



TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI
Fakulta přírodovědně-humanitní
a pedagogická



HISTORIE SPORTOVNÍHO LETECTVÍ V LIBERECKÉM KRAJI 1945-1992

Diplomová práce

Studijní program: N7105 – Historické vědy

Studijní obor: 7105T021 – Historie

Autor práce: **Mgr. Vojtěch Hájek**

Vedoucí práce: PhDr. Michal Ulvr, Ph.D.

Liberec 2015



TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI
Fakulta přírodovědně-humanitní a pedagogická
Akademický rok: 2012/2013

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Vojtěch Hájek**
Osobní číslo: **P11000665**
Studijní program: **N7105 Historické vědy**
Studijní obor: **Historie**
Název tématu: **Historie sportovního letectví v Libereckém kraji 1945-1992**
Zadávací katedra: **Katedra historie**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cíle:

Cílem této diplomové práce je na základě analýzy, komparace a syntézy pramenů a odborné literatury komplexně zpracovat dějiny sportovního letectví v prostoru dnešního libereckého kraje v období 1945-1992 a to s přihlédnutím k společenskému a technickému vývoji v tomto období.

Metody:

Mezi metody práce bude stanovení základních tezí a cílů práce. Dále pak využití základních metod práce historika: analýza, syntéza a komparace pramenů a literatury.

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

1. Prameny:

1.1. Archivy

- SOkA Česká Lípa
- SOkA Liberec
- SOkA Semily
- Archiv bezpečnostních složek, Praha
- Národní archiv, Praha
- Vojenský historický archiv, Praha

1.2. Publikované prameny a dokumenty

- Soudobý odborný a regionální tisk
- Memoáry

1.3. Orální historie

Rozhovory s pamětníky

2. Literatura:

KARPAŠ, Roman: Kniha o Liberci, Liberec 2004. 704 s.

KŘÍŽ, František: Plachtění, Praha 1946. 391 s.

NĚMEČEK, Václav: Československá letadla, Praha 1968. 372 s.

NOVÁK, Vladimír: Armáda v Liberci a Libereckém kraji : vojenské posádky, vojenské útvary, vojenská zařízení, vojenské školy, Liberec 2008. 136 s.

VEJVODA, Ladislav - PLACHÝ, Jan: Větroně v Československu a České republice od roku 1945, Cheb 2009. s. 272

VEJVODA, Ladislav: Na křídlech větru - historie bezmotorového létání v Československu 1918-1952, Cheb 2010. 500 s.

ZIMA, Radek: Z dějin hodočnického letiště, Jablonec nad Nisou 1994, 14 s.

Vedoucí diplomové práce:

PhDr. Michal Ulvr, Ph.D.

Katedra historie

Datum zadání diplomové práce: **14. prosince 2012**

Termín odevzdání diplomové práce: **13. prosince 2013**



doc. RNDr. Miroslav Brzezina, CSc.
děkan

L.S.



PhDr. Jaroslav Pažout, Ph.D.
vedoucí katedry

V Liberci dne 14. prosince 2012

Prohlášení

Byl jsem seznámen s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědoma povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tom-to případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Diplomovou práci jsem vypracoval samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé diplomové práce a konzultantem.

Současně čestně prohlašuji, že tištěná verze práce se shoduje s elektronickou verzí, vloženou do IS STAG.

Datum:

Podpis:

Poděkování

Rád bych poděkoval svému vedoucím práce PhDr. Michalovi Ulvrovi, 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 celého vysokoškolského studia.

Anotace

Tato diplomová práce s názvem Historie sportovního letectví v Libereckém kraji 1945-1992, má za cíl zmapovat vývoj sportovního letectví v prostoru současného Libereckého kraje od konce druhé světové války po rozpad Československa. 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

Abstract

This diploma thesis entitled "The History of Sport Aviation in the Liberec Region from 1945 to 1992" deals with the development of sports flying in the area of contemporary Liberec region. The thesis focuses on period that ranges from the end of the Second World War until the breakup of Czechoslovakia. 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 létání v Libereckém kraji do roku 1945	16
2.1 Doba průkopníků (do roku 1912)	16
2.1.1 Před Velkou válkou	16
2.2 Léta meziválečná	17
2.2.1 Liberec	17
2.2.2 Česká Lípa	19
2.2.3 Turnov a Hodkovice	21
2.2.4 Kozákov	23
2.2.5 Rovensko pod Troskami	24
2.2.6 Střípky z podhůří Krkonoš a Jizerských hor v meziválečném období	25
2.3 Léta válečná	27
3. Poválečná léta 1945 – 1952	29
3.1 Liberec	30
3.1.1 VOŠLM a stavba letadel.....	30
3.1.2 Nesmělý rok 1945	33
3.1.3 Počátek opravdového létání – rok 1946.....	35
3.1.4 Letiště Pláně pod Ještědem	37
3.1.5 Období let 1947 a 1948.....	38
3.1.6 Na cestě ke Svazarmu 1949-1952.....	41
3.2 Česká Lípa	44
3.2.1 Okřeštické letiště.....	44

3.2.2 Lokalita Žizníkov	45
3.2.3 Lokalita Ramš	46
3.2.4 Lokalita pod Špičákem	48
3.2.5 Počátky leteckého provozu na novém letišti.....	50
3.3 Zrušená letiště s návazností na Českou Lípou do roku 1953	51
3.3.1 Varnsdorf	51
3.3.2 Děčín.....	54
3.3.3 Hradčany	57
3.4 Lomnice nad Popelkou	60
3.5 Hodkovice	68
3.6 Zapomenuté lokality poválečného létání v Libereckém kraji.....	77
3.6.1 Držkov	78
3.6.2 Jablonec nad Nisou – Královka	80
3.6.3 Jilemnice	83
3.6.4 Rovensko pod Troskami	83
3.6.5 Semily	84
3.6.6 Tanvald	85
3.6.7 Turnov.....	86
3.6.8 Železný Brod.....	87
4. Svazarm na vrcholu 1952-1970	89
4.1 Liberec	89
4.1.1 První roky Svazarmu v Liberci	91
4.1.2 Šedesátá léta.....	97
4.1.3 Vrtulníkové létání v Liberci.....	102
4.2 Hodkovice	104
4.2.1 Léta padesátá v Hodkovicích	105

4.2.2 Léta šedesátá v Hodkovicích	109
4.3 Lomnice nad Popelkou	112
4.4 Česká Lípa	115
4.4.1 Léta padesátá v České Lípě	115
4.4.2 Léta šedesátá v České Lípě	117
4.5 Zrušená letiště s návazností na Českou Lípu do roku 1953-1965	122
4.5.1 Varnsdorf	123
4.5.2 Děčín.....	125
4.5.3 Hradčany	126
5. Normalizační období.....	131
5.1 Liberec	131
5.1.1 Léta sedmdesátá v Liberci	133
5.1.2 Vrtulníkové létání v Liberci.....	137
5.1.3 Léta osmdesátá v Liberci	139
5.2 Hodkovice	146
5.2.1 Léta sedmdesátá v Hodkovicích	146
5.2.1 Léta osmdesátá v Hodkovicích	150
5.3 Česká Lípa	152
5.3.1 Léta sedmdesátá v České Lípě.....	152
5.3.2 Léta osmdesátá v České Lípě.....	158
6. Vývoj po roce 1989.....	162
6.1 Doznívání starého systému	162
6.2 Vyrovnání s minulostí.....	162
6.3 Sportovní letectví po roce 1989	163
6.3.1 Liberec po roce 1989	164
6.3.2 Hodkovice po roce 1989	165

6.3.3 Česká Lípa	166
7. Závěr	168
8. Použité prameny a literatura	171
8.1 Archivní fondy	171
8.2 Odborná literatura	171
8.3 Vzpomínková literatura	174
8.4 Nepublikované prameny písemné povahy:	175
8.5 Osobní a interní archivy	176
8.6 Kvalifikační práce	176
8.7 Příspěvky v odborně-historických periodikách	176
8.8 Příspěvky v periodikách	176
8.9 Internetové odkazy	186
8.10 Orální historie	188

Seznam použitých zkratk:

AK	Aeroklub
AČM	Aeroklub Čech a Moravy
AeČR	Aeroklub České republiky
ACHP	Agrochemický podnik
CPZ	Celostátní plachtařské závody
ČNA	Český národní aeroklub
ČSLA	Československá lidová armáda
CPZ	Celostátní plachtařské závody
DAMS	Deutsche Arbeitsgemeinschaft für Motor und Segelflug
DFS	Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug
DOSLET	Dobrovolný svaz lidového letectví
JSBVO	Jednotný systém branné výchovy obyvatelstva
KČST	Klub československých turistů
KNV	Krajský národní výbor
LAA	Letecká amatérská asociace
LVT	Liberecké výstavní trhy
MAK	Místní aeroklub
MD	Ministerstvo dopravy
MLL	Masarykova letecká liga
MNO	Ministerstvo národní obrany
MNV	Městský národní výbor
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
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
VLP	Vedoucí letového provozu
VPD	Vzletová a přistávací dráha
VŠST	Vysoká škola strojní a textilní
VVLŠ	Vojenská vysoká letecká škola
VVV	Velitelství výsadkového vojska
ZPŠ	Zemská plachtařská škola
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 nastiňuje Otto Lilienthal¹ zabývající se pokusy s kluzáky koncem 19. 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 pokračuje vývoj letectví urychlený několika světovými válečnými konflikty dodnes. Sportovní letectví dosahuje 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 tematický okruh (kapitola 2) 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 MLL, která měla za úkol upevňovat vztah mladé generace k nové republice a byla také „líhní“ nových vojenských pilotů prvorepublikové armády.³ Vedle činnosti MLL bude i zmíněna role válečného období pro následný poválečný vývoj.

Druhý tematický okruh (kapitola 3) 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 integrace technických sportů do Svazarmu. Následující tematický okruh (kapitola 4) se zaměří na vrcholné období činnosti Svazarmu v letech 1952 až 1970 s důrazem na specifická témata,

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.

³ Masarykova letecká liga byla celonárodní leteckou organizací, která vznikla roku 1926, pod patronací prezidenta Československé republiky T. G. Masaryka. Viz KŘÍŽ, František. *Plachtění*. Brno: Typie, 1947, s. 63.

kterým je například aeroklub na vojenském letišti v Hradčanech nebo vrtulníkové létání v Liberci, které se prolíná do další kapitoly.

Předposlední tematický okruh se bude zaměřovat na normalizační období v letech 1971 až 1989. Poslední kapitola má za cíl zaměřit se na jednotlivé aspekty vývoje po roce 1989. Přes časové omezení do roku 1992 je nutné uvést i následný vývoj k doplnění všech souvislostí.

Úkolem této práce je charakterizovat jednotlivé etapy vývoje sportovního letectví v hranicích dnešního Libereckého kraje v období od roku 1945 do roku 1992 s adekvátními přesahy. Jedná se o dodnes existující aerokluby Liberec, Hodkovice a Česká Lípa. Současně bude věnován dostatečný důraz na zmapování vývoje již neexistujících aeroklubů, například: Držkov, Jablonec nad Nisou, Lomnice nad Popelkou, Jilemnice, Železný Brod, Tanvald, Turnov a Semily, které budou zmiňovány především z důvodu objasnění nebo doplnění vývoje dominantních aeroklubů. Velmi důležité je objasnit vývoj AK Varnsdorf a AK Děčín, které se sice nenalézají v současném Libereckém kraji, ale jsou velmi silně spjaty s AK Česká Lípa a částečně determinují jeho další vývoj.

V rámci práce budou uvedeny odborné letecké pojmy, které jsou vysvětleny v kapitole terminologie, jež 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

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 ČR lze využít publikaci: VEJVODA, Ladislav. *Na křídlech větru – Historie bezmotorového létání v Československu 1918-1952*. Cheb: Svět křídel, 2010. ISBN 978-80-8680-883-3, která je bohužel neocitovaným a hrubě poskládaným kompilátem 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: CHVOJKOVÁ, Helena. *Plachtění je požitok. 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.

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. Mezi ně patří příspěvek v FN I/2014, zabývající se hledáním v vhodné lokality pro českolipské letiště.⁸ Důležitou složkou pramenů jsou i nepublikované práce o historii jednotlivých aeroklubů, které jsou sice vítaným zdrojem informací, ale musí na ně být nahlíženo kriticky, kvůli subjektivnímu pohledu autora, který nemusí být nutně ve svých závěrech objektivní.⁹

Z archivních pramenů lze vyzdvihnout především fondy MNV v České Lípě, podle kterých bylo možné dobře zmapovat vznik českolipského letiště, dále Janov nad Nisou – pro letiště na Královce a nakonec neinventarizovaný fond KA Liberec, který je přínosný především k sedmdesátým a osmdesátým letům dvacátého století. Archivní prameny bohužel tvoří menšinovou část zdrojů pro tuto práci, jelikož jsou tematicky roztržité a časově nezabírají celé období.

Z tištěných pramenů je nutné vyzdvihnout články v jednotlivých odborných periodikách například: *Letec*, *Letectví*, *Křídla vlasti* a *Letectví a kosmonautika*,¹⁰ kde se objevují příspěvky k jednotlivým letištím, popřípadě činnostem, které se v těchto lokalitách odehrávaly. V přehledu lze říci, že se jedná o velmi dobrý zdroj informací, který se bohužel objevoval ve vlnách, jelikož

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.

¹⁰ Příklady obálky jednotlivých časopisů jsou v přílohách s. XXXVI-XLIII, pozn. aut.

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, které působily 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, které byly pamětníky poskytnuty k nahlédnutí. Jedná se především o bloky časoměřiče a osobní zápisníky letů, které zpřesňují především pobyty jednotlivých typů na jednotlivých letištích.

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 létání v Libereckém kraji do roku 1945

2.1 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. Thiel tento stroj sestrojil a podle dochovaných zápisů s ním vykonal 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.¹³

2.1.1 Před Velkou válkou

Na počátku roku 1903 bylo ve Starých Pavlovicích otevřeno dostihové závodistiště, sloužící jako letiště až do roku 1934, kdy bylo postaveno nové letiště v Rudolfově používané dodnes. V letech 1903 a 1908 mohl Liberec vidět několik letů balonů pocházejících z Německa, přesněji z Drážďan.¹⁴ Postavou, která zaslouží pozornost, je 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.¹⁵

¹³ 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.

¹⁴ Tamtéž.

¹⁵ 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, jež 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.¹⁶

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.¹⁷ Tato událost byla posledním leteckým vystoupením do 1. sv. války. Další vývoj však nastal až po stabilizování situace v roce 1920.

2.2 Léta meziválečná

2.2.1 Liberec

Po dvou letech poválečné nestability se v Liberci začíná 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 na letišti ve Starých Pavlovicích působit tři odlišné letecké sportovní organizace.

První organizací je místní skupina Masarykovy letecké ligy. Náplní této organizace byla snaha o propagaci modelářství a hlavně bezmotorového létání. 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 Híkise a prvním místopředsedou posádkového velitele pplk. Karla Janáčka. Z přehledu jednotlivých členů, jež byli zvoleni do dalších funkcí je zřejmé, že MLL v Liberci nebyla pouze českou organizací, jelikož jsou v jejím vedení v tomto období

¹⁶ SOUČEK, Oldřich, HAVLÍK, Jan. *Letiště v Libereckém kraji*, Liberec: Liberecký kraj, 2008, s. 10.

¹⁷ NOVÁK, Vladimír. *Armáda v Liberci a Libereckém kraji*, s. 43.

doložení i osoby považované za Němce.¹⁸ Koncem dvacátých let je doložená i spolupráce s DAMS v prezentaci sportovního letectví na Liberecku při výstavních trzích v Liberci roku 1928.¹⁹ Pro plachtění užívala místní MLL zprvu dva ze 120 postavených kluzáků typu ZLÍN-V²⁰, typ třetího kluzáku se nepodařilo zjistit. Je možné předpokládat, že se jedná o tentýž druh. Roku 1937 byl dostavěn první větroň, Grunau Baby II.²¹ 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, provozované v krátkém období po druhé světové válce. Motorová letadla, dle dochovaných záznamů, MML v Liberci nevlastnila.²² Tato skupina měla i významné sportovní úspěchy. Člen místní pobočky Wenzel provedl v zimě 1937 jeden z nejdelších tehdejších letů. Po startu z Plání létal na větroni Grunau Baby celkem 4 h a 11 minut s maximálním převýšením oproti startu 400 m. Zmiňovaný svahový let byl proveden na jihozápadní proudění.²³ Další letecké činnosti, které místní pobočka (součást Severočeské župy) spolu s Aeroklubem československým provozovala, byly letecké dny. Nejznámější z nich se pořádal 18. srpna 1934, byl pozván např. gen. Alois Eliáš. V rámci leteckého programu byly předvedeny ukázky bezmotorového letu, akrobacie na větroni, sólová akrobacie rotm. Františka Nováka, která se setkala s ohromným potleskem. O závěr se postaraly letky vojenského letectva z Hradčan²⁴ a Hradce Králové, které předvedly skupinovou akrobacii bojové skupiny zakončenou rachotem kulometů.²⁵

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

¹⁸ REDAKCE. Zprávy z organizací – Liberec. *Letec*. 1928, roč. 4, č. 2, s. 45.

¹⁹ REDAKCE. Z Masarykovy letecké ligy – Putovní výstava MLL v Liberci. *Letec*. 1928, roč. 4, č. 12, s. 39.

²⁰ VEJVODA, Ladislav. *Bezmotorová letadla v Československu 1918 – 1939*, s. 172-175.

²¹ REDAKCE. Zprávy z organizací – Liberec. *Letec*, 1937, roč. 13, č. 2, s. 25.

²² SOUČEK, Oldřich, HAVLÍK, Jan. *Letiště v Libereckém kraji*, s. 10.

²³ REDAKCE. Zprávy z MLL – MLL Liberec. *Letec*, 1937, roč. 13, č. 13, s. 181.

²⁴ Myšleno letiště Hradčany u Mimoně.

²⁵ REDAKCE. Zprávy z organizací – Slavný letecký den v Liberci. *Letec*, 1934, roč. 10, č. 9, s. 136.

národnosti. Vlastnil dva bývalé přestavěné motorové letouny Aero A-12 (OK-UCB a OK-AAU), které využíval k výcviku a příležitostně k dopravě osob. K bezmotorovému létání využíval prostor rašovského hřebene německé školní kluzáky Zögling, jež se od konce 20. let 20. století vyráběly po celém světě.²⁶

Nejmenší leteckou organizací byl v Liberci během meziválečného období Nordböhmsche Flugverein – NF (Severočeský letecký spolek). Při výcviku a příležitostné přepravě se používal motorový letoun Brandenburg Bra-369 (OK-AVU), který pocházel z bývalého letectva Rakousko–Uherska.²⁷ Oba německé spolky byly finančně velmi dobře zajištěny dary od významných německých občanů Liberce. V průběhu 20. a 30. let dvacátého století podporovalo německé plachtařské kluby, zasíláním plánů pro stavbu kluzáků (v tomto případě hlavně Zögling), nakladatelství Die grüne Post.

Je třeba zmínit i vznik nového, současného Libereckého letiště. Letiště bylo slavnostně otevřeno 23. 4. 1934 a jeho tehdejší oficiální název byl Liberec – Jablonec. Letiště bylo travnaté o rozměrech 670 x 330 metrů. K této události byl uspořádán zmiňovaný letecký den téhož roku.²⁸

2.2.2 Česká Lípa

Počátky létání v České Lípě jsou spojeny s Masarykovou leteckou ligou. První zmínky o fungování místní pobočky jsou 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. Toto období je především ve znamení modelářské činnosti, snahou o nalezení vhodné oblasti pro bezmotorový výcvik a samotného získání alespoň jednoho kluzáku.²⁹ Společně se snahou o leteckou činnost se rozvíjí i činnost propagační, jelikož i ta patřila k stěžejním pilířům MLL. Například 5. prosince 1929 přednášel na Českém reformovaném reálném gymnáziu letecký nadšenec, dramatik

²⁶ VEJVODA, Ladislav. *Bezmotorová letadla v Československu 1918 – 1939*, s. 81.

²⁷ SOUČEK, Oldřich, HAVLÍK, Jan. *Letiště v Libereckém kraji*, s. 10.

²⁸ Tamtéž, s. 11 – 13.

²⁹ REDAKCE. Zprávy z MLL – Místní skupina MLL v České Lípě. *Letec*, 1928, roč. 4, č. 7, s. 37.

a spisovatel Tomáš Antonín Pánek. Vedle poutavého vyprávění o reálném leteckém životě zdůraznil důležitost letectví pro dopravu a obranu republiky.³⁰

Zakoupení letecké techniky se podařilo až v roce 1934, kdy byl zakoupen nespecifikovaný typ sportovního letadla, popř. kluzák.³¹ S největší pravděpodobností se jedná o letoun motorový, jelikož z přehledu jednotlivých skupin MLL k 20. listopadu 1935 vyplývá motorových letounů Letov Š-10 a Avia BH-10 vlastnictví českolipskou skupinou s poznámkou, že nejsou v provozu z důvodu probíhající organizace leteckého provozu.³²

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 ortofotomap³³ je možné s vysokou pravděpodobností určit lokalitu, která se nacházela severně až severozápadně od obce Okřeštica.³⁴ Pro svahové létání, resp. plnění zkoušky A, zde nad okolní terén vystupuje vrch Bučina, ze kterého byly prováděny vzlety jihovýchodním, jižním, jihozápadním nebo západním směrem. Lokalitu zde vymezuje železniční trať. Motorový provoz probíhal podél zmiňované trati. Z dochovaných pramenů vysvítá, že motorové létání bylo organizováno i v Hradčanech, kde sídlilo vojenské letectvo.

Jak už bylo řečeno, motorové létání na Českolipsku je doloženo od roku 1934, což je jedna z místních anomálií, jelikož vzniká dříve než místní odbor „plachtového letu“, který zahájil činnost v červnu 1935.³⁵ Již v průběhu října byl dostavěn hangár na zmiňovaném okřeštickém letišti, kde proběhlo slavnostní otevření a předání k 28. říjnu.³⁶ I když provoz začínal počátkem roku 1936, bylo od počátku jasné, že toto letiště plně nevyhovovalo pro motorový i bezmotorový

³⁰ TUREČEK, Jiří. Zprávy z MLL – Místní skupina MLL v České Lípě. *Letec*, 1929, roč. 5, č. 12, s. 682.

³¹ REDAKCE. Zprávy z MLL. *Letec*, 1934, roč. 10, č. 10, s. 147.

³² REDAKCE. Stav motorových letounů v MLL ke dni 20. listopadu 1935. *Letec*. 1935, roč. 11, č. 3, s. 44-45.

³³ ČZUK. *Ortofotomapy z padesátých let*. Prohlížení map [online]. [vid. 24. 4. 2015]. Dostupné z: <http://geoportal.gov.cz/web/guest/map>

³⁴ Obec Okřeštica se nachází přibližně 1 km východně od obce Sosnová a 2 km od železničního nádraží v České Lípě, pozn. aut.

³⁵ REDAKCE. Zprávy z MLL. *Letec*, 1935, roč. 11, č. 6, s. 82.

³⁶ REDAKCE. Zprávy z MLL. Plachtění, *Letec*, 1935, roč. 11, č. 12, s. 209.

provoz. Nové tzv. rovinné letiště se začalo plánovat v roce 1938, avšak k realizaci, díky obecně známým událostem, nedošlo.³⁷

2.2.3 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. Od roku 1934 byla organizována pod taktovkou již zmiňované MLL. Mnoho zakládajících členů byli bývalí skauti, toužící po letecké činnosti ku prospěchu republiky.³⁸ 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.

Vedoucími osobnostmi místní pobočky byli předseda místní pobočky MLL, velitel místní pobočky pplk. Karel Kern³⁹ a jednatel, duchovní otec celé myšlenky Václav Hník. Po konzultaci se známým československým plachtařem Ing. Ludvíkem Esnicem 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 kluzák, 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 kluzáků 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. Prvním prostorem byla místní provazárna, jejíž ředitel p. Jarý měl pochopení pro činnost plachtařů. Následně prostory pro klubový život a modelárnu nabídl ve svém podniku jeden ze

³⁷ REDAKCE. Rozlet v našich ČNA, *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 7, s. 14.

³⁸ 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.

³⁹ REDAKCE. Zprávy z MLL. Plachtění, Letec, 1936, roč. 12, č. 3, s. 20.

zakladatelů Petr Juna. Vedle zmiňovaných problémů bylo nutné zajistit případného instruktora, bez kterého nebyla letecká činnost jakkoli proveditelná.⁴⁰

Po vyřešení mnoha nezmiňovaných problémů nastala chvíle prvního letového provozu 5. dubna 1936, kdy byl slavnostně zahájen první plachtařský kurz.⁴¹ 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 kdy bylo cvičiště mimo provoz. 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 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 start pomocí gumového lana. Zde výcvik probíhal pod vedením instruktora Aloise Brože.

Čtrnáctého února 1938 bylo v hotelu Slavia zvoleno nové vedení místní skupiny MLL.⁴² Předsedou byl zvolen plk. Starý, předsedou plachtařů František Kinský⁴³ 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.⁴⁴ Dalším přírůstkem do letového parku počátkem července byl větroň vlastní konstrukce, na kterém se ihned začalo

⁴⁰ ČEPELÍK, Břetislav. *Smetení z oblačných výšin II.*, s. 10-11.

⁴¹ REDAKCE. Zprávy z MLL – Turnov. *Letec*, 1936, roč. 12, č. 5, s. 84.

⁴² REDAKCE: Životem kraje. *Pojizerské listy*, 1938, roč. 53, č. 7, s. 2.

⁴³ 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.

⁴⁴ ČEPELÍK, Břetislav. *Smetení z oblačných výšin II.*, s. 14-17.

s létáním. Dokladem je i hodinový zálet pilota Pally ze Železného Brodu.⁴⁵ Přestože Olešnice vyhovovala především pro snadnou dostupnost z Turnova, bylo potřeba hledat dále nové terény.

Prazáklad létání v Hodkovicích je spojen právě s turnovskou skupinou MLL, hledající další vhodný terén pro bezmotorové létání. Mezi první nápady patřil vrcholek nad nádražím v Hodkovicích, který byl posléze zavržen 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 bylo možné létat minimálně zkoušku B. Po rozhodnutí o začátku létání v nové lokalitě, byl proveden náročný přesun techniky z Turnova. Stejně tak náročné 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 končí po známých zářijových událostech.⁴⁶

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

2.2.4 Kozákov

Mezi zajímavá místa předválečného létání patří Kozákov. První doložené pokusy jsou datovány do dubna 1936, kdy počátkem zmiňovaného měsíce známý československý plachtař Sláva Rodovský uskutečnil pokusné lety na větroni typu Šedý vlk. Startoval nedaleko chaty KČST.⁴⁷ Mezi dalšími pokusy je možné vyzdvihnout let již zmiňovaného instruktora Miroslava Provazníka, který po startu na Kozákovu přistál nedaleko obce Václaví, což jsou přibližně 3 km klouzavého letu.⁴⁸ Po těchto zkušenostech se sešla 31. května téhož roku na Kozákově schůze Severočeské župy MLL, na níž byla ustanovena komise, která se zabývala

⁴⁵ REDAKCE. Zprávy z MLL – MLL Turnov. *Letec*, 1938, roč. 14, č. 4, s. 57.

⁴⁶ ČEPELÍK, Břetislav. *Smetení z oblačných výšin II.*, s. 17-18.

⁴⁷ REDAKCE: Zprávy z Turnova – Kozákov, budoucí Olymp plachtařů severovýchodních Čech. *Pojizerské listy*, 1936, roč. 51, č. 16, s. 2.

⁴⁸ ČEPELÍK, Břetislav. *Smetení z oblačných výšin II.*, s. 15.

pracemi na přípravě výstavby letiště všech tehdejších platných povolení.⁴⁹ V průběhu roku 1936 se pracovalo na úpravách terénu a letiště se pro svahové létání stalo způsobilým počátkem roku 1937. V dubnu posledně zmiňovaného roku 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.⁵⁰ Další významná schůze Severočeské župy MLL se tentokrát pořádala v hotelu Slavia v Turnově. Z předložených čtyř návrhů hangáru byl nakonec vybrán jeden, který byl na Kozákovu postaven. S výstavbou hangáru o rozměru 22 x 13,5 m se započalo v průběhu jara 1938⁵¹ a byl koncipován na kapacitu okolo deseti větroňů.⁵² I zde znamenal 15. březen 1939 konec letecké činnosti, která byla opět obnovena po druhé světové válce.

2.2.5 Rovensko pod Troskami

Stejně jako většina okolních místních skupin MLL byla i rovenská skupina založena v polovině třicátých let dvacátého století. Jedna z prvních jejich akcí je doložen 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 byla uspořádána sbírka v Rovensku pod Troskami a zorganizováno několik přednášek z důvodu 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.⁵³ V průběhu následujícího roku byl zakoupen 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

⁴⁹ REDAKCE. Co dělá MLL – MLL Turnov. *Letec*, 1936, roč. 12, č. 7, s. 114.

⁵⁰ REDAKCE. Zprávy z MLL – MLL Liberec. *Letec*, 1933, roč. 9, č. 13, s. 8.

⁵¹ REDAKCE: Zprávy z Turnova – Stavba hangáru pro letouny na Kozákově. *Pojizerské listy*, 1938, roč. 53, č. 9, s. 2.

⁵² REDAKCE. Zprávy z MLL – MLL Jilemnice. *Letec*, 1938, roč. 14, č. 4, s. 57.

⁵³ REDAKCE. Zprávy z MLL – Z činnosti místní skupiny MLL v Rovensku pod Troskami. *Letec*, 1936, roč. 12, č. 8, s. 133.

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.⁵⁴

2.2.6 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, Jilemnice, Železný Brod, Poniklá a Lomnice nad Popelkou.

Na rozdíl od turnovské lokality se objevují zprávy o činnosti semilské pobočky MLL počátkem třicátých let dvacátého století, jelikož první dochovanou zprávou je záznam z valné hromady v roce 1932, kde byli zvoleni Václav Regner, nadporučík ruských legií ve výslužbě jako předseda a Václav Ježek, řidič z povolání.⁵⁵ Počátek činnosti skupiny je možné datovat do let 1930 nebo 1931. Po přípravných pracích je doloženo slavnostní zahájení letového provozu na podzim 1933.⁵⁶ O další činnosti není mnoho zpráv. Až z roku 1938 je zpráva v časopisu *Letec*, který byl oficiálním orgánem MLL. Zde se uvádí, že do zkoušky A bylo vycvičeno 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.⁵⁷

Mezi další místa spojená s působením místní skupiny MLL je Železný Brod, kde se datují první zmínky o činnosti do roku 1929. Osmého září byl uspořádán letecký den s předvedením letecké akrobacie, padáku i bezmotorového letu. O 15. hodině, po skončení leteckých ukázek, pronesl spisovatel, dramatik a propagátor Tomáš Antonín Pánek přednášku o letectví, která sklídila velkou odezvu a stala se inspirací pro mnohé zúčastněné diváky.⁵⁸ Letecká činnost místní

⁵⁴ ČEPELÍK, Břetislav. *Smetení z oblačných výšin II.*, s. 19-20.

⁵⁵ REDAKCE. Zprávy z MLL – Místní skupina MLL Semily. *Letec*, 1932, roč. 8, č. 9, s. 296.

⁵⁶ REDAKCE. Plachtění. *Letec*, 1933, roč. 9, č. 12, s. 106.

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

⁵⁸ ŠVARCBACH, Jaroslav. Letecký den MLL v Železném Brodě. *Letec*, 1929, roč. 5, č. 10, s. 551.

skupiny je doložena roku 1934, kdy byl otevřen první kurz bezmotorového létání.⁵⁹ Vypsání další kurzu je doloženo o dva roky později, kdy bylo dokonce vypsáno pět stipendijních míst pro členy spřátelených spolků⁶⁰ (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.⁶¹ Bohužel se tato propagační akce neobešla bez nešťastné události. Při odletu, po předvedení akrobacie havaroval des. František Červený z 41. letky 4. leteckého pluku.⁶² O vlastní letecké činnosti je zmínka až v roce 1938, kdy se František Pitřman a Jiří Košálek účastnili svahového létání na Kozákově.⁶³

Mezi místní skupiny MLL v meziválečném období patří Poniklá. První zmínka je z roku 1936, kdy v Poniklé plachtařské závody pořádané Severočeskou župou MLL. 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 Zahradka. První místo dobyla skupina Mladá Boleslav s pilotem Slámou na Zlínu V, druhé místo dobyla skupina Semily s pilotem Hradeckým na Zlínu V a třetí místo skupina Železný Brod se stejným kluzákem. Velké zklamání byl 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.⁶⁴ Uspořádání závodů svědčí o vysoké úrovni letecké činnosti v Poniklé, jejíž počátek a případný rozsah není možné z dochovaných materiálů určit. 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

⁵⁹ REDAKCE. Plachtění. *Letec*, 1934, roč. 10, č. 11, s. 162.

⁶⁰ REDAKCE. Zprávy z MLL – MLL Železný Brod. *Letec*, 19367, roč. 12, č. 9, s. 154.

⁶¹ Letecký den před šedesáti lety. *Krkonoše*. 1989, roč. 22, č. 10, s. 20.

⁶² REDAKCE. Zprávy z MLL – Místní skupina MLL v Jilemnici. *Letec*, 1930, roč. 6, č. 1, s. 4.

⁶³ REDAKCE. Zprávy z MLL – MLL Jilemnice. *Letec*, 1938, roč. 14, č. 4, s. 57.

⁶⁴ REDAKCE. Krásný úspěch plachtařských závodů v Poniklé. *Pojizerské listy*, 1936, roč. 54, č. 36. s. 4.

oprávnění pro rychlejší rozvoj místního bezmotorového letectví. Začátkem jara byla plánována stavba hangáru pro uložení kluzáků.⁶⁵

První informace o místní skupině MLL v Lomnici nad Popelkou se objevují v lednu roku 1933, kdy se objevuje zpráva o vzniku pobočky při střední odborné škole tkalcovské, jejímž předsedou se stal profesor Josef Krejzlík.⁶⁶ Samotné založení není rozhodně dobou, kdy se začalo létat. Počátek létání v Lomnici nad Popelkou je datován do počátku roku 1938. Jednu z mála zmínek o předválečném létání je zpráva z časopisu *Letec*, který nám přináší informaci o pořízení kluzáku typu Skaut pro základní výcvik v prosinci 1937.⁶⁷

2.3 Léta válečná

Létání pod křídly T. G. M. bylo ukončeno v Sudetech září 1938, a to jako důsledek událostí vyplývajících z Mnichovské dohody. Skupiny působící na území druhé, 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, přesněji do jeho sedmé skupiny (Gruppe 7 Elbe-Saale s velitelstvím v Drážďanech).⁶⁸ Samotná sportovní činnost NSFK není v současné době pro české země zpracována.⁶⁹ 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

⁶⁵ REDAKCE. Zprávy z MLL – MLL Poniklá. *Letec*, 1937, roč. 13, č. 1, s. 4.

⁶⁶ REDAKCE. Zprávy z MLL – MLL Lomnice nad Popelkou. *Letec*, 1933, roč. 9, č. 1, s. 8.

⁶⁷ REDAKCE. Zprávy z MLL – MLL Lomnice nad Popelkou. *Letec*, 1937, roč. 13, č. 12, s. 181.

⁶⁸ NSFK byl nacionálně-socialistickou polovojskovou 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 říše a druhá světová válka: lexikon německého nacionálního socialismu 1933-1945*. Praha: Prostor 2004. ISBN 80-7260-109-1.

⁶⁹ 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.

1. stíhací skupiny). Ke konci války bylo používáno jako záchytné letiště pro celou žitavskou oblast.⁷⁰ Jak už bylo řečeno, liberecké letiště bylo vybudováno již před druhou světovou válkou.⁷¹

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 vybudovala hangár o rozměrech 30 x 10 m. V letech 1942 a 1943 vzniká 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. Vybudován byl i hlavní hangár o rozměrech 40 x 15. Doložena je zde činnost výcviku na Arradech Ar-98 a Messerschmittech Bf-109.⁷² Vedle zmíněných letišť je nutno uvést vojenské letiště v Hradčanech u Mimoně. Všechna letiště byla využívána ustupujícími německými vojsky.⁷³

⁷⁰ NOVÁK, Vladimír. *Armáda v Liberci a Libereckém kraji*, s. 47.

⁷¹ HAVLÍK, Jan a Oldřich SOUČEK. *Letiště v Libereckém kraji*, s. 10-15.

⁷² ZIMA, Radek. *Z dějin hodkovického letiště*, Jablonec nad Nisou 1994, s. 6–7. Soukromý archiv Radka Zimy.

⁷³ 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.

3. Poválečná léta 1945 – 1952

Po konci druhé světové války se opět obnovovala tradice poboček MLL a vznikaly i nové letecké kluby, které neměly tradici v meziválečném období. Po období euforie, kterou je možné vymezit mezi roky 1945-1948 přichází utlumení letové činnosti v souvislosti s obecně známým politickým vývojem v ČSR. Po zrušení Českého národního aeroklubu v roce 1948 vznikl prvotní Svaz lidového letectví a od roku 1950 následnický Dobrovolný svaz lidového letectví – Doslet. Byly zrušeny aerokluby a organizačně převedeny jako Základní organizace pod Národní podniky či družstva. Oficiální název těchto patronátů byl například "Základní organizace Dosletu LIAZ Rýnovice" (AK Jablonec nad Nisou – Královka). Tato situace skončila v závěru listopadu 1952, kdy se ustavily Krajské aerokluby Svazarmu. Se vznikem Svazarmu přichází 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.⁷⁴

Do poloviny padesátých let využívána kořistní technika, která byla zabrána po ustupující německé armádě, nebo byla součástí daru maršála Koněva čs. mládeži.⁷⁵ Postupně jsou německé konstrukce kluzáků a větroňů nahrazovány československými. To samé platí i u letadel motorových, kde je jedna výjimka, a to letouny typu Piper Cup (L4H), které byly ve velké množství rozšířeny po druhé světové válce, jelikož se jednalo o techniku z přebytků amerického letectva.

⁷⁴ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM, bývalým instruktorem ZPŠ Hodkovice, později náčelníkem letiště na Královce (Jablonec nad Nisou) a funkcionářem aeroklubu v Liberci. Rozhovor byl proveden 21. srpna 2014.

⁷⁵ 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*. Brno: Typie, 1947, s. 75.

3.1 Liberec

Sportovní létání v Liberci mezi roky 1945-1953 je v celorepublikovém kontextu mimořádné, jelikož mezi lety 1945 až 1949 zde vedle sebe působí civilní Aeroklub Liberec (pobočka ČNA) a Vojenská odborná škola leteckých mechaniků VOŠLM.⁷⁶ Ta měla vedle své vojensko-pedagogické činnosti dílny, kde se opravovala a upravovala letecká technika a vznikaly i původní konstrukce bezmotorových i motorových letadel, i dobrovolný bezmotorový výcvik a posléze sportovní činnost, kterou prováděli frekventanti jednotlivých kurzů pod dozorem zkušených instruktorů. Fungování těchto dvou subjektů ve studovaném období nelze oddělit, jelikož v počátku období místní aeroklub byl bez vlastní letecké techniky a zapůjčoval si ji od VOŠLM.⁷⁷ Vedle létání na letišti pod Ještědem v dnešním Růžodole je nutné zmínit počáteční provozy na ještědských svazích nad Pilínkovem a především letiště na Pláních pod Ještědem, které fungovalo v letech 1946 až 1948.⁷⁸

3.1.1 VOŠLM a stavba letadel

Vojenská odborná škola pro letecké mechaniky (VÚ 4651) oficiálně vznikla 1. 8. 1945 a jejím posláním bylo školit letecké mechaniky všech profesí, tj. drakaře, motoráře, přístrojáře, radiomechaniky a zbrojře. Vrchním velitelem se stal mjr. let. Josef Crha. K datu založení přichází první skupina cca 160 mužů (jiné pamětnické údaje hovoří i o 200-250 mužích), která byla označována 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“.⁷⁹ Po necelých

⁷⁶ NOVÁK, Vladimír. *Armáda v Liberci a Libereckém kraji*, s. 110-117.

⁷⁷ Létání ve VOŠLM se týkají fotografie 6 a 7 v přílohách, s. XVII-XVIII, pozn. aut.

⁷⁸ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

⁷⁹ IRRA, Miroslav. *Československé vojenské letectvo 1945-1950*. Cheb: Svět křídel, 2006. ISBN 80-86808-33-5, s. 595-596.

čtyřech úspěšných letech v Liberci byla nakonec VOŠLM přemístěna do Liptovského Mikuláše na Slovensko.⁸⁰

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, je Nebeská blecha,⁸¹ což byla populární amatérská konstrukce francouzského výrobce nábytku Henriho Midgeta z počátku 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. Dokončena byla ve VOŠLM, kde v rámci první letky působili oba dva zmiňovaní. Původně zvolený dvouválcový motor amatérské konstrukce se ukázal jako příliš slabý, a tak byl staviteli zamontován Walter Mikron, který si „přisvojili“ při transportu materiálu z Grunau.⁸² 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.⁸³

Další kategorií byly úpravy již existujících typů, například na K-65 Čáp, který měla VOŠLM přidělena byla instalována stavitelná vrtule, což velmi zlepšilo stoupání stroje. Dalším je úprava větroně Göppingen Gö-1 Wolf, na který byl dodatečně vybaven motorem na pylonu nad křídly, Opatřen 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.⁸⁴ Velmi zajímavou modifikací byl Kranich IIS⁸⁵ z roku 1946. Vznikl jako úprava standardního dvoumístného větroně DFS

⁸⁰ Tamtéž, s. 600.

⁸¹ Obrazová dokumentace v přílohách s. XLII, pozn. aut.

⁸² PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 6.

⁸³ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

⁸⁴ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 6.

⁸⁵ Kranich IIS v přílohách, s. XXI, pozn. aut.

Kranich (Jeřáb) na jednomístný speciál na lety v dlouhé vlně, jelikož současně probíhal její výzkum za Ještědským hřebenem. K jeho stavbě dostali rozkaz Jaroslav Prchal a Zdeněk Nováček od mjr. Červenky. 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 pro nejlepší výhled pilota, tudíž bylo nutné vyrobit i jeden z nových průhledných překrytů pilotní kabiny.⁸⁶

Dalším stupněm byly samostatné konstrukce. První z nich byl plně 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 dostal. 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 přihlásit na SLI, byl letoun dodatečně motorizován. S motorizovanou verzí létal nejvíce Alois Pošvář.⁸⁷ Větroň byl vyzařen v roce 1955. Shodou okolností se dnes o Anděla zajímají plachtaři ze Švýcarska, kteří projevíli zájem o stavbu repliky a komunikují s Jar. Prchalem ohledně výrobní dokumentace, kterou on vlastní.⁸⁸

Nepřízní osudu byly postiženy další tři větroně. Prvním byl malý větroň konstruktérů Zdeňka Nováčka a Jaroslava Prchala o rozpětí 10 m, který nakonec přestal být prioritní při přestavbě Kranichu IIS a nakonec padl za oběť novému úkolu, kterým byl školní dvousedadlový větroň. Dokončení celé stavby překazilo stěhování VOŠLM na Slovensko. Třetí konstrukcí je bezocasý větroň s rozpětím křídel 18 m, který zůstal pouze na rýsovacím prkně Zdeňka Nováčka.⁸⁹

⁸⁶ BRSKOVSKÝ, Jan. Když létaly Jeřáby. *Letectví a kosmonautika*, 1997, roč. 73, č. 25-26, s. 42-49.

⁸⁷ 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.

⁸⁸ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

⁸⁹ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 6.

Vrcholnou konstrukcí při VOŠLM se stal motorový letoun BAK-01,⁹⁰ konstrukce por. Eliáše a čet. asp. Bindra vznikající od roku 1946. Malý jednomístný jednoplošník celodřevěné konstrukce byl první čs. konstrukcí s tříkolovým příďovým podvozkem.⁹¹ Hlavní podvozek byl z Bf-108 Tajfun a nově dodělané bylo přední podvozkové kolo. Dokonce byl zalétán mjr. Červenkou v Žatci. Kombinace nepříznivé doby a nařízení odevzdat motor neumožnilo pokusit se o rekordy v jeho kategorii.⁹² V roce 1949 putoval s VOŠLM do Liptovského Mikuláše, kde sloužil jako učební pomůcka. Roku 1967 byl přemístěn do leteckého muzea ve Kbelích, kde je dodnes.⁹³

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 ZPŠ Hodkovice. Zajímavostí je, že krátce po konci války vyráběly proudové motory Jumo 004, jeden z nich se nacházel i v Liberci. Než byly přeloženy Jaroslavem Prchalem manuály, aby mohly být vyzkoušen na motorové brzdě, musel být motor navrácen MNO.⁹⁴

3.1.2 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 bylo získání letecké techniky, ten nakonec v červenci vyřešil dar maršála Koněva, jehož chvatného vyzvednutí se liberečtí zúčastnili.⁹⁵ Poměrně horší to už bylo s instruktory, kteří by prováděli základní výcvik. Přesto začali s létáním na rašovském svahu nad Pilínkovem.⁹⁶ Výsledky pokusů létání bez instruktora byly objeveny v průběhu listopadu, kdy oddíl 1. letky VOŠLM na rozkaz mjr. Červeny vyzvednul dva

⁹⁰ Obrazová dokumentace v přílohách s. XLII, pozn. aut.

⁹¹ IRRÁ, Miroslav. *Československé vojenské letectvo 1945-1950*, s. 599-600.

⁹² Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

⁹³ IRRÁ, Miroslav. *Československé vojenské letectvo 1945-1950*, s. 600.

⁹⁴ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

⁹⁵ Aerokluby z Čech i Moravy odvažely kluzáky i větroně z Grunau na čs. hraniční čáru, odkud si je později jednotlivé aerokluby odvažely podle hesla „*Co kdo odveze, to je jeho.*“ Pozn. aut.

⁹⁶ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 4.

kluzáky typu SG-38 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, byl nalezen 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, akrobatem na akrobatickém větroni LF-107 Luňák a reprezentantem AK Liberec na několika CPZ ve Vrchlabí.⁹⁷

Události citované ve zmiňovaném deníku je možné zasadit do léta roku 1945. Mezi první představitele liberecké pobočky ČNA jsou v srpnu téhož roku zmiňováni rotm. Stanislav Anderle ve funkci předsedy a Václav Kamenský jako jednatel.⁹⁸ Tato skupina, jež je možné označit jako přípravný výbor, nakonec fungovala do října, kdy byl ustanoven 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 začíná s létáním pod vedením mjr. Jana Červenky, aktivního motorového pilota a nadšeného plachtaře. Po reorganizaci v rámci Školy (VOŠLM), bylo dohodnuto, že jedno z výcvikových družstev bude civilní, tj. složené z členů již fungujícího aeroklubu, pobočky ČNA Liberec.⁹⁹

K 28. lednu 1946 se nalétalo celkem 1500 letů a bylo vycvičeno celkem 14 frekventantů se zkazkou A a čtyři se zkouškou B. Motorový odbor stále na svoji

⁹⁷ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 5.

⁹⁸ REDAKCE: Přehled poboček ČNA v srpnu 1945. *Rozlet*, 1945, roč. 1, č. 3, s. 12.

⁹⁹ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 5.

techniku čekal a školil se pouze teoreticky. Byla také zavedena pracovní povinnost na opravách letecké techniky.¹⁰⁰

3.1.3 Počátek opravdového létání – rok 1946

V roce 1946 bylo nutné zajistit především dostatečný počet instruktorů. Poté, co se v půli března vrátili vyslaní instruktoři z kurzu pro start na navijáku z Rané, byl ihned zahájen výcvik 14 instruktorů na navijáku na letišti v Růžodole. Dokončení výcviku ke zkoušce C bylo provedeno na větroních v Hodkovicích a bylo přistoupeno hromadnému výcviku na Pilínkově nebo jiných vhodných plochách.¹⁰¹ Vedle doškolení domácích instruktorů se mjr. Červenkovi podařilo získat dva zkušené plachtaře. Prvním z nich byl posluchač ŠDZ¹⁰² Erik Kvasnička z Bratislavy, který byl instruktorem motorového i bezmotorového létání, vlekař větroňů a držitel stříbrného C. Druhým byl, z Rané přemluvený, Alois Pošvář, který byl dosazen jako civilní zaměstnanec do funkce vedoucího dílen pro 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 ÚPS Vrchlabí.

V průběhu ledna a února 1946 se povedlo díky známostem Jaroslava Prchala získat dva letouny Piper L4H z přebytků americké armády.¹⁰³ Tyto stroje byly využívány nejprve pro vleky větroňů,¹⁰⁴ 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.¹⁰⁵ 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

¹⁰⁰ REDAKCE: Liberecký ČNA v plném budování. Rozlet, 1946, roč. 2, č. 7, s. 12

¹⁰¹ REDAKCE: Rozlet v našich aeroklubech. Rozlet, 1946, roč. 2, č. 20, s. 8.

¹⁰² Škola důstojníků polního dělostřelectva v záloze. Více: NOVÁK, Vladimír. Armáda v Liberci a Libereckém kraji, s. 123-125.

¹⁰³ PRCHAL, Jaroslav a kol. Aeroklub Liberec 1945-1995, s. 5.

¹⁰⁴ REDAKCE: Rozlet v našich aeroklubech. Rozlet, 1946, roč. 2, č. 20, s. 8.

¹⁰⁵ PRCHAL, Jaroslav a kol. Aeroklub Liberec 1945-1995, s. 5.

*pilot dosáhl výšky 1400 m.*¹⁰⁶ V roce 1946 se také rozmáhá činnost v nové lokalitě na Pláních pod Ještědem, o ní v následující podkapitole.

Vedle leteckého dne na Pláních pod Ještědem, který byl uspořádán v květnu 1946, se odehrála akce, jež nemá prvoplánově se sportovním letectvím nic společného. V srpnu a září byla v Liberci uspořádána celorepubliková výstava *Budujeme osvobozené kraje*.¹⁰⁷ Tato velkolepá přehlídka dosavadní práce v pohraničí byla doprovázena přidruženou činností aeroklubu Liberec ve spolupráci s VOŠLM.¹⁰⁸ Tisíce návštěvníků shlédlo 8. září 1946 slavnostní nástup frekventantů školy, tak všechny možné druhy startů kluzáků i větroňů, akrobaci na motorových letounech pilotů Josefa Flekala a Karla Pošty¹⁰⁹ a seskok parašutisty, do té doby málo vídaný.¹¹⁰ Společně s tím byla uspořádána jedna z prvních soutěží ve sportovním létání v ČSR, nazvaná *Cílový let do Liberce*. Její princip byl v tom, že jednotlivé posádky motorových letadel, rozdělené do vojenské a civilní kategorie, měly za úkol protnout cílovou pásku na vteřinu 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.¹¹¹

Rok 1946 skončil pro liberecké sportovní letectví úspěšně. Bylo vycvičeno velké množství instruktorů. Nejdříve se v Liberci létaly 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.¹¹²

¹⁰⁶ REDAKCE: Rozlet v našich aeroklubech. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 24, s. 11.

¹⁰⁷ Více: TECHNIK, Svatopluk. *Výstava Budujeme osvobozené kraje v Liberci roku 1946*. Liberec: Česká beseda, 2001.

¹⁰⁸ REDAKCE: Cílový let do Liberce. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 36, s. 2.

¹⁰⁹ Oba piloti byli bývalými příslušníky RAF za druhé světové války, pozn. aut.

¹¹⁰ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 7.

¹¹¹ REDAKCE: Letci v Liberci. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 38, s. 6.

¹¹² PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 7.

3.1.4 Letiště Pláně pod Ještědem

Nedaleko chaty na Pláních pod Ještědem, kde jsou dnes vzrostlé stromy, existovalo v prvních poválečných letech letiště.¹¹³ Na valné hromadě v lednu 1946 se začíná také hovořit o vzniku letiště na Pláních pod Ještědem, protože bylo konstatováno, že je to velmi dobrá lokalita jak pro svahové létání, tak termiku.¹¹⁴ 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 vnikl tak, že se uřízly stromy v lese a na vzniklé pařezy se natloukla podlaha, takže dnes není možné s úplnou přesností lokalizovat jeho polohu.¹¹⁵ Stavba byla dokončena na jaře 1946 a následně zde byly umístěny dvě Grunau Baby GB-IIb a jeden Jeřáb (Kranich). Obě *bejbiny* byly startovány pomocí gumového lana, pokud nebylo dost sil nebo prostředků pro provedení navijákových vzletů. Letiště na Pláních mělo nepravidelné rozměry přibližně 500 x 80 m poměrně velký příčný sklon, což značně znesnadňovalo letecký provoz.¹¹⁶

Z důvodu využití letiště na Pláních pod Ještědem byl po válce v květnu 1946 uspořádán první velký letecký den v ČSR, který se setkal s nebývalým zájmem místního obyvatelstva. K této události byly vydány pamětní odznáčky, sloužící jako vstupenky, jež byly veřejností velmi ceněny. Úspěch této události připravil půdu pro zářijový letecký den.¹¹⁷

Velkou zajímavostí, která se týká létání na Pláních, byl gravitační start, v nedávné době znovu objevený Poláky. Dle vzpomínek Jaroslava Prchala vyplývá, že se tento způsob startu provozoval na Pláních již v zimě 1946/1947. Tento způsob vzletu se prováděl tak, že *bejbina*¹¹⁸ byla roztlačena 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* létali a zbylí piloti seděli v boudě a popíjeli čaj.¹¹⁹ Vedle zajímavé startu na Pláních bylo velmi problematické přistání, na které Josef Havránek vzpomíná *takto*: „Pláně byly

¹¹³ Obrazová dokumentace v přílohách s. XV-XVII, pozn. aut.

¹¹⁴ REDAKCE: Liberecký ČNA v plném budování. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 7, s. 12.

¹¹⁵ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

¹¹⁶ PRCHAL, Jaroslav. Letiště v našich horách. *Jizerské a Lužické hory*, 1997, roč. 2, č. 4, s. 4-5.

¹¹⁷ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 7.

¹¹⁸ Lidové označení GB-2b, pozn. aut.

¹¹⁹ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

*velmi problematický s přistáním. Lítalo se tam na svahu. A když se šlo na přistání, tak svah stále fungoval a těžko se to odhadovalo (rozpočet). Klapky¹²⁰ například na Krajánku nebyly moc účinný u bejbiny byly účinný, i tak to nestačilo. Když to přelítl (místo přistání), tak zavřel klapky a zase nastoupal, takže vono to nic moc hezkýho nebylo.*¹²¹ Přes tyto pokusy na ne příliš vhodném terénu nedošlo v žádné letecké nehodě. Letiště bylo roku 1948 uzavřeno a těžiště létání přeneseno na rovinné letiště v Růžodole.

3.1.5 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 starty. Mezi novými zájemci se objevila jména, která budou spojena se severočeským letectvím v dalších desetiletích, například Josefem Hákem nebo budoucím krajským náčelníkem Miroslavem Svárovským. Jelikož byl vycvičen dostatek civilních instruktorů, věnovali se instruktoři VOŠLM výkonnému plachtění, přeškolení na další větroně jako například Vážka, Minimoa nebo Jeřáb. Většina odlétala výcvik na pilota motorových letounů.¹²² Minimoa byla velmi zajímavou německou předválečnou konstrukcí. Na liberecké Minimoa byl umístěn erb, ještě z minulého období, s popisem, že se jedná o stý vyrobený kus.¹²³

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 vzlétávaly a přistávaly vojenské stíhací letouny Supermarine Spitfire L.F. Mk. IXE,¹²⁴ všechny dostupné další turistické motorové letouny, poprvé byl i uskutečněn trojvlek za K-65 Čáp.¹²⁵ Vrcholem programu byla akrobacie Josefa Flekala na C-104 a akrobatické

¹²⁰ Myšleny brzdící klapky, pozn. aut.

¹²¹ Rozhovor s Josefem HAVRÁNKEM, dlouholetým náčelníkem AK Hodkovice. Rozhovor byl proveden 12. prosince 2014.

¹²² PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 7.

¹²³ Rozhovor s Boženou VITÁSKOVOU, dlouholetou pracovnící Severočeského krajského aeroklubu Liberec. Rozhovor byl proveden 30. září 2014.

¹²⁴ Verze slavného Spitfiru, na němž se navrátily čs. perutě do vlasti.

¹²⁵ Kořistní motorový letoun německé výroby Fieseler Fi-156 Storch, který byl za druhé světové

vystoupení na německém akrobatickém větroni Habicht (Jestřáb), které předvedl mjr. Červenka.¹²⁶

Do plachtařského výcviku v rámci VOŠLM byly zařazeny tři příslušnice armády v hodnosti poručíků, které dostaly letecký výcvik za odměnu, jelikož bojovaly na východní frontě. Jelikož u nich nebyl vidět přílišný zájem, byly ještě před dokončením plachtařského výcviku převeleny k jiným útvarům, kde posléze dokončily motorové výcviky.¹²⁷

Ještě v červnu došlo k významné události, která 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 chřastavské firmě Torex a plynule se stali členy civilního aeroklubu. Z. Nováček a J. Prchal nastoupili do ZPŠ 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 Běliková-Kvasničková.¹²⁸ Oba dva se objevují na liberecké soutěži v motorovém létání, která byla uspořádána v září 1947. Spočívala v cílovém letu na čas a přesnosti přistání. Zvítězil Erik Kvasnička na Z-281,¹²⁹ druhým byl škpt. J. Skalský na stejném typu a třetí Marta Běliková-Kvasničková na letounu Piper.¹³⁰

Po odchodu zkušených instruktorů se postupně vytrácí vliv VOŠLM na chod a řízení celého aeroklubu, neboť jeho civilní složka byla již plně samostatná. V průběhu srpna Miroslav Sháněl jako první člen aeroklubu Liberec splnil podmínky pro udělení plachtařského odznaku FAI D, známého spíše v letecké komunitě pod pojmem stříbrné C. Do aeroklubu jsou postupně přiděleny již první kluzáky čs. výroby. Mezi první patřil kluzák Z-23 Honza, který měl nahradit letité

války používán jako kurýrní letoun. Mezi nejznámější operace provedené tímto typem patří převoz italského diktátora Benita Mussoliniho do bezpečí poté, co byl osvobozen německými výsadkáři 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.

¹²⁶ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 7.

¹²⁷ Rozhovor s Boženou VITÁSKOVOU 30. září 2014.

¹²⁸ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 7-8.

¹²⁹ Původně německý cvičný letoun Bücker Bü-181 Bestmann, vyráběný po druhé světové válce v otrokovické továrně Zlín, pozn. aut.

¹³⁰ REDAKCE: Rozlet v našich aeroklubech. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 40, s. 10.

SG-38 a školní větroň Z-24 Krajánek, nahrazující Grunau Baby GB-IIb. Motorový odbor získal populární Praga-Baby E-114 a C-104,¹³¹ 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...¹³²

Všechny optimistické vyhlídky rázem zhatil 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 povedlo mjr. Červinkovi a mjr. Polmovi z MNO zahájit koncem května v Medláncích¹³³ kurz pro plachtařské instruktory druhé třídy, který opravňoval k výcviku na dvoumístných větroních.¹³⁴ Zde se sešla špička čs. plachtění (Jaroslav Kumpošt, Jiří Förchtgott, Ladislav Háza nebo František Sviňka) 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.¹³⁵ Vedle povolených letů, bylo zakázáno 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.¹³⁶

V červnu 1948 byl provoz nakonec obnoven 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

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

¹³² PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 8.

¹³³ Sportovní letiště v Brně, pozn. aut.

¹³⁴ V tomto období se provádí nejčastěji výcvik na jednomístných kluzácích, kdy frekventant provedl start pomocí gumového lana, instruktor byl vlastně pouhým rádčem, který nemohl nikterak zasáhnout do samotného letu, pozn. aut.

¹³⁵ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 8.

¹³⁶ Rozhovor s Josefem HAVRÁNKEM 12. prosince 2014.

dál. Přes pozvolný nástup prověrek letového personálu nebylo v roce 1948 nikomu létání zakázáno.¹³⁷

3.1.6 Na cestě ke Svazarmu 1949-1952

V roce 1949 skončila svojí činnost VOŠML v Liberci a přesunula se na Slovensko, což velmi uškodilo aeroklubu, jelikož odešli zkušení velitelé a instruktoři a aeroklub ztratil možnost využívat vojenské učebny a dílny. Dosavadní ČNA je postupně přebudováván na Čs. 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 nesplňují vyšší státní a politickou spolehlivost. Prověřkové komise vyřazují členy od létání bez možnosti odvolání a bez udání důvodu.¹³⁸ Nové uspořádání nebylo skoupé na prověrky, na druhé straně bylo plně optimistických budovatelských hesel, 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...*“¹³⁹

Díky prověrkám skončil ve vedení aeroklubu M. Sháněl a 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. Liberec byl zařazen pod zmiňovaný Torex.

Nové uspořádání mělo značnou podporu vedoucích orgánů, což se projevilo na modernizaci letového parku aeroklubu. V průběhu roku 1949 byl Z-124 Galánka, nástupce Z-24 Krajánek v roli školního větroně, dále přišla první série výkonných větroňů Z-25 Šohaj. Mezi motorovými letouny přibýly Z-22

¹³⁷ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 8.

¹³⁸ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 8-9.

¹³⁹ MATOULEK, Ladislav. Z Českého národního aeroklubu Liberec. *Letectví*, 1949, roč. 25, č. 7, s. 163.

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.¹⁴⁰ 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 odstartoval voj. František Teplý s cestujícím. Nouzové přistání bylo vynuceno z důvodu vynechávání motoru. Krizová situace byla vyřešena velmi dobře, jelikož letoun zůstal bez poškození. Ani na polnostech domkáře Jiřího Koška nebyla způsobena žádná škoda.¹⁴¹

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 1988.¹⁴² 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, které byly zabaveny soukromým provozovatelům, jelikož po únoru 1948 bylo zakázáno soukromě vlastnit jakoukoli leteckou techniku.

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 nejnutnější provoz. Na

¹⁴⁰ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 9.

¹⁴¹ Státní okresní archiv (SOKA) Semily, fond Městského národního výboru (MěNV) Turnov 1945-1960, inv. č. 352, sing. 727, kart. 69.

¹⁴² Rozhovor s Boženou VITÁSKOVOU 30. září 2014.

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.¹⁴³ Tento způsob měl také stinné stránky, na které vzpomíná 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 elementárkou*¹⁴⁴ *na Kranichu nepočítali, sloužil k nácviku 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 nestačili 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.*“¹⁴⁵

Rok 1952 plynule navazoval na rok předešlý. Plachtařský výcvik pokračoval pod vedením instruktorů-aktivistů, například Josefa Háka nebo Rudolfa Pivrnce, známý jako „Schöne Rudi,“ který byl klasickým případem libereckého rodáka. Pocházel ze smíšené rodiny, jeho otec byl Čecha a matka patřila mezi osoby považované za Němce. V roce 1953 odešel na základní vojenskou službu a po návratu emigroval na západ. Ve vzpomínkách pamětníků je doloženo, že po druhé světové válce bylo mnoho členů pohraničních aeroklubů složeno s osob stejného původu, stejně jako Rudolf Pivrnec.¹⁴⁶

Do aeroklubu stále proudila nová technika. Přichází akrobatický větroň LF-107 Luňák a první český dvoumístný větroň typu LG-130 Kmotr, jehož

¹⁴³ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 9-10.

¹⁴⁴ Se základním výcvikem, pozn. aut.

¹⁴⁵ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

¹⁴⁶ Rozhovor s Boženou VITÁSKOVOU 30. září 2014.

úkolem bylo nahradit dožívající německé Kranichy (Jeřáby). Pro motorový odbor přichází Zlín Z-26 z první série (ještě s dřevěným křídlem), určený především pro aerovleky, jelikož vleky za C-104 byly na tehdejším krátkém letišti poněkud komplikované. V polovině roku bylo zřejmé, že přijde nová reorganizace sportovního letectví. Po letecky úspěšné sezóně nadešlo v listopadu 1952 začlenění leteckých sportů do Svazu pro spolupráci s armádou.¹⁴⁷

3.2 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 je možné zřídit rovinné letiště, které bylo plánováno již v roce 1938.¹⁴⁸

3.2.1 Okřeštické letiště

Okřeštické letiště bylo využíváno 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 jsou absolventi posíláni na jiné letiště. Z toho je možné usuzovat celkovou nevhodnost okřeštického letiště k rozvoji bezmotorového létání, jelikož pro splnění této nejnižší zkoušky je potřebný pouze mírně se svažující terén, na kterém není dále možné pokračovat ve svahovém létání. Proto byli letci posíláni do leteckých škol v lepších lokalitách, do Zemské plachtařské školy v Hodkovicích,¹⁴⁹ kde absolvovali výcvik k získání zkoušek B a C.¹⁵⁰

Druhou variantou jak pokračovat v dalším leteckém výcviku bez vlastního rovinného letiště, byla spolupráce se sousedními pobočkami ČNA ve Varnsdorfu

¹⁴⁷ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 9-10.

¹⁴⁸ REDAKCE: *Rozlet v našich ČNA, Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 7, s. 14.

¹⁴⁹ 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.

¹⁵⁰ REDAKCE: *Rozlet v našich ČNA, Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 7, s. 14.

a Děčíně-Podmoklech. Příkladem je dohoda datovaná 8. prosince 1947, ve které se zavazují zmiňované pobočky k vzájemné spolupráci, spočívá v tom, že aeroklub Děčín dal k dispozici dva kluzáky SG-38 a jeden větroň Z-24 Krajánek. Aeroklub Česká Lípa zapůjčil navigátor a jeden kluzák Z-23 Honza, přesněji nespecifikovanou leteckou techniku zapůjčil i aeroklub Varnsdorf. Celé dlouhodobé soustředění bylo uspořádáno na děčínském letišti, kde létali na veškeré technice všichni členové zmiňovaných aeroklubů.¹⁵¹

3.2.2 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. První z možných lokalit, byl 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 dokumentů lze polohu plánovaného letiště s jistou pravděpodobností určit. Vytipovaná plocha byla zasazena přibližně 1 km jižně od obce Žízníkov a orientována ve směru SZ-JV. Pro tuto lokalitu hovoří i relativní blízkost svahového letiště u obce Okřeštiny, 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 je datován 31. října 1946 a citován ve vyjádření Ministerstva dopravy z 21. května 1947.¹⁵² Ze zmiňované odpovědi adresované místní pobočce Českého národního aeroklubu je zřejmé, 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

¹⁵¹ AEROKLUB VARNSDORF: *Dohoda o vzájemné spolupráci poboček ČNA z 8. prosince 1947*. Interní archiv Aeroklubu Česká Lípa. Neinventarizováno.

¹⁵² SOKA Česká Lípa, fond MěNV Česká Lípa, inv. č. 631, ev. č. 194.

pod plánovaným letištěm. Komplikace nastaly po odpovědi Středočeských elektráren, které plánovaly příslušnou lokalitou vést linku vysokého napětí z Liberce do České Lípy. To je patrné 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 Žízníkov 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.¹⁵³

3.2.3 Lokalita Ramš

Po krachu projektu vybudování rovinného letiště v katastrálním území obce Žízníkov 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, který podporoval vznik rovinného letiště. Přesto byla hledána podpora i u ostatních orgánů. Příkladem je dopis z 3. ledna 1948 od vedení místní pobočky Českého národního aeroklubu adresovaný Koordinačnímu výboru Okresní národní fronty v České Lípě. Z dokumentu zřetelně vyplývá žádost o podporu myšlenky stavby letiště na pozemcích hospodářsko-lesnické společnosti Výspa, jež se nalézala jižně od města v katastrálním území obcí Zahrádky a Karasy o přibližné rozloze 50 ha.¹⁵⁴ Opět byl zaslán návrh na příslušná ministerstva, která reagují vysláním technické komise počátkem dubna 1948.

¹⁵³ Tamtéž.

¹⁵⁴ Tamtéž.

Komise, kterou tvořili Ing. Josef Veselý z Ministerstva dopravy, kpt. Vilém Bufka¹⁵⁵ z HIBV MNO a zástupci MAK, 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. Bylo také navrhováno 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 zasítování letištních budov. Zastavovaný prostor bylo možné zasítovat buď od silnice mezi oběma drahami, nebo podél stávajících hospodářských budov na severní straně lokality.¹⁵⁶ O vhodnosti jejího výběru svědčí i dokument datovaný 14. dubna 1948, v němž zástupce Ministerstva dopravy doporučuje, aby místní pobočka Českého národního aeroklubu dbala na schvalování letiště dle leteckého zákona.¹⁵⁷

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 nehodlá schválit výstavbu letiště kvůli záboru velmi kvalitní zemědělské půdy.¹⁵⁸ S rozmachem agrochemické činnosti v průběhu sedmdesátých let 20. století vznikla na tomto místě plocha určená pro působení práškovacích letadel,

¹⁵⁵ 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 odmlčel*. Praha: Svoboda, 1968.

¹⁵⁶ SOKA Česká Lípa, fond MěNV Česká Lípa, inv. č. 631, ev. č. 194.

¹⁵⁷ Tamtéž.

¹⁵⁸ Tamtéž.

především Z-37 Čmelák. Od devadesátých let dvacátého století je využívána jako plocha pro sportovní létající zařízení.¹⁵⁹

3.2.4 Lokalita pod Špičákem

Zamítnutí druhé vybrané lokality pro vybudování rovinného letiště v průběhu roku 1948 nastartovalo další snahy místní pobočky Českého národního aeroklubu 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.¹⁶⁰

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 motorového¹⁶¹ 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 byly blízko k pozemním komunikacím.¹⁶² 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 1949.¹⁶³

¹⁵⁹ 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*.

¹⁶⁰ SAINER, Patrik. *Databáze letišť 2014*, AD 5.

¹⁶¹ Myšleno rovinné letiště dnešního typu, pozn. aut.

¹⁶² SOKA Česká Lípa, fond Okresní národní výbor (ONV) Česká Lípa, inv. č. 941, ev. č. 585.

¹⁶³ SOKA Česká Lípa, fond MěNV Česká Lípa, inv. č. 631, ev. č. 194.

Přes všechny snahy vrátit se k lokalitě Ramš je stavba letiště nakonec realizována 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.¹⁶⁴ Ocelová konstrukce je 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.¹⁶⁵ O nákladném budování letiště v nepříliš vhodné lokalitě vypovídá i dotazník, pravděpodobně odeslaný místním aeroklubem na příslušná oddělení Aeroklubu československého koncem roku 1949. Zde se konstatuje, 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.¹⁶⁶

Pracovní nasazení demonstruje úvod k článku v časopisu *Letectví* v roce 1951: „*V 25. čísle našeho časopisu „Letectví“ z r. 1949 se objevil po prvé článek o aeroklubu v České Lípě, z něhož jste viděli, jak se zde začíná budovat hangár. Od té doby nebylo o aeroklubu ani slechu. 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

¹⁶⁴ REDAKCE: V České Lípě, *Letectví*, 1949, roč. 25, č. 25, s. 595.

¹⁶⁵ Tamtéž, s. 599.

¹⁶⁶ 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.¹⁶⁷ Jediným realizovaným vystoupením byl ve ztížených meteorologických podmínkách 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 1951.¹⁶⁸

3.2.5 Počátky leteckého provozu na novém letišti

S dostavbou hangáru vzrůstala i letecká činnost aeroklubu,¹⁶⁹ která nebyla možná delší dobu, jelikož jediný kluzák typu Z-23 Honza byl poškozen.¹⁷⁰ Ten byl pravděpodobně do května 1950 opraven. V téže době se nacházely na českolipském letišti dva další kluzáky typu SG-38 Schulgleiter,¹⁷¹ které byly dovezeny z Varnsdorfu a Děčína a zástupci Ministerstva dopravy koncem měsíce imatrikulovány.¹⁷² Problém s nedostatkem kvalifikovaných instruktorů, přetrvávající pravděpodobně od roku 1946,¹⁷³ 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. Na 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

¹⁶⁷ VLK, Miroslav. Život aeroklubu v České Lípě v roce 1950, *Letectví*, 1951, roč. 27, č. 9, s. 212.

¹⁶⁸ Tamtéž.

¹⁶⁹ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXII, pozn. aut.

¹⁷⁰ REDAKCE: V České Lípě, s. 595.

¹⁷¹ Byly identifikovány z fotografií přiložených k článku VLK, Miroslav, s. 212.

¹⁷² VLK, Miroslav. Život aeroklubu v České Lípě v roce 1950, s. 212.

¹⁷³ REDAKCE: Rozlet v našich ČNA, *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 7, s. 14.

opravy.¹⁷⁴ S největší pravděpodobností patřila „Bejbina“ ještě do majetku NSFK. V českých zemích nebo byla součástí daru maršála Koněva pro Aeroklub československý 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.¹⁷⁵ Díky nově postavenému letišti se českolipský aeroklub vyhnul tendencím pro jeho zrušení a mohl dále pokračovat po nástupu Svazarmu na přelomu let 1952 a 1953.

3.3 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.

3.3.1 Varnsdorf

Už v roce 1945 vzniká i pobočka ČNA ve Varnsdorfu. Mezi zakládající členy patřil Zdeněk Novotný, Jan Mezuliánek, Jaromír Krupička, Václav Kubín a Josef Novotný. Z této skupiny se rekrutují první dva instruktoři Petrovický a Sedláček, kteří byli plachtaři již před druhou světovou válkou. Později se dalším instruktorem stal Ladislav Řehák.¹⁷⁶ V průběhu osidlování Šluknovského výběžku bylo od NSFK zajištěno celkem 8 kluzáků SG-38 ve spolupráci s MNV Varnsdorf.¹⁷⁷ V průběhu poválečných let byla jistá část zmiňovaných kluzáků předávána dalším aeroklubům, například dva České Lípě.¹⁷⁸ V závěru roku 1945 byl formálně ustanoven aeroklub jako pobočka ČNA ve Varnsdorfu s příslušným

¹⁷⁴ VLK, Miroslav. Život aeroklubu v České Lípě v roce 1950, s. 212.

¹⁷⁵ REDAKCE. OV Dosletu v České Lípě to dělí dobře. *Křídla vlasti*, 1952, roč. 1, č. 9, s. 214.

¹⁷⁶ SEDLÁČEK, Jaroslav. *Aeroklub Varnsdorf 1945-1958*. Varnsdorf: Kruh přátel muzea Varnsdorf, 2001. ISBN 80-238-7139-0, s. 5.

¹⁷⁷ Tamtéž, s. 7.

¹⁷⁸ VLK, Miroslav. Život aeroklubu v České Lípě v roce 1950, s. 212.

sborem funkcionářů. Prvním předsedou se stal Jan Mezuliánek a náčelníkem Jaromír Krupka.¹⁷⁹

Po důkladných přípravách a velkoryse provedeném náboru členstva se v jarních měsících roku 1946 přikročilo k výcviku na kluzácích,¹⁸⁰ pro starty bylo používáno 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. Zájemci o létání na kluzácích byli rozřazeni do dvou družstev 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.¹⁸¹

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 starty pomocí gumového lana. To přivedlo varnsdorfské plachtaře až na letiště do České kamenice, kam se chodilo létat pro 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, které kluzák z důvodu své zvědavosti úplně zdemolovaly.¹⁸² 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 nebyla realizována, jelikož se začalo se stavbou hangáru zděného. Než byl postaven, využívala se k uskladnění letadel opuštěná selská usedlost, která byla na letištních pozemcích.¹⁸³ Počet techniky se kvůli nehodám a předávání další techniky jiným

¹⁷⁹ SEDLÁČEK, Jaroslav. *Aeroklub Varnsdorf 1945-1958*, s. 7.

¹⁸⁰ Tamtéž, s. 8.

¹⁸¹ Tamtéž, s. 8-9.

¹⁸² Tamtéž, s. 10.

¹⁸³ Tamtéž, s. 11.

aeroklubům zmenšil na pouze dva SG-38, naopak byl v počátku roku přidělen první větroň, Z-24 Krajánek.¹⁸⁴ Koncem roku je domluvena spolupráce s českolipským a děčínským aeroklubem na společném létání ve Varnsdorfu, což poukazuje na dobré vztahy mezi těmito pohraničními aerokluby.¹⁸⁵

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. Hlavním úkolem tohoto roku z hlediska létání bylo dohotovit vlastní navigák, jenž by byl využíván na novém rovinném letišti.¹⁸⁶

V roce 1949 byl dosavadní ČNA přejmenován na Československý svaz lidového letectví a začalo se s přebudováním dle sovětského vzoru. Místní organizace se začleňují do průmyslových podniků, aeroklub Varnsdorf je přidělen pod TOS Varnsdorf n. p.¹⁸⁷ Současně jsou přiděleny GB-IIb OK-8082 a Z-23 Honza OK-5720. Jako ve všech tehdejších aeroklubech bylo nařízeno, že se musely odmontovávat vrtule, později palivové filtry z důvodů možného úletu za hranice. S tím samozřejmě vznikly velké obtíže při každodenním uvádění letounů do provozu. V tomto roce se konal první letecký den ve Varnsdorfu, který byl koncipován jako oslava otevření nového letiště. Byly předvedeny 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 ZPŠ Raná, aby si rozšířili své odborné plachtařské kvalifikace.¹⁸⁸

Rok 1950 přináší další změny. Z Československého svazu lidového letectví vzniká Doslet. Létání stagnovalo z důvodu melioračních prací na letišti.¹⁸⁹ Po čistkách mezi létajícími členy zůstal jediným instruktorem Ladislav Řehák. Je

¹⁸⁴ REDAKCE. Plachtařská reportáž z čísel – přehled letuschopné techniky v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 12, s. 4.

¹⁸⁵ AEROKLUB VARNSDORF: Dohoda o vzájemné spolupráci poboček ČNA z 8. prosince 1947. Interní archiv Aeroklubu Česká Lípa. Neinventarizováno.

¹⁸⁶ SEDLÁČEK, Jaroslav. *Aeroklub Varnsdorf 1945-1958*, s. 11-12.

¹⁸⁷ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

¹⁸⁸ SEDLÁČEK, Jaroslav. *Aeroklub Varnsdorf 1945-1958*, s. 12-13.

¹⁸⁹ Tamtéž, s. 17.

přidělena nová technika, již druhý Z-23 Honza OK-5652 osazený gondolou, nedlouho po svém příchodu byl zničen při přistání. Další plachtaři odcházejí do leteckých škol pro rozšíření kvalifikace, neodešli však na Ranou, ale do ZPŠ Medlánky u Brna.¹⁹⁰

V následujících dvou letech, 1951 a 1952 je už postupně kořistní technika z důvodu velkého opotřebení vyřazována, jedná se o poslední kusy SG-38 a letitou GB-IIb, která přišla do Varnsdorfu již značně opotřebovaná. Z Varnsdorfu odchází Ladislav Řehák, dlouholetý a zasloužilý instruktor za novým zaměstnáním do Liberce a jako náhrada jsou vybráni dva noví kandidáti na instruktorské funkce Josef Novotný a Jaroslav Sedláček. Počátkem léta byla dokončena stavba hangáru a konečně i celého letiště, které bylo doposud využíváno rozestavěné. Letecké výcviky, především motorový, pokračoval dále v Liberci. V listopadu je plynule Doslet integrován do Svazarmu, který pod svá křídla zahrnul všechny technické sporty.¹⁹¹

3.3.2 Děčín

Dalším letištěm, které sice nezapadá do dnešního Libereckého kraje, ale má úzké vazby na Českou Lípu, je 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.

Zajímavostí je, že zde působil jeden z nejvýznamnějších čs. plachtařů meziválečného období Ludvík Elsnic, který byl bývalým ředitelem ÚPŠ Raná.¹⁹² V leteckém světě je znám jako autor nezdolný 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, ve kterém se na jeho osobu obrací Zdeněk Kozák z Aeroklubu Lomnice nad Popelkou s prosbou, zda by nezapůjčil výkresy Šedého Vlka pro stavbu v Lomnici. Bohužel přišla negativní odpověď, kde bylo lomnickým sděleno, že Elsnic u sebe žádné výkresy

¹⁹⁰ Tamtéž, s. 19.

¹⁹¹ Tamtéž, s. 22-23.

¹⁹² TREFNÝ, Josef a kol. *Aeroklub Děčín 1950-1990*. Děčín: Vlastním nákladem, 1990, s. 1.

tohoto typu nemá.¹⁹³ 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 strojárna a kotlárna – dnes spíše znám jako Rerox Děčín.¹⁹⁴ 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. Kluzák byl poškozen a jeho opravu provedl František Loucký, posléze byl SG-38 převezen do Kunratic u České Kamenice, kde se létaly starty pomocí gumového lana. Působilo zde jak družstvo z Děčína, tak z České Kamenice, doloženo je i létání pobočky ČNA z Varnsdorfu.¹⁹⁵ Pro potřebu děčínských plachtařů byl zprovozněn bojový automobil KDF, který byl nalezen zpola utopený v Labi. O tento vrak nejevila vojenská správa zájem.¹⁹⁶

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.¹⁹⁷ První družstvo zahájilo výcvik na jaře 1946 pod vedením Ludvíka Elsnice v Kunraticích u České Kamenice. Mezi členy prvního družstva patří František Loužecký nebo budoucí náčelník českolipského aeroklubu Jiří Svoboda. Po jeho doplnění se celá první skupina plachtařů zúčastnila ED kurzu v ZPŠ 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 zlepšení kvalifikací odchází několik členů do leteckých škol, mezi které patřily ZPŠ Raná, Kralupy nad Vltavou, Medlánky nebo Hodkovice.¹⁹⁸

Počátkem roku 1947 se rozšiřuje i letecký park místní pobočky ČNA. Je přidělen nový školní větroň Z-24 Krajánek, který byl v lednu 1947 dodán do

¹⁹³ Korespondence Aeroklubu Děčín-Podmokly. Interní archiv Aeroklubu Česká Lípa Neinventarizováno.

¹⁹⁴ TREFNÝ, Josef a kol. *Aeroklub Děčín 1950-1990*, s. 2.

¹⁹⁵ Tamtéž.

¹⁹⁶ AEROKLUB DĚČÍN: *Potvrzení nestranných svědků o skutečném stavu vozidla KDF před předáním ČNA Děčín-Podmokly 6. 10. 1946*. Interní archiv Aeroklubu Česká Lípa Neinventarizováno.

¹⁹⁷ ZEMSKÝ NÁRODNÍ VÝBOR V PRAZE. *Povolení spolku ČNA Děčín-Podmokly*. Interní archiv Aeroklubu Česká Lípa. Neinventarizováno.

¹⁹⁸ TREFNÝ, Josef a kol. *Aeroklub Děčín 1950-1990*, s. 3.

Teplíc-Šanova a později převezen do Děčína.¹⁹⁹ V jarních měsících byl větron zapůjčen na soustředění do ZPŠ Hodkovice. Smutné bylo, že již 26. května 1947 došlo k havárii Karla Nováka, jemuž se nepovedlo navázat do stoupavých proudů nedaleko letiště a poškodil kluzák při přistání.²⁰⁰ 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.²⁰¹ Při celkovém pohledu na leteckou činnost v Děčíně-Podmoklech je zřejmé, že se jednalo o standardní malou pobočku ČNA, která z dlouhodobého hlediska neměla šanci v konkurenci velkých aeroklubů přežít. V březnu 1947 byly letuschopné dva SG-38 (OK-5314 a OK-5578), na kterých se létaly zkoušky A a B a Z-24 Krajánek,²⁰² který byl zanedlouho poškozen. Na pevných základech byla vybudována spolupráce mezi jednotlivými okolními pobočkami ČNA, to je možné prokázat tím, že Česká Lípa zapůjčila na delší časové období ze svých zásob výškové kormidlo do Děčína.²⁰³

Dle pamětníků výrazně ustává provoz v letech 1948 a 1949 díky obecně známým politickým událostem. Přesto se ještě v květnu 1948 povedlo místním plachtařům Karlovi Fryčovi a Vilémovi Hřebinovi splnit podmínky pro zkoušku B.²⁰⁴ V červnu byl odeslán Jaroslav Egermajer do třítydenního plachtařského kurzu v Medlánkách u Brna.²⁰⁵ Posléze dopadá tíha nově nastoleného režimu, létání je velmi omezeno a prověrky letového personálu byly časté. Jednou z nich byla například prověrka aeroklubu od Krajského akčního výboru Národní fronty v Ústí nad Labem 22. srpna 1949.²⁰⁶

¹⁹⁹ ČNA TEPLICE-ŠANOV. *Telegram o dovezení větroně Z-24 Krajánek pro pobočku v Děčíně*. Interní archiv Aeroklubu Česká Lípa. 7. ledna 1947. Neinventarizováno.

²⁰⁰ ČNA DĚČÍN. *Protokol o havárii*. Interní archiv Aeroklubu Česká Lípa 27. května 1947. Neinventarizováno.

²⁰¹ ČNA DĚČÍN. *Korespondence mezi pobočkami ČNA*. Interní archiv Aeroklubu Česká Lípa. Neinventarizováno.

²⁰² REDAKCE. *Plachtařská reportáž z čísel – přehled letuschopné techniky v odbočkách ČNA*. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 12, s. 4.

²⁰³ ČNA DĚČÍN. *Korespondence mezi pobočkami ČNA*.

²⁰⁴ ČNA DĚČÍN. *Hlášení do ústředí ČNA v květnu 1948*. Interní archiv Aeroklubu Česká Lípa. Neinventarizováno.

²⁰⁵ ČNA DĚČÍN. *Oznámení o zařazení do plachtařského kurzu Jaroslavu Egermajerovi*. Interní archiv Aeroklubu Česká Lípa. Neinventarizováno.

²⁰⁶ KRAJSKÝ AKČNÍ VÝBOR NÁRODNÍ FRONTY V ÚSTÍ NAD LABEM. *Oznámení*

Letecká činnost je naplno obnovena 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 přidělený další Z-24 Krajánek OK-8563, kterým darovala Věra Šlechtová, pokračovalo se s úpravou nové plochy a v listopadu byl dokončen hangár. Ve stejném období byl i přidělen aeroklubu Děčín Z-23 Honza OK-5185.

Po opětovném nadechnutí v letech 1950 a 1951 přichází 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 Kalý na SG-38, pilot nosil několik týdnů sádrový krunýř. Pilotem při druhé havárii byl Alois Novotný, který při přistání převrátil na záda Z-23 Honza. Novotný vyvázl s oděrkami a Honza byl odepsán. Třetí havárií bylo zničení zapůjčené Grunau Baby GB-2b, se kterou zachytil Josef Kotek při přistání křídlem o strom a kompletně ji zničil. Pilot vyvázl bez zranění. Po těchto událostech byl provoz na letišti pozastaven.²⁰⁷

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.

3.3.3 Hradčany

Velmi zajímavou pozici v historii sportovního letectví po roce 1945 má vojenské letiště v Hradčanech, které se nalézá nedaleko Mimoně. Jeho jedinečnost tkví v tom, že veškerá sportovní činnost byla buď vojenská, nebo vojáky povolená a tolerovaná. První epizodou je působení vojenské nákladních kluzáků.

o konání prověrky. Interní archiv Aeroklubu Česká Lípa. Neinventarizováno.
²⁰⁷ TREFNÝ, Josef a kol. *Aeroklub Děčín 1950-1990*, s. 4-6.

Po zkušenostech z druhé světové války, kdy byly pro rozsáhlé výsadkové operace²⁰⁸ použity nákladní kluzáky a díky zmiňovaným zkušenostem projevila obnovená čs. armáda zájem o tento druh techniky.²⁰⁹ Současně byl dle věcného věstníku MNO č.5/48 z 22. ledna 1949 vyhlášen druhý nábor k výsadkovému vojsku a obsahoval první zmínku o kluzákovém výcviku. Výcvik byl zahájen 16. května na letištích Letňany a Kbely pod vedením mjr. let. Jaroslava Taudyho, který se věnoval zpracování metodiky a osnovy výcviku. Výcvik byl koncipován jako čistě bezmotorový, frekventanti začali s létáním na SG-38 a postupně přecházeli na DFS Kranich,²¹⁰ při výcviku byl oproti standardnímu civilnímu dáván důraz na bezproblémové zvládnutí aerovleků. Přibližně po provedení třiceti startů a čtyřech hodinách letu každého frekventanta, bylo zahájeno 16. června 1949 přeškolení na nákladní kluzáky NK-4,²¹¹ které bylo ukončeno 22. října. V listopadu byla skupina absolventů přeřazena z Letňan a Kbel do Výsadkového učiliště ve Stráži pod Ralskem, kde byla v rámci Střediska vzdušného výcviku, zatím neoficiálně ustanovena kluzáková letka VVV.²¹²

Současně byl proveden další nábor k výsadkovému vojsku, díky kterému byli nakonec k této sekci Výsadkového učiliště dalších sedm vojáků. V roce 1950 s největší pravděpodobností neproběhly žádné kondiční ani výcvikové lety na 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 byl zahájen 13. září 1950 pod vedením npor. let. Jána Rapčaniaka (za velitelství letectva) a jeho zástupcem byl ustanoven por. pěch. Miroslava Kočiše (za VVV), s celkem patnácti frekventanty. Již od července téhož roku běželo postupné

²⁰⁸ 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.

²⁰⁹ 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.

²¹⁰ Tamtéž, s. 437.

²¹¹ NK-4 je čs. označení amerického nákladního kluzáku CG-4A Waco, který byl označován v RAF jako Hadrian, pozn. aut.

²¹² NOVÁK, Vladimír. *Armáda v Liberci a Libereckém kraji*, s. 70.

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 byly přiděleny 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.²¹³

Dalším letecká technika přicházela na podzim 1950. Přiděleny byly dva Kranichy (OK-9201 a OK-9216) a k vlekání 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-16.²¹⁴ 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 byl provoz celé kluzákové letky zastaven.²¹⁵

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 Kdér²¹⁶ 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 pokročilejší úlohy na větroních typu Šohaj a Luňák. K přeškolení na NK-4 se vdaném období neuskutečnilo.²¹⁷

Prvního července 1951 byla oficiálně založena „Balónová a kluzáková letka“ jako součást výsadkového vojska v Hradčanech u Mimoně.²¹⁸ Létání na kluzácích a větroních v Hradčanech nemělo dlouhého trvání, jelikož byla

²¹³ PAJER, Miroslav. *Křídla pro vítězství a poválečnou obnovu*, s. 437-438.

²¹⁴ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXIV-XXV, pozn. aut.

²¹⁵ Tamtéž, 448.

²¹⁶ 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.

²¹⁷ PAJER, Miroslav. *Křídla pro vítězství a poválečnou obnovu*, s. 448.

²¹⁸ Tamtéž, s. 449.

vyčleněna kluzáková část ze zmiňované letky a přidělena v únoru 1952 k 1. leteckému a dopravnímu pluku, který sídlil ve Kbelích. Obecně je možné říci, že využití nákladních kluzáků končí roku 1956, kdy se proměňuje koncepce výsadkového vojska a začínaly se využívat nákladní vrtulníky, především Mil Mi-4.²¹⁹ 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.

3.4 Lomnice nad Popelkou

Stejně jako v ostatních městech bylo neodmyslitelně vryto působení MML a tak vzniká i v Lomnici nad Popelkou místní pobočka ČNA již v roce 1945. První náznaky směřují již do doby válečné. Pan Josef Mikule vzpomíná: „*Kdo se stavbou kluzáků v Lomnici začal tak byl (Jiří) Berger, ten si za války postavil Glajtra, podle nějakýho obrázku, později to byl malíř, samozřejmě bez žádných teoretickejch 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.*“²²⁰ Vedle zmiňované amatérské stavby SG-38 se povedlo z předválečného období zachovat startovací gumové lano a cvičný kluzák Skaut standard, který byl ještě v prvním poválečném roce využíván k základnímu výcviku na kluzácích.²²¹ Jedná se o naprostou výjimku v poválečném období, jelikož kluzáky a větroně MLL byly většinou zabaveny okupanty nebo uschovány v nevyhovujících prostorech, díky čemuž nebyly použitelné.²²²

²¹⁹ Tamtéž, s. 458.

²²⁰ Rozhovor s Josefem MIKULEM, dlouholetým členem Aeroklubu Lomnice nad Popelkou. Rozhovor byl proveden 22. března 2015.

²²¹ REDAKCE. Rozlet v odbočkách ČNA – z pracovního úsilí v Lomnici nad Popelkou. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 32, s. 11.

²²² 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.

Po skončení války mezi první funkcionáře patřili předseda Miroslav Svoboda a jednatel Forbelský, místo kterého byl zvolen v létě 1945 Josef Holendr²²³ a Karel Škopek. S kořistním SG-38 se začalo s létáním na severním svahu Babylonu, který byl schválen pro provádění zkoušky A, kam se kluzáky dopravovaly ručně nebo pomocí podvozku, který byl tažen koněm.²²⁴ Babylon nevyhovoval pro výcvik dalších zkoušek, proto se místní pustili do hledání další lokalit pro výcvik a déletrvající svahové lety. Z tohoto důvodu byly pro svahové létání využívány 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. Byla vybrána lokalita v místech označované jako Rybníčky, jež se jevila vyhovující požadavkům motorového provozu a vykazovala dobré předpoklady pro provádění navijákových startů 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.²²⁵ 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.²²⁶

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 čs. plachtařů na Grunau. Do Lomnice byly dovezeny tehdy dobře známé typy. Jednalo se o dva SG-38, Grunau Baby GB-2b a Kranich,²²⁷ který byl poškozen a jehož opravu provedl Stanislav Šíma.²²⁸ Z důvodu nedostatku finančních prostředků nebylo možné zakoupit startovací

²²³ REDAKCE. Rozlet v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1945, roč. 1, č. 11, s. 3.

²²⁴ Rozhovor s Josefem MIKULEM 22. března 2015.

²²⁵ MIZERA, Josef. *Lomnice nad Popelkou, město sucharů a textilu*. Brno: Národohospodářská propagace Československa v Praze, 1946. s. 5.

²²⁶ DRAHOŇOVSKÝ, Jan. Padesát let lomnického sportovního létání. *Lomnické noviny*, 1995, roč. 3, č. 8, s. 5.

²²⁷ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXIV, pozn. aut.

²²⁸ Rozhovor s Josefem MIKULEM 22. března 2015.

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 byl naviják v létě 1946 předveden zástupcům MB a schválen do provozu.²²⁹

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.²³⁰ Díky obětavé práci členů aeroklubu počet členů a přívrženců místní pobočky dosáhl skoro 300 v polovině roku 1946, což je mezi malými aerokluby opravdu výjimka.²³¹ Rok 1946 byl v Lomnici nad Popelkou opravdu výjimečný. Dne 23. února byl zahájen teoretický kurz motorového létání, za účasti čtyřiceti posluchačů, jak z Lomnice nad Popelkou, tak ze Staré Paky nebo Jablonce. 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. Vyhotovil se vrstevnicový plán letiště, které bylo zatím plánováno pouze východně od silnice Lomnice nad Popelkou – Košťálov. Po provizorním letišti došlo 23. srpna k významné události. Poprvé na jeho ploše přistála motorová letadla. Jednalo se o typ K-68 Čáp s pilotem Ing. Stanislavem Konečným a přiletěl i Piper L4H z Jičína.²³²

Dne 8. září byl proveden 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 startu kluzáků a větroňů, vystoupení modelářů a přilet motorových letadel.²³³ Posléze bylo

²²⁹ REDAKCE. Rozlet v odbočkách ČNA – z pracovního úsilí v Lomnici nad Popelkou. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 32, s. 11.

²³⁰ REDAKCE. Rozlet v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 17, s. 14.

²³¹ MIZERA, Josef. *Lomnice nad Popelkou, město sucharů a textilu*. Brno: Národohospodářská propagace Československa v Praze, 1946. s. 5.

²³² REDAKCE. Rozlet v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 13, s. 7.

²³³ DRAHOŇOVSKÝ, Jan. Padesát let lomnického sportovního létání. *Lomnické noviny*, 1995,

provedeno vytyčení převrstvení půdy pro úpravy letiště z důvodu vyrovnaní největších nerovností VPD. Činnost plachtařů lze vyjádřit i čísly. Za rok 1946 nalétali lomničtí celkem 596 startů v celkovém čase 8,5 h. Tři plachtaři složili zkoušku A, čtrnáct dalších zkoušku B, dva zkoušku C, dále byly složeny dvě zkoušky instruktorské a jedna pro obsluhu navijáku. Na valné hromadě 23. února 1947 byl čestným předsedou zvolen plukovník František Vanel a čestné členství bylo uděleno odborovému radovi Stanislavu Konečnému za uznání přínosu jeho činnosti pro lomnické letectví.²³⁴

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 sloužil jako ubytovna dělníků stavějící plynovod od Libštátu do Lomnice nad Popelkou. Rozšíření letiště bylo realizováno 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.²³⁵

V roce 1947 vlastnila pobočka ČNA Lomnice nad Popelkou dva kluzáky SG-38, jeden školní kluzák GB-2b a jeden Z-24 Krajánek.²³⁶ 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 se nemohl využít pro starty pomocí gumového lana, ale pomocí navijáku nebo v aerovleku. 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

roč. 3, č. 8, s. 5.

²³⁴ REDAKCE. Rozlet v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 13, s. 7.

²³⁵ DRAHOŇOVSKÝ, Jan. Padesát let lomnického sportovního létání. *Lomnické noviny*, 1995, roč. 3, č. 8, s. 5.

²³⁶ REDAKCE. Plachtařská reportáž z čísel – přehled letuschopné techniky v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 12, s. 4.

pravděpodobně zůstaly na ústředí MLL v Praze, kde byly v roce 1939 zabaveny okupanty. Dodal, že je ve svém současném zaměstnání velmi vytížen, tudíž není možné vyhotovit výkresy nově.²³⁷

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 stávajícími okolnostmi smiřují a vyčkávají své velké příležitosti, který by mohla přijíti v podobě známých mráčků, podmiňující let v termice. Čekejte však, když se chce létat. Zkoušelo se to tedy všemi svahy dosažitelnými přímým letem z letiště. Obzvláště byla věnována pozornost blízkému Babylonu, ale výsledky byly stále negativní, neboť přímému vlivu větru na tento svah brání z východu vrch Tábor a kopcovitý terén na straně západní i jižní. Červ nespokojenosti hlodal dále v myslích našich plachtařů a tento nevyřešený problém nešel tedy z mysli asi 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 Kumpoštem 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*

²³⁷ Korespondence Aeroklubu Děčín-Podmokly. Interní archiv Aeroklubu Česká Lípa. Neinventarizováno.

čas tuto neděli povážlivě vzrostl. Ještě většího uspokojení nad tímto objevem máme se však dočkatí 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 prvé 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 1947.²³⁸

V předcházejícím svědectví je zmíněno jméno Jaroslava Kumpošta, který byl jednou z nejvýznamnějších osobností 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.²³⁹ V roce 1946 se stal také instruktorem, i když z počátku pouze s oprávněním cvičit a vyučovat do zkoušky A.²⁴⁰ Posléze nastoupil na střední průmyslovou školu do Mladé Boleslavi a v roce 1948 nastoupil základní vojenskou službu. Od roku 1950 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 ČSR 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 byl jmenován do funkce plachtařské reprezentace, kde byl v sedmdesátých letech vystřídán Jaroslavem Vachem. Jaroslav Kumpošt zemřel 30. ledna 2004.²⁴¹

Na výroční schůzi aeroklubu 15. února 1948 nastínil předseda Miroslav Svoboda program následujících dvou let, kdy bylo především důležité dobudování

²³⁸ REDAKCE. Prvá pětihodinovka v Lomnici. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 26, s. 10.

²³⁹ MASOJÍDEK, Karel. Kdo je Jaroslav Kumpošt? *Křídla vlasti*, 1963, roč. 39, č. 5, s. 133.

²⁴⁰ REDAKCE. Instruktoři plachtění, *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 17, s. 2.

²⁴¹ NIESNER, Jan, KOLMANN, Petr. Plachtařská legenda. *Letectví a kosmonautka*, 2004, roč. 80, č. 5, s. 25.

rovinného letiště, dostavba hangáru a vyzval všechny členy ke spolupráci. Náčelník plachtařského odboru podal zprávu o náletu. V roce 1947 bylo nalétáno celkem 67 hod. 28 min. a provedeno 1456 startů. Během roku složilo jedenáct plachtařů zkoušku A, devět zkoušku B, pět zkoušku C a čtyři piloti splnili jednu z podmínek pro stříbrné C (viz pětihodinovka). Zástupce MNV oznámil kladné výsledky některých jednání za rok 1947, především dohodu o vykácení lesa s majitelem Ignácem Hornychem.²⁴²

Aeroklubu Lomnice nad Popelkou se dotknul zákaz létání po obecně známých událostech roku 1948. Toto období je pro místní pobočku ČNA velmi obtížné, jelikož musí shánět prostředky pro dostavbu letiště a členská 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 i nepříjemná událost, odehrála se 8. června. 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 byl prováděn výcvik pro splnění zkoušky A. Žáci měli za úkol provést start navijákem do pěti metrů nad zemí, poté vypnout vlečné lano a přistát. Nehoda přišla při jednadvacátém startu, 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, jež se nárazem zborčila. Kluzák byl poškozen v rozsahu 70 % a frekventant skončil se zlomenými žebry a poraněnou páteří.²⁴³ Na druhou stranu je do stejného období datován 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.²⁴⁴

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-2b OK-8361, na které bylo nutné provést

²⁴² REDAKCE: Rozlet v našich aeroklubech. *Rozlet*, 1948, roč. 4, č. 8, s. 6.

²⁴³ 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.

²⁴⁴ Rozhovor s Ing. Milanem TAUCHMANEM, dlouholetým členem Aeroklubu Lomnice nad Popelkou. Rozhovor byl proveden 22. března 2015.

výměnu plátěných potahů, vyřešenou členy aeroklubu svépomocí.²⁴⁵ 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 byla dána možnost zakoupit si vyhlídkové lety za 150 Kčs, nebo shlédnout vystoupení akrobata Kelnera, který cvičil na hrazdě, která byla zavěšena pod motorovým letounem typu Čáp.²⁴⁶

V následujícím roce se odehrála velmi zajímavá událost, jejíž fragmenty jsou uloženy v SOkA Semily. Na začátku každého roku se prováděla imatrikulace letecké techniky, kdy byly kluzáky, větroně, motorová letadla nebo navijáky přezkoušeny odbornou komisí a oficiálně uvolněny do provozu. Z každé imatrikulace byl také pořizován zápis, který byl uložen na ONV. V únoru 1951 nebyly evidenční listy dvou motorových letadel (Praga E-114 Baby OK-CGQ a C-104 OK-AWN) k nalezení. Pohyb těchto materiálů je v rámci policejního aparátu poměrně nejasný a situace nakonec dopadla tak, že byly místnímu ONV v Semilech zaslány kopie z pražského ústředí.²⁴⁷

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

²⁴⁵ 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.

²⁴⁶ DRAHOŇOVSKÝ, Jan. Padesát let lomnického sportovního létání. *Lomnické noviny*, 1995, roč. 3, č. 8, s. 5.

²⁴⁷ Korespondence SNB v Semilech. SOkA Semily. Fond ONV Semily 1945-1990. Inv. č. 507, sing. 727, kart. 152.

*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.*²⁴⁸ Jelikož je v textu zmiňována „půlhodinka Svazarmu“ jednalo se ještě stále 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.²⁴⁹

3.5 Hodkovice

Hodkovice za druhé světové války využívala německá Luftwaffe. Na dění 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 letiště 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“²⁵⁰ 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.²⁵¹

²⁴⁸ PIVRNEC, Ota. V Lomnici umí nejen létat – ale i pracovat... *Křídla vlasti*, 1952, roč. 1, č. 10, s. 6.

²⁴⁹ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

²⁵⁰ Slangové označení stíhacího letounu Me-109, pozn. aut.

²⁵¹ Rozhovor s Janem HRBATSHEM, současným pilotem a instruktorem AK Hodkovice. Rozhovor byl proveden 16. března 2015.

Po skončení druhé světové války byl obnoven provoz i na hodkovickém letišti, které bylo ve válečném období využíváno Luftwaffe, především jako výcvikové centrum. Obnovení provozu bylo neodmyslitelně spjata s turnovskou pobočkou ČNA, která se již v červnu 1945 vydala do Hodkovic zjistit, v jakém je letiště stavu a jaký materiál se na něm nachází. Turnovští vedení Václavem Hníkem nedokázali skrýt překvapení nad množstvím pravděpodobně neporušeného leteckého materiálu a leteckých pohonných hmot. Velkým problémem bylo zajistit tento materiál proti rozkradení nově příchozími, kteří neměli k létání žádný vztah.²⁵² Díky soupisu majetku, který provedli turnovští plachtaři ve dnech 19. – 22. 6. 1945, který byl odeslán na ústředí ČNA, bylo možné vyčíslit školy vzniklé těsně po skončení války a především v zimě 1945/1946.²⁵³

Tento problém je doložen i v archivních dokumentech. Svědectvím je Hlášení o rozkrádání národního majetku na polním letišti v Hodkovicích podané SNB Hodkovice k velitelství vojenské posádky v Liberci datované k 27. březnu 1946. Je uvedeno, že byly poškozeny nové letecké motory, které byly uloženy v bednách na hodkovickém letišti. V druhém hangáru nad Citeří bylo doloženo rozkrádání a demolování uložených kluzáků a větroňů. Dokonce udal místní rolník Stanislav Havel, 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. Poškozena byla také budova hangáru, především vytlučena okna a vylomeny dveře.²⁵⁴

Již v červenci pobočka ČNA Turnov hlásila, že je připravena k létání. Na hodkovickém letišti. Měla celkem 18 kluzáků, pět jednomístných a dva dvoumístné větroně.²⁵⁵ K tomu je nutné připočítat ještě kluzáky a větroně přivezené z Grunau, jelikož turnovsko-hodkovická skupina byla se čtyřmi nákladními vozy nejpočetnější v celém transportním pelotonu. S létáním se v Hodkovicích začalo slavnostně 26. srpna 1945, kdy byli přezkoušeni všichni

²⁵² ČEPELÍK, Břetislav. *Smetení z oblačných výšin II.*, s. 29.

²⁵³ Tamtéž, s. 30.

²⁵⁴ SOKA Liberec. Fond ONV Liberec 1945-1990. Inv. č. 212, kart. 271.

²⁵⁵ REDAKCE. Rozlet v odbočkách ČNA. Rozlet, 1945, roč. 1, č. 1, s. 11.

předváleční dostávší se plachtaři, na SG-38 a GB-IIb.²⁵⁶ Jelikož visel ve vzduchu zmiňovaný problém s ostrahou materiálu, přivítali místní plachtaři nabídku ČNA, aby byla v Hodkovicích umístěna jedna ze zemských plachtařských škol. Rozhodnutí o jejím zřízení bylo vydáno v říjnu 1945 a k realizaci došlo z jara roku následujícího.²⁵⁷ Ke slavnostnímu otevření došlo 7. července 1946. Proč byly jako jedno z míst vybrány pro zemskou plachtařskou školu právě Hodkovice? S největší pravděpodobností to bylo způsobeno kombinací několika faktorů. Prvním faktorem byl místní dostatek kořistního materiálu, který dával skoro neomezené možnosti v letecké činnosti. Dalším byly především výhodné podmínky pro výkonné plachtění umožňující nejenom létání ve stoupavých proudech 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 byl po druhé světové válce rozšířen především ve Francii a Švýcarsku, kde byly dosaženy vynikající výkony. Dlouhá vlna byla právě jedním z důvodů, proč byly Hodkovice zvoleny.²⁵⁸

Na krátký čas dochází k symbióze mezi turnovskou pobočkou ČNA a ZPŠ 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.²⁵⁹ Přesto působí na letišti až do roku 1950, kdy se přemístil zpět do Daliměřic nedaleko Turnova.²⁶⁰ S administrativním oddělením obou organizací souvisí i rozdělení techniky, jelikož většina kluzáků a větroňů v roce 1946 přešla pod ZPŠ. Z přehledu vydaného na jaře roku 1947 vyplývá, že ZPŠ Hodkovice měla ve stavu tři kusy SG-38, tři kusy GB-IIb, jednoho Krajánka, tři kusy DFS Kranich (VT-52 Jeřáb), dvě DFS Olympia, dva kusy DFS Weihe (Vážka) a jeden

²⁵⁶ ZIMA, Radek: *Z dějin hodkovického letiště*, s. 8.

²⁵⁷ REDAKCE. Nový kurz C v Hodkovicích. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 30, s. 5.

²⁵⁸ REDAKCE. Dlouhé vlny v Hodkovicích. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 31, s. 9.

²⁵⁹ SOKA Liberec. Archiv města Hodkovice 1945-1971. Sign. Hosp. a spol. org., kart. 200.

²⁶⁰ ČEPELÍK, Břetislav. *Smetení z oblačných výšin II.*, s. 43.

Gö-4 Gövier (Kachna) a DFS Habicht (Jestřáb).²⁶¹ Poslední dva zmiňované větroně jsou velmi zajímavé. Kachna²⁶² je jedním z mála dvoumístných větroňů, kde byla sedadla umístěna vedle sebe, na rozdíl od Kranicha, kde posádka seděla za sebou.²⁶³ 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.²⁶⁴ Na druhou stranu se počty leteckého materiálu ve vlastnictví pobočky ČNA Turnov zmenšily na dva SG-38 a jednu GB-2b.²⁶⁵

V průběhu působení ZPŠ 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 rozvíjejí od roku 1947 zmiňované ED kurzy. Jedná se o základní výcvik již na dvoumístném větroni Kranich nebo Gövier, kdy frekventant odlétal s instruktorem cvičení v rozsahu zkoušky A a B, poté se přeskoloval 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 podařilo.²⁶⁶ Specializačními kurzy byly především pro získání zkoušky C a kurzy instruktorské. Dále pak kurzy létání na dvoumístném kluzáku (Kranich nebo Gövier) spojený většinou s výcvikem aerovleků.²⁶⁷ Pro provádění aerovleků sloužil v ZPŠ kořistní motorový letoun Fw-44 Stieglitz OK-QHK.²⁶⁸ Mezi motorová vlečná letadla doložená v Hodkovicích patří Ar-66C, které je doloženo

²⁶¹ REDAKCE. Plachtařská reportáž z čísel – přehled letuschopné techniky v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 12, s. 4.

²⁶² Obrazová dokumentace v přílohách s. XX-XXI, pozn. aut.

²⁶³ VEJVODA, Ladislav, PLACHÝ, Jan. *Větroně v Československu a v České republice od roku 1945*, s. 59-62.

²⁶⁴ Více se tématu věnuje: PEJČOCH, Ivo. *Bojové legendy - Messerschmitt Me-163 KOMET*, Praha: Vašut, 2007. ISBN: 80-7236-305-0.

²⁶⁵ REDAKCE. Plachtařská reportáž z čísel – přehled letuschopné techniky v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 12, s. 4.

²⁶⁶ BRSKOVSKÝ, Jan. Když létaly Jeřáby. *Letectví a kosmonautika*, 1997, roč. 73, č. 25-26, s. 42-49.

²⁶⁷ REDAKCE. Plachtařské kurzy v Hodkovicích. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 15, s. 11.

²⁶⁸ ZIMA, Radek: *Z dějin hodkovického letiště*, s. 9.

v roce 1946 a létalo zde bez civilní imatrikulace, pouze s vojenskými výsostnými znaky.²⁶⁹ Ke zmiňovaným kurzům byl roku 1947 přidán i možnost přeškolení na větroň s pomocným motorkem. S největší pravděpodobností se jednalo o Göppingen Gö-1 Wolf upravený ve VOŠLM v Liberci.²⁷⁰

Dalším druhem výcviku bylo provádění startů pomocí navijáku. Tyto kurzy zde byly zařazeny proto, že v mnoha odbočkách ČNA se létaly vzlety pouze pomocí gumového lana. Na vrcholu mezi kurzy byl kurz výkonného plachtění, kurz létání dle přístrojů v mracích a akrobatický kurz na Habichtu,²⁷¹ který byl půjčován do Liberce, kde s ním aktivně létal mjr. Červenka. Znamé je především jeho vystoupení na leteckém dnu v Liberci roku 1947.²⁷² 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.²⁷³

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 mohly obdržet oprávnění k samostatnému létání, létání se pasažérem nebo k vyučování ve dvojím řízení, dle odlétané praxe a splněných přezkoušení, jak bylo zakotveno ve výcvikovém řádu. Kurzy vždy začínaly vždy v pondělí a končí v sobotu v 12:30. 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 byl vždy v neděli večer. Frekventant pouze hradil režijní příspěvek 200 Kčs týdně na pohonné hmoty a další materiál, denní stravné 30 Kčs a případné výlohy spojené s transportem větroně po přeletu. Podmínkou přijetí do kurzu bylo nejméně 10 h po zkoušce C. Přihlášky měly být zasílány na pražské ústředí. Bylo

²⁶⁹ PAJER, Miroslav. *Křídla pro vítězství a poválečnou obnovu*, s. 319, 327.

²⁷⁰ ŠILHAN, Vladimír. Zemské plachtařské školy v roce 1947. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 4, s. 11.

²⁷¹ REDAKCE. Plachtařské kurzy v Hodkovicích. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 15, s. 11.

²⁷² PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 7.

²⁷³ REDAKCE. Nový kurz C v Hodkovicích. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 30, s. 5.

doporučeno zasílat je v čas, minimálně měsíc před zvoleným termínem.²⁷⁴ Vedle leteckých kurzů byly pořádány kurzy mechaniků a technický správců v přidružených spolkových leteckých dílnách v Hodkovicích. Kurzisté byli jmenováni a delegováni svojí pobočkou ČNA.²⁷⁵ 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.²⁷⁶

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.²⁷⁷ Dalšími vedoucími ZPŠ se postupně stali Karel Bernhauser, Antonín Půrok a František Vosyka.²⁷⁸ Současně zde působili i instruktoři Jaroslav Prchal nebo RNDr. Jiří Förchtgott a další. Problémem zaměstnanců bylo, že škola fungovala pouze od dubna do října. Svobodní na zimu odcházeli na neplacenou dovolenou. Byl i pokus zřídit lyžařské středisko, což se nepovedlo a tak ženatí se stali zaměstnanci leteckých dílen, které paralelně fungovaly se ZPŠ. Na jaře šli všichni zpět do letových funkcí.²⁷⁹ 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.²⁸⁰ Přes tyto pokusy byl provoz lyžařského střediska ukončen v roce 1947.

²⁷⁴ ŠILHAN, Vladimír. Sloupek plachtařů – kurzy výkonného plachtění. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 27, s. 7.

²⁷⁵ REDAKCE. Odpovídáme na dotazy – kurzy technických správců letišť. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 30, s. 5.

²⁷⁶ REDAKCE. Program zemských středisek, školné a podmínky přijetí. *Rozlet*, 1947 roč. 3, č. 12, s. 6.

²⁷⁷ REDAKCE. Nový kurz C v Hodkovicích. *Rozlet*, 1947 roč. 3, č. 3, s. 5.

²⁷⁸ ZIMA, Radek: *Z dějin hodkovického letiště*, s. 9.

²⁷⁹ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALÉM 21. srpna 2014.

²⁸⁰ REDAKCE. *Rozlet* v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 5, s. 14.

V prvním aktivním roce fungování ZPŠ Hodkovice se odehrála jedna událost, která v mnoha ohledech mohla skončit katastrofou. Jako příklad letecké nekázně se objevila i na stránkách časopisu *Rozlet*. Dne 16. Října 1946 byl pověřen Jiří Vašák, plachtař – držitel odznaku C, zaměstnaný jako pomocný instruktor byl pověřen toho dne vedoucím školy úklidem hangáru a menší opravou trupu větroně. Zavolal si Anežku Pošvářovou, plachtařku a zaměstnankyni ZPŠ, aby mu pomohla vytáhnout motorová letadla, které byly před větroni. Po vytažení Stieglitze a turnovského Pipera L4H vyzvala Pošvářová Vašáka, aby zkusil natočit motor jednoho z letadel. To se povedlo u turnovského Piperu, oba do něj nasedli a jali se rolovat po letišti. Nakonec Vašák z popudu slečny přidal plyn tak, že se letoun odlepil od země. Po letu trvajícím trval okolo půl hodiny, při kterém kroužili nad Turnovem, se odhodlali přistát, což se díky velkému štěstí a vlastnostem letadla zdařilo. Jiří Vašák nebyl v té době motorovým pilotem a ani nebyl v motorovém výcviku. Příhoda se udála také v době, kdy byli instruktoři na dovolené nebo služebně mimo Hodkovice, jelikož byl výcvik ve středisku ukončen. Tato událost je dodnes udivujícím případem letecké nekázně a nezodpovědnosti obou zúčastněných. Jiří Vašák dostal od Ústředního plachtařského výboru zákaz létání do 31. prosince 1947 a iniciátorka Anežka Pošvářová pak do 30. června 1948. K zprávě o této události bylo připojeno i upozornění pro všechny náčelníky a instruktory všech aeroklubů, že pokud by jmenovaným povolili létat, budou vyvozeny vážné důsledky.²⁸¹

Počátkem roku 1947 byl i do Hodkovic přidělen MD jeden cvičný Piper L4H z přebytků americké armády, který byl k dispozici letecké škole. Byl také přidělen i motorový instruktor Rudolf Havlíček a v brzkém jaru se začalo s aktivním motorovým provozem, letiště však začalo být pro provoz školy a aeroklubu postupně malé provoz turnovské pobočky ČNA byl čím dál více detašován na daliměřické letiště.²⁸² K příchodu Piperu se váže i snaha místních zalétat si ještě na sněhové pokrývky. Přes zimní období zhotovili lyže, které byly na tento letoun namotávány místo kol, což se v provozu osvědčilo.²⁸³

²⁸¹ REDAKCE. Sloupek plachtařů – zákaz činnosti. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 45, s. 11.

²⁸² ZIMA, Radek: *Z dějin hodkovického letiště*, s. 9.

²⁸³ REDAKCE. Pipery na lyžích. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 11, s. 3.

Rok 1947 přinesl i sportovní úspěchy. Mezi nejvýznamnější patří úspěch RNDr. Jiřího Förichtgotta 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.²⁸⁴ 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.²⁸⁵

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 závětrří Ještědského hřebenu při SV proudění. Naopak vlna liberecká vzniká nad libereckým letištěm při JZ prouděním. Zajímavá je i statistika vlnových letů ze srpna 1947,²⁸⁶ 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.²⁸⁷

Počátkem roku 1948 je na stránkách *Rozletu* prezentována činnost letecké školy a je 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.²⁸⁸ Švédská přítomnost je dokonce doložena ve vzpomínkách místních pamětníků.²⁸⁹

Ve zmiňovaném článku v *Rozletu* je také stížnost na spolupráci s MNV Hodkovice, který sliboval, ale faktická podpora nebyla často realizována. Jak v oblasti udržování leteckých dílen, tak v možnosti ubytování frekventantů školy.²⁹⁰ Na obranu MNV Hodkovice je nutno poznamenat, že soužití s frekventanty školy nebylo vždy bez problémů. V dokumentu, který byl datován k 10. září 1948 reprodukoval MNV stížnosti občanu vedení ZPŠ. Občané si

²⁸⁴ REDAKCE. Nový rekord čs. plachtařů. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 35, s. 2.

²⁸⁵ FÖRCHTGOTT, Jiří. Plachtění v šedém. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 48, s. 10.

²⁸⁶ Což je velmi zajímavé, jelikož se vlnové proudění objevuje především časně z jara nebo na podzim, pozn. aut.

²⁸⁷ FÖRCHTGOTT, Jiří. Létání v hodkovické vlně. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 44, s. 10.

²⁸⁸ REDAKCE. Hodkovice 1947 a v roce 1948? *Rozlet*, 1948, roč. 4, č. 8, s. 11-12.

²⁸⁹ Rozhovor s Boženou VITÁSKOVOU 30. září 2014.

²⁹⁰ REDAKCE. Hodkovice 1947 a v roce 1948? s. 11-12.

stěžovali na ubytované frekventanty ZPŠ, 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 pracovníku ZPŠ na dodržování kázně frekventantů.²⁹¹

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, jelikož měl oproti Piperu sedadla vedle sebe a piloti seděli mimo osu letounu. Pro nedostatek místa v hodkovickém hangáru byla E-114 hangárována v Liberci.²⁹² Po všeobecně známých únorových událostech roku 1948 přichází zákaz létání, který byl postupně zmírňován.²⁹³

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 Gövier (Kachna – OK-9250), jedna DFS Minimoa (OK-8192), celkem deset GB-2b (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).

Roku 1950 je doložen 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).²⁹⁴ Problémem deníků časoměřiče je to, že není možné určit na 100 %, zda uvedený větroň patří opravdu ZPŠ, nebo jestli byl přivezen

²⁹¹ SOKA Liberec. Archiv města Hodkovic 1945-1971. Sign. Hosp. a spol. org., kart. 200.

²⁹² ZIMA, Radek: *Z dějin hodkovického letiště*, s. 9-10.

²⁹³ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 8.

²⁹⁴ Plachtařská kniha – blok časoměřiče 1949-1950. Osobní archiv Jana Hrbatsche.

frekventantem nebo návštěvníkem, který si přijel zalétat, toto je případ zmiňované Františka Kdéra. Stejně jako u větroňů je možné doložit provoz motorových letadel, kde zmiňovaný problém se tolik nevyskytuje, jelikož motorových letounů nebyl velký 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) a dva Pipery L4H (OK-WIC, OK-DRI).²⁹⁵

S nástupem nové organizace sportovního letectví bylo nakonec v závěru roku 1949 rozhodnuto o zrušení ZPŠ Hodkovice, která fungovala až do června následujícího roku.²⁹⁶ Jednou z posledních událostí v hodkovické škole bylo teoretické školení instruktorů, které proběhlo ve dnech 16. a 17. února 1950.²⁹⁷ Postupně do roku 1952 byly zrušeny i ZPŠ Raná a Kralupy nad Vltavou. Od počátku roku 1950 byla organizována nová ÚPŠ Vrchlabí, kam byl přijati jako placení instruktoři Ladislav Háza z Hodkovic, Jaroslav Kumpošt a Věra Špačková ke dni 1. června.²⁹⁸

Po zrušení školy byla letecká činnost v Hodkovicích oslabena, jelikož turnovští létali na svém letišti v Daliměřicích a další členové místní (tj. hodkovické) pobočky ČNA 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 Turnova se část jejich členů přesunula do Hodkovic, které jako aerovleková stanice KA Liberec fungovaly dále.²⁹⁹

3.6 Zapomenuté lokality poválečného létání v Libereckém kraji

Do této kapitoly jsou zahrnuty všechny lokality, popř. kluby, kde se v poválečném období létalo a dodnes jsou skoro zapomenuty na rozdíl Lomnice

²⁹⁵ Motorová kniha – blok časoměříče 1950. Osobní archiv Jana Hrbatsche.

²⁹⁶ ČERNÝ, Jiří. Čtyřicet mírových let. *Letectví a kosmonautika*, 1985. roč. 61, č. 14, s. 6-7.

²⁹⁷ STANĚK, Miroslav. Školení instruktorů v Hodkovicích. *Letectví*, 1950, roč. 26, č. 7, s. 164.

²⁹⁸ CHVOJKOVÁ, Helena. *Plachtění je požitkem. Pilotka Věra Špačková-Šlechtová vzpomíná*. Cheb: Svět křídel, 2013. ISBN 978-80-87567-24-1, s. 50-51.

²⁹⁹ ČERNÝ, Jiří. Čtyřicet mírových let. *Letectví a kosmonautika*, 1985. roč. 61, č. 14, s. 6-7.

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 byla ve své podstatě raritním horským letištěm 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.³⁰⁰ Poslední tři zmiňované letiště byly zrušeny na podzim roku 1952, při vzniku Svazarmu, jelikož na nich nebyl trvale udržitelný motorový provoz.³⁰¹

3.6.1 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 není uvedena v přehledu letecké techniky.³⁰² Počátky organizovaného letectví, stejně jako na Královce je možné datovat do poloviny roku 1947. Létalo se na svazích Černé Studnice a na Muchovském hřebenu, koncem roku 1948 se začínají objevovat snahy o zřízení rovinného letiště. Samotná žádost úřadům o zřízení rovinného letiště je doložena až ze srpna 1950, kdy se k žádosti MNV Držkov připojil i MNV v Zásadě.³⁰³ V září téhož roku se této problematice zmiňuje i obecní kronika v Držkově, kde je oznámeno, že KNV v Liberci přijal žádost o zřízení letiště a podstoupil ji MD a Státním plánovacím úřadem.³⁰⁴ Letiště bylo nakonec vybudováno nedaleko hřbitova v Držkově, směrem Černé Studnici. Tam bylo normální plachtařské rovinné letiště, které

³⁰⁰ ŠÍMA, Václav. O Slučování a sdružování aeroklubů. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 17, s. 2.

³⁰¹ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

³⁰² REDAKCE. Plachtařská reportáž z čísel – přehled letuschopné techniky v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 12, s. 4.

³⁰³ *Žádost o zřízení rovinného letiště*. SOkA Semily, Fond ONV Semily 1945-1990. Inv. č. 507, sing. 727, kart. 152.

³⁰⁴ BULÍŘ, Jan, MEJSNAR, Josef. *Kronika městyse Držkova, díl IV. 1938-1961*. Držkov. Uložena v SOkA Jablonec nad Nisou, nečíslováno.

trochu našikmo, z kopce a krátce.³⁰⁵ Doloženým náčelníkem letiště byl Ladislav Rieger, který létal i v Hodkovicích.³⁰⁶

K létání v Držkově jsou pouze kusé informace. Jedny z mála obsahuje 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 startů na neimatrikulovaném Jeřábu, které provedl náčelník a instruktor Ladislav Rieger. Výjimku místní pobočka ČNA dostala od Karla Valáška, který byl krajským plachtařským inspektorem. Zajímavějším je letový den 9. května. Ráno začalo přípravou techniky, rozkazem a osvětovou pětiminutovkou, která byla na tehdejších letištích samozřejmostí. Létalo se na GB-IIb OK-8394, se kterou létal náčelník z Královky Jaroslav Prchal.³⁰⁷ Následně došlo k havárii Krajánku, se kterou přistál do lesa pilot Nesvadba. Měl rozdrčené chodidlo a „Bejbina“ zničena.³⁰⁸

Ve zmiňovaném dokumentu je stížnost na kvalitu techniky pilotáže a chování Jaroslava Prchala, které působí spíše jako udání s pokusem o očernění přísného funkcionáře.³⁰⁹ Jaroslav Prchal na létání v Držkově vzpomíná: „*Po havárii jsem odtud převzal Kranicha, protože tam k ničemu 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.*“³¹⁰ 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.³¹¹

³⁰⁵ Rozhovor s Hanou HAVRÁNKOVOU. Dlouholetou plachtařskou instruktorkou AK Hodkovic. Rozhovor byl proveden 12. prosince 2014.

³⁰⁶ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

³⁰⁷ ZÁKLADNÍ ZÁVODNÍ ORGANIZACE KOVOTAN TANVALD: *Vysvětlení k létání 3. a 9. V. 1952*. Pozůstalost Stanislava Kouby. Osobní archiv Jana Hrbatsche.

³⁰⁸ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

³⁰⁹ ZÁKLADNÍ ZÁVODNÍ ORGANIZACE KOVOTAN TANVALD: *Vysvětlení k létání 3. a 9. V. 1952*. Pozůstalost Stanislava Kouby. Osobní archiv Jana Hrbatsche.

³¹⁰ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

³¹¹ Rozhovor s Hanou HAVRÁNKOVOU 12. prosince 2014.

3.6.2 Jablonec nad Nisou – Královka

Letiště na Královce začal budovat v roce 1947 aeroklub Jablonec nad Nisou. Letiště bylo položeno v prostoru, který je dnes znám jako Hrábětická louka v nadmořské výšce přibližně 840 m.³¹² 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.³¹³ 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 byl zakoupen ten nejnutnější materiál, který posloužil k počátečním úpravám plochy.³¹⁴

Z dochovaných materiálů vyplývá, že úpravy před rokem 1951 probíhaly pouze aktivisticky a bez stavebního povolení. Jelikož je dochován dokument datovaný 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 bylo uvolněno na stavbu 350 000 Kčs na postavení hangáru.³¹⁵ Schůze zástupců KNV Liberec, ONV Jablonec n. N., MNV Janov n. N. a Závodního aeroklubu Elektro-Praga došla ke konsenzu, že zmiňovaná lokalita byla využívána jako bezmotorové letiště od roku 1947 a oficiálně schválena MD jako bezmotorové 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 patřičné 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.³¹⁶

Po úpravách v roce 1952 mělo letiště dva provozní pásy. Pás plánovaný pro motorové létání, byl o rozměrech 500 x 60 m a vedl šikmo směrem k Maliníku, kde pěšina z Janova překračuje hřebenovou silnici. Bezmotorová

³¹² Obrazová dokumentace v přílohách s. XVIII-XX, pozn. aut.

³¹³ PRCHAL, Jaroslav. Letiště v našich horách, s. 4-5.

³¹⁴ SOKA Jablonec nad Nisou, fond ONV Jablonec nad Nisou 1945-1954, inv. č. 437, katr. 569.

³¹⁵ SOKA Jablonec nad Nisou, fond ONV Jablonec nad Nisou 1945-1954, inv. č. 45, kart. 22.

³¹⁶ Tamtéž.

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 bylo, stejně jako na Pláních, přistání,³¹⁷ při kterých došlo k několika haváriím.

Na létání na Královce vzpomíná 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 létat jednou. 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. Nějakej 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 problematické.*“³¹⁸ Zmiňovaná havárie se udála v červnu roku 1949, kluzák Z-24 Krajánek byl úplně zničen a pilot vyvázl bez zranění.³¹⁹ Druhou zmiňovanou havárií je havárie místního Kranicha (Jeřába) OK-9213, který byl na Královku přemístěn z Držkova.³²⁰ Josef Havránek vzpomíná: „*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 toho Jeřába o ten chytnul koncem křídla, který urazil. Pak jsem to vezl do opravy do hodkovických dílen.*“³²¹ 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

³¹⁷ PRCHAL, Jaroslav. Letiště v našich horách, s. 4-5.

³¹⁸ Rozhovor s Josefem HAVRÁNKEM 12. prosince 2014.

³¹⁹ Osobní archiv fotografií Jaroslava Prchala.

³²⁰ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

³²¹ Rozhovor s Josefem HAVRÁNKEM 12. prosince 2014.

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 zatačky ve tvaru S, při nichž nikdy neudělá zatačku od letiště, a tak může bezpečně přistát na zvolené místo.³²²

Aeroklub také měl sportovní činnost. Mezi prvními v celé ČSR je doložen zmiňovaný Jaroslav Kulhavý, který byl držitelem stříbrného C s číslem 09.³²³ Mezi další držitele tohoto výkonnostního plachtařského odznaku patří z Královky: Jaroslav Prchal, Alois Vaníček a Pavel Lánský,³²⁴ který byl také soukromým majitelem jednoho z Piperů předaný zabavení majiteli, libereckému aeroklubu.³²⁵ 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 ZPŠ Hodkovice, kde musel na zimu neplacenou dovolenou, jelikož v zimě letecká škola nefungovala. Následně se rozhodl nastoupit do vývojové sekce Elektropragy, odkud byl jen krůček k řízení letiště na Královce. Po ukončení své činnosti v Jizerských horách nastoupil jako vlekář-vysazovač a plachtařský inspektor ke KA v Liberci.³²⁶

Od roku 1949 byly uplatňovány patronáty velkých podniků nad fungujícími aerokluby. Aeroklub Jablonec nad Nisou zpočátku spadl 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 byl krátkou dobu Elektropraga Rýnovice, poté Elektropraga Jablonecké Paseky, nakonec Automobilové závody LIAZ Rýnovice.

Celkem paradoxní je, že Královka byla původně i koncipovaná pro motorový provoz, pro který byla nakonec schválena 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 kopit Sokola, který měl být využíván na služební lety. Letiště bylo rozkazem z krajských AK v tom listopadu 1952 zrušeno a letecký materiál

³²² PRCHAL, Jaroslav. Přistání na cíl. *Letectví*, 1950, roč. 26, č. 18, s. 421.

³²³ REDAKCE: Piloti ČNA se stříbrným „C“. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 32, s. 11.

³²⁴ *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>

³²⁵ Rozhovor s Boženou VITÁSKOVOU 30. září 2014.

³²⁶ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

přemístil do Liberce.³²⁷ 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.³²⁸

3.6.3 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.³²⁹ 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 škpt. Mečír ukázky vrcholné akrobacie. Nevětší úspěch sklídila trojice Spitfirů, které předvedly bojové obraty, nálety a jeden z nich sólovou akrobacií.³³⁰ Jak vyplývá ze zmiňovaného článku, tento letecký den byl uspořádán 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 vzpomíná, že místní pobočka létala na letišti ve Vrchlabí, kde byla odbočka hned po válce a náčelníkem byl Václav Uhlíř, pozdější kapitán ČSA.³³¹ S největší pravděpodobností byla jilemnická pobočka sloučena s vrchlabskou při prvním rušení místních skupin v roce 1948.³³² Část místních pokračovala v létání v Lomnici nad Popelkou.³³³

3.6.4 Rovensko pod Troskami

³²⁷ Tamtéž.

³²⁸ SOKA Jablonec nad Nisou, fond ONV Jablonec nad Nisou 1945-1954, inv. č. 45, kart. 22.

³²⁹ REDAKCE. Plachtařská reportáž z čísel – přehled letuschopné techniky v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 12, s. 4.

³³⁰ REDAKCE: V Jilemnici přemohli počasí. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 23, s. 11.

³³¹ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALÉM 21. srpna 2014.

³³² ŠÍMA, Václav. O Slučování a sdružování aeroklubů. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 17, s. 2.

³³³ Rozhovor s Ing. Milanem TAUCHMANEM 22. března 2015.

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 byl zvolen J. Dědeček, místopředsedou MUDr. A. Krus a jednatelem J. Steiner.³³⁴ Přesto v přehledu poboček ČNA na počátku roku 1947 se Rovensko pod Troskami nenachází.³³⁵ Z toho je možné usuzovat, že došlo ke sloučení s okolními skupinami, což by vysvětlovalo vysoký počet techniky v semilské pobočce.

3.6.5 Semily

Po druhé světové válce byla obnovena činnost pobočky v Semilech. Její činnost byla především limitována tím, že neměla vlastní rovinné letiště. Létali na Kozákově a předválečné ploše v Tatobitech a samozřejmě v Hodkovicích. Létání na Kozákově je doloženo při prvních pokusech s krátkovlnnou vysílačkou ve větroni, kterou zkoušeli členové AVS Praha na GB-2b a místní plachtaři měli možnost si rádiové vysílání z větroně poprvé vyzkoušet.³³⁶ Organizačně zde fungovali bratři Havlové, mladší Břetislav nastoupil do liberecké VOLŠM v říjnu 1945, ale již v listopadu těžce havaroval s GB II-b na Kozákově a musel ze školy odejít.³³⁷ 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-2b a jednu DFS Olympia.³³⁸ Pobočka s největší pravděpodobností fungovala až do roku 1952, (i za Dosletu), po jejím zrušení přešli členové do Aeroklubu Hodkovice³³⁹ nebo do Lomnice nad Popelkou.³⁴⁰

³³⁴ REDAKCE: Rozlet v našich aeroklubech – Rovensko pod Troskami. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 7, s. 14.

³³⁵ REDAKCE. Plachtařská reportáž z čísel – přehled letuschopné techniky v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 12, s. 4.

³³⁶ NĚMEC, Vladimír. Jaro na Kozákově s Rádiem. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 16, s. 3.

³³⁷ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

³³⁸ REDAKCE. Plachtařská reportáž z čísel – přehled letuschopné techniky v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 12, s. 4.

³³⁹ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

³⁴⁰ Rozhovor s Ing. Milanem TAUCHMANEM 22. března 2015.

3.6.6 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 byla ihned zřízena modelářská dílna. Ani plachtařský odbor nezahálel. Na podzim 1945 se pustil do opravy jednoho poškozeného SG-38 a první létání bylo plánováno na následující rok. Členů utěšeně přibývalo, především po sbírce „Křídla republiky“, kdy byl veřejnosti vystaven zapůjčený větroň³⁴¹ FVA-10b Rheinland.³⁴² Sbírka měla velký úspěch a členové poděkovali místnímu Tanečnímu orchestru Jankovský, že zahrál zcela zdarma, jelikož vedoucí modelářského odboru byl jeho kapelníkem.³⁴³

V roce 1946 začalo létat první družstvo v Hodkovicích, kam dojíždělo každý víkend dvanáct frekventantů 25 km na kolech, jelikož v tomto období hledali vhodné místo pro elementární výcvik.³⁴⁴ Jak vzpomíná 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.³⁴⁵ 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 1950³⁴⁶ a přehled součástek pro automobil Tatra, kteří turnovští vlastnili.³⁴⁷ 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-2b.³⁴⁸ Místní pobočka byla nakonec v roce 1949 zrušena

³⁴¹ REDAKCE. Rozlet v našich aeroklubech – Tanvald. *Rozlet*, 1945, roč. 1, č. 16, s. 13.

³⁴² 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 Vrchlabí. Více: VEJVODA, Ladislav, PLACHÝ, Jan. *Větroně v Československu a v České republice od roku 1945*, s. 42-47.

³⁴³ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

³⁴⁴ REDAKCE. Rozlet v našich aeroklubech – Tanvald. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 16, s. 11.

³⁴⁵ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

³⁴⁶ ZÁKLADNÍ ZÁVODNÍ ORGANIZACE KOVOTAN TANVALD: *Přihláška do instruktorského kurzu v termínu 9. až 17. srpna 1950*. Pozůstalost Stanislava Kouby. Osobní archiv Jana Hrbatsche.

³⁴⁷ ZÁKLADNÍ ZÁVODNÍ ORGANIZACE KOVOTAN TANVALD: *Vydání za poplatky a součástky automobilu Tatra ke dni 26. července 1949*. Pozůstalost Stanislava Kouby. Osobní archiv Jana Hrbatsche.

³⁴⁸ REDAKCE. Plachtařská reportáž z čísel – přehled letuschopné techniky v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 12, s. 4.

a její členové odešli do Semil, Turnova, Železného Brodu a posléze v roce 1953 do Hodkovic.³⁴⁹

3.6.7 Turnov

Po skončení druhé světové války je turnovská pobočka jednou z nejméně aktivních. Jak už bylo zmíněno, fungovala na letišti v Hodkovicích vedle ZPS a 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 navigátor, jelikož provoz v Hodkovicích byl především limitován přednostní činností ZPS.³⁵⁰

Počátkem roku 1947 byly v držení pobočky ČNA Turnov dva SG-38 a jedna GB-2b.³⁵¹ Postupem času byl přidělen Krajánek³⁵² a DFS Olympia.³⁵³ V rámci motorové techniky byl v roce 1947 přidělen jeden Piper L4H Cub a o rok později Praga E-114 OK-BGO.³⁵⁴

Původně byl díky MNV Turnov přidělen do Daliměřic trofejní dřevěný barák označovaný jako malý hangár, který byl postaven v prvních poválečných letech nedaleko zmiňované polohy, což turnovským značně zjednodušilo letové provozy ve „své domovině“. Změna a krátkodobý rozmach sportovního letectví v Turnově přichází 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 díky působení na dvou letištích (k čemuž není ještě počítáno občasné létání na Kozákově).³⁵⁵ V roce 1950 byl zabrán v Hodkovicích hangár, postavený v průběhu druhé světové války na vrchu Cíteři, kde byly uloženy kluzáky a větroně pro létání na svahu nad

³⁴⁹ ZIMA, Radek: *Z dějin hodkovického letiště*, s. 10.

³⁵⁰ Tamtéž, s. 9.

³⁵¹ REDAKCE. Plachtařská reportáž z čísel – přehled letuschopné techniky v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 12, s. 4.

³⁵² ČEPELÍK, Břetislav. *Smetení z oblačných výšin II.*, s. 41.

³⁵³ Rozhovor s Josefem HAVRÁNKEM 12. prosince 2014.

³⁵⁴ ČEPELÍK, Břetislav. *Smetení z oblačných výšin II.*, s. 39.

³⁵⁵ Tamtéž, s. 41.

Vrchovinou. Hangár byl posléze přemístěn na daliměřické letiště, kde byla vybudována podlaha, a usazen.³⁵⁶ O dva roky později došlo k výměně střechy, která byla v havarijním stavu, což byl těžký úkol, které se zhostila místní pobočka velmi dobře.³⁵⁷

Létání v Turnově-Daliměřicích končí již v průběhu roku 1952, jelikož krátké plachtařské rovinné letiště nevyhovovalo plánovanému intenzivnímu motorovému provozu. Dle vzpomínek pamětníků byly uskutečněny poslední navigákové starty 17. července roku 1952,³⁵⁸ čímž se zařadilo místní letiště mezi první, které byly zrušeny v letech 1952 a 1953, při systémovém včleňování Dosletu do Svazarmu a s tím související redukcí sportovních letišť, která nevyhovovala pro budoucí motorový provoz.

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.³⁵⁹

3.6.8 Železný Brod

Poslední pobočkou ČNA, která vznikla po druhé světové válce a navázala na předválečnou tradici, byla v Železném Brodě. Pobočka zahájila opětovnou činnost již v létě 1945. Školení plachtařů do zkoušky A bylo zahájeno 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 startů pomocí gumového lana. Následně byl 29. září zahájen výcvik pro zkoušku B, kde bylo nutné nalézt vyšší terén, kde 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 uvádí, že se železnobrodská pobočka nevyčerpává slavnostními

³⁵⁶ ZIMA, Radek: *Z dějin hodkovického letiště*, s. 10.

³⁵⁷ ČEPELÍK, Břetislav. *Smeteni z oblačných výšin II*, s. 43-44.

³⁵⁸ Tamtéž, s. 45.

³⁵⁹ ČERNÝ, Jiří. Čtyřicet mírových let. *Letectví a kosmonautika*, 1985. roč. 61, č. 14, s. 6-7.

podniky, ale za to více pracuje pro letectví přímo v terénu.³⁶⁰ Náčelník Palla byl jedním z místních podnikatelů, který měl v osobním vlastnictví jeden Piper L4H, 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.³⁶¹

Jaroslav Prchal na pobočku v Železném Brodě vzpomíná: „*Ti létali na Kozákově, 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 Kozákově létala místní pobočka ČNA na terénech nedaleko města,³⁶² kde školila především zkoušku A.³⁶³ 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.³⁶⁴

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-2b a jednoho Kranicha (Jeřába).³⁶⁵ 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.

³⁶⁰ PALLA, Josef. Rozlet v našich aeroklubech – Železný Brod. *Rozlet*, 1945, roč. 1, č. 15, s. 14.

³⁶¹ Rozhovor s Boženou VITÁSKOVOU 30. září 2014.

³⁶² Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

³⁶³ REDAKCE. Rozlet v našich aeroklubech – Železný Brod. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 18, s. 11.

³⁶⁴ Rozhovor s Jaroslavem PRCHALEM 21. srpna 2014.

³⁶⁵ REDAKCE. Plachtařská reportáž z čísel – přehled letuschopné techniky v odbočkách ČNA. *Rozlet*, 1947, roč. 3, č. 12, s. 4.

4. Svazarm na vrcholu 1952-1970

Již od přelomu let 1949/1950 končí v mnoha ohledech povinnost členů platit si své létání a veškeré financování letecké činnosti přebírá 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 normalizace, se kterou ruku v ruce přišla proměna systému a vedoucích kádrů. Podkapitolou, která mírně překračuje časový rozsah této kapitoly, je téma vrtulníkového létání v Liberci zasahující do roku 1971, kdy je logický předěl v přechodu HC-102 na Mil Mi-1. 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, se kterými je 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.

4.1 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.³⁶⁶ Aerokluby Dosletu byly nakonec administrativně včleněny do Svazu pro spolupráci s armádou v průběhu listopadu 1952 s poznámkou, že administrativní záležitosti musejí být dořešeny do konce kalendářního roku.³⁶⁷

³⁶⁶ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 10.

³⁶⁷ *Zprávy pro Krajské výbory a školy Dosletu*, 21. listopadu 1952. Interní archiv Aeroklubu Česká

V průběhu příprav k administrativním změnám byla uspořádána výstava o letecké činnosti v Liberci, o které se dokonce objevila zmínka 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 náměstí³⁶⁸ 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 byla koncipována jako putovní a bylo plánováno, že bude postupně instalována ve všech okresech Libereckého kraje.³⁶⁹

Již v listopadu bylo započato s budováním krajských aeroklubů, které zajišťovaly výcvik všech odborností na úrovni a 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).

Do funkce Krajského náčelníka byl jmenován 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

Lípa. Neinventarizováno.

³⁶⁸ Dnešní prodejna potravin Kendik Alexandr Junior, mezi prodejnou Baťa a Forem Liberec, naproti domu Nisa na Soukenném náměstí v Liberci, pozn. aut.

³⁶⁹ BENEŠ, Rudolf. Výstava seznamující s posláním Svazarmu. *Křídla vlasti*, 1952, roč. 1, č. 19, s. 435.

schvalování a posléze kontrolování akreditovaným sportovním lékařem.³⁷⁰ Systém, který byl nastaven na přelomu let 1952 a 1953 měl rozhodující vliv na koncepci sportovního letectví v ČSR (ČSSR) do roku 1989.³⁷¹

4.1.1 První roky Svazarmu v Liberci

V průběhu prvních měsíců roku 1953 byl doplněn stav instruktorů a mechaniků KA. Jako další motorový instruktor byl zaměstnán Karel Bernhauser ze zrušené ZPŠ 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. Placený aparát KA doplnil politický pracovník Bohumil Daňsa. Političtí pracovníci působili v rámci KA do roku 1968. V polovině sedmdesátých byli nahrazeni kolektivní Radou KA.

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 byl přidělen vlečný Polikarpov Po-2 Kukuruznik z Medláněk. Plachtařský elementární výcvik se definitivně začal orientovat na dvoumístné větroně, jelikož byl KA prioritně přidělen jistý počet LF-109 Pionýr.³⁷² Vedle dosluhujících Bejbin ke Krajánkům přibyla ještě Z-124 Galánka, která jako cvičný větroň měla na rozdíl od dvou předchozích uzavřenou pilotní kabinu. Typová řada Šohajů (Z-25, Z-125) byla doplněna posledním Z-425 Šohaj III.

Letecká činnost měla vzestupnou úroveň, což je 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.³⁷³ Vrcholem sportovní sezóny se stala první Krajskou plachtařskou soutěží, která se odehrála ve dnech 29. června do 8. července 1953. Přes nepřízeň počasí nalétalo celkem osm

³⁷⁰ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 10.

³⁷¹ Tamtéž, s. 11.

³⁷² Obrazová dokumentace v přílohách s. XXIII, pozn. aut.

³⁷³ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 11.

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.³⁷⁴

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 „tatiček“, který byl bývalým pilotem ve VOŠML s velkými zkušenostmi, ale nejraději byl, když byly hangáry zavřeny a nikdo nelétal.³⁷⁵ Na Knolla vzpomíná Hana Havránková: „*Tatiček Knoll byl krajský náčelník, ze kterého si dělali srandu meteorologové a dávali mu falešné předpovědi. Když jsme litali, 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.*“³⁷⁶ 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 nebyl náčelník KA 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.³⁷⁷ V druhé polovině roku nastoupil nový motorový instruktor Zděnek Beseda, který byl vynikajícím akrobatem a reprezentantem ČSR v letecké akrobacii.

Přestože byl přidělen Kukuruzník, stále se hledaly nové možnosti vlečných letounů. Mechanici KA přestavěli jeden Piper L4H na vlečný tým, že do něj

³⁷⁴ PIVRNEC, Ota. Krajská plachtařská soutěž v Liberci. *Křídla vlasti*, 1953, roč. 2, č. 17, s. 406.

³⁷⁵ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 12.

³⁷⁶ Rozhovor s Hanou HAVRÁNKOVOU 12. prosince 2014.

³⁷⁷ 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 24. ledna 2015.

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 Kurukuznik byl koncem roku předán AK Náchod.³⁷⁸

V květnu byla opět uspořádána plachtařská soutěž a v srpnu 1954 velký letecký den, na kterém byla předveden třívlek, tj. tři samostatné vleky 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 nevěděli, co se doopravdy stalo.³⁷⁹

V roce 1955 byla uspořádána 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-2b, pilotovanou Ivanou Huškovou se Šohajem, pilotovaný Janem Zervanem, instruktorem-aktivistou. Pilotka Bejbiny si nevšimla, že má 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 vyprostit se a zůstal nezraněn.³⁸⁰ 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

³⁷⁸ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 12.

³⁷⁹ Tamtéž, s. 12.

³⁸⁰ Tamtéž, s. 17.

modelářské kroužky byly vítaným zdrojem adeptů pro modelářský odbor KA a především budoucích bezmotorových i motorových pilotů KA.³⁸¹

Roku 1956 dochází k prvnímu omezování finančních prostředků pro sportovní letectví, což se projevilo na zrušení funkce správce letiště. Do motorového parku přichází L-60 Brigádýr, využívaný především pro výsadkovou činnost. Závažnějším problémem byl odchod krajského náčelníka Františka Knola do důchodu. Vedení KV Svazarmu dlouhodobě nemohlo najít vhodnou 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 létat jako navigátor na vrtulnících 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 byly vybudovány nové podzemní cisterny na palivo, jelikož staré již neodpovídaly soudobým normám. KA na jejich stavbu vypsali všem členům povinné brigádnické hodiny.³⁸² V roce 1956 je doložena první spolupráce KA Liberec se zahraničím. Jednalo se o navázání přátelských vztahů mezi libereckými a vratislavskými parašutisty, které byly korunovány uspořádáním meziklubových závodů, zorganizovaných ve Vratislavi.³⁸³

Rok 1957 nezačíná šťastně, jelikož KA nemá 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.³⁸⁴ 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 je přidělena nová vlečná Z-226B, nový L-13 Blaník a motoráři začínají létat na Ae-45 a L-40 Metasokolu.³⁸⁵

³⁸¹ HROUDA, Jan. Co nového na Liberecku. *Křídla vlasti*, 1955, roč. 4, č. 3, s. 56.

³⁸² PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 17.

³⁸³ KUBIAS, Sáva. Wrocław-Liberec. *Křídla vlasti*, 1957, roč. 6, č. 3, s. 90.

³⁸⁴ Rozhovor s Boženou VITÁSKOVOU 30. září 2014.

³⁸⁵ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 18.

Průběžně již od počátku padesátých let probíhal výcvik branců pro čs. letectvo. Na svoje začátky s braneckým výcvikem v Liberci vzpomíná 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 nevybavuju, kdo tam jel. Ani nevím, kdo prošel, ale 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, FRP³⁸⁶, 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 brance). Instruktora mi začal dělat Jindřich Kostinec. Jednou do měsíce jsem měl kondiční let na C-105. V červnu jsem odmaturoval a nastoupil jako stavební technik do Agroprojektu Liberec. V září 1958 jsme v Mnichově Hradišti létali noční. Jenom pár letů. Udělal jsem šest solových³⁸⁷ 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.“³⁸⁸ Roku 1957 se odehrálo celkem pět leteckých nehod na území kraje, o který nejsou dostupné přesnější informace.³⁸⁹

³⁸⁶ Pravděpodobně ještě Z-26 (C-5), pozn. aut.

³⁸⁷ Myšleno samostatných letů, pozn. aut.

³⁸⁸ Rozhovor s Ivem PĚČKEM, absolventem braneckého výcviku v Liberci a dlouholetým vojenským pilotem. Rozhovor byl proveden 2. prosince 2014.

³⁸⁹ PRCHAL, Jaroslav. KA Liberec. Křídla vlasti, 1958, roč. 7, č. 1, s. 4.

Stejně jako v minulých letech byl v roce 1958 uspořádán letecký den. Na svoji leteckou dráhu se v tento rok vydává i Miroslav Sázavský sen., který se později stal krajským motorovým inspektorem. Sázavský na svoje první začátky vzpomíná: „*Já jsem třeba elementárku plachtařskou začínal v roce 1958. Lítal jsem na Zlínu Z-22 Junák, kterej byl dvousedlový a vzadu bylo 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 Hák, který později emigroval a byl i velkým hudebníkem, hrál na saxofon. Jak je nedaleko letiště hospoda s názvem Letka, tak tam byl na místě dnešního parkoviště velkej sál a no hrával třeba do čtyřech 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 náma. Mě 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.*“³⁹⁰

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.³⁹¹ 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 propuštění lana a jeho přerušení, čímž skončily všechny pokusy.³⁹²

³⁹⁰ Rozhovor s Miroslavem SÁZAVSKÝM sen., aktivním plachtařem, vrtulníkovým pilotem a pozdějším krajským motorovým a bezmotorovým inspektorem. Rozhovor byl proveden 21. ledna 2015.

³⁹¹ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 18.

³⁹² Rozhovor s Rudolfem FIAMEM 24. ledna 2015.

V roce 1959 pokračuje 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 vysazuje ze Sokola a na podzim přichází první známá „Andula“, dvouplošník sovětské výroby Antonov An-2. K plánovanému sešrotování Siebela nedojde, jelikož byl koupen aeroklubem v NDR a mechanici KA ho připravili k přeletu do Drážďan, který je nakonec na podzim proveden.³⁹³ Současně se pokračovalo v propagační činnosti. V průběhu roku bylo zorganizováno celkem šest besed pro širokou veřejnost. Byly i pokusy vydávat časopis, pod názvem Sputnik.³⁹⁴ Tato aktivita se vystupňovala po zveřejněné kritice KA Liberec na stránkách časopisu Křídla vlasti, kde byl veřejně pranýřován za relativně malý přírůstek aktivních členů (pouze padesát).³⁹⁵

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 startů. Plachtaři nalétali 19131 km, 3325 hodin a uskutečnili celkem 11210 startů. Stinnou stránkou plachtařské činnosti jsou dvě nehody, které se toho roku v Libereckém kraji odehrály.³⁹⁶ V současné době není možné určit podrobnosti.

4.1.2 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 je 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

³⁹³ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 18.

³⁹⁴ REDAKCE. Liberecké drobečky. *Křídla vlasti*, 1959, roč. 8, č. 11, s. 8.

³⁹⁵ ŠÁRA, Jan. Ze schůzky předsedů krajských výborů. *Křídla vlasti*, 1958, roč. 7, č. 24, s. 15.

³⁹⁶ ŠÁRA, Jan. Liberecká členská výroční chůze v bodech. *Křídla vlasti*, 1959, roč. 8, č. 26, s. 5.

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 ustáli systém letních soustředění jak elementárního, tak pokračovacího výcviku³⁹⁷, při nichž se vždy docílilo výrazného pokroku.³⁹⁸ KA Liberec se zúčastnil velkého leteckého dne v Chomutově, tento rok se letecký den v Liberci nekonal.³⁹⁹ Všichni motoroví piloti jsou stále považováni jako záložní „kádry“ pro letectvo ČSLA, tudíž jsou zařazeni do RA letky, která měla za úkol monitorovat rozsah radioaktivity při případné jaderné události.⁴⁰⁰ 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.⁴⁰¹

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 čistě sportovní činnost, což nutilo aerokluby poohlížet se po různých formách výdělečné činnosti.⁴⁰² 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.⁴⁰³ Díky tomu klesl počet motorových pilotů. Plachtařský odbor dostal nové výkonné větroně VT-16 Orlík,⁴⁰⁴ které byly dodány především jako náhrada

³⁹⁷ Tento výcvik končí splněním podmínek stříbrného C a pilot je posléze zařazen do výcviku sportovního, pozn. aut.

³⁹⁸ LESÁK, Josef. Poznatky z plnění výcvikových úkolů v Severočeském aeroklubu. *Křídla vlasti*, 1961, roč. 10, č. 8, s. 18-19.

³⁹⁹ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 19.

⁴⁰⁰ Rozhovor s Miroslavem SÁZAVSKÝM 21. ledna 2015.

⁴⁰¹ LESÁK, Josef. Liberec. *Křídla vlasti*, 1962, roč. 11, č. 2, s. 35.

⁴⁰² PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 19.

⁴⁰³ Rozhovor s Boženou VITÁSKOVOU 30. září 2014.

⁴⁰⁴ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXIX, pozn. aut.

dožívajících Šohajů. Dodání Orlíků se v sezóně projevilo především na kvalitě uletěných plachtařských disciplín.⁴⁰⁵

Rok 1963 byl sportovně aktivní. Plachtaři nalétali do konce července na přeletech přibližně 3700 km. Nejúspěšnějším byl Jaroslav Fišer, který odlétal celkem devět přeletů a nalétal na nich 1850 km, při jednom letu splnil i poslední podmínku pro splnění zlatého C.⁴⁰⁶ V tomto ohledu to byla významná událost, jelikož Fišer je prvním držitelem tohoto výkonnostního odznaku v MAK Liberec.⁴⁰⁷ Druhým sportovně neúspěšnějším plachtařem byl František Vlk, který odlétal celkem přes 800 km na třech přeletech.⁴⁰⁸ 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 obdobím je vrtulníkové létání, o kterém pojednává samostatná podkapitola.⁴⁰⁹ Oproti předchozím letům MAK Liberec létal procentuálně méně, avšak více ekonomicky, což je jedním z vedlejších efektů dlouhých přeletů.⁴¹⁰ 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.⁴¹¹

Roku 1964 dostali liberečtí plachtaři zdokonalenou verzi Orlíka, označovanou jako VT-116.⁴¹² Orlíky se staly do roku 1981 spolu s Blaníky nosnými typy v bezmotorovém létání.⁴¹³ 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

⁴⁰⁵ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 20

⁴⁰⁶ SÁZAVSKÝ, Miroslav. Aerokluby... *Křídla vlasti*, 1963, roč. 12, č. 19, s. A.

⁴⁰⁷ *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>

⁴⁰⁸ SÁZAVSKÝ, Miroslav. Aerokluby... *Křídla vlasti*, 1963, roč. 12, č. 19, s. A.

⁴⁰⁹ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 20

⁴¹⁰ SÁZAVSKÝ, Miroslav. Liberec účtuje. *Křídla vlasti*, 1964, roč. 13, č. 4, s. 107.

⁴¹¹ ŠÁRA, Jan. Liberec. *Křídla vlasti*, 1963, roč. 12, č. 18, s. A.

⁴¹² Obrazová dokumentace v přílohách s. XXX, pozn. aut.

⁴¹³ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 20.

aeroklubů. Vítaným přínosem pro rozhodčí, byla jejich přeprava na kontrolní stanoviště pomocí vrtulníku HC-102.⁴¹⁴

V následujícím roce 1965 se stal jedním z žáků základního výcviku Karel Křišťufek, z něhož se stane technik plachtařského odboru a výborný plachtař.⁴¹⁵ Výsledky tohoto výcvikového roku byly menší než v minulých letech, jelikož provoz byl díky rozmoklé dráze a nepříznivému počasí zahájen později. Současně s tím přicházeli zakazy 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 výdělku jednotlivých členů, což se projevilo zejména u plachtařů, kteří měli odlétáno pouze 50 % přeletů oproti roku 1964. Přesto Jaroslav Fišer si o vlasek nevybojoval postup krajských závodů v Hořicích na mistrovství republiky. V rámci motorového výcviku byli rozcvičeni dva žáci. Dokončení jejich výcviku překazil brzký příchod zimy na severu Čech.⁴¹⁶

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.⁴¹⁷ Tento rok se stal zlomový z hlediska elementárního plachtařského výcviku, jelikož přestaly být využívány letité L-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 přeškolovalo na prototyp motorové verze slavného Blaníka, která byla označována jako XL-13M.⁴¹⁸

V následujícím roce je veškerá činnost aeroklubu Liberec přesunuta do Hodkovic, jelikož se prováděly stavební práce za účelem prodloužení VPD

⁴¹⁴ LESÁK, Josef. Činnost aeroklubu Liberec. *Křídla vlasti*, 1964, roč. 13, č. 23, s. 650.

⁴¹⁵ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 20.

⁴¹⁶ SÁZAVSKÝ, Miroslav. Hlásí se aeroklub Liberec. *Křídla vlasti*, 1966, roč. 15, č. 1, s. 39.

⁴¹⁷ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 20.

⁴¹⁸ SÁZAVSKÝ, Miroslav. Liberec. *Křídla vlasti*, 1967, roč. 16, č. 4, s. 39.

a úpravy pojezdových ploch.⁴¹⁹ Úpravy byly prováděny z toho důvodu, že letiště bylo koncem války rozbombardováno a porušila se 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 z nedalekého města.⁴²⁰ V průběhu přestavby letiště je navázána spolupráce s AK Jindřichův Hradec, kde několikrát liberečtí uspořádají jak plachtařské, tak motorové soustředění.⁴²¹

V následujícím roce se odehrála jedna mimořádná událost. Dne 23. dubna 1968 odstartoval Rudolf Fiam s dvumotorovým letounem Aero Ae-45 k letu do prostoru na 30 minut. Let probíhal v pořádku do té chvíle, kdy se nepovedlo kvůli elektrické závadě otevřít podvozek, následně byl utržen i nouzový odhoz.⁴²² Nakonec se Fiamovi podařilo bezpečně přistát⁴²³ poté, co 3 hodiny a 38 minut vylétával natankované palivo.⁴²⁴ Na počátku léta bylo uspořádáno soustředění pro piloty zařazená 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.⁴²⁵

Rok 1969 přináší pozvolnou obměnu kádrů aeroklubu. Technik KA mjr. Král odešel do důchodu a na jeho místo přišel mjr. Alois Stříž, který bude ve své funkci až do roku 1990. Znakem doznívajících atmosféry Pražského jara byly vyhlídkové lety, propagované v průběhu LVT tehdejší náčelník letiště Miroslav

⁴¹⁹ TVRDÍK, Jaroslav. Liberec. *Letectví a kosmonautika*, 1967, roč. 43, č. 19, s. 39.

⁴²⁰ Rozhovor s Boženou VITÁSKOVOU 30. září 2014.

⁴²¹ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 20.

⁴²² Rozhovor s Rudolfem FIAMEM 24. ledna 2015.

⁴²³ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXXI, pozn. aut.

⁴²⁴ Motorový zápisník č. 1 Rudolfa Fiama. Osobní archiv Rudolfa Fiama.

⁴²⁵ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 20.

Majer k tomu řekl: „*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 pasažéři, kteří si mohou určit směr letu a případně i jeho délku. Nejčastěji létáme nad Libereckem a Jabloneckem. Naše telefonní číslo je 27 166....*“⁴²⁶ Důležité je říci, že vyhlídkové lety byly realizovány pouze v závěru let šedesátých. Byla zde především patrná snaha získat další prostředky na provoz MAK. S následným nástupem normalizace byly opět zakázány až do roku 1990.⁴²⁷

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.⁴²⁸ Dvě liberecké posádky se zúčastnily Středočeského přeboru v letecké navigaci v Mladé Boleslavi, kde se bohužel neprobojovaly do první desítky výsledkové listiny.⁴²⁹

4.1.3 Vrtulníkové létání v Liberci

Velmi zajímavou kapitolou sportovního letectví v Libereckém kraji je vrtulníkové létání, které bylo provozováno od roku 1964 do října 1974.⁴³⁰ Pro tento výcvik byli vybráni piloti z dosavadního motorového odboru, kteří byli smířeni 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.⁴³¹ 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.⁴³² Přestože bylo s počátkem a rozvojem vrtulníkového létání v Liberci nejvíce skloňováno jméno Miroslava Majera,

⁴²⁶ MIKOLÁŠEK, Vladimír. Liberec. *Letectví a kosmonautika*, 1969, roč. 45, č. 19, s. 38.

⁴²⁷ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 20-21.

⁴²⁸ TVRDÍK, Jaroslav. Liberec. *Letectví a kosmonautika*, 1970, roč. 46, č. 16, s. 39.

⁴²⁹ MÁROVÁ Hana. Středočeská oblast. *Letectví a kosmonautika*, 1970, roč. 46, č. 18, s. 39.

⁴³⁰ Vrtulníkový zápisník č. 1 Miroslava Sázavského sen. Osobní archiv Miroslava Sázavského sen.

⁴³¹ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 20.

⁴³² HEMLICH, Karel. Nový kurz pro staré piloty. *Křídla vlasti*, 1963, roč. 12, č. 17, s. 482-483.

prvním členem libereckého aeroklubu, který létal na HC-102,⁴³³ byl Josef Lesák. Bohužel on své přeškolení nedokončil, jelikož těžce havaroval 26. 6. 1963 na HC-102 OK-RVH.⁴³⁴

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 sloužila jako stroj, který rozvážel rozhodčí na své pozice při Krajském přeboru v letecké navigaci.⁴³⁵ 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.⁴³⁶ 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, výbornej chlap. Začal jsem létat na HC-102, která vycházela z HC-2. Stodvojka 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 takovej nepsanej zákon. Zajímavý byl přechod z dvojího létání s instruktorem na samostatné lety. Majer byl náročněj 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.*“⁴³⁷

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.⁴³⁸ 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 soustředěné z jiných aeroklubů.⁴³⁹ Na další zážitky

⁴³³ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXVIII, pozn. aut.

⁴³⁴ ČECH, Bořivoj a kol. *Vrtulníky v aeroklubech Svazarmu* [online]. [vid. 6. 4. 2015]. Dostupné z: <http://www.vrtulnik.cz/aeroklub.htm>

⁴³⁵ LESÁK, Josef. Činnost aeroklubu Liberec. *Křídla vlasti*, 1964, roč. 13, č. 23, s. 650.

⁴³⁶ SÁZAVSKÝ, Miroslav. Hlásí se aeroklub Liberec. *Křídla vlasti*, 1966, roč. 15, č. 1, s. 39.

⁴³⁷ Rozhovor s Ing. Radovanem TALACKEM, plachtařem a bývalým vrtulníkovým pilotem, který dodnes létá v AK Hodkovice. Rozhovor byl proveden 14. listopadu 2014.

⁴³⁸ ČECH, Bořivoj a kol. *Vrtulníky v aeroklubech Svazarmu*...

⁴³⁹ Vrtulníkový zápisník č. 1 Miroslava Sázavského sen. Osobní archiv Miroslava Sázavského sen.

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.*“⁴⁴⁰ Létání s HC-102 končí v Liberci říjnu 1971, jelikož bylo rozhodnuto, že budou vyměněny za vrtulníky sovětské konstrukce Mil Mi-1.⁴⁴¹

4.2 Hodkovice

Jak už bylo zmíněno v předchozí kapitole, v Hodkovicích nastal útlum létání v roce 1950 po tom, kdy byla zrušena ZPŠ 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.⁴⁴² 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.⁴⁴³ Nový systém řízení sportovní činnosti vyžadoval placené náčelníky a mechaniky na jednotlivých letištích. Na hodkovickém letišti

⁴⁴⁰ Rozhovor s Ing. Radovanem TALACKEM 14. listopadu 2014.

⁴⁴¹ Vrtulníkový zápisník č. 1 Miroslava Sázavského sen. Osobní archiv Miroslava Sázavského sen.

⁴⁴² ZIMA, Radek: *Z dějin hodkovického letiště*, s. 10.

⁴⁴³ ČERNÝ, Jiří. *Čtyřicet mírových let*, s. 6-7.

se stali zaměstnanci Josef Havránek jako náčelník a Miloslav Tlapák ve funkci mechanika.⁴⁴⁴

4.2.1 Léta padesátá v Hodkovicích

Z počátku byl povolen 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 byly dokončeny 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 vybudovala podzemní nádrž na letecké hmoty o obsahu 3000 litrů.⁴⁴⁵

Souběžně se řešila letecká technika aeroklubu. Josef Havránek na toto období vzpomíná: *„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 od MNO, které dodávali s jedním nátěrem. Když se likvidoval Turnov na přelomu let 1952 a 1953, tak měli Olympii a byla předána do Hodkovic, ale udělalo se 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 Praga, ten měl o deset koní více. Pak byly přiděleny C-104. „Jak už bylo řečeno s „Basou“ vleky Pionýru ve dvojím obsazení byly bez termiky nerealizovatelné.“⁴⁴⁶ 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 Z-125 OK-0776 a OK-0748, posledním byla „pětadvacítká Šohaj Z-25 OK-8850.“⁴⁴⁷ Zmiňovaný Šohaj „pětadvacítká“ neměla kolo, pouze ližinu a pro transport se používal transportní podvozek, se kterým byly pokusy*

⁴⁴⁴ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 11.

⁴⁴⁵ ZIMA, Radek: *Z dějin hodkovického letiště*, s. 11.

⁴⁴⁶ Rozhovor s Josefem HAVRÁNKEM 12. prosince 2014.

⁴⁴⁷ Plachtařská kniha – blok časoměřiče 1955. Osobní archiv Jana Hrbatsche.

odstartovat, což nakonec vedlo k poškození trupu.⁴⁴⁸ O dva roky byl doložen třetí Pionýr OK-4088 a dva kusy Z-425 Šohaj 3 OK-5404 a OK-5493.⁴⁴⁹ K závěru padesátých let se váže vzpomínka Hany Havránkové na událost, při které Jaroslav Prchal spadnul do vývrtky s Z-425 ve čtvrté zatáčce Hodkovicích, avšak díky tomu, že letiště je na „náhorní plošině“, tak se mu to povedlo vybrat a bezpečně přistát pod kopcem.⁴⁵⁰ 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.⁴⁵¹ O rok dále je doložena ještě C-104 AQZ a C-105 OK-DXG, Pionýr OK-3241 a Šohaj 3 OK-5495.⁴⁵²

Obecně vzato První Pionýr nepřišel do Liberce, ale do Hodkovic, jelikož nové typy přicházeli z pravidla prvně na krajské letiště. Současně s tím začal výcvik na dvoumístných větroních LF-109, který začínal nácvikem 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 některý měli potíže. Z hlediska výcviku byl ke skupině přidělen pouze jeden instruktor, dále 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 muselo 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.⁴⁵³

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 odtačen zpět na místo vzletu, tak odstartovala*

⁴⁴⁸ Rozhovor s Ing. Radovanem TALACKEM 14. listopadu 2014.

⁴⁴⁹ Plachtařská kniha – blok časoměřiče 1957. Osobní archiv Jana Hrbatsche.

⁴⁵⁰ Rozhovor s Hanou HAVRÁNKOVOU 12. prosince 2014.

⁴⁵¹ Plachtařská kniha – blok časoměřiče 1958. Osobní archiv Jana Hrbatsche.

⁴⁵² Plachtařská kniha – blok časoměřiče 1959. Osobní archiv Jana Hrbatsche.

⁴⁵³ Rozhovor s Hanou HAVRÁNKOVOU 12. prosince 2014.

s dalším. Lítalo se každou středu, každou sobotu a každou druhou neděli. Stejně to dalo, že na nás přišlo. Léтали jsme od začátku navijáky a pak aerovleky. První čtvrtina výcviku byla navijáková. Vlekalo se „Basou“ (C-106⁴⁵⁴ pozn. aut.), která nevlekala vůbec dobře, díky slabému motoru. Pokud vlekař nevyužil stoupavých proudů, tak nešlo vůbec vystoupat na vývrtky. Můj první sólový let bylo 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 strážný na letišti a jeden z nich se jmenoval Zatloukal. Postupně jsme brigádnicky postavili strážnici. Hlavní budova se stavěla okolo roku 1961. Když jsem odlítal 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 17 a Krajánek 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.⁴⁵⁵

V roce 1957 byla také přidělen MAK Hodkovice první vlečný speciál Z-226B OK-KMN, se kterou přiletěl Zdeněk Beseda z Liberce a přeškolil náčelníka letiště. Zvláštností bylo, že neměla dvojí řízení, tak se provedla pozemní příprava, Beseda si sedl „jako dozor“ na přední sedadlo, kde nebylo nainstalováno řízení, a provedl s Josefem Havránkem několik okruhů. Jedním z problémů, které měly první kusy „dvěstěpětek“ (dle vojenského označení C-205)⁴⁵⁶ byl zkrat jedné zásuvky elektroinstalace nedaleko nádrží, kde občas vznikal oheň. Následně se létalo s otevřenou kabinou. V Hodkovicích byla kmenově standardně pouze jedna až dvě vlečné a zbytek motorových letadel se půjčoval z Liberce.⁴⁵⁷ K roku 1957 se váže velmi podstatná událost. Svépomocí byla vystavěna provozní budova, v níž získal MAK Hodkovice potřebné prostory pro ubytování, provozní místnost, klubovnu, učebnu, umývárnu a kuchyň.⁴⁵⁸

⁴⁵⁴ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXIII, pozn. aut.

⁴⁵⁵ Rozhovor s Ing. Radovanem TALACKEM 14. listopadu 2014.

⁴⁵⁶ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXVI-XXVII, pozn. aut.

⁴⁵⁷ Rozhovor s Josefem HAVRÁNKEM 12. prosince 2014.

⁴⁵⁸ ČERNÝ, Jirí. Čtyřicet mírových let, s. 6-7.

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 vzpomíná 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 přistávací 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 Hujera⁴⁵⁹ od roku 1961 do roku 1978.⁴⁶⁰

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 řídící 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 kabina odlomila od trupu.⁴⁶¹

Mezi tehdejší zvyklosti obecně platilo slibování závazků, mezi závazky slíbené na schůzi KA v Liberci bylo řečeno, že členové stanice Hodkovice nad

⁴⁵⁹ Rozhovor s Ing. Radovanem TALACKEM 14. listopadu 2014.

⁴⁶⁰ ZIMA, Radek: *Z dějin hodkovického letiště*, s. 12.

⁴⁶¹ Rozhovor s Josefem HAVRÁNKEM 12. prosince 2014.

Mohelkou odpracují nejméně 500 hodin na zemědělských brigádách.⁴⁶² Sportovní činnost přes nutný politický souhlas nebo alespoň neutralitu vůči vládnoucímu režimu pokračovala. Díky Boženě Tlapákové a Josefu Havránekovi, 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.⁴⁶³ Je nutné podotknout, že toto zlaté C bylo nejenom první v Hodkovicích, ale i v celém tehdejší Severočeském kraji. Formálně bylo uznáno roku 1960.⁴⁶⁴

4.2.2 Léta šedesátá v Hodkovicích

Počátek let šedesátých byl především o 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 Hodkovice.“* Ve funkci placeného náčelníka pokračoval v letech 1968 až 1981, kdy odešel do důchodu.⁴⁶⁵ 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 Jířů, 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.⁴⁶⁶

Hodkovičtí byli nuceni hledat nové zdroje příjmů. Hana Havránková vzpomíná: *„Pěstovali jsme námel nebo heřmánek, který jsme sbírali strojově*

⁴⁶² REDAKCE. Závezky KA Liberec. *Křídla vlasti*, 1959, roč. 8, č. 11, s. 4.

⁴⁶³ PRCHAL, Jaroslav. KA Liberec. *Křídla vlasti*, 1958, roč. 7, č. 1, s. 4.

⁴⁶⁴ *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>

⁴⁶⁵ Rozhovor s Josefem HAVRÁNKEM 12. prosince 2014.

⁴⁶⁶ MAK HODKOVICE: *Hlášení o zvolených členech rady MAK z 21. 1. 1963*. Osobní archiv Jana Hrbatsche.

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 se vzduchotechnikou. 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.⁴⁶⁷

Zajímavý je vhléd do činnosti aeroklubu v roce 1962. Bylo nalétáno celkem 2882 navijákových a 640 aerovlekových startů, 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 transportech 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 byla uskutečněna první opatření pro zajištění finanční úhrady části letových hodin, jelikož oseli 0,5 ha okrajové plochy letiště léčivými bylinami⁴⁶⁸ (např. již zmíněným heřmánkem). Spolupráci při brigádách s místním JZD dokazuje dokument datovaný k 17. srpnu 1962, kdy JZD Hodkovice žádá všechny provozy obeslané tímto oběžníkem k uvolnění šesti pracovníků na dva dny pro zajištění výmlatu obilí.⁴⁶⁹ 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.⁴⁷⁰

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-2426.⁴⁷¹ Činnost je doložena i na motorových letadlech, které byly především přidělovány 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.⁴⁷²

⁴⁶⁷ Rozhovor s Hanou HAVRÁNKOVOU 12. prosince 2014.

⁴⁶⁸ LESÁK, Josef. Z členských schůzí Severočeského kraje. *Křídla vlasti*, 1963, roč. 12, č. 6, s. 154.

⁴⁶⁹ JZD HODKOVICE. Zajištění výmlatu obilí v JZD Hodkovice. Osobní archiv Jana Hrbatsche.

⁴⁷⁰ TVRDÍK, Jaroslav. Hodkovice. *Letectví a kosmonautika*, 1970, roč. 46, č. 8, s. 39.

⁴⁷¹ Plachtařská kniha – blok časoměřiče 1963. Osobní archiv Jana Hrbatsche.

⁴⁷² Plachtařská kniha – blok časoměřiče 1964. Osobní archiv Jana Hrbatsche.

Nebo v roce 1965 C-205 OK-KMP.⁴⁷³ 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 předvídavosti tehdejšího náčelníka letiště nedošlo k havárii.⁴⁷⁴ Je podstatné podotknout, že podobná závada se stala v Liberci i Rudolfu Fiamovi.⁴⁷⁵

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.⁴⁷⁶ Na Boženu Tlapákovou vzpomínala Hana Havránková: „*Na Blaniku létala Božena Košková-Tlapáková velmi pěkně akrobacii a uměla dobře hospodařit s výškou v sestavě na rozdíl např. od Věry Šlechtové-Špačkové,*⁴⁷⁷ *která velmi pěkně šla „akrobatika“ na Luňáku, ale méně na Blaniku.*“⁴⁷⁸

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.⁴⁷⁹ 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,

⁴⁷³ Plachtařská kniha – blok časoměřiče 1965. Osobní archiv Jana Hrbatsche.

⁴⁷⁴ Rozhovor s Josefem HAVRÁNKEM 12. prosince 2014.

⁴⁷⁵ Rozhovor s Rudolfem FIAMEM 24. ledna 2015.

⁴⁷⁶ TVRDÍK, Jaroslav. Memoriál v Hodkovicích. *Letectví a kosmonautika*, 1966, roč. 42, č. 16, s. 37.

⁴⁷⁷ Více: CHVOJKOVÁ, Helena. *Plachtění je požitek. Pilotka Věra Špačková-Šlechtová vzpomíná*. Cheb: Svět křídel, 2013. ISBN 978-80-87567-24-1.

⁴⁷⁸ Rozhovor s Hanou HAVRÁNKOVOU 12. prosince 2014.

⁴⁷⁹ TVRDÍK, Jaroslav. Memoriál v Hodkovicích. *Letectví a kosmonautika*, 1966, roč. 42, č. 16, s. 37.

ve kterém létal prototyp motorového Blaníka⁴⁸⁰ XL-13M⁴⁸¹. 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.⁴⁸²

Koncem šedesátých let se také přistoupilo k dalším úpravám nejenom areálu hodkovického letiště. V roce 1968 bylo kvůli problémům se zásobováním pitnou vodou položeno 600 m dlouhé potrubí z přečerpávací stanice v obci Vrchovina, která leží nedaleko letiště, do budovy MAK s vnitřním rozvodem.⁴⁸³ 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.⁴⁸⁴ Od stejného roku byla plánována stavba nového hangáru na letišti,⁴⁸⁵ jelikož starý hangár postavený v průběhu válečných let postupně stárl. Nová stavba byla realizována v roce 1970 a trvala do 1974.⁴⁸⁶

4.3 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 bylo realizováno do roku 1950. Přesto se stále prováděly úpravy VPD až do ukončení činnosti letiště v roce 1958. Přes zimu se vozila hlínu na letiště odněkud, jelikož letiště mělo trochu příčný sklon, tak byla snaha částečně vyrovnat a buldozerem ujezdit, dále se sbíralo kamení.⁴⁸⁷

Do Lomnice nad Popelkou v průběhu padesátých let přichází dobře známá technika. Doloženy jsou celkem tři LF-109 Pionýr (OK-3227, OK-1214, OK-

⁴⁸⁰ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXIX, pozn. aut.

⁴⁸¹ TVRDÍK, Jaroslav. Hodkovice. *Letectví a kosmonautika*, 1967, roč. 43, č. 20, s. 38.

⁴⁸² TVRDÍK, Jaroslav. Hodkovice. *Letectví a kosmonautika*, 1969, roč. 45, č. 17, s. 39.

⁴⁸³ ZIMA, Radek: *Z dějin hodkovického letiště*, s. 11.

⁴⁸⁴ ČERNÝ, Jiří. Čtyřicet mírových let, s. 6-7.

⁴⁸⁵ TVRDÍK, Jaroslav. Hodkovice. *Letectví a kosmonautika*, 1970, roč. 46, č. 8, s. 39.

⁴⁸⁶ ZIMA, Radek: *Z dějin hodkovického letiště*, s. 11-12.

⁴⁸⁷ Rozhovor s Rudolfem FIAMEM 24. ledna 2015.

3214), dva Z-24 Krajánek (OK-3084, OK-1402) samozřejmě ve vzpomínkách pamětníků jsou doloženy i Šohaje,⁴⁸⁸ ale imatrikulační značky se nepodařilo dohledat, ani v rejstříku SLI, jelikož i bezmotorová technika byla primárně přidělována KA, odkud byla postupně přerozdělování místním stanicím.⁴⁸⁹

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 vzpomíná 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.“*⁴⁹⁰ 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 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 vzpomíná 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 začas Sucharda na mě křičet, ať se věnuju létání.“* K roku 1956 se váže 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 je odlétal při vlnovém proudění, což je jedna z jeho

⁴⁸⁸ Zápisník letů pro bezmotorové létání č. 1, patřící Rudolfovi Fiamovi. Osobní archiv Rudolfa Fiamy.

⁴⁸⁹ Kniha leteckého rejstříku SLI – kniha bezmotorová č. 1. [online]. [vid. 10. 4. 2015]. Dostupné z: <http://www.caa.cz/letadla/archivni-materialy-leteckeho-rejstliku>

⁴⁹⁰ Srov.: NIESLER, Jan: *Nebe není ráj, aneb starý pilot vypravuje*. Cheb: Svět křídel, 2007, ISBN 978-80-86808-41-3, s. 24-25.

nekrásnějších vzpomínek na počátky své letecké kariéry.⁴⁹¹ Další událostí téhož roku bylo, že byl zapůjčen z Varnsdorfu jeden Pionýr OK-2265 na zpětný převlek na domovské letiště, který byl realizován ve velmi nevhodném počasí.⁴⁹²

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 byla místních. Instruktory byli např. Václav Lindner. Karel Prehlík, Zdeněk Kroupa, Ota Pivrnec nebo i náčelník Jaroslav Sucharda.⁴⁹³

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.*“⁴⁹⁴ 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 byly pozemky letiště předány místnímu JZD, je možné i usuzovat,⁴⁹⁵ že se odehrála stejná situace s využitím pozemků pro zemědělskou činnost.⁴⁹⁶ 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.⁴⁹⁷ 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 1957.⁴⁹⁸ Po zrušení letiště odešla většina

⁴⁹¹ Rozhovor s Rudolfem FIAMEM 24. ledna 2015.

⁴⁹² Více: SEDLÁČEK, Jaroslav. *Aeroklub Varnsdorf 1945-1958*, s. 32-34.

⁴⁹³ Rozhovor s Ing. Milanem TAUCHMANEM 22. března 2015.

⁴⁹⁴ Rozhovor s Rudolfem FIAMEM 24. ledna 2015.

⁴⁹⁵ DRAHOŇOVSKÝ, Jan. Dvě významná výročí: vodovod a letiště. *Lomnické noviny*, 2007, roč. 15, č. 6, s. 15.

⁴⁹⁶ Více: SEDLÁČEK, Jaroslav. *Aeroklub Varnsdorf 1945-1958*, s. 35-36.

⁴⁹⁷ Více: TREFNÝ, Josef a kol. *Aeroklub Děčín 1950-1990*, s. 7.

⁴⁹⁸ Zápisník letů pro bezmotorové létání č. 1, patřící Rudolfovi Fiamovi. Osobní archiv Rudolfa Fiamy.

lomnických do Jičína, část s létáním skončila⁴⁹⁹ a pár z nich, např. Rudolf Fiam, odešlo do Liberce.⁵⁰⁰

4.4 Česká Lípa

Stejně jako v ostatních aeroklubech se proměnila sportovní činnost 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.

4.4.1 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-2b. Postupně byla technika českolipského aeroklubu doplňována a nahrazována hlavně technikou československou, kterou zastupovaly především VT-109 Pionýr VT-24 Krajánek nebo všemi třemi základními subverzemi výkonného větroně Šohaj. Mezi doložené jednotlivé kusy těchto typů v České Lípě patří Pionýr OK-3304,⁵⁰¹ OK-2224,⁵⁰² OK-3255 a OK-3275, dále VT-25 Šohaj OK-8832,⁵⁰³ VT-125 Šohaj 2 OK-1780⁵⁰⁴ a VT-425 OK-5396.⁵⁰⁵ Další kusy jednotlivých typů jmenovaných druhů se nepodařilo spolehlivě doložit, stejně tak ani imatrikulační značky některých z Krajánků, přestože ve vzpomínkách pamětníků jsou doloženy, v tomto případě u Jana Kosinky.⁵⁰⁶ Nepočetnou skupinu v České Lípě rozšířila počátkem roku 1959 skupina pilotů ze

⁴⁹⁹ Rozhovor s Ing. Milanem TAUCHMANEM 22. března 2015.

⁵⁰⁰ Rozhovor s Rudolfem FIAMEM 24. ledna 2015.

⁵⁰¹ Zápisník letů pro bezmotorové létání č. 1, patříci Rudolfovi Fiamovi. Osobní archiv Rudolfa Fiamy.

⁵⁰² Zápisník letů pro bezmotorové létání č. 2, patříci Janu Kosinkovi. Osobní archiv Jana Kosinky.

⁵⁰³ TREFNÝ, Josef a kol. Aeroklub Děčín 1950-1990, s. 17-18.

⁵⁰⁴ Záznam o nehodě větroně VT-125 Šohaj 2 OK-1780 z roku 1965. Osobní archiv Jozefa Tótha.

⁵⁰⁵ Zápisník letů pro bezmotorové létání č. 2, patříci Janu Kosinkovi. Osobní archiv Jana Kosinky.

⁵⁰⁶ 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.

zrušeného aeroklubu Varnsdorf.⁵⁰⁷ 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 navijákové stanice si dal závazek odpracovat 5 hodin na zemědělských pracích a 40 h při úpravě letištní plochy. Dále se stanice zavázala nasbírat 1000 kg šrotu.⁵⁰⁸

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 jedinej start na navijáku 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 zkouškama, 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 neskončil mi 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 v Roudnici se létali normálně aerovleky za C-106 a Lípa byla jenom navijáková stanice. V únoru 1959 jsem vyrazil za Českolipským náčelníkem Jiřím 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 nepodařila zjistit imatrikulační značka tohoto větroně.⁵⁰⁹

Příchod pilotů z Varnsdorfu a Děčína může být také jedním z důvodů, proč nebylo letiště v České Lípě na konci padesátých let zrušeno. Mezi další důvody patří i to, že se ve velké vzdálenosti nenacházelo další letiště. Božena Vitásková

⁵⁰⁷ SEDLÁČEK, Jaroslav. *Aeroklub Varnsdorf 1945-1958*, s. 32-34.

⁵⁰⁸ REDAKCE. Závazky KA Liberec. *Křídla vlasti*, 1959, roč. 8, č. 11, s. 4.

⁵⁰⁹ Rozhovor s Janem KOSINKOU 17. dubna 2015.

se o této problematice vyjádřila v tom smyslu, že jedním z důvodů bylo také vyžívání českolipského letiště pro noční vojenské seskoky z výsadkářského centra v Borečku, nedaleko hradčanského letiště.⁵¹⁰ Toto tvrzení se dostupné literatury nepodařilo potvrdit, ani vyvrátit.⁵¹¹ Na druhou stranu ze vzpomínek Jaroslava Šultyse⁵¹² a Jana Šmahy⁵¹³ vyplývá, 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.

4.4.2 Léta šedesátá v České Lípě

Počátkem let šedesátých pokračoval MAK Česká Lípa v zaběhnuté praxi navijákové stanice. Ze zprávy náčelníka vyplývá, že za rok 1961 plnil místní aeroklub plán létání na 85 %, některé potřebné výcvikové úkoly byly zajišťovány soustředěním žáků a sportovců. K potřebnému zkvalitnění sportovní činnosti byly v ÚPS ve Vrchlabí. Jelikož nebyla plocha příliš vhodná pro aerovlekový provoz a v České Lípě nebyl trvale přidělen vlečný letoun, byli místní plachtaři odkázáni na aerovleky v Hradčanech u Mimoně, Hodkovicích, nebo Hradčanech.⁵¹⁴ Pamětníci, např. Jan Kosinka, upřesňují, že prioritně, vedle Hradčan, létaly aerovleky v Hodkovicích, protože zde byla lepší atmosféra než v „krajském“ Liberci.⁵¹⁵ V průběhu roku 1961 bylo na brigádách odpracováno přes 5100 hodin. V roce 1962 se počítalo s vybudováním benzínového čerpadla a vybudováním letošní instalace od místa vzletu větroňů k navijáku.⁵¹⁶

⁵¹⁰ Rozhovor s Boženou VITÁSKOVOU 30. září 2014.

⁵¹¹ 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.

⁵¹² Rozhovor s Jaroslavem ŠULTYSEM, motorovým a plachtařským instruktorem, dodnes aktivním členem AK Česká Lípa. Rozhovor byl proveden 20. prosince 2014.

⁵¹³ 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.

⁵¹⁴ LESÁK, Josef. Česká Lípa. *Křídla vlasti*, 1962, roč. 11, č. 2, s. 34.

⁵¹⁵ Rozhovor s Janem KOSINKOU 17. dubna 2015.

⁵¹⁶ LESÁK, Josef. Z členských schůzí Severočeského kraje – Česká Lípa. *Křídla vlasti*, 1962, roč. 11, č. 2, s. 34.

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 vzpomíná: „*Měli jsme docela solidní obrát. 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 vyplývá, že se aeroklub snažil zlepšit svoji finanční situaci stejným způsobem jako ostatní aerokluby, jak stavbou konstrukcí (Hodkovice), tak zřízením autodopravy (Liberec).⁵¹⁷*

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 navigačních startů a 635 aerovleků. Členové vedle své letecké činnosti odpracovali přes 4800 brigádnických hodin.⁵¹⁸ 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.⁵¹⁹ V rámci zmiňované generální opravy byl jako náhrada za aktuálně

⁵¹⁷ Rozhovor s Janem KOSINKOU 17. dubna 2015.

⁵¹⁸ LESÁK, Josef. Z členských schůzí Severočeského kraje – Česká Lípa. *Křídla vlasti*, 1963, roč. 12, č. 6, s. 154.

⁵¹⁹ Rozhovor s Janem KOSINKOU 17. dubna 2015.

„generálkovanou“ OK-3412 přidělen z Medlánek VT-16 OK-2426. V roce 1964 byl místní aeroklubu přidělen první L-13 Blaník OK-2814.⁵²⁰

V průběhu první poloviny šedesátých let dvacátého století je datována výstavba současné VPD, jelikož se do té doby létalo na pásu od hangáru směrem dolů, který nebyl příliš vhodný pro aerovlekový provoz.⁵²¹ Doloženo je rozhodnutí počátku výstavby, kde je uveden ÚV Svazarm jako investor a 26. února 1963 byly nad připravovanou plochou vyhlášena ochranná pásma.⁵²² Jan Kosinka na výstavbu nové VPD a události s tím spojené vzpomíná: *„Lítali 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 lítali jenom navigák.“*⁵²³ Následně jsou do roku 1967 z části dokončeny meliorační práce na dráze, jelikož byl velký problém s odvodněním letiště při dlouhotrvajících deštích nebo jarním 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. Voni 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 hrozný, 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: „Paní 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, pojdte to éro mi pomoct vytlačit. Tak*

⁵²⁰ Zápisků letů pro bezmotorové létání č. 2, patřící Janu Kosinkovi. Osobní archiv Jana Kosinky.

⁵²¹ Rozhovor s Oldřichem SCHULZEM dlouholetým plachtařem a současným předsedou rady AK Česká Lípa. Rozhovor byl proveden 15. listopadu 2014.

⁵²² ÚV Svazarmu. *Rozhodnutí zahájení prací na nové VPD v České Lípě*. Interní archiv Aeroklubu Česká Lípa. Neinventarizováno.

⁵²³ Rozhovor s Janem KOSINKOU 17. dubna 2015.

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...“⁵²⁴

Další příliv nových členů do českolipského aeroklubu se odehrál v roce 1965. Na základě nařízení, že nemohou být dva aerokluby v jednom okrese, byl zrušen aeroklub v Hradčanech.⁵²⁵ V březnu roku 1965 byla uspořádána slučovací schůze s Aeroklubem Česká Lípa, kam odešla většina civilních pilotů z Hradčan spolu s velkou částí letecké techniky.⁵²⁶ Mezi doloženou leteckou techniku, která přišla do České Lípy, patřil L-13 Blaník OK-3806 a akrobatický LF-107 Luňák OK-0837.⁵²⁷ Z nových členů se rekrutovali i noví náčelníci. Koncem šedesátých a počátkem sedmdesátých let se vystřídali ve funkci Jozef Tóth a následně Rudolf Fiam.⁵²⁸

Zajímavou událostí byla spolupráce s maďarským aeroklubem,⁵²⁹ se kterým domluvil spolupráci Jozef Tóth. Nejprve v roce 1965 dorazili maďarští piloti do České Lípy, kde měli na dva týdny zapůjčeného Orlíka.⁵³⁰ Z tohoto důvodu byl zapůjčen L-13 Blaník OK-9824 z ÚPŠ Vrchlabí, aby mohla nerušeně pokračovat činnost místního aeroklubu.⁵³¹ 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 větroních⁵³² např. R-22 Góbe, R-22S Janusius, Futár Laminár nebo Pilis⁵³³ a na polském SZD-22 Mucha Standard.⁵³⁴

⁵²⁴ Rozhovor s Boženou VITÁSKOVOU 30. září 2014.

⁵²⁵ Rozhovor s Rudolfem FIAMEM 24. ledna 2015.

⁵²⁶ TÓTH, Jozef. Hlásí se Aeroklub Česká Lípa. *Letectví a kosmonautika*, 1965, roč. 14, č. 10, s. 39.

⁵²⁷ Zápisník letů pro bezmotorové létání č. 1, patřící Rudolfovi Fiamovi. Osobní archiv Rudolfa Fiamy.

⁵²⁸ Rozhovor se Zdeňkem ŠÁDKEM, bývalým členem a funkcionářem Aeroklubu Česká Lípa. Rozhovor byl proveden 15. listopadu 2014.

⁵²⁹ 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.

⁵³⁰ Rozhovor s Janem KOSINKOU 17. dubna 2015.

⁵³¹ Zápisník letů pro bezmotorové létání č. 2, patřící Janu Kosinkovi. Osobní archiv Jana Kosinky.

⁵³² Tamtéž.

⁵³³ K větroňům maďarské výroby více např.: GÁBOR, Jereb. *Magyar vitorlázó repülőgépek*. Budapešť: Műszaki Könyvkiadó, 1988, ISBN 963-10-7126-X.

⁵³⁴ K větroňům polské výroby více např.: GLASS, Andrzej, MURAWSKI, Tomasz. *Polskie szybowce 1945-2011. Problemy rozwoju*. Bielsko-Biala: Wydawnictwo SCG, 2012, ISBN 978-

Po výstavbě 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,⁵³⁵ který byl v České Lípě dolétán do generální opravy a následně odkoupen aeroklubem Hodkovice, který ji provedl.⁵³⁶ Například za první pololetí roku 1965 nalétali českolipští motoroví piloti pře 60 hodin a 280 startů.⁵³⁷ 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.⁵³⁸

Na nové ploše začali létat také plachtaři. Za první pololetí roku 1965 nalétali v České Lípě 400 navijákových a 130 aerovlekových startů a Jiří Trochta, který byl jedním z přestoupivších z hradčanského aeroklubu,⁵³⁹ vyhrál Memoriál Josefa Hujera v Hodkovicích.⁵⁴⁰ Dne 15. června 1965 se bohužel odehrála mimořádná událost, která není hodna chvály. Při přistání pilot Šohaje Z-125 OK-1780 přelomil trup. Příčinou havárie bylo špatné rozhodnutí pilota při přerušení tahu na navijáku, při kterém pilot nezvládl zvolený manévry. Místo toho, 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 byl na letišti minimální počet osob pro navijákový provoz.⁵⁴¹

Posléze přišel rok 1968, který předznamenal politické prověrky konce šedesátých let. Jaroslav Šultys vzpomíná: „*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 lítání. Pár lidí skončilo, ale kdo držel hubu a krok, tak toho nechali létat.*“⁵⁴²

83-932826-0-9.

⁵³⁵ Zápisník letů pro motorové létání č. 2, patřící Janu Kosinkovi. Osobní archiv Jana Kosinky.

⁵³⁶ Rozhovor s Janem KOSINKOU 17. dubna 2015.

⁵³⁷ TÓTH, Jozef. Česká Lípa. *Letectví a kosmonautika*, 1965, roč. 41, č. 18, s. 27.

⁵³⁸ Rozhovor s Boženou VITÁSKOVOU 30. září 2014.

⁵³⁹ Rozhovor s Rudolfem FIAMEM 24. ledna 2015.

⁵⁴⁰ TÓTH, Jozef. Česká Lípa. *Letectví a kosmonautika*, 1965, roč. 41, č. 18, s. 27.

⁵⁴¹ ⁵⁴¹ Záznam o nehodě větroně VT-125 Šohaj 2 OK-1780 z roku 1965. Osobní archiv Jozefa Tótha.

⁵⁴² Rozhovor s Jaroslavem ŠULTYSEM 20. prosince 2014.

Než dorazilo normalizační utužení režimu, bylo ještě možné uspořádat pozoruhodné akce. Důkazem byl 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.⁵⁴³

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 vzpomíná: *„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 a 36 m jsme dostali my. Začali jsme to stavět dole, jelikož jsme si říkali, ať se s tím netaháme do kopce (myšleno letadla při ukládání) a přiletěl Marek ze SLI, který ani nedorazil ke správní budově a rozkázal, skoro dostavěný hangár rozebrat a přemístit, jelikož byl v překážkové rovině VPD, jinak hrozil tím, že nám náš plácek zavře. Tak jsme pomocí buldozerů vytahali betonové patky a všechno přemístili nahoru. Poté, co jsme to dokončili nahore, 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 1970/1971.⁵⁴⁴ Velkou smůlou bylo, že v noci před touto událostí umístili do něj členové českolipského aeroklubu Blaníka, který byl zrovna dovezen z generální opravy. Blaník OK-3814 byl úplně zničen, avšak za několik let byl opraven a posléze létal v Roudnici nad Labem.⁵⁴⁵

4.5 Zrušená letiště s návazností na Českou Lípou 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

⁵⁴³ VYCHODIL, Petr. Kdo je Miloš Kvapil, *Letectví a kosmonautika*, 1977, roč. 53, č. 3, s. 87.

⁵⁴⁴ Rozhovor s Janem KOSINKOU 17. dubna 2015.

⁵⁴⁵ Rozhovor s Janem ŠMAHOU 20. prosince 2014.

věnují následující podkapitoly, které nastiňují vývoj před ukončením jejich činnosti.

4.5.1 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 byl kladen důraz na splnění podmínek stříbrného C. Jak už bylo několikrát zmíněno, létání je úplně zadarmo, KA Liberec proplácel jízdné i stravné, uvolňování ze zaměstnání na soustředění usnadňoval příslušný paragraf branného zákona.

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.⁵⁴⁶ Za rok 1953 vycvičil celkem 21 plachtařů a sám nalétal 48 h.⁵⁴⁷ 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 patří naviják Stradílek a traktor Svoboda 12. Akrobatická „Bejbina“ byla přidělena z KA Liberec, kde na ní namontovaly dýmovnice, což se po přiletu do Varnsdorfu setkal s velkým úspěchem.⁵⁴⁸

Vysoké tempo elementárního výcviku pokračovalo i v roce 1954. Je nutné podotknout, že Aeroklub Varnsdorf byl pouze navijákovou stanicí, tudíž zde létali 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. První stupněm byl branecký výcvik v Liberci. Vedle branců nastoupil do motorového výcviku také Sedláček, Kubín, Rieger a Blaschke.⁵⁴⁹

⁵⁴⁶ SEDLÁČEK, Jaroslav. *Aeroklub Varnsdorf 1945-1958*, s. 24.

⁵⁴⁷ KUBA, Adam. Příkladní Svazarmovci. *Křídla vlasti*, 1954, roč. 3, č. 4, s. 52.

⁵⁴⁸ SEDLÁČEK, Jaroslav. *Aeroklub Varnsdorf 1945-1958*, s. 24-25

⁵⁴⁹ Tamtéž, s. 26.

V roce 1955 došlo k další obměně letového parku. Přišel nový Krajánek OK-1404, další Pionýr OK-2265, naviják Herkules II a traktor Zetor 25, což byla poměrně častá technika ve všech tehdejších aeroklubech. 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.⁵⁵⁰

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 navijákový výcvik ve Varnsdorfu. O rok později byl přidělen první výkonný větroň Z-25 Šohaj OK-8850,⁵⁵¹ který přišel z Hodkovic.⁵⁵² Naopak byl půjčen Pionýr AK Lomnice nad Popelkou.

Rok 1958 začal velmi nadějně. Letový park místního aeroklubu doplnily Z-25 OK-8832 a Z-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 byla projednávána 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 přimluvu mjr. Kotka, náčelníka KA Liberec, aby byl tento dokument vydán dodatečně, nedošlo k jeho vydání. Všechno následně šlo velmi rychle. Bylo povoleno ponechat letecký provoz na letišti Varnsdorf do konce roku 1958. Počátkem roku došlo k definitivnímu zrušení letiště, předání hangáru pro účely JZD a přemístění techniky do fungujících aeroklubů.⁵⁵³ Je nutné podotknout, že velká většina členů odešla do České Lípy, popř. Liberce,⁵⁵⁴ nebo přestala létat.

⁵⁵⁰ Tamtéž, s. 27-31.

⁵⁵¹ Tamtéž, s. 32.

⁵⁵² Plachtařská kniha – blok časoměřiče AK Hodkovice 1955. Osobní archiv Jana Hrbatsche.

⁵⁵³ SEDLÁČEK, Jaroslav. *Aeroklub Varnsdorf 1945-1958*, s. 35

⁵⁵⁴ VYCHODIL, Petr. Kdo je Jaroslav Sedláček. *Letectví a kosmonautika*, 1976, roč. 52, č. 20, s. 9.

4.5.2 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 Záboj Mandík. Koncem března 1953 bylo uskutečněno 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-1205.⁵⁵⁵ O kluzáku Z-23 Honza, který přišel společně s děčínskými do Mostu, nejsou žádné další informace.⁵⁵⁶ 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.⁵⁵⁷

V létě 1953 byl z letiště v Mostě přeletěn aerovlekem jeden Pionýr, který byl posléze po zrušení zákazu v Dobrné delší dobu hangárován. Pod vedením instruktora Mandíka bylo uskutečněno několik navijákových startů, jelikož na větroni byl zjištěn vadný závěs výškového kormidla a Pionýr byl následně odeslán k výrobcí.⁵⁵⁸ Paradoxní je, že tento větroň byl posledním, který přistál na letišti Dobrná, jelikož bylo letiště koncem roku 1953 zrušeno. K oficiálním důvodům byla udávána vysoká nehodovost a přílišná blízkost státní hranice.⁵⁵⁹

V průběhu roku 1955 se začala utvářet další samostatná skupina děčínských zájemců o létání, kteří hledali možnost aktivní realizace. Skupina okolo Oty Šindeláře, ve které bylo 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“.

⁵⁵⁵ TREFNÝ, Josef a kol. *Aeroklub Děčín 1950-1990*, s. 6.

⁵⁵⁶ Rozhovor s Rudolfem BAYTLEREM, členem AK Děčín a AK Česká Lípa. Rozhovor byl proveden 20. prosince 2014.

⁵⁵⁷ TREFNÝ, Josef a kol. *Aeroklub Děčín 1950-1990*, s. 6.

⁵⁵⁸ Tamtéž, s. 7.

⁵⁵⁹ Rozhovor s Rudolfem BAYTLEREM 20. prosince 2014.

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 1957.⁵⁶⁰

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 Zábój Mandík, který pod svá křídla shromáždil drtivou většinu létajících bývalých „děčínáků,“ i mosteckých.⁵⁶¹ Doprava mezi Děčínem a Roudnicí byla zajišťována nákladním automobilem Praga RN,⁵⁶² kterou většinou řídili Rudolf Baytler, Ladislav Macan nebo Jan Kosinka. Stavěli ještě v Ústí nad Labem, kde přibírali ústecké plachtaře, kteří se také soustřeďovali v Roudnici.

Roku 1959 odešel Jan Kosinka do instruktorského kurzu do ÚPŠ Vrchlabí, aby rozšířil instruktory děčínské skupiny. Ve stejný rok, v rámci reorganizace, se děčínští plachtaři stěhovali naposledy a to 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.⁵⁶³

4.5.3 Hradčany

Stejně jako v předchozím období, vznikl opět na letišti v Hradčanech civilní letecký provoz, který se vymykal z tehdejšího zažitého systému. Na přelomu padesátých a šedesátých 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.⁵⁶⁴

⁵⁶⁰ TREFNÝ, Josef a kol. *Aeroklub Děčín 1950-1990*, s. 7.

⁵⁶¹ Tamtéž, s. 8.

⁵⁶² Rozhovor s Rudolfem BAYTLEREM 20. prosince 2014.

⁵⁶³ TREFNÝ, Josef a kol. *Aeroklub Děčín 1950-1990*, s. 9.

⁵⁶⁴ Především 17. a 26. stíhací pluk. Více: NOVÁK, Vladimír. *Armáda v Liberci a Libereckém kraji*, s. 14, 58-61.

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.⁵⁶⁵ 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, který fungoval od roku 1961.⁵⁶⁶ V druhé polovině roku 1960, se odehrála řada jednání, návrhů. Skutečně štěstí bylo, že Jozef Tóth našel pochopení téměř všude. Významnou podporou byl od prvních chvil 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, Olda Pilný, Jiří Záhvozda, Josef Lesák a další). Významnou podporou pro žádost o činnost bylo kladné stanovisko velitele pluku (tím i velitele letiště), se kterým musel po přednesení návrhu absolvovat přezkoušení, zda je 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, tehdy působícího na pracovišti ve Smečkách a jeho kolegy Karla Tikovského a řady dalších na tomto oddělení. Pro některé to bylo dokonce překvapení, že je ta podpora tak výrazná.

Samozřejmě, že pro schválení bylo rozhodující velení v čs. letectvu a to proběhlo bez problémů. Bylo třeba kladné stanovisko např. velitele divize a velitele sboru.⁵⁶⁷

Souhlas se zřízením aeroklubu na letišti Hradčany u Mimone byl vydán v prosinci 1960. Bylo ovšem několik podmínek – náčelníkem musí být voják z povolání, nejlépe pilot s kvalifikací, instruktor na provozovaných letounech, nebo alespoň na jejich části. Výkon funkce byl bez nároků na odměnu od ČSLA

⁵⁶⁵ MÁROVÁ, Ema. Kaleidoskop Severočeského aeroklubu. *Křídla vlasti*, 1958, roč. 7, č. 26, s. 6.

⁵⁶⁶ Rozhovor s Rudolfem FIAMEM 24. ledna 2015.

⁵⁶⁷ Rozhovor s Jozefem TÓTHEM, dlouholetým vojenským pilotem, náčelníkem aeroklubu Hradčany. Rozhovor byl proveden 4. února 2015.

a následně i od Svazarmu, což znamenalo, že výkon funkce bude aktivistický. Po sepsání dohody o konkrétních odpovědnostech a koordinačních směrnicích bylo rozhrnuto, 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).⁵⁶⁸

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 pro několik plachtařů.“

Dále vzpomíná: „Vše by nešlo, nebýt mnoha obětavců kolem a mohl bych jich jmenovat skutečně hodně. Snad nezle opomenout jedince jako byl Antonín Beneš, Jiří Trochta, Láďa Pavlíček, Josef Pešl a řada dalších. Takovou činnost jako je provoz a aeroklubu nelze provádět bez slušného kádru zapálených fandů.“ Jelikož bez schopných a nadšených lidí dodnes aeroklub organizovat nelze.⁵⁶⁹ Mezi dalšími aktivními členy byli Jan Lukeš, pilot-voják, Karel Tikava, Rudolf Fiam nebo Miloš Kvapil.⁵⁷⁰

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 Z-125 Šohaj 2 (OK-0766 a OK-0785), jeden Z-425 Šohaj 3 (OK-5962), jeden LF-107 Luňák (OK-0837), jeden Blaník OK-3806.⁵⁷¹ V průběhu let 1963 a 1964 byl zapůjčen VT-16 Orlík OK-3412 pro přeškolení⁵⁷² z Hodkovic na čtrnáct dní v létě 1964.⁵⁷³ Zajímavá je i poznámka v zápisníku letů o létání na Pionýru OK-4088, který byl kmenově veden v hodkovickém aeroklubu. Je možné, že se jednalo o případ,

⁵⁶⁸ Tamtéž.

⁵⁶⁹ Tamtéž.

⁵⁷⁰ Rozhovor s Rudolfem FIAMEM 24. ledna 2015.

⁵⁷¹ Zápisník letů pro bezmotorové létání č. 1, patřící Rudolfovi Fiamovi. Osobní archiv Rudolfa Fiamy.

⁵⁷² Rozhovor s Rudolfem FIAMEM 24. ledna 2015.

⁵⁷³ TÓTH, Jozef. Dopis z Aeroklubu Hradčany. *Křídla vlasti*, 1964, roč. 12, č. 19, s. 616.

o kterém se zmiňuje ve svých vzpomínkách Josef Havránek, kdy při Memoriálu Josefa Hujera přemísťovali Hodkovičtí svoji leteckou techniku jinam, aby se uvolnil hangár pro závodníky. Havránek k tomu uvádí, že často zakazoval využívat hodkovickou techniku, ale některé aerokluby na zákaz nedbaly.⁵⁷⁴ V průběhu fungování Aeroklubu Hradčany došlo k několika leteckým nehodám. Zdokumentována je pouze havárie LF-109 Pionýr OK-3259, který zůstal viset ve stromech nedaleko letiště.⁵⁷⁵ Oba pamětníci mají dodnes rozdílné teorie o tom, co se odehrálo. Jedna teorie zní, že se pilot pokračovacího výcviku snažil tak dlouho kroužit ve stoupavých proudech, až zachytil o stromy.⁵⁷⁶ Druhá teorie říká, že z kroužení mával kamarádům, kteří byli u brány letiště, a nehlídal si výšku.⁵⁷⁷ V rámci motorových letadel není situace už tak přehledná, jelikož byla půjčována v rámci celého KA Liberec. Z doložených typů jsou nejvýznamnějšími dva Jaky C-11 (OK-IIE, OK-KII)⁵⁷⁸ a třetí přišel do Mostu. Rozhodnutí o přidělení Jaků bylo nasnadě, jelikož v Hradčanech byli mezi členy aeroklubu také technici na tento typ. Na létání s nimi vzpomíná 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 byly původně koncipovány jako pokračovací výcvikové letouny, které měly připravit piloty na létání na bojových strojích. Byly tím nerychlejším a nejsilnějším, s čím si mohl aeroklubový pilot v celém poválečném období zalétat.⁵⁷⁹ Mezi další typy, jejichž provoz byl doložen 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) a jeden K-75 neboli Ae-45 ještě s vojenským označením 5720 později imatrikulovaná jako OK-EGS.⁵⁸⁰ Zmiňovaná OK-FRU, která skončila

⁵⁷⁴ Rozhovor s Josefem HAVRÁNKEM 12. prosince 2014.

⁵⁷⁵ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXXII, pozn. aut.

⁵⁷⁶ Rozhovor s Rudolfem FIAMEM 24. ledna 2015.

⁵⁷⁷ Rozhovor s Jozefem TÓTHEM 4. února 2015.

⁵⁷⁸ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXXI, pozn. aut.

⁵⁷⁹ Rozhovor s Rudolfem FIAMEM 24. ledna 2015.

⁵⁸⁰ Zápisník letů pro motorové létání č. 1, patřící Rudolfovi Fiamovi. Osobní archiv Rudolfa

počátkem šedesátých let v Holanském rybníku⁵⁸¹ kvůli nekázni posádky. Pilotům se nic nestalo.⁵⁸²

Zajímavou zprávu o létání Aeroklubu Hradčany podává 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 bylo nalétáno 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.⁵⁸³ Na svůj padesátikilometrový přelet, který byl jednou z podmínek pro získání toho odznaku, vzpomíná 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, odlejel 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.*“⁵⁸⁴ Dle jeho zápisníku letů se odehrála tato událost 23. května 1963 na Z-125 Šohaj 2 OK-0785. Je nutné podotknout, že poté následoval převlek za motorovým letounem zpět do Hradčan.⁵⁸⁵

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 být dva aerokluby v jednom okrese, a tak byly Hradčany zrušeny.⁵⁸⁶ V březnu roku 1965 byla uspořádána slučovací schůze s Aeroklubem

Fiama.

⁵⁸¹ Rybník nedaleko obce Holany, která se nachází v jižní části okresu Česká Lípa cca 8 km od okresního města, pozn. aut.

⁵⁸² Rozhovor s Janem KOSINKOU 17. dubna 2015.

⁵⁸³ TÓTH, Jozef. Dopis z Aeroklubu Hradčany. *Křídla vlasti*, 1964, roč. 13, č. 19, s. 616.

⁵⁸⁴ Rozhovor s Rudolfem FIAMEM 24. ledna 2015.

⁵⁸⁵ Zápisník letů pro bezmotorové létání č. 1, patřící Rudolfovi Fiamovi. Osobní archiv Rudolfa Fiama.

⁵⁸⁶ Rozhovor s Rudolfem FIAMEM 24. ledna 2015.

Česká Lípa, kam odešla většina civilních pilotů z Hradčan spolu s technikou.⁵⁸⁷ Rudolf Fiam dokládá, že provoz v Hradčanech trval nejméně do prosince roku 1965,⁵⁸⁸ kdy 12. 12. naposledy vlekal na tomto letišti s C-205 OK-KNM⁵⁸⁹ a následně pilotoval Blaník OK-3806 na čtyřicetiminutovém (!) převleku mezi Hradčanami a Českou Lípou.⁵⁹⁰ Jozef Tóth dodává, že se létalo v Hradčanech ještě z jara 1966, ale tato informace se bohužel nepodařila ověřit.⁵⁹¹

5. Normalizační období

5.1 Liberec

Počátkem normalizačního období v rámci československého sportovního letectví datujeme rok 1971. Za pasivní chování v rámci srpnové okupace byl zbaven své funkce náčelníka krajského aeroklubu mjr. Karel Kotek. Okresní výbor Svazarmu doporučil výměny funkcionářů rady, díky čemuž je 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 1947.⁵⁹² Do své funkce přišel z VVLŠ Košice, kde působil jako vojenský učitel létání.⁵⁹³ S novou organizací Oblastního aeroklubu se výcvik v rámci MAK stále více orientoval na požadavky výcviku pro ČSLA. Do výcvikových osnov byla stále více zařazována politická výchova a socialistické soutěžení. Nedostatek finančních prostředků se projevoval tím, že

⁵⁸⁷ TÓTH, Jozef. Hlásí se Aeroklub Česká Lípa. *Křídla vlasti*, 1965, roč. 14, č. 10, s. 39.

⁵⁸⁸ Rozhovor s Rudolfem FIAMEM 24. ledna 2015.

⁵⁸⁹ Zápisník letů pro motorové létání č. 1, patřící Rudolfovi Fiamovi. Osobní archiv Rudolfa Fiamy.

⁵⁹⁰ Zápisník letů pro bezmotorové létání č. 1, patřící Rudolfovi Fiamovi. Osobní archiv Rudolfa Fiamy.

⁵⁹¹ Rozhovor s Jozefem TÓTHEM 4. února 2015.

⁵⁹² PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 21.

⁵⁹³ Na Miroslava Svárovského jako učitele létání vzpomíná více: NIESLER, Jan: *Nebe není ráj, aneb starý pilot vypravuje*, s. 80-82.

ÚV Svazarmu zařadilo jednotlivé aerokluby do JSBVO,⁵⁹⁴ což přivodilo snížení počtů motorových pilotů, neboť se projevil dočasný úbytek letecké techniky, jelikož byla houfně vyřazována letuschopná technika v předchozím období a v delším časovém rámci se ji nedařilo plně nahradit.⁵⁹⁵

V roce 1975 přišla další reorganizace sportovního letectví. Ohromné oblastní aerokluby jsou reorganizovány zpět dle stávajících krajů, tudíž je vyčleněna lokální část pod názvem Severočeský krajský aeroklub (SvČKA), který zodpovídal za leteckou činnost na celkem sedmi místních letištích. Vedení SvČKA bylo umístěno na libereckém letišti, jelikož v krajském městě (Ústí nad Labem) se nenacházelo odpovídající letiště. Náčelníkem se opět stal pplk. Miroslav Svárovský.⁵⁹⁶

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 Vojská správa vybrala vhodné uchazeče. Počátkem sedmdesátých let díky politickým událostem a snížení platové atraktivity vojenské služby poklesl zájem o povolání vojenských pilotů.⁵⁹⁷ Proto byl předepsán počet vycvičených branců především pro VVLŠ Košice, na jehož splnění byly navázány jak provozní dotace, tak i zmiňované počty plachtařů, a především přesně definovaný počet motorových pilotů,⁵⁹⁸ které aeroklub mohl mít. Aby byly naplněny jednotlivé počty branců, jsou pořádány besedy a náborové akce na školách a učilištích společně s podporou perspektivních zájmových činností mládeže. Zde je možné uvést Soutěž technicko-modelářské tvořivosti

⁵⁹⁴ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 21.

⁵⁹⁵ 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 Zliny Z-42 do aeroklubů jako prezentaci čs. výrobku pro případný export zemí především do ZST. Díky aktivnímu přístupu OPLLS 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.

⁵⁹⁶ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 22.

⁵⁹⁷ Rozhovor s ing. Radko NEJDLEM, dlouholetým inspektorem bezmotorového létání na OLPPS ÚV Svazarmu. Rozhovor byl proveden 8. listopadu 2014.

⁵⁹⁸ O systému přidělování a přerozdělování míst motorových pilotů v aeroklubech více hovoří: BENEŠ, Jiří. *Jak jsem létal ve Svazarmu, aneb vzpomínky pro sebe*. Ústí nad Labem: vlastním nákladem, 1996, s. 67-69.

mládeže.⁵⁹⁹ V polovině sedmdesátých let se nakonec vypracovala koncepce, na kterou vzpomíná Ing. Radko Nejdle: „*František Kdér na OLPPS Svazarmu po projednání a pohovorech s ÚV KSČ, 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 platili sami. Od roku 1976 Koncepce – materiál pro přípravu a podíl aeroklubů Svazarmu na přípravě 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 do Sametové revoluce.⁶⁰⁰

5.1.1 Léta sedmdesátá v Liberci

Rok 1971 znamenal pro MAK Liberec nejenom zmiňované změny ve vedení. Vedle náhrady HC-102 novými Mil Mi-1⁶⁰¹ přicházejí nové Z-42.⁶⁰² 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, bylo odpracováno několik tisíc brigádnických hodin členy aeroklubu.⁶⁰³ Tento rok však neskočil bez mimořádné letecké události. Pilot VT-116 Orlík II OK-5516 vyrazil dne 10. srpna na přelet. Díky zhoršeným povětrnostním podmínkám se rozhodl přistát do složitého terénu, kde byl snížený výběr ploch. Provedl krátký rozpočet a při přistání letadlo těžce poškodil.⁶⁰⁴

Rok 1972 a roky následující jsou poznamenány zmiňovanou přestavbou. Přestože byly v řadách Aeroklubu i odborníci stavaři, kteří měli profesionální

⁵⁹⁹ TVRDÍK, Jaroslav. Liberec. *Letectví a kosmonautika*, 1971, roč. 47, č. 15, s. 39.

⁶⁰⁰ Rozhovor s ing. Radko NEJDLEM 8. listopadu 2014.

⁶⁰¹ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXVIII, pozn. aut.

⁶⁰² PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 21.

⁶⁰³ Tamtéž.

⁶⁰⁴ NEJDLE, Radko. *Přehled leteckých nehod v MAK Svazarmu 1971-1989*. Kapitola Liberec.

zkušenosti, chyběli ostatním členům potřebné zkušenosti. Je potřeba vyzdvihnout velký kus práce, kterou odvedli Moravec a Záhvozda při organizaci této akce a jednání s příslušnými úřady. Motorový odbor dostal přidělen čtyřmístný motorový letoun Zlín Z-43, který byl a dodnes je velmi vhodný pro vyhlídkové lety, vítaný zdroj financí mnoha aeroklubů. Bohužel byly z nepochopitelných důvodů necelých dvacet let zakázány, proto byly Z-43⁶⁰⁵ používány především pro navigační létání.⁶⁰⁶ Díky častým omezením a probíhajícím pracím na letišti se rozhodli liberečtí plachtaři o uspořádání soustředění v Chotěboři v období 16. až 30. července 1972. Nalétali celkem 187 hodin, 2620 km na přeletech a odlétali několik hodnotných přeletů. Tři piloti splnili podmínky pro udělení stříbrného C a sedm dalších se přeškolilo na nové typy. Mimo to si několik libereckých zalétalo na místních Z-125 a Z-425, které liberecký aeroklub už tehdy nevlastnil.⁶⁰⁷ Na druhou stranu motorový odbor své soustředění nerealizoval. Místo toho uspořádal noční létání.⁶⁰⁸ Vrcholem sezóny byl letecký den, uspořádaný v září s podporou místního MNV. Předvedli se zde i účinkující z jiných aeroklubů. Představena byla zmiňovaná motorizovaná verze Blaníku XL-13M⁶⁰⁹ členy letňanského aeroklubu. Vysokou akrobacii na Z-526AFS předvedl Otakar Josefčák. Dále se zúčastnil Jaroslav Rákos z Mladé Boleslavi s letounem JAK C-11, který zalétat kompletní akrobatickou sestavu, inspektor Vojtěch Kohl akrobacii na L-13. Vrcholem bylo představení zalétávacího pilota Aera Vodochody Juraje Šouce na L-29 Delfín.⁶¹⁰

Rok 1973 znamenal zvýšení provozu na Libereckém letišti, jelikož od 1. dubna začal na libereckém letišti provoz ČSA. Pro létajících členy aeroklubu to znamená přímé řízení dispečerem ČSA, seznámení a přezkoušení z nového předpisu o létání, vybavením všech letadel spolehlivými radiostanicemi a vyškolením osádek v přesné radiokorespondenci.⁶¹¹

⁶⁰⁵ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXXIII, pozn. aut.

⁶⁰⁶ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 21.

⁶⁰⁷ KORTIL, Miroslav, Pozdrav z města výstavních trhů. *Letectví a kosmonautika*, 1972, roč. 48, č. 21, s. 37.

⁶⁰⁸ PRCHAL, Jaroslav. Aeroklub Liberec na nové cestě. *Letectví a kosmonautika*, 1973, roč. 49, č. 5, s. 4.

⁶⁰⁹ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXIX, pozn. aut.

⁶¹⁰ SWIDER, Evžen. Aerokluby Svazarmu – Letecký den libereckých svazarmovců. *Letectví a kosmonautika*, 1972, roč. 48, č. 26, s. 32.

⁶¹¹ PRCHAL, Jaroslav. Aeroklub Liberec na nové cestě, s. 4.

Rok následující byl především ve znamení mimořádných událostí plachtařů. Dne 4. května se člen libereckého aeroklubu zařazoval v Hodkovicích do letištního okruhu, kde provedl několik zataček nízko nad zemí a nakonec nedolétl na letiště, což bylo klasifikováno jako hrubá letecká nekázeň. Dne 4. srpna provedl v Liberci pilot pokračovacího výcviku krátký rozpočet při přistání a následně si spletl vztlakové a brzdící klapky na L-13 Blaník, což bylo klasifikováno jako chyba v technice pilotáže.⁶¹² Přesto se postupně zvyšovala sportovní činnost aeroklubu, což se promítlo do výsledků CPS, kde se po delší předávce objevil pilot z Liberce. Karel Kryštůfek jako dvacátý osmý junior z třiceti.⁶¹³ Současně s tím se dostalo do krize vedení Aeroklubu, jelikož díky vnitřním sporům skočili ve svých funkcích Záhvozda a Moravec.⁶¹⁴ Díky vzájemným zákazům létání skoro ustalo motorové létání, což musel řešit pplk. Svárovský přerozdělováním motorové techniky do okolních aeroklubů, aby mohl zabezpečit výcvik branců a plnění plánů náletu. Proto byla např. do České Lípy přidělena L-200 Morava OK-PLI, na které si zalétala většina českolipských motorových pilotů, jelikož Jan Kosinka byl v tomto období jedním ze dvou instruktorů vyškolený na tento typ.⁶¹⁵

V roce 1975 se stal náčelníkem MAK Liberec Miroslav Sázavský sen. a předsedou aeroklubu Evžen Swider, který nezůstal ve své funkci dlouho, jelikož odešel na SLI do Prahy. Současně se zmiňovanou reformou Oblastních aeroklubů na krajské byla ustanovena Krajská rada, jejíž předsedkyní byla zvolena Božena Vitásková.⁶¹⁶ Krajská rada měla za úkol politicky řídit MAK v SvČKA, díky čemuž vzrostl počet členů jednotlivých aeroklubů, kteří se věnovali politické činnosti. S reorganizací bylo spojeno i zavedení jednotlivých počtů motorových pilotů. Aeroklub Liberec měl stanoven maximální počet patnáct.⁶¹⁷

Průběžně v celé druhé polovině sedmdesátých let probíhají v Liberci branné soutěže, které organizoval místní parašutistický odbor společně s OV

⁶¹² NEJDL, Radko. *Přehled leteckých nehod v MAK Svazarmu 1971-1989*. Kapitola Liberec.

⁶¹³ BRUNECKÝ, Martin. Na okraj výsledků. *Letectví a kosmonautika*, 1975, roč. 51, č. 8, s. 6-7.

⁶¹⁴ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 21.

⁶¹⁵ Rozhovor s Janem KOSINKOU 17. dubna 2015.

⁶¹⁶ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 22.

⁶¹⁷ SVÁROVSKÝ, Miroslav a kol. *Zpráva o činnosti SvČKA v roce 1975*. SOkA Liberec, fond KA Liberec 1971-1990. Neinventarizováno

Svazarmu. V roce 1976 se jednalo již o pátý ročník, který se odehrával v zimě, přesněji v termínu 12. až 15. února. Z pohledu pilotů především tato činnost byla navázána na případné výsadky, které umožňovaly pilotům nalétat si hodiny na AN-2 a nemít tak dlouhou zimní přestávku v motorovém létání.⁶¹⁸

Rok 1977 byl ve znamení dalších organizačních změn, jelikož se vystřídali dva noví předsedové aeroklubu Josef Kostinec a Ladislav Böhm. Dalším problémem dle slov Jaroslava Prchala bylo zasahování náčelníka SvČKA do organizačních záležitostí. Důvodem byla pravděpodobně snaha udržet v chodu branecké výcviky a dodržet plány náletu jednotlivých pilotů a typů v rámci SvČKA. Organizačně byl MAK Liberec podřízen OV Svazarmu, jehož někteří funkcionáři jednak nelibě nesli vysokou organizovanost v řízení MAK, s níž se ostatní odbornosti v rámci Svazarmu nemohly rovnat.⁶¹⁹ Druhým problémem byla neznalost problematiky sportovního letectví politickými funkcionáři. I když se občas snažili, svoji snahou vytvářeli spíše problémy, v lepším případě pouze úsměvy nad nelogickými rozhodnutími. Božena Vitásková vzpomíná: „*Ze Siebelů v Hradčanech přišel radista, nejprve ho poslali na OV, jestli mají kapacitu přijmout radistu. Předseda se ho zeptal, kolik má nalétáno hodin, což je u radisty není skoro potřeba vědět. A ten mu na to řekl, asi 500-600. Předseda mu odvětil, že okamžitě půjde na kurz instruktorů motorového létání do Vrchlabí, což byla naprostá hloupost. Na druhou stranu, bylo toto vedení nestanné vůči všem dalším odbornostem, tudíž až na výjimky, nebyla případně jedna více prosazována na úkor ostatních.*“⁶²⁰ Nakonec na výroční konferenci MAK Liberec je zvoleno nové vedení aeroklubu s předsedou Jaroslavem Prchalem, které se udrželo až do roku 1989.⁶²¹

Roku 1978 byl Aerokluby Liberec a Jelenia Góra uspořádán pátý ročník mezinárodní navigační soutěže Memoriálu Żwirka a Wiguly,⁶²² 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

⁶¹⁸ REDAKCE. Jubilejní ročník branné soutěže. *Letectví a kosmonautika*, 1976, roč. 52, č. 8, s. 6.

⁶¹⁹ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 22.

⁶²⁰ Rozhovor s Boženou VITÁSKOVOU 30. září 2014.

⁶²¹ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 21.

⁶²² Obrazová dokumentace v přílohách s. XXXII, pozn. aut.

byla nakonec nejlepší dvojice Šatný-Jirmus z ČSSR.⁶²³ Druhou, již méně reprezentativní událostí byla havárie libereckého pilota, který při létání ve vlnovém proudění nedbal zhoršující se meteorologické situaci a sestupoval skrz vrstvu oblačnosti. Poté, co uviděl ve 200 m nad zemí zemský povrch, rozhodl se přistát přímo pod sebe. Při přistání zničil Orlíka o sloup a stromy, pilot byl bez zranění. Část viny byla také na řídícím létání, který včas nenařídil ukončení provozu.⁶²⁴

V následujícím roce byl v Liberci uspořádán Krajský přebor v letecké navigaci.⁶²⁵ Víkendovou soutěž zpestřila beseda s ing. Karlem Mrázkem, který poutavým způsobem vyličil své zážitky ze své účasti v druhé světové válce.⁶²⁶ Ředitelem byl pplk. Svárovský a stavitelem tratí Miroslav Sázavský, který se toho roku stal motorovým inspektorem SvČKA a na funkci náčelníka ho nahradil motorový instruktor Petr Hybner.⁶²⁷

Roku 1980 byla rozpuštěna RA letka. V tomto období se zlepšovala finanční situace aeroklubu. Město Liberec dalo k dispozici pozemek vedle provozní budovy, na kterém aeroklub skladoval nové automobily pro n.p. Mototechna. Bohužel se množily krádeže nedostatkových dílů, a proto byl pozemek posléze důkladně oplocen. Zisky z pronájmu společně s dotacemi SvČKA umožnilo létání prakticky zadarmo, po splnění předepsaného počtu brigádnických hodin.⁶²⁸

5.1.2 Vrtulníkové létání v Liberci

Od poloviny šedesátých let dvacátého století běžel výcvik pilotů vrtulníků v Liberci a typu HC-102, které bylo ukončeno v říjnu 1971, jelikož bylo

⁶²³ PRCHAL, Jaroslav. V. ročník Memoriálu Žwirka a Wiguly očima pořadatele. *Letectví a kosmonautika*, 1978, roč. 54, č. 18, s. 76-77.

⁶²⁴ NEJDL, Radko. *Přehled leteckých nehod v MAK Svazarmu 1971-1989*. Kapitola Liberec.

⁶²⁵ PRCHAL, Jaroslav. Severočeši soutěžili. *Letectví a kosmonautika*, 1979, roč. 55, č. 18, s. 79.

⁶²⁶ Genmjr. Ing. Karel Mrázek byl druhým velitelem čs. stíhacího křídla (wingu) ve Velké Británii v období 26. června 1942 až 31. března 1943, svoji vojenskou kariéru ukončil ve štábních funkcích. Po roce 1948 byl perzekuován. Více např.: RAJLICH, Jiří, SEHNAL Jiří. *Stíhači nad kanálem*. Praha: Naše vojsko, 1993, ISBN 80-206-0320-4; FAJTL, František. *Vešel jsem stíhačem: podle paměti generála Karla Mrázka*. Cheb: Svět křídel, 1997, ISBN 80-85280-47-7.

⁶²⁷ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 21.

⁶²⁸ Tamtéž, s. 22.

rozhodnuto, že budou vyměněny za vrtulníky sovětské konstrukce Mil Mi-1.⁶²⁹ Sovětské vrtulníky byly nakoupeny z toho důvodu, že sloužily jako kurýrní vrtulník pro ČSLA a piloti vrtulníků v aeroklubech byli především zálohou, tudíž se účastnili i vojenských činností.⁶³⁰ Současně s tím byli liberečtí „vrtulníkáři“ zařazeni do RA letky, která měla za úkol monitorovat rozsah radioaktivity při případné jaderné události. V období působení vrtulníků se tato letka sestávala především z pilotů vrtulníků.⁶³¹

Mil Mi-1 byly v provozu na libereckém letišti v období od června 1971 do října 1974.⁶³² Létání v roce 1974 ukončilo dvanáct pilotů Jiří Cicvárek, Radomír Čivrný, Bohumil Daníček, Josef Kalenda, Miroslav Pašek, Vladimír Pavlata, Václav Slavík, Milan Stránský, Josef Svátek, Jaroslav Vorel a ing. Oldřich Zatloukal a Miroslav Sázavský, který byl od počátku sedmdesátých let instruktorem a inspektorem vrtulníkového létání v Liberci.⁶³³ Mezi dalšími doloženými piloty, kteří skončili s vrtulníkovou činností před rokem 1974, jsou např. Radovan Talacko (emigroval), nebo Václav Kořínek, Ladislav Mach, Jiří Roubínek. Výbornými mechaniky byli Josef Hlubuček a Václav Šťastný a technickým šéfem se stal po svém nástupu v roce 1969 mjr. Stříž, s jehož oblíbeným rčením bylo: „*Víte vy blbci, do čeho vůbec lezete? A ještě bez padáků!*“, jak vzpomínal Václav Kořínek.⁶³⁴

Mezi doložené jednotlivé kusy Mil Mi-1, které létaly v Liberci, patří OK-RUD a OK-PVB.⁶³⁵ Jednotlivé „Mí-jedničky“ se mezi sebou lišily tím, zda byly vybaveny dvojím řízením pro výcvik, nebo pouze sólovým pro samostatné lety. OK-RUD byl jednomístný a OK-RVB se zdvojeným řízením. Mezi další doložené kusy patří dvojmístné: OK-PVN, OK-PVG, OK-PVA a sólové OK-NVB, OK-MVD.⁶³⁶ Posledním dnem, kdy byl organizován vrtulníkový provoz

⁶²⁹ Vrtulníkový zápisník č. 1 Miroslava Sázavského sen. Osobní archiv Miroslava Sázavského sen.

⁶³⁰ Rozhovor s Miroslavem SÁZAVSKÝM 21. ledna 2015.

⁶³¹ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 21.

⁶³² Vrtulníkový zápisník č. 1 Miroslava Sázavského sen. Osobní archiv Miroslava Sázavského sen.

⁶³³ *Přehled pilotů vrtulníků v MAK Liberec k 1. 12. 1974*. Osobní archiv Miroslava Sázavského sen.

⁶³⁴ ČECH, Bořivoj a kol. *Vrtulníky v aeroklubech Svazarmu* [online]. [vid. 6. 4. 2015]. Dostupné z: <http://www.vrtulnik.cz/aeroklub.htm>

⁶³⁵ Tamtéž.

⁶³⁶ Vrtulníkový zápisník č. 1 Miroslava Sázavského sen. Osobní archiv Miroslava Sázavského sen.

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.⁶³⁷

Přeletem poslední Mi-1⁶³⁸ OK-PVB do Havlíčkova Brodu skočila vrtulníková činnost v MAK Liberec. Jednotliví piloti se ještě v průběhu sedmdesátých let dvacátého století účastnili vojenských cvičení, kde létali na Mi-1 a po přeškolení také na Mi-4. K tomu se Váže vzpomínka Miroslava Sázavského: *„Na jednom z vojenských cvičení byli rozřazeni jednotliví piloti na ty, kteří se přeškolí na Mi-4 a na ty, kteří budou létat pouze Mi-1. Toto rozdělení se nelíbilo jednomu mazákovi, který si stěžoval, proč tak mladí létají tak složité stroje jako Čtyrku a on ne. Dostal odpověď: Vy soudruzi, jste nejvíc zkušený a budete létat s Mi-jedničkou sami, protože budete vozit soudruhy generály, kdežto na Čtyrce jsou pořád tři a vždycky tam bude jenom jeden rezervista, jako druhý pilot.“*⁶³⁹

5.1.3 Léta osmdesátá v Liberci

V roce 1981 opět dochází ke změně na postu náčelníka, jelikož 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 byly plněny ve všech odbornostech aeroklubu. Byl uspořádán velký letecký den, kde vystoupil vrtulník Mil Mi-8 sovětské posádky z Mimoně, se kterou byla navázána spolupráce, která vydržela až do roku 1989.⁶⁴⁰ V motorovém létání uspěl ing. Ladislav Zampr na Krajském přeboru v letecké navigaci, který se odehrál v Roudnici nad Labem.⁶⁴¹ V rámci plachtění přišel do libereckého aeroklubu první kus výkonného větroně VSO-10,⁶⁴² díky čemuž přibýly přelety o vzdálenostech 300 i 500 km. Prvním z libereckých, který získává všechny diamanty ke zlatému C, byl Petr Hybner, který si potřebnou výšku pro

⁶³⁷ Vrtulníková kniha – blok časoměřiče 1974. Osobní archiv Miroslava Sázavského sen.

⁶³⁸ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXVIII, pozn. aut.

⁶³⁹ Rozhovor s Miroslavem SÁZAVSKÝM 21. ledna 2015.

⁶⁴⁰ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 23.

⁶⁴¹ KOLÁŘ, Jan. Navigační přebor Severočechů. *Letectví a kosmonautika*, 1981, roč. 57, č. 16, s. 608.

⁶⁴² Obrazová dokumentace v přílohách s. XXXIV, pozn. aut.

odznak odlétal v Jeseníku.⁶⁴³ V průběhu plachtařského provozu došlo k poškození jednoho L-13 při přistání napříč VPD z důvodu silného větru a blížící se přeháňky. Díky krátkému rozpočtu byl větroň v předpolí poškozen.⁶⁴⁴

V roce 1982 došlo v Liberci během Krajských plachtařských závodů ke dvěma nehodám, které se odehrály v jeden den. Pro porovnání jsou zde uvedeny vzpomínky jak tehdejšího českého plachtařského inspektora Ing. Radko Nejdla, tak účastníka závodů Jana Šmahy z Aeroklubu Česká Lípa. Vzpomínka Nejdlova: *„To bylo tak, že v pátek měli zahájení a kontrolovali jsme Hybnerem doklady závodníků a kladl jsem ji na srdce, ať neudělají nějaký průšvih. V sobotu jsem létal v Mladé Boleslavi a volal mi Hybner, ať si vezmu letadlo a přiletím do Liberce. K dispozici byla Morava a říkal mi, ať se neděsím a přiletím. Ať nehavaruju a až budu před libereckým letištěm, tak ho mám zavolat. Odstartoval jsem, přelétl jsem hřeben, vytáhl kola a všechno a podívám se před sebe a mezi panelákama větroň, „Kriste pane“ řekl jsem si, jelikož jsem tušil, že letím k mrtvole. Podíval jsem se pod sebe a vidím druhé větroň, se zlomeným trupem na terénní vlně před začátkem dráhy. Tak jsem řekl do rádia, že všechno vidím a brzo budu u hangáru. Ihned jsem se ptal, zda všichni žijí a dostal jsem kladnou odpověď, což mi spadl kámen ze srdce. V Orlíku byla holka z Raný a ptal jsem se, kde je. Na tuhle otázku jsem dostal zápornou odpověď s tím, že ji ožrali parašutisti, takže jsem bohužel neměl možnost ji vyslechnout a jel jsem se podívat na místo nehody. Tak jsem si to nafotil, všechno jsem si zapsal a nemohl jsem pochopit, jak se mohla dostat s větroněm (VT-16 Orlik) do toho města. No nic, tak jsem tam přespál a počkal jsem si, až přivezou trosky větroně na letiště. Prohlížel jsem je a stále jsem na to nemohl přijít. Všechno bylo rozlámané, trup a křídla zlomená. Podle polohy táhel řízení jsem dospěl, za svitu baterky okolo deváté večer k názoru, že ten větroň přistál s plně otevřenými brzdícími klapkami, což mi připadalo zvláštní. Příští den jsem měl možnost mluvit se pilotkou onoho Orlíka. Neměla žádné zranění a parašutisté ji pomohli od šoku alkoholem. Ona přeletěla barák, kterému urazila komín. Pak mi řekla, že chtěla přistát na dětské hřiště, To hřiště mělo 5x10 m a byly tam houpačky. A nakonec se zastavila mezi vzrostlou*

⁶⁴³ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 23.

⁶⁴⁴ NEJDLE, Radko. *Přehled leteckých nehod v MAK Svazarmu 1971-1989*. Kapitola Liberec.

lípou a trafostanici, kam do mezery napasovala trup, potom se zbytky Orlíka sesunuly z tří metrů na zem.⁶⁴⁵ Vystoupila a parašutisté ji ihned odvezli. Říkala, že vytočila stoupák, kterej byl tak silnej, že když ho chtěla opustit, tak musela vynadat brzdicí klapky, jak jí to pořád táhlo do mraku. A že pak už jí nestačila vejška na doletění na letiště, což byla hloupost, jelikož byla nad městem. Brzdicí klapky se po této situaci zavírají, ale poloha táhel v havarovaném orlíku svědčila o opaku. Tak jsem to nechal být a sepsal jsem to, že pravděpodobně došlo k tomu, že opomenula otevřené klapky. Zvýšené klesání připisovala vznikajícím bouřkám a dešti nad letištěm. Stejně mi to vrtalo hlavou přesně rok, jelikož dostala roční zákaz létání a já jsem se dostavil na její přezkoušení. Vzal jsem si jí do Blaníka a po roce jsem zjistil, jak to bylo. Udělali jsme standardní přezkoušení a potřeboval jsem ji „načapat“ na tom, jak mohla zapomenout otevřené brzdicí klapky. Takže jsem ji řekl, ať udělá skluz, letěla ve skluzu asi 10 až 15 s a najednou si začala prohrabovat vlasy, díky čemuž zapomněla vrátit ruku na páku klapky. Díky tomu posléze vzniklo metodické opatření zavedené ve všech aeroklubech, že se po vyndání brzdicích klapky ruka z nich nikdy nesundává.“⁶⁴⁶

Na stejnou událost trochu jinak vzpomíná účastník závodů Jan Šmaha: „Jo, jo, hoši. To byly tenkrát časy. K vlastní nehodě mohu říci jen to, že už se asi nikdo nedoví, jak to bylo ve skutečnosti. Závod, počasí, následně valící se bouřka, která přeskočila Ještěd, pozdní rozhodnutí organizátorů zrušit vzlety a hlavně naprosto nesmyslný příkaz kluzákům, že musí okamžitě přistát. V Liberci samozřejmě. Marné byly naše návrhy, že sedneme v Hodkovicích. Zkrátka v Liberci! No a stres a velmi hezká hůlava na čele bouřky udělaly své. Viděl jsem Jany Orlíka pár stovek metrů přede mnou, sice z brzdami⁶⁴⁷, ale valícího se dolů takovou rychlostí na zadní straně hůlavy, že jsem se toho lekl a uhnul trochu doleva, kde na přední straně oné hůlavy bylo naprosto klidné stoupání 2 m/s. Dalo se letět kamkoliv po větru před bouřkou a kdekoliv bezpečně přistát. Ale příkaz zněl jasně: Přistát v Liberci. Dopadlo to špatně, samozřejmě, a i já, který jsem se pár minutek zdržel a po přechodu hůlavy naprosto bezpečně a v pohodě

⁶⁴⁵ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXXV, pozn. aut.

⁶⁴⁶ Rozhovor s ing. Radko NEJDLEM 8. listopadu 2014.

⁶⁴⁷ Myšleny brzdicí klapky, pozn. aut.

přistál v Liberci, jsem byl vyšetřovacími orgány několikrát dotazován, proč jsem ihned neuposlechl rozkazu k přistání. Moji odpovědi tenkrát a i teď je jediné: Mám mozek a myslím. Kdybych se bezhlavě ve stejný čas jako Jana vrhnul na přistání, mohly ty aeroplány být rozlámány tři. ... Nejkrásnější pocit byl, když jsem při té třistašedesátce nad Janiným rozlámaným Orlíkem uviděl na zemi v růžovo fialové silonové bundě pobíhat blondátou hlavu. Je živá a chodí, ohlásil jsem na zem. Všem se asi moc ulevilo. Nejkrásnější vtip měl ale tenkrát teprve přijít. Krajský náčelník po příjezdu na letiště, vědouc že se něco stalo, se otázal ředitele soutěže: „Co se přihodilo soudruhu?“ Odpovědi mu bylo: „Nic, soudruhu náčelníku, akorát dvě éra máme v háji.“ A já se zlomil v pase, protože nejsem kamenej.“⁶⁴⁸ Druhá nehoda se odehrála na prahu VPD v Liberci, kdy závodník měl krátký rozpočet a „přeskakoval“ plot před letištěm. Po přeskočení plotu narazil bez rychlosti do země před začátkem dráhy a přerazil trup Orlíka.⁶⁴⁹ Závodny byly nakonec pro nekázeň závodníku krajským náčelníkem zrušeny.⁶⁵⁰

Roku 1983 sice vedení aeroklubu od roku 1977 se nezměnilo, ale došlo k opětovné změně na postu náčelníka libereckého aeroklubu. Místo Ing. Ladislava Zampra do funkce nastoupil Bohumil Hroch, který rovněž získal kvalifikaci motorového instruktora a byl přeškolen na AN-2.⁶⁵¹ Významnou událostí bylo uspořádání Dvanáctého mezinárodního mistrovství ČSSR v letecké navigaci, které se odehrálo ve dnech 9. až 12. srpna 1983. Vítězem se stal Ing. Jan Toužimský z Hořic, druhý Ing. Miloš Fiala z Kladna a třetí Ing. Jiří Jakeš z Jičína.⁶⁵² V následujícím roce se rozvinula spolupráce s leteckým útvarům Rudé armády v Mimoni, především z důvodu zmírnění omezení letového provozu sovětským letectvem, kterým trpěli především plachtaři. Byl zorganizován malý letecký den, paradoxně 21. srpna. Na letišti v Mimoni účinkovali všechny důležité odbornosti Aeroklubu Liberec a jeho členové měli možnost seznámit se

⁶⁴⁸ ŠMAHA, Jan. *Komentář k nehodě Orlíku v Liberci*. [online]. [vid. 18. 4. 2015]. Dostupné z: <http://www.planes.cz/cs/photo/1134587/vt-16-orlik-ok-2420-aeroklub-rana-liberec-lklb>

⁶⁴⁹ NEJDL, Radko. *Přehled leteckých nehod v MAK Svazarmu 1971-1989*. Kapitola Raná.

⁶⁵⁰ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 23.

⁶⁵¹ Tamtéž.

⁶⁵² BRSKOVSKÝ, Jan. Úspěšné mistrovství. *Letectví a kosmonautika*, 1983, roč. 59, č. 21, s. 808-809.

s nejmodernější sovětskou technikou.⁶⁵³ Na konci roku 1984 ukončil své působení ve funkci náčelníka Bohumil Hroch a náčelníkem se stává motorový pilot ing. Petr Lehký.⁶⁵⁴

Dosavadní úspěšná organizátorská práce se stala základem pro uspořádání Mistrovství ČSSR v letecké akrobacii v roce 1985, přestože není k dispozici tolik finančních prostředků jako v minulosti, podaří se soutěž uspořádat na vysoké sportovní úrovni.⁶⁵⁵ Mistrovství bylo uspořádáno v období od 8. až 13. července. Zajímavé je, že z důvodu velkého počtu závodníků zažádalo vedení SvČKA rektora VŠST v Liberci o možnost ubytování a stravování v jejich prostorách.⁶⁵⁶ Ukončení bylo spojeno s leteckým dnem, na kterém se podíleli jak členové aeroklubu, zvítězivší závodník, tak L-39, jež byl vrcholem a také závěrem programu.⁶⁵⁷ Jelikož se téhož roku odehrála celostátní spartakiáda, přišel rozkaz z vyšších míst o důslednějším zabezpečení letadel kvůli jejich možnému úletu do zahraničí.⁶⁵⁸ V tomto roce se také prohloubila spolupráce se sovětskou posádkou v Hradčanech, jelikož pplk. Svárovský úspěšně žádal ústředí Svazarmu o umožnění seskoků sovětských vojenských parašutistů z aeroklubových AN-2 a L-60S jako poděkování za možnost seskoků libereckých parašutistů ze sovětských vojenských vrtulníků Mil Mi-8, které bylo realizováno již v roce 1984.⁶⁵⁹ V roce 1985 došlo také k poškození VT-116 OK-8417 při přistání do obilí mimo letiště, díky zhoršení meteorologických podmínek.⁶⁶⁰ V tomto roce byl celkově druhým mezi juniory v letecké navigaci člen Aeroklubu Liberec ing. Stanislav Tomeš.⁶⁶¹

V roce 1986 si Mototechna n. p. zřídila vlastní skladovací prostory a ruší smlouvu s Aeroklubem Liberec a zůstává pouze příjem z pronajatých prostor

⁶⁵³ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 23.

⁶⁵⁴ Tamtéž, s. 24.

⁶⁵⁵ KARPAS, Roman a kol. *Kniha o Liberci*. Liberec: Dialog, 2004. ISBN 80-86761-13-4. s. 935.

⁶⁵⁶ SVÁROVSKÝ, Miroslav a kol. *Žádost do ubytování a stravování*. SOkA Liberec, fond KA Liberec 1971-1990. Šanon 1985-1987. Neinventarizováno.

⁶⁵⁷ SVÁROVSKÝ, Miroslav a kol. *Žádost o povolení leteckého vystoupení*. SOkA Liberec, fond KA Liberec 1971-1990. Šanon 1985-1987. Neinventarizováno.

⁶⁵⁸ ROVENSKÝ, Otomar. *Uložení opatření před celostátní spartakiádou*. SOkA Liberec, fond KA Liberec 1971-1990. Šanon 1985-1987. Neinventarizováno.

⁶⁵⁹ SVÁROVSKÝ, Miroslav a kol. *Žádost o povolení seskoků sovětských parašutistů*. SOkA Liberec, fond KA Liberec 1971-1990. Šanon 1985-1987. Neinventarizováno.

⁶⁶⁰ NEJDL, Radko. *Přehled leteckých nehod v MAK Svazarmu 1971-1989*. Kapitola Liberec.

⁶⁶¹ LUKÁČ, Martin. Navigační žebříčky pro rok 1985. *Letectví a kosmonautika*, 1985, roč. 61, č. 5, s. 6-7.

v hangáru.⁶⁶² Slabou náplastí MAK Liberec Slabou náplastí byl rozvoz nových vozů z AZNP v Mladé Boleslavi do Liberce a Ústí nad Labem, což nepřineslo očekávaný zisk.⁶⁶³ Rada aeroklubu byla nucena propustit placené strážné a zajistit střežení areálu pomocí vlastních členů, což přináší komplikace a problémy ze strany VB, jelikož se občas určení členové se nedostavili.⁶⁶⁴ V tomto roce je do muzea ve Kbelích odevzdána Z-226 OK-MPM, jelikož byla dolétána do konce životnosti.⁶⁶⁵ Mezi letecké akce, které se v roce 1986 odehrály, patří letecký den, který se odehrál 20. září a prezentovali se na něm všechny odbornosti libereckého aeroklubu (od vzletu na navijáku po seskok parašutistů).⁶⁶⁶ Mezi incidenty, v tomto případě spíš nedbalost, které se toho roku odehrály, patří to, že místní členové aeroklubu ponechali motorový kluzák L-13SW Vivat před hangárem, jež se rozjel na šikmé ploše a naboural do vrat hangáru.⁶⁶⁷

V roce 1987 se opět řešily problémy s financemi. Pomocí dotací se stále dařilo udržet letové hodiny zdarma, ale provozní náklady budov na sebe vzalo vedení SvČKA. Přínosem do pokladny aeroklubu jsou dva letní tábory posluchačů VŠD Žilina,⁶⁶⁸ kteří v Liberci absolvovali základní výcvik na strojích Z-142.⁶⁶⁹ Mezi další témata, která se řešila, patří diskuze o výstavbě zpevněné VPD letiště Liberec, především pro potřeby SLOV-AIRU Liberec, který plánoval rozšířit agrochemickou činnost,⁶⁷⁰ každopádně tato stavba nebyla v Liberci realizována. Mezi sportovní úspěchy patřilo vítězství Wolfganga Sluky na Krajském plachtařském přeboru, který byl uspořádán na Rané v termínu 5. až 17. července.⁶⁷¹ Do sbírek VHÚ byl předán další vyřazený letoun. V tomto případě se jednalo o VT-116 Orlík II, OK-5305.⁶⁷²

⁶⁶² PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 24.

⁶⁶³ Rozhovor s Boženou VITÁSKOVOU 30. září 2014.

⁶⁶⁴ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 24.

⁶⁶⁵ PROCHÁZKA, Jiří. *Předání letecké techniky VHÚ – letecké expozici Kbely*. SOKA Liberec, fond KA Liberec 1971-1990. Šanon 1985-1987. Neinventarizováno.

⁶⁶⁶ SVÁROVSKÝ, Miroslav a kol. *Žádost o povolení leteckého vystoupení*. SOKA Liberec, fond KA Liberec 1971-1990. Šanon 1985-1987. Neinventarizováno.

⁶⁶⁷ NEJDL, Radko. *Přehled leteckých nehod v MAK Svazarmu 1971-1989*. Kapitola Liberec.

⁶⁶⁸ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 24.

⁶⁶⁹ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXXIV, pozn. aut.

⁶⁷⁰ 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.

⁶⁷¹ MEZERA, Josef. Severočeský přebor v plachtění. *Letectví a kosmonautika*, 1985, roč. 61, č. 5,

V roce 1988 vznikla potřeba vybudování nových bezpečnostních nádrží a čerpadel na pohonné hmoty. Jsou zahájeny přípravné zemní práce pod vedením plachtařského instruktora Josefa Kotery. V motorovém odboru se opět zvyšuje nálet v letecké akrobacii. Rudolf Hejděnek a Miroslav Sázavský jun. byli zařazeni do výběru reprezentačního družstva.⁶⁷³ Již několik let fungovala spolupráce s Tělovýchovnou jednotou Jiskra, která SvČKA zapůjčovala objekt v Rokytnici nad Jizerou.⁶⁷⁴ Postupně se zlepšovala sportovní výkonnost plachtařů. Aeroklub Liberec se po letech bez výraznější sportovní činnosti dostal na čtyřicáté místo mezi všemi aerokluby v ČSSR v rámci CPS.⁶⁷⁵

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 a posléze dosadil pplk. Svárovský M. Poláka z MAK Hodkovice, což vyvolalo další napětí mezi náčelníkem a MAK Liberec.⁶⁷⁶ Na jaře 1989 odchází nakonec do důchodu plk. Miroslav Svárovský, kterého ve funkci nahradil mjr. ing. Oldřich Souček, který do té doby působil jako krajský inspektor parašutismu.⁶⁷⁷ Ještě v tomto roce připravil SvČKA opět malý letecký den na letišti v Hradčanech pro sovětské vojáky a jejich rodiny v rámci oslav „Dne vzdušných sil SSSR.“ Celkem do Hradčan přiletělo deset motorových letadel z toho dokonce i akrobatický Z-50M OK-TNP, který dostal přidělený Miroslav Sázavský jun. Dále zde létal motorizovaný kluzák L-13SW Vivat a jeden L-13 Blaník a VSO-10.⁶⁷⁸

s. 6-7.

⁶⁷² PROCHÁZKA, Jiří. *Předání VT-116 do VHÚ – letecké expozici Kbely*. SOKA Liberec, fond KA Liberec 1971-1990. Šanon 1985-1987. Neinventarizováno.

⁶⁷³ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 24.

⁶⁷⁴ ROZKOVEC, Jaroslav. *Žádost o ubytování*. SOKA Liberec, fond KA Liberec 1971-1990. Šanon 1988-1990. Neinventarizováno.

⁶⁷⁵ REDAKCE. Výsledky Celostátní plachtařské soutěže aeroklubů Svazarmu za rok 1988. *Letectví a kosmonautika*, 1989, roč. 65, č. 9, s. 6-7.

⁶⁷⁶ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 24.

⁶⁷⁷ REDAKCE. Společenská kronika – plk. Miroslav Svárovský. *Letectví a kosmonautika*, 1989, roč. 65, č. 17, s. 35.

⁶⁷⁸ SOUČEK, Oldřich. *Žádost o pořádání letové ukázky*. SOKA Liberec, fond KA Liberec 1971-1990. Šanon 1988-1990. Neinventarizováno.

Na konci letecké sezóny roku 1989 přichází Sametová revoluce, která v celospolečenské návaznosti zahýbe i systémem státem dotovaného sportovního letectví.

5.2 Hodkovice

5.2.1 Léta sedmdesátá v Hodkovicích

Na hodkovickém letišti se kontinuálně navázalo předešlé období. Bylo započato 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.⁶⁷⁹ Za celý rok 1971 hodkovičtí odpracovali celkem 5280 brigádnických hodin, z velké části na výstavbě hangáru. V tomto momentě byla konstrukce hangáru již smontována, natřena a zastřešena. Celý objekt budil a budí dodnes svými rozměry 54 x 18 m zasloužený obdiv a byl velkým přínosem pro aeroklub. Dokončení celého projektu stálo na schopnosti MAK získat finanční zdroje, jelikož aeroklub byl nucen zrušit výrobu v hospodářském zařízení a finanční rezervy již z velké části vyčerpal. Paralelně s hangárem běžela výstavba lignitového domku, který slouží dodnes jako klubovna, garáž a kanceláře.⁶⁸⁰ Dokončení obou staveb a zabudování nové palivové nádrže, která obdržela elektrické čerpadlo místo ručního,⁶⁸¹ o objemu 20 000 litrů bylo dokončeno v roce 1974.⁶⁸²

Vedle stavebních aktivit se hodkovický aeroklub věnoval stále letecké činnosti, což je možné doložit na závazcích, které si MAK dal k padesátému výročí založení KSČ a dvacátému výročí vzniku Svazarmu. Motorový odbor se zavázal uspořádat navigační soutěž, plachtaři opět uspořádali tradiční plachtařský Memoriál Josefa Hujera, který termínově i provozně sladili s dispečery a útvarem sovětských vojsk v Hradčanech. Všechny místní odbornosti se na závěr dohodly

⁶⁷⁹ TVRDÍK, Jaroslav. Hodkovice. *Letectví a kosmonautika*, 1971, roč. 47, č. 15, s. 39.

⁶⁸⁰ M. V. Hodkovice. *Letectví a kosmonautika*, 1972, roč. 48, č. 1, s. 36.

⁶⁸¹ Tamtéž.

⁶⁸² ZIMA, Radek: *Z dějin hodkovického letiště*, s. 11.

na uspořádání Dne otevřeného letiště, na kterém byla veřejnost seznámena s činností aeroklubu.⁶⁸³

I v roce 1971 se uskutečnil Memoriál Josefa Hujera v termínu 4. až 18. července. Za velmi těžkých povětrnostních podmínek dokázalo všech šest soutěžících odlétat celkem pět letových disciplín. Vítězem se stal Rejnyš na L-13 a druhým a třetím byli Pavlata a Roubínek na VT-116.⁶⁸⁴ Daleko zajímavější ročník tohoto memoriálu, již IX., se odehrál o dva roky později. Na oplátku za úspěšnou účast dvou hodkovických plachtařů na oblastních plachtařských závodech ve Zwickau v NDR (obsadili v tvrdé konkurenci 9. a 16. místo) dorazili dva východoněmečtí plachtaři Weck a Burmeister⁶⁸⁵ z Aeroklubu Zwickau. Soutěž s mezinárodní účastí byla zahájena 22. července 1973 pod vedením Václava Pejchy. V prvním týdnu závodů nepřálo závodníkům počasí a povedlo se odlétat pouze jednu disciplínu. Volného času nakonec využili k návštěvě leteckého dne ve Vrchlabí, který byl konán na závěr III. srovnávací soutěže ZST⁶⁸⁶ v plachtění a také návštěvě Libereckých výstavních trhů. V druhém týdnu se počasí zlepšilo natolik, že se povedlo odlétat další čtyři disciplíny. Vítězem se stal Burmeister z NDR, druhý byl Klaban z Jičína a třetí Weck z NDR. Až čtvrtou byla zástupkyně místního aeroklubu Božena Tlapáková. Zakončení závodů se konalo 5. srpna. Celkem bylo odlétáno pět disciplín a celkem se nalétalo 8700 km na přeletech.⁶⁸⁷

Po skončení závodů přelétával závodník zpět do domovské Mladé Boleslavi a přistání na letiště došlo k přelomení trupu.⁶⁸⁸ Ing. Radko Nejděl vzpomíná: *„Na zlomeného Orlíka se přiletěl z Východočeského krajského aeroklubu Ae-45 technik, který se jmenoval Šumpík. Jsem mu zavolal, ať se přiletí podívat na toho poškozeného Orlíka, že se mi tam něco nezdá. Trup toho Orlíka*

⁶⁸³ REDAKCE. Závezky aeroklubů k 50. výročí založení KSČ a 20. výročí vzniku Svazarmu. *Letectví a kosmonautika*, 1971, roč. 47, č. 16, s. 38.

⁶⁸⁴ M. V. Memoriál Josefa Hujera. *Letectví a kosmonautika*, 1971, roč. 47, č. 21, s. 39.

⁶⁸⁵ Východoněmečtí plachtaři se pravidelně zúčastňovali soutěží s větroni polské konstrukce, nejprve SZD-32 Foka 5 a následně SZD-36 Cobra 15. Informace byla získána pomocí rozboru fotek v přílohách jednotlivým článkům v *Letectví a kosmonautika*, pozn. aut.

⁶⁸⁶ Zemí socialistického tábora, pozn. aut.

⁶⁸⁷ DOSTÁL, Pavel, ROMANY, Zdeněk. IX. ročník Memoriálu Josefa Hujera. *Letectví a kosmonautika*, 1973, roč. 49, č. 21, s. 4.

⁶⁸⁸ NEJDLE, Radko. *Přehled leteckých nehod v MAK Svazarmu 1971-1989*. Kapitola Mladá Boleslav.

prasknul za kolem a zvláštní bylo, že nebyl v té době jediný. Šumpík přiletěl a „pětačtyřicítka“ s ním vylezla nějaká ženská, která se ihned vnořila do trupu Orlíka, ze kterýho se posléze ozývaly nadávky na toho, kdo lepil ten trup ve výrobě. Toto jsem komentoval otázkou, co je to za divoženku, která v tom orlíku tak rve a Šumpík mě seznámil s jeho manželkou a poté jsem trochu zrudnul. Jsem se jí zeptal, zda tomu teda rozumí. Odpověděla mi, že větroně nelepí, ale 22 let lepí stejnejsma lepidlama (umakolem) piana v Petrofu v Hradci Králové, a že to lepidlo bylo přepálené, což negativně ovlivnilo stav lepených spojů této série Orlíků z roku 1966, což je série OK-64xx.⁶⁸⁹ V roce 1975 plachtařům počasí přálo více než v přechozích letech, díky čemuž bylo odlétáno sedm bodovaných disciplín. Zvítězil Pavel Dostál, před Ivanou Nejdlovou z Mladé Boleslavi a Fiedlerem z NDR.⁶⁹⁰

Se zmiňovaným Aeroklubem Zwickau se podařilo navázat dlouhodobou „družbu“, ke které bylo možné přistoupit díky spolupráci mezi krajem Karl-Marx-Stadt⁶⁹¹ 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.⁶⁹² Na družbu vzpomíná Hana Havránková: „Družbu jsme měli s aeroklubem Trenčín, kde byl náčelník letiště, který bojoval v rámci jednotek Slovenského štátu a do ČSR se vrátil jako příslušník Svobodovi armády. O své zkušenosti docela otevřeně „večer po létání“ hovořil, což bralo dech mladším členům výpravy, jelikož o těchto souvislostech ještě nevěděli.“⁶⁹³

Obecně lze konstatovat, že Aeroklub Hodkovice byl v sedmdesátých letech dvacátého století velmi plachtařský aktivní. Vedle zmiňovaného,

⁶⁸⁹ Rozhovor s ing. Radko NEJDLEM 8. listopadu 2014.

⁶⁹⁰ ROMANY, Zdeněk. Družba v Hodkovicích. *Letectví a kosmonautika*, 1976, roč. 52, č. 1, s. 8-9.

⁶⁹¹ Dnes Chemnitz. Toto město je také známé pod českým názvem Saská Kamenice, hornolužický Kamjenica, pozn. aut.

⁶⁹² ROMANY, Zdeněk. Družba v Hodkovicích. *Letectví a kosmonautika*, 1976, roč. 52, č. 1, s. 8-9.

⁶⁹³ Rozhovor s Hanou HAVRÁNKOVOU 12. prosince 2014.

každoročního Memoriálu Josefa Hujera, který byl pořádán do roku 1978.⁶⁹⁴ 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.⁶⁹⁵ Božena Tlapáková, která se umístila na druhém místě na Poháru Letectví a kosmonautika pořádaného roku 1975 na Rané.⁶⁹⁶ Ve stejném roce v srpnu, se v Moravské Třebové konala soutěž o pohár n. p. Helva, kde se Tlapáková umístila na třetí pozici.⁶⁹⁷ V roce 1976 se zúčastnila IX. plachtařského mistrovství žen v Nítře, kde obsadila celkové desáté místo v klubové třídě.⁶⁹⁸ Božena Tlapáková byla v jednom období i součástí ženského reprezentačního družstva a účastnila se soutěží ZST v Polsku NDR nebo SSSR.⁶⁹⁹

V průběhu sedmdesátých let naopak aeroklub zaznamenal několik mimořádných leteckých událostí v letech 1971 a 1972 jednalo se o obligátní poškození výškového kormidla při přistání do vzrostlého obilí.⁷⁰⁰ V roce 1974 zapomenul pilot při přistání otevřít brzdící klapky v následujícím roce přelétl plochu při přistání do terénu a větroň pilot poškodil, což bylo hodnoceno jako letecká nekázeň.⁷⁰¹

V rámci motorového létání se hodkovičtí piloti účastnili navigačních soutěží. Příkladem může být dvanácté místo Miloslava Poláka na navigační soutěži Po stopách dělnického hnutí, která se konala v roce 1974 na letišti v Mladé Boleslavi. Vedle sportovního létání byla součástí soutěže i zkouška z dějin dělnického hnutí, nebo střelba na cíl.⁷⁰² Lepším výsledkem bylo druhé

⁶⁹⁴ ZIMA, Radek: *Z dějin hodkovického letiště*, s. 12.

⁶⁹⁵ VRŠOVSKÝ Eduard. Pohár Železných hor. *Letectví a kosmonautika*, 1974, roč. 50, č. 20, s. 5-6.

⁶⁹⁶ REDAKCE. O pohár Letectví a kosmonautiky. *Letectví a kosmonautika*, 1975, roč. 51, č. 17, s. 8-9.

⁶⁹⁷ MOTÝL, Miroslav, VACH, Jaroslav. Plachtařské soupeření žen. *Letectví a kosmonautika*, 1975, roč. 51, č. 23, s. 8.

⁶⁹⁸ HUPKA, Gustav. Z deníku plachtařského mistrovství žen. *Letectví a kosmonautika*, 1976, roč. 52, č. 17, s. 4-5.

⁶⁹⁹ ZIMA, Radek: *Z dějin hodkovického letiště*, s. 12.

⁷⁰⁰ Výškové kormidlo bylo umístěno u typů Blaník a Orlík velmi nízko, tudíž docházelo k jejich poškození o obilí, pozn. aut.

⁷⁰¹ NEJDL, Radko. *Přehled leteckých nehod v MAK Svazarmu 1971-1989*. Kapitola Hodkovice.

⁷⁰² BĚHOUNEK, Zděnek. Navigátoři po stopách dělnického hnutí. *Letectví a kosmonautika*, 1974, roč. 50, č. 21, s. 4.

místo posádky Roubínek-Jírů na Krajském přeboru v letecké navigaci v České Lípě v roce 1976.⁷⁰³

5.2.1 Léta osmdesátá v Hodkovicích

Na stav techniky Aeroklubu Hodkovice a obecně vztah k letecké technice do osmdesátých let vzpomíná Hana Vokřínková: *„V průběhu osmdesátých let byly manipulace s Orlíky, v Hodkovicích byly čtyři kusy „stošestnáctky“ a když přišla první VSO, tak jsme poslali jednoho orlíka jinam. Bylo to tak, že až dostane ten aeroklub vlastní „Vosu“ tak nám toho našeho orlíka vrátí zpátky. Roudnice sice vosy dostala, ale orlíka nevrátila OK-7403. Další Orlíky Aeroklubu Hodkovice byly OK-8429, OK-8424, OK-6423 OK-6445. Aeroklub Hodkovice měl Ae-45 a měl brigádyra L-60 OK-MIG. Tomu jsme se vždycky smáli za Havránka, že měl deset let hodinu a půl do konce životnosti. Jeden rok dokonce získal deset hodin, protože byla chyba v součtu (smích). Byl dolítanej a prodal se do Maďarska ještě za Svazarmu. Liberecká technická skupina, to byly hrobaři, v jiných aeroklubech se dolétaná (neschopná) letadla všela pod strop, v Liberci se to vozilo do „Vopičárny“ a rozmlátilo se to krumpáči. Sice to bylo nařízeno, že se letadla vždy po dolétání životnosti musely zničit, ale mnohým v jiných AK se podařilo ukrýt pod stropem nebo vzadu v hangáru. Já si jako dítě pamatuju, že se na letišti pálili větroně. Všechny co byly, Kmotra, Šohaje, prostě museli zničit. Na letišti jsme měli neletového Šohaje, který se vozil na transportním vozíku jako alegorický vůz na prvního máje, nebo jako „svatbostroj“, což bylo neletuschopný větroň, ve kterém se vozili novomanželé z radnice ke svatební hostině.“⁷⁰⁴ Pro doplnění je nutno uvést, že Aeroklub Hodkovice dostal přiděleny v osmdesátých letech dva kusy VSO-10 a to OK-3520 a OK-7522,⁷⁰⁵ na které byly podmínky přeškolení minimálně 200 h a 200 km přelet.⁷⁰⁶*

⁷⁰³ KVAPIL, Miloš, VYCHODIL, Petr. Severočeská navigace, *Letectví a kosmonautika*, 1976, roč. 52, č. 15, s. 8-9.

⁷⁰⁴ Rozhovor s Hanou VOKŘÍNKOVOU. Dlouholetou plachtařskou instruktorkou, státní reprezentantkou a VLP AK Hodkovice. Rozhovor byl proveden 12. prosince 2014.

⁷⁰⁵ Kniha leteckého rejstříku SLI – kniha bezmotorová č. 2. [online]. [vid. 22. 4. 2015]. Dostupné z: <http://www.caa.cz/letadla/archivni-materialy-leteckeho-rejstliku>

⁷⁰⁶ Rozhovor s Hanou VOKŘÍNKOVOU 12. prosince 2014.

Na systém přerozdělování techniky v rámci SvČKA vzpomínala opět Hana Vokřínková: „*Letadla se rozdělovali podle různých pravidel. Byly soutěže socialistické práce a další akce, pamatuji si, že Hodkovice tahle dostali traktor. Hodnocení, nasbírali se body a třeba se přidělily letadla. Za komunismu to bylo tak, že letadla přidělená v aeroklubech měly resursy hodin a ty se nesměly přelítat a ani nedolítat, takže se v Hodkovicích stalo, že jsme létali na podzim vleky do 2000 m a vyklesávali jsme, abychom nalétaly hodiny, jelikož byl špatný rok se špatným počasím. V Libereckém kraji byl vždycky problém, že na Hodkovickém letišti bylo víc plachtařů a Liberec měl čtyři kusy VSO a Hodkovice jenom dvě. Byl krajský aeroklub. Byly dané počty motorových pilotů, např. deset pro Hodkovice. V Hodkovicích byl Metasoko⁷⁰⁷l OK-NPN,⁷⁰⁸ kterého si aeroklub kopil se své výdělečné činnosti, ale musel být pod Svazarmem a byl samozřejmě započítán do přidělených hodin pro Hodkovice, takže Hodkovice dostaly méně hodin a „krajských“ letadlech.“⁷⁰⁹ Tvrzení, že aeroklub Hodkovice měl více členů, ale méně techniky, je částečně založeno na pravdě, jelikož v roce 1981 měl Aeroklub Liberec 61 členů plachtařského odboru a Aeroklub Hodkovice 58 členů plachtařského odboru, relativně stejný počet členů není však reflektován počtem letecké techniky.⁷¹⁰*

V průběhu osmdesátých let se objevovali i sportovní výsledky. Zde je třeba připomenout šesté místo M. Pivrnce na mistrovství ČSR juniorů ve Dvoře Králové v roce 1984.⁷¹¹ Navigačních soutěží se účastnil ing. Tomáš Strnádek. Mezi jeho výsledky patří druhé místo na Krajském přeboru v letecké navigaci, který byl uspořádán v roce 1986 na Rané.⁷¹² Mezi plachtařské úspěchy patřilo sedmé místo Hany Zimové (dnes Vokřínkové) na XV. mistrovství ČSSR plachtění žen v Nitře.⁷¹³

⁷⁰⁷ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXVII, pozn. aut.

⁷⁰⁸ Srov. se se svědectvím Jana Kosinky z České Lípy v tomto období.

⁷⁰⁹ Rozhovor s Hanou VOKŘÍNKOVOU 12. prosince 2014.

⁷¹⁰ SVÁROVSKÝ, Miroslav a kol. *Zpráva o činnosti SvČKA v roce 1981*. SOkA Liberec, fond KA Liberec 1971-1990. Neinventarizováno.

⁷¹¹ NEJDL, Radko. Přebor juniorů. *Letectví a kosmonautika*, 1984, roč. 60, č. 14, s. 6-7.

⁷¹² MEZEROVÁ, Dana. Krajský přebor na Rané. *Letectví a kosmonautika*, 1986, roč. 62, č. 18, s. 6.

⁷¹³ HRNČIRIK, Ján. Ženy o tituly v Nitře. *Letectví a kosmonautika*, 1989, roč. 65, č. 22, s. 6-7.

I v osmdesátých letech se odehrály mimořádné události. V roce 1982 havaroval Blaník s žákem a instruktorem při nácviku visení lana. V následujícím roce poškodil Orlika pilot při přistání, zachytil křídlem o zem, které zlomil. Po příchodu motorizovaných kluzáků L-13 SW Vivat do aeroklubů se odehrála i nehoda s tímto typem. Při pojíždění po letišti, zapadl Vivat hlavním kolem podvozku do „díry od krta“ a vrtule byla uražena o zem.⁷¹⁴

Do roku 1981 byl náčelníkem aeroklubu Josef Havránek, jehož po odchodu do důchodu vystřídal ing. Tomáš Strnádek,⁷¹⁵ 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.⁷¹⁶ Odvolání Strnádky z funkce souvisí s „čistkou“ v Aeroklubu Hodkovice, která proběhla v polovině osmdesátých let. Na tuto událost vzpomíná Hana Vokřínková: *„Jednou v průběhu osmdesátých let byla, z politických důvodů, odstavena od letecké činnosti přibližně čtvrtina členů aeroklubu Hodkovice, Krajskou radou SvČKA. Aeroklub byl ochromen tím, že nebyli instruktoři, aby si piloti mohli odlétat povinné úlohy na jaře. A horko těžko se vyloučení dostávali zpět k létání. Ohledně těch, co byli politicky uznáni za nespolehlivé, jde pochopit, ale u těch bez jakékoli politické angažovanost, se vkrádá myšlenka o vyřizování si osobních účtů.“*⁷¹⁷ Tato informace je dodnes velmi ožehavým tématem mezi staršími členy aeroklubu. Přes tento povrchní popis se nepodařilo úplně rozklíčovat tuto událost. Poté, co se dostal aeroklub v personálních záležitostech do pořádku, přišla Sametová revoluce. Stejně jako v ostatních aeroklubech přinesl konec roku 1989 velké obavy a očekávání...

5.3 Česká Lípa

5.3.1 Léta sedmdesátá v České Lípě

Počátek sedmdesátých let znamenal pro českolipský aeroklub velmi problematické období. Jak už bylo zmíněno v předchozí kapitole v zimě

⁷¹⁴ NEJDL, Radko. *Přehled leteckých nehod v MAK Svazarmu 1975-1989*. Kapitola Hodkovice.

⁷¹⁵ Rozhovor s Josefem HAVRÁNKEM 12. prosince 2014.

⁷¹⁶ ZIMA, Radek: *Z dějin hodkovického letiště*, s. 12-13.

⁷¹⁷ Rozhovor s Hanou VOKŘÍNKOVOU 12. prosince 2014.

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 vzpomíná Jan Kosinka: *„Když nám spadla střecha hangáru, tak jsme s Milošem Kvapilem vzali Z-42⁷¹⁸ 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-42⁷¹⁹ 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 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 Blaníka – jako socialistickéj závazek. Tak Rusy dostali o jednoho míň.⁷²⁰ Posléze byl Blaník poslán do Chomutova, kde byl později zničen.“⁷²¹*

Od roku byl náčelníkem zmiňovaný Jan Kosinka, který velmi rád vzpomínal na „z jeho pohledu“ idylickou dobu, kdy velká část členů žila klubovým životem. Členové i se svými rodinami jezdili na letiště, kde vedle dětí v nadsázce pobíhaly krůty a husy, které choval.⁷²² Stejný klubový život bylo možné vidět i v Hodkovicích, které byly více vzdálené od „civilizace“ než např. Liberec. Na druhou stranu se řešil počátkem sedmdesátých let 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*

⁷¹⁸ 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>

⁷¹⁹ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXXIII, pozn. aut.

⁷²⁰ Do SSSR bylo celkem vyvezeno 1289 Blaníků. Více: VEJVODA, Ladislav, PLACHÝ, Jan. *Větroně v Československu a v České republice od roku 1945*, s. 164-169.

⁷²¹ Rozhovor s Janem KOSINKOU 17. dubna 2015.

⁷²² Tamtéž.

nám nabídnu střechnu s nízkým zatížením, což jsem po předchozích pokusech nechtěl. Na konec jsem dohodnul na střechnu 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 hangáru⁷²³ byla v České Lípě plánována 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.⁷²⁴ V průběhu Kosinkova funkčního období došlo i na generální opravu navigáku Herkules II., dostal nový motor, chladič od mjr. Stříže a nové válečky jsem v Jinonicích. „*A měli jsme lidi, co dokázali mnoho věcí udělat a vyvařit. Poté, co jsme ho dohotovili, přišel rozkaz od mjr. Stříže, že navigák patří Svazarmu a máme ho předat na Ranou. O několik let se vrátil v hrozném stavu, že ho kluci někam prodali a já jsem se zařekl, že už žádnou generálku dělat nebudu.*“⁷²⁵

V rámci letecké další letecké techniky byly již koncem šedesátých let přiděleny dva VT-116 Orlík II OK-6424 a OK-8416.⁷²⁶ Na druhou stranu se stárnoucí technika vyřazovala. Příkladem je poslední VT-425 OK-5396, jehož provoz byl ukončen v roce 1971 a LF-107 Luňák, který skončil o rok později. Na Luňáka vzpomíná Zdeňek Šádek: „*Šultys, Kosinka a Kvapil se na něj přeškolili 1969/70 a pak to skočilo. V závěru letecké kariéry nebyl Luňák moc vytížený, jelikož nalétal velmi málo hodin, protože si ho brali lidi do termiky jenom v tom případě, že na ně nezbyl jiný, lepší větroň a na podzim, na pár akrobatických startů. Ten náš byl těsně po generálce, ale nepodařilo se to protlačit, aby nebyl zrušen.*“ Luňák byl pro mnoho plachtařů první akrobatickou zkušeností,⁷²⁷ jak vzpomínal Jaroslav Šultys, pokud byly k dispozici hodiny na vlečné, udělala se

⁷²³ Tamtéž.

⁷²⁴ Tamtéž.

⁷²⁵ Rozhovor s Janem KOSINKOU 17. dubna 2015.

⁷²⁶ Rozhovor s Jaroslavem ŠULTYSEM 20. prosince 2014.

⁷²⁷ Rozhovor se Zdeňkem ŠÁDKEM 15. listopadu 2014.

pozemní příprava a šlo se rovnou samostatně bez jakéhokoliv výcviku s instruktorem, bylo to ve své podstatě učení akrobacie stylem pokusu a omylu.⁷²⁸

Rozvoj zaznamenalo i motorové létání. Na některé, dnes již úsměvné zážitky počátku sedmdesátých let opět vzpomínal Jan Kosinka: „*Jednou jsem přijel domů do Děčína, šel jsem do hospody a chlapi se mě ptali, jestli se nechci zabít, jelikož někdo podletěl pod mostem. Já to právě nebyl, tak jsem jako náčelník přijel na letiště, podíval jsem se do deníku časoměřiče a provinilcovi jsem na místě udělil zákaz létání na tři měsíce. Po chvíli volal plk. Svárovský, jestli o tom vim. Po kladné odpovědi mi řekl, že by tomu provinilci udělil rok, ale když jsem ho potrestal já, tak můj trest potvrdí. To samé bylo, když jiný motorový pilot pomoci C-105 létal nízké průlety nad Máchovým jezerem, až lidé z lodiček skákali, také jsem se to dozvěděl dříve a daného delikventa jsem uchránil před ročním zákazem od Svárovského.*“⁷²⁹ Těsně, než bylo ukončeno létání na Ae-45, měli také v České Lípě možnost okusit létání na tomto krásném dvoumotorovém letounu.

Dalším dvoumotorovým letounem byla L-200 Morava, především OK-PLI a později OK-OHG.⁷³⁰ 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 (na výlet) „*dvoustovkou za 1 hodinu a 50 min. do Popradu, nevýhoda byla, že se to muselo pořádně plánovat kvůli činnosti ČSLA.*“⁷³¹

Ve funkci náčelníka skončil Jan Kosinka v roce 1975. Krátce po předání úřadu Kamilu Šourkovi došlo k mimořádné letecké události C-205 OK-MPH.⁷³² Na tuto nehodu vzpomíná Ing. Radko Nejdli: „*V Lípě byla vždycky životaschopná parta, která žila klubovým životem. Také si tam pamatuju na jednu nehodu, která*

⁷²⁸ Rozhovor s Jaroslavem ŠULTYSEM 20. prosince 2014.

⁷²⁹ Rozhovor s Janem KOSINKOU 17. dubna 2015.

⁷³⁰ Zápisník letů pro motorové létání č. 2, patřící Janu Kosinkovi. Osobní archiv Jana Kosinky.

⁷³¹ Rozhovor s Janem KOSINKOU 17. dubna 2015.

⁷³² Tamtéž.

byla velice zajímavá. Měli jsme soustředění tady,⁷³³ já jsem vlekal, vzal jsem dovolenou a večer po létání jsme šli k Čermákům⁷³⁴ na večeři. Sedíme tam a v půl osmý večer tam vrazil Svárovskej – krajskej náčelník z Liberce, Perlinger – náčelník Středočeského aeroklubu, Rost'a Hrabců – technik, Masojídek a šli si koupit cigára a limonádu. Bylo mi divný, co v Boleslavi dělají. Řekli mi ať jedu s nima, že v Lípě je průšvih leteckej, že tam spadla „dvěstěpětka“. Nejprve jsem je odmítnul, jelikož jsem měl dovolenou na vlekání. Oni odjeli a mě se to rozleželo v hlavě, protože jsem vlekal „dvěstěpětkou“, protože pokud by se to nepovedlo vyšetřit, tak by následující den přišel zákaz na celý typ v republice, což se tak dělalo v případě, že spadlo letadlo a nezjistila se příčina. Tak jsem, z části ve vlastním zájmu, vyrazil do České Lípy. Dojel jsem do Lípy a nikdo tam už nebyl, až na krajského technika a Masojídku a ptal jsem se, zda na to přišli. Odpověděl mi, že ne a že zítra přijde zákaz na C-205, že už mluvili s „českým náčelníkem“ Ctiborem Čejpou. Nechal jsem si popsat, co se stalo a ještě jsme se šli znova, za tmy podívat na to letadlo. Nic jsme nezjistili a uvařili jsme si kafe. Po chvíli přivezli českolipského náčelníka z výsledku na policii. Jako dnes to vidím, jak přišel, pověsil ten kabát a odemknul skříň v kanceláři. Najednou ztuhnul, zavřel rychle skříň a koukal tupě na dveře. Tak jsem k němu přistoupil a požádal, ať otevře tu skříň. Přesně v úrovni očí stály dva palivové kališky.⁷³⁵ Zeptal jsem se ho, zda je to z té „dvěstěpětky“,“ odvětil mi, že žádnou jinou nemají. Skočili jsme do auta, dojeli jsme k letadlu na ploše a nadzvednul jsem plechy na motoru a kališky tam nebyly. Ihned jsem zajásal, jelikož jsem mohl jít zítra normálně vlekat, protože havárie byla objasněna. Posléze jsme zjistili, jak to bylo. Vlekalo se, skončil provoz a tenkrát bylo hloupé nařízení, aby se zamezilo možné krádeži letadla a úletu to zahraničí, že se sundávaly vrtule a následně palivové kališky. Kališky byly na konci provozu už vyndány z vlečné a najednou přistála holka z Raný a nemohla se dovolat, tak se místní vlekař nabídl, že ji tam převlekne. Už to bylo na hraně konce dne, tak skočil bez rozmyslu do „dvěstěpětky“,“ zapomněl na ty kališky a zapomněl také, že má povolené kryty motoru. Vlečnou nahodil,

⁷³³ Rozhovor byl proveden na letišti v Mladé Boleslavi, pozn. aut.

⁷³⁴ Dnes již nefungující Restaurace na Hejtmance v Mladé Boleslavi, pozn. aut.

⁷³⁵ Snadno vymontovatelný čistící filtr paliva motoru Walter 6-III, pozn. aut.

*napnul lano, rozjel se, odlepil a přibližně v patnácti metrech nad zemí, kdy se „odchlíply“ kryty motoru a přerušil se proud paliva, který i bez kališků stačil k přívodu paliva do karburátoru. Když vlekář zjistil, že je v kolosálním průšvihy, tak se pokusil udělat zatáčku o 180° zpět na dráhu a v ten okamžik mu to zdechlo... Rozradostněn jsem dorazil ve tři ráno zpět do Boleslavi, že příčina nehody je zjištěna a ihned jsem to volal Čejpovi do Prahy. Druhý den ráno mě nikdo neprobudil, vstal jsem v půl deváté a ptal jsem se, proč mě nikdo nevzbudil. Dostalo se mi odpovědi, že Čejpa nedal celorepublikovej zákaz za havárii, ale za nepořádek v zabezpečování letecké techniky.*⁷³⁶

Na vývoj po havárii OK-MPH vzpomíná Jan Šmaha: *„V roce 1975 havarovala OK-MPH, já jsem začal létat v roce 1976 a o MPH se říkalo, že to mohla být stabilní vlečná, která byla po generálce. Od té doby nám sem tam odněkud nějakou vlečnou půjčili, ale to byly takový záležitosti, že vlečnou jsme viděli třikrát za rok. Všechno jsme létali z navijáku. Když byly v elementárním plachtařském výcviku dolétány úlohy do aerovleků, tak se čekalo, než se laskavě přidělí vlečná. Do té doby měli žáci pouze kondiční lety. Když byla C-205, tak se rychle odlétali a pak se létalo pořád na navijáku. Jak bylo zvykem, tak i úvodní lety v elementárním výcviku se létali z navijáku. Můj první let na jaře 1976 jsem absolvoval s Jirkou Šultysem a trval skoro 40 min., jelikož jsme se chytli⁷³⁷ z navijáku do termiky.*⁷³⁸ Doložen byl například jednomístný akrobatický speciál Z-226AS OK-KMA, který prokazatelně provedl několik vleků v České Lípě v roce 1976, následně ji dovezl Lesák a nakonec byla vyřazena a předána leteckému muzeu ve Kbelích.⁷³⁹

Ani plachtaři nezůstali bez mimořádných leteckých událostí v sedmdesátých letech. V roce 1972 dávala posádka Blaníku přednost na přistání Orlíku, ale nakonec svůj stroj poškodila při přistání ještě před letištěm. O dva roky později zazmatkoval žák při samostatném aerovleku a při chybném přibližování k letišti přistál do terénu nedaleko. V průběhu roku 1976 se odehrály

⁷³⁶ Rozhovor s ing. Radko NEJDLEM 8. listopadu 2014.

⁷³⁷ Myšleno do stoupavých proudů, pozn. aut.

⁷³⁸ Rozhovor s Janem ŠMAHOU 20. prosince 2014.

⁷³⁹ Rozhovor s Jaroslavem ŠULTYSEM 20. prosince 2014.

ještě dvě nehody, které byly pouze technického charakteru, jako např. odpadnutí kabiny a zablokování výškového kormidla.⁷⁴⁰

Vedle zmiňované Z-42 OK-ZSE si piloti českolipského aeroklubu zalétali i na dalších typech. Z krajského aeroklubu v Liberci byly přidělovány např. čtyřmístné Z-43 (OK-COB, OK-EOB, FOB, OK-FOF)⁷⁴¹ nebo výsadkové a vlečné L-60S Brigádýr OK-LKR a OK-LKL.⁷⁴² V České Lípě se naopak dařilo soutěžnímu navigačnímu létání. V roce 1976 byl uspořádán Krajský přebor v letecké navigaci, v termínu 7. až 9. května, kde se na třetím místě umístila domácí posádka Baytler-Lang a zvítězila posádka z Liberce Sázavský-Hroch.⁷⁴³ Úspěšnou byla především posádka složená z Miloše Kvapila a Rudolfa Fiamy,⁷⁴⁴ kteří společně začali létat soutěžní navigaci v roce 1965. V následujících letech se účastnili nejméně čtyř navigačních soutěží ročně a od roku 1968 byli součástí státní reprezentace v letecké navigaci. K jejich úspěchům patří čtvrté, páté a sedmé místo na mistrovství ČSSR a druhé a třetí místo na mistrovství, velmi dobrá umístění získali i na mezinárodním Memoriálu Zwirka a Wigury.⁷⁴⁵ Největším úspěchem bylo jejich společné vítězství na mistrovství ČSR na Hosíně⁷⁴⁶ v roce 1976, které se konalo v termínu 25. až 28. srpna.⁷⁴⁷ Poté se jejich cesty rozešly. Kvapil vedle své letecké činnosti u ČSA věnoval navigačnímu létání až do počátku osmdesátých let⁷⁴⁸ a Rudolf Fiam, se vedle svého zaměstnání u stejného zaměstnavatele, pokořil několik civilních rekordů na dopravním letounu JAK-40.⁷⁴⁹

5.3.2 Léta osmdesátá v České Lípě

⁷⁴⁰ NEJDL, Radko. *Přehled leteckých nehod v MAK Svazarmu 1971-1989*. Kapitola Česká Lípa.

⁷⁴¹ Obrazová dokumentace v přílohách s. XXXIII, pozn. aut.

⁷⁴² Zápisník letů pro motorové létání č. 2, patřící Janu Kosinkovi. Osobní archiv Jana Kosinky.

⁷⁴³ KVAPIL, Miloš, VYCHODIL, Petr. Severočeská navigace, *Letectví a kosmonautika*, 1976, roč. 52, č. 15, s. 8-9.

⁷⁴⁴ Který počátkem sedmdesátých let odešel do Aeroklubu Most, pozn. aut.

⁷⁴⁵ VYCHODIL, Petr. Kdo je Miloš Kvapil, *Letectví a kosmonautika*, 1977, roč. 53, č. 3, s. 87.

⁷⁴⁶ Letiště nedaleko Českých Budějovic, pozn. aut.

⁷⁴⁷ VESELÝ, Jan, Josef. Navigační horečka. *Letectví a kosmonautika*, 1976, roč. 52, č. 22, s. 10-11.

⁷⁴⁸ LUKÁČ, Martin. Navigační žebříčky 1979. *Letectví a kosmonautika*, 1980, roč. 56, č. 12, s. 448.

⁷⁴⁹ Více: SIEDEMOVÁ-KAVANOVÁ, Libuše. Ono se řekne rekord... *Letectví a kosmonautika*, 1984, roč. 60, č. 21, s. 16-17.

Léta osmdesátá již plynule navázala na předchozí desetiletí. K počátku osmdesátých let se váže vzpomínka Jana Kosinky: „*Jednou jsme se Baytlerem ve dvou lidech sešli na letišti a řekl, že by rád šel na svah. Tak jsme připravili naviják, dali Blaník na dráhu, zapnuli fousy od lana a řekl jsem mu, že za 5 min. budu táhnout. Díky silnému větru se nám povedlo odvíjet lano, takže jsme dostali až do výšky 750 m a Ruda si hezky zalétal na Prácheňským kopci.*“⁷⁵⁰ Počátkem osmdesátých let do České Lípy přišla první VSO-10 OK-3514, přesněji koncem roku 1983.⁷⁵¹ Druhým strojem byl OK-8802 Blaník. Na toho vzpomíná Jan Kosinka: „*OK-8802 byl náš stálej, ted' je na Raný. Na tom jsem dělal na první přeškolení v Liberci, když přišel novej Blaník do Liberce, tak my jsme dostali tohodle starýho.*“⁷⁵²

Vedle místní aeroklubové činnosti se objevila i činnost plachtařů, kteří se koncem sedmdesátých let začali účastnit soutěží, především se jednalo a jedná dodnes o Jana Šmahu a Petr Hotového. Už v roce 1980 se stal druhý jmenovaný juniorským mistrem ČSR,⁷⁵³ s právem se účastnit Plachtařského mistrovství ČSSR v následujícím roce. Jeho účast je doložena až v roce 1982, kdy se umístil na 17. místě z 39 závodníků.⁷⁵⁴ Současně s tím se soutěží účastní i Jan Šmaha, který létal i na zmiňované Krajské plachtařské soutěži v Liberci, jež byla po haváriích závodníků zrušena. Jan Šmaha vzpomínal na KPZ v roce 1985, kdy byl zákaz létání. „*Večer před osudným dnem jsme trochu popili a další den jsem se rozhodl neletět, tudíž jsem svoji Vosu*⁷⁵⁵ *v hangáru a potloukal jsem se mezi kamarády na startu. Poté si mě a další dva kolegy na základě udání zavolal mjr. Stříž, který mě podrobil dechové zkoušce s pozitivním výsledkem. Dostal jsem půlroční zákaz, přestože jsem neplánoval v ten den vůbec sednout do aeroplánu.*“⁷⁵⁶ Tento zákaz zkomplikoval Janu Šmahovi motorový výcvik, a tak žádal krajského náčelníka plk. Svárovského o promítnutí poloviny trestu v září

⁷⁵⁰ Rozhovor s Janem KOSINKOU 17. dubna 2015.

⁷⁵¹ Knihy leteckého rejstříku SLI – kniha motorová č. 2. [online]. [vid. 10. 4. 2015]. Dostupné z: <http://www.caa.cz/letadla/archivni-materialy-leteckeho-rejstriku>

⁷⁵² Rozhovor s Janem KOSINKOU 17. dubna 2015.

⁷⁵³ NEJDL, Radko. Junioři v Rakovnici. *Letectví a kosmonautika*, 1980, roč. 56, č. 23, s. 888.

⁷⁵⁴ REDAKCE, Výsledky 15. Mistrovství ČSSR v plachtění. *Letectví a kosmonautika*, 1982, roč. 58, č. 16, s. 622-623.

⁷⁵⁵ V aeroklubech obecně zažité označení větroně VSO-10 Gradient, pozn. aut.

⁷⁵⁶ Rozhovor s Janem ŠMAHOU 20. prosince 2014.

téhož roku.⁷⁵⁷ Následně přišla odpověď, že se zbytek zákazu nepromítá, jelikož členové komise KA navrhovali ještě tvrdší trest, ale na prodloužení a udržení v žákovském výcviku motorového pilota to nebude mít vliv.⁷⁵⁸

V roce 1981 došlo k tomu, že přistála pilotka s Blaníkem OK-1830 při zhoršených povětrnostních podmínkách poškodila větroň o dráty vysokého napětí nedaleko Vlčího dolu.⁷⁵⁹ Jak tato situace vznikla? Pilotka pokračovacího výcviku šla létat s L-13 a jeden z přítomných instruktorů vlekal a druhý šel na přelet s VT-116,⁷⁶⁰ tudíž ji nikdo ze země nehlídal. Přišla rychlá přehánka a ostatní piloti ve vzduchu se snažili přehánku obletět, ale ona se snažila za každou cenu přistát na letišti za deště, kdy byla dohlednost okolo 500 m. Na letišti nedoletěla a při přistání Blaník poškodila. Mezi další mimořádné letecké události patřilo i poškození Orlíka OK-6424 v roce 1985 při přistání do terénu, kdy pilot sedal s větrem v zádech.⁷⁶¹

V rámci plachtařského odboru následně proběhly dvě události, které byly spojeny s českolipskými Orlíky OK-6424 a OK-8416. Na to vzpomíná Jan Šmaha: *„Druhého orlíka jsme nechali prodloužit v roce 1987 ve fabrice bez vědomí mjr. Stríže, protože mu dobová životnost končila někdy v červnu nebo v červenci, tak jsme si přes Orličan dojednali prodloužení o tři měsíce. Stríž se divil, proč létá Orlík, o jehož prodloužení nevěděl.“* Druhá záležitost se vázala na OK-8416. Kontrolou mjr. Stríže bylo zjištěno, že tomuto Orlíku skončilo ke dni 26. srpna 1989 „Osvědčení o letové způsobilosti“, ale bylo na něm nadále létáno. Proto bylo osm pilotů potrestáno čtyřměsíčním zákazem platným od 1. prosince 1989 a náčelník aeroklubu Jan Šmaha a technik aeroklubu „dostali“ 12 měsíců.⁷⁶² K tomuto se opět váže vzpomínka Jana Šmahy: *„Chtěli nám sebrat papíry, protože jsme prošvihli 400 h od GO o cca 30-40 h. Já jsem byl pak amnestovanej, když udělali z Plzáka vedoucího OLPPS ČUV Svazarmu, v lednu 1990. Souček mi*

⁷⁵⁷ ŠMAHA, Jan. *Žádost o prominutí zbytku trestu*. SOKA Liberec, fond KA Liberec 1971-1990. Šanon 1985-1987. Neinventarizováno.

⁷⁵⁸ SVÁROVSKÝ, Miroslav a kol. *Odpověď na žádost Jana Šmahy*. SOKA Liberec, fond KA Liberec 1971-1990. Šanon 1985-1987. Neinventarizováno.

⁷⁵⁹ Rozhovor s Janem ŠMAHOU 20. prosince 2014.

⁷⁶⁰ Oba si na tuto událost vzpomínali, ale nepřáli si být jmenováni, pozn. aut.

⁷⁶¹ NEJDL, Radko. *Přehled leteckých nehod v MAK Svazarmu 1971-1989*. Kapitola Česká Lípa.

⁷⁶² SOUČEK, Oldřich. *Potrestání pilotů kluzáků z 3. 1. 1990*. SOKA Liberec, fond KA Liberec 1971-1990. Šanon 1988-1990. Neinventarizováno.

*pak volal a říkal: Plzák vás pak amnestoval. Prominul Vám trest, kterej vám byl udělenej do konce.*⁷⁶³

Stále se při provozu objevovaly problémy s odvodněním dráhy, proto v letech 1987 a 1988 proběhla druhá výstavba meliorací, aby mohla voda lépe odtékat.⁷⁶⁴ Na období před touto výstavbou vzpomíná 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.“⁷⁶⁵ Poslední stavbou na letišti v druhé polovině osmdesátých let byly umývárny vystavěné v letech 1989 a 1990 svépomocí.⁷⁶⁶

Z hlediska statistického měl MAK Česká Lípa v roce 1987 v rámci motorového odboru osm povolených pilotů, celkem 40 plachtařů a deset instruktorů.⁷⁶⁷ Ke zmiňovaným osmi motorovým pilotům se váže vzpomínka Jana Kosinky, který byl v roce 1976 požádán pplk. Svárovským o to, aby se vzdal svého motorového místa v AK Česká Lípa, jelikož byla nařízena další redukce stavu motorových pilotů a Kosinka v té době byl zaměstnán u SLOV-AIRU jako pilot průškovacího Z-37 Čmelák.⁷⁶⁸ Zmiňovaná přestávka byla ukončena až v roce 1985.⁷⁶⁹ Jednotlivé aerokluby vedly celá sedmdesátá a osmdesátá léta boj o navyšování počtu míst v motorové odbornosti. Zde je možné zmínit žádost předsedy aeroklubu Petra Hotového o navýšení počtu míst alespoň o jedno v červnu 1989,⁷⁷⁰ což bylo následně již mjr. Součkem zamítnuto.⁷⁷¹

Na konci letové sezóny 1989 nastala, stejně jako v ostatních aeroklubech, nejistota ohledně budoucího vývoje, který ve svém důsledku byl diametrálně jiný než systém posledních čtyřiceti let.

⁷⁶³ Rozhovor s Janem ŠMAHOU 20. prosince 2014.

⁷⁶⁴ Rozhovor s Oldřichem SCHULZEM 15. listopadu 2014.

⁷⁶⁵ Rozhovor s Janem ŠMAHOU 20. prosince 2014.

⁷⁶⁶ Rozhovor se Zdeňkem ŠÁDKEM 15. listopadu 2014.

⁷⁶⁷ Státní okresní archiv (SOKA) Česká Lípa, fond Aeroklubu Česká Lípa, inv. č. 37, ev. č. 10.

⁷⁶⁸ Rozhovor s Janem KOSINKOU 17. dubna 2015.

⁷⁶⁹ Zápisník letů pro motorové létání č. 4, patřící Janu Kosinkovi. Osobní archiv Jana Kosinky.

⁷⁷⁰ HOTOVÝ, Petr. *Žádost o navýšení počtu motorových pilotů*. SOKA Liberec, fond KA Liberec 1971-1990. Šanon 1988-1990. Neinventarizováno.

⁷⁷¹ SOUČEK, Oldřich *Zamítnutí žádosti o navýšení počtu motorových pilotů*. SOKA Liberec, fond KA Liberec 1971-1990. Šanon 1988-1990. Neinventarizováno.

6. Vývoj po roce 1989

6.1 Doznívání starého systému

Samozřejmé 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.⁷⁷² Ze zmiňovaných archivních materiálů se dozvídáme, že se řešili standardní problémy známé již před rokem 1989, například rozdělování odměn za odlétané hodiny krajským inspektorům,⁷⁷³ krádež padáku z větroně, poškození překrytu kabiny po přistání do pole,⁷⁷⁴ nebo plán záložních pilotů pro ČSLA, jež 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 letišti silným nárazovým větrem.⁷⁷⁵ Činnost Svazarmu byla oficiálně ukončena k 30. červnu 1990, čímž i přestali fungovat aparáty krajského řízení a jednotlivé místní aerokluby⁷⁷⁶ byly integrovány přímo pod Aeroklub Čech a Moravy.⁷⁷⁷

6.2 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 ABS⁷⁷⁸,

⁷⁷² AČM, přejmenovaný v roce 1993 na AeČR – Aeroklub České republiky, pozn. aut.

⁷⁷³ SOUČEK, Oldřich. *Výplacení odměn za první pololetí 1990*. SOkA Liberec, fond KA Liberec 1971-1990. Šanon 1988-1990. Neinventarizováno.

⁷⁷⁴ SOUČEK, Oldřich. *Upřesnění vzniklé škody po přistání do terénu 7. 5. 1990*. SOkA Liberec, fond KA Liberec 1971-1990. Šanon 1988-1990. Neinventarizováno.

⁷⁷⁵ SOUČEK, Oldřich. *Hlášení pojistné události*. SOkA Liberec, fond KA Liberec 1971-1990. Šanon 1988-1990. Neinventarizováno.

⁷⁷⁶ Pro Liberecký kraj Liberec, Hodkovice a Česká Lípa, pozn. aut.

⁷⁷⁷ SOUČEK, Oldřich. *Oznámení o organizačních změnách*. SOkA Liberec, fond KA Liberec 1971-1990. Šanon 1988-1990. Neinventarizováno.

⁷⁷⁸ ARCHIV BEZPEČNOSTNÍCH SLOŽEK ČR: *Vyhledávání v archivních pomůckách*. [online]. [vid. 24. 4. 2015]. Dostupné z: <http://www.abscr.cz/cs/vyhledavani-archivni-pomucky>

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 libereckého⁷⁷⁹ a hodkovického⁷⁸⁰ 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 1989.⁷⁸¹ 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.⁷⁸²

6.3 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.⁷⁸³ Jednotným rysem tohoto období je, že na rozdíl od přecházejících jednačtyřiceti let není sportovní letectví aeroklubového typu podporováno státem. Tudíž letovou hodinu jak na větroních, tak na motorových letadlech jsou si piloti nuceni platit ze svých peněz.⁷⁸⁴ 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

⁷⁷⁹ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 25.

⁷⁸⁰ Rozhovor s Hanou VOKŘÍNKOVOU 12. prosince 2014.

⁷⁸¹ Rozhovor s Janem ŠMAHOU 20. prosince 2014.

⁷⁸² Rozhovor s Janem Hrbatschem 16. března 2015.

⁷⁸³ HÁJEK, Vojtěch. *Vývoj a lokalizace letišť v Libereckém kraji. Liberec 2011*. Bakalářská práce. Technická univerzita v Liberci, Fakulta přírodovědně-humanitní a pedagogická, Katedra geografie.

⁷⁸⁴ Mezi skupiny, které jsou alespoň částečně podporovány státem, patří Projekt na podporu juniorů (PPJ) a státní reprezentace, pozn. aut.

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 byla flotila AČM a následně AeČR pronajímána 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 kluzáku 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 zastaven provoz všech L13 a L13A.⁷⁸⁵ 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 Twin Astir a v Hodkovicích ASK-13 smíšené konstrukce, jelikož trup je tvořen kovovou příhradovou konstrukcí potaženou plátnem a křídla jsou dřevěná.

6.3.1 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.

⁷⁸⁵ 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>

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.⁷⁸⁶ 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 2006⁷⁸⁷ sloužící ke sportovnímu létání plachtařů.⁷⁸⁸

6.3.2 Hodkovice po roce 1989

Na situaci po roce 1989 vzpomíná Hana Vokřínková: „Po roce 1990 v rámci malé delimitace techniky nám zůstala C-205 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 C-105. Jelikož měla velmi malý nálet, byla o rok nebo dva později přestavěna na C-205 instalací silnějšího motoru, jelikož 90. letech nikdo motorový výcvik nechtěl, protože na to nebyly peníze. Pak se udělala jedna výprava pro Orlika OK-7403⁷⁸⁹ 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.“⁷⁹⁰

Počátkem tohoto období se povedlo vyřešit vlastnictví pozemků letiště, které byly v této době odkoupeny od státu. Dodnes jsou ve vlastnictví aeroklubu Hodkovice, díky tomuto prozřetelnému tahu tehdejšího předsedy Borise Svobody.

⁷⁸⁶ PRCHAL, Jaroslav a kol. *Aeroklub Liberec 1945-1995*, s. 25.

⁷⁸⁷ Rozhovor s Václavem KMÍNKEM, současným náčelníkem AK Liberec 10. listopadu 2010.

⁷⁸⁸ Více k provozu a současnému stavu v Hodkovicích: HÁJEK, Vojtěch. *Vývoj a lokalizace letišť v Libereckém kraji*, s. 35-36, 68-76,

⁷⁸⁹ VT-116 OK-7403 prošel generální opravou a v současné době létá v soukromém vlastnictví ve Dvoře Králové.

⁷⁹⁰ Rozhovor s Hanou VOKŘÍNKOVOU 12. prosince 2014.

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-15a, 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, jež byl zničen při srážce s klubovým Cirrem v roce 2008, následně zakoupen další. Dále také byla do 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-172⁷⁹¹ sloužící pro poznávací/foto lety a rekreační létání členů aeroklubu.⁷⁹²

6.3.3 Česká Lípa

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 kluzák L-13SE Vivat. Vivat je pouze „Pyrrhovým vítězstvím“, protože nahrazuje L-23, která byla obratem přidělena do Hodkovic, kde byla v roce 2002 zničena při přistání do terénu.⁷⁹³ V roce 1994 přibyl do flotily aeroklubu L-33 Sóló,⁷⁹⁴

⁷⁹¹ Tamtéž.

⁷⁹² Více k provozu a současnému stavu v Hodkovicích: HÁJEK, Vojtěch. *Vývoj a lokalizace letišť v Libereckém kraji*, s. 37-39, 78-87, 95.

⁷⁹³ Rozhovor s Janem ŠMAHOU 20. prosince 2014.

⁷⁹⁴ 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>

zakoupený z 10 ks série, kterou vyrobily Kunovice pro Aeroklub ČR. Dále je v roce 2003 rekonstruován soukromým provozovatelem VT-116 Orlík II OK-8416,⁷⁹⁵ který kromě majitele využívají členové klubu pro rekreační létání.⁷⁹⁶

⁷⁹⁵ Rozhovor s Oldřichem SCHULZEM 15. listopadu 2014.

⁷⁹⁶ 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, proto je kapitola orientovaná na období 1945-1953 nejobjemnější, 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 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 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. Současně po roce 1948 přicházejí první politické prověrky, které vyřadí 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, kteří byli cvičeni na civilních kluzácích a větroních, tudíž byli zařazeni do této práce. 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,⁷⁹⁷ který musel být politicky spolehlivý. Koncem padesátých let došlo k další vlně rušení sportovní letišť, v Libereckém kraji především zahrnuje Lomnici nad Popelkou a nedaleký 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 také civilní aeroklub na vojenském letišti v Hradčanech, kde byly umístěny 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, nesusouhlasili. 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.

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

⁷⁹⁷ Především pilotů, pozn. aut.

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 nabídlo levnou a byrokracií tolik nezatíženou alternativu sportovního létání. 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 1945-1992 splnila své cíle, jelikož se v rámci možností povedlo zmapovat historický a technický vývoj jednotlivých letišť a aeroklubů s návazností na letecké i celospolečenské proměny studovaného období.

8. Použité prameny a literatura

8.1 Archivní fondy

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.

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

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.

BRINKMANN, Günter, ZACHER, Hans. *Die Evolution der Segelflugzeuge*. Bonn: Bernard & Graefe Verlag, 1992. ISBN 3-7637-6104-7.

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.

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 1*. Praha: Česká grafická unie, 1946.

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-Biała: Wydawnictwo SCG, 2012. ISBN 978-83-932826-0-9.

GONČARENKO, Viktor, Vladimirovič. *Technika a taktika letov v termike*. Bratislava: Alfa, 1981.

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*. Berlin:

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.

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.

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.

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 Nepublikované prameny písemné povahy:

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

NEJDL, Radko. *Přehled leteckých nehod v MAK Svazarmu 1971-1989*. Soukromý archiv Radko Nejdl.

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.

8.5 Osobní a interní archivy

Jiří Cicvárek, Rudolf Fiam, Hana Havránková, Josef Havránek, Jan Hrbatsch, Radek Nejdl, Jaroslav Prchal, Miroslav Sázavský, Jozef Tóth, Božena Vitásková. Interní archiv Aeroklubu Česká Lípa.

8.6 Kvalifikační 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.

8.7 Příspěvky v odborně-historických 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.

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.

8.8 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.

BRSKOVSKÝ, Jan. Úspěšné mistrovství. *Letectví a kosmonautika*, 1983, roč. 59, č. 21, s. 808-809.

- BRUNECKÝ, Martin. Na okraj výsledků. *Letectví a kosmonautika*, 1975, roč. 51, č. 8, s. 6-7.
- Letecký den před šedesáti lety. *Krkonoše*. 1989, roč. 22, č. 10, s. 20.
- 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.
- HEMLICH, Karel. Nový kurz pro staré piloty. *Křídla vlasti*, 1963, roč. 12, č. 17, s. 482-483.
- HRNČIRIK, Ján. Ženy o tituly v Nitře. *Letectví a kosmonautika*, 1989, roč. 65, č. 22, s. 6-7.
- HROUDA, Jan. Co nového na Liberecku. *Křídla vlasti*, 1955, roč. 4, č. 3, s. 56.
- HUPKA, Gustav. Z deníku plachtařského mistrovství žen. *Letectví a kosmonautika*, 1976, roč. 52, č. 17, s. 4-5.
- KOLÁŘ, Jan. Navigační přebor Severočechů. *Letectví a kosmonautika*, 1981, roč. 57, č. 16, s. 608.
- KORTIL, Miroslav. Pozdrav z města výstavních trhů. *Letectví a kosmonautika*, 1972, roč. 48, č. 21, s. 37.
- 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.
- KVAPIL, Miloš, VYCHODIL, Petr. Severočeská navigace, *Letectví*

a kosmonautika, 1976, roč. 52, č. 15, s. 8-9.

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.

LUKÁČ, Martin. Navigační žebříčky 1979. *Letectví a kosmonautika*, 1980, roč. 56, č. 12, s. 448.

LUKÁČ, Martin. Navigační žebříčky pro rok 1985. *Letectví a kosmonautika*, 1985, roč. 61, č. 5, s. 6-7.

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.

- MEZERA, Josef. Severočeský přebor v plachtění. *Letectví a kosmonautika*, 1985, roč. 61, č. 5, s. 6-7.
- MEZEROVÁ, Dana. Krajský přebor na Rané. *Letectví a kosmonautika*, 1986, roč. 62, č. 18, s. 6.
- MIKOLÁŠEK, Vladimír. Liberec. *Letectví a kosmonautika*, 1969, roč. 45, č. 19, s. 38.
- MOTÝL, Miroslav, VACH, Jaroslav. Plachtařské soupeření žen. *Letectví a kosmonautika*, 1975, roč. 51, č. 23, s. 8.
- NEJDL, Radko. Junioři v Rakovníce. *Letectví a kosmonautika*, 1980, roč. 56, č. 23, s. 888.
- NEJDL, Radko. Přebor juniorů. *Letectví a kosmonautika*, 1984, roč. 60, č. 14, s. 6-7.
- 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.
- NOVOTNÝ, Robert. Život ve stínu křídel – turnovský aviatik Václav Kinský. *Z Českého ráje a Podkrkonoší*. 1997, roč. 10, s. 57-68.
- 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. Aeroklub Liberec na nové cestě. *Letectví a kosmonautika*, 1973, roč. 49, č. 5, s. 4.
- 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. V. ročník Memoriálu Žwirka a Wiguly očima pořadatele. *Letectví a kosmonautika*, 1978, roč. 54, č. 18, s. 76-77.
- PRCHAL, Jaroslav. Přistání na cíl. *Letectví*, 1950, roč. 26, č. 18, s. 421.
- PRCHAL, Jaroslav. Severočeši soutěžili. *Letectví a kosmonautika*, 1979, roč. 55, č. 18, s. 79.
- 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. Jubilejní ročník branné soutěže. *Letectví a kosmonautika*, 1976, roč. 52, č. 8, s. 6.
- REDAKCE. Krásný úspěch plachtařských závodů v Poníklé. *Pojizerské listy*, 1936, roč. 54, č. 36, s. 4.
- REDAKCE: Letci v Liberci. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 38, s. 6.
- 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. 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. O pohár Letectví a kosmonautiky. *Letectví a kosmonautika*, 1975, roč. 51, č. 17, s. 8-9.
- REDAKCE. Odpovídáme na dotazy – kurzy technických správců letišť. *Rozlet*, 1946, roč. 2, č. 30, s. 5.

REDAKCE. OV Dosletu v České Lípě to dělí 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, Výsledky 15. Mistrovství ČSSR v plachtění. *Letectví a kosmonautika*, 1982, roč. 58, č. 16, s. 622-623.
- REDAKCE. Výsledky Celostátní plachtařské soutěže aeroklubů Svazarmu za rok 1988. *Letectví a kosmonautika*, 1989, roč. 65, č. 9, s. 6-7.
- REDAKCE. Z Masarykovy letecké ligy – Putovní výstava MLL v Liberci. *Letec*. 1928, roč. 4, č. 12, s. 39.
- REDAKCE. Závezky KA Liberec. *Křídla vlasti*, 1959, roč. 8, č. 11, s. 4.
- REDAKCE. Závezky aeroklubů k 50. výročí založení KSČ 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 Jilemnicích. *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, Zdeněk. 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.

SIEDEMOVÁ-KAVANOVÁ, Libuše. Ono se řekne rekord... *Letectví a kosmonautika*, 1984, roč. 60, č. 21, s. 16-17.

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

SWIDER, Evžen. Aerokluby Svazarmu – Letecký den libereckých svazarmovců. *Letectví a kosmonautika*, 1972, roč. 48, č. 26, s. 32.

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.

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

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.

VESELÝ, Jan, Josef. Navigační horečka. *Letectví a kosmonautika*, 1976, roč. 52, č. 22, s. 10-11.

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.

8.9 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 *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>

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>

ŠMAHA, Jan. *Komentář k nehodě Orlíku v Liberci.* [online]. [vid. 18. 4. 2015]. Dostupné z: <http://www.planes.cz/cs/photo/1134587/vt-16-orlik-ok-2420-aeroklub-rana-liberec-lklb>

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>

8.10 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 ZPŠ 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.

Přílohy

Terminologie

II

Dobové fotografie

XIII

Obálky časopisů

XXXVI

Terminologie

To této kapitoly je zařazeny základní odborné termíny, bez kterých by tato práce byla hůře pochopitelná. Vycházím zde především z kapitoly terminologie z mé bakalářské práce.⁷⁹⁸ Ke zpracování byly využity jak soudobé,⁷⁹⁹ tak dobové⁸⁰⁰ odborné práce, popř. publikované předpisy a směrnice.⁸⁰¹ V případě, že se zmiňovaný pojem nenachází v citovaných publikacích, je uveden ve vlastní poznámce pod čarou.

Aerovlekový start – je jedním ze způsobů, jak dostat větroň do vzduchu. Základní princip je ten, že potřebná dopředná rychlost i rychlost stoupání je zde kluzáku udělována motorovým letounem, prostřednictvím vlečného lana.

Bejbina – lidové označení větroně Grunau Baby GB-2b.

Brzdící klapky – jsou to desky, které se vysouvají nebo vyklápějí z obrysu křídla trupu pro zvýšení aerodynamického odporu, díky kterým mohou větroně přistát velmi přesně, jelikož si pilot dokáže plynule regulovat klesání.

Glajtr – lidové označení kluzáku SG-38.

Húlava – náhlé zvýšení rychlosti větru před bouřkou či silnou přeháňkou,

⁷⁹⁸ HÁJEK, Vojtěch. *Vývoj a lokalizace letišť v Libereckém kraji*. Liberec, 2011. Bakalářská práce. Technická univerzita v Liberci, Fakulta přírodovědně-humanitní a pedagogická, Katedra geografie.

⁷⁹⁹ BENEŠ, Ladislav a kol. *Učebnice pilota*. Cheb: Svět křidel, 1995. ISBN 80-85280-30-2; DVOŘÁK, Petr. *Ilustrovaný atlas oblaků*. Cheb: Svět křidel, Cheb, 2001. ISBN 80-85280-79-5; DVOŘÁK, Petr. *Termika aneb vyšší škola plachtění*. Cheb: Svět křidel, 2002. ISBN 80-85280-83-3; HARAŠTA, Ivan a kol. *Učebnice pilota*. Cheb: Svět křidel, 2003. ISBN 80-85280-89-2.

⁸⁰⁰ ELSNIC, Karel. *Výcvik plachtaře, díl I*. Praha: Česká grafická unie, 1946; GONČARENKO, Viktor, Vladimirovič. *Technika a taktika letov v termike*. Bratislava: Alfa, 1981; FRÝBA, Josef, ŠÁRA, Jan. *Abeceda sportovního motorového létání*. Praha: ÚV Svazarmu, 1962; KDĚR, František. *V-PL-4, Metodika leteckého výcviku na kluzácích. Díl I. - Základní výcvik*. Praha: ÚV Svazarmu, 1978; KDĚR, František. *V-PL-5, Metodika leteckého výcviku na kluzácích. Díl II. - Pokračovací výcvik*. Praha: ÚV Svazarmu, 1976; KDĚR, František. *Učebnice sportovního letce*. Praha: Naše Vojsko, 1973; KRÍŽ, František. *Plachtění*. Brno: Typie, 1947; WALA, T. a kol. *V-PL-6, Metodika leteckého výcviku na kluzácích. Díl III. - Sportovní výcvik*. Praha: ÚV Svazarmu, 1982.

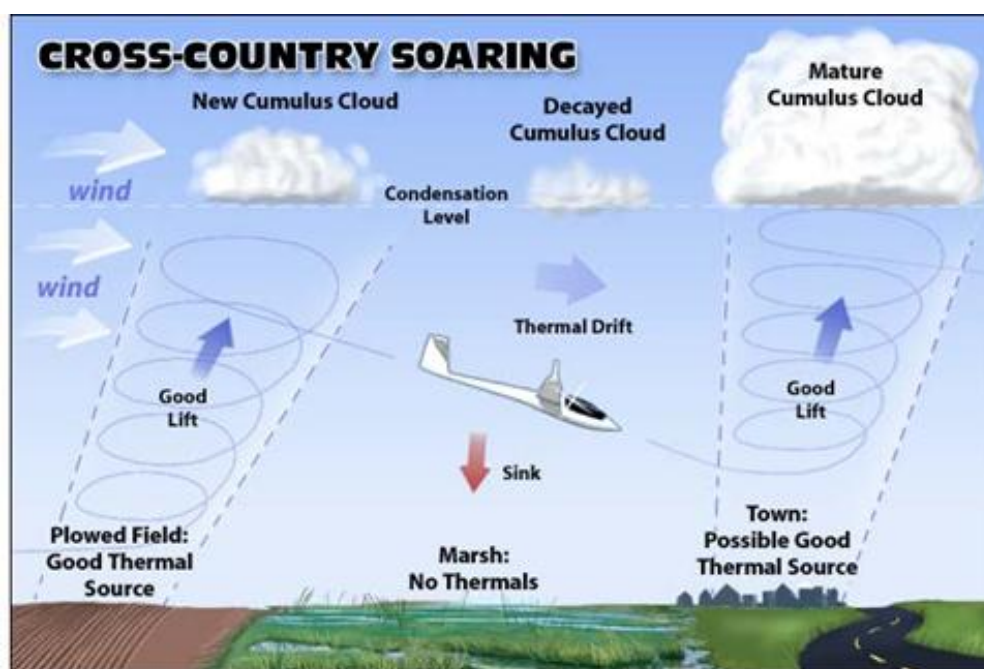
⁸⁰¹ AeČR: *Směrnice pro létání v Aeroklubech P1*. Praha: AeČR, 2004. [online]. [2014-12-25]. Dostupné z: <http://www.aeroklubjesenik.cz/file/P1.pdf>

doprovázené oblačností.

Klouzavost – je hodnota, využívaná převážně u větroňů, která udává poměr výšky k uletěné vzdálenosti. V praxi klouzavost 40, značená jako 1:40 nebo v anglicky mluvících zemích L/D 40, znamená to, že větroň doletí z výšky 1 km do vzdálenosti 40 km.

Kluzáky a větroně – v této práci je využívána starší terminologie, která byla používána ve studovaném období, jelikož významově rozlišuje mezi slovy kluzák a větroň. Kluzáky byly označovány školní jednomístné bezmotorové letouny. Ostatní, výkonnostně lepší bezmotorové letouny, které bylo možno využít k létání v termických stoupavých proudech nebo na svahu jsou označovány jako větroně.

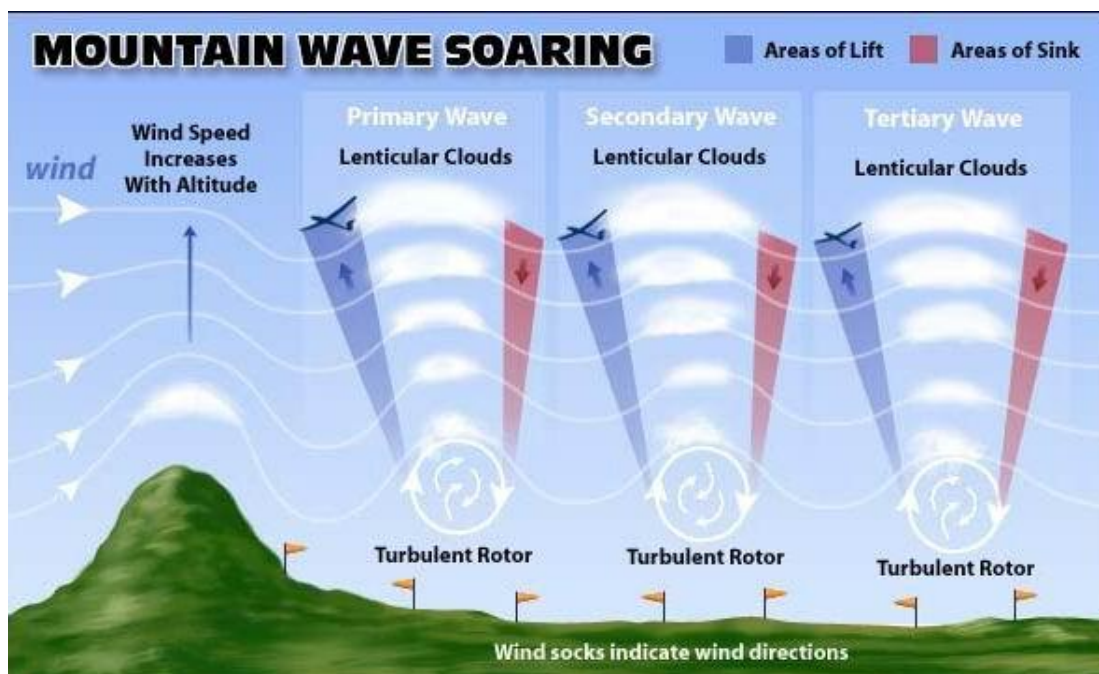
Konvekce (termika) – Atmosférická konvekce proudění v atmosféře vyvolávané buď instabilním zvrstvením v atmosféře, nebo nerovnoměrným ohříváním zemského povrchu, díky kterému vznikají stoupavé proudy, ve kterých větroně krouží.



Grafické znázornění vzniku a využívání stoupavých proudů piloty větroňů.⁸⁰²

⁸⁰² SSA: *Cross-country soaring* [online]. New Mexico: Soaring society of America. [vid. 22. 4.

Létání v dlouhé vlně – je způsob plachtění, při kterém plachtaři využívají závětrného proudění za horskými masivy. Při jisté situaci se vítr na závětrné straně rozvlní až do desetinásobku výšky pohoří. Liberečtí a hodkovičtí plachtaři ho využívají na Ještědu, při jihozápadním nebo severovýchodním proudění.



Grafické znázornění závětrné dlouhé vlny.⁸⁰³

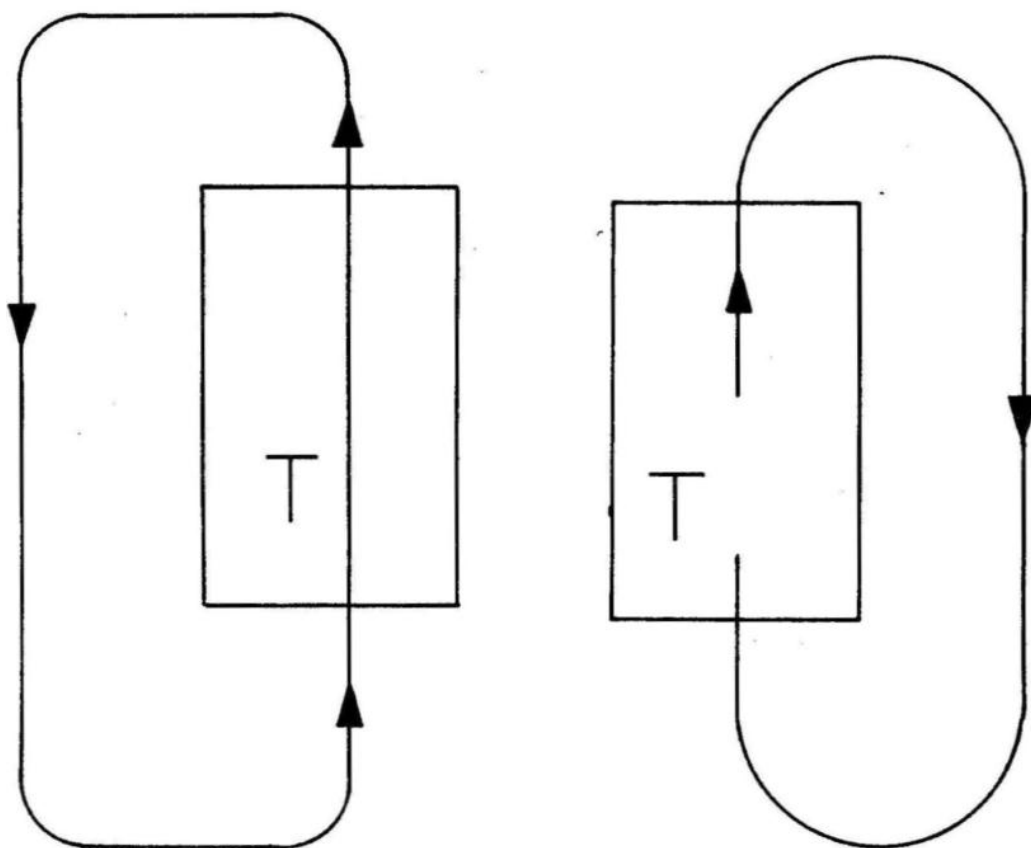
Letadlo – Zařízení způsobilé létat v atmosféře nezávislé na zemském povrchu, nést na palubě osoby nebo náklad, schopné bezpečného vzletu a přistání, které je alespoň částečně říditelné. Za letadla se také považují upoutané balóny.

Letecký úřad (ÚCL) - Úřad pro výkon státní správy ve věcech civilního letectví.

Letiště - Vymezená plocha na zemi nebo na vodě (včetně budov, zařízení a vybavení), určená buď zcela, nebo z části pro přílety, odlety a pozemní pohyby letadel.

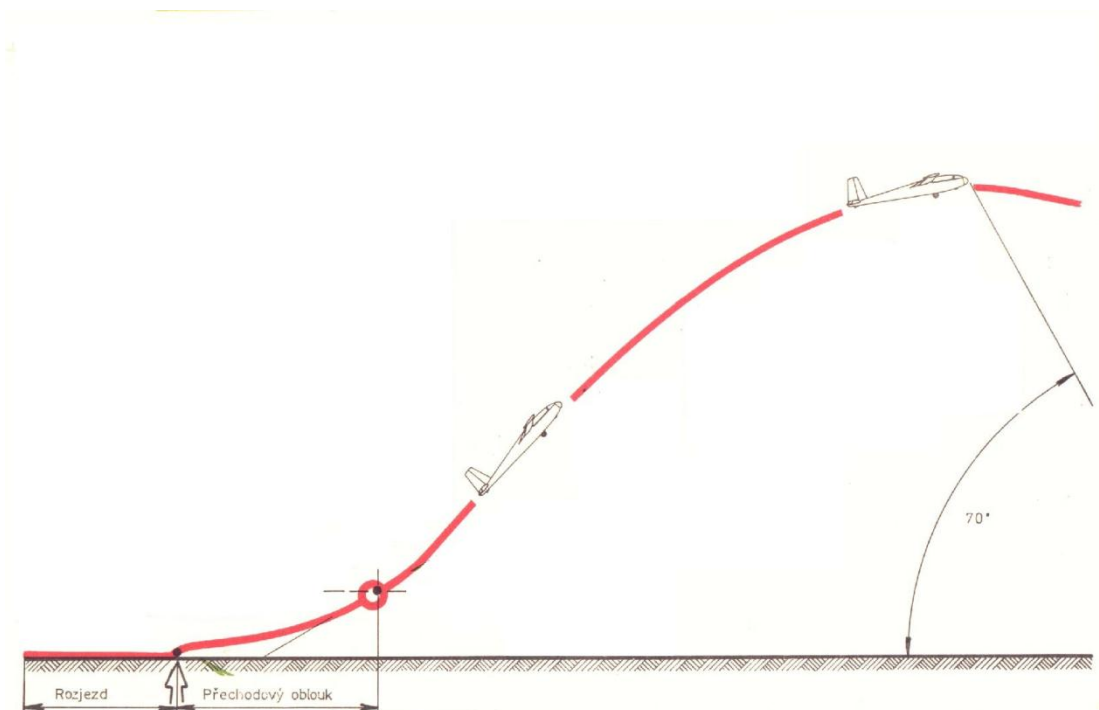
2013]. Dostupný z: <http://www.ssa.org/sport/images/X-country.jpg>
⁸⁰³ SSA: *Mountain wave soaring* [online]. New Mexico: Soaring society of America. [vid. 25. 4. 2014]. Dostupný z: <http://www.ssa.org/sport/images/wave.jpg>

Letištní okruh – okruhem je myšleno letový manévr v bezprostřední v bezprostřední blízkosti letiště, určený jednotně pro všechny letouny v daném prostoru, slouží jako vstupní manévr pro bezpečné přistání. Obvykle má tvar obdélníku se čtyřmi zatáčkami 90° nebo se dvěma o 180° . Vždy se létá buď na pravou, nebo levou stranu.



Letoun - Letadlo těžší než vzduch s pohonem, vyvozující vztlak za letu hlavně z aerodynamických sil na plochách, které za daných podmínek letu zůstávají vůči letadlu nepohyblivé.

Navijákový start – je jedním z několika způsobů jak dostat větroně do vzduchu. Rychlost potřebnou ke stoupání kluzáku uděluje vlečné ocelové lano navíjené na buben na navijáku.



Názorná ukázka startu pomocí navijáku.

Navijákař – obsluha navijáku.

Náčelník – je osoba zodpovídající za letový provoz a všechny záležitosti s ním spojené. Dnes se používá označení vedoucí letového provozu (VLP).

Označování větroňů – každá konstrukční skupina, či konstruktér měla během tohoto období přidělena určité písmeno, dvojici či trojici písmen, která ji charakterizovala. Zde je předložen jejich seznam:

Z	používané základní civilní označení letounů typu Zlín
LF	pražská konstrukční skupina (Letov)
LG	otrokovická konstrukční skupina
LK	kunovická konstrukční skupina
M	konstrukce ing. Zděnka Matějčka
L	konstrukce ing. Karla Dlouhého, či na ně navazující
VT	vojenské označení pro větroň

Např. Z-125, LG-125, VT-125 je několik variant názvů stejného kluzáku Šohaj.

Plachtařské odznaky - Potřeba výkonnostní zkoušek plachtařů vznikla v průběhu dvacátých let z nutnosti vymyslet způsob jak porovnávat úroveň a sportovní zdatnost pilotů bezmotorových letadel. Po splnění příslušné zkoušky byl vždy udělen odpovídající odznak. Od padesátých let dvacátého století se neuděluje zkoušky A, B, C z důvodu využívání dvoumístných větroňů k výcviku, na rozdíl od předešlého způsobu krátkých skoků na jednomístném kluzáku, který zastaral z důvodu toho, že si většina žáků vytvořila, pro následné létání na sportovních větroních, nevhodné návyky v technice pilotáže. Typy odznaků:

1) Odznak A

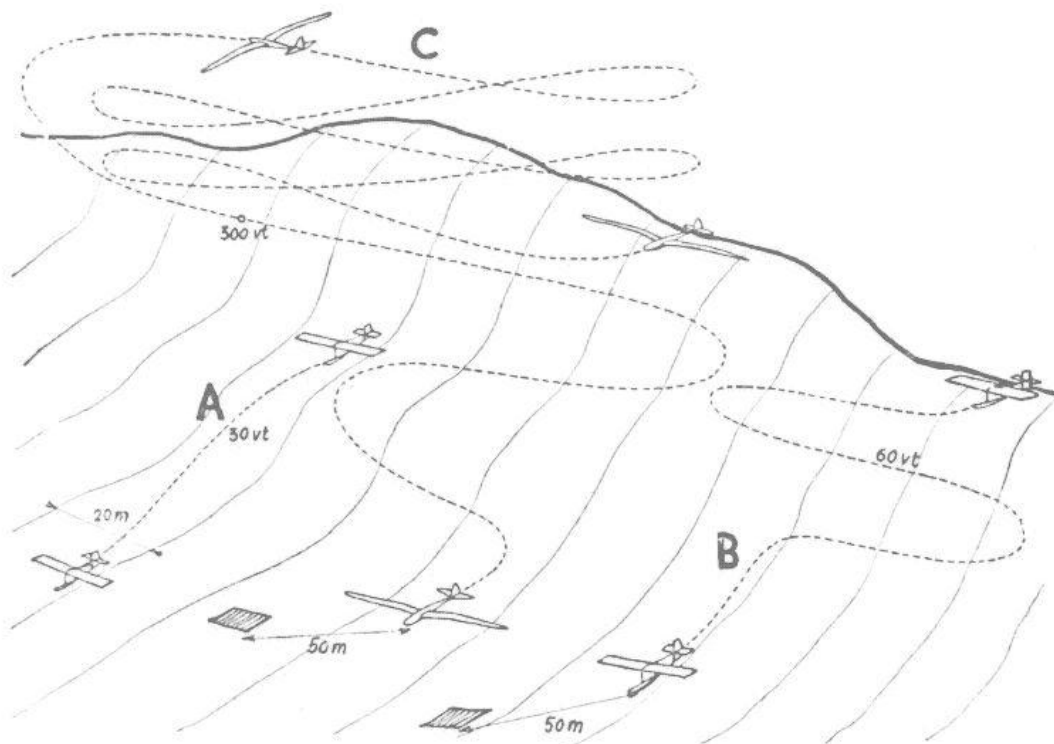
- vyobrazen jako jeden letící racek v modrém kruhovém poli
- podmínky pro splnění: 1 let v délce trvání 30 s nebo 2 lety každý o 25 s.

2) Odznak B

- vyobrazen jako dva letící raci v modrém kruhovém poli
- podmínky pro splnění: 5 letů, z toho 1x min. 60 s, 4x min. 45 s let tvaru S, zatáčky 90° a 180° přistání do určeného místa.

3) Odznak C

- vyobrazen jako tři letící raci v modrém kruhovém poli.
- podmínky pro splnění: jeden let nejméně 5 minut nad úrovní místa startu.



Grafické znázornění splnění zkoušek A, B a C.

4) Odznak Stříbrné C

- vyobrazen jako tři letící racci v modrém kruhovém poli se stříbrným věncem okolo.

- podmínky pro splnění: let na přímé trati nejméně 50 kilometrů, let v délce trvání nejméně 5 hodin, převýšení nejméně 1000 metrů.

5) Odznak Zlaté C

- vyobrazen jako tři letící racci v modrém kruhovém poli se zlatým věncem okolo.

- podmínky pro splnění: let na volnou vzdálenost nejméně 300 kilometrů (na vzdálenost nebo maximálně přes 3 otočné body), let v délce trvání nejméně 5 hodin

a převýšení nejméně 3000 metrů.

6) Diamanty k Zlatému C

- vyobrazen jako tři letící racci v modrém kruhovém poli se zlatým věncem okolo,

na kterém jsou v horní třetině vyobrazeny tři diamanty.

- celkem tři diamanty udělovány při splnění: let na volnou vzdálenost nejméně 500 kilometrů (na vzdálenost nebo maximálně přes 3 otočné body), cílový let na vzdálenost nejméně 300 km na návratové nebo trojúhelníkové trati a převýšení nejméně 5000 metrů.

Dále jsou v dnešní době udělovány odznaky za splnění letů o vzdálenosti 750 km a delší, v intervalech po 250 km (tj. 1000 Km, 1250 km, 1500 km atd.) Pouze jeden odznak z této skupiny může být udělen za vykonaný let, že je udělen odznak, jehož hodnota je nejbližší nižší než uletěná vzdálenost během jednoho letu. FAI také odmění zvláštním diplomem lety o délce 1000km a více.⁸⁰⁴

Plocha pro SLZ – je plocha s vyznačenou vzletovou dráhou, schválená LAA pro provoz SLZ o minimálních rozměrech 400 x 15 m.

Pozn.: Neoficiálně zvané též jako ultralehká letiště.⁸⁰⁵

Pokračovací výcvik plachtaře – je výcvik, při kterém pilot plní podmínky pro splnění stříbrného C.

Převlek – přelet aerovleku. Motorové letadlo vleče větroň na delší vzdálenosti, např. mezi letišti.

Přistání – je poslední fázi letu, kdy letadlo pilot přivede do minimální výšky nad přistávací plochu. Letadlo následně po překročení pádové rychlosti dosedne.

Rovinné a svahové letiště – pojem rovinné letiště byl využíván pro typ letiště, na kterém je možný jak motorový, tak bezmotorový provoz (tím je myšlena možnost startu kluzáků/větroňů jak pomocí navijáku, tak ve vleku za motorovým

⁸⁰⁴ FAI *Sportovní řád 3* [online]. [vid. 22. 4. 2015]. Dostupný z:
http://www.cpska.cz/public/docs/rules/fai_sc3_cz.pdf

⁸⁰⁵ SAINER, Patrik. *Databáze letišť 2014*. Praha: Avion 2014, ISBN 978-80-86522-25-8.

letadlem). Lze říci, že je to typ letiště, které známe dnes. V počátcích bezmotorového létání existuje také druh plochy, která se nazývá svahová a je určeno pouze pro tento typ činnosti, kde se start provádí především pomocí gumového lana, jímž je bezmotorové letadlo „vystřeleno“ ze svahu dolů.

Svahové létání – je způsob létání kluzáků a větroňů. Pilot využívá návětrných stran svahů, na které kolmo vane dostatečně silný vítr.⁸⁰⁶



Sportovní výcvik plachtaře – výkonné létání po splnění podmínek stříbrného C.

Start pomocí gumového lana – je velmi starý a dnes již skoro nepoužívaný

⁸⁰⁶ SSA: *Ridge soaring* [online]. New Mexico: Soaring society of America. [vid. 25. 4. 2014].
Dostupný z: <http://www.ssa.org/sport/images/ridge.jpg>

způsob startu kluzáku, kdy lano ve tvaru V bylo kroužkem zavěšeno na háčku, upevněném na přídi kluzáku nebo větroně. Ten byl vzadu držen a lana napínána většinou čtyřmi a více muži. Po napnutí lan a uvolnění letadla byl stroj vymrštěn do vzduchu.

Stříbrné C – viz plachtařské odznaky.

Termika – viz konvekce.

Vícevleky – (dvouvleky, trojvleky) znamená, že motorové letadlo vleče dva a více větroňů na samostatných lanech.

Vlekař – je pilot motorového letounu, který vleče větroň.

VLP – viz náčelník.

Výkrut – je akrobatický prvek, při kterém dochází k řízené rotaci letounu okolo vodorovné osy letu.

Vývrtka – je nebezpečný autorizační režim, ke kterému dochází při asymetrickém odtržení proudění na křídlech. Na jednom křídle se proudění odtrhne a na druhém ne, tudíž dochází k rotaci ve vertikální rovině dolů.



Vysazovač – pilot letounu, ze kterého skáčou parašutisté.

Zlaté C – viz plachtařské odznaky.

Zkouška A, B, C – viz plachtařské odznaky.

Dobové fotografie

Další přílohou jsou dobové fotografie, které z velké části vznikaly ilegálně, jelikož od roku 1948 platil zákaz fotografování z letadel, který byl nakonec zmírněn v osmdesátých letech kvůli možnosti fotografovat otočné body při plachtařských přeletech.

Zdroje fotografií:

1 – 10, 40	Osobní archiv Jaroslava Prchala.
11	Osobní archiv Jana Hrbatsche.
12 – 13	Článek Jiřího Černého. ⁸⁰⁷
14	Článek Jana Brskovského. ⁸⁰⁸
15 – 17	Vlk, Miroslav. <i>Život aeroklubu...</i> ⁸⁰⁹
18	Foto Václav Jukl.
19	www.planes.cz – ilustrační foto. ⁸¹⁰
20	Osobní archiv Jana Nieslera. ⁸¹¹
21 – 22	PAJER, Miroslav. <i>Křídla pro vítězství...</i> ⁸¹²
23 – 33, 37 – 39, 41	Osobní archiv Jiřího Cicvářky.
34	Osobní archiv Jozefa Tótha.
35 – 36	Osobní archiv Rudolfa Fíama.
42	www.planes.cz – ilustrační foto. ⁸¹³
43	www.planes.cz – ilustrační foto. ⁸¹⁴

⁸⁰⁷ ČERNÝ, Jiří. Čtyřicet mírových let. *Letectví a kosmonautika*, 1985, roč. 61, č. 14, s. 6-7.

⁸⁰⁸ BRSKOVSKÝ, Jan. Když létaly Jeřáby. *Letectví a kosmonautika*, 1997, roč. 73, č. 25-26, s. 42-49.

⁸⁰⁹ VLK, Miroslav. Život aeroklubu v České Lípě v roce 1950, *Letectví*, 1951, roč. 27, č. 9, s. 212.

⁸¹⁰ *LF-109 Pionýr* [online]. [vid. 10. 4. 2015]. Dostupné z:

<http://www.planes.cz/cs/photo/1167959/lf-109-pionyr-ok-2275-aeroklub-cr-nymburk-lkny>

⁸¹¹ NIESLER, Jan: *Nebe není ráj, aneb starý pilot vypravuje*, s. 13.

⁸¹² PAJER, Miroslav. *Křídla pro vítězství a poválečnou obnovu*, s. 433.

⁸¹³ *Havárie VT-16 v Liberci* [online]. [vid. 10. 4. 2015]. Dostupné z:

<http://www.planes.cz/cs/photo/1134587/vt-16-orlik-ok-2420-aeroklub-rana-liberec-lklb>

⁸¹⁴ *L-13 Blaník AK Česká Lípa* [online]. [vid. 10. 4. 2015]. Dostupné z:

<http://www.planes.cz/cs/photo/1062651/l-13-blanik-ok-4833-aeroklub-ceska-lipa-lkce>

1. a 2. Letecký den na Pláních pod Ještědem 1946



3. GB-2b na Pláních pod Ještědem



4. Letiště na Pláních pod Ještědem



5. Montáž SG-38 na Pláních.



6. SG-38 s gondolou na libereckém letišti



7. GB-2b a frekventanti VOLŠM



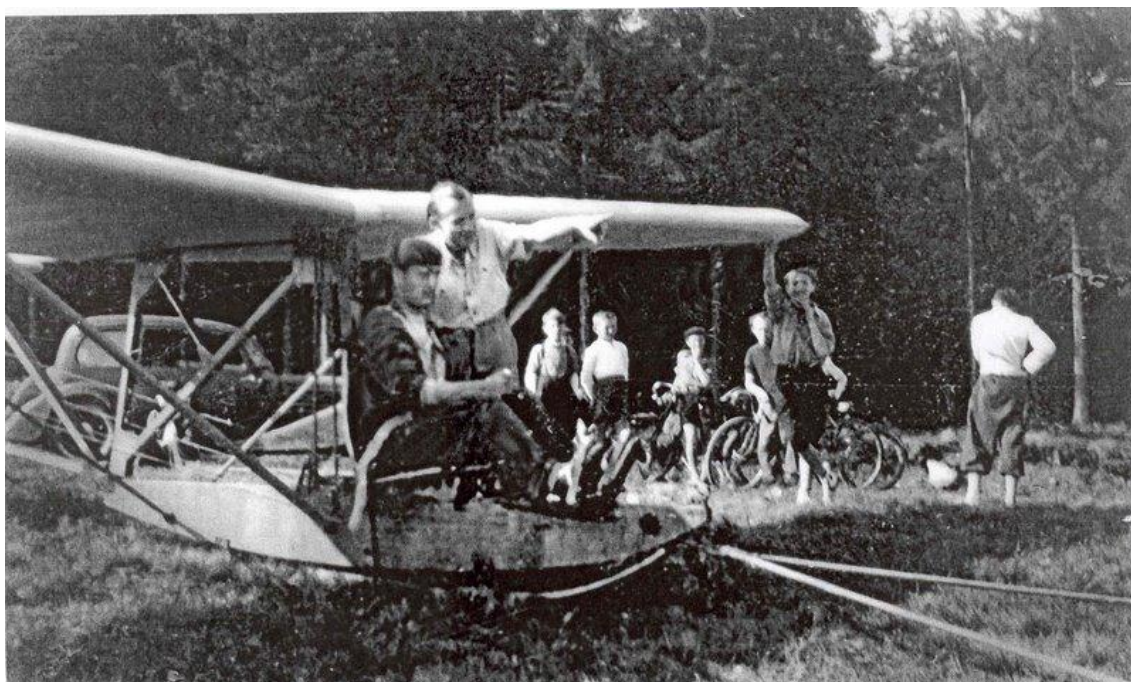
8. DFS Kranich (Jeřáb) a Z-125 Šohaj na Královce



9. Havarovaný Z-24 Krajánek libereckého aeroklubu na Královce



10. SG-38 a před startem pomocí gumového lana na Královce



11. SG-38 na Královce, ještě před terénními úpravami



12. Göppingen Gö-4 Gorvier (Kachna) v Hodkovicích



13. Vlečný letoun ZPŠ Hodkovice Fw-44 Stieglitz OK-QHC



14. Kranich IIS v Liberci



15. Výstavba hangáru v České Lípě



16. Kluzáky SG-38 a Z-23 před českolipským hangárem



17. Větroň GB-2b v České Lípě



18. Z-381 „Basa“ ze sbírek VHÚ Kbely



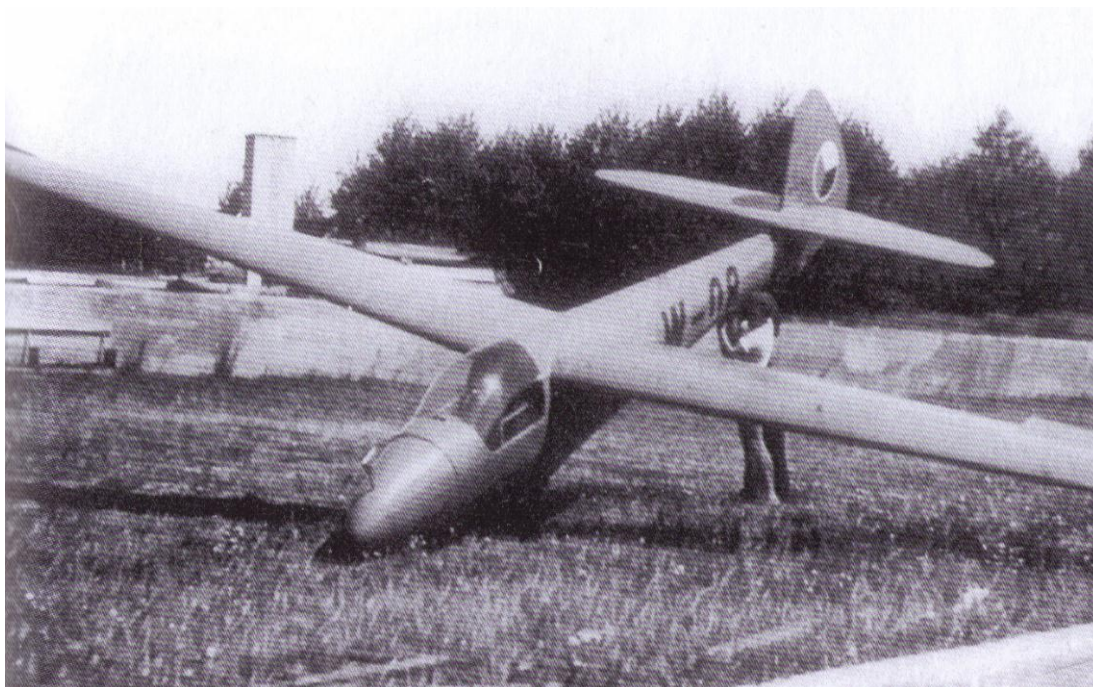
19. LF-109 Pionýr



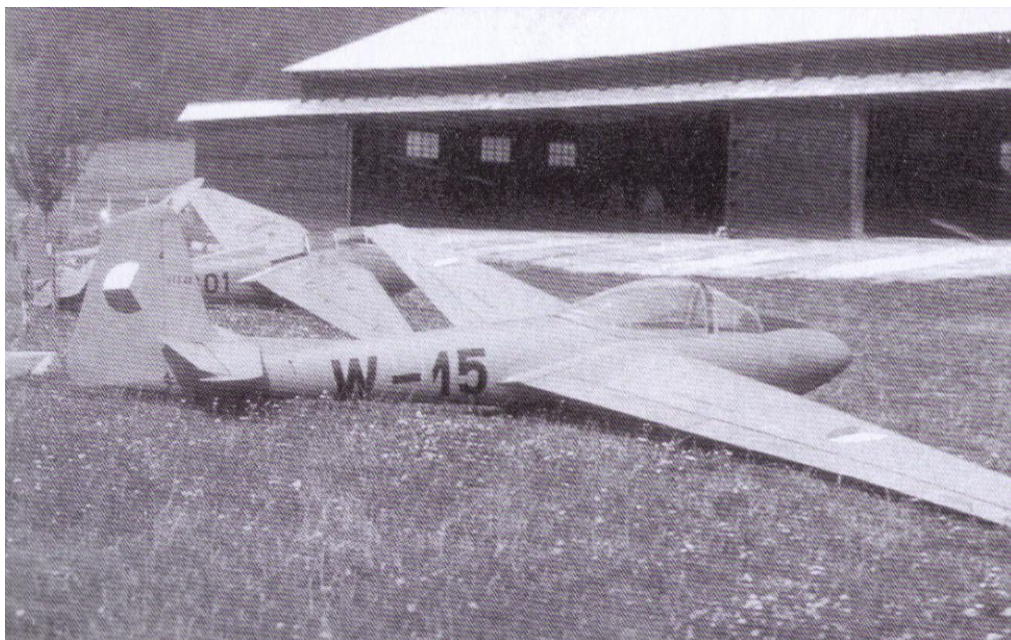
20. DFS Kranich v Lomnici nad Popelkou



21. Vojenský LG-125 Šohaj 2 na letišti v Hradčanech počátkem padesátých let



22. Vojenský LF-107 Luňák na letišti v Hradčanech počátkem padesátých let



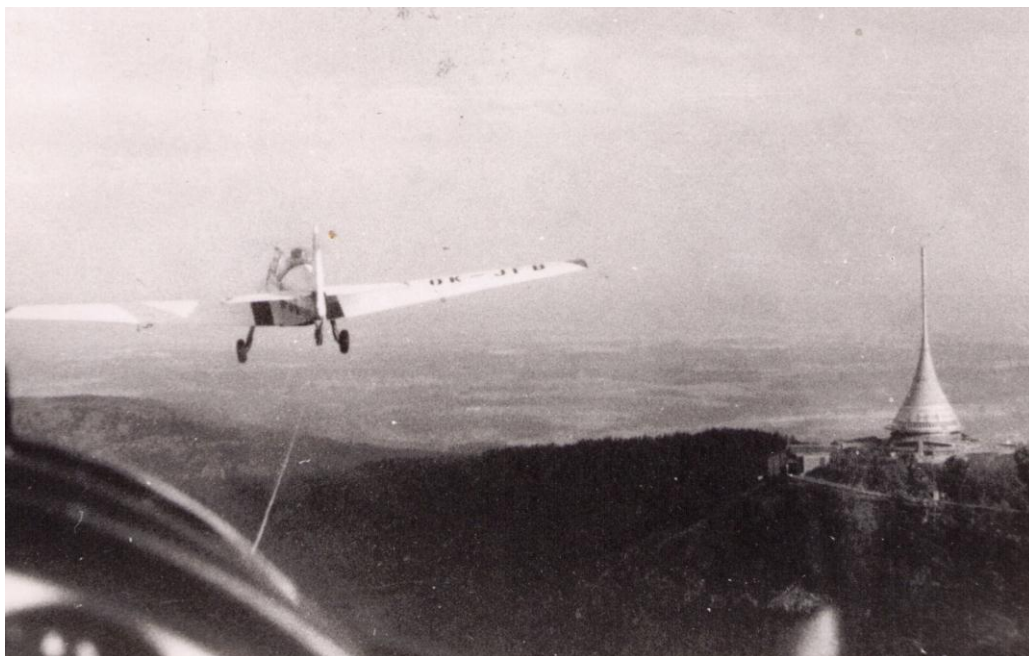
23. Hotel Ještěd v padesátých letech. Foceno z Piperu L4H Cub



24. Vyhořelý hotel Ještěd v roce 1963.



25. Aerovlek s Ještědem v sedmdesátých letech.



26. L-60 Brigadýr a Z-226T v Liberci (sedmdesátá léta).



27. L-40 Metasokol v Liberci.



28. Vrtulník HC-102 v Liberci.



29. Vrtulníky Mil Mi-1 v Liberci.



30. XL-13M na leteckém dnu v Liberci.



31. VT-16 Orlik v Liberci.



32. VT-116 nad Libercem v sedmdesátých letech.



33. VT-116 Orlík na Libereckém letišti



34. JAK C-11 s civilní registrací.



35. Mimořádná událost s Ae-45 v Liberci.



36. Havárie LF-109 Pionýr v Hradčanech.



37. Memoriál Žwirka a Wiguly 1978.



38. Z-42 OK-ZSE.



39. Z-43 libereckého aeroklubu.



40. Z-142.



41. První VSO-10 v SvČKA.



42. Havárie VT-16 Orlík na KPZ v Liberci.



43. L-13 Blaník Aeroklubu Česká Lípa.



Obálka časopisu Letec 1935.



Obálka časopisu Rozlet 1946.



Obálka časopisu Letectví 1952.



Z OBSAHU: Komsomol, patron sovětského vojenského letectva • Parašutismus v SSSR • Charakter sovětského letce • Jak pracuje sovětský DOSAV • Julia Fučik o sovětských lidech • Letecká teorie • Byli jsme v Moskvě • Sovětský výkonný větroň • Pokrok v plachtařském výcviku • Psychologie rychlosti a bezpečnost • Z našich organizací • Plachtařské rekordy v roce 1951



Obálka časopisu Křídla vlasti 1952.



Obálka časopisu Křídla vlasti 1961 s C-104.



Obálka časopisu Křídla vlasti 1961 s Z-226 a Šohaji.



Obálka časopisu Letectví a kosmonautika 1970 s Nebeskou blechou v popředí a vlevo vzadu BAK-01.



Obálka časopisu Letectví a kosmonautika 1981 s Mi-1.

17

LVII. ROČNÍK
1981

Letectví + kosmonautika

V/28

