátkem roku 1948 je na stránkách *Rozletu* prezentována činnost letecké školy a byl zde obhajován její pevný a neoddělitelný význam pro čs. plachtění. Dokonce se do plachtařské školy hlásili zahraniční účastníci, okolo patnácti Švédů, dále Francouzi, Angličané a Holanďané.⁴²⁹ Švédská přítomnost byla dokonce doložena ve vzpomínkách místních pamětníků.⁴³⁰

Ve zmiňovaném článku v *Rozletu* se objevila stížnost na spolupráci s MNV Hodkovice, který sliboval, ale faktická podpora nebyla často realizována.

⁴²³ ZIMA, Radek: *Z dějin hodkovického letiště*, s. 9.

⁴²⁴ REDAKCE. Pipery na lyžích. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 11, s. 3.

⁴²⁵ REDAKCE. Nový rekord čs. plachtařů. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 35, s. 2.

⁴²⁶ FÖRCHTGOTT, Jiří. Plachtění v šedém. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 48, s. 10.

⁴²⁷ Což je velmi zajímavé, jelikož se vlnové proudění objevuje především časně z jara nebo na podzim (pozn. aut.).

⁴²⁸ FÖRCHTGOTT, Jiří. Létání v hodkovické vlně. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 44, s. 10.

⁴²⁹ REDAKCE. Hodkovice 1947 a v roce 1948? *Rozlet*, 1948, roč. 4, č. 8, s. 11-12.

⁴³⁰ Rozhovor s Boženou VITÁSKOVOU 30. září 2014.

Jak v oblasti udržování leteckých dílen, tak v možnosti ubytování frekventantů školy.⁴³¹ Na obranu MNV Hodkovice je nutno poznamenat, že soužití s frekventanty školy nepatřilo vždy mezi problémové. V dokumentu, který byl datován k 10. září 1948 reprodukoval MNV stížnosti občanu vedení ZPS. Občané si stěžovali na ubytované frekventanty ZPS, kteří byli ubytováni v budově bývalé školy. Mládenci, dle sdělení svědků: „*dlouho do noci povykují a hlomozí a celkově se chovají tak, jak se na budoucí adepty letecké zbraně nesluší.*“ Z tohoto důvodu žádal MNV větší důraz zaměstnanců ZPS na dodržování kázně frekventantů.⁴³²

Počátkem roku 1948 pokračoval rozmach motorového létání v Hodkovicích, jelikož MD přidělilo další motorový letoun Praga E-114 Baby, což se událo na základě složení pilotních zkoušek několika frekventantů dne 14. listopadu 1947. Tento typ vyžadoval důkladné přeškolení, protože měl oproti Piperu sedadla vedle sebe a piloti seděli mimo osu letounu. Pro nedostatek místa v hodkovickém hangáru byla E-114 hangárována v Liberci.⁴³³ Po všeobecně známých únorových událostech roku 1948 přišel zákaz létání, postupně zmírňovaný.⁴³⁴

Provoz byl v Hodkovicích plně obnoven až roku 1949. Díky dochovaným deníkům časoměřiče lze přesně poměrně dobře určit počty a typy jednotlivých větroňů. Problémem jsou kluzáky, jejich deník časoměřiče se nedochoval, přesto je možné předpokládat, že v roce 1949 byly v Hodkovicích dosluhující SG-38, doplněné několika novými Z-23 Honza. Mezi větroně, jejichž létání v Hodkovicích je doloženo patří: pět dvoumístných Kranichů (OK-9052, OK-9055, OK-9300, OK-9211, OK-9312), jednomístná raritní Merle Mü-13 (OK-8078), Gö-4 Goevier (Kachna – OK-9250), jedna Gö-3 Minimoa (OK-8192), celkem deset GB-IIb (OK-8108, OK-8118, OK-8255, OK-8024, OK-8311, OK-8052, OK-8360, OK-8259, OK-8363, OK-8201), čtyři výkonné větroně DFS Olympia (OK-8444, OK-8076, OK-8494, OK-8364) a tři čs. cvičné větroně Z-24 Krajánek (OK-8170, OK-8171, OK-8173).

⁴³¹ REDAKCE. Hodkovice 1947 a v roce 1948? s. 11-12.

⁴³² SOKA Liberec. Archiv města Hodkovice 1945-1971. Sign. Hosp. a spol. org., kart. 200.

⁴³³ ZIMA, Radek: *Z dějin hodkovického letiště*, s. 9-10.

⁴³⁴ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 8.

Roku 1950 byly doloženy první Z-25 Šohaje OK-8834 OK-8835 a další Z-24 (OK-8550, OK-8560) a objevil se zde i František Kdér s větroněm DFS Weihe (Vážka – OK-8606),⁴³⁵ prokazatelně přidělenou ZPS.⁴³⁶ Problémem deníků časoměříče je to, že není možné určit na 100 %, zda uvedený větroň patří opravdu ZPS, nebo jestli byl přivezen frekventantem nebo návštěvníkem, který si přijel zalétat. Stejně jako u větroňů je možné doložit provoz motorových letadel, kde zmiňovaný problém se tolik nevyskytoval, jelikož motorových letounů nelétal takový počet. V roce 1950 byly v Hodkovicích doloženy tyto motorové letouny: Focke-Wulf Fw-44 Stieglitz (OK-QHC a OK-QHM), využívané především jako vlečné, dále jedna Praga E-114 Baby (OK-DGN), dvě Z-381 (s vojenským označením C-106, OK-DSO OK-DSP), dva Pipery Cub (OK-WIC, OK-DRI)⁴³⁷ a jistý počet C-104 (Bücker Bü-131 Jungmann) doložený ústním svědectvím.⁴³⁸

S nástupem nové organizace sportovního letectví bylo nakonec v závěru roku 1949 rozhodnuto o zrušení ZPS Hodkovice, která fungovala až do června následujícího roku.⁴³⁹ Mezi jednu z posledních událostí v hodkovické škole patřilo teoretické školení instruktorů, které proběhlo ve dnech 16. a 17. února 1950.⁴⁴⁰ Postupně do roku 1952 byly zrušeny i ZPS Raná a Kralupy nad Vltavou. Od počátku roku 1950 probíhalo zřizování nové ÚPŠ Vrchlabí, kam byli přijati jako placení instruktoři Ladislav Háza z Hodkovic, Jaroslav Kumpošt a Věra Špačková ke dni 1. června.⁴⁴¹

Po zrušení školy poklesla letecká činnost v Hodkovicích, protože turnovští létali na svém letišti v Daliměřicích a další členové místní (tj. hodkovické) pobočky ČNA přešli na jiná, tehdy progresivně se rozvíjející letiště, například Královku, Držkov nebo Liberec. Toto období poklesu provozu netrvalo dlouho. Se zrušením jednotlivých letišť v závěru roku 1952, tj. Držkova, Královky nebo

⁴³⁵ Plachtařská kniha – blok časoměříče 1949-1950. Osobní archiv Jana Hrbatsche.

⁴³⁶ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

⁴³⁷ Motorová kniha – blok časoměříče 1950. Osobní archiv Jana Hrbatsche.

⁴³⁸ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

⁴³⁹ ČERNÝ, Jiří. Čtyřicet mírových let. *Letectví a kosmonautika*, 1985. roč. 61, č. 14, s. 6-7.

⁴⁴⁰ STANĚK, Miroslav. Školení instruktorů v Hodkovicích. *Letectví*, 1950, roč. 26, č. 7, s. 164.

⁴⁴¹ CHVOJKOVÁ, Helena. *Plachtění je požitěk. Pilotka Věra Špačková-Šlechtová vzpomíná*. Cheb: Svět křídel, 2013. ISBN 978-80-87567-24-1, s. 50-51.

Turnova se část jejich členů přesunula do Hodkovic, které jako aerovleková stanice KA Liberec fungovaly dále.⁴⁴²

4.6 Zapomenuté lokality poválečného létání v Libereckém kraji

Do této kapitoly patřily všechny lokality, popř. kluby, kde se v poválečném období létalo a dodnes jsou skoro zapomenuty. Rozdílnými jsou Lomnice nad Popelkou, kde je dnes plocha pro SLZ nebo Hradčany, kde se dodnes nachází bývalé vojenské letiště. V ruku v ruce s krátkým časovým obdobím činnosti poboček v Turnově, Držkově Kozákově, Semilech, Železném Brodě, jde nedostatek informací. Jedinou výjimkou je Královka, která patřila ve své podstatě raritním horským letišťem a střípky informací jsou uloženy ve vzpomínkách pamětníků, tak v SOkA Jablonec nad Nisou. Až na Držkov, Královku a Turnov, skončila činnost dalších poboček ČNA již v letech 1948-1949, z důvodů nemožnosti vzniku rovinného letiště.⁴⁴³ Poslední tři zmiňované letiště byly zrušeny na podzim roku 1952, při plné integraci sportovního letectví do Svazarmu, jelikož na nich nebyl trvale udržitelný motorový provoz.⁴⁴⁴

4.6.1 Držkov

Létání v Držkově nezačalo ihned po konci druhé světové války. Ještě počátkem roku 1947 nejsou k dispozici informace o činnosti skupiny, jelikož místní pobočka ČNA nebyla uvedena v přehledu letecké techniky.⁴⁴⁵ Počátky organizovaného letectví, stejně jako na Královce začaly do poloviny roku 1947. Létalo se na svazích Černé Studnice a na Muchovském hřebenu, koncem roku 1948 se objevovaly snahy o zřízení rovinného letiště. Samotná žádost úřadům o zřízení rovinného letiště pochází až ze srpna 1950, kdy se k žádosti MNV

⁴⁴² ČERNÝ, Jiří. Čtyřicet mírových let. *Letectví a kosmonautika*, 1985. roč. 61, č. 14, s. 6-7.

⁴⁴³ ŠÍMA, Václav. O Slučování a sdružování aeroklubů. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 17, s. 2.

⁴⁴⁴ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALÉM 21. srpna 2014.

⁴⁴⁵ REDAKCE. Plachtařská reportáž z čísel – přehled letuschopné techniky v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 12, s. 4.

Držkov připojil i MNV v Zásadě.⁴⁴⁶ V září téhož roku se této problematice zmiňovala i obecní kronika v Držkově, kde je oznámeno, že KNV v Liberci přijal žádost o zřízení letiště a podstoupil ji MD a Státnímu plánovacímu úřadu.⁴⁴⁷ Letiště bylo nakonec vybudováno nedaleko hřbitova v Držkově, směrem Černé Studnici. Vzniklo specifické plachtařské rovinné letiště, které trochu našikmo, z kopce a krátké.⁴⁴⁸ Doloženým náčelníkem letiště se stal Ladislav Rieger, který létal i v Hodkovicích.⁴⁴⁹

K létání v Držkově dnes existují pouze kusé informace. Jedny z mála obsahoval dokument adresovaný Krajskému výboru Dosletu 11. května 1952 o létání 3. a 9. tohoto měsíce. Dne třetího května se létalo v Držkově za účelem vyzkoušení dvou navijáků typu Stradilek, které byly po velkých opravách, aby na nich bylo možné provést imatrikulaci, tj. úředně je uvolnit do provozu. Z tohoto důvodu byl proveden nutný počet vzletů na neimatrikulovaném Jeřábu, jenž provedl náčelník a instruktor Ladislav Rieger. Výjimku místní pobočka ČNA dostala od Karla Valáška, krajského plachtařského inspektora. Zajímavějším se stal letový den 9. května. Ráno začalo přípravou techniky, rozkazem a osvětovou pětiminutovkou, samozřejmostí nové doby. Létalo se na GB-IIb OK-8394, se kterou létal náčelník z Královky Jaroslav Prchal.⁴⁵⁰ Následně došlo k havárii Krajánku, se kterou přistál do lesa pilot Nesvadba. Měl rozdrčené chodidlo a větroň zničen.⁴⁵¹

Ve zmiňovaném dokumentu se objevila stížnost na kvalitu techniky pilotáže a chování Jaroslava Prchala, které působilo spíše jako udání s pokusem o očernění přísného funkcionáře.⁴⁵² Jaroslav Prchal na létání v Držkově vzpomínal: „*Po havárii jsem odtud převzal Kranicha, protože tam k ničemu*

⁴⁴⁶ *Žádost o zřízení rovinného letiště.* SOKA Semily, Fond ONV Semily 1945-1990. Inv. č. 507, sing. 727, kart. 152.

⁴⁴⁷ BULÍŘ, Jan, MEJSNAR, Josef. *Kronika městyse Držkova, díl IV. 1938-1961.* Držkov. Uložena v SOKA Jablonec nad Nisou, nečíslováno.

⁴⁴⁸ Rozhovor s Hanou HAVRÁNKOVOU. Dlouholetou plachtařskou instruktorkou AK Hodkovice. Rozhovor byl proveden 12. prosince 2014.

⁴⁴⁹ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALÉM 21. srpna 2014.

⁴⁵⁰ ZÁKLADNÍ ZÁVODNÍ ORGANIZACE KOVOTAN TANVALD: *Vysvětlení k létání 3. a 9. V. 1952.* Pozůstalost Stanislava Kouby. Osobní archiv Jana Hrbatsche.

⁴⁵¹ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALÉM 21. srpna 2014.

⁴⁵² ZÁKLADNÍ ZÁVODNÍ ORGANIZACE KOVOTAN TANVALD: *Vysvětlení k létání 3. a 9. V. 1952.* Pozůstalost Stanislava Kouby. Osobní archiv Jana Hrbatsche.

nebyl, převzali jsme ho na Královku na jaře 1952. Na tomto místě skončil provoz koncem listopadu, když se utvořil Krajský aeroklub Svazarmu. Tím skončilo také letiště Držkov.⁴⁵³ Stejně jako z Královky, byla technika přemístěna především do Liberce a Hodkovic. Spolu s ní přišlo i pár členů do těchto aeroklubů. Dokladem může být Ladislav Rieger, který se navrátil do Hodkovic.⁴⁵⁴

4.6.2 Jablonec nad Nisou – Královka

Letiště na Královce začal budovat v roce 1947 aeroklub Jablonec nad Nisou. Letiště se nacházelo v prostoru, který je dnes znám jako Hrábětická louka v nadmořské výšce přibližně 840 m.⁴⁵⁵ Bylo odpracováno neuvěřitelné množství brigádnických hodin členy jak místního aeroklubu, tak vypomohli členové libereckého. Členové se pustili do náročných úprav terénu, vykácení stromů a zbourání několika opuštěných stavení.⁴⁵⁶ První finanční podporou pro vznik letiště se stal příspěvek v hodnotě 1 000 Kčs od Svazu obcí a okresů – pro výstavbu a hospodářské využití civilních letišť, z tohoto se zakoupil nejn nutnější materiál, který posloužil k počátečním úpravám plochy.⁴⁵⁷

Z dochovaných materiálů vyplynulo, že úpravy před rokem 1951 probíhaly pouze aktivisticky a bez stavebního povolení. Z dochovaného dokumentu datovaného k 5. dubnu 1951, v němž žádá ONV Jablonec nad Nisou jako stavebník Krajský národní výbor (referát XI.) o vydání stavebního povolení ke stavbě letiště v Janově nad Nisou (Královce). ONV oznámilo, že uvolnil na stavbu 350 000 Kčs na postavení hangáru.⁴⁵⁸ Schůze zástupců KNV Liberec, ONV Jablonec n. N., MNV Janov n. N. a Závodního aeroklubu Elektro-Praga došla ke konsenzu, že zmiňovaná lokalita má být využívána jako bezmotorové letiště od roku 1947 a oficiálně schválena MD jako motorové letiště v roce 1950. Zástupce aeroklubu Jaroslav Kulhavý tlumočil názor komise MD, která se vyjádřila v tom smyslu, že by bylo možné letiště přebudovat na motorové, pokud by se provedly

⁴⁵³ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

⁴⁵⁴ Rozhovor s Hanou HAVRÁNKOVOU 12. prosince 2014.

⁴⁵⁵ Obrazová dokumentace v přílohách s. XVIII-XX (pozn. aut.).

⁴⁵⁶ PRCHAL, Jaroslav. Letiště v našich horách, s. 4-5.

⁴⁵⁷ SOKA Jablonec nad Nisou, fond ONV Jablonec nad Nisou 1945-1954, inv. č. 437, katr. 569.

⁴⁵⁸ SOKA Jablonec nad Nisou, fond ONV Jablonec nad Nisou 1945-1954, inv. č. 45, kart. 22.

příčinné úpravy. Mělo se jednat přibližně o 70 000 m³ zeminy při zřízení prvního pásu a o dalších 30 000 m³ u druhého, který by na první navazoval. Navrhované rozměry byly 700 x 150 m u prvního a 950 x 150 m u druhého. V dokumentu jsou dvě terénní vlny směrem k východu, avšak příčný sklon konstatován nebyl.⁴⁵⁹

Po úpravách v roce 1952 mělo letiště dva provozní pásy. Pás plánovaný pro motorové létání, se rozkládal na území 500 x 60 m a vedl šikmo směrem k Maliníku, kde pěšina z Janova překračuje hřebenovou silnici. Bezmotorová letadla využívala celý prostor až k elektrickému vedení na hrabětickém konci, Rozměry plochy pro bezmotorový provoz byly 800 x 60 m. Rozpor oproti plánovaným rozměrům se nepodařilo uspokojivě objasnit, pravděpodobně byl sválen skromnější projekt, který byl následně realizován. Přes kratší VPD se občas podařily i navijákové vzlety do výšky přes 500 m nad úroveň letiště a často se stávalo, že byl větroň vtažen do základny oblačnosti nad Jizerskými horami. Na rozdíl od Plání nemělo letiště příčný sklon a dráhy byly postaveny souhlasně s převládajícím prouděním větru. Problémem zůstávalo, stejně jako na Pláních, přistání,⁴⁶⁰ při nichž došlo k několika haváriím.

Na létání na Královce vzpomínal Josef Havránek: „*Na Královce, to také nebylo nejlepší. Naši práci chtěl aeroklub Jablonec. My jsme tam jezdili na stavbu hangáru a taky jsme tam byli jednou létat. Vezli jsme si Krajánka a naviják. Odstartoval jsem z navijáku a vletěl jsem ve 300 m do mraku. Mraky byly nízko a zatažená obloha, to bylo jen chvílička a hned jsem z toho vylít. No a lítali jsme celý den. Tam se na přistání muselo jít esíčkem mezi barákama a velkým stromem, tekl tam potůček. Jistý Famfulík, se jednomu, druhému vyhnul a škrtnul křídlem o zem, tam to rozbil a my jeli domu, jako když sedlák prodal krávu na jarmarku. Už jsme tam pak nejeli, protože to letiště bylo problematický.*“⁴⁶¹ Zmiňovaná havárie se udála v červnu roku 1949, kluzák Z-24 Krajánek byl úplně zničen a pilot vyvázl bez zranění.⁴⁶² Druhou zmiňovanou havárií je havárie místního Kranicha (Jeřába) OK-9213, který byl na Královku přemístěn z Držkova.⁴⁶³ Josef

⁴⁵⁹ Tamtéž.

⁴⁶⁰ PRCHAL, Jaroslav. Letiště v našich horách, s. 4-5.

⁴⁶¹ Rozhovor s Josefem HAVRÁNKEM 12. prosince 2014.

⁴⁶² Osobní archiv fotografií Jaroslava Prchala.

⁴⁶³ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

Havránek vzpomínal: „*Měli tam také v držení Kranicha OK-9213 (Jeřába) a toho také poškodili. Tam to bylo zajímavý, byla rovina a byl tam bokem veliký kámen, 30-40 cm nad povrch a hladounkej, šel na přistání a chytnul koncem křídla a konec urazil. Pak jsem to vezl do opravy do hodkovických dílen.*“⁴⁶⁴ Reakcí na zmiňované problémy s přistáním přes překážky, které mělo jak letiště na Pláních pod Ještědem, tak na Královce, byly reflektovány článkem v časopisu *Letectví*, kde Jaroslav Prchal přišel specifickým způsobem přistání na tomto typu letišť. Tento způsob již ve svých vzpomínkách popsal již Josef Havránek. Jednoduše spočívá v tom, že pilot provádí před přistáním zatáčky ve tvaru S, při nichž nikdy neudělá zatáčku od letiště, a tak může bezpečně přistát na zvolené místo.⁴⁶⁵

Aeroklub také provozoval sportovní činnost. Mezi prvními v celé ČSR je doložen zmiňovaný Jaroslav Kulhavý, který byl držitelem stříbrného C s číslem 09.⁴⁶⁶ Mezi další držitele tohoto výkonnostního plachtařského odznaku patří z Královky: Jaroslav Prchal, Alois Vaníček a Pavel Lánský,⁴⁶⁷ jenž byl také soukromým majitelem jednoho z Piperů předaný zabavení majiteli, libereckému aeroklubu.⁴⁶⁸ Jaroslav Prchal byl také mezi lety 1949 až 1952 vedoucím letového provozu, náčelníkem. Po prominutí prominut čtyřletého zbytku celkem šestiletého závazku v armádě se roku 1947 dostal nejprve do ZPS Hodkovice, kde musel na zimu neplacenou dovolenou, jelikož v zimě letecká škola nefungovala. Následně se rozhodl nastoupit do vývojové sekce Elektropragy v Jablonci nad Nisou, odkud byl jen krůček k řízení letiště na Královce. Po ukončení své činnosti v Jizerských horách nastoupil jako vlekař-vysazovač a plachtařský inspektor ke KA v Liberci.⁴⁶⁹

Od roku 1949 přecházely aerokluby pod patronáty velkých podniků. Aeroklub Jablonec nad Nisou zpočátku spadal pod generální ředitelství Elektropragy Jablonec nad Nisou, který byl mamutí koncern se závody v celé ČSR. Posléze byl koncern rozdělen na samostatné podniky, takže AK Jablonec

⁴⁶⁴ Rozhovor s Josefem HAVRÁNKEM 12. prosince 2014.

⁴⁶⁵ PRCHAL, Jaroslav. Přistání na cíl. *Letectví*, 1950, roč. 26, č. 18, s. 421.

⁴⁶⁶ REDAKCE. Piloti ČNA se stříbrným „C“. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 32, s. 11.

⁴⁶⁷ *Seznam členů AeČR (ARČs do r. 1992), držitelů Stříbrného plachtařského odznaku FAI* [online]. [vid. 20. 3. 2015]. Dostupné z: <http://http://www.lkuo.cz/soubory/odznaky/ODZPLST.HTM>

⁴⁶⁸ Rozhovor s Boženou VITÁSKOVOU 30. září 2014.

⁴⁶⁹ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

byl krátkou dobu Elektropraga Rýnovice, poté Elektropraga Jablonecké Paseky, nakonec Automobilové závody LIAZ Rýnovice.

Ze seznamu letuschopné techniky MD dopravy vyplývá, Královka měla sice přidělen motorový letoun Praga E-114 M OK-CFV, Zlín Z-22 Junák OK-DEL, které byly uloženy v Liberci. Přímo na Jabloneckém letišti se nacházel Z-23 Honza OK-5670.⁴⁷⁰ Z toho vyplývá, že se již nevyužíval doložený DFS Kranich OK-9213 a aeroklub patrně čekal na dodání nových Šohajů.

Celkem paradoxním se zdálo to, že Královka byla původně i koncipovaná pro motorový provoz. Schválení proběhlo až v létě roku 1952. Na podzim bylo provedeno několik dalších zkušebních vzletů s Pipery z Liberce, pro ověření rozhodnutí a také z toho důvodu, že Elektropraga n. p. v Jablonci nad Nisou měla zájem koupit motorový letoun M-1 Sokol, jenž měl být využíván na služební lety. Letiště bylo rozkazem z krajských AK v tom listopadu 1952 zrušeno a letecký materiál přemístil do Liberce.⁴⁷¹ Z dochovaných archivních materiálů vysvítá, že letecká činnost sice skončila na konci roku 1952, ale byrokratická pokračovala až do jara následujícího roku. Týkala se především proplacení provedených činností na dokončovaném letišti a přenesení agendy na KA Liberec.⁴⁷²

4.6.3 Jilemnice

Poválečné létání v Jilemnici je dodnes zahaleno mlhou nedostatku informací. S největší pravděpodobností nebyla ihned po skončení války obnovena činnost předválečné pobočky MLL. V přehledu letecké techniky z počátku roku 1947 není Jilemnice vedle dalších 75 poboček ČNA uvedena.⁴⁷³ O to více zajímavě působí zpráva o uspořádání leteckého dne v Jilemnici v květnu 1947. Byl uspořádán až na třetí pokus, jelikož při prvních dvou nebylo vhodné počasí. Předvedena byla ukázka modelářů místní skupiny, dále motorová letadla Čáp a Piper, na C-106 předvedl špkt. Mečíř ukázky vrcholné akrobacie. Nevětší

⁴⁷⁰ NA, fond MD I, inv. č. 581, č. kart. 934.

⁴⁷¹ Tamtéž.

⁴⁷² SOKA Jablonec nad Nisou, fond ONV Jablonec nad Nisou 1945-1954, inv. č. 45, kart. 22.

⁴⁷³ REDAKCE. Plachtařská reportáž z čísel – přehled letuschopné techniky v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 12, s. 4.

úspěch sklídila trojice Spitfirů, které předvedly bojové obraty, nálety a jeden z nich sólovou akrobacií.⁴⁷⁴ Jak vyplývá ze zmiňovaného článku, tento letecký den proběhl s největší pravděpodobností na místech, kde byl prováděn elementární výcvik na kluzácích již před druhou světovou válkou, podporou snah o vybudování samostatné pobočky. Zajímavý je postřeh Jaroslava Prchala, který vzpomínal, že místní pobočka létala na letišti ve Vrchlabí, kde vznikla odbočka hned po válce a náčelníkem byl Václav Uhlíř, pozdější kapitán ČSA.⁴⁷⁵ S největší pravděpodobností splynula jilemnická pobočka s vrchlabskou při prvním rušení místních skupin v roce 1948.⁴⁷⁶ Část místních pokračovala v létání v Lomnici nad Popelkou.⁴⁷⁷

4.6.4 Rovensko pod Troskami

Pobočka v Rovensku pod Troskami fungovala poměrně krátkou dobu, především mezi léty 1945 a 1946. Je doložen zápis ze založení aeroklubu, kdy se bývalí členové MLL sešli v pátek 16. listopadu 1946 a obnovili místní letecké sdružení. Předsedou zvolili J. Dědečka, místopředsedou MUDr. A. Kruse a jednatelem J. Steinerja.⁴⁷⁸ Přesto v přehledu poboček ČNA na počátku roku 1947 se Rovensko pod Troskami nenachází.⁴⁷⁹ Z toho je možné usuzovat, že došlo ke sloučení s okolními skupinami, což by vysvětlovalo vysoký počet techniky v semilské pobočce.

4.6.5 Semily

Po druhé světové válce byla obnovena činnost pobočky v Semilech. Její činnost limitovalo to, že neměla vlastní rovinné letiště. Létali na Kozákově, dále na předválečné ploše v Tatobitech a samozřejmě v Hodkovicích. Létání na Kozákově bylo doloženo při prvních pokusech s krátkovlnnou vysílačkou ve

⁴⁷⁴ REDAKCE. V Jilemnici přemohli počasí. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 23, s. 11.

⁴⁷⁵ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

⁴⁷⁶ ŠÍMA, Václav. O Slučování a sdružování aeroklubů. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 17, s. 2.

⁴⁷⁷ Rozhovor s Ing. Milanem TAUCHMANEM 22. března 2015.

⁴⁷⁸ REDAKCE. Rozlet v našich aeroklubech – Rovensko pod Troskami. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 7, s. 14.

⁴⁷⁹ REDAKCE. Plachtařská reportáž z čísel – přehled letuschopné techniky v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 12, s. 4.

větroni, kterou zkoušeli členové AVS Praha na GB-IIb a místní plachtaři měli možnost si rádiové vysílání z větroně poprvé vyzkoušet.⁴⁸⁰ Organizačně zde fungovali bratři Havlové, mladší Břetislav nastoupil do liberecké VOLŠM v říjnu 1945, ale již v listopadu těžce havaroval s GB-IIb na Kozákově a musel ze školy odejít.⁴⁸¹ O rozsahu této pobočky vypovídá i přehled letecké techniky z počátku roku 1947. Pobočka ČNA Semily měla v držení celkem pět kusů SG-38, dvě GB-IIb a jednu DFS Olympia.⁴⁸² Pobočka s největší pravděpodobností fungovala až do roku 1952, (i za Dosletu), po jejím zrušení přešli členové do Aeroklubu Hodkovice⁴⁸³ nebo do Lomnice nad Popelkou.⁴⁸⁴

4.6.6 Tanvald

Ihned po konci druhé světové války začala fungovat odbočka ČNA v Tanvaldě. Přes počáteční nepochopení vedoucích činitelů místní samosprávy, získala k dispozici klubovnu i nábytek, kde vznikla modelářská dílna. Ani plachtařský odbor nezahálel. Na podzim 1945 se pustil do opravy jednoho poškozeného SG-38 a první létání se naplánovalo na následující sezónu. Členů utěšeně přibývalo, především po sbírce „Křídla republiky“, kdy byl veřejnosti vystaven zapůjčený větroň⁴⁸⁵ FVA-10b Rheinland.⁴⁸⁶ Sbírkou měla velký úspěch a členové poděkovali místnímu Tanečnímu orchestru Jankovský, že zahrál zcela zdarma, jelikož vedoucí modelářského odboru byl jeho kapelníkem.⁴⁸⁷

V roce 1946 začalo létat první družstvo v Hodkovicích, kam dojíždělo každý víkend dvanáct frekventantů 25 km na kolech, protože v tomto období probíhalo hledání vhodného místa pro elementární výcvik.⁴⁸⁸ Jak vzpomínal

⁴⁸⁰ NĚMEC, Vladimír. Jaro na Kozákově s Rádiem. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 16, s. 3.

⁴⁸¹ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

⁴⁸² REDAKCE. Plachtařská reportáž z čísel – přehled letuschopné techniky v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 12, s. 4.

⁴⁸³ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

⁴⁸⁴ Rozhovor s Ing. Milanem TAUCHMANEM 22. března 2015.

⁴⁸⁵ REDAKCE. Rozlet v našich aeroklubech – Tanvald. *Rozlet*, 1945, roč. 1, č. 16, s. 13.

⁴⁸⁶ FVA-10b Rheinland byl raritou na čs. letištích, jelikož byl v celé ČSR pouze jeden kus s imatrikulační značkou OK-8232, který posléze létal na Točné a v ÚPS Vrchlábí. Více: VEJVODA, Ladislav, PLACHÝ, Jan. *Větroně v Československu a v České republice od roku 1945*, s. 42-47.

⁴⁸⁷ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

⁴⁸⁸ REDAKCE. Rozlet v našich aeroklubech – Tanvald. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 16, s. 11.

Jaroslav Prchal: „*V Tanvaldě sice odbočka ČNA byla, ale letiště neměli, pokud vím tak létali na Kozákově a v Hodkovicích, v Liberci nikdo z Tanvaldu nelétal,*“ což je podobná situace jako se semilskou pobočkou.⁴⁸⁹ Dokumenty z pozůstalosti Stanislava Kouby ukazují, že tanvaldští piloti působili také v Držkově. Mezi dochovanými dokumenty například přihláška Stanislava Kouby do instruktorského kurzu v Kralupech nad Vltavou v roce 1950⁴⁹⁰ a přehled součástek pro automobil Tatra, kteří turnovští vlastnili.⁴⁹¹ Přehled letecké techniky z počátku roku 1947 vypovídá o tom, že tanvaldská pobočka patřila mezi průměr, jelikož vlastnila celkem tři kusy SG-38 a jednu GB-IIb.⁴⁹² Místní pobočka byla nakonec v roce 1949 zrušena a její členové odešli do Semil, Turnova, Železného Brodu a posléze v roce 1953 do Hodkovic.⁴⁹³

4.6.7 Turnov

Po skončení druhé světové války patřila turnovská pobočka mezi jednu z neaktivnějších. Jak už bylo zmíněno, fungovala na letišti v Hodkovicích paralelně s ZPS, avšak současně pro elementární výcvik využívala svou plochu na vojenském cvičišti v Daliměřicích nedaleko Turnova. Z praktického hlediska byla tato plocha využívána především pro provádění zkoušky A. Dále v Hodkovicích byly plněny zkoušky další (B, C, stříbrné C). Tato situace se změnila v roce 1947, kdy byly na daliměřické letiště převezeny dva větroně a naviják, jelikož provoz v Hodkovicích byl především limitován přednostní činností ZPS.⁴⁹⁴

Počátkem roku 1947 patřily pobočce ČNA Turnov dva SG-38 a jedna GB-IIb.⁴⁹⁵ Postupem času byl přidělen Krajánek⁴⁹⁶ a DFS Olympia.⁴⁹⁷ V rámci

⁴⁸⁹ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

⁴⁹⁰ ZÁKLADNÍ ZÁVODNÍ ORGANIZACE KOVOTAN TANVALD: *Přihláška do instruktorského kurzu v termínu 9. až 17. srpna 1950.* Pozůstalost Stanislava Kouby. Osobní archiv Jana Hrbatsche.

⁴⁹¹ ZÁKLADNÍ ZÁVODNÍ ORGANIZACE KOVOTAN TANVALD: *Vydání za poplatky a součástky automobilu Tatra ke dni 26. července 1949.* Pozůstalost Stanislava Kouby. Osobní archiv Jana Hrbatsche.

⁴⁹² REDAKCE. Plachtařská reportáž z čísel – přehled letuschopné techniky v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 12, s. 4.

⁴⁹³ ZIMA, Radek: *Z dějin hodkovického letiště*, s. 10.

⁴⁹⁴ Tamtéž, s. 9.

⁴⁹⁵ REDAKCE. Plachtařská reportáž z čísel – přehled letuschopné techniky v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 12, s. 4.

motorové techniky byl v roce 1947 přidělen jeden Piper Cub⁴⁹⁸ a o rok později Praga E-114 OK-BGO, která byla doložena ještě z přehledu letuschopné techniky MD v roce 1951 s poznámkou, že se využívala na letišti v Liberci.⁴⁹⁹

V prvních poválečných měsících MNV Turnov daroval do Daliměřic trofejní dřevěný barák označovaný jako malý hangár, což turnovským značně zjednodušilo letové provozy ve „své domovině“. Změna a krátkodobý rozmach sportovního letectví v Turnově přišel v roce 1950 se zrušením ZPS. Celá členská základna se společně s leteckou technikou přemístila definitivně z Hodkovic do Daliměřic, čímž zanikla jistá „dvojakost“ turnovské pobočky ČNA (k čemuž není ještě počítáno občasné létání na Kozákově).⁵⁰⁰ V roce 1950 byl zabrán v Hodkovicích hangár, postavený v průběhu druhé světové války na vrchu Citeři, kde byly uloženy kluzáky a větroně pro létání na svahu nad Vrchovinou. Hangár byl posléze přemístěn na daliměřické letiště, kde pro jeho usazení podlaha.⁵⁰¹ O dva roky později došlo k výměně střechy, která byla v havarijním stavu, což byl těžký úkol, kterého se zhostila místní pobočka velmi dobře.⁵⁰²

Létání v Turnově-Daliměřicích skončilo již v průběhu roku 1952, jelikož krátké plachtařské rovinné letiště nevyhovovalo plánovanému intenzivnímu motorovému provozu. Dle vzpomínek pamětníků byly uskutečněny poslední navijákové vzlety 17. července roku 1952,⁵⁰³ čímž se zařadilo místní letiště mezi první zrušené v letech 1952 a 1953.

Po zrušení letiště odešla většina členů na Hodkovické letiště, kde se létání po útlumu v letech 1950-1952 opět obnovilo a stalo se jedním z nejdůležitějších letišť v Libereckém kraji dodnes.⁵⁰⁴

⁴⁹⁶ ČEPELÍK, Břetislav. *Smeteni z oblačných výšin II.*, s. 41.

⁴⁹⁷ Rozhovor s Josefem HAVRÁNKEM 12. prosince 2014.

⁴⁹⁸ ČEPELÍK, Břetislav. *Smeteni z oblačných výšin II.*, s. 39.

⁴⁹⁹ NA, fond MD I, inv. č. 581, č. kart. 934.

⁵⁰⁰ Tamtéž, s. 41.

⁵⁰¹ ZIMA, Radek: *Z dějin hodkovického letiště*, s. 10.

⁵⁰² ČEPELÍK, Břetislav. *Smeteni z oblačných výšin II.*, s. 43-44.

⁵⁰³ Tamtéž, s. 45.

⁵⁰⁴ ČERNÝ, Jirí. Čtyřicet mírových let. *Letectví a kosmonautika*, 1985. roč. 61, č. 14, s. 6-7.

4.6.8 Železný Brod

Poslední pobočkou ČNA vzniklou po druhé světové válce a navazující na předválečnou tradici, byla v Železném Brodě. Pobočka zahájila opětovnou činnost již v létě 1945. Školení plachtařů do zkoušky A začalo celkem ve čtyřech samostatných skupinách č. I – IV. s 62 účastníky. První a druhá skupina pod vedením Halamy a Bareše skončila výcvik 23. září vyřazením jednadvaceti plachtařů se zkouškou A. Cvičilo se na různých terénech a za necelé tři týdny bylo provedeno celkem 544 vzletů pomocí gumového lana. Následně byl 29. září zahájen výcvik pro zkoušku B, kde se stalo nutností nalézt vyšší terén, aby se mohly realizovat delší, až dvouminutové lety. S létáním pro zkoušku B byla předepsána zkouška z teorie a 100 hodin práce v dílně při stavbě a montáži kluzáků. Náčelník Josef Palla uvedl, že se železnobrodská pobočka nevyčerpává slavnostními podniky, ale za to více pracuje pro letectví přímo v terénu.⁵⁰⁵ Náčelník Palla byl jedním z místních podnikatelů, který měl v osobním vlastnictví jeden Piper Cub, který si pořídil z prodeje přebytků americké armády. S letounem létal především z Hodkovic a Liberce. Koncem čtyřicátých let mu byl stroj zabaven a přidělen motorovému odboru KA v Liberci.⁵⁰⁶

Jaroslav Prchal na pobočku v Železném Brodě vzpomínal: „*Ti létali na Kozákové, větroně slétávali dolů na louku u Jizery. Populární byl jejich Šedý vlk, vždy sehnali nějakého turistu na vyhlídkový let dolů do města a měli na pivo. Samozřejmě létali na navijáku a aerovleky v Hodkovicích.*“ Vedle létání na Kozákové létala místní pobočka ČNA na terénech nedaleko města,⁵⁰⁷ kde školila především zkoušku A.⁵⁰⁸ Dále dodává: „*Zemská plachtařská škola ČNA v Hodkovicích v sobotu a v neděli nelétala, letiště, techniku, kluzáky a větroně si mohly odbočky vypůjčit. Dohled na provoz zajišťoval vždy některý z instruktorů školy,*“ což nebylo výhodné pouze pro Železný Brod, ale i pro všechny zmiňované okolní pobočky.⁵⁰⁹

⁵⁰⁵ PALLA, Josef. Rozlet v našich aeroklubech – Železný Brod. *Rozlet*, 1945, roč. 1, č. 15, s. 14.

⁵⁰⁶ Rozhovor s Boženou VITÁSKOVOU 30. září 2014.

⁵⁰⁷ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

⁵⁰⁸ REDAKCE. Rozlet v našich aeroklubech – Železný Brod. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 18, s. 11.

⁵⁰⁹ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

Zmiňovaného EL-2M Šedého Vlka se nepodařilo dohledat v příslušných materiálech, jelikož je málo pravděpodobné, že by byl předválečný větroň využíván po válce, protože uskladněním v průběhu válečného období se většina stala nepoužitelná. Místní pobočka ČNA počátkem roku 1947 vlastnila tři SG-38, tři GB-IIb a jednoho Kranicha (Jeřába).⁵¹⁰ Ukončení činnosti místní skupiny se váže k první vlně rušení jednotlivých místních skupin v letech 1948-1949, které většinou nefungovaly na rovinných letištích. Většina členů odešla do Držkova, Hodkovic nebo Turnova.

⁵¹⁰ REDAKCE. Plachtařská reportáž z čísel – přehled letuschopné techniky v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 12, s. 4.

5. Svazarm na vrcholu 1952-1970

Počátkem padesátých let dvacátého století skončila v mnoha ohledech povinnost členů platit si své létání a veškeré financování letecké činnosti přebral do roku 1953 stát. Cílem náboru nových členů bylo především vycvičit speciality pro ČSLA, nejenom piloty, ale i navigátory nebo parašutisty. Z pohledu struktury kapitoly jsou stěžejní obě hraniční data. Rok 1952 byl rokem integrace leteckých sportů pod Svaz pro spolupráci s armádou, což je logická volba. Letopočet 1970 je jako koncový zvolen z toho důvodu, že nastupuje tzv. normalizační období, se kterým ruku v ruce přišla proměna systému a vedoucích kádrů. Oproti předchozímu období se zmenšil počet jednotlivých letišť, který pokračoval další vlnou rušení v letech 1958–1960. Stejně jako v předchozí kapitole je velmi zajímavý vývoj na letišti Hradčany u Mimoně, kde působil místní aeroklub provozovaný převážně vojáky mimo službu v letech 1960 až 1966. Vedle Hradčan je nutné zmínit i aerokluby Děčín a Varnsdorf, s nimiž byla provázána historie českolipského sportovního letectví. Po ukončení činnosti obou zmiňovaných aeroklubů přešla většina pilotů právě do Aeroklubu Česká Lípa a významně ho personálně posílili, což byl pravděpodobně jeden z aspektů jeho přežití na konci padesátých let.

5.1 Liberec

Ve druhé polovině roku 1952 bylo zřejmé, že byla chystána další reorganizace sportovního letectví. S nástupem Alexeje Čepičky do funkce ministra národní obrany bylo ústředními orgány rozhodnuto o sloučení všech technických sportů pod křídla celorepublikového Svazarmu.⁵¹¹ Doslet byl nakonec plně včleněn Svazu pro spolupráci s armádou v průběhu listopadu 1952 s poznámkou, že administrativní záležitosti musejí být dořešeny do konce kalendářního roku.⁵¹²

V průběhu příprav k administrativním změnám byla uspořádána výstava o letecké činnosti v Liberci, o které se dokonce objevila zmínka

⁵¹¹ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 10.

⁵¹² *Zprávy pro Krajské výbory a školy Dosletu, 21. listopadu 1952*. Interní archiv Aeroklubu Česká Lípa. Neinventarizováno.

v celorepublikovém periodiku s názvem Křídla vlasti. O výstavě se píše: „Za účelem seznámení široké veřejnosti s úkoly nově organizovaného Svazu pro spolupráci s armádou připravil krajský výbor Svazarmu zajímavou výstavu, která byla zahájena v paláci Dunaj na Gottwaldově náměstí⁵¹³ a trvala 14 dní.“ Členové Dosletu zde vystavovali jedno motorové letadlo typu C-106 a jeden větroň Z-24 Krajánek, přístroje a fotografie ze své činnosti. Nejvíce návštěvníky zaujaly figuríny ustrojené jako pilot a parašutista. Výstava se plánovala jako putovní, jelikož se počítalo s instalací ve všech okresech Libereckého kraje.⁵¹⁴

Již v listopadu bylo započato s budováním krajských aeroklubů, které zajišťovaly výcvik všech odborností na úrovni. Pro všechny ostatní aerokluby v kraji zajišťovaly výcvik v motorovém létání soustředěný do Liberce. Proto v okolních aeroklubech zůstávají z motorových letadel pouze vlečné letouny, popř. několik kusů pro pokračovací motorový výcvik (především navigační lety).

Prvním Krajským náčelníkem se stal mjr. Rudolf Beneš, vojenský pilot z bývalé VOŠLM, do aparátu KA byla přidělena Božena Vitásková jako administrativní pracovnice, Karel Valášek jako plachtařský inspektor a Alois Hylský jako instruktor motorového létání. Kádrové oddělení Krajského výboru Svazarmu se nakonec podařilo prosadit uvolnění instruktorů, aktivistů z jejich zaměstnání, aby mohli nastoupit do funkcí letových. Každopádně bylo jasné, že nastává období dostatku finančních prostředků pro letový provoz. Na druhou stranu je nutné uvést, že mohl létat pouze ten, kdo prošel kádrovými prověrkami a byl schválen KV Svazarmu i OV KSČ. Všichni motoroví piloti museli každoročně s úspěchem absolvovat prohlídku na ÚLZ s minimální klasifikací jako piloti vojenských vrtulových letadel. Plachtaři a parašutisté byli do výcviku schvalováni a posléze kontrolováni akreditovaným sportovním lékařem.⁵¹⁵ Systém nastavený na přelomu let 1952 a 1953 měl rozhodující vliv na koncepci sportovního letectví v ČSR (ČSSR) do roku 1989.⁵¹⁶

⁵¹³ Dnešní prodejna potravin Kendik Alexandr Junior, mezi prodejnou Baťa a Forem Liberec, naproti domu Nisa na Soukenném náměstí v Liberci (pozn. aut.).

⁵¹⁴ BENEŠ, Rudolf. Výstava seznamující s posláním Svazarmu. *Křídla vlasti*, 1952, roč. 1, č. 19, s. 435.

⁵¹⁵ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 10.

⁵¹⁶ Tamtéž, s. 11.

5.1.1 První roky Svazarmu v Liberci

V průběhu prvních měsíců roku 1953 se doplnil stav instruktorů a mechaniků KA. Jako další motorový instruktor byl zaměstnán Karel Bernhauser ze zrušené ZPS Hodkovice, Josef Hák nastoupil do funkce krajského plachtařského inspektora a ze zrušeného AK Jablonec nad Nisou nastoupil do funkce vlekaře-vysazovače a plachtařského inspektora Jaroslav Prchal. Na aparát KA dohlížel politický pracovník Bohumil Daňsa. Jak už bylo zmíněno v druhé kapitole, političtí pracovníci působili v rámci KA do roku 1968.

Již od ukončení činnosti VOŠLM nebyl na letišti v Liberci k dispozici kvalitní vlečný letoun. K vlekání se využívaly především motorové letouny Bücker C-104 nebo C-106, které díky slabému motoru nebyly vhodné. Teprve v průběhu roku 1953 do Liberce dorazil vlečný Polikarpov Po-2 Kukuruznik z Medláněk. Plachtařský elementární výcvik se definitivně začal orientovat na dvoumístné větroně, jelikož MD přidělilo KA prioritně jistý počet LF-109 Pionýr.⁵¹⁷ Vedle dosluhujících Bejbin a Krajánkům přibyla ještě Z-124 Galánka, která jako cvičný větroň měla na rozdíl od dvou předchozích uzavřenou pilotní kabinu. Typová řada Šohajů (Z-25, LG-125) byla doplněna posledním LK-425 Šohaj 3.

Letecká činnost měla vzestupnou úroveň, což bylo možné doložit tím, že všichni instruktoři létali akrobacii na LF-107 Luňák i C-104 a u plachtařů byl kladen důraz na splnění podmínek stříbrného a zlatého C.⁵¹⁸ Vrcholem sportovní sezóny se stala první Krajská plachtařská soutěž, jenž se odehrála ve dnech 29. června do 8. července 1953. Přes nepřítel počasí nalétalo celkem osm závodníků skoro 95 hodin a celková ulétnutá vzdálenost byla 1118 km. Vítězem se stal Josef Hák a druhým byl Oskar Pivrnec, dobrovolný plachtařský instruktor KA Liberec.⁵¹⁹

Roku 1954, stejně jako roky minulé a budoucí, začal zimním školením všech létajících členů AK. Toho roku odešel do penze náčelník KA mjr. Beneš a novým se stal mjr. František Knoll, který dostal přezdívku „tatíček“, který byl

⁵¹⁷ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXIII (pozn. aut.).

⁵¹⁸ PRCHAL, Jaroslav a kol. Aeroklub Liberec 1945-1995, s. 11.

⁵¹⁹ PIVRNEC, Ota. Krajská plachtařská soutěž v Liberci. *Křídla vlasti*, 1953, roč. 2, č. 17, s. 406.

bývalým pilotem ve VOŠLM s velkými zkušenostmi, ale nejlépe se cítil, když byly hangáry zavřeny a nikdo nelétal.⁵²⁰ Na Knolla vzpomínala Hana Havránková: „*Tatíček Knoll byl krajský náčelník, ze kterého si dělali srandu meteorologové a dávali mu falešné předpovědi. Když jsme lítali, tak mu volali, že se blíží strašná bouřka, ale soudruhu majore, blíží se strašná bouřka a Rieger mu povídá, že byl ve vzduchu a žádná bouřka nebyla vůbec vidět. Stejnak se to muselo celé uklidit.*“⁵²¹ Po odchodu Karla Valáška a Karla Bernhausera přišli noví motoroví instruktoři Antonín Vašek a Miroslav Mayer. Oba byli vojenští piloti z Hradčan, kde létali na vysazovacích Siebelech Si 204 (Aero C-3A). Druhý jmenovaný musel skončit u vojenského letectva z toho důvodu, že část jeho příbuzenstva emigrovala do SRN, díky tomu se stal instruktorem motorového létání v KA Liberec. Mayer byl pověstný několika věcmi. Vědělo se o něm, že nemá rád plachtaře, z toho vyplývalo, pokud se náčelník KA nenacházel na letišti v Liberci, tak plachtaři často ani neotevřeli hangár. Byl velmi schopným pilotem a instruktorem, ovšem nebyl vůbec manuálně zručný. Na druhou stranu byl velmi pečlivý instruktor, který prováděl dlouhé a pečlivé předletové a poletové pozemní přípravy, kde rozebral do podrobností jak jednotlivé úkoly, tak jejich provedení.⁵²² V druhé polovině roku nastoupil nový motorový instruktor Zdeněk Beseda, který patřil mezi vynikající akrobaty a reprezentanty ČSR v letecké akrobacii.

Přestože byl přidělen Kukuruzník, stále se hledaly nové možnosti vlečných letounů. Mechanici KA přestavěli jeden Piper Cub na vlečný tím, že do něj instalovali silnější pohonnou jednotku Walter Minor o výkonu 105 k, tedy dvakrát silnější než původní Continental. Letoun byl zalétán M. Mayerem, ale díky stáří letounu neprošel schválením SLI. K motorovým letounům přibyl ještě Z-126T (voj. označení C-105) s kovovým křídlem a vlečný Kukuruzník byl koncem roku předán AK Náchod.⁵²³

⁵²⁰ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 12.

⁵²¹ Rozhovor s Hanou HAVRÁNKOVOU 12. prosince 2014.

⁵²² Rozhovor s Rudolfem FIAMEM, který prošel aerokluby v Lomnici nad Popelkou, Liberci, Mimoní, Mostě, Žatci, ad. Byl dlouholetým pilotem ČSA a rekordmanem na dopravním letounu JAK-40 OK-HEQ v letech 1979 a 1980. Rozhovor byl proveden 24. ledna 2015.

⁵²³ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 12.

V květnu proběhla opět uspořádána Krajská plachtařská soutěž a v srpnu 1954 velký letecký den, na kterém byla předveden třívlek, tj. tři samostatné vlekly C-104, které vlekly tři Šohaje. Piloty vlečných strojů byli Beneš, Turecký a Prchal. Vysokou akrobacii na Luňáku provedl Josef Hák, jehož vystoupení málem skončilo katastrofou před zraky diváků. Při letu na zádech se dostal tak nízko k zemi, že již nemohl navrátit větroň do normální polohy. Zachránil jej dolík před letištěm směrem k městu, kde získal prostor pro půlvýkrut ze zad do normální polohy, což mělo velký divácký úspěch, neboť kromě odborníků laici nevěděli, co se doopravdy stalo.⁵²⁴

V roce 1955 proběhla velká propagační akce KA při Prvomájovém průvodu. Bylo připraveno a nacvičeno, že okolo dvaceti letadel mělo proletět nad průvodem procházejícím Husovou ulicí. Bohužel si náčelník KA spletl v Čápu ulici a provedl nálet na ulici do Lidových sadů, kudy proudily davy z průvodu. Zbytek skupiny nakonec nalétl správně, díky čemuž bylo zabráněno velké ostudě. Dramatickou událostí se stala srážka GB-IIb, pilotovanou Ivanou Huškovou se Šohajem, pilotovaným Janem Zervanem, instruktorem-aktivistou. Pilotka Bejbiny si nevěšila, že měla poškozenou polovinu křídla a dostala šok až po úspěšném přistání. Zervan musel vyskočit padákem, jehož popruhy se zachytily o páku brzdících klapek Šohaje. Nakonec se mu podařilo se vyprostit a zůstal nezraněn.⁵²⁵ Na druhou stranu se pokračovalo s propagací sportovního létání již na základních školách. V létě proběhl na libereckém letišti kurz, do kterého se mohli přihlásit učitelé, již chtěli založit na své škole modelářský kroužek. Školní modelářské kroužky byly vítaným zdrojem adeptů pro modelářský odbor KA a především budoucích bezmotorových i motorových pilotů KA.⁵²⁶

Roku 1956 došlo k prvnímu omezování finančních prostředků pro sportovní letectví, což se projevilo na zrušení funkce správce letiště. Do motorového parku přišel L-60 Brigádýr, využívaný především pro výsadkovou činnost. Závažnějším problémem se stal odchod krajského náčelníka Františka Knola do důchodu. Vedení KV Svazarmu dlouhodobě nemohlo najít vhodnou

⁵²⁴ Tamtéž, s. 12.

⁵²⁵ Tamtéž, s. 17.

⁵²⁶ HROUDA, Jan. Co nového na Liberecku. *Křídla vlasti*, 1955, roč. 4, č. 3, s. 56.

náhradu, až Jan Skalský přišel s nápadem požádat velení ČSLA o převelení dobře známého mjr. Červenky, bývalého velitele 1. letky instruktorů VOŠLM. Červenka měl zákaz u armády létat jako pilot, jelikož odmítl vstoupit do KSČ, ale byl ponechán ve funkci řídicího létání a později krátkou dobu létal jako navigátor na vrtulnicích Mi-4. Po dlouhém vyjednávání bylo jeho převelení schváleno a všichni, kteří si ho pamatovali z let čtyřicátých, se na něj upřímně těšili. K velkému smutku všech zahynul mjr. Červenka těsně před nástupem do Liberce při havárii vrtulníku na severním Slovensku. Dále se vybudovaly nové podzemní cisterny na palivo, jelikož staré již neodpovídaly soudobým normám. KA na jejich stavbu vypsali všem členům povinné brigádnické hodiny.⁵²⁷ V roce 1956 byla doložena první spolupráce KA Liberec se zahraničím. Jednalo se o navázání přátelských vztahů mezi libereckými a vratslavskými parašutisty, které byly korunovány uspořádáním meziklubových závodů, zorganizovaných ve Vratislavi.⁵²⁸

Rok 1957 nezačíná šťastně, jelikož KA neměl od minulého roku náčelníka. Průběžně plnil administrativní záležitosti náčelník mjr. Křemenák z Hradce Králové, který pobýval čtrnáct dní v Liberci a druhých čtrnáct dní v Hradci Králové.⁵²⁹ V létě nakonec nastoupil do funkce náčelníka bývalý vojenský pilot mjr. Karel Kotek, který se projevil jako schopný organizátor a provoz běžel naplno, jelikož také rád létal. Plachtařům přišla nová vlečná Z-226B, nový L-13 Blaník a motoráři začínají létat na Ae-45 a L-40 Metasokolu.⁵³⁰

Průběžně již od počátku padesátých let probíhal výcvik branců pro československé letectvo. Na svoje začátky s braneckým výcvikem v Liberci vzpomínal Ivo Pěček: „*Chodil jsem na stavební průmyslovku, když jsem byl ve třetím ročníku, tak jsem dostal na korespondenčním lístku pozvánku. Bylo tam napsáno, jestli se chci naučit létat, tak ať přijdu na letiště. Dodnes nevím, od koho jsem to dostal. Zvědavost byla veliká a tak jsem na letiště zašel. Tam začínalo školení z leteckých předpisů, motorů, draků a dalších témat. Po nějakém čase nás poslali na ÚLZ. Dnes už si nevybavuji, kdo tam jel. Ani nevím, kdo prošel, ale*

⁵²⁷ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 17.

⁵²⁸ KUBIAS, Sáva. Wroclaw-Liberec. *Křídla vlasti*, 1957, roč. 6, č. 3, s. 90.

⁵²⁹ Rozhovor s Boženou VITÁSKOVOU 30. září 2014.

⁵³⁰ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 18.

když jsme se vrátili, tak školení pokračovalo dál. Nepamatuju si, že by nám někdo řekl, že nás budou cvičit pro létání na vojnu. V dubnu 1957 začala pozemní příprava a 14. 4. 1957 jsem měl seznamovací let se Zdeňkem Besedou. Ten nás učil létat. Bylo nás asi pět. Závěrečné přezkoušení jsem absolvoval s p. Vlčkem 18. 9. 1957 na letounu C-105 OK-IFD. Výcvik jsme prováděli na letounech OK-JHD, FRP⁵³¹, JGU, EXG, EMH. Udělali jsme přezkoušení z teorie (materiální část, zeměpis, meteorologii) a dostali jsme průkaz sportovního pilota. A pokud si vzpomínám, tak teprve teď jsme se dověděli, že máme nastoupit do Leteckého učiliště. To jsem odmítl a tím pro mne skončilo létání. Z celé naší party šel do LU jenom jeden. Tento stav trval až do května 1958. To ve mně zvítězila touha po létání a já jsem se rozhodl, že do LU půjdu. Začal jsem opět létat, ale už jenom na Z-22 (protože C-105 byly pro branecký výcvik). Instruktora mi začal dělat Jindřich Kostinec. Jednou do měsíce jsem měl kondiční let na C-105. V červnu jsem odmaturoval a nastoupil jako stovební technik do Agroprojektu Liberec. V září 1958 jsme v Mnichově Hradišti létali noční. Jenom pár letů. Udělal jsem šest solových⁵³² letů po okruhu a to bylo vše. V aeroklubu jsem nalétal, od 1. 4. 1957 do 1. 10. 1957, celkem 134 letů cca 37 hodin z toho samostatně 39 letů cca 10 hodin. 1. 12. 1958 jsem narukoval do LU ve Stichovicích dále je už to jiný příběh.⁵³³ Roku 1957 se odehrálo celkem pět leteckých nehod na území kraje, o který nejsou dostupné přesnější informace.⁵³⁴

Stejně jako v minulých letech byl v roce 1958 uspořádán letecký den. Na svoji leteckou dráhu se v tento rok vydal i Miroslav Sázavský sen., který se později stal krajským motorovým inspektorem. Sázavský na své první začátky vzpomínal: *„Já jsem třeba elementárku plachtařskou začínal v roce 1958. Létal jsem na Zlínu Z-22 Junák, který byl dvousedadlový, a vzadu se nacházelo malé dřevěné sedátko. Na Junáku jsme se učili rovné lety a zatáčky, které se létali z počátku, abychom věděli základy, než jsme přešli na Pionýra. Byl tady instruktor Háek, který později emigroval a byl i velkým hudebníkem, (jelikož) hrál na saxofon.*

⁵³¹ S největší pravděpodobností ještě Z-26, známý pod vojenským označením C-5 (pozn. aut.).

⁵³² Myšleno samostatných letů (pozn. aut.).

⁵³³ Rozhovor s Ivem PĚČKEM, absolventem braneckého výcviku v Liberci a dlouholetým vojenským pilotem. Rozhovor byl proveden 2. prosince 2014.

⁵³⁴ PRCHAL, Jaroslav. KA Liberec. Křídla vlasti, 1958, roč. 7, č. 1, s. 4.

*Jak je nedaleko letiště hospoda s názvem Letka, tak tam byl na místě dnešního parkoviště velký sál a on hrával třeba do čtyř ráno a o půl páté jsme museli být na letišti. Hák přišel přímo z hospody, kde celou noc hrál a nepil se saxofonem na letiště a lítal s námi. Mně se třeba stalo, to vím jako dneska, na jednom z prvních letů, jelikož jsem se toho držel jako prase kost. Letěli jsme od Chrastavy na Liberec a on mi najednou říká, že mu něco spadla tužka dozadu a musí si pro ni přelézt. On tam přelezl a já jsem letěl, stále Hák nikde. Jsem se dostal nad Jablonec a zjistil jsem, že vzadu spí. Nakonec se probral, přelezl zpět a přistál.*⁵³⁵

Ve stejné době zářila i hvězda Zdeňka Besedy v letecké akrobacii, na konci roku odešel jako pilot k ČSA, přesto dále létal akrobacii za KA Liberec.⁵³⁶ Před jeho odchodem byl učiněn první a poslední pokus o akrobacii ve vleku, což znamenalo, že motorový letoun vlekl větroň na laně a oba prováděli stejné akrobatické prvky. Inspirace byla od členů Středočeského aeroklubu, kteří takto vystupovali na leteckých dnech. V Liberci se do vlečného letounu typu Z-226B posadil Beseda a do Luňáka instruktor Vlček. Poté, co nacvičili základní prvky, pokusili se o společný výkrut. Při výkrutu došlo k prověšení vlečného lana, které se dostalo mezi křídélka a vztlakové klapky na křídle Luňáka. Poté došlo k propružení lana a jeho přerušení, čímž skončily všechny pokusy.⁵³⁷

V roce 1959 pokračoval KA Liberec v plnění požadavků ČSLA, což se týká přípravy pilotů-branců pro VVLŠ v Košicích a výcviku parašutistů. Problém nastal s uzemněním Siebela, přiděleného roku 1957. Přes celou sezónu se vysazovalo ze Sokola a na podzim přichází první známá „Andula“, dvouplošník sovětské výroby Antonov An-2. K plánovanému sešrotování Siebela nedošlo, jelikož byl koupen aeroklubem v NDR a mechanici KA ho připravili k přeletu do Drážďan, který byl nakonec na podzim proveden.⁵³⁸ Současně se pokračovalo v propagační činnosti. V průběhu roku proběhlo celkem šest besed pro širokou

⁵³⁵ Rozhovor s Miroslavem SÁZAVSKÝM sen., aktivním plachtařem, vrtulníkovým pilotem a pozdějším krajským motorovým a bezmotorovým inspektorem. Rozhovor byl proveden 21. ledna 2015.

⁵³⁶ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 18.

⁵³⁷ Rozhovor s Rudolfem FIAMEM 24. ledna 2015.

⁵³⁸ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 18.

veřejnost. Vznikly i pokusy vydávat vlastní časopis, pod názvem Sputnik.⁵³⁹ Tato aktivita se vystupňovala po zveřejnění kritice KA Liberec na stránkách časopisu Křídla vlasti, kde byl veřejně pranýřován za relativně malý přírůstek aktivních členů (pouze padesát).⁵⁴⁰

V rámci sportovní činnosti se KA v Liberci dařilo. Mistrem republiky v letecké akrobacii se stal Zdeněk Beseda, který na výroční schůzi před Vánoci roku 1958 obdržel titul mistra sportu. Motoroví piloti nalétali v celém kraji celkem 2900 hodin a uskutečnili celkem přes 10000 vzletů. Plachtaři nalétali 19131 km, 3325 hodin a uskutečnili celkem 11210 vzletů. Stinnou stránkou plachtařské činnosti jsou dvě nehody, které se toho roku v Libereckém kraji odehrály.⁵⁴¹

5.1.2 Šedesátá léta

V průběhu let 1960 a 1961 se KA Liberec se stále věnoval vrcholnému výcviku všech sportovních kvalifikací, staral se o vybavení přidružených aeroklubů a v případě potřeby vypomáhal se zajišťováním letových provozů. Zajímavým pohledem do dění na libereckém letišti se stal příspěvek v časopisu Křídla vlasti, ve kterém se píše o tom, že se zlepšila organizace elementárního výcviku na kluzácích, především díky zodpovědnějšímu výběru budoucích frekventantů. Díky tomu se úspěšnost absolvování plachtařského výcviku zlepšila na 60 až 70 %. Zajímavé je i to, že mezi zájemci o létání bylo pět žen, ze kterých čtyři dokončili výcvik v roce 1960. V rámci výcviku se ustálil systém letních soustředění jak elementárního, tak pokračovacího výcviku⁵⁴², při nichž se vždy docílilo výrazného pokroku.⁵⁴³ KA Liberec se zúčastnil velkého leteckého dne v Chomutově, tento rok se letecký den v Liberci nekonal.⁵⁴⁴ Všichni motoroví piloti byli stále považováni jako záložní „kádry“ pro letectvo ČSLA, díky tomu

⁵³⁹ REDAKCE. Liberecké drobečky. *Křídla vlasti*, 1959, roč. 8, č. 11, s. 8.

⁵⁴⁰ ŠÁRA, Jan. Ze schůzky předsedů krajských výborů. *Křídla vlasti*, 1958, roč. 7, č. 24, s. 15.

⁵⁴¹ ŠÁRA, Jan. Liberecká členská výroční chůze v bodech. *Křídla vlasti*, 1959, roč. 8, č. 26, s. 5.

⁵⁴² Tento výcvik končí splněním podmínek stříbrného C a pilot je posléze zařazen do výcviku sportovního (pozn. aut.).

⁵⁴³ LESÁK, Josef. Poznatky z plnění výcvikových úkolů v Severočeském aeroklubu. *Křídla vlasti*, 1961, roč. 10, č. 8, s. 18-19.

⁵⁴⁴ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 19.

spadali pod RA letku, která měla za úkol monitorovat rozsah radioaktivity při případné jaderné události.⁵⁴⁵ V lednu 1962 podal náčelník aeroklubu Miroslav Majer zprávu o letecké činnosti. V roce 1961 provedli plachtaři 2598 navijákových vzletů, jejichž poměr vůči provedeným aerovlekům je 1:4,45. Díky svým příspěvkům na konto CPZ získali plachtaři třetí místo a svému aeroklubu jednoho L-13 Blaníka.⁵⁴⁶

V roce 1962 došlo k reorganizaci sportovního letectví, tudíž i k proměně funkcí KA Liberec. Z komplexního výcvikového zařízení se stává pouze centrem se řídicí a dohlížecí funkcí nad místními aerokluby. Motorové letouny např. nejsou shromažďovány pouze v Liberci, ale jsou ve stále větší míře přidělovány jednotlivým MAK. S tím jde ruku v ruce snížení přidělovaných dotací na čisté sportovní činnost, což nutilo aerokluby poohlížet se po různých formách výdělečné činnosti.⁵⁴⁷ MAK Liberec zřídil vlastní nákladní autodopravu, ta nestíhala vykrýt potřeby MAK a tak jsou létajícím členům zřízena konta, kam jsou propláceny odpracované brigádnické hodiny, které si mohou pouze prolétat.⁵⁴⁸ Díky tomu klesl počet motorových pilotů. Plachtařský odbor dostal nové výkonné větroně VT-16 Orlík,⁵⁴⁹ které byly dodány především jako náhrada dožívajících Šohajů. Dodání Orlíků se v sezóně projevilo především na kvalitě uletěných plachtařských disciplín.⁵⁵⁰

Rok 1963 byl sportovně aktivní. Plachtaři nalétali do konce července na přeletech přibližně 3700 km. Nejúspěšnějším se stal Jaroslav Fišer, který odlétal celkem devět přeletů a nalétal na nich 1850 km, při jednom letu splnil i poslední podmínku pro splnění zlatého C.⁵⁵¹ V tomto ohledu to byla významná událost, jelikož Fišer je prvním držitelem tohoto výkonnostního odznaku v MAK Liberec.⁵⁵² Mezi další úspěšné plachtaře patřil František Vlk, který odlétal celkem

⁵⁴⁵ Rozhovor s Miroslavem SÁZAVSKÝM 21. ledna 2015.

⁵⁴⁶ LESÁK, Josef. Liberec. *Křídla vlasti*, 1962, roč. 11, č. 2, s. 35.

⁵⁴⁷ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 19.

⁵⁴⁸ Rozhovor s Boženou VITÁSKOVOU 30. září 2014.

⁵⁴⁹ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXIX (pozn. aut.).

⁵⁵⁰ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 20

⁵⁵¹ SÁZAVSKÝ, Miroslav. Aerokluby... *Křídla vlasti*, 1963, roč. 12, č. 19, s. A.

⁵⁵² *Seznam členů AeČR (ARČs do r. 1992), držitelů Zlatého plachtařského odznaku FAI* [online]. [vid. 29. 3. 2015]. Dostupné z: <http://www.lkuo.cz/soubory/odznaky/ZLPL65.HTM>

přes 800 km na třech přeletech.⁵⁵³ Motorový odbor pokračoval ve školení branců a sportovní piloti v pokračovacím výcviku. Mezi motorové letouny přibyl L-40 Meta Sokol a později nová L-200 Morava. Zcela novým směrem se stalo vrtulníkové létání, o kterém pojednává samostatná podkapitola.⁵⁵⁴ Oproti předchozím letům MAK Liberec létal procentuálně méně, avšak více ekonomicky, což je jedním z vedlejších efektů dlouhých přeletů.⁵⁵⁵ MAK Liberec se stal také pořadatelem Oblastního přeboru Čech v letecké akrobacii, který byl uspořádán ve dnech 24. až 25. srpna. Díky chybám svých konkurentů, mezi kterými byl i Ladislav Bezák, toho času úřadující mistr světa v letecké akrobacii, zvítězila Eva Kaprasová.⁵⁵⁶

Roku 1964 dostali liberečtí plachtaři zdokonalenou verzi Orlíka, označovanou jako VT-116.⁵⁵⁷ Orlíky se staly do roku 1981 spolu s Blaníky nosnými typy v bezmotorovém létání.⁵⁵⁸ MAK se také podílel na oslavách 15. výročí založení pionýrské organizace, pro které propůjčil prostory a převedl svoji leteckou činnost. Od počátku padesátých let se KA Liberec a následně MAK Liberec pořádaly nebo alespoň se spolupodílely na organizaci motorových navigačních soutěží. Na více než 200 km trati závodilo 21 posádek z šesti aeroklubů. Vítaným přínosem pro rozhodčí, byla jejich přeprava na kontrolní stanoviště pomocí vrtulníku HC-102.⁵⁵⁹

V následujícím roce 1965 se přišel do základního výcviku Karel Křišťůfek, z něhož se stal technik plachtařského odboru a výborný plachtař.⁵⁶⁰ Výsledky tohoto výcvikového roku byly menší než v minulých letech, jelikož provoz byl díky rozmožné dráze a nepříznivému počasí zahájen později. Současně s tím přicházeli zákazy létání. Svůj podíl měla i skutečnost, že počet odlétaných hodin a tudíž i sportovní výkony, na rozdíl od jiných MAK, byly závislé na individuálních možnostech a schopnostech výtěžku jednotlivých členů, což se projevilo zejména

⁵⁵³ SÁZAVSKÝ, Miroslav. Aerokluby... *Křídla vlasti*, 1963, roč. 12, č. 19, s. A.

⁵⁵⁴ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 20

⁵⁵⁵ SÁZAVSKÝ, Miroslav. Liberec účtuje. *Křídla vlasti*, 1964, roč. 13, č. 4, s. 107.

⁵⁵⁶ ŠÁRA, Jan. Liberec. *Křídla vlasti*, 1963, roč. 12, č. 18, s. A.

⁵⁵⁷ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXX (pozn. aut.).

⁵⁵⁸ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 20.

⁵⁵⁹ LESÁK, Josef. Činnost aeroklubu Liberec. *Křídla vlasti*, 1964, roč. 13, č. 23, s. 650.

⁵⁶⁰ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 20.

u plachtařů, kteří měli odlétáno pouze 50 % přeletů oproti roku 1964. Přesto Jaroslav Fišer si o vlásek nevybojoval postup z krajských závodů v Hořicích na mistrovství republiky. V rámci motorového výcviku probíhalo školení dvou žáků. Dokončení jejich výcviku překazil brzký příchod zimy na severu Čech.⁵⁶¹

Roku 1966 se ujal vedení aeroklubu Miroslav Král, který byl členem aeroklubu od roku 1945. Ani jemu se však nedařilo pro aeroklub zajistit potřebnou hospodářskou činnost. Jeho návrh na kolektivní noční brigády v n. p. Plastimat rada aeroklubu odmítla.⁵⁶² Tento rok se stal zlomový z hlediska elementárního plachtařského výcviku, jelikož přestaly se využívat letité LF-109 Pionýr a začaly být využívány L-13 Blaník. Pěkných výsledků na plachtařském Memoriálu Josefa Hujera v Hodkovicích dosáhli Fišer a Ing. Zatloukal, kde zvítězili jak v družstvech, tak v soutěži jednotlivců. Mezi další události patří i to, že liberečtí instruktoři využili soustředění plachtařů z Letňan v Hodkovicích, kde se jich několik přeškolilo na prototyp motorové verze slavného Blaníka, která byla označována jako XL-13M.⁵⁶³

V následujícím roce se přesunula veškerá činnost aeroklubu Liberec do Hodkovic, jelikož se prováděly stavební práce za účelem prodloužení VPD a úpravy pojezdových ploch.⁵⁶⁴ Úpravy byly prováděny z toho důvodu, že letiště se stalo koncem války cílem rozbombardování, díky čemuž se porušily meliorace, tím pádem se rok co rok se ještě v dubnu, jak roztál sníh, tak terén nestačil absorbovat vodu. Díky tomu bylo po dlouhou dobu letiště měkké. Polovina směrem k Ještědu byla sušší a její původní délka byla 700 m i s předpolím. Vycházelo se z 650 m. Pak se začal terén směrem k městu postupně zavážet, vykácel se lesík a terén byl dále vyrovnáván. Letiště má dnes rozměr 1180 m. I přes prodloužení dráhy se v Liberci neprovozovalo noční létání, jelikož si lidé stěžovali na hluk.⁵⁶⁵ V průběhu přestavby letiště je navázána spolupráce

⁵⁶¹ SÁZAVSKÝ, Miroslav. Hlásí se aeroklub Liberec. *Křídla vlasti*, 1966, roč. 15, č. 1, s. 39.

⁵⁶² PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 20.

⁵⁶³ SÁZAVSKÝ, Miroslav. Liberec. *Křídla vlasti*, 1967, roč. 16, č. 4, s. 39.

⁵⁶⁴ TVRDÍK, Jaroslav. Liberec. *Letectví a kosmonautika*, 1967, roč. 43, č. 19, s. 39.

⁵⁶⁵ Rozhovor s Boženou VITÁSKOVOU 30. září 2014.

s AK Jindřichův Hradec, kde několikrát liberečtí uspořádali jak plachtařské, tak motorové soustředění.⁵⁶⁶

V následujícím roce se odehrála jedna mimořádná událost. Dne 23. dubna 1968 vzlétl Rudolf Fiam s dvoumotorovým letounem Aero Ae-45 k letu do prostoru na 30 min. Let probíhal v pořádku do té chvíle, kdy se nepodařilo kvůli elektrické závadě otevřít podvozek, následně byl utržen i nouzový odhoz.⁵⁶⁷ Nakonec se Fiamovi podařilo bezpečně přistát⁵⁶⁸ poté, co 3 hodiny a 38 minut vylétával natankované palivo.⁵⁶⁹ Na počátku léta bylo uspořádáno soustředění pro piloty zařazené do RA letky, po jehož ukončení dostali hodnosti důstojníků v záloze a vojenskou odbornost pilotů vrtulových letounů. Události srpna 1968 obecně nezůstanou bez odezvy. Rada aeroklubu společně s náčelníkem zabezpečila všechny objekty proti zneužití. Několik členů, dříve nebo později, emigrovalo do zahraničí, ale ke svému odchodu nepoužili žádnou techniku aeroklubu.⁵⁷⁰

Rok 1969 přináší pozvolnou obměnu kádrů aeroklubu. Technik KA mjr. Král odešel do důchodu a na jeho místo nastoupil mjr. Alois Stříž, který vykonával svoji funkci až do roku 1990. Na druhou stranu bylo možné ještě realizovat zmiňované vyhlídkové lety při LVT.⁵⁷¹ S následným nástupem normalizace proběhlo opět jejich zakázání.⁵⁷²

Rok 1970 byl ve znamení sportovní činnosti. Např. Ing. Milan Tomsa splnil na větroni VT-116 přelet s návratem dlouhý 300 km, na trati Liberec – Moravská Třebová – Liberec, čímž splnil poslední podmínku pro udělení zlatého C.⁵⁷³ Dvě liberecké posádky se zúčastnily Středočeského přeboru v letecké navigaci v Mladé Boleslavi, kde se bohužel neprobojovaly do první desítky výsledkové listiny.⁵⁷⁴

⁵⁶⁶ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 20.

⁵⁶⁷ Rozhovor s Rudolfem FIAMEM 24. ledna 2015.

⁵⁶⁸ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXXI (pozn. aut.).

⁵⁶⁹ Motorový zápisník č. 1 Rudolfa Fiama. Osobní archiv Rudolfa Fiama.

⁵⁷⁰ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 20.

⁵⁷¹ IKOLÁŠEK, Vladimír. Liberec. *Letectví a kosmonautika*, 1969, roč. 45, č. 19, s. 38.

⁵⁷² PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 20-21.

⁵⁷³ TVRDÍK, Jaroslav. Liberec. *Letectví a kosmonautika*, 1970, roč. 46, č. 16, s. 39.

⁵⁷⁴ MÁROVÁ Hana. Středočeská oblast. *Letectví a kosmonautika*, 1970, roč. 46, č. 18, s. 39.

5.1.3 Vrtulníkové létání v Liberci

Velmi zajímavou kapitolou sportovního letectví v Libereckém kraji se stalo vrtulníkové létání, které bylo provozováno od roku 1964 do října 1974.⁵⁷⁵ Pro tento výcvik vybrání piloti z dosavadního motorového odboru, kteří se smířili s tím, že nebudou již dále pokračovat v létání na klasických motorových letounech. Do výcviku vrtulníků se hlásili dále z velké části plachtaři, kterým nebylo z jistého důvodu umožněno motorové létání.⁵⁷⁶ Snaha začlenění vrtulníků do letové činnosti Svazarmu se datuje do roku 1963, kdy přeškolení v Moravanu Otrokovice následoval instruktorský kurz ve Vrchlabí, kde byli školeni první instruktoři jednotlivých krajů.⁵⁷⁷ Přestože se s počátkem a rozvojem vrtulníkového létání v Liberci nejvíce skloňovalo jméno Miroslava Majera, prvním členem libereckého aeroklubu, který létal na HC-102,⁵⁷⁸ byl Josef Lesák. Bohužel on své přeškolení nedokončil, jelikož těžce havaroval 26. 6. 1963 na HC-102 OK-RVH.⁵⁷⁹

Náčelník MAK Liberec Miroslav Majer byl přeškolen na HC-102 v průběhu roku 1964. Ve zmiňovaném roce byla nalezena první zmínka o vrtulníkovém letectví v Liberci, kdy HC-102 sloužil jako stroj rozvážející rozhodčí na své pozice při Krajském přeboru v letecké navigaci.⁵⁸⁰ Jak bylo zmíněno, výcvik v Liberci začal v roce 1964, o rok později bylo celkem devět žáků dovedeno k samostatnému létání, jelikož výcvik pokračoval nezmenšeným tempem.⁵⁸¹ Jedním z žáků byl i Ing. Radovan Talacko, který vzpomínal na první zážitky s HC-102: „*Byl jsem v Liberci dva roky, instruktora mi dělal Míra Majer, výborný chlap. Začal jsem létat na HC-102, která vycházela z HC-2. Stodvojká měla výkonnější motor... Ale pokud tam seděli dva těžší chlapy, tak to mělo co dělat. Naučili jsme se na tom létat moc dobře, protože když se létaly sóla, tak byl zvyk, že se na plnění pohonnými hmotami sedalo autorotací. To byl takový*

⁵⁷⁵ Vrtulníkový zápisník č. 1 Miroslava Sázavského sen. Osobní archiv Miroslava Sázavského sen.

⁵⁷⁶ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 20.

⁵⁷⁷ HEMLICH, Karel. Nový kurz pro staré piloty. *Křídla vlasti*, 1963, roč. 12, č. 17, s. 482-483.

⁵⁷⁸ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXVIII (pozn. aut.).

⁵⁷⁹ ČECH, Bořivoj a kol. *Vrtulníky v aeroklubech Svazarmu* [online]. [vid. 6. 4. 2015]. Dostupné z: <http://www.vrtulnik.cz/aeroklub.htm>

⁵⁸⁰ LESÁK, Josef. Činnost aeroklubu Liberec. *Křídla vlasti*, 1964, roč. 13, č. 23, s. 650.

⁵⁸¹ SÁZAVSKÝ, Miroslav. Hlásí se aeroklub Liberec. *Křídla vlasti*, 1966, roč. 15, č. 1, s. 39.

*nepsaný zákon. Zajímavý byl přechod z dvojího létání s instruktorem na samostatné lety. Majer byl náročný instruktor, ale děkuji za to, jelikož jsem se to naučil. On věděl, že jsem absolventem VŠST, tak jsem musel přednášet na zimních školeních teorii rotoru.*⁵⁸²

Nelze přesně určit přesný počet přidělených HC-102 do Liberce. V rámci leteckých dnů často vystupoval Miroslav Majer s HC-102. Mezi jeho největší „kousky“ patří driblování s velkým míčem. Je známo, že často létaly tyto kusy: HC-102 OK-RVN, OK-RXH, OK-RVY, OK-RVZ, OK-RVT.⁵⁸³ Vedle těchto ještě několik tři další (OK-RVH, OK-RVE a OK-RVF), které jsou doloženy z pilotního zápisníku Miroslava Sázavského sen., s největší pravděpodobností byly půjčovány na liberecká soustředění z jiných aeroklubů.⁵⁸⁴ Na další zážitky s HC-102 vzpomínal Ing. Radovan Talacko: *„Já jsem nechtěně proslavil. Při navigačních letech byl problém s navigací, jelikož HC-102 neměla dveře, tudíž práce s mapou byla dost ztížená. Letěl jsem navigační let do Svatoňovic a úkol byl přistát na fotbalovém hřišti a nejlépe přivést zpět berana (smích). Přiletěl jsem tam a zrovna se hrály Svatoňovice derby se sousední vsí. A musel jsem tam přistát, zakroužil jsem, zavisel a přistál. Sudí na mě křičel, že jsem přerušil zápas. Odpověděl jsem mu, že mě to nezajímá, že to souvisí s armádou a ať mi potvrdí rozkaz k letu. Řekl mi, že bych mohl něco předvést, když jsem přerušil zápas, abych to lidem vynahradil. Něco jsem jim ukázal a letěl zpátky do Liberce. Přistál jsem a příští den přijel nákladní vůz plný piva. Ptal jsem se proč a bylo mi vysvětleno, že Svatoňovice zrovna prohrávaly a tím že jsem tam přistál, tak to bylo nerozhodně. Tak mi obě družstva věnovala sud piva v dubových sudech i s pípou. Problém byl, kam ty sudy uložit. Mechanik Hluboček navrhl, že ty sudy zakopem. Od té doby byl Liberec znám i tak, že na letišti byl pivní pramen, který bohužel nevydržel dlouho.*⁵⁸⁵ Létání s HC-102 skončilo v Liberci v říjnu 1971, jelikož bylo rozhodnuto o přidělení vrtulníků sovětské konstrukce Mil Mi-1.⁵⁸⁶

⁵⁸² Rozhovor s Ing. Radovanem TALACKEM, plachtařem a bývalým vrtulníkovým pilotem, který dodnes létá v AK Hodkovice. Rozhovor byl proveden 14. listopadu 2014.

⁵⁸³ ČECH, Bořivoj a kol. *Vrtulníky v aeroklubech Svazarmu...*

⁵⁸⁴ Vrtulníkový zápisník č. 1 Miroslava Sázavského sen. Osobní archiv Miroslava Sázavského sen.

⁵⁸⁵ Rozhovor s Ing. Radovanem TALACKEM 14. listopadu 2014.

⁵⁸⁶ Vrtulníkový zápisník č. 1 Miroslava Sázavského sen. Osobní archiv Miroslava Sázavského sen.

5.2 Hodkovice

Jak už bylo zmíněno v předchozí kapitole, v Hodkovicích nastal útlum létání v roce 1950 po tom, kdy byla zrušena Zemská plachtařská stanice a většina pilotů, sportovců odešla na ostatní aeroklubová letiště, např. na Královku, do Držkova, Turnova nebo do Liberce. Na Hodkovickém letišti zůstala poměrně malá část předchozího osazenstva.⁵⁸⁷ Proměna nastává v roce 1953, kdy se přesouvá velká část členů z rušených letišť přímo do Hodkovic, jedná se především o členy bývalého turnovského aeroklubu.⁵⁸⁸ Nový systém řízení sportovní činnosti vyžadoval placené náčelníky a mechaniky na jednotlivých letištích. Na hodkovickém letišti se stali zaměstnanci Josef Havránek jako náčelník a Miloslav Tlapák ve funkci mechanika.⁵⁸⁹

5.2.1 Léta padesátá v Hodkovicích

Z počátku pokračoval pouze navijákový provoz z důvodu povrchových nerovností. Na podzim 1953 se začalo s úpravami letištní plochy, aby mohlo být letiště způsobilé i pro provoz motorový. Terénní úpravy skončily v polovině roku 1954. Průběžně s prováděnými pracemi se připravila potřebná dokumentace pro komisi z MD, která nakonec v závěru povolila motorový provoz na letišti Hodkovice. Současně s úpravami VPD, kde byl dán důraz na úpravy hlavní dráhy ve směru přibližně S/J (přesně 010/190°) se vybuďovala podzemní nádrž na letecké hmoty o obsahu 3000 litrů.⁵⁹⁰

Souběžně se řešila letecká technika aeroklubu. Josef Havránek na toto období vzpomínal: „*Letadla byla obecně přidělována jednou z MD a jednou z MNO. Byly např. Šohaje od MD, které měly tři vrstvy kvalitního nátěru, po kterém byly těžké. Naopak MNO dodávalo s jedním nátěrem. Když se likvidoval Turnov na přelomu let 1952 a 1953, tak jsme obdrželi, ale udělalo se (pouze) pár startů a vyřadila se, jelikož už bylo hodně Šohajů. Z Liberce jsme po úpravách letiště dostali vlečnou „Basu“ a Pipera, který byl jako jediný vybaven motorem*

⁵⁸⁷ ZIMA, Radek: *Z dějin hodkovického letiště*, s. 10.

⁵⁸⁸ ČERNÝ, Jiří. Čtyřicet mírových let, s. 6-7.

⁵⁸⁹ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 11.

⁵⁹⁰ ZIMA, Radek: *Z dějin hodkovického letiště*, s. 11.

*Praga, ten měl o deset koní více. Pak přišly další C-104. „Jak už bylo řečeno s „Basou“ vleky Pionýru ve dvojím obsazení byly bez termiky nerealizovatelné.“*⁵⁹¹ V roce 1955 byly v provozu tyto letouny: Piper, označovaný jako K-68 OK-AOE, vlečná „Basa“ C-106 OK-CJB, Dva Z-24 Krajánek OK-8172 a OK-8562, dva LF-109 Pionýr OK-3203 a OK-3259, nakonec dva Šohaje LG-125 OK-0776 a OK-0748, posledním byla „pěťadvacítka Šohaj Z-25 OK-8850.⁵⁹² Zmiňovaný Šohaj „pěťadvacítka“ neměla kolo, pouze ližinu a pro transport se používal transportní podvozek, se kterým uskutečnilo několik pokusů o vzlet, což nakonec vedlo k poškození trupu.⁵⁹³ O dva roky byl doložen třetí Pionýr OK-4088 a dva kusy LK-425 Šohaj 3 OK-5404 a OK-5493.⁵⁹⁴ K závěru padesátých let se váže vzpomínka Hany Havránkové na událost, při které Jaroslav Prchal spadnul do vývrtky s LK-425 ve čtvrté zatáčce Hodkovicích, avšak díky tomu, že letiště je na „náhorní plošině“, se podařilo zmiňovanému pilotovi vývrtku vybrat a bezpečně přistát v údolí.⁵⁹⁵ V denících časoměřiče z roku 1958 jsou doloženy další zajímavé typy. Např. LG-130 Kmotr OK-1251 nebo LF-107 Luňák OK-0837. Mezi motorovými letouny byla doložena „Basa“ C-106 OK-ESP a první Trenér Z-26 (C-5) OK-DMC.⁵⁹⁶ O rok dále je doložena ještě C-104 AQZ a C-105 OK-DXG, Pionýr OK-3241 a Šohaj 3 OK-5495.⁵⁹⁷

První LF-109 Pionýr nepřišel do Liberce, ale do Hodkovic, což bylo poměrně nestandardní, jelikož nové typy přicházely z pravidla prvně na krajské letiště. Současně s tím začal létat elementární výcvik na těchto dvoumístných větroních. Specifikem daného období bylo to, že výuka začínala nácviem rovných, přímočarých letů a zatáček na motorovém Piperu a posléze se přecházelo na navijáky s LF-109. Přibližně od roku 1958 začínal elementární výcvik přímo z navijáku. Létání na Pionýrech mělo svá specifika: *„Tento větroň takovou nectnost, jelikož vyžadoval příliš hrubé zásahy do řízení a někteří (žáci) měli potíže. Z hlediska výcviku byl ke skupině přidělen pouze jeden instruktor, dále*

⁵⁹¹ Rozhovor s Josefem HAVRÁNKEM 12. prosince 2014.

⁵⁹² Plachtařská kniha – blok časoměřiče 1955. Osobní archiv Jana Hrbatsche.

⁵⁹³ Rozhovor s Ing. Radovanem TALACKEM 14. listopadu 2014.

⁵⁹⁴ Plachtařská kniha – blok časoměřiče 1957. Osobní archiv Jana Hrbatsche.

⁵⁹⁵ Rozhovor s Hanou HAVRÁNKOVOU 12. prosince 2014.

⁵⁹⁶ Plachtařská kniha – blok časoměřiče 1958. Osobní archiv Jana Hrbatsche.

⁵⁹⁷ Plachtařská kniha – blok časoměřiče 1959. Osobní archiv Jana Hrbatsche.

s jednotlivými žáky mohl létat pouze náčelník. Pionýr měl strašnou nevýhodu, že byly kusy na sólové létání, na kterém bylo závaží v ocase letadla. Musely být rozlišené. Velmi špatně se závaží vyndávalo, jelikož se musel rozšněrovat potah. A musely se soustavně kontrolovat kovové části, zda na nich nevznikají praskliny, především po tvrdých přistáních.“ Takto na padesátá, „pionýrová“ léta vzpomínala Hana Havránková.⁵⁹⁸

Vedle svědectví instruktorky je dobré uvést také vzpomínku jednoho z pilotních žáků, který začínal létat v tomto období: *„Já jsem začal létat v roce 1956. Začínal jsem létat klasicky na Pionýru, začalo nás 72, skočilo nás osm. Měli jsme dva Pionýry a učila nás létat Hana Havránková, ta jenom přisedala z jednoho Pionýru a než byl odtlačen zpět na místo vzletu, tak odstartovala s dalším. Lítalo se každou středu, každou sobotu a každou druhou neděli. Stejně se občas stalo, že na nás nepřišlo. Létali jsme od začátku navijáky a pak aerovleky. První čtvrtina výcviku byla navijáková. Vlekalo se „Basou“ (C-106⁵⁹⁹ pozn. aut.), která nevěkala vůbec dobře, díky slabému motoru. Pokud vlekař nevyužil stoupavých proudů, tak nešlo vůbec vystoupat na vývrtky. Můj první sólový let byl 10 s, jelikož se mi přitrhlo lano při navijákovém vzletu a při zkouškách mi zůstalo viset lano. Náčelníkem byl Havránek a Tlapák byl mechanik. Byli tam i strážníci na letišti a jeden z nich se jmenoval Zatloukal. Postupně jsme brigádnicky postavili strážnici. Hlavní budova se stavěla okolo roku 1961. Když jsem odlétal Pionýra, tak jsem byl přeškolen ještě na Krajánka, který byl v Hodkovicích ve dvou kusech. Bylo je potřeba dolítat do konce životnosti a ty dva Krajánky jsme měli ještě s Horstem Bürgerem, jako piloti pokračovacího výcviku, skoro pro sebe. Už nemohly létat navijákové starty. Bylo to krásné létání s otevřenou kabinou. Pionýr mel klouzavost 1:17 a Krajánek 1:18 Pak jsme byli přeškoleni na Šohaje a na něm jsme museli nalétat tři hodiny, než jsme mohli jít na přelet. Takto na své plachtařské začátky vzpomínal Ing. Radovan Talacko.⁶⁰⁰*

V roce 1957 byl přidělen MAK Hodkovice první vlečný speciál Z-226B OK-KMN, se kterou přiletěl Zdeněk Beseda z Liberce a přeškolil náčelníka

⁵⁹⁸ Rozhovor s Hanou HAVRÁNKOVOU 12. prosince 2014.

⁵⁹⁹ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXIII (pozn. aut.).

⁶⁰⁰ Rozhovor s Ing. Radovanem TALACKEM 14. listopadu 2014.

letišť. Zvláštností bylo, že neměla dvojí řízení, tak se provedla pozemní příprava, Beseda si sedl „jako dozor“ na přední sedadlo a provedl s Josefem Havránkem několik okruhů. Jedním z problémů, které měly první kusy „dvěstěpětek“ (dle vojenského označení C-205)⁶⁰¹ byl zkrat jedné zásuvky elektroinstalace nedaleko nádrží, kde občas vznikala oheň. V následujícím období se létalo s otevřenou kabinou. V Hodkovicích se nacházela kmenově standardně pouze jedna až dvě vlečné a zbytek motorových letadel se půjčoval z Liberce.⁶⁰² K roku 1957 se váže velmi podstatná událost. Svépomocí vznikla provozní budova, v níž získal MAK Hodkovice potřebné prostory pro ubytování, provozní místnost, klubovnu, učebnu, umývárnu a kuchyň.⁶⁰³

Vedle sportovních úspěchů a postupně rostoucích náletů hodin se objevovaly havárie, které se nevyhýbali žádnému aeroklubu, ale hodkovická je velmi tragická, jelikož při ní přišel o život člen aeroklubu. V širším kontextu vzpomínal opět Ing. Radovan Talacko: *„Pionýr měl dobře odpérované kolo a snesl velký nárazy v průběhu výcviku. Problém byl ten, že fousy navijákového lana byly pouze z normálního lana a měly tendence se zamotávat, často se stalo, že se zamotaly za ližinu na Pionýru. Dokonce pilotovi Rajnyšovi se stalo to, že mu zamotané lano přístávací ližinu po vypnutí navijákové lana utrhlo. Horší případ se stal Josefu Hujerovi, naviják „cuknul“, přejeli si lano a zamotalo se pod ližinu. On myslel, že už nepoletí a si rozepnul bezpečnostní pásy. Poté navijákař začal znova táhnout a neřiditelný Pionýr, tažený za těžištěm kluzáku odstartoval, udělal souvrat a narazil do země. Pilotní žák, který seděl na předním sedadle, měl čtyřikrát zlomenou nohu, poté se několikrát objevil na letišti, ale už nikdy nelétal. Josef Hujer zemřel po nárazu hlavou do přístrojové desky, přerušení krčních tepen a následné ztráty krve. Poté se začaly dávat na fousy zahradní hadice, aby se zamezilo jejich zamotání.“* Ke vzpomínce na tohoto zkušeného instruktora byla v Hodkovicích pořádána plachtařská soutěž Memoriál Josefa Hujera⁶⁰⁴ od roku 1961 do roku 1978.⁶⁰⁵

⁶⁰¹ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXVI-XXVII (pozn. aut.).

⁶⁰² Rozhovor s Josefem HAVRÁNKEM 12. prosince 2014.

⁶⁰³ ČERNÝ, Jiří. Čtyřicet mírových let, s. 6-7.

⁶⁰⁴ Rozhovor s Ing. Radovanem TALACKEM 14. listopadu 2014.

⁶⁰⁵ ZIMA, Radek: *Z dějin hodkovického letiště*, s. 12.

Samozřejmě s organizací závodů vznikala potřeba umístit leteckou techniku na jiná letiště, část do Liberce, nebo v průběhu šedesátých let také do Mimoně. Přes zákaz náčelníka MAK Hodkovice si přesto místní půjčovali „hodkovickou“ techniku, např. Kmotra nebo Luňáka, jenž nebyly tak obvyklé na aeroklubových letištích té doby. U Kmotra došlo k několika nehodám, při kterých si piloti spletli řídicí páku s pákou na otevírání brzdících klapek. Jedna z těchto nehod vznikla při „nedovoleném půjčování.“ Přímo na hodkovickém letišti se případ s Kmotrem odehrál také. Piloti Najman s Riegerem letěli a po nárazu na zem se dokonce odlomil od trupu překryt kabiny.⁶⁰⁶

Mezi tehdejší zvyklosti obecně platilo slibování závazků. Mezi závazky slíbené na schůzi KA v Liberci patřilo to, že členové stanice Hodkovice nad Mohelkou odpracují nejméně 500 hodin na zemědělských brigádách.⁶⁰⁷ Sportovní činnost přes nutný politický souhlas nebo alespoň neutralitu vůči vládnoucímu režimu pokračovala. Díky Boženě Tlapákové a Josefu Havránkovi, kteří se úspěšně zúčastnili III. CPZ a prvnímu zlatému C, pro které Havránek splnil roku 1959 všechny podmínky, byla v tento rok stanice Hodkovice vyhlášena nejúspěšnější sportovní stanicí celého KA Liberec.⁶⁰⁸ Je nutné podotknout, že toto zlaté C bylo nejenom první v Hodkovicích, ale i v celém tehdejší Severočeském kraji. Formálně bylo uznáno roku 1960.⁶⁰⁹

5.2.2 Léta šedesátá v Hodkovicích

Počátek let šedesátých patřil především omezování podpory leteckých sportů ze strany státu. V MAK Hodkovice se toto projevilo nejprve v zrušení funkce placeného náčelníka. Josef Havránek byl zaměstnancem od roku 1953 do roku 1962. Do roku 1968 byl pouze aktivistou. K tomu dodává: „*Já jsem odešel proto, že se snižovala systémová místa, propustily jsme strážné a mechanika. Posléze v roce 1968 se uvolnilo místo placeného náčelníka na Rané a Aeroklub Raná nechtěl placenou funkci a tudíž právo vlastního zaměstnance využily*

⁶⁰⁶ Rozhovor s Josefem HAVRÁNKEM 12. prosince 2014.

⁶⁰⁷ REDAKCE. Závazky KA Liberec. *Křídla vlasti*, 1959, roč. 8, č. 11, s. 4.

⁶⁰⁸ PRCHAL, Jaroslav. KA Liberec. *Křídla vlasti*, 1958, roč. 7, č. 1, s. 4.

⁶⁰⁹ *Seznam členů AeČR (ARČs do r. 1992), držitelů Zlatého plachtařského odznaku FAI* [online]. [vid. 29. 3. 2015]. Dostupné z: <http://www.lkuo.cz/soubory/odznaky/ZLPL65.HTM>

Hodkovice.“ Ve funkci placeného náčelníka pokračoval v letech 1968 až 1981, kdy odešel do důchodu.⁶¹⁰ Z počátku roku 1963 se zachovalo hlášení navrhovaných členů rady MAK Hodkovice pro OV Svazarmu v Liberci. Předsedou rady aeroklubu a náčelníkem byl Josef Havránek, jednatelem Milan Jírů, hospodářem Bohumír Havlík, technikem Miloslav Tlapák, správcem materiálu Jiří Roubínek, starším instruktorem (dnes bychom řekli vedoucím výcviku) Ladislav Rieger a poslední členem rady AK „bez portfeje“ Václav Pejcha.⁶¹¹

Hodkovičtí byli nuceni hledat nové zdroje příjmů. Hana Havránková vzpomínala: *„Pěstovali jsme námel nebo heřmánek, který jsme sbírali strojově strojem podomácku vyrobeným u nás v aeroklubu. Pak jsme renovovali stenografické desky a pak vytvářeli pouzdra na přesnou techniku. Také jsme dělali střechu v Hodkovicích na továrnu, mimo pracovní dobu, za 100 000 Kčs jsme nakoupili materiál a 100 000 Kčs jsme vydělali. Posléze jsme například vyráběli vzduchotechniku. Pokud to šlo, všechny přidružené činnosti jsme nechávali na zimní období, kdy se nelétalo.“* Je nutné podotknout, že tato činnost aeroklubu přinášela vítané zlepšení finanční situace.⁶¹²

Zajímavý je vzhled do činnosti aeroklubu v roce 1962. Bylo nalétáno celkem 2882 navijákových a 640 aerovlekových vzletů, nalétáno celkem 962 hodin a 8270 km na přeletech s větroni. Přelety se provozovaly většinou na uzavřených tratích, čímž bylo dosaženo značné úspory na zpětných transpotech nebo přeletech na domovské letiště. Dále členové MAK odpracovali celkem 3800 hodin na různých brigádách, z toho přes 300 h hodin pro zemědělství a průmysl. Také zde se uskutečnila první opatření pro zajištění finanční úhrady části letových hodin, jelikož oseli 0,5 ha okrajové plochy letiště léčivými bylinami⁶¹³ (např. již zmíněným heřmánkem). Spolupráci při brigádách s místním JZD dokazoval dokument datovaný k 17. srpnu 1962, kdy JZD Hodkovice žádal všechny provozy obeslané tímto oběžníkem k uvolnění šesti pracovníků na dva dny pro zajištění

⁶¹⁰ Rozhovor s Josefem HAVRÁNKEM 12. prosince 2014.

⁶¹¹ MAK HODKOVICE: *Hlášení o zvolených členech rady MAK z 21. 1. 1963.* Osobní archiv Jana Hrbatsche.

⁶¹² Rozhovor s Hanou HAVRÁNKOVOU 12. prosince 2014.

⁶¹³ LESÁK, Josef. Z členských schůzí Severočeského kraje. *Křídla vlasti*, 1963, roč. 12, č. 6, s. 154.

výmlatu obilí.⁶¹⁴ V průběhu šedesátých let se dotace od státu pohybovaly přibližně na deseti procentech celkových nákladů, zbytek členové hradili z „vlastních kapes,“ především výše zmiňovanými činnostmi.⁶¹⁵

Počátkem šedesátých let přicházejí do hodkovického aeroklubu první nové celokovové větroně L-13 Blaník OK-0921 posléze OK-2813 a nový VT-16 Orlík OK-2426.⁶¹⁶ Motorová činnost závisela na přidělované technice, dle potřeb a požadavků do jednotlivých aeroklubů. Zmínit lze Z-226B (C-205) OK-KND, známou jako „Kanada“ nebo Z-126T OK-JLC a OK-EXG.⁶¹⁷ Nebo v roce 1965 C-205 OK-KMP.⁶¹⁸ Současně se k provozu váže další ze vzpomínek Josefa Havránka na motorové létání s dvoumotorovou Ae-45: „*Ae-45 když byla nová, bylo to v pořádku, ale později zlobila elektroinstalace. Jednou, když jsem letěl z Poličky do Hodkovic v plném obsazení, tak mi vysadil jeden ze dvou motorů. To byla náhoda, že jsem nastoupal a jen, co jsme měli okolo tisíce metrů, vysadil jeden motor. Díky té výšce jsme mohli doletět pozvolným klesáním až do Vysokého Mýta, jelikož Ae-45 neletěla v horizontu na jeden motor a vyšlo nám to i s okruhem nad letištěm.*“ Díky předvídatosti tehdejšího náčelníka letiště nedošlo k havárii.⁶¹⁹ Je podstatné podotknout, že podobná závada se stala v Liberci i Rudolfovi Fiamovi.⁶²⁰

Z roku 1966 se v článku o Memoriálu Josefa Hujera objevila zpráva o počtech členů MAK Hodkovice. Bylo uvedeno celkem šedesát pět členů, z toho sedm žen, mezi nimi instruktorka Hana Havránková, jedna z devíti instruktorů, kteří létali v té době i na motorových letadlech, anebo tehdy dvojnásobná mistryně ČSSR v bezmotorovém létání Božena Tlapáková.⁶²¹ Na Boženu Tlapákovou vzpomínala Hana Havránková: „*Na Blaníku létala Božena Košková-Tlapáková velmi pěkně akrobacii a uměla dobře hospodařit s výškou v sestavě na*

⁶¹⁴ JZD HODKOVICE. Zajištění výmlatu obilí v JZD Hodkovice. Osobní archiv Jana Hrbatsche.

⁶¹⁵ TVRDÍK, Jaroslav. Hodkovice. *Letectví a kosmonautika*, 1970, roč. 46, č. 8, s. 39.

⁶¹⁶ Plachtařská kniha – blok časoměřiče 1963. Osobní archiv Jana Hrbatsche.

⁶¹⁷ Plachtařská kniha – blok časoměřiče 1964. Osobní archiv Jana Hrbatsche.

⁶¹⁸ Plachtařská kniha – blok časoměřiče 1965. Osobní archiv Jana Hrbatsche.

⁶¹⁹ Rozhovor s Josefem HAVRÁNKEM 12. prosince 2014.

⁶²⁰ Rozhovor s Rudolfem FIAMEM 24. ledna 2015.

⁶²¹ TVRDÍK, Jaroslav. Memoriál v Hodkovicích. *Letectví a kosmonautika*, 1966, roč. 42, č. 16, s. 37.

rozdíl např. od Věry Šlechtové-Špačkové,⁶²² která velmi pěkně předváděla akrobacii na Luňáku, ale méně na Blaníku.⁶²³

V ročníku 1966 zvítězil v Memoriálu Josefa Hujera známý liberecký plachtař Jaroslav Fišer. Zajímavé bylo, že přijeli závodníci jak z ČSSR, tak z Maďarska či NDR.⁶²⁴ Následující rok byl z hlediska sportovního letectví v Hodkovicích velmi rušný. Létal zde MAK Liberec, na jehož letišti probíhaly stavební úpravy. Vedle toho zde měl letní soustředění i Aeroklub Praha-Letňany, ve kterém létal prototyp motorového Blaníka⁶²⁵ XL-13M⁶²⁶. V roce 1969 se odehrál již osmý ročník zmiňovaného Memoriálu, ve kterém zvítězil Pavel Dostál z místního aeroklubu, druhým byl Milan Tomsa z MAK Liberec a třetí Jan Nýč z MAK Praha-Letňany.⁶²⁷

Koncem šedesátých let se také přistoupilo k dalším úpravám nejenom areálu hodkovického letiště. V roce 1968 kvůli problémům se zásobováním pitnou vodou se realizovalo položení 600 m dlouhé potrubí z přečerpávací stanice v obci Vrchovina, která leží nedaleko letiště, do budovy MAK s vnitřním rozvodem.⁶²⁸ V roce 1969 byl ve městě Hodkovice postaven v akci „Z“ objekt pro potřeby administrativy, opravy, školení a klubový život, jelikož letiště na „náhorní plošině“ nad městem bylo v zimě velmi špatně dostupné.⁶²⁹ Od stejného roku byla plánována stavba nového hangáru na letišti,⁶³⁰ jelikož starý hangár postavený v průběhu válečných let postupně stárl. Nová stavba začala v roce 1970 a trvala do 1974.⁶³¹

⁶²² Více: CHVOJKOVÁ, Helena. *Plachtění je požitok. Pilotka Věra Špačková-Šlechtová vzpomíná*. Cheb: Svět křídel, 2013. ISBN 978-80-87567-24-1.

⁶²³ Rozhovor s Hanou HAVRÁNKOVOU 12. prosince 2014.

⁶²⁴ TVRDÍK, Jaroslav. Memoriál v Hodkovicích. *Letectví a kosmonautika*, 1966, roč. 42, č. 16, s. 37.

⁶²⁵ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXIX (pozn. aut.).

⁶²⁶ TVRDÍK, Jaroslav. Hodkovice. *Letectví a kosmonautika*, 1967, roč. 43, č. 20, s. 38.

⁶²⁷ TVRDÍK, Jaroslav. Hodkovice. *Letectví a kosmonautika*, 1969, roč. 45, č. 17, s. 39.

⁶²⁸ ZIMA, Radek: *Z dějin hodkovického letiště*, s. 11.

⁶²⁹ ČERNÝ, Jiří. Čtyřicet mírových let, s. 6-7.

⁶³⁰ TVRDÍK, Jaroslav. Hodkovice. *Letectví a kosmonautika*, 1970, roč. 46, č. 8, s. 39.

⁶³¹ ZIMA, Radek: *Z dějin hodkovického letiště*, s. 11-12.

5.3 Lomnice nad Popelkou

Aeroklub v Lomnici nad Popelkou pokračoval ve svém fungování i po vzniku Svazarmu, jelikož nebyl zrušen jako část okolních aeroklubů (např. Držkov nebo Královka). Lomnice přežila do dalšího období především díky snaze o vybudování rovinného motorového letiště, což vzniklo do roku 1950. Přesto se stále prováděly úpravy VPD až do ukončení činnosti letiště v roce 1958. Přes zimu se vozila hlína na letiště odněkud, jelikož letiště mělo trochu příčný sklon, tak byla snaha částečně vyrovnat a buldozerem ujezdit, dále se sbíralo kamení.⁶³²

Do Lomnice nad Popelkou v průběhu padesátých let přišla dobře známá technika. Doloženy jsou celkem tři LF-109 Pionýr (OK-3227, OK-1214, OK-3214), dva Z-24 Krajánek (OK-3084, OK-1402) samozřejmě ve vzpomínkách pamětníků jsou doloženy i Šohaje,⁶³³ ale imatrikulační značky se nepodařilo dohledat, ani v rejstříku SLI, jelikož i bezmotorová technika byla primárně přidělována KA, odkud byla postupně přerozdělována místním stanicím.⁶³⁴

Z hlediska motorových letounů lomnický aeroklub dostal Z-22 Junák, C-106 a pak přišla C-205. Vlekalo se „Basou“ (C-106), na jejíž konce vzpomínal Rudolf Fiam: „*Udála se nehoda v průběhu roku 1956, kdy skočila vlečná v lese „Basa“ s Pionýrem ve dvojím obsazení. To se vždycky roztlačoval větroň a vlečná z kopce, aby se to vůbec odlepilo a to Lomnice nad Popelkou měla 1200 m a z toho 300 m ještě za silnicí. A v tom byl soustruh z okresního výboru strany. A náčelník Sucharda ve vlečné. Někde z toho mám ještě třísky. Pionýr byl v pořádku až na promáčklý povrch okolo ližiny a C-106 na odpis.*⁶³⁵ Díky tomu jsme dostali první vlečnou Z-226B OK-KMN, která se půjčovala z Hodkovic a po zrušení letiště v Hodkovicích zůstala.“ V rámci mimořádných leteckých událostí byl rok 1956 velmi plodný. „*V Lomnici nad Popelkou na jaře 1956, moc jsme toho nenalítali, výcvik jsme nedodělali, protože na jaře byla jedna bouračka. To se začlo přezkušovat a po vypnutí z navijáku vrtali až na zem, ono mrholilo, seděl*

⁶³² Rozhovor s Rudolfem FIAMEM 24. ledna 2015.

⁶³³ Zápisník letů pro bezmotorové létání č. 1, patřící Rudolfovi Fiamovi. Osobní archiv Rudolfa Fiamy.

⁶³⁴ Kniha leteckého rejstříku SLI – kniha bezmotorová č. 1. [online]. [vid. 10. 4. 2015]. Dostupné z: <http://www.caa.cz/letadla/archivni-materialy-leteckeho-rejstrik>

⁶³⁵ Srov.: NIESLER, Jan: *Nebe není ráj, aneb starý pilot vypravuje*. Cheb: Svět křídel, 2007, ISBN 978-80-86808-41-3, s. 24-25.

jsem v RN a pustili jsme si stěrače. Nic moc se jim nestalo, otřes mozku a zlomená ruka. Než se tahle událost vyřešila, trvalo chvíli a na podzim 1956 byly Maďarský události, kdy byl zákaz létání.“

Přesto se odlétalo pár letů a na svoje počátky v Lomnici nad Popelkou vzpomínal opět Rudolf Fiam: „*Svoje první lety v plachtařském výcviku jsem absolvoval na motorovém Zlínu Z-22 Junák. Zrovna se jel Závod míru a Sucharda, který mi dělal instruktora a koukal „jak jedou.“ Já jsem taky koukal a najednou začal Sucharda na mě křičet, ať se věnuju létání.“* K roku 1956 se vztahovala ještě jedna zajímavost. Vývrtky byly na krátký čas na Pionýru zakázány, a proto lomničtí dojížděli do Liberce, kde se zmiňované úlohy výcviku odlétaly na Kmotru, např. Rudolf Fiam tuto úlohu odlétal při vlnovém proudění, což byla jedna z jeho nekrásnějších vzpomínek na počátky své letecké kariéry.⁶³⁶ Další událostí téhož roku bylo to, že se zapůjčil z Varnsdorfu jeden Pionýr OK-2265 na zpětný převlek na domovské letiště, který proběhl za velmi nevhodného počasí.⁶³⁷

Dle vzpomínek Ing. Milana Tauchmana, byla v Lomnici nad Popelkou dobrá parta, ze které pár lidí dojíždělo od Jilemnice, dále pak ze Semil a drtivá většina pocházela z nedalekého okolí. Instruktorskou činnost prováděli např. Václav Lindner, Karel Prchlík, Zdeněk Kroupa, Ota Pivrnec nebo i náčelník Jaroslav Sucharda.⁶³⁸

Nakonec se Lomnické letiště nevyhnulo zrušení. Rudolf Fiam na to vzpomínal: „*A jinde se už v 1956 se rušily letiště okolo. Lomnice v roce 1957 vydržela do konce roku. Oproti jiným letištím Lomnice držela, ale v průběhu roku 1957 s tím už nedalo nic dělat. Samozřejmě všichni zkoušeli, co mohli přes stranu i vládu ale nešlo. Důvod přesně nevím, bylo mi 17.“*⁶³⁹ Dle Drahoňovského byl oficiální důvod v nedostatečném rozměru vzletové a přistávací dráhy, faktickým důvodem mohla být redukce sportovních letišť koncem padesátých let. Toto tvrzení se nepodařilo z archivních pramenů potvrdit ani vyvrátit. Jelikož se

⁶³⁶ Rozhovor s Rudolfem FIAMEM 24. ledna 2015.

⁶³⁷ Více: SEDLÁČEK, Jaroslav. *Aeroklub Varnsdorf 1945-1958*, s. 32-34.

⁶³⁸ Rozhovor s Ing. Milanem TAUCHMANEM 22. března 2015.

⁶³⁹ Rozhovor s Rudolfem FIAMEM 24. ledna 2015.

později pozemky letiště předaly místnímu JZD, je možné usuzovat,⁶⁴⁰ že se odehrála stejná situace s využitím pozemků pro zemědělskou činnost.⁶⁴¹ V neposlední řadě mohl být jedním z faktorů pro zrušení letiště poměrně vysoký počet leteckých nehod, především zmiňovaná havárie vlečné C-106. Stejný faktor přitížil v tomto období aeroklubu Děčín.⁶⁴² Autor této práce se po diskuzi s pamětníky v analýze dostupných pramenů přiklání k tezi, že za zrušením lomnického letiště stojí kombinace uvedených faktorů. Závěrem k lomnickému letišti je důležité říci, že poslední lety byly provedeny 1. prosince 1957.⁶⁴³ Po zrušení letiště odešla většina lomnických do Jičína, část s létáním skončila⁶⁴⁴ a pár z nich, např. Rudolf Fiam, odešlo do Liberce.⁶⁴⁵

5.4 Česká Lípa

Stejně jako v ostatních aeroklubech se proměnila sportovní činnost plnou integrací Dosletu do Svazarmu na přelomu let 1952-1953. Na rozdíl od ostatních tehdy fungujících aeroklubů, např. Hodkovic, Lomnice nad Popelkou nebo sídla krajského aeroklubu v Liberci, byl letecký provoz méně intenzivní, jelikož VPD nebyla do poloviny padesátých let schopná přijímat.

5.4.1 Léta padesátá v České Lípě

Jak už bylo napsáno v předchozí kapitole, na českolipském letišti se počátkem padesátých let nacházela především kořistní technika, především známé SG-38 a Grunau Baby GB-IIb. Postupně se technika českolipského aeroklubu doplňovala a nahrazována hlavně technikou československou, kterou zastupovaly především LF-109 Pionýr a Z-24 Krajánek nebo všemi třemi základními subverzemi výkonného větroně Šohaj. Mezi doložené jednotlivé kusy těchto typů

⁶⁴⁰ DRAHOŇOVSKÝ, Jan. Dvě významná výročí: vodovod a letiště. *Lomnické noviny*, 2007, roč. 15, č. 6, s. 15.

⁶⁴¹ Více: SEDLÁČEK, Jaroslav. *Aeroklub Varnsdorf 1945-1958*, s. 35-36.

⁶⁴² Více: TREFNÝ, Josef a kol. *Aeroklub Děčín 1950-1990*, s. 7.

⁶⁴³ Zápisník letů pro bezmotorové létání č. 1, patříci Rudolfovi Fiamovi. Osobní archiv Rudolfa Fiamy.

⁶⁴⁴ Rozhovor s Ing. Milanem TAUCHMANEM 22. března 2015.

⁶⁴⁵ Rozhovor s Rudolfem FIAMEM 24. ledna 2015.

v České Lípě patřil Pionýr OK-3304,⁶⁴⁶ OK-2224,⁶⁴⁷ OK-3255 a OK-3275, dále Z-25 Šohaj OK-8832,⁶⁴⁸ LG-125 Šohaj 2 OK-1780⁶⁴⁹ a LK-425 OK-5396.⁶⁵⁰ Další kusy jednotlivých typů se nepodařilo spolehlivě doložit, stejně tak ani imatrikulační značky některých z Krajánků, přestože ve vzpomínkách pamětníků jsou doloženy, v tomto případě u Jana Kosinky.⁶⁵¹ Nepočetnou skupinu v České Lípě rozšířila počátkem roku 1959 skupina pilotů ze zrušeného aeroklubu Varnsdorf.⁶⁵² Z téhož roku pochází i jedna z mála informací, která se objevila v průběhu padesátých let v časopisu Křídla vlasti. Zde se píše, že každý člen navigační stanice si dal závazek odpracovat pět hodin na zemědělských pracích a 40 h při úpravě letištní plochy. Dále se stanice zavázala nasbírat 1000 kg šrotu.⁶⁵³

Výraznou událostí, vedle příchodu několika členů zrušeného Aeroklubu Varnsdorf, byl příchod členů ze zrušeného Aeroklubu Děčín z roudnického letiště. Na počátky své letecké kariéry a na příchod do České Lípy vzpomínal Jan Kosinka: *„V Děčíně mám jeden jediný start na navigáku s Pionýrem. Když jsem byl v učení, tak jsem šel na praxi do fabriky v Děčíně, kde byl plachtařský kroužek, do kterého jsme se přihlásili. Místní vedoucí nám řekl, že zájemců je 32, ale k létání pokročí pouze 8, když projdete zkouškami, tak můžeme. Nakonec jsem se svým kamarádem začal. Posléze jsem pokračoval v Mostě, kde jsem odlétal výcvik a létal i výkonně. Následně jsem nastoupil na vojnu, kde jsem měl velké štěstí, jelikož jsem mohl létat ve Vyškově po nedělích a neskončila mi (platnost) průkaz. Ve Vyškově jsem nalítal za dva roky celkem 17 hodin. Z Děčína plachtařům přidělili Pragu RN a jezdili jsme do Roudnice a zpátky a posléze nám ubírali přiděly paliva pro vozidlo, tak mě napadlo, proč teda jezdíme tahle blbě z Děčína, proč bychom nešli do Lípy. To jsme šli z bláta do louže, jelikož*

⁶⁴⁶ Zápisník letů pro bezmotorové létání č. 1, patřící Rudolfovi Fiamovi. Osobní archiv Rudolfa Fiamy.

⁶⁴⁷ Zápisník letů pro bezmotorové létání č. 2, patřící Janu Kosinkovi. Osobní archiv Jana Kosinky.

⁶⁴⁸ TREFNÝ, Josef a kol. Aeroklub Děčín 1950-1990, s. 17-18.

⁶⁴⁹ Záznam o nehodě větroně VT-125 Šohaj 2 OK-1780 z roku 1965. Osobní archiv Jozefa Tótha.

⁶⁵⁰ Zápisník letů pro bezmotorové létání č. 2, patřící Janu Kosinkovi. Osobní archiv Jana Kosinky.

⁶⁵¹ Rozhovor s Janem KOSINKOU, dlouholetým instruktorem bezmotorového a motorového létání v Aeroklubu Česká Lípa, jehož letecké začátky jsou spojeny s Aeroklubem Děčín. Rozhovor byl proveden 17. dubna 2015.

⁶⁵² SEDLÁČEK, Jaroslav. *Aeroklub Varnsdorf 1945-1958*, s. 32-34.

⁶⁵³ REDAKCE. Závazky KA Liberec. *Křídla vlasti*, 1959, roč. 8, č. 11, s. 4.

v Roudnici se létali normálně aerovleky za C-106 a Lípa byla jenom navijáková stanice. V únoru 1959 jsem vyrazil za Českolipským náčelníkem Jirím Svobodou a dohodli jsme se, pod podmínkou, že s sebou přivezeme alespoň jedno letadlo. V Roudnici nám dali toho nejhoršího Šohaje, kterej byl rozežranej, jelikož měl umělej horizont, z jehož baterky několikrát vytekla kyselina do konstrukce. O rok nebo dva později jsme toho Šohaje vyřadili.“ Nutno dodat, že z dochovaných zdrojů se nepodařilo zjistit imatrikulační značka tohoto větroně.⁶⁵⁴

Příchod pilotů z Varnsdorfu a Děčína se stal také jedním z důvodů, proč nebylo letiště v České Lípě na konci padesátých let zrušeno. Mezi další důvody patřilo i to, že se ve velké vzdálenosti nenacházelo další letiště. Božena Vitásková se o této problematice vyjádřila v tom smyslu, že jedním z důvodů bylo také využívání českolipského letiště pro noční vojenské seskoky z výsadkářského centra v Borečku, nedaleko hradčanského letiště.⁶⁵⁵ Toto tvrzení se dostupné literatury nepodařilo potvrdit, ani vyvrátit.⁶⁵⁶ Na druhou stranu ze vzpomínek Jaroslava Šultyse⁶⁵⁷ a Jana Šmahy⁶⁵⁸ vyplynulo, že v pozdějších letech byla Česká Lípa využívána na elementární parašutistický sportovní výcvik, z důvodu vhodné lokality, jelikož Liberec měl (a dosud má) blízkou okolní zástavbu a Hodkovice jsou na náhorní plošině, což podporuje tezi o zachování letiště do dalších let.

5.4.2 Léta šedesátá v České Lípě

Počátkem let šedesátých pokračoval MAK Česká Lípa v zaběhnuté praxi navijákové stanice. Ze zprávy náčelníka vyplynulo, že za rok 1961 plnil místní aeroklub plán létání na 85 %, některé potřebné výcvikové úkoly zajišťovaly soustředění žáků a sportovců. K potřebnému zkvalitnění sportovní činnosti dojížděli členové do ÚPŠ ve Vrchlabí. Jelikož nebyla plocha příliš vhodná pro

⁶⁵⁴ Rozhovor s Janem KOSINKOU 17. dubna 2015.

⁶⁵⁵ Rozhovor s Boženou VITÁSKOVOU 30. září 2014.

⁶⁵⁶ K problematice historie výsadkové vojska v ČSR více např.: MINKEWITZOVÁ, Daga a kol. *Výsadkáři – 60 let v čele armády*. Praha: Ministerstvo obrany ČR, 2007, ISBN 978-80-7278-407-3; LUKÁŠEK, Jan, Ivan. *Vzpomínky zkušebního výsadkáře*. Prachovice: vlastním nákladem, 2009.

⁶⁵⁷ Rozhovor s Jaroslavem ŠULTYSEM, motorovým a plachtařským instruktorem, dodnes aktivním členem AK Česká Lípa. Rozhovor byl proveden 20. prosince 2014.

⁶⁵⁸ Rozhovor s Janem ŠMAHOU, dlouholetým plachtařským instruktorem a motorovým pilotem, který je v současné době VLP AK Česká Lípa. Rozhovor byl proveden 20. prosince 2014.

aerovlekový provoz a v České Lípě nebyl trvale přidělen vlečný letoun, byli místní plachtaři odkázáni na aerovleky v Hradčanech u Mimoně, Hodkovicích, nebo Hradčanech.⁶⁵⁹ Pamětníci, např. Jan Kosinka, upřesňují, že prioritně, vedle Hradčan, létaly aerovleky v Hodkovicích, protože zde byla lepší atmosféra než v „krajském“ Liberci.⁶⁶⁰ V průběhu roku 1961 odpracovali členové na brigádách přes 5100 hodin. V roce 1962 se počítalo s vybudováním benzínového čerpadla a vybudováním letošní instalace od místa vzletu větroňů k navijáku.⁶⁶¹

V roce 1962 došlo k změně financování sportovního létání v ČSSR a každý aeroklub musel hledat zdroje příjmů pro svoji činnost. Na toto období Jan Kosinka vzpomínal: *„Měli jsme docela solidní obrat. Jeden rok jsme měli v hrubém zisk až 1 200 000 Kč. Jeden z našich členů právě dělal v n. p. Velveta, který rozšiřoval výrobu a rozdával zakázky na stavbu hal, díky jeho kontaktům jsme také jednu dostali. Velvetě přicházeli stroje ze zahraničí v termínu, kdy měly být přesně dodány a haly ještě nestály. Díky tomu jsme měli kvalitní příjem po dva roky. Členové aeroklubu dělali na smlouvu a část peněz dostával aeroklub. Pak někdo na nás žaloval, že si mastíme kapsy, tak na nás přijela kriminálka z Varnsdorfu a Ústí nad Labem. Ukázal jsem jim dokumentaci, smlouvy a všechnu dokumentaci a vysvětlil jsem jim celý systém. Nakonec řekli, že jednu složku si vezmou, aby si ji mohli v klidu prostudovat. Na tu složku jsem si nechal napsat lístek, že si ji přebrala VB. Byla to výhoda nakonec, jelikož tu složku nakonec nevrátili a neplatili jsme 120 000 Kčs daně. Byl jsem na „Berňáku“ a říkal jsem jim, že nemám z čeho, že dokumenty zabrala VB, ticho po pěšině. Nakonec nám přišla zpráva z VB, že pokud to takhle budeme dělat, tak je to v pořádku. Jako jeden z výdělků byla autodoprava, byl velký problém s papírováním a nakonec nám to Svazarm zakázal.“* Z uvedené vzpomínky vyplynulo, že se aeroklub snažil zlepšit svoji finanční situaci stejným způsobem jako ostatní jak stavbou konstrukcí (Hodkovice), tak zřízením vlastní autodopravy (Liberec).⁶⁶²

⁶⁵⁹ LESÁK, Josef. Česká Lípa. *Křídla vlasti*, 1962, roč. 11, č. 2, s. 34.

⁶⁶⁰ Rozhovor s Janem KOSINKOU 17. dubna 2015.

⁶⁶¹ LESÁK, Josef. Z členských schůzí Severočeského kraje – Česká Lípa. *Křídla vlasti*, 1962, roč. 11, č. 2, s. 34.

⁶⁶² Rozhovor s Janem KOSINKOU 17. dubna 2015.

V roce 1962 dostal, na druhou polovinu roku, českolipský aeroklub přidělený vlečný letoun, což se projevilo na docvičení téměř dvaceti žáků. Celkově za tento rok nalétali 2977 navijákových vzletů a 635 aerovleků. Členové vedle své letecké činnosti odpracovali přes 4800 brigádnických hodin.⁶⁶³ V následujícím roce byl přidělen českolipskému aeroklubu první VT-16 Orlík, imatrikulační značky OK-3412, který až na občasné výjimky v rámci generálních oprav zůstal v České Lípě až do svého vyřazení v polovině osmdesátých let.⁶⁶⁴ V rámci zmiňované generální opravy byl jako náhrada za aktuálně „generálkovanou“⁶⁶⁵ OK-3412 přidělen z Medláněk VT-16 OK-2426. V roce 1964 přišel na letiště místní aeroklubu první L-13 Blaník OK-2814.⁶⁶⁶

V průběhu první poloviny šedesátých let dvacátého století se datovala výstavba současné VPD, jelikož se do té doby létalo na pásu od hangáru směrem dolů, který nebyl příliš vhodný pro aerovlekový provoz.⁶⁶⁷ Doloženo bylo rozhodnutí počátku výstavby, kde byl uveden ÚV Svazarm jako investor a 26. února 1963 vznikla nad připravovanou plochou ochranná pásma.⁶⁶⁸ Jan Kosinka na výstavbu nové VPD a události s tím spojené vzpomínal: „*Létali jsme z kopce od hangáru dolů a v roce 1965 se dostavěla dráha. Ing. Sameš z vojenských staveb navrhl projekt, který měl stát cca 1 500 000 Kčs. Celá dráha se musela ve své podstatě znova postavit. Přesouvaly se jednotlivé vrstvy zeminy. Jednotlivé vyvýšeniny ve směru dráhy a v okolí sloužily jako zdroj zeminy pro zasypávání prohlubní, kvůli tomu si Olda Braha vypůjčil buldozer a urovnal velkou část dráhy. Pak nám přišel vagón travního semene, tak jsme si od okolních sedláků půjčili rozmetadlo a seli jsme to. Do té doby jsme vlastně litali jenom naviják.*“⁶⁶⁹ Následně jsou do roku 1967 z části dokončeny meliorační práce na dráze, jelikož byl velký problém s odvodněním letiště při dlouhotrvajících deštích nebo jarním

⁶⁶³ LESÁK, Josef. Z členských schůzí Severočeského kraje – Česká Lípa. *Křídla vlasti*, 1963, roč. 12, č. 6, s. 154.

⁶⁶⁴ Rozhovor s Janem KOSINKOU 17. dubna 2015.

⁶⁶⁵ V procesu generální opravy (pozn. aut.).

⁶⁶⁶ Zápisník letů pro bezmotorové létání č. 2, patřící Janu Kosinkovi. Osobní archiv Jana Kosinky.

⁶⁶⁷ Rozhovor s Oldřichem SCHULZEM dlouholetým plachtařem a současným předsedou rady AK Česká Lípa. Rozhovor byl proveden 15. listopadu 2014.

⁶⁶⁸ ÚV Svazarmu. *Rozhodnutí zahájení prací na nové VPD v České Lípě*. Interní archiv Aeroklubu Česká Lípa. Neinventarizováno.

⁶⁶⁹ Rozhovor s Janem KOSINKOU 17. dubna 2015.

táním. Zážitek z této výstavby má i tehdejší členka libereckého aeroklubu Božena Vitásková: „*Já jsem tam jednou málem utopila Sokola, někdy okolo roku 1967. Byl to L-40 Metasokol. Oni tam dělali meliorace a voda tam stýkala dolů a to jsem nevěděla. Nebyla dána žádná výstraha, že je letiště ve výstavbě. Po přistání jsem chtěla zatočit, že pojedou na ten kopec nahoru a začala stříkat přes křídla voda. To je hrozny, co to je? Nechtěla jet dál, bála jsem se, že Meťáka utopím nebo postaven na čumák. To jsem měla sukni, tehdy se nosily širší sukně a já jsem z toho aeroplánu seskočila dolů a sukně se mě rozprostřela na tu vodu a já jsem byla po kolena ve vodě. Viděli mě dělní a volali: „Pani co jste to udělala.“ Já jsem nic nedělala, měli byste někde mít nějakou výstrahu, že je tady voda, že je letiště z části schopný. Vité co, pojedte to éro mi pomoct vytlačít. Tak jsme ho vytlačili a oni jestli je svezu. Pro sebe jsem si říkala, jó tůdle, ještě za to dostanu flastr. Řekla jsem jim, více co, až já odletím, zajděte si nahoru k aeroklubákům a oni vás určitě svezou...“⁶⁷⁰*

Další příliv nových členů do českolipského aeroklubu se odehrál v roce 1965. Na základě nařízení, že nemohou působit dva aerokluby v jednom okrese, byl zrušen aeroklub v Hradčanech.⁶⁷¹ V březnu roku 1965 se uspořádala slučovací schůze s Aeroklubem Česká Lípa, kam odešla většina civilních pilotů z Hradčan spolu s velkou částí letecké techniky.⁶⁷² Mezi doloženou leteckou techniku, která přišla do České Lípy, patřil L-13 Blaník OK-3806 a akrobatický LF-107 Luňák OK-0837.⁶⁷³ Z nových členů se rekrutovali i noví náčelníci. Koncem šedesátých a počátkem sedmdesátých let se vystřídali ve funkci Jozef Tóth a následně Rudolf Fiam.⁶⁷⁴

Zajímavou událostí byla spolupráce s maďarským aeroklubem,⁶⁷⁵ se kterým domluvil spolupráci Jozef Tóth. Nejprve v roce 1965 dorazili maďarští

⁶⁷⁰ Rozhovor s Boženou VITÁSKOVOU 30. září 2014.

⁶⁷¹ Rozhovor s Rudolfem FIAMEM 24. ledna 2015.

⁶⁷² TÓTH, Jozef. Hlásí se Aeroklub Česká Lípa. *Letečtí a kosmonautika*, 1965, roč. 14, č. 10, s. 39.

⁶⁷³ Zápiskník letů pro bezmotorové létání č. 1, patřící Rudolfovi Fiamovi. Osobní archiv Rudolfa Fiamy.

⁶⁷⁴ Rozhovor se Zdeňkem ŠÁDKEM, bývalým členem a funkcionářem Aeroklubu Česká Lípa. Rozhovor byl proveden 15. listopadu 2014.

⁶⁷⁵ První zkušenosti s létáním v Maďarsku jsou doloženy se jménem Jaroslava Prchala, který tuto zemi, za účelem létání, navštívil v roce 1960. Více: PRCHAL, Jaroslav. V Pionýru nad

piloti do České Lípy, kde měli na dva týdny zapůjčeného Orlika.⁶⁷⁶ Z tohoto důvodu byl zapůjčen L-13 Blaník OK-9824 z ÚPŠ Vrchlabí, aby mohla nerušeně pokračovat činnost místního aeroklubu.⁶⁷⁷ V následujícím roce vycestovali Rudolf Baytler a Jan Kosinka naopak do Maďarska, kde si zalétali v termínu 27. července až 4. srpna 1966. Dostali možnost si zalétat na, v té době nedostupných, maďarských větroních⁶⁷⁸ např. R-22 Góbe, R-22S Janusius, Futár Laminár nebo Pilis⁶⁷⁹ a na polském SZD-22 Mucha standard.⁶⁸⁰

Po dostavbě nové VPD v České Lípě se rozšiřoval motorový provoz. Doloženy jsou lety na C-105 OK-JLC, OK-LLK a OK-JHD, C-205 OK-MPH a L-40 Metasokol OK-NPN,⁶⁸¹ který dolétal České Lípě resurs do generální opravy a následně odkoupen aeroklubem Hodkovice, který ji provedl.⁶⁸² Například za první pololetí roku 1965 nalétali českolipští motoroví piloti přes 60 hodin a 280 vzletů.⁶⁸³ Díky rozmachu motorového provozu byly také uspořádány dvě nebo tři navigační soutěže v České Lípě, ve kterých otevírali letci obálky s tratí až za letu. Často docházelo ke ztrátě orientace, kvůli čemuž se na vojenské letiště v Hradčanech zasílala výstraha.⁶⁸⁴

Na nové ploše začali létat také plachtaři. Za první pololetí roku 1965 nalétali v České Lípě 400 navijákových a 130 aerovlekových vzletů a Jiří Trochta, který patřil mezi přestoupivší z hradčanského aeroklubu,⁶⁸⁵ vyhrál Memoriál Josefa Hujera v Hodkovicích.⁶⁸⁶ Dne 15. června 1965 se bohužel odehrála mimořádná událost, která není hodna chvály. Při přistání pilot Šohaje LG-125 OK-1780 přelomil trup. Přímostou příčinou havárie bylo špatné rozhodnutí pilota při přerušení tahu na navijáku, při kterém pilot nezvládl zvolený manévr. Místo toho,

Budapešť. *Křídla vlasti*, 1960, roč. 9, č. 20, s. 20-21.

⁶⁷⁶ Rozhovor s Janem KOSINKOU 17. dubna 2015.

⁶⁷⁷ Zápiskník letů pro bezmotorové létání č. 2, patřící Janu Kosinkovi. Osobní archiv Jana Kosinky.

⁶⁷⁸ Tamtéž.

⁶⁷⁹ K větroňům maďarské výroby více např.: GÁBOR, Jereb. *Magyar vitorlázó repülögépek*. Budapešť: Műszaki Könyvkiadó, 1988, ISBN 963-10-7126-X.

⁶⁸⁰ K větroňům polské výroby více např.: GLASS, Andrzej, MURAWSKI, Tomasz. *Polskie szybowce 1945-2011. Problemy rozwoju*. Bielsko-Biala: Wydawnictwo SCG, 2012, ISBN 978-83-932826-0-9.

⁶⁸¹ Zápiskník letů pro motorové létání č. 2, patřící Janu Kosinkovi. Osobní archiv Jana Kosinky.

⁶⁸² Rozhovor s Janem KOSINKOU 17. dubna 2015.

⁶⁸³ TÓTH, Jozef. Česká Lípa. *Letectví a kosmonautika*, 1965, roč. 41, č. 18, s. 27.

⁶⁸⁴ Rozhovor s Boženou VITÁSKOVOU 30. září 2014.

⁶⁸⁵ Rozhovor s Rudolfem FIAMEM 24. ledna 2015.

⁶⁸⁶ TÓTH, Jozef. Česká Lípa. *Letectví a kosmonautika*, 1965, roč. 41, č. 18, s. 27.

aby sedl přímo před sebe, volil zatáčku o 180°, při které narazil do země a přelomil trup. Při rozhodnutí pilota sehrála i určitou roli snaha usnadnit ostatním létajícím práci, jelikož na letišti se nalézal minimální počet osob pro navijákový provoz.⁶⁸⁷

Než dorazilo normalizační utužení režimu, bylo ještě možné uspořádat pozoruhodné akce. Důkazem se stal let Miloše Kvapila do Splitu. Při přistání se mu nerozsvítila kontrolka ukazatele otevřeného podvozku, avšak podvozek byl otevřen. Pro jistotu přistál bezpečně vedle dráhy, ale musel s Ae-45 letět zpět s vysunutým podvozkem. Aby mohli přeletět hory, musel Kvapil kroužit v termice, jelikož vysunutý podvozek byl velkým zdrojem odporu.⁶⁸⁸

Přes jisté personální obtíže pokračoval aeroklub v létání. Koncem šedesátých let byl zásadní problém s tím, že bylo potřeba vystavět nový hangár, jelikož starý již nedostačoval svojí kapacitou a postupně chátral. Jan Kosinka na toto období vzpomínal: „*Od poloviny šedesátých let jsme se Milošem Kvapilem snažili o nový hangár. Nakonec nám Svazarm přidělil konstrukci z Frýdlantu nad Ostravicí, kde byla ještě z období druhé světové války. Necelou polovičku si z toho postavil Frýdlant (nad Ostravicí) a 36 m jsme dostali my. Začali jsme to stavět dole (na jihovýchodním konci letiště, pozn. aut.), jelikož jsme si říkali, ať se s tím netaháme do kopce (myšleno letadla při ukládání) a přiletěl Marek ze SLI, který ani nedošel ke správní budově a rozkázal, skoro dostavěný hangár rozebrat a přemístit, jelikož se nacházel v překážkové rovině VPD, jinak hrozil tím, že nám náš plácek (myšleno letiště) zavře. Tak jsme pomocí buldozerů vytahali betonové patky a všechno přemístili nahoru. Poté, co jsme to dokončili nahoře, tj. u správní budovy, tak nám to spadlo, ještě nezkolaudované pod nánosem sněhu.*“ Ještě nezkolaudovaný hangár, který byl dovezen z Frýdlantu, se zřítíl v zimě roku 1970/1971.⁶⁸⁹ Velkou smůlou bylo, že v noci před touto událostí umístili do něj členové českolipského aeroklubu Blaníka, který zrovna přivezli z generální

⁶⁸⁷ ⁶⁸⁷ Záznam o nehodě větroně VT-125 Šohaj 2 OK-1780 z roku 1965. Osobní archiv Jozefa Tótha.

⁶⁸⁸ VYCHODIL, Petr. Kdo je Miloš Kvapil, *Letectví a kosmonautika*, 1977, roč. 53, č. 3, s. 87.

⁶⁸⁹ Rozhovor s Janem KOSINKOU 17. dubna 2015.

opravy. Blaník OK-3814 byl úplně zničen, avšak za několik let proběhla jeho oprava a posléze létal v Roudnici nad Labem.⁶⁹⁰

5.5 Zrušená letiště s návazností na Českou Lípu do roku 1953-1965

Českolipský aeroklub se z nesmělých čtyřicátých a padesátých let dostal jako plnohodnotný aeroklub s motorovým provozem, kterému velmi pomohly příchody členů zrušených aeroklubů z Hradčan, Děčína a Varnsdorfu. Těm se věnují následující podkapitoly, které nastiňují vývoj před ukončením jejich činnosti.

5.5.1 Varnsdorf

Jako jeden z tehdejších aeroklubů unikl Varnsdorf zrušení na přelomu let 1952/53. Toto období se stalo pro místní aeroklub časem rozvoje a aktivního létání, které po druhé světové válce nezažil. Všichni instruktoři se učili létat akrobacii na C-104 a důraz byl kladen na splnění podmínek stříbrného C. Jak již bylo několikrát zmíněno, za létání a aktivity s ním spojené nikdo neplatil, jelikož KA Liberec proplácel jízdné i stravné, uvolňování ze zaměstnání na soustředění usnadňoval příslušný paragraf branného zákona.⁶⁹¹

Elementární výcvik se začal orientovat na dvoumístné větroně, prvním instruktorem na dvoumístných větroních byl Jaroslav Sedláček, který v té době působil jako placený náčelník letiště.⁶⁹² Za rok 1953 vycvičil celkem 21 plachtařů a sám nalétal 48 h.⁶⁹³ Na varnsdorfské letiště přibyl také první dvoumístný LF-109 Pionýr pro základní výcvik. Dále Z-24 Krajánek OK-8652, nový Z-23 Honza OK-5214 a akrobatická Grunau Baby GB-IIc OK-8377. Mezi další techniku patřil naviják Stradílek a traktor Svoboda 12. Akrobatická „Bejbina“ přišla z KA Liberec, kde na ní namontovaly dýmovnice, což se po přiletu do Varnsdorfu setkala s velkým úspěchem.⁶⁹⁴

⁶⁹⁰ Rozhovor s Janem ŠMAHOU 20. prosince 2014.

⁶⁹¹ SEDLÁČEK, Jaroslav. *Aeroklub Varnsdorf 1945-1958*, s. 24.

⁶⁹² Tamtéž.

⁶⁹³ KUBA, Adam. Příkladní Svazarmovci. *Křídla vlasti*, 1954, roč. 3, č. 4, s. 52.

⁶⁹⁴ SEDLÁČEK, Jaroslav. *Aeroklub Varnsdorf 1945-1958*, s. 24-25

Vysoké tempo elementárního výcviku pokračovalo i v roce 1954. Je nutné podotknout, že Aeroklub Varnsdorf byl pouze navigační stanicí, tudíž zde létaly pouze větroně. Aerovleky, popř. motorový výcvik byl prováděn v Liberci. Aeroklubu se podařilo naplnit určené kvóty branců, což byli plachtaři z Varnsdorfu, kteří projevíli přání nastoupit k vojenskému letectvu. Druhým stupněm se stal motorový branecký výcvik v Liberci. Vedle branců nastoupil do motorového výcviku také Sedláček, Kubín, Rieger a Blaschke.⁶⁹⁵

V roce 1955 došlo k další obměně letového parku. Přišel nový Krajánek OK-1404, další Pionýr OK-2265, navigační Herkules II a traktor Zetor 25. Zajímavé bylo to, že v říjnu došlo k atypickému severnímu proudění, díky kterému vznikla dlouhá vlna za Lužickými horami, jež byla varnsdorfskými plachtaři bezezbytku využita.⁶⁹⁶

Počátkem roku 1956 rozšířili nepočetnou skupinu varnsdorfských instruktorů Jiří Vašák a Vladimír Odvárka. Jeden z Pionýrů, OK-2265, byl převleknut na letiště do Liberce za účelem výcviku aerovleků členů aeroklubu Varnsdorf. Jednalo se o čtrnáctidenní soustředění, včetně stravy a ubytování a paralelně běžel navigační výcvik ve Varnsdorfu. O rok později dorazil první výkonný větroň Z-25 Šohaj OK-8850⁶⁹⁷ z Hodkovic.⁶⁹⁸ Naopak se zapůjčil Pionýr z AK Lomnice nad Popelkou.

Rok 1958 začal velmi nadějně. Letový park místního aeroklubu doplnily Z-25 OK-8832 a LG-125 Šohaj 2 OK-0731. Překvapivě dobře se rozjížděla akce varnsdorfských podniků Vastroj, Velveta, Tos a Elite zakoupit společně jeden motorový letoun jako aerotaxi. Byla připravována koncepce motorového letiště a stavby nového hangáru. Současně však probíhala akce ve sdělovacích prostředcích: „Každá obec musí mít JZD.“ Tento nátlak byl i na obec Rybníště, kde se nalézalo letiště. Celá situace se projednala na Ministerstvu zemědělství. Celé jednání zkrachovalo na tom, že se na Aeroklubu Varnsdorf vyžadoval písemný doklad o vynětí půdy letiště z půdního zemědělského fondu. Tento doklad neexistoval, jelikož nebyl při schvalování letiště požadován. Přes přímlyvu

⁶⁹⁵ Tamtéž, s. 26.

⁶⁹⁶ Tamtéž, s. 27-31.

⁶⁹⁷ Tamtéž, s. 32.

⁶⁹⁸ Plachtařská kniha – blok časoměřiče AK Hodkovice 1955. Osobní archiv Jana Hrbatsche.

mjr. Kotka, náčelníka KA Liberec, aby byl tento dokument vydán dodatečně, nedošlo k jeho vydání. Všechno následně šlo velmi rychle. Povolení leteckého provozu na letišti Varnsdorf skončilo v závěru roku 1958. Počátkem následujícího roku došlo k definitivnímu zrušení letiště. Proběhlo předání hangáru pro účely JZD a přemístění techniky do fungujících aeroklubů.⁶⁹⁹ Velká většina členů odešla do České Lípy, popř. Liberce,⁷⁰⁰ nebo přestala létat.

5.5.2 Děčín

Od června roku 1952 panoval zákaz létání na letišti v Dobrné. Koncem téhož roku odešel instruktor Josef Kotek dobrovolně k ČSLA a výcvik děčínských plachtařů převzal Zábaj Mandík. Koncem března 1953 proběhlo soustředění pilotů a žáků Aeroklubu Děčín-Podmokly na letišti v Mostě, kde se létalo již na dvoumístných větroních LF-109 Pionýr OK-2264 a LG-130 Kmotr OK-1205.⁷⁰¹ O kluzáku Z-23 Honza, který přišel společně s děčínskými do Mostu, nejsou žádné další informace.⁷⁰² Již v květnu družstvo létalo sóla na navijáku a na přelomu srpna a září bylo uspořádáno přeškolení na aerovleky pod vedením Pavla Verneru. Mezi úspěšné absolventy patřil budoucí dlouholetý člen Aeroklubu Česká Lípa Rudolf Baytler. Velká část dalších frekventantů posléze odešla na prezenční vojenskou službu.⁷⁰³

V létě 1953 byl z letiště v Mostě přeletěn aerovletem jeden Pionýr, který posléze zůstal po zrušení zákazu v Dobrné delší dobu uložen v hangáru. Pod vedením instruktora Mandíka bylo uskutečněno několik navijákových vzletů, jelikož na větroni byl zjištěn vadný závěs výškového kormidla, což vyžadovalo odeslání k výrobcí.⁷⁰⁴ Paradoxní bylo, že tento větroň byl posledním, který přistál na letišti Dobrná, jelikož letiště neuniklo koncem roku 1953 zrušení. K oficiálním důvodům byla udávána vysoká nehodovost a přílišná blízkost státní hranice.⁷⁰⁵

⁶⁹⁹ SEDLÁČEK, Jaroslav. *Aeroklub Varnsdorf 1945-1958*, s. 35

⁷⁰⁰ VYCHODIL, Petr. Kdo je Jaroslav Sedláček. *Letectví a kosmonautika*, 1976, roč. 52, č. 20, s. 9.

⁷⁰¹ TREFNÝ, Josef a kol. *Aeroklub Děčín 1950-1990*, s. 6.

⁷⁰² Rozhovor s Rudolfem BAYTLEREM, členem AK Děčín a AK Česká Lípa. Rozhovor byl proveden 20. prosince 2014.

⁷⁰³ TREFNÝ, Josef a kol. *Aeroklub Děčín 1950-1990*, s. 6.

⁷⁰⁴ Tamtéž, s. 7.

⁷⁰⁵ Rozhovor s Rudolfem BAYTLEREM 20. prosince 2014.

V průběhu roku 1955 se začala utvářet další samostatná skupina děčínských zájemců o létání, kteří hledali možnost aktivní realizace. Skupina okolo Oty Šindeláře, do které patřilo přibližně deset členů, zahájila výcvik v létě téhož roku soustředěním v Chomutově a postupně splynula s chomutovským aeroklubem. Výjimku tvořil například Petr Vorlík, který posléze přestoupil do Mostu, kde v té době působila převážná většina aktivních „děčínáků“.

Přes faktické zrušení aeroklubu fungovala dál skupina děčínských plachtařů, která především létala na letišti v Mostě, kde děčínští dokonce prováděli elementární výcvik svých žáků. Většina děčínských byla postupně integrována do Aeroklubu Most, přibližně v letech 1956 až 1957.⁷⁰⁶

Menší část bývalých členů Aeroklubu Děčín přešla do Roudnice nad Labem, jako např. Jan Kosinka. V roce 1958 se k překvapení mnohých stal náčelníkem v Roudnici Záboj Mandík, jež pod svá křídla shromáždil drtivou většinu létajících bývalých „děčínáků,“ i mosteckých.⁷⁰⁷ Doprava mezi Děčínem a Roudnicí byla zajišťována nákladním automobilem Praga RN,⁷⁰⁸ kterou většinou řídili Rudolf Baytler, Ladislav Macan nebo Jan Kosinka. Stavěli ještě v Ústí nad Labem, kde nastupovali ústečtí plachtaři létající v Roudnici.

Roku 1959 Jan Kosinka absolvoval instruktorský kurz v ÚPŠ Vrchlabí a rozšířil instruktorů děčínské skupiny. Ve stejný rok, v rámci reorganizace, se děčínští plachtaři stěhovali naposledy, tentokrát do České Lípy, kde je přijal s rozevřenou náručí náčelník Jiří Svoboda, který začínal s létáním v roce 1946 pod vedením Ludvíka Elsnice. Přestože přišli do České Lípy bez techniky, která postupně zůstávala na letištích, kde předtím působili, stali se výraznou posilou pro českolipský aeroklub.⁷⁰⁹

5.5.3 Hradčany

Stejně jako v předchozím období, vznikl opět na letišti v Hradčanech civilní letecký provoz, který se vymykal z tehdejšího zažitého systému. Na

⁷⁰⁶ TREFNÝ, Josef a kol. *Aeroklub Děčín 1950-1990*, s. 7.

⁷⁰⁷ Tamtéž, s. 8.

⁷⁰⁸ Rozhovor s Rudolfem BAYTLEREM 20. prosince 2014.

⁷⁰⁹ TREFNÝ, Josef a kol. *Aeroklub Děčín 1950-1990*, s. 9.

přelomu čtyřicátých a padesátých let dvacátého století zde byl organizován výcvik budoucích pilotů nákladních kluzáků. Počátkem šedesátých let vznikl na tomto letišti aeroklub, který několik let vydržel paralelně fungovat s velkým vojenským provozem.⁷¹⁰

Po skončení výcviku pilotů nákladních kluzáků nastalo v Hradčanech období, které skončilo koncem padesátých let, kdy se místní hangáry využívaly Svazarmem pro skladování obilí a byla také poznámka o opravě místního navijáku na „stanici“ Hradčany.⁷¹¹ Z toho je možné usuzovat, že již v roce 1958 fungovala místní pobočka v rámci KA, ale měla k dispozici pouze naviják.

V roce 1960 nastoupil do Hradčan vojenský pilot Jozef Tóth, který z „čisté lásky“ k sportovnímu létání začal, se skupinou místních nadšenců, na místních základech organizovat aeroklub, jehož počátky létání sahaly do roku 1961.⁷¹² V druhé polovině roku 1960, se odehrála řada jednání, návrhů. Skutečně štěstí bylo, že Jozef Tóth našel pochopení téměř všude. Mezi výrazné podporovatele patřil mjr. Karel Kotek, náčelník KA a řada lidí kolem něj a to od mjr. Josefa Krále, krajského technika a mnoho dalších funkcionářů KA Liberec (Miroslav Mayer, Oldřich Pilný, Jiří Záhvozda, Josef Lesák a další). Významnou podporou pro žádost o činnost se stalo kladné stanovisko velitele pluku (tím i velitele letiště), se kterým musel po přednesení návrhu absolvovat přezkoušení, zda byl odborně způsobilý vykonávat funkci hlavního instruktora a náčelníka připravovaného aeroklubu. Na druhou stranu bylo Tóthovi známo, že jeho činnost se v jistých kruzích setkává s negativním postojem. Nesporně velmi významná byla podpora pracovníků OLPPS na ÚV Svazarmem a to od Františka Kdéra, ale i Arnošta Marka, jeho kolegy Karla Tikovského a řady dalších na tomto oddělení. Pro některé bylo překvapením, že je ta podpora tak výrazná. Samozřejmě, že pro schválení byl rozhodující souhlas velení v čs. letectvu a to proběhlo bez problémů, díky kladným stanoviskům velitele divize a velitele sboru.⁷¹³

⁷¹⁰ Především 17. a 26. stíhací pluk. Více: NOVÁK, Vladimír. *Armáda v Liberci a Libereckém kraji*, s. 14, 58-61.

⁷¹¹ MÁROVÁ, Ema. Kaleidoskop Severočeského aeroklubu. *Křídla vlasti*, 1958, roč. 7, č. 26, s. 6.

⁷¹² Rozhovor s Rudolfem FIAMEM 24. ledna 2015.

⁷¹³ Rozhovor s Jozefem TÓTHEM, dlouholetým vojenským pilotem, náčelníkem aeroklubu Hradčany. Rozhovor byl proveden 4. února 2015.

Po vyřízení všech náležitostí vznikl aeroklub na letišti Hradčany u Mimoně v prosinci 1960. Bylo ovšem několik podmínek – náčelníkem musel být voják z povolání, nejlépe pilot s kvalifikací, instruktor na provozovaných letounech, nebo alespoň na jejich části. Výkon funkce probíhal pouze aktivisticky, tedy náčelník neměl nárok na odměnu od ČSLA a Svazarmu. Po sepsání dohody o konkrétních odpovědnostech a koordinačních směrnících se rozhodnulo, že pro výkon funkce nenáleží ani úhrada příplatku na stravování, takzvané L-normy (por. Tóth je výkonný letec s nárokem na tuto normu ve svém služebním zařazení).⁷¹⁴

Jozef Tóth má dodnes radost, „že se podařilo např. dostat řadu nadšenců, „aeroklubáků“ k našim útvarům, myslím tedy útvarům na letišti. Krátce po vzniku aeroklubu se množily dotazy od jedinců, ale i z aeroklubu obecně a se snahou o intervence a docela se i dařilo umístit kluky např. k VFO (Vyhodnocovací a fotografický odd. MNO), ale i k dalším. Tak došlo k tomu, že za těch několik let si u nás zalétalo, udrželo nebo rozšířilo kvalifikaci slušné množství pilotů - převážně tedy motorových, ale dařilo se i několika plachtařům.“

Dále vzpomínal: „Vše by nešlo, nebýt mnoha obětavců kolem a mohl bych jich jmenovat skutečně hodně. Snad nezle opomenout jedince jako byl Antonín Beneš, Jiří Trochta, Lád'a Pavlíček, Josef Pešl a řada dalších. Takovou činnost jako je provoz a aeroklubu nelze provádět bez slušného kádru zapálených fandů.“⁷¹⁵ Mezi dalšími aktivními členy byli Jan Lukeš, pilot-voják, Karel Tikava, Rudolf Fiam nebo Miloš Kvapil.⁷¹⁶

Členům hradčanského aeroklubu se podařilo také zajistit poměrně uspokojivé množství letecké techniky. V rámci bezmotorových letadel to byly: tři kusy LF-109 Pionýr (OK-2220, OK-3243 a OK-3259), dva kusy LG-125 Šohaj 2 (OK-0766 a OK-0785), jeden LK-425 Šohaj 3 (OK-5962), jeden LF-107 Luňák (OK-0837), jeden Blaník OK-3806.⁷¹⁷ V průběhu let 1963 a 1964 se zapůjčil VT-16 Orlík OK-3412 pro přeškolení⁷¹⁸ z Hodkovic na čtrnáct dní v létě 1964.⁷¹⁹

⁷¹⁴ Tamtéž.

⁷¹⁵ Tamtéž.

⁷¹⁶ Rozhovor s Rudolfem FIAMEM 24. ledna 2015.

⁷¹⁷ Zápiskník letů pro bezmotorové létání č. 1, patřící Rudolfovi Fiamovi. Osobní archiv Rudolfa Fiamy.

⁷¹⁸ Rozhovor s Rudolfem FIAMEM 24. ledna 2015.

⁷¹⁹ TÓTH, Jozef. Dopis z Aeroklubu Hradčany. *Křídla vlasti*, 1964, roč. 12, č. 19, s. 616.

Z Fiamova zápisníku vyplývá, že létal i na hodkovickém Pionýru OK-4088. S určitou pravděpodobností šlo o případ, o kterém se zmiňoval ve svých vzpomínkách Josef Havránek. Při Memoriálu Josefa Hujera přemísťovali hodkovičtí svoji leteckou techniku jinam, aby se uvolnil hangár pro závodníky. Havránek k tomu uvedl, že často zakazoval využívat hodkovickou techniku, ale některé aerokluby na zákaz nedbaly.⁷²⁰ V průběhu fungování Aeroklubu Hradčany došlo k několika leteckým nehodám. Zdokumentována byla pouze havárie LF-109 Pionýr OK-3259, který zůstal viset ve stromech nedaleko letiště.⁷²¹ Oba pamětníci mají dodnes rozdílné teorie o tom, co se odehrálo. Jedna teorie zněla, že se pilot pokračovacího výcviku snažil tak dlouho kroužit ve stoupavých proudech, až zachytil o stromy.⁷²² Druhá teorie říkala, že pilot z kroužení mával kamarádům, kteří se nacházeli u brány letiště, a nehlídal si výšku.⁷²³

V rámci motorových letadel nebyla situace už tak přehledná, jelikož ta cirkulovala v rámci celého KA Liberec. Z doložených typů jsou nejvýznamnějšími dva Jaky C-11 (OK-IIIE,OK-KII)⁷²⁴ a třetí přišel do Mostu. Rozhodnutí o přidělení Jaků bylo nasnadě, jelikož v Hradčanech patřili mezi členy aeroklubu také technici na tento typ. Na létání s nimi vzpomínal Rudolf Fiam: „*Jaky jsme litali Jozef Tóth, já, Antonín Beneš a Miloš Kvapil. Po roce 1963 se šetřilo a na C-11 nezbývaly peníze a v roce 1964 byli přeletěny do Egypta. V roce 1962 jsme se zúčastnili s Jaky na leteckém dnu v České Lípě. Udělali jsme dva průlety a chvíli s kolegou poletovali okolo, až to dalo na 40 min., za to jsme šli k Tóthovi „kobereček.“*“ Jaky C-11 vznikly jako pokračovací výcvikové letouny, k nimž patřilo především připravit piloty na létání na bojových strojích. Byly tím nejrychlejším a nejsilnějším z vrtulových typů, s čím si mohl aeroklubový pilot v celém poválečném období zalétat.⁷²⁵ Mezi další typy, jejichž provoz probíhal v Hradčanech, patřily např.: jedna Z-26 (C-5) OK-FRU, tři C-105 (OK-JGU, OK-FHV, OK-DVG), celkem pět C-205 (OK-MFZ OK-KNM, OK-MHB, OK-KMP, OK-MGP), tři L-40 Metasokol (OK-MMQ OK-MMN, OK-NPN)

⁷²⁰ Rozhovor s Josefem HAVRÁNKEM 12. prosince 2014.

⁷²¹ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXXII (pozn. aut.).

⁷²² Rozhovor s Rudolfem FIAMEM 24. ledna 2015.

⁷²³ Rozhovor s Jozefem TÓTHEM 4. února 2015.

⁷²⁴ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXXI (pozn. aut.).

⁷²⁵ Rozhovor s Rudolfem FIAMEM 24. ledna 2015.

a jeden K-75 neboli Ae-45 ještě s vojenským označením 5720 později imatrikulován jako OK-EGS.⁷²⁶ Zmiňovaná „Pětka“ OK-FRU skončila počátkem šedesátých let v Holanském rybníku⁷²⁷ kvůli nekázni posádky. Pilotům se nic nestalo.⁷²⁸

Zajímavou zprávu o létání Aeroklubu Hradčany podala zpráva z časopisu Křídla vlasti. Členské příspěvky byly nastaveny na 300 Kčs a žáci elementárního výcviku platili 400 Kč. Za prvních sedm měsíců roku 1964 se nalétalo motorově celkem 115 hodin, především na navigačních letech. Plachtaři trpěli nedostatkem moderní techniky, jelikož měli pouze dosluhující Šohaje a zmiňovaný Orlík, byl pouze zapůjčen pro přeškolení. Několik pilotů dokonce splnilo stříbrné C.⁷²⁹ Na svůj padesátikilometrový přelet, který patřil mezi jednu z podmínek pro získání toho odznaku, vzpomínal Rudolf Fiam, působící od roku 1963 jako plachtařský instruktor a od roku 1965 instruktor motorový: „*Padesátku jsem letěl na Šohaji z Hradčan do Roudnice nad Labem. Začal letový den tak, že jsem vyvlekal Jiřího Trochtu a on odletěl do té Roudnice. Zavolal zpátky a Tóth pro něj doletěl a přivlekl ho zpět. Já jsem vlezl do toho Šohaje, vypnul mě u tankové střelnice a já letěl. Poslední stoupák jsem měl u Dubé a tak jsem klouzal a přistál na dohled od Roudnického letiště. Přijel roudnický instruktor Klušina, obhlídl to, odejel a následně přijel s navijákem Herkules III., sedl do Šohaje a přeletěl ho na letiště. Já mezi tím došel s barografem v ruce na roudnické letiště.*“⁷³⁰ Dle jeho zápisníku letů se odehrála tato událost 23. května 1963 na LG-125 Šohaj 2 OK-0785. Je nutné podotknout, že poté následoval převlek za motorovým letounem zpět do Hradčan.⁷³¹ Mezi další doložené lety patří například Fiamův první 100 km cílový přelet na trati z Hradčan do Dvora Králové, vítr na zemi byl okolo 14 m/s a směrem po trati. Do cíle doletěl rychlostí 126 km/h.⁷³²

⁷²⁶ Zápisník letů pro motorové létání č. 1, patřící Rudolfovi Fiamovi. Osobní archiv Rudolfa Fiama.

⁷²⁷ Rybník nedaleko obce Holany, která se nachází v jižní části okresu Česká Lípa cca 8 km od okresního města (pozn. aut.).

⁷²⁸ Rozhovor s Janem KOSINKOU 17. dubna 2015.

⁷²⁹ TÓTH, Jozef. Dopis z Aeroklubu Hradčany. *Křídla vlasti*, 1964, roč. 13, č. 19, s. 616.

⁷³⁰ Rozhovor s Rudolfem FIAMEM 24. ledna 2015.

⁷³¹ Zápisník letů pro bezmotorové létání č. 1, patřící Rudolfovi Fiamovi. Osobní archiv Rudolfa Fiama.

⁷³² Rozhovor s Rudolfem FIAMEM 24. ledna 2015.

Dlouhodobě však byla pozice Aeroklubu Hradčany neudržitelná, jelikož působil paralelně vedle vojenského provozu a velitel letiště se sportovním provozem nesympatizoval. V roce 1965 se nastavily podmínky takovým způsobem, že nemohly působit dva aerokluby v jednom okrese, a tak došlo k zrušení hradčanského.⁷³³ V březnu roku 1965 proběhla slučovací schůze s Aeroklubem Česká Lípa, kam odešla většina civilních pilotů z Hradčan spolu s technikou.⁷³⁴ Rudolf Fiam dokládá, že provoz v Hradčanech trval nejméně do prosince roku 1965,⁷³⁵ kdy 12. 12. naposledy vleká na tomto letišti s Z-226 OK-KNM⁷³⁶ a následně pilotoval Blaníka OK-3806 na čtyřicetiminutovém (!!) převleku mezi Hradčanami a Českou Lípou.⁷³⁷ Jozef Tóth dodává, že se létalo v Hradčanech ještě z jara 1966, ale tato informace se bohužel nepodařila ověřit.⁷³⁸

⁷³³ Tamtéž.

⁷³⁴ TÓTH, Jozef. Hlásí se Aeroklub Česká Lípa. *Křídla vlasti*, 1965, roč. 14, č. 10, s. 39.

⁷³⁵ Rozhovor s Rudolfem FIAMEM 24. ledna 2015.

⁷³⁶ Zápisník letů pro motorové létání č. 1, patřící Rudolfovi Fiamovi. Osobní archiv Rudolfa Fiama.

⁷³⁷ Zápisník letů pro bezmotorové létání č. 1, patřící Rudolfovi Fiamovi. Osobní archiv Rudolfa Fiama.

⁷³⁸ Rozhovor s Jozefem TÓTHEM 4. února 2015.

6. Epilog

Již od poloviny šedesátých let dvacátého století fungovaly v hranicích dnešního libereckého kraje pouze tři aerokluby: Liberec, který byl také sídlem vedení krajského aeroklubu, dále Hodkovice a Česká Lípa.

6.1 Normalizační období

Počátek normalizačního období v rámci československého sportovního letectví byl datován rokem 1970. Za pasivní chování v rámci srpnové okupace skončil ve své funkci náčelníka krajského aeroklubu mjr. Karel Kotek. Okresní výbor Svazarmu doporučil výměny funkcionářů rady krajského aeroklubu, díky čemuž byl zvolen novým předsedou MAK Liberec Jan Záhvozda s náčelníkem Václavem Moravcem.

Došlo k nové reorganizaci sportovního letectví v ČSSR. Dosavadní aerokluby v severních a středních Čechách jsou organizačně sdruženy do organizační struktury nazývané jako Oblasti. Náčelníkem tohoto kolosu s přibližně dvaceti letišti se stal pplk. Miroslav Svárovský, jehož letecká kariéra začala v libereckém aeroklubu v roce 1947.⁷³⁹ Do své funkce přišel z VVLŠ Košice, kde působil jako vojenský učitel létání.⁷⁴⁰ S novou organizací Oblastního aeroklubu se výcvik v rámci MAK stále více orientoval na požadavky výcviku pro ČSLA. Do výcvikových osnov opět pronikala stále více zařazovaná politická výchova a socialistické soutěžení. Nedostatek finančních prostředků se projevoval tím, že ÚV Svazarmu zařadilo jednotlivé aerokluby do JSBVO,⁷⁴¹ což přivodilo snížení počtů motorových pilotů, neboť se projevil dočasný úbytek letecké techniky, jelikož se houfně vyřazovala letuschopná technika v předchozím období a v delším časovém rámci se ji nedařilo plně nahradit.⁷⁴²

⁷³⁹ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 21.

⁷⁴⁰ Na Miroslava Svárovského jako učitele létání vzpomíná více: NIESLER, Jan: *Nebe není ráj, aneb starý pilot vypravuje*, s. 80-82.

⁷⁴¹ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 21.

⁷⁴² Dle vzpomínek Jozefa Tótha bylo modelovou situací vyřazování jednotlivých kusů C-105 a C-205 na přelomu šedesátých a sedmdesátých let dvacátého století. Tyto „Trenéry“ měly občas i nalétáno pouze několik stovek hodin. Důvodem vyřazování byla potřeba Svazarmu udržet počty motorových letounů a nakoupit nové Zlíny Z-42 do aeroklubů jako prezentaci čs. výrobku pro případný export zemí především do ZST. Díky aktivnímu přístupu OPLLS

V roce 1975 přišla další reorganizace sportovního letectví. Ohromné oblastní aerokluby byly reorganizovány zpět dle stávajících krajů, tudíž se vyčlenila lokální část pod názvem Severočeský krajský aeroklub (SvČKA), který zodpovídal za leteckou činnost na celkem sedmi místních letištích. Vedení SvČKA zůstalo na libereckém letišti, jelikož v krajském městě (Ústí nad Labem) se nenacházelo odpovídající letiště. Náčelníkem se opět stal pplk. Miroslav Svárovský.⁷⁴³

Jak už bylo zmíněno, sportovní letectví bylo orientováno především na výcvik pro VLDŠ Žilina a VVLŠ Košice. V předchozích obdobích se vycvičil vysoký počet branců, ze kterých si Vojenská správa vybrala vhodné uchazeče. Počátkem sedmdesátých let díky politickým událostem a snížení platové atraktivity vojenské služby poklesl zájem o povolání vojenských pilotů.⁷⁴⁴ Proto byl předepsán počet vycvičených branců především pro VVLŠ Košice, na jehož splnění navazovaly jak provozní dotace, tak i zmiňované počty plachtařů, a především přesně definovaný počet motorových pilotů,⁷⁴⁵ které aeroklub mohl odlétat. Aby byly naplněny jednotlivé počty branců, byly pořádány besedy a náborové akce na školách a učilištích společně s podporou perspektivních zájmových činností mládeže. Zde je možné uvést Soutěž technicko-modelářské tvořivosti mládeže.⁷⁴⁶ V polovině sedmdesátých let se nakonec vypracovala koncepce, na kterou vzpomínal Ing. Radko Nejdle: „*František Kdér na OLPPS Svazarmu po projednání a pohovorech s ÚV KSC, přišel s Koncepcí, celý název dokumentu byl Organizovaná příprava pilotů pro VVLŠ Košice. Vznikl z důvodu navýšení dotací na civilní létání a jako materiál pro udělování dotací na leteckou techniku. Aerokluby dostaly techniku, zbytek si platily sami. Od roku 1976 Koncepce – materiál pro přípravu a podíl aeroklubů Svazarmu na přípravě*

Svazarmu a vojenského velení, byla část přebývajících techniky převedena k ČSLA, kde na každém vojenském letišti vznikly vojenské aerokluby, kde sloužily tyto trenéry pro kondiční sportovní létání vojenských pilotů.

⁷⁴³ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 22.

⁷⁴⁴ Rozhovor s ing. Radko NEJDLEM, dlouholetým inspektorem bezmotorového létání na OLPPS ÚV Svazarmu. Rozhovor byl proveden 8. listopadu 2014.

⁷⁴⁵ O systému přidělování a přerozdělování míst motorových pilotů v aeroklubech více hovoří: BENEŠ, Jirí. *Jak jsem létal ve Svazarmu, aneb vzpomínky pro sebe*. Ústí nad Labem: vlastním nákladem, 1996, s. 67-69.

⁷⁴⁶ TVRDÍK, Jaroslav. Liberec. *Letectví a kosmonautika*, 1971, roč. 47, č. 15, s. 39.

a výchově vojenských pilotů. Cílem bylo dostat do základního výcviku na větroních perspektivní jedince, minimálně 600 plachtařů ve věku pro studium. V průběhu výcviku se vedl dialog, jestli nechtějí být vojáci a pokud projeví zájem, šli na ÚLZ a následně do zkráceného motorového výcviku (do sól), z velké části systémem internátních soustředění a pak šli na přijímací zkoušky.“ Tento systém fungoval cca od roku 1977 až do Sametové revoluce.⁷⁴⁷

6.1.1 Liberec

Rok 1971 znamenal pro MAK Liberec nejenom zmiňované změny ve vedení. Vedle náhrady HC-102 novými Mil Mi-1.⁷⁴⁸ Posledním dnem, kdy byl organizován vrtulníkový provoz v Liberci na Mi-1 bylo 24. listopadu 1974, kdy piloti Vorel, Stránský, Kalenda, Slavík a Sázavský nalétali čtyřicet startů v celkové době 5 hodin a 1 minuta.⁷⁴⁹ Počátkem sedmdesátých let přišly nové Z-42.⁷⁵⁰ Vedle skomírající letecké činnosti se MAK pustil do přípravy projektu, který do té doby neměl obdoby. Bylo rozhodnuto v rámci „Akce Z“ přestavět celou provozní budovu, která delší dobu nevyhovovala. Aby byly splněny podmínky této stavby, odpracovalo se několik tisíc brigádnických hodin členy aeroklubu.⁷⁵¹

Rok 1973 znamenal zvýšení provozu na Libereckém letišti, jelikož od 1. dubna začal na libereckém letišti provoz ČSA. Pro létajících členy aeroklubu to znamenalo přímé řízení dispečerem ČSA, seznámení a přezkoušení z nového předpisu o létání, vybavením všech letadel spolehlivými radiostanicemi a výškolením osádek v přesné radiokorespondenci.⁷⁵²

Počátkem osmdesátých let došlo v MAK Liberec ke změně na postu náčelníka. Petr Hybner nahradil ve funkci krajského plachtařského inspektora Josefa Lesáka a na jeho „náčelnické“ místo nastoupil Ing. Ladislav Zampr, absolvent VŠD v Žilině. Výcvikové úkoly se plnily ve všech odbornostech

⁷⁴⁷ Rozhovor s ing. Radko NEJDLEM 8. listopadu 2014.

⁷⁴⁸ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXVIII (pozn. aut.).

⁷⁴⁹ Vrtulníková kniha – blok časoměřiče 1974. Osobní archiv Miroslava Sázavského sen.

⁷⁵⁰ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 21.

⁷⁵¹ Tamtéž.

⁷⁵² PRCHAL, Jaroslav. *Aeroklub Liberec na nové cestě*, s. 4.

aeroklubu. Byl uspořádán velký letecký den, kde vystoupil vrtulník Mil Mi-8 sovětské posádky z Mimoně, se kterou byla navázána spolupráce, jenž vydržela až do roku 1989.⁷⁵³ V motorovém létání uspěl Ing. Ladislav Zampr na Krajském přeboru v letecké navigaci, který se odehrál v Roudnici nad Labem.⁷⁵⁴ V rámci plachtění přišel do libereckého aeroklubu první kus výkonného větroně VSO-10,⁷⁵⁵ díky čemuž přibýly přelety o vzdálenostech 300 i 500 km. Prvním z libereckých, který získal všechny diamanty ke zlatému C, byl Petr Hybner.⁷⁵⁶

Dosavadní úspěšná organizátorská práce se stala základem pro uspořádání Mistrovství ČSSR v letecké akrobacii v roce 1985. Přestože nebylo k dispozici tolik finančních prostředků jako v minulosti, podařilo se soutěž uspořádat na vysoké sportovní úrovni.⁷⁵⁷ Mistrovství proběhlo v období od 8. až 13. července. Z důvodu velkého počtu závodníků zažádalo vedení SvČKA rektora VŠST v Liberci o možnost ubytování a stravování v jejich prostorách.⁷⁵⁸ Rok 1987 se stal velmi problematickým z hlediska financí. Pomocí dotací se stále dařilo udržet letové hodiny zdarma, ale provozní náklady budov na sebe vzalo vedení SvČKA. Přínosem do pokladny aeroklubu se staly dva letní tábory posluchačů VŠD Žilina,⁷⁵⁹ kteří v Liberci absolvovali základní výcvik na strojích Z-142.⁷⁶⁰ Mezi další témata, která se řešila, patřila diskuze o výstavbě zpevněné VPD letiště Liberec, především pro potřeby SLOV-AIRU Liberec, který plánoval rozšířit agrochemickou činnost,⁷⁶¹ tato stavba nebyla v Liberci realizována.

V roce 1989 došlo k rozhodnutí o výstavbě montovaných hal, které byly určeny k pronájmu a získání finančních prostředků k životu Aeroklubu. MAK Liberec dostal opět nového náčelníka, jelikož nikdo z motorových pilotů nebo instruktorů nehodlal do této funkce nastoupit. Stal se jím Wolfgang Sluka

⁷⁵³ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 23.

⁷⁵⁴ KOLÁŘ, Jan. Navigační přebor Severočechů. *Letectví a kosmonautika*, 1981, roč. 57, č. 16, s. 608.

⁷⁵⁵ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXXIV (pozn. aut.).

⁷⁵⁶ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 23.

⁷⁵⁷ KARPAŠ, Roman a kol. *Kniha o Liberci*, s. 935.

⁷⁵⁸ SVÁROVSKÝ, Miroslav a kol. *Žádost do ubytování a stravování*. SOKA Liberec, fond KA Liberec 1971-1990. Šanon 1985-1987. Neinventarizováno.

⁷⁵⁹ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 24.

⁷⁶⁰ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXXIV (pozn. aut.).

⁷⁶¹ LEHKÝ, Petr, PRCHAL, Jaroslav. *Žádost o vyjádření k výstavbě staveniště výstavby zpevněné VPD na letišti v Liberci*. SOKA Liberec, fond KA Liberec 1971-1990. Šanon 1985-1987. Neinventarizováno.

a posléze dosadil pplk. Svárovský M. Poláka z MAK Hodkovice, což vyvolalo další napětí mezi náčelníkem a MAK Liberec.⁷⁶² Na jaře 1989 nakonec odešel do důchodu plk. Miroslav Svárovský, kterého ve funkci nahradil mjr. Ing. Oldřich Souček, který do té doby působil jako krajský inspektor parašutismu.⁷⁶³

6.1.2 Hodkovice

Na hodkovickém letišti se kontinuálně navázalo na předešlá období. Započalo se stavbou nového hangáru pro letadla, jehož výstavba si vyžádala rozpočet okolo jednoho milionu Kčs. V průběhu sezóny postavili místní členové během jednoho týdne betonovou podlahu a dokončili vodovod.⁷⁶⁴

Současně se dařilo udržovat dlouhodobou „družbu“ s Aeroklubem Zwickau, ke které bylo možné přistoupit díky spolupráci mezi krajem Karl-Marx-Stadt⁷⁶⁵ a Severočeským krajem, díky čemuž docházelo ke zmiňovaným výměnám závodníků na plachtařských závodech. Například roku 1975 se zúčastnili Božena Tlapáková a Pavel Dostál desetidenních závodů v NDR, kterých se zúčastnilo 27 východoněmeckých plachtařů, včetně několika členů reprezentačního družstva. Nakonec Dostál obsadil 6. a Tlapáková 18. místo. Vedle družby s východoněmeckým aeroklubem byla organizována družba s Aeroklubem Trenčín, kdy docházelo především k „výměnným pobytům“ a létání.⁷⁶⁶ Na družbu vzpomínala Hana Havránková: *„Družbu jsme měli i s aeroklubem Trenčín, kde byl náčelník letiště, který bojoval v rámci jednotek Slovenského štátu a do ČSR se vrátil jako příslušník Svobodovy armády. O své zkušenosti docela otevřeně „večer po létání“ hovořil, což bralo dech mladším členům výpravy, jelikož o těchto souvislostech ještě nevěděli.“*⁷⁶⁷

Aeroklub Hodkovice byl v sedmdesátých letech dvacátého století velmi plachtařsky aktivní, což každoročně dokazoval pořádáním Memoriálu Josefa

⁷⁶² PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 24.

⁷⁶³ REDAKCE. Společenská kronika – plk. Miroslav Svárovský. *Letectví a kosmonautika*, 1989, roč. 65, č. 17, s. 35.

⁷⁶⁴ TVRDÍK, Jaroslav. Hodkovice. *Letectví a kosmonautika*, 1971, roč. 47, č. 15, s. 39.

⁷⁶⁵ Dnes Chemnitz. Toto město je také známé pod českým názvem Saská Kamenice, hornolužicky Kamjenica (pozn. aut.).

⁷⁶⁶ ROMANY, Zděnek. Družba v Hodkovicích. *Letectví a kosmonautika*, 1976, roč. 52, č. 1, s. 8-9.

⁷⁶⁷ Rozhovor s Hanou HAVRÁNKOVOU 12. prosince 2014.

Hujera, jehož poslední ročník se odehrál v roce 1978.⁷⁶⁸ Hodkovičtí plachtaři a plachtařky se také účastnili soutěží mimo Hodkovice. Jako příklad je možné uvést Pohár Železných hor roku 1974, na kterém dosáhl čtvrtého místa Pavel Dostál.⁷⁶⁹

Do roku 1981 byl náčelníkem aeroklubu Josef Havránek, jehož po odchodu do důchodu vystřídal Ing. Tomáš Strnádka,⁷⁷⁰ který byl odvolán z funkce a nahrazen Miloslavem Polákem, který ve funkci vydržel do roku 1989. V roce 1985 se provedla rekonstrukce administrativní budovy, kde již nevyhovovalo vnitřní zařízení.⁷⁷¹ Odvolání Strnádka z funkce souvisí s „čistkou“ v Aeroklubu Hodkovice, která proběhla v polovině osmdesátých let.⁷⁷²

6.1.3 Česká Lípa

Počátek sedmdesátých let znamenal pro českolipský aeroklub velmi problematické období. Jak už bylo zmíněno v předchozí kapitole v zimě 1970/1971 došlo k zřícení nezkolaudovaného hangáru pod nánosem sněhu, kde byl uložen Blaník, přivezený čerstvě po generální opravě. Na následně vzniklou situaci ohledně Blaníka vzpomínal Jan Kosinka: *„Když nám spadla střecha hangáru, tak jsme s Milošem Kvapilem vzali Z-42⁷⁷³ a vyrazili do Kunovic, do fabriky vyjednávat. Dostali jsme zápornou odpověď, že žádného Blaníka nového nedostaneme, že veškerá produkce jde teď do SSSR. Tak jsme tam letěli ještě jednou, kluci ze skláren zařídili krásné barevné sklo, které jsme naložili Z-42⁷⁷⁴ a v Kunovicích jsme dali oficiální objednávku na nového Blaníka. Nejprve byla odpověď, že během tří nebo čtyř let Vám ho dodáme. Dodali jsme objednávku se sklem a za čtrnáct dní nám přišel dopis z Kunovic, že si ho můžeme vyzvednout*

⁷⁶⁸ ZIMA, Radek: *Z dějin hodkovického letiště*, s. 12.

⁷⁶⁹ VRŠOVSKÝ Eduard. Pohár Železných hor. *Letectví a kosmonautika*, 1974, roč. 50, č. 20, s. 5-6.

⁷⁷⁰ Rozhovor s Josefem HAVRÁNKEM 12. prosince 2014.

⁷⁷¹ ZIMA, Radek: *Z dějin hodkovického letiště*, s. 12-13.

⁷⁷² Rozhovor s Hanou VOKŘÍNKOVOU 12. prosince 2014.

⁷⁷³ Jedná se o Zlín Z-42 OK-ZSE, která byla dodána do České Lípy již počátkem roku 1971, ihned po tom, co byla zapsána do leteckého rejstříku na SLI. Více: *Knihy leteckého rejstříku SLI – kniha motorová č. 2.* [online]. [vid. 10. 4. 2015]. Dostupné z: <http://www.caa.cz/letadla/archivni-materialy-leteckeho-rejstriku>

⁷⁷⁴ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXXIII (pozn. aut.).

OK-1850, kterej byl novej za tu havárku. Peníze jsem vydyndal, na OV Svazarmu, chybělo 40 000 Kčs, které nám sehnal Josef Lesák z havarovaného, který měl takovou zbytkovou hodnotu. Když jsme ho přitáhli domů, tak na trupu bylo označení CCCP a nějaký čísla. S dodáním jsme dostali i dopis, že nám zaměstnanci Letu Kunovice mimo pracovní dobu postaví nového Blanika – jako socialistické závazek. Tak Rusové dostali o jednoho míň.⁷⁷⁵ Posléze byl Blaník poslán do Chomutova, kde byl později zničen.⁷⁷⁶

Také bylo nutné řešit problém se spadlým hangárem. Nakonec se rozhodlo o výstavbě hangáru nového na místě původního. „Když jsem byl náčelníkem, v Mimoni stavěli haly pro sedláky, tak jsem tam přišel s tím, že bychom potřebovali hangár. Dlouhé tak 36 m. Nejprve nám nabídli střechu s nízkým zatížením, což jsem po předchozích pokusech nechtěl. Na konec jsem dohodnul na střechu se zatížením 150 kg. Problém byl v tom, že by byl termín dodání přibližně za dva až tři roky. Místnímu řediteli jsem řekl, že to potřebujeme do zimy a předal jsem mu připravené sklo a řekl mi, ať přinesu objednávku. Za 14 dní jsme měli materiál a na místech spadlého hangáru jsme vystavěli tento nový. Většinu střechy jsme si udělali svépomocí.“ Vedle výstavby nového hangáru⁷⁷⁷ se v České Lípě plánovala velká stanice SLOV-AIR. Na ACHP byl hotové studie v průběhu let 1972 a 1973. Plánován byl velký areál v dolní části letiště, kde by stál hangár pro dvě AN-2, s ubytovnou, restaurací a administrátorskou částí. Bohužel se na tento projekt ACHP Česká Lípa nesehnal peníze.⁷⁷⁸

Dalším dvoumotorovým letounem byla L-200 Morava, především OK-PLI a později OK-OHG.⁷⁷⁹ V letech 1974 a 1975 byla Morava v České Lípě přidělena na delší časové období, jelikož vznikly neshody v libereckém aeroklubu a pplk. Svárovský byl nucen detašovat motorovou techniku do okolních aeroklubů, aby mohl zabezpečit výcvik branců a plnění plánů náletu. Právě na OK-PLI si zalétala většina českolipských motorových pilotů, jelikož Jan Kosinka byl v tomto období jedním ze dvou instruktorů na tento typ. Dokonce se létaly dlouhé navigační lety

⁷⁷⁵ Do SSSR bylo celkem vyvezeno 1289 Blaniků. Více: VEJVODA, Ladislav, PLACHÝ, Jan. *Větroně v Československu a v České republice od roku 1945*, s. 164-169.

⁷⁷⁶ Rozhovor s Janem KOSINKOU 17. dubna 2015.

⁷⁷⁷ Tamtéž.

⁷⁷⁸ Tamtéž.

⁷⁷⁹ Zápisník letů pro motorové létání č. 2, patřící Janu Kosinkovi. Osobní archiv Jana Kosinky.

(na výlet) „dvoustovkou za 1 hodinu a 50 min. do Popradu, nevýhoda byla, že se to muselo pořádně plánovat kvůli činnosti ČSLA.“⁷⁸⁰

Stále se při provozu objevovaly problémy s odvodněním dráhy, proto v letech 1987 a 1988 proběhla druhá výstavba meliorací, aby mohla voda lépe odtékat.⁷⁸¹ Na období před touto výstavbou vzpomínal Jan Šmaha: „Jednou jsme se s Kosinkou naštváli, vzali jsme si holínky a vyrazili na „rybník,“ který se tvořil dole na dráze. Vykopali jsme díru, abychom byli nad meliorační rourou, něčím jsme prorazili betonovou trubku a vykopali jsme strouhu, abychom vypustili rybník, což bylo někdy před melioracemi.“⁷⁸² Poslední stavbou na letišti v druhé polovině osmdesátých let byly umývárny vystavěné v letech 1989 a 1990 svépomocí.⁷⁸³

6.2 Období po roce 1989

6.2.1 Doznívání starého systému

Samozřejmě je, že systém SvČKA neskočil ihned po listopadových událostech. Jeho činnost je možné doložit z dokumentů SOKA Liberec, kde se nachází několik informací ještě z roku 1990. Jeho činnost zasahuje do konce června téhož roku a následně byl založen Aeroklub Čech a Moravy.⁷⁸⁴ Ze zmiňovaných archivních materiálů se dozvídáme, že se řešily standardní problémy známé již před rokem 1989, například rozdělování odměn za odlétané hodiny krajským inspektorům,⁷⁸⁵ krádež padáku z větroně, poškození překrytu kabiny po přistání do pole,⁷⁸⁶ nebo plán záložních pilotů pro ČSLA, jenž se podával každoročně. Mezi méně časté patří hlášení o pojistné události pro Českou státní pojišťovnu, jelikož dne 26. února 1990 došlo k poničení hangáru na libereckém

⁷⁸⁰ Rozhovor s Janem KOSINKOU 17. dubna 2015.

⁷⁸¹ Rozhovor s Oldřichem SCHULZEM 15. listopadu 2014.

⁷⁸² Rozhovor s Janem ŠMAHOU 20. prosince 2014.

⁷⁸³ Rozhovor se Zdeňkem ŠÁDKEM 15. listopadu 2014.

⁷⁸⁴ AČM, přejmenovaný v roce 1993 na AeČR – Aeroklub České republiky (pozn. aut.).

⁷⁸⁵ SOUČEK, Oldřich. *Výplacení odměn za první pololetí 1990*. SOKA Liberec, fond KA Liberec 1971-1990. Šanon 1988-1990. Neinventarizováno.

⁷⁸⁶ SOUČEK, Oldřich. *Upřesnění vzniklé škody po přistání do terénu 7. 5. 1990*. SOKA Liberec, fond KA Liberec 1971-1990. Šanon 1988-1990. Neinventarizováno.

letišti silným nárazovým větrem.⁷⁸⁷ Činnost Svazarmu byla oficiálně ukončena k 30. červnu 1990, čímž i přestaly fungovat aparáty krajského řízení a jednotlivé místní aerokluby⁷⁸⁸ byly integrovány přímo pod Aeroklub Čech a Moravy.⁷⁸⁹

6.2.2 Vyrovnání s minulostí

V rámci předešlých kapitol je zřejmé, že režim komunistického Československa velmi dohlížel na to, kdo se bude moci věnovat brannému sportu. Sportovní letectví má svá specifika, jelikož se jednalo o vysoce odbornou činnost s přímou návazností na ČSLA. Stejně jako v celé tehdejší společnosti, jistá část členů spolupracovala se Státní tajnou bezpečností. Po prostudování informací, které poskytlo „*vyhledávání v archivních pomůckách*“ na webové stránce ABS⁷⁹⁰, je zřejmé, že „*spolupráce s režimem*“ byla častější ve vyšších funkcích Krajského aeroklubu. Naopak v místních aeroklubech, které byly mimo Liberec, nebyla spolupráce tolik rozšířená.

Stejně tak docházelo ke změnám ve vedení jednotlivých aeroklubů. V rámci libereckého⁷⁹¹ a hodkovického⁷⁹² aeroklubu se obměnili náčelníci a po tajném hlasování částečně rady AK. Naopak v České Lípě nedošlo k žádnému velkému palácovému převratu z důvodu částečného odpolitizování vedení Aeroklubu již před rokem 1989.⁷⁹³ Vedle toho docházelo k „normalizaci“ vztahů mezi jednotlivými členy, kteří se angažovali pro bývalý režim a těmi, kteří se politického dění neúčastnili. K tomuto přechodu se váže i částečné popírání negativních stránek dob minulých, což dosvědčuje i pálení kádrových posudků jednotlivých členů v nedávné době, které je například doloženo v Hodkovicích.⁷⁹⁴

⁷⁸⁷ SOUČEK, Oldřich. *Hlášení pojistné události*. SOkA Liberec, fond KA Liberec 1971-1990. Šanon 1988-1990. Neinventarizováno.

⁷⁸⁸ Pro Liberecký kraj Liberec, Hodkovice a Česká Lípa (pozn. aut.).

⁷⁸⁹ SOUČEK, Oldřich. *Oznámení o organizačních změnách*. SOkA Liberec, fond KA Liberec 1971-1990. Šanon 1988-1990. Neinventarizováno.

⁷⁹⁰ ARCHIV BEZPEČNOSTNÍCH SLOŽEK ČR: *Vyhledávání v archivních pomůckách*. [online]. [vid. 24. 4. 2015]. Dostupné z: <http://www.abscr.cz/cs/vyhledavani-archivni-pomucky>

⁷⁹¹ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 25.

⁷⁹² Rozhovor s Hanou VOKŘÍNKOVOU 12. prosince 2014.

⁷⁹³ Rozhovor s Janem ŠMAHOU 20. prosince 2014.

⁷⁹⁴ Rozhovor s Janem Hrbatschem 16. března 2015.

6.2.3 Sportovní letectví po roce 1989

Vývoj po roce 1989 má svá specifika, která je možno rozdělit do několika podkapitol. Současnému stavu létání v Libereckém kraji po roce 1989 se již autor věnoval v rámci bakalářské práce.⁷⁹⁵ Jednotným rysem tohoto období doposud je, že na rozdíl od přecházejících jednačtyřiceti let není sportovní letectví aeroklubového typu podporováno státem. Tudiž letovou hodinu jak na větroních, tak na motorových letadlech jsou si piloti nuceni platit ze svých peněz.⁷⁹⁶ To přispělo i k proměně sociální skladby členů aeroklubu, jelikož sportovní létání – motorové i bezmotorové, se stalo drahou záležitostí. S tím je spojené, že ve valné většině ubylo zájemců o motorové a bezmotorové létání. Například v rámci plachtění je dodnes preferován dražší způsob startu pomocí aerovleku, jelikož k zahájení provozu je potřeba méně osob než při navijákovém provozu. Pro mnohé piloty se stalo alternativou SLZ, neboli lidově „ultralajty“, což jsou obecně zařízení do 450 kg vzletové váhy, protože jsou velmi levné na provoz. Ultralehké létání se podařilo oddělit od AČM (AeČR) a ÚCL, díky čemuž má LAA pozměněné (zjednodušené) podmínky pro svoji činnost. Letecká technika, která do té doby patřila pouze Svazarmu, byla rozdělena v roce 1991 tím způsobem, že místní aerokluby dostaly do vlastnictví větroně, vlečné letouny a za zvýhodněné ceny byla možnost odkoupit část motorových letadel z flotily AČM. Na druhou stranu flotila AČM a následně AeČR se pronajímala za zvýhodněné ceny do roku 2012, kdy byla z 90 % rozprodána soukromým osobám a aeroklubům.

Dne 12. června roku 2010 došlo v Rakousku na letišti Ferlach k havárii větroni L-13 imatrikulace OE-0935, kdy po ukončení akrobacie ve vysoké rychlosti nalétl do rotorového proudění, kdy následně došlo k jeho destrukci a úmrtí obou členů posádky. Po řadě jednání bylo Evropskou agenturou pro bezpečnost v letectví dne 3. 9. 2010 vydáno EAD 2010-0185-E, kterým byl

⁷⁹⁵ HÁJEK, Vojtěch. *Vývoj a lokalizace letišť v Libereckém kraji. Liberec 2011*. Bakalářská práce. Technická univerzita v Liberci, Fakulta přírodovědně-humanitní a pedagogická, Katedra geografie.

⁷⁹⁶ Mezi skupiny, které jsou alespoň částečně podporovány státem, patří Projekt na podporu juniorů (PPJ) a státní reprezentace (pozn. aut.).

zastaven provoz všech L13 a L13A.⁷⁹⁷ V následujícím roce došlo k uvolnění do provozu typu L-13A a „klasické třináctky“ nemohou létat dodnes. Tato situace přinesla mnohým aeroklubům existenční problémy, jelikož nemohly cvičit nové plachtaře. Každý aeroklub tuto situaci řešil po svém. V Liberci byl zakoupen německý celolaminátový větroň SF-34, v České Lípě G-103 Twin Astir a v Hodkovicích ASK-13 smíšené konstrukce, jelikož trup je tvořen kovovou příhradovou konstrukcí potaženou plátnem a křídla jsou dřevěná.

6.3.4 Liberec po roce 1989

Pozemky se dostaly opět do správy města, což bylo zárodkem komplikací, které doprovázejí liberecké letiště do dnešních dnů. V letech 1990-91 se prováděl zkušební provoz a následně od roku 1992 fungovala služba k hlídkování a hašení lesních požárů působící zde do poloviny roku 1997. Další významnou událostí bylo v roce 1993 zřízení heliportu letecké záchranné služby. V průběhu devadesátých let dvacátého století se probudila sportovní činnost aeroklubu. Několik plachtařů se zúčastňuje mistrovství republiky roku 1995 a v témže roce se liberecká posádka Wolfgang Sluka a Ing. Jan Trnka stávají vítězi mistrovství republiky dvoumístných kluzáků.⁷⁹⁸ V tomto období se převádějí pozemky z podniku AIR SPECIAL PRAHA a.s. do vlastnictví statutárního města Liberec, což s jistými problémy funguje dodnes. Současně probíhá také obměna letového parku. Z větroňů byl roku 1997 poslán do generální opravy VT-116, dále jsou zakoupeny v letech 2000 a 2008 dva kusy Glassfiegelu G-304CZ a Cirrus standard roku 2006⁷⁹⁹ sloužící ke sportovnímu létání plachtařů.⁸⁰⁰

⁷⁹⁷ Stručné shrnutí vývoje případu EASA Emergency AD 2010-0185 na kluzáky L-13 a L-13 A Blaník [online]. [2014-12-25]. Dostupné z: <http://www.caa.cz/index.php?clanek=1725&menu=101&mm>

⁷⁹⁸ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 25.

⁷⁹⁹ Rozhovor s Václavem KMÍNKEM, současným náčelníkem AK Liberec 10. listopadu 2010.

⁸⁰⁰ Více k provozu a současnému stavu v Hodkovicích: HÁJEK, Vojtěch. *Vývoj a lokalizace letišť v Libereckém kraji*, s. 35-36, 68-76,

6.3.5 Hodkovice po roce 1989

Na situaci po roce 1989 vzpomínala Hana Vokřínková: „*Po roce 1990 v rámci malé delimitace techniky nám zůstala Z-226 OK-LMI. OK-IMI, která vleká v Hodkovicích dodnes, byla v roce 1989 ve šrotovišti v Liberci, v nechvalně známé „Vopičárně.“ A oni ji šli vytáhnout a odvezli do Hodkovic. Byla vyřazená, částečně rozebraná, ale byla naložena partou pod vedením Radka Vrby, který byl porevolučním náčelníkem, odvezena na hodkovické letiště, kde se odbarvila „barvožroutem“ a připravila na generální opravu. Bylo to v 1990 na začátku roku. Původně byla provedena generální oprava, díky instalaci slabšího motoru Walter 4-III, jako Z-126. Jelikož měla velmi malý nálet, byla o rok nebo dva později přestavěna na Z-226, což především obsahovalo instalaci silnějšího motoru. Jelikož 90. letech nikdo motorový výcvik nechtěl, protože na to nebyly peníze. Pak se udělala jedna výprava pro Orlika OK-7403⁸⁰¹ do Roudnice, ale náčelník letiště ho nevydal. Paradoxní bylo to, že tento orlík patřil původně do Hodkovic, ale do Roudnice se dostal při přerozdělování resursů letecké techniky.“⁸⁰²*

Počátkem tohoto období se podařilo vyřešit vlastnictví pozemků letiště, které byly v této době odkoupeny od státu. Dodnes jsou ve vlastnictví aeroklubu Hodkovice, díky tomuto prozřetelnému tahu tehdejšího předsedy rady aeroklubu Borise Svobody. Při porevolučním „malé delimitaci“ přišel z České Lípy L-23 Super Blaník, který je zničen při přistání do terénu v roce 2002. Postupně se situace aeroklubu vylepšuje. Průběžně se zde probíhají různá soustředění zahraničních skupin pilotů, například z Holandska, Dánska, Německa ad. Každoročně jsou po celou sezónu zajišťovány okružní lety na motorových letounech a větroních. V roce 2000 je zakoupen první laminátový větroň typu ASW-15, později prodaný soukromníkovi. Po již zmíněné havárii L-23 byl zakoupen první větroň Cirrus standard/75. O rok později další kus stejného typu. V roce 2004 byl zakoupen první kus ASW-19, jenž byl zničen při srážce s klubovým Cirrem v roce 2008 a následně zakoupen další. Dále také byla do

⁸⁰¹ VT-116 OK-7403 prošel generální opravou a v současné době létá v soukromém vlastnictví ve Dvoře Králové.

⁸⁰² Rozhovor s Hanou VOKŘÍNKOVOU 12. prosince 2014.

aeroklubu pořízena v roce 2005 ASW-15b, která byla zničena v létě 2010 při přistání do terénu. Posledním strojem pořízeným se stala v roce 2009 motorová, čtyřmístná Cessna C-172⁸⁰³ sloužící pro poznávací/foto lety a rekreační létání členů aeroklubu.⁸⁰⁴

6.3.6 Česká Lípa po roce 1989

Po událostech závěru roku 1989 nastává i v aeroklubu Česká Lípa nová situace. Ze státní kasy již neplynou dotace na provoz aeroklubů, a tak si členové, stejně jako v ostatních aeroklubech, musejí začít za svoji leteckou činnost platit, což zapříčinilo úbytek především v motorovém odboru. V roce 1990 přichází ještě z objednávek Svazarmu L-23 Super Blaník, který měl v budoucnosti nahradit stárnoucí předchůdce L-13 Blaník. V porevoluční transformaci Svazarmu na Aeroklub Čech a Moravy nastala otázka přerozdělení letecké techniky aeroklubům. Díky tomuto přichází do České Lípy vlečná Z-226MS a motorový větroň L-13SE Vivat. Vivat je pouze „Pyrrhovým vítězstvím“, protože nahradil L-23, která obratem přišla do Hodkovic, kde byla v roce 2002 zničena při přistání do terénu.⁸⁰⁵ V roce 1994 přibyl do flotily aeroklubu L-33 Sóló,⁸⁰⁶ zakoupený z desetikusové série vyrobené pro AeČR. Soukromý provozovatel provedl generální opravu na větroni VT-116 Orlík II OK-8416,⁸⁰⁷ se kterým kromě majitele dodnes létají i členové klubu.⁸⁰⁸

⁸⁰³ Tamtéž.

⁸⁰⁴ Více k provozu a současnému stavu v Hodkovicích: HÁJEK, Vojtěch. *Vývoj a lokalizace letišť v Libereckém kraji*, s. 37-39, 78-87, 95.

⁸⁰⁵ Rozhovor s Janem ŠMAHOU 20. prosince 2014.

⁸⁰⁶ L-33 byl jednou ze soutěžních konstrukcí při výběru do dnes již zrušené světové třídy, ve které by závodníci závodili na monotypu. Nakonec byl vybrán polský PW-5. Více: ZACZEK, Jaroslav. *World Class Glider PW-5* Smyk. [online]. [vid. 24. 4. 2015]. Dostupné z: <http://jarek24.w.interia.pl/pw/pw5e.htm>

⁸⁰⁷ Rozhovor s Oldřichem SCHULZEM 15. listopadu 2014.

⁸⁰⁸ Více k provozu a současnému stavu v České Lípě: HÁJEK, Vojtěch. *Vývoj a lokalizace letišť v Libereckém kraji*, s. 41-41, 88-93, 95-96.

7. Závěr

Téma historie sportovního letectví bylo doposud komplexně nezmapovanou kapitolou regionálních dějin. Práce je rozdělena do přehledných kapitol, které jsou však rozsahem odlišné. Jejich odlišnosti byly očekávatelné, jelikož po druhé světové válce se sportovní letectví rozšířilo téměř do každého většího města v kraji. Z tohoto důvodu je kapitola orientovaná na období 1945-1953 nejobtavnější, s největším počtem leteckých klubů. Tento počet se pozvolně zmenšoval až do poloviny šedesátých let, kdy zůstaly pouze tři místní aerokluby, v Liberci, Hodkovicích a České Lípě.

Úvodní tematický okruh především vztah mezi sportovním, organizacemi a jednotlivcem, zasazené do regionálního kontextu s celorepublikovými návaznostmi. Následný okruh nastínil počátky sportovního letectví v současných hranicích Libereckého kraje s návazností na MLL a v rámci ČSR neobvyklé německé letecké spolky do roku 1938 a několik informací k rozsahu provozu za druhé světové války. Svým rozsahem je nejrozměrnější druhý tematický okruh, který se váže k období od konce druhé světové války do roku 1952, kdy proběhla úplná integrace leteckých sportů pod Svazarm a současně s tím proběhlo první rušení sportovních letišť, kde nemohlo být intenzivně provozováno motorové létání. Jedná se především o Držkov, Královku, Turnov a další skupiny, které své letiště neměly, nebo nesplňovaly kritéria pro rozšíření provozu. To vysvítá z fondu MD I v národním archivu, kde je doloženo uložení motorových letadel těchto malých aeroklubů v Liberci. Současně po roce 1948 přišly první politické prověrky, které vyřadili z létání ne nepočetnou část pilotů. Na přelomu čtyřicátých a padesátých let se odehrála zajímavá epizoda s výcvikem budoucích pilotů nákladních kluzáků na letišti v Hradčanech, vycvičených nejprve na civilních kluzácích a větroních, díky tomu zapadají do mozaiky studované problematiky. Létalo se na kořistních kluzácích, větroních a motorových letadlech, které byly postupně nahrazovány stroji domácí výroby. Tento proces trval do poloviny padesátých let. Ruku v ruce s „přezbrojováním“ se proměnila metodika výcviku plachtařů, již přešli od školních jednomístných kluzáků typu SG-38 a Z-23 k dvoumístným cvičným větroňům typu LF-109 Pionýr.

Období padesátých let a počátku šedesátých bylo spojeno s rozmachem sportovního letectví, které je skoro neomezeně podporováno státem. Dostavují se letiště, dodává se velké množství kvalitní techniky domácí výroby. Na druhou stranu bylo sportovní létání obecně chápáno jako zdroj budoucích vojenských pilotů,⁸⁰⁹ který musel být politicky spolehlivý. Koncem padesátých let došlo k další vlně rušení sportovní letišť, v Libereckém kraji především zahrnulo Lomnici nad Popelkou a Varnsdorf. Koncem padesátých a počátkem šedesátých let dvacátého století začaly přicházet do aeroklubů nové celokovové větroně L-13 Blaník, jejichž pozdější využívání k elementárnímu výcviku vedlo k jeho zkvalitnění. Počátkem šedesátých přišla první vlna úbytku dotací pro sportovní letectví, což se projevilo rozmachem výdělečných činností aeroklubů. V první polovině zmiňovaného desetiletí vznikl civilní aeroklub na vojenském letišti v Hradčanech, kde sídlily dva ze tří „severočeských“ letounů JAK C-11. Po zrušení Hradčanského aeroklubu v polovině šedesátých let, přešla většina létajících členů do České Lípy, která již těžila z ukončení činnosti Děčína a Varnsdorfu. Výraznou etapou sportovního letectví v Liberci se stalo vrtulníkové létání, které bylo ukončeno v polovině let sedmdesátých. V Hodkovicích byly na druhou stranu pořádány plachtařské závody označované jako Memoriál Josefa Hujera, na památku místního instruktora, který zahynul při výcviku.

Dne 21. srpna 1968 došlo k příchodu „bratrských“ vojsk Varšavské smlouvy, s čímž mnozí členové aeroklubů, stejně jako část společnosti, nesohlasili. To se projevilo prověrkami v letech 1969 až 1970, kdy ze své funkce musel odejít i náčelník KA. V rámci jednotlivých aeroklubů se utužil politický režim a byla zřízena dokonce Rada KA, která zodpovídala za politické záležitosti. Od poloviny šedesátých let došlo k ustálení počtu aeroklubů na tři v prostoru dnešního Libereckého kraje, jelikož v rámci tehdejšího územního celku Severočeského kraje se nalézaly ještě letiště Chomutov, Most, Raná a Roudnice nad Labem. Financování aeroklubů bylo více navázáno na dotace od ČSLA, které musely odvádět předepsaný počet branců.

⁸⁰⁹ Především pilotů (pozn. aut.).

Tento stav vydržel až do roku 1990, kdy došlo k odpolitizování aeroklubů a červnovému zrušení Svazarmu. Jednotlivé aerokluby už nebyly sdruženy nejprve pod Krajským aeroklubem, ale přímo podléhaly a dodnes podléhají AČM (AeČR). S příchodem nového politického systému došlo k ukončení dotování sportovního letectví státem, což vedlo k počátečnímu úbytku členů, jelikož létání si museli členové hradit sami. Jedním z důvodů úbytku byl i rozmach „ultralehkého“ létání, které dodnes nabízí levnou a byrokracií tolik nezatíženou alternativu sportovního létání.⁸¹⁰ Došlo také k první delimitaci letecké techniky Svazarmu v roce 1991, kdy aerokluby získaly většinu větroňů, vlečných letounů a dostaly šanci odkoupit další motorová letadla. Na vzniklou situaci neměl rozpad Československa žádný vliv.

Tato práce, která se věnovala sportovnímu letectví v Libereckém kraji v letech do roku 1970, splnila své cíle. V rámci možností se podařilo zmapovat, analyzovat historický a technický vývoj jednotlivých letišť, popř. aeroklubů a rozkrýt jednotlivé vzájemné vztahy mezi nimi. Do objasněných témat patří také návaznost na letecké i celospolečenské proměny studovaného období.

⁸¹⁰ Mapa letišť a ploch SLZ v současném Libereckém kraji se nachází v přílohách na s. XLIV (pozn. aut.).

8. Použité prameny a literatura

8.1 Archivní fondy

Národní archiv (NA) Praha.

- Fond Ministerstva dopravy I.

Státní okresní archiv (SOkA) Česká Lípa.

- Fond Městský národní výbor Česká Lípa.
- Fond Okresní národní výbor (ONV) Česká Lípa.

Státní okresní archiv (SOkA) Liberec.

- Archiv města Hodkovice 1945-1971.
- KA Liberec 1971-1990.
- Fond ONV Liberec 1945-1990.
- Sbíрка map a plánů.

Státní okresní archiv Jablonec nad Nisou

- fond ONV Jablonec nad Nisou 1945-1954

Státní okresní archiv Semily

- Fond Městského národního výboru Turnov.
- Fond ONV Semily 1945-1990.

8.2 Odborná literatura

ABEL, Friedhelm. *The Kettenkrad: Sd.Kfz.2-Type HK-101*. West Chester, PA: Schiffer Military History, 1991. ISBN 0887403158.

ARBURG, Adrian von a kol. *Německy mluvící obyvatelstvo v Československu po roce 1945*. Brno: Matice moravská, 2010. ISBN 978-80-86488-70-7.

BEDÜRFTIG, Friedemann. *Třetí říše a druhá světová válka: lexikon německého nacionálního socialismu 1933-1945*. Praha: Prostor, 2004. ISBN 80-7260-109-1.

- BENEŠ, Ladislav a kol. *Učebnice pilota*. Cheb: Svět křídel, 1995. ISBN 80-85280-30-2.
- BENEŠ, Luděk a kol. *Mladoboleslavsko v proměnách času*. Praha: Libri, 1997. ISBN 80-85983-34-6.
- BÍLEK, Jiří, LÁNÍK, Jaroslav, ŠACH, Jan. *Československá armáda v prvním poválečném desetiletí*. Praha: Ministerstvo obrany České republiky, 2006. ISBN 80-7278-377-7.
- BRINKMANN, Günter, ZACHER, Hans. *Die Evolution der Segelflugzeuge*. Bonn: Bernard & Graefe Verlag, 1992. ISBN 3-7637-6104-7.
- ČEPELÍK, Břetislav. *Smeteni z oblačných výšin II. O zakladatelích létání na Turnovsku a v Českém ráji*. Praha: Zdeňka Čepelíková – vlastním nákladem, 2008. ISBN 978-254-3534-2.
- DOBEŠ, Jan, HLEDÍKOVÁ, Zdeňka, JANÁK, Jan. *Dějiny správy v českých zemích od počátků státu po současnost*. Praha: Lidové noviny, 2005. ISBN 978-80-7106-906-5.
- DUNSTAN, Simon. *Fort Eben Emael - The key to Hitler's victory in the west*. Oxford: Osprey Publishing, 2005. ISBN 1-84176-821-9.
- DVOŘÁK, Petr. *Ilustrovaný atlas oblaků*. Cheb: Svět křídel, Cheb, 2001. ISBN 80-85280-79-5.
- DVOŘÁK, Petr. *Termika aneb vyšší škola plachtění*. Cheb: Svět křídel, 2002. ISBN 80-85280-83-3.
- ELSNIC, Karel. *Výcvik plachtaře, díl I*. Praha: Česká grafická unie, 1946.
- FOJTÍK, Jakub. *Policejní vrtulníky*. Praha: Naše vojsko, 2007. ISBN 978-80-206-0870-3.
- FORCZYK, Robert. *Rescuing Mussolini – Gran Sasso 1943*. Oxford: Osprey publishing, 2010. ISBN 978-1-84603-462-6.

- FRÝBA, Josef, ŠÁRA, Jan. *Abeceda sportovního motorového létání*. Praha: ÚV Svazarmu, 1962.
- GÁBOR, Jereb. *Magyar vitorlázo repülőgépek*. Budapešť: Műszaki Könyvkiadó, 1988, ISBN 963-10-7126-X.
- GEISTMANN, Dietmar. *Segelflugzeuge in Deutschland*. Stuttgart: Motorbuch Verlag, 1994. ISBN 3-613-01449-1.
- GLASS, Andrzej, MURAWSKI, Tomasz. *Polskie szybowce 1945-2011. Problemy rozwoju*. Bielsko-Biala: Wydawnictwo SCG, 2012. ISBN 978-83-932826-0-9.
- GONČARENKO, Viktor, Vladimirovič. *Technika a taktika letov v termike*. Bratislava: Alfa, 1981.
- GREXA, Ján, STRACHOVÁ, Milena. *Dějiny sportu*. Brno: Masarykova univerzita, 2011. ISBN 978-80-210-5458-5.
- HARAŠTA, Ivan a kol. *Učebnice pilota*. Cheb: Svět křídel, 2003. ISBN 80-85280-89-2.
- IRRA, Miroslav. *Československé vojenské letectvo 1945-1950*. Cheb: Svět křídel, 2006. ISBN 80-86808-33-5.
- KARPAŠ, Roman a kol. *Kniha o Liberci*. Liberec: Dialog, 2004. ISBN 80-86761-13-4.
- KENS, Karl-Heinz. *Historische Deutsche Flugzeuge bis 1945*. Berlín: Modellsport, 2004. ISBN 978-39231-4239-2.
- KDÉR, František. *V-PL-4, Metodika leteckého výcviku na kluzácích. Díl I. - Základní výcvik*. Praha: ÚV Svazarmu, 1978.
- KDÉR, František. *V-PL-5, Metodika leteckého výcviku na kluzácích. Díl II. - Pokračovací výcvik*. Praha: ÚV Svazarmu, 1976.
- KDÉR, František. *Učebnice sportovního letce*. Praha: Naše Vojsko, 1973.
- KLEINHANS, Erich. *1 Jahr Nationalsozialistisches Fliegerkorps im Protektorat Böhmen und Mähren*. Praha: Deutsche agrarische Druckerei, 1940.

- KRATOŠKA, Karel. *Co ztratila Československá republika?* Praha: Odborné knihkupectví Ferd. Svoboda, 1938.
- KŘÍŽ, František. *Plachtění*. Brno: Typie, 1947.
- MCCULLOUGH, David. *The Wright Brothers*. Londýn: Simon & Schuster, 2015. ISBN 978-1-47672-874-2.
- MIZERA, Josef. *Lomnice nad Popelkou, město sucharů a textilu*. Brno: Národohospodářská propagace Československa v Praze, 1946.
- MINKEWITZOVÁ, Daga a kol. *Výsadkáři – 60 let v čele armády*. Praha: Ministerstvo obrany ČR, 2007, ISBN 978-80-7278-407-3.
- NĚMEČEK, Václav. *Československá letadla*. Praha: Naše vojsko, 1968.
- NOVÁK, Vladimír. *Armáda v Liberci a Libereckém kraji: vojenské posádky, vojenské útvary, vojenská zařízení, vojenské školy*. Liberec: Knihy 555, 2008. ISBN 978-80-86660-27-1.
- PAJER, Miroslav. *Křídla pro vítězství a poválečnou obnovu*. Cheb: Svět křídel, 2004. ISBN 80-86808-11-4.
- PEJČOCH, Ivo. *Bojové legendy - Messerschmitt Me-163 KOMET*, Praha: Vašut, 2007. ISBN: 80-7236-305-0.
- PRIMAVESI, Erwin. *Im Auf- und Abwind. Geschichte einer Fliegergemeinschaft*. Kraiburg am Inn: Horst Maier Verlag, 1985.
- RAJLICH, Jiří, SEHNAL Jiří. *Stíhači nad kanálem*. Praha: Naše vojsko, 1993, ISBN 80-206-0320-4.
- RAJLICH, Jiří, SEHNAL, Jiří. *Vzduch je naše moře. Československé letectví 1918–1939*. Praha: Naše vojsko, 1993. ISBN 80-206-0221-6.
- ROTHSCHILD, Joseph. *East Central Europe Between the Two World Wars*. Seattle: University of Washington Press, 1974. ISBN 978-0295953571.
- RUNGE, Manuela, LUKASCH, Bernd. *Erfinderleben – die Brüder Otto und Gustav Lilienthal*. Berlín: Berlin-Verlag, 2005. ISBN 3-8270-0536-1.

- SAINER, Patrik. *Databáze letišť 2014*. Praha: Avion 2014, ISBN 978-80-86522-25-8.
- SEDLÁČEK, Jaroslav. *Aeroklub Varnsdorf 1945-1958*. Varnsdorf: Kruh přátel muzea Varnsdorf, 2001. ISBN 80-238-7139-0
- SOUČEK, Oldřich, HAVLÍK, Jan. *Letiště v Libereckém kraji*, Liberec: Liberecký kraj, 2008.
- SRB, Vladimír. *1000 let obyvatelstva českých zemí*. Praha: Karolinum, 2004. ISBN 80-246-0712-3.
- ŠMOLDAS, Zdeněk. *Příkopníci českého letectví*. Hradec Králové: Kruh, 1984.
- ŠOREL, Václav: *Encyklopedie českého a slovenského letectví*. Praha: Computer Press, 2005. ISBN 80-251-0733-7.
- ŠOREL, Václav. *Letadla československých pilotů*. Praha: Albatros. 1986. ISBN 13-767-86.
- TECHNIK, Svatopluk. *Výstava Budujeme osvobozené kraje v Liberci roku 1946*. Liberec: Česká beseda, 2001.
- VEJVODA, Ladislav. *Bezmotorová letadla v Československu 1918 – 1939*. Cheb: Svět křídel, 2009. ISBN 978-80-86808-73-4.
- VEJVODA, Ladislav. *Na křídlech větru – Historie bezmotorového létání v Československu 1918-1952*. Cheb: Svět křídel, 2010. ISBN 978-80-8680-883-3.
- VEJVODA, Ladislav, PLACHÝ, Jan. *Větroně v Československu a v České republice od roku 1945*. Cheb: Svět křídel, 2009. ISBN 987-80-86808-64-2.
- WALA, T. a kol. *V-PL-6, Metodika leteckého výcviku na kluzácích. Díl III. - Sportovní výcvik*. Praha: ÚV Svazarmu, 1982.

8.3 Vzpomínková literatura

BUFKA, Vilém: *Bombardér T-2990 se odmlčel*. Praha: Svoboda, 1968.

ČERMÁK, Ladislav. *Paměti pilota Čoudy*. Praha: Naše vojsko, 2009. ISBN 978-80-206-1069-0.

CHVOJKOVÁ, Helena. *Plachtění je požitek. Pilotka Věra Špačková-Šlechtová vzpomíná*. Cheb: Svět křídel, 2013. ISBN 978-80-87567-24-1.

FAJTL, František. *Velel jsem stíhačům: podle paměti generála Karla Mrázka*. Cheb: Svět křídel, 1997, ISBN 80-85280-47-7.

BENEŠ, Jiří. *Jak jsem létal ve Svazarmu, aneb vzpomínky pro sebe*. Ústí nad Labem: vlastním nákladem, 1996.

LUKÁŠEK, Jan, Ivan. *Vzpomínky zkušebního výsadkáře*. Prachovice: vlastním nákladem, 2009.

MĚRKA, Oldřich. *Do větru a mraků*. Cheb: Svět křídel, 2012. ISBN 978-80-87567-10-4.

NIESLER, Jan: *Nebe není ráj, aneb starý pilot vypravuje*. Cheb: Svět křídel, 2007, ISBN 978-80-86808-41-3.

ZIEBERT, Jan. *Vzpomínky na Ranou*. Raná u Loun: Aeroklub Raná u Loun, 2012.

8.4 Propagační a audiovizuální materiály

DJUBEK, Emil. *Za jednotnou brannou organizaci*. Praha: Federální výbor Svazarmu. 1972.

Poučení z krizového vývoje ve straně a společnosti po 13. sjezdu KSČ. 5. vyd. Praha: SPN, 1982.

Vítězná křídla [film]. Režie Čeněk DUBA. Československo, 1950.

8.5 Nepublikované prameny písemné povahy

BÍLEK, Jiří, KROBATH, Jiří, KRUPÍČKA, Jiří. *Svazarm 1951-1991*. Nedatováno.

BULÍŘ, Jan, MEJSNAR, Josef. *Kronika městyse Držkova, díl IV. 1938-1961*. Držkov. Uložena v SOKA Jablonec nad Nisou.

PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*. Liberec: AK Liberec, 1995.

TREFNÝ, Josef a kol. *Aeroklub Děčín 1950-1990*. Děčín: Vlastním nákladem, 1990.

ZIMA, Radek: *Z dějin hodkovického letiště*, Jablonec nad Nisou, 1994. Soukromý archiv Radka Zimy.

8.6 Osobní a interní archivy

Jiří Cicvárek, Rudolf Fiam, Hana Havránková, Josef Havránek, Jan Hrbatsch, Radek Nejd, Jaroslav Prchal, Miroslav Sázavský, Jozef Tóth, Božena Vitásková. Interní archiv Aeroklubu Česká Lípa.

8.7 Kvalifikační a studentské práce

HÁJEK, Vojtěch. *Vývoj a lokalizace letišť v Libereckém kraji*. Liberec 2011. Bakalářská práce. Technická univerzita v Liberci, Fakulta přírodovědně-humanitní a pedagogická, Katedra geografie.

MOŤKA, Radek. *Osidlování Liberce po druhé světové válce 1945-1947*. Liberec 2011. Práce SVUČ. Technická univerzita v Liberci, Fakulta přírodovědně-humanitní a pedagogická, Katedra historie.

VALTUS, Ondřej. *Svazarm a jeho zájmová činnost v okresu Vyškov v období normalizace*. Brno 2013. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Filozofická fakulta, Ústav pomocných věd historických a archivnictví.

8.8 Příspěvky v odborných periodikách

HÁJEK, Vojtěch. Hledání vhodné lokality pro letiště v České Lípě 1945-1950. *Fontes nissae*, 2014, roč. 15, č. 1, s. 64-71. ISSN 1213-5097.

NOVOTNÝ, Robert. Život ve stínu křídel – turnovský aviatik Václav Kinský. *Z Českého ráje a Podkrkonoší*. 1997, roč. 10, s. 57-68.

PLAVEC, Michal. Letecké operace Rudé armády na Liberecku ve světle ruských dokumentů. *Fontes Nissae. Prameny Nisy*. 14, 2013, č. 2, s. 14–21. ISSN 1213-5097.

ROUBÍČEK, Marcel. Svaz Brannosti 1945 - 49. K padesátému výročí vzniku. *Historie a vojenství. Časopis Historického ústavu Armády České republiky*, 1995, roč. 44, č. 3, s. 107-116. ISSN 0018-2583.

RYDYGR, Zdeněk. Konec druhé světové války na letišti v Hradčanech. *Bezděz*. 1998, č. 7, s. 211–220. ISSN 1211-9172.

VÁVRA, Jaroslav. Jedinec a místo, jedinec v místě, jedinec prostřednictvím místa. *Geografie*, 2010, roč. 115, č. 4, s. 461-478. ISSN 1212-0014.

8.9 Příspěvky v periodikách

BENEŠ, Rudolf. Výstava seznamující s posláním Svazarmu. *Křídla vlasti*, 1952, roč. 1, č. 19, s. 435.

BĚHOUNEK, Zdeněk. Navigátoři po stopách dělnického hnutí. *Letectví a kosmonautika*, 1974, roč. 50, č. 21, s. 4.

BRSKOVSKÝ, Jan. Když létaly Jeřáby. *Letectví a kosmonautika*, 1997, roč. 73, č. 25-26, s. 42-49.

ČERNÝ, Jiří. Čtyřicet mírových let. *Letectví a kosmonautika*, 1985. roč. 61, č. 14, s. 6-7.

DOSTÁL, Pavel, ROMANY, Zdeněk. IX. ročník Memoriálu Josefa Hujera. *Letectví a kosmonautika*, 1973, roč. 49, č. 21, s. 4.

- DRAHOŇOVSKÝ, Jan. Dvě významná výročí: vodovod a letiště. *Lomnické noviny*, 2007, roč. 15, č. 6, s. 15.
- DRAHOŇOVSKÝ, Jan. Padesát let lomnického sportovního létání. *Lomnické noviny*, 1995, roč. 3, č. 8, s. 5.
- FÖRCHTGOTT, Jiří. Létání v hodkovické vlně. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 44, s. 10.
- FÖRCHTGOTT, Jiří. Plachtění v šedém. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 48, s. 10.
- HEINRICH, Roman. Svépomocná výstavba v krajských aeroklubech. *Křídla vlasti*, 1962, roč. 11, č. 8, s. 220-222.
- HEMLICH, Karel. Nový kurz pro staré piloty. *Křídla vlasti*, 1963, roč. 12, č. 17, s. 482-483.
- HROUDA, Jan. Co nového na Liberecku. *Křídla vlasti*, 1955, roč. 4, č. 3, s. 56.
- KOLÁŘ, Jan. Navigační přebor Severočechů. *Letectví a kosmonautika*, 1981, roč. 57, č. 16, s. 608.
- KUBA, Adam. Příkladní Svazarmovci. *Křídla vlasti*, 1954, roč. 3, č. 4, s. 52.
- KUBIAS, Sáva. Wrocław-Liberec. *Křídla vlasti*, 1957, roč. 6, č. 3, s. 90.
- LESÁK, Josef. Česká Lípa. *Křídla vlasti*, 1962, roč. 11, č. 2, s. 34.
- LESÁK, Josef. Činnost aeroklubu Liberec. *Křídla vlasti*, 1964, roč. 13, č. 23, s. 650.
- LESÁK, Josef. Liberec. *Křídla vlasti*, 1962, roč. 11, č. 2, s. 35.
- LESÁK, Josef. Poznatky z plnění výcvikových úkolů v Severočeském aeroklubu. *Křídla vlasti*, 1961, roč. 10, č. 8, s. 18-19.
- LESÁK, Josef. Z členských schůzí Severočeského kraje – Česká Lípa. *Křídla vlasti*, 1962, roč. 11, č. 2, s. 34.
- LESÁK, Josef. Z členských schůzí Severočeského kraje. *Křídla vlasti*, 1963, roč. 12, č. 6, s. 154.
- M. V. Hodkovice. *Letectví a kosmonautika*, 1972, roč. 48, č. 1, s. 36.
- M. V. Memoriál Josefa Hujera. *Letectví a kosmonautika*, 1971, roč. 47, č. 21,

s. 39.

MÁROVÁ, Ema. Kaleidoskop Severočeského aeroklubu. *Křídla vlasti*, 1958, roč. 7, č. 26, s. 6.

MÁROVÁ Hana. Středočeská oblast. *Letectví a kosmonautika*, 1970, roč. 46, č. 18, s. 39.

MASOJÍDEK, Karel. Kdo je Jaroslav Kumpošt? *Křídla vlasti*, 1963, roč. 39, č. 5, s. 133.

MATOULEK, Ladislav. Z Českého národního aeroklubu Liberec. *Letectví*, 1949, roč. 25, č. 7, s. 163.

MIKOLÁŠEK, Vladimír. Liberec. *Letectví a kosmonautika*, 1969, roč. 45, č. 19, s. 38.

NĚMEC, Vladimír. Jaro na Kozákově s Rádiem. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 16, s. 3.

NIESNER, Jan, KOLMANN, Petr. Plachtařská legenda. *Letectví a kosmonautka*, 2004, roč. 80, č. 5, s. 25.

PALLA, Josef. Rozlet v našich aeroklubech – Železný Brod. *Rozlet*, 1945, roč. 1, č. 15, s. 14.

PIVRNEC, Ota. Krajská plachtařská soutěž v Liberci. *Křídla vlasti*, 1953, roč. 2, č. 17, s. 406.

PIVRNEC, Ota. V Lomnici umí nejen létat – ale i pracovat... *Křídla vlasti*, 1952, roč. 1, č. 10, s. 6.

PRCHAL, Jaroslav. KA Liberec. *Křídla vlasti*, 1958, roč. 7, č. 1, s. 4.

PRCHAL, Jaroslav. Letiště v našich horách. *Jizerské a Lužické hory*, 1997, roč. 2, č. 4, s. 4-5.

PRCHAL, Jaroslav. V Pionýru nad Budapeští. *Křídla vlasti*, 1960, roč. 9, č. 20, s. 20-21.

PRCHAL, Jaroslav. Přistání na cíl. *Letectví*, 1950, roč. 26, č. 18, s. 421.

REDAKCE. Cílový let do Liberce. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 36, s. 2.

REDAKCE. Co dělá MLL – MLL Turnov. *Letec*, 1936, roč. 12, č. 7, s. 114.

REDAKCE. Dlouhé vlny v Hodkovicích. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 31, s. 9.

REDAKCE. Hodkovice 1947 a v roce 1948? *Rozlet*, 1948, roč. 4, č. 8, s. 11-12.

REDAKCE. Instruktoři plachtění, *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 17, s. 2.

REDAKCE. Krásný úspěch plachtařských závodů v Poniklé. *Pojizerské listy*, 1936, roč. 54, č. 36, s. 4.

REDAKCE. Letci v Liberci. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 38, s. 6.

REDAKCE: Letecký den před šedesáti lety. *Krkonoše*. 1989, roč. 22, č. 10, s. 20.

REDAKCE. Liberecké drobečky. *Křídla vlasti*, 1959, roč. 8, č. 11, s. 8.

REDAKCE. Liberecký ČNA v plném budování. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 7, s. 12.

REDAKCE. Masarykův letecký fond. *Letec*, 1922, roč. 2, č. 7-8, s. 1-2.

REDAKCE. Mládež chce létat. *Rozlet*, 1945, roč. 1, č. 1, s. 2.

REDAKCE. Nestavte Nebeskou blechu! *Rozlet*, 1945, roč. 1, č. 18-19, s. 3.

REDAKCE. Nový kurz C v Hodkovicích. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 30, s. 5.

REDAKCE. Nový kurz C v Hodkovicích. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 3, s. 5.

REDAKCE. Nový rekord čs. plachtařů. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 35, s. 2.

REDAKCE. Odpovídáme na dotazy – kurzy technických správců letišť. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 30, s. 5.

REDAKCE. OV Dosletu v České Lípě to dělá dobře. *Křídla vlasti*, 1952, roč. 1, č. 9, s. 214.

REDAKCE. Piloti ČNA se stříbrným „C“. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 32, s. 11.

REDAKCE. Pipery na lyžích. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 11, s. 3.

REDAKCE. Plachtařská reportáž z čísel – přehled letuschopné techniky v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 12, s. 4.

REDAKCE. Plachtařské kurzy v Hodkovicích. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 15, s. 11.

REDAKCE. Plachtění. *Letec*, 1933, roč. 9, č. 12, s. 106.

REDAKCE. Plachtění. *Letec*, 1934, roč. 10, č. 11, s. 162.

REDAKCE. Program zemských středisek, školné a podmínky přijetí. *Rozlet*, 1947 roč. 3, č. 12, s. 6.

REDAKCE. Prvá pětihodinovka v Lomnici. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 26, s. 10.

REDAKCE. Přehled poboček ČNA v srpnu 1945. *Rozlet*, 1945, roč. 1, č. 3, s. 12.

REDAKCE. Rozlet v našich ČNA, *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 7, s. 14.

REDAKCE. Rozlet v našich aeroklubech. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 20, s. 8.

REDAKCE. Rozlet v našich aeroklubech. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 24, s. 11.

REDAKCE. Rozlet v našich aeroklubech. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 40, s. 10.

REDAKCE. Rozlet v našich aeroklubech. *Rozlet*, 1948, roč. 4, č. 8, s. 6.

REDAKCE. Rozlet v našich aeroklubech – Rovensko pod Troskami. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 7, s. 14.

REDAKCE. Rozlet v našich aeroklubech – Tanvald. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 16, s. 11.

REDAKCE. Rozlet v našich aeroklubech – Tanvald. *Rozlet*, 1945, roč. 1, č. 16, s. 13.

REDAKCE. Rozlet v našich aeroklubech – Železný Brod. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 18, s. 11.

REDAKCE. Rozlet v našich ČNA, *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 7, s. 14.

REDAKCE. Rozlet v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1945, roč. 1, č. 1, s. 11.

REDAKCE. Rozlet v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1945, roč. 1, č. 11, s. 3.

REDAKCE. Rozlet v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 5, s. 14.

REDAKCE. Rozlet v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 17, s. 14.

REDAKCE. Rozlet v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 13, s. 7.

REDAKCE. Rozlet v odbočkách ČNA – z pracovního úsilí v Lomnici nad Popelkou. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 32, s. 11.

- REDAKCE. Sloupek plachtařů – zákaz činnosti. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 45, s. 11.
- REDAKCE. Společenská kronika – plk. Miroslav Svárovský. *Letectví a kosmonautika*, 1989, roč. 65, č. 17, s. 35.
- REDAKCE. Stav motorových letounů v MLL ke dni 20. listopadu 1935. *Letec*. 1935, roč. 11, č. 3, s. 44-45.
- REDAKCE. V Jilemnici přemohli počasí. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 23, s. 11.
- REDAKCE. V České Lípě, *Letectví*, 1949, roč. 25, č. 25, s. 595.
- REDAKCE. Z Masarykovy letecké ligy – Putovní výstava MLL v Liberci. *Letec*. 1928, roč. 4, č. 12, s. 39.
- REDAKCE. Závazky KA Liberec. *Křídla vlasti*, 1959, roč. 8, č. 11, s. 4.
- REDAKCE. Závazky aeroklubů k 50. výročí založení KSC a 20. výročí vzniku Svazarmu. *Letectví a kosmonautika*, 1971, roč. 47, č. 16, s. 38.
- REDAKCE. Zprávy z organizací – Liberec. *Letec*. 1928, roč. 4, č. 2, s. 45.
- REDAKCE. Zprávy z organizací – Liberec. *Letec*, 1937, roč. 13, č. 2, s. 25.
- REDAKCE. Zprávy z MLL. *Letec*, 1934, roč. 10, č. 10, s. 147.
- REDAKCE. Zprávy z MLL. *Letec*, 1935, roč. 11, č. 6, s. 82.
- REDAKCE. Zprávy z MLL – Místní skupina MLL v České Lípě. *Letec*, 1928, roč. 4, č. 7, s. 37.
- REDAKCE. Zprávy z MLL – Místní skupina MLL v Jilemnici. *Letec*, 1930, roč. 6, č. 1, s. 4.
- REDAKCE. Zprávy z MLL – Místní skupina MLL Semily. *Letec*, 1932, roč. 8, č. 9, s. 296.
- REDAKCE. Zprávy z MLL – MLL Semily. *Letec*, 1938, roč. 14, č. 4, s. 57.
- REDAKCE. Zprávy z MLL. Plachtění, *Letec*, 1935, roč. 11, č. 12, s. 209.
- REDAKCE. Zprávy z MLL. Plachtění, *Letec*, 1936, roč. 12, č. 3, s. 20.
- REDAKCE. Zprávy z MLL – MLL Jilemnice. *Letec*, 1938, roč. 14, č. 4, s. 57.

- REDAKCE. Zprávy z MLL – MLL Liberec. *Letec*, 1933, roč. 9, č. 13, s. 8.
- REDAKCE. Zprávy z MLL – MLL Liberec. *Letec*, 1937, roč. 13, č. 13, s. 181.
- REDAKCE. Zprávy z MLL – MLL Lomnice nad Popelkou. *Letec*, 1933, roč. 9, č. 1, s. 8.
- REDAKCE. Zprávy z MLL – MLL Lomnice nad Popelkou. *Letec*, 1937, roč. 13, č. 12, s. 181.
- REDAKCE. Zprávy z MLL – MLL Poniklá. *Letec*, 1937, roč. 13, č. 1, s. 4.
- REDAKCE. Zprávy z MLL – MLL Turnov. *Letec*, 1938, roč. 14, č. 4, s. 57.
- REDAKCE. Zprávy z MLL – Turnov. *Letec*, 1936, roč. 12, č. 5, s. 84.
- REDAKCE. Zprávy z MLL – MLL Železný Brod. *Letec*, 1936, roč. 12, č. 9, s. 154.
- REDAKCE. Zprávy z Turnova – Kozákov, budoucí Olymp plachtařů severovýchodních Čech. *Pojizerské listy*, 1936, roč. 51, č. 16, s. 2.
- REDAKCE. Zprávy z Turnova – Stavba hangáru pro letouny na Kozákově. *Pojizerské listy*, 1938, roč. 53, č. 9, s. 2.
- REDAKCE. Zprávy z MLL – Z činnosti místní skupiny MLL v Rovensku pod Troskami. *Letec*, 1936, roč. 12, č. 8, s. 133.
- REDAKCE. Zprávy z organizací – Slavný letecký den v Liberci. *Letec*, 1934, roč. 10, č. 9, s. 136.
- REDAKCE. Životem kraje. *Pojizerské listy*, 1938, roč. 53, č. 7, s. 2.
- ROMANY, Zděnek. Družba v Hodkovicích. *Letectví a kosmonautika*, 1976, roč. 52, č. 1, s. 8-9.
- SÁZAVSKÝ, Miroslav. Aerokluby... *Křídla vlasti*, 1963, roč. 12, č. 19, s. A.
- SÁZAVSKÝ, Miroslav. Liberec. *Křídla vlasti*, 1967, roč. 16, č. 4, s. 39.
- SÁZAVSKÝ, Miroslav. Liberec účtuje. *Křídla vlasti*, 1964, roč. 13, č. 4, s. 107.
- SÁZAVSKÝ, Miroslav. Hlásí se aeroklub Liberec. *Křídla vlasti*, 1966, roč. 15, č. 1, s. 39.

- SVITÁK, Pavel. Z minulosti závěsného létání v Čechách. *Letectví a kosmonautika*. 1983, č. 6, s. 213-214.
- ŠÁRA, Jan. Liberec. *Křídla vlasti*, 1963, roč. 12, č. 18, s. A.
- ŠÁRA, Jan. Liberecká členská výroční chůze v bodech. *Křídla vlasti*, 1959, roč. 8, č. 26, s. 5.
- ŠÁRA, Jan. Ze schůzky předsedů krajských výborů. *Křídla vlasti*, 1958, roč. 7, č. 24, s. 15.
- ŠILHAN, Vladimír. Sloupek plachtařů – kurzy výkonného plachtění. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 27, s. 7.
- ŠILHAN, Vladimír. Zemské plachtařské školy v roce 1947. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 4, s. 11.
- STANĚK, Miroslav. Školení instruktorů v Hodkovicích. *Letectví*, 1950, roč. 26, č. 7, s. 164.
- STEJSKAL, Václav. Plánovité zakládání oblastních letišť I. *Civilní letectví*, 1947, roč. 2, č. 7, s. 210-213.
- STEJSKAL, Václav. Plánovité zakládání oblastních letišť II. *Civilní letectví*, 1947, roč. 2, č. 8, s. 241-242.
- STEJSKAL, Václav. Plánovité zakládání oblastních letišť III. *Civilní letectví*, 1947, roč. 2, č. 9, s. 270-271.
- ŠÍMA, Václav. O Slučování a sdružování aeroklubů. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 17, s. 2.
- ŠŤASTNÝ, Rudolf. Masarykova letecká liga. *Letectví*, 1926, roč. 6, č. 3, s. 56.
- ŠVARCBACH, Jaroslav. Letecký den MLL v Železném Brodě. *Letec*, 1929, roč. 5, č. 10, s. 551.
- TÓTH, Jozef. Česká Lípa. *Letectví a kosmonautika*, 1965, roč. 41, č. 18, s. 27.
- TÓTH, Jozef. Dopis z Aeroklubu Hradčany. *Křídla vlasti*, 1964, roč. 12, č. 19, s. 616.

- TÓTH, Jozef. Hlásí se Aeroklub Česká Lípa. *Letectví a kosmonautika*, 1965, roč. 14, č. 10, s. 39.
- TUREČEK, Jiří. Zprávy z MLL – Místní skupina MLL v České Lípě. *Letec*, 1929, roč. 5, č. 12, s. 682.
- TVRDÍK, Jaroslav. Hodkovice. *Letectví a kosmonautika*, 1970, roč. 46, č. 8, s. 39.
- TVRDÍK, Jaroslav. Hodkovice. *Letectví a kosmonautika*, 1970, roč. 46, č. 8, s. 39.
- TVRDÍK, Jaroslav. Hodkovice. *Letectví a kosmonautika*, 1967, roč. 43, č. 20, s. 38.
- TVRDÍK, Jaroslav. Hodkovice. *Letectví a kosmonautika*, 1969, roč. 45, č. 17, s. 39.
- TVRDÍK, Jaroslav. Hodkovice. *Letectví a kosmonautika*, 1971, roč. 47, č. 15, s. 39.
- TVRDÍK, Jaroslav. Liberec. *Letectví a kosmonautika*, 1967, roč. 43, č. 19, s. 39.
- TVRDÍK, Jaroslav. Liberec. *Letectví a kosmonautika*, 1970, roč. 46, č. 16, s. 39.
- TVRDÍK, Jaroslav. Liberec. *Letectví a kosmonautika*, 1971, roč. 47, č. 15, s. 39.
- TVRDÍK, Jaroslav. Memoriál v Hodkovicích. *Letectví a kosmonautika*, 1966, roč. 42, č. 16, s. 37.
- VLK, Miroslav. Život aeroklubu v České Lípě v roce 1950, *Letectví*, 1951, roč. 27, č. 9, s. 212.
- VRŠOVSKÝ Eduard. Pohár Železných hor. *Letectví a kosmonautika*, 1974, roč. 50, č. 20, s. 5-6.
- VYCHODIL, Petr. Kdo je Jaroslav Sedláček. *Letectví a kosmonautika*, 1976, roč. 52, č. 20, s. 9.
- VYCHODIL, Petr. Kdo je Miloš Kvapil, *Letectví a kosmonautika*, 1977, roč. 53, č. 3, s. 87.

8.10 Internetové odkazy

AeČR: *Směrnice pro létání v Aeroklubech P1*. Praha: AeČR, 2004. [online]. [2014-12-25]. Dostupné z: <http://www.aeroklubjesenik.cz/file/P1.pdf>

ARCHIV BEZPEČNOSTNÍCH SLOŽEK ČR. *Vyhledávání v archivních pomůckách* [online]. [vid. 24. 4. 2015]. Dostupné z: <http://www.abscr.cz/cs/vyhledavani-archivni-pomucky>

ČECH, Bořivoj a kol. *Vrtulníky v aeroklubech Svazarmu* [online]. [vid. 6. 4. 2015]. Dostupné z: <http://www.vrtulnik.cz/aeroklub.htm>

ČZUK. *Ortofotomapy z padesátých let*. Prohlížení map [online]. [vid. 24. 4. 2015]. Dostupné z: <http://geoportal.gov.cz/web/guest/map>

FAI. *History* [online]. [vid. 16. 11. 2015]. Dostupné z: <http://www.fai.org/about-fai/history>

FAI Sportovní řád 3 [online]. [vid. 22. 4. 2015]. Dostupný z: http://www.cpska.cz/public/docs/rules/fai_sc3_cz.pdf

Knihy leteckého rejstříku SLI – kniha bezmotorová č. 1 [online]. [vid. 10. 4. 2015]. Dostupné z: <http://www.caa.cz/letadla/archivni-materialy-leteckeho-rejstriku>

Knihy leteckého rejstříku SLI – kniha bezmotorová č. 2 [online]. [vid. 22. 4. 2015]. Dostupné z: <http://www.caa.cz/letadla/archivni-materialy-leteckeho-rejstriku>

Knihy leteckého rejstříku SLI – kniha motorová č. 2 [online]. [vid. 10. 4. 2015]. Dostupné z: <http://www.caa.cz/letadla/archivni-materialy-leteckeho-rejstriku>

MÚ PONIKLÁ. *O Poniklé – historie v datech* [online]. [vid. 17. 11. 2015]. Dostupné z: <http://www.ponikla.cz/obcan/o-ponikle/>

Seznam členů AeČR (ARČs do r. 1992), držitelů "Stříbrného plachtařského odznaku FAI" [online]. [vid. 20. 3. 2015]. Dostupné z: <http://www.lkuo.cz/soubory/odznaky/ODZPLST.HTM>

Seznam členů AeČR (ARČs do r. 1992), držitelů "Zlatého plachtařského odznaku FAI" [online]. [vid. 29. 3. 2015]. Dostupné z: <http://www.lkuo.cz/soubory/odznaky/ZLPL65.HTM>

SSA: *Cross-country soaring* [online]. New Mexico: Soaring society of America. [vid. 22. 4. 2013]. Dostupný z: <http://www.ssa.org/sport/images/X-country.jpg>

SSA: *Mountain wave soaring* [online]. New Mexico: Soaring society of America. [vid. 25. 4. 2014]. Dostupný z: <http://www.ssa.org/sport/images/wave.jpg>

SSA: *Ridge soaring* [online]. New Mexico: Soaring society of America. [vid. 25. 4. 2014]. Dostupný z: <http://www.ssa.org/sport/images/ridge.jpg>

SVITÁK, Pavel. *Sto let motorového létání v Čechách* [online]. [vid. 16. 11. 2015]. Dostupné z: <http://vtm.e15.cz/aktuality/sto-let-motoroveho-letani-v-cechach>

ÚCL: Stručné shrnutí vývoje případu EASA Emergency AD 2010-0185 na kluzáky L-13 a L-13 A Blaník [online]. [2014-12-25]. Dostupné z: <http://www.caa.cz/index.php?clanek=1725&menu=101&mm>

ZACZEK, Jaroslaw. *World Class Glider PW-5 Smyk*. [online]. [vid. 24. 4. 2015]. Dostupné z: <http://jarek24.w.interia.pl/pw/pw5e.htm>

8.11 Orální historie

Rozhovor s Rudolfem BAYTLEREM, členem AK Děčín a AK Česká Lípa. Rozhovor byl proveden 20. prosince 2014.

Rozhovor s Rudolfem FIAMEM, který prošel aerokluby v Lomnici nad Popelkou, Liberci, Mimoni, Mostě, Žatci, ad. Byl dlouholetým pilotem ČSA a rekordmanem na dopravním letounu JAK-40 OK-HEQ v letech 1979 a 1980. Rozhovor byl proveden 21. ledna 2015.

Rozhovor s Josefem HAVRÁNKEM, dlouholetým náčelníkem AK Hodkovice. Rozhovor byl proveden 12. prosince 2014.

Rozhovor s Hanou HAVRÁNKOVOU. Dlouholetou plachtařskou instruktorkou AK Hodkovice. Rozhovor byl proveden 12. prosince 2014.

Rozhovor s Janem HRBATSCHEM, současným pilotem a instruktorem AK Hodkovice. Rozhovor byl proveden 16. března 2015.

Rozhovor s Václavem KMÍNKEM, současným náčelníkem AK Liberec 10. listopadu 2010.

Rozhovor s Janem KOSINKOU, dlouholetým instruktorem bezmotorového a motorového létání v Aeroklubu Česká Lípa, jehož letecké začátky jsou spojeny s Aeroklubem Děčín. Rozhovor byl proveden 17. dubna 2015.

Rozhovor s Josefem MIKULEM, dlouholetým členem Aeroklubu Lomnice nad Popelkou. Rozhovor byl proveden 22. března 2015.

Rozhovor s ing. Radko NEJDLEM, dlouholetým inspektorem bezmotorového létání na OLPPS ÚV Svazarmu. Rozhovor byl proveden 8. listopadu 2014.

Rozhovor s Ivem PĚČKEM, absolventem braneckého výcviku v Liberci a dlouholetým vojenským pilotem. Rozhovor byl proveden 2. prosince 2014.

Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM, bývalým instruktorem ZPS Hodkovice, později náčelníkem letiště na Královce (Jablonec nad Nisou) a funkcionářem aeroklubu v Liberci. Rozhovor byl proveden 21. srpna 2014.

Rozhovor s Miroslavem SÁZAVSKÝM sen., aktivním plachtařem, vrtulníkovým pilotem a pozdějším krajským motorovým a bezmotorovým inspektorem. Rozhovor byl proveden 21. ledna 2015.

Rozhovor s Oldřichem SCHULZEM dlouholetým plachtařem a současným předsedou rady AK Česká Lípa. Rozhovor byl proveden 15. listopadu 2014.

Rozhovor se Zdeňkem ŠÁDKEM, bývalým členem a funkcionářem Aeroklubu Česká Lípa. Rozhovor byl proveden 15. listopadu 2014.

Rozhovor s Janem ŠMAHOU, dlouholetým plachtařským instruktorem a motorovým pilotem, který je v současné době VLP AK Česká Lípa. Rozhovor byl proveden 20. prosince 2014.

Rozhovor s Jaroslavem ŠULTYSEM, motorovým a plachtařským instruktorem, dodnes aktivním členem AK Česká Lípa. Rozhovor byl proveden 20. prosince

2014.

Rozhovor s Ing. Radovanem TALACKEM, plachtařem a bývalým vrtulníkovým pilotem, který dodnes létá v AK Hodkovice. Rozhovor byl proveden 14. listopadu 2014.

Rozhovor s Ing. Milanem TAUCHMANEM, dlouholetým členem Aeroklubu Lomnice nad Popelkou. Rozhovor byl proveden 22. března 2015.

Rozhovor s Jozefem TÓTHEM, dlouholetým vojenským pilotem, náčelníkem aeroklubu Hradčany. Rozhovor byl proveden 4. února 2015.

Rozhovor s Hanou VOKŘÍNKOVOU. Dlouholetou plachtařskou instruktorkou, státní reprezentantkou a VLP AK Hodkovice. Rozhovor byl proveden 12. prosince 2014.

Rozhovor s Boženou VITÁSKOVOU, dlouholetou pracovnící Severočeského krajského aeroklubu Liberec. Rozhovor byl proveden 30. září 2014.