



Češi a Němci ve vzduchu. Počátky bezmotorového létání v meziválečném Československu

JANA MEZEROVÁ

ABSTRACT: Czechs and Germans in the air. The beginnings of gliding in interwar Czechoslovakia

This article looks at the reflection of national rivalry in sport. During the interwar period, the foundations for unpowered flight were laid in the newly formed Czechoslovakia. The development of this field of sport, however, would not have been possible without German influence. Germany was admired as the birthplace of the sport, but was also a dangerous rival. This rivalry was automatically transferred to the Germans living in Czechoslovakia. During the period of peace, however it gave the sport a significant boost.

KEY WORDS: Gliding – interwar Czechoslovakia – Nationalism

CONTACTS: Mgr. Jana Mezerová, Národní muzeum, Fotoarchiv tělesné výchovy a sportu, Vinohradská 1, 115 79 Praha 1, email: jana_mezerova@nm.cz

Bezmotorové létání neboli plachtění je způsob letu, při němž jsou využívány pouze přírodní podmínky, meteorologické jevy jako vítr a termické proudění. Jeho vznik je úzce spojen s počátky letectví vůbec. Průkopníci letectví se již při prvních pokusech inspirovali přírodou a objevovali aerodynamické vlastnosti různých konstrukcí. Ve druhé polovině 19. století se Otto Lilienthal zabýval pozorováním letu ptáků a prováděl pokusy s klouzavým letem.¹ Podobnou cestou se zpočátku vydali také bratři Wrightové. Jejich další konstrukce byly ale opatřeny motorem. V Rakousku-Uhersku na Lilienthalovy poznatky navázal Igo Etrich.² V Čechách jeho příkladu následovalo několik dalších nadšenců, kteří v samém závěru 19. a v prvních letech 20. století s vlastními konstrukcemi prováděli pokusy o klouzavý let; byli to František Štěpánek, Oldřich Haller a František Šnábl; na Moravě Richard Harabus. Nejvýznamnějším z nich byl pozdější úspěšný konstruktér motorových letadel značky Avia inženýr Pavel Beneš, který na počátku první světové války postavil hned několik bezmotorových letadel.

Všeobecně ale již před první světovou válkou vývoj letectví zcela ovládla letadla motorová a zájem o bezmotorové létání klesal. Světová válka ukázala význam vojenského letectví. V meziválečné době se letectví obecně stalo symbolem hospodářského rozvoje a technického pokroku. Také nově vzniklé Československo si bylo vědomo významu letectví

1 V roce 1889 vydal své poznatky tiskem pod názvem *Der Vogelflug als Grundlage der Fliegerkunst*.

2 Igo Etrich (1879–1967) zřídil nejprve leteckou dílnu v areálu otcovy textilní továrny ve Starém Městě u Trutnova a v roce 1908 pak přesídlil do Vídně. Nejprve létal s kluzákem zakoupeným z Lilienthalovy pozůstalosti. S Franzem Welsem poté postavili letadlo originální konstrukce, přičemž se inspirovali tvary semen exotických rostlin, která dokázala plachtit vzduchem na velké vzdálenosti. Konstrukci pak zdokonalovali. V roce 1910 postavil kluzák nazvaný „Holubice“.

a snažilo se ho od počátku budovat. Heslem se stala slova poslance Antonína Srby: „vzduch je naše moře“.³

Zájem rozvíjet letectví měly i ostatní evropské země. Ne všem to však bylo umožněno. Jedním z důsledků mírové smlouvy ve Versailles z června roku 1919 bylo pro poražené Německo omezení právě v rozvoji letectví.⁴ Nesměla zde být vyráběna motorová letadla, ani cvičení piloti těchto letadel. Němečtí letečtí nadšenci se tedy soustředili na bezmotorové létání, k němuž měli nejen díky Lilienthalovi položen pevný základ.⁵ Již v roce 1910 byl objeven terén Wasserkuppe v pohoří Rhön v Durynsku. Ten se ukázal být pro rozvoj plachtění v Německu klíčovým.⁶ V roce 1920 zde byl vyhlášen první Segelflugwettbewerb, tedy soutěž klouzavého plachtového letu, jak zněl dobový český překlad.

Soutěžila zde letadla rozličných konstrukcí, jejichž autory byli vesměs piloti sami. Délka letů se při prvním ročníku počítala na pouhé vteřiny a překonaná vzdálenost na stovky metrů. Již při druhém ročníku to už ale byly minuty a tisíce metrů. Další ročník pak posunul hranici k letům trvajícím řádově hodiny a byly překonávány i vzdálenosti větší než 10 kilometrů.

Ukázalo se, že i bezmotorové létání má budoucnost. I když o její podobě se ovšem nejméně jedno desetiletí diskutovalo. Naděje na využití v dopravě časem bledly, ukázala se však užitečnost tohoto oboru pro základní školení budoucích dopravních i vojenských pilotů. Nakonec se však plachtění stalo především sportem.

I jiné země, mezi nimi především Francie,⁷ začaly po válce tento specifický druh letectví rozvíjet. V roce 1922 proběhl právě ve Francii kongres pro bezmotorová letadla spojený se soutěží. Třetí ročník závodu na Wasserkuppe, který se odehrával ve stejném termínu, byl ale natolik významnou událostí, že si ho pozorovatelé z Francie, Belgie, Holandska, Švýcarska, Velké Británie a USA nemohli nechat ujít. Spolu s nimi soutěžní dění sledovali poprvé také zástupci Československa, inženýři Jaroslav Šlechta a Jan Kryšpín a pověřenci Ministerstva národní obrany štábní kapitán Václav Rypal a podplukovník František Kolařík.⁸

3 Antonín Srba (1879–1943), sociálně demokratický politik, ministr zásobování a pošt a telegrafů v letech 1921–1922 a veřejných prací v letech 1922–1925, předseda Svazu československých pilotů a propagátor letectví.

4 Letectví se v Německu i přes omezení velmi rozvíjelo a probíhal i výcvik pilotů. V roce 1925 provozovala sportovní organizace Sportflug devět škol. Vojenská dohodová kontrolní komise v květnu roku 1926 upozornila na podporu, kterou německá vláda věnuje právě sportovnímu letectví. Proto došlo v tomto oboru k reorganizaci. Na počátku vznikl Deutscher Luftfahrt Verband, který nově zastřešil letecké sportovní kluby, školy a kurzy, aby mohla být tato oblast snáze kontrolována. K redukci sportovního letectví však nedošlo. Spíše naopak. *Sportovní letectví a korporace v Německu od roku 1918–1927*, Letec, 1928, č. 1, s. 59.

5 Jan HRBEK, *Vývoj plachtového letectví v Německu*, Letec, 1931, č. 1, s. 28–30.

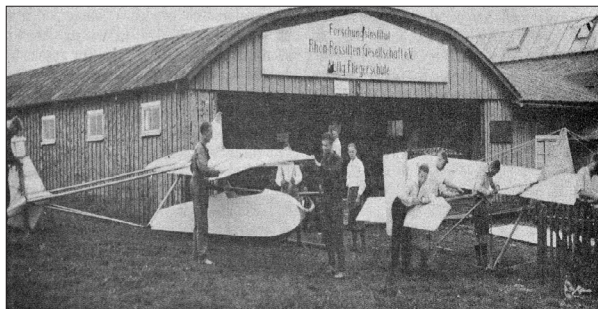
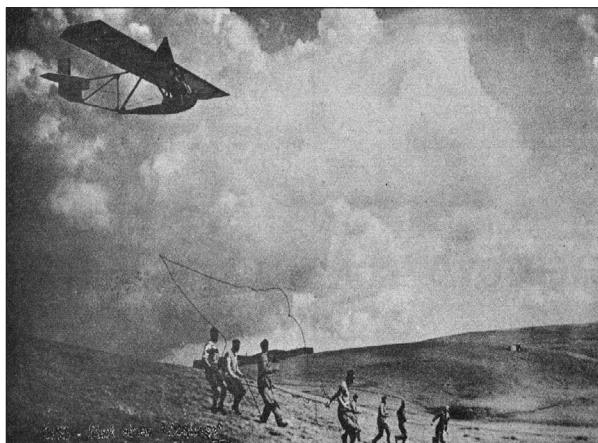
6 Druhou zeměpisnou oblastí významnou pro rozvoj plachtění v Německu se stalo východopruské pobřeží, kde byl k plachtění využíván vítr vanoucí z moře a zvedající se o pobřeží. Hlavním centrem zde byla obec Rossitten, dnes Rybačij poblíž Kaliningradu patřící k Ruské federaci. V roce 1924 byla na podporu leteckého sportu založena Rhön-Rossitten-Gesellschaft. Společnost byla pořadatelem prvních závodů na Rhönu a rovněž zdejší první plachtařské školy.

7 Francie byla v oblasti letectví obecně světovou velmocí ještě na konci 20. let. *Letectví Francie, Belgie, Československa a Polska v Německém ocenění*, Letec, 1928, č. 3, s. 4–6.

8 Na této soutěži došlo i k incidentu, který řešil Československý aeroklub. V roce 1922 se Rhönské soutěže jako reprezentant Československa zúčastnil Wolfgang Klemperer. Neměl však příslušné dokumenty a Československá vzduchoplanecká komise ho pro nedodržení mezinárodně platných stanov na tři roky diskvalifikovala. Vyloučen byl i z mezinárodních soutěží, neboť rozhodnutí schválila FAI a bylo proto platné pro všechny národní organizace v ní sdružené. Nejednalo se o žádného neznámého pilota. Klemperer, který pocházel z Drážďan, byl původně rakousko-uherským státním příslušníkem a za války sloužil jako vojenský pilot. Zvítězil v roce 1920 v prvním Rhön-Segelflugwettbewerb v letu na vzdálenost svým výkonem ustanovil světový rekord. O rok později se stal světovým rekordmanem i v časové disciplíně. Byl držitelem plachtařského

V meziválečných letech se i v Československu začalo bezmotorové létání prosazovat jako sport, který v sobě spojoval zkoumání nových konstrukčních možností, praktické pokusy v oboru aerodynamiky, uspokojení touhy po dobrodružství a prokázání osobní odvahy. Od počátku se k němu také nejen v československém prostředí vázalo i téma organizovanosti a propagace brannosti. Právě brannost se v budoucnu mnohokrát ukázala být motorem, ale i brzdou.⁹

Jako snad v každé oblasti se v této době i v bezmotorovém létání projevilo soupeření národností. Docházelo k němu nejen na poli mezinárodním, ale vzhledem k silné německé menšině i v hranicích Československa. Češi se u Němců, ať již sousedů nebo svých spoluobčanů v mnohém inspirovali a soupeření s nimi je posunulo dál, což mělo na rozvoj tohoto sportu pozitivní vliv. Vyhrocené vztahy však nakonec také v tomto oboru postavily obě národnosti proti sobě.



Obrázek 1 a 2 – Dva záběry z letecké školy na Wasserkuppe. Na prvním je zachycen start školního kluzáku Zögling pomocí gumového lana, na druhém žáci před hangárem při montáži letadel. Otištěny byly jako doprovod článku s názvem „Plachtová škola na Wasserkuppe v Německu“ v časopise *Letec* č. 11, 1930.

to sportu pozitivní vliv. Vyhrocené vztahy však nakonec také v tomto oboru postavily obě národnosti proti sobě.

Organizace československého civilního letectví navázala na situaci před první světovou válkou. Po vzniku republiky byla obnovena činnost Českého aviatického klubu, přičemž název byl pozměněn na Československý aviatický klub, v roce 1922 pak na Československý aeroklub, od roku 1924 Aeroklub republiky Československé.¹⁰ Jako národní zástupce československého civilního a sportovního letectví byl klub v roce 1920 přijat do mezinárodní letecké federace FAI (Federation Aeronautique Internationale) založené v roce 1906 v Paříži. Vedle klubu existovalo ještě profesní sdružení, Svaz československých pilotů. V roce 1920 byl založen Verband Deutscher Flieger in der Tschechoslovakische Republik – VDF. Sdružoval tehdy převážně bývalé rakousko-uherské vojenské piloty a československé úřady jeho činnost příliš nepodporovaly.

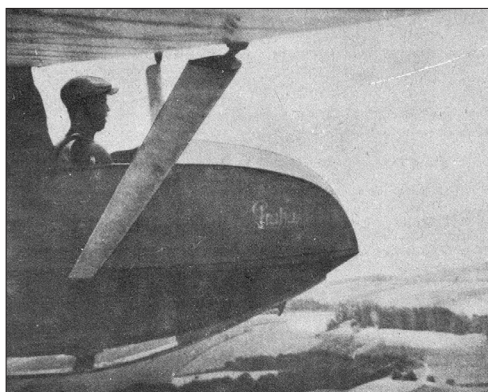
Bezmotorové létání nebylo pro tyto organizace právě prioritou, ale mělo své přízniv-

pilotního osvědčení s číslem jedna. Tento inženýr poté pracoval pro podnik vyrábějící vzducholoď hraběte Zeppelina ve Spojených státech.

9 A. R. HARTMAN, *Význam leteckého sportu pro armádní letectvo*, *Letec*, 1931, č. 9, s. 357.

10 Dalšími centry byla Plzeň a Brno – Západočeský aviatický klub Plzeň a Moravský aeroklub přistoupili k Československému aeroklubu na konci roku 1922. Tehdy se jeho členem stal i Svaz československých pilotů.

ce a na počátku 20. let zaznamenalo svůj první vzestup. V roce 1921 začal klub vydávat vlastní časopis s názvem Letectví.¹¹ V prvním čísle vyšel článek konstruktéra Pavla Beneše o plachtění v zahraničí, především v Německu. V rámci klubu také ve stejném roce vznikla Sportovní komise vzduchoplavecká, která se věnovala organizaci leteckého sportu a stanovení sportovních pravidel. Ta se, inspirována závody na Wasserkuppe, záhy začala snažit o uspořádání soutěže „plachtového letu“.



Obrázek 3 – Ludvík Elsnic ve větroni „Praha“, jehož konstruktérem byl Jaroslav Šlechta. Elsnic na tomto větroni jako první Čechoslovák dosáhl klouzavého letu delšího než jedna hodina. Stalo se tak 20. listopadu 1932. Snímek je zajímavý tím, že byl pořízen pomocí automatického spouštěče. Otištěn byl v časopise Letec č. 12, 1932 jako doprovod Elsnicova článku nazvaného „Náš první hodinový let“.

Vedle toho existovaly v Československu i německé skupiny VDF, jehož pobočky se věnovaly často právě bezmotorovému létání. Neaktivnější z nich byla pražská Akademische Flieger-gruppe (Akaflieg Prag); další pobočky působily v Mostě, Brně, Litoměřicích, Liberci, Zábřehu a Šumperku. Tyto skupiny hojně využívaly kontaktů v Německu a zkušeností německých konstruktérů, a čerpaly z německých časopisů a literatury. V Československu vycházel pravděpodobně jediný německojazyčný časopis věnovaný letectví s názvem Flugwesen, a to od roku 1921 v Zábřehu.

Poválečné československé letectvo bylo budováno od základu jako národní. Letadla československé konstrukce vyráběly československé závody. Stejný trend byl, samozřejmě v mnohem skromnějším měřítku, nastolen i u plachtění. Svaz československých pilotů se v říjnu 1922 usnesl, že nikdo z jeho členů nebude létat s plachtovým letadlem německé konstrukce, aby tak zamezil konkurenci a podpořil snahu domácích konstruktérů. Znamý pilot Zdeněk Lhota dokonce vypsal odměnu 5 000 Kčs pro Čechoslováka, který na letadle

¹¹ Letectví se dosud věnoval pouze časopis Aviatika, který vycházel v roce 1919. Od jara 1925 vycházel časopis Letec, který vydával Svaz Československých pilotů. Později se stal tiskovým orgánem nově vytvořené Masarykovy letecké ligy.

¹² V roce 1926 se Odbor pro plachtový let sloučil se Sportovním výborem. O tématu podrobněji Ladislav VEJVODA, *Na křídlech větru, Historie bezmotorového létání v Československu 1918–1952*, Cheb 2010, s. 91–94.

československé konstrukce uskuteční do 31. srpna roku 1923 alespoň hodinový let. To však byla v té době zcela nereálná podmínka.

Odbor pro plachtový let při Československém aeroklubu hledal také ve 20. letech vhodné místo pro provozování plachtového létání a pořádání soutěže. V roce 1923 bylo vybudováno letiště na Báních u Zbraslavi s plátěnými hangáry a dřevěnou dílnou. V květnu se konečně uskutečnila předběžná soutěž plachtových letadel. Sešla se na ní letadla domácích konstrukcí A-17, Praha, Můra a Krakonoš.¹³ Vítězem se stal Miroslav Baitler s kluzákem Můra. V letu na čas setrval ve vzduchu necelou minutu, na vzdálenost uletěl 570 m. Nakonec však letadlo zcela zničil.

Při pozorovatelském zájezdu na Rhön v roce 1922 se českoslovenští zástupci seznámili s francouzskými kluzáky Dewoitine, které se jí také zúčastnily. Právě tento typ se rozhodlo pořídit Ministerstvo národní obrany.¹⁴ Vojenské piloty na nich učil létat francouzský instruktor nadporučík Thoret, jehož přítomnost a přednášková činnost byla hojně propagována v tisku. Civilním nadšencům o bezmotorové létání však nezbylo, než pilně pokračovat v konstrukčních pokusech.

Také letiště na Báních bylo jako nevhodné záhy opuštěno. V roce 1924 se uskutečnila I. národní soutěž plachtových letadel v Brně-Medlánkách. Vedle dvou Dewoitin s vojenskými piloty se jich účastnili i piloti na zcela nových domácích konstrukcích. Ve výkonech byl, především v časové disciplíně, oproti předchozí soutěži propastný rozdíl. Nejdelší let se podařil majoru Skálovi právě na letadle Dewoitine P-3 (2 hodiny, 21 minut, 54 vteřin). Ten však nebyl soutěžní, neboť hodnocena byla pouze letadla domácí konstrukce a českoslovenští piloti. V letu na vzdálenost zvítězil štábní kapitán Jaroslav Maršálek na letadle HLDZ-1 (790m).¹⁵ Již při další soutěži v následujícím roce se však československé konstrukce francouzským Dewoitinám (létajícím znovu mimo soutěž) téměř vyrovnaly. Následující, třetí národní soutěž, se v roce 1925 konala na vrchu Zvíčině u Dvora Králové. Skončila kvůli nepříznivému počasí velkým nezdarem. Silná bouře odnesla stany a poškodila všechna letadla, což pro příznivce plachtění znamenalo velkou ztrátu a na několik let to téměř udusilo rozvoj plachtění v Československu.

Útlum zájmu o bezmotorové létání byl celosvětový. Znovu začal pomalu stoupat až ve druhé polovině 20. let, kdy se také Aeroklub republiky Československé (ARČS) intenzivněji zaměřil na propagační práci. Cílem bylo vzbudit zájem o letectví v co nejširších vrstvách obyvatelstva. Dosavadní Masarykův letecký fond založený již v roce 1922¹⁶ byl především díky vytrvalé snaze generála Stanislava Čečka¹⁷ v roce 1926 přeměněn na Masarykovu leteckou ligu (MLL). Činnost organizace byla definována následovně: „Letecká liga rozvětvenou organizací a účelovou propagandou prospěje míru, obraně, hospodářství a kultuře republiky.“ Podle nadšeného článku z pera generála Čečka, který rekapituloval první rok její

13 Časopis Letectví uveřejňoval od roku 1923 popisy a nákresy kluzáků, o něž se pokoušeli čeští konstruktéři.

14 Dvě bezmotorové verze a jednu s motorem.

15 Konstrukce letadel účastnících se soutěže popsal František Sekanina v článku *O českých větroních*, Letectví, 1925, č. 1.

16 Prezident do něho na počátku vložil 100 000 Kč.

17 Stanislav Čeček (1886–1930), legionář, náčelník Vojenské kanceláře prezidenta republiky a na čas také přednosta Leteckého odboru ministerstva národní obrany. O letectví se zajímal, ale prakticky se mu začal věnovat až poměrně pozdě. Pilotní výcvik absolvoval v roce 1926. V květnu téhož roku uskutečnil svůj první let bez instruktora. Aktivně se podílel na hledání nového plachtařského terénu. V roce 1927 byl z jeho podnětu prozkoumán hřeben poblíž Časlavi, kde následně MNO začalo s budováním letiště, jež mělo sloužit i plachtění.

činnosti, se nové organizaci v její činnosti dařilo.¹⁸ Zdaleka to však neznamenalo, že by se členové Ligy věnovali letectví v praxi. Členy MLL se stali vojáci, politici i jiné významné osobnosti,¹⁹ hlásily se k ní různé organizace a školy. Spojena byla i se skautským a sokolským hnutím. Vzniklo množství místních skupin, které organizovaly přednášky a výstavy. Zpočátku především na modelářství zaměřená činnost se ale ke skutečnému létání, jehož nejsnazší a nejdosažitelnější variantou bylo právě plachtění, přesouvala jen velmi pomalu.

Klíčovou otázkou zůstávala konstrukce letadel. K jejímu řešení se Liga pokusila přispět vydáváním knih, například praktické příručky Františka Sekaniny s návodem jak postavit a provozovat sportovní letadlo.²⁰ S konstrukcí letadel měly doposud zkušenosti především Hlavní letecké dílny v Olomouci, které spadaly pod Ministerstvo národní obrany. Dále studenti techniky²¹ a několik dalších nadšenců, konstruktérů kluzáků, kteří se účastnili prvních národních závodů. Nyní k nim tedy přibýly nově vzniklé místní skupiny MLL. Neaktuálnějším úkolem bylo postavit školní kluzák, na němž by se mohli adeпти tohoto sportu učit základy klouzavého letu a s nímž by bylo možné pořádat kurzy, aby se tento sport mohl přesunout od zájmu jednotlivců, k větší masovosti.

V článku „Školní bezmotorové letadlo“ jeho autor, konstruktér Jaromír Schmid, doporučoval vzít si příklad z německého prostředí, kde se plachtění zrodilo a kde je i výcviku pilotů věnována velká pozornost. Seznamuje čtenáře se školními kluzáky, které Němci k výcviku používali. Především to byl Zögling.²² Zdá se, že v této době bylo tedy konečně upuštěno od striktního odmítání německých konstrukcí.²³ O půl roku později též autor ve stejně nazvaném článku konstatoval stoupající zájem o plachtění. Vysloveně v něm také zmiňuje význam bezmotorového létání jako vhodné přípravy i pro budoucí vojenské piloty, který je prý již dobře chápán v zahraničí, opět především Německu. Jako první krok k tomuto cíli vyzdvihuje znovu potřebu školního letadla, jehož plánek a popis vyšel pak v časopise Letec na přelomu let 1929–1930.²⁴

Rok 1930 byl pro československé plachtění zlomovým. Mladý nadšenec Ludvík Elsnic²⁵

18 *Našemu „Letci“*, Letec, 1927, č. 1, s. 9. Článek vyšel u příležitosti dohody se Svazem pilotů, kdy se časopis stal tiskovým orgánem MLL.

19 Z obsazení čelných funkcí politiky a důstojníky armády je patrné, že tato organizace měla plnou podporu. Předsedou byl zvolen poslanec František Udržal bývalý ministr národní obrany; I. místopředseda bývalý ministr veřejných prací Antonín Srba, II. místopředseda vládní referent Kornel Svoboda, III. místopředseda generál Stanislav Čeček, přednosta leteckého odboru MNO, jednatel major Zdeněk Mores, druhý jednatel ministerský tajemník J. Fuxa atd.

20 František SEKANINA, *Sportovní letadélko, jeho výpočet, stavba a použití*, Praha 1926.

21 Plachtařský kroužek zde vznikl již v roce 1922. Řádné dvousemestrální kurzy letectví při ČVUT byly zahájeny až 25. listopadu roku 1929. *Slavnostní zahájení učešného kursu pro letectví*, Letec, 1929, č. 12, s. 642–645.

22 Jaromír SCHMID, *Školní bezmotorové letadlo*, Letec, 1929, č. 4, s. 228–229.

23 Snad byly vůbec i mezi domácími Čechy a Němci navázány lepší vztahy. V roce 1927 se zástupce VDF zúčastnil valné hromady ARČR. Až v roce 1927 byl jeho předseda profesor německé techniky (německé části ČVUT) Camillo Körner přijat za člena Aeroklubu československého. VDF měl také svůj stánek na IV. Mezinárodní letecké výstavě v Praze. Organizaci letecké činnosti však rozvíjeli i nadále každý zvlášť.

24 O problematice školení letců a vhodnosti plachtění jako přípravy pro letectví dopravní, případně vojenské pojednává rovněž článek: Jaromír SCHMID, *Budoucnost plachtění*, Letec, 1930, č. 4, s. 198. O školním kluzáku pak na pokračování vycházející článek *Školní bezmotorové letadlo*, Letec, 1929, č. 9, s. 498; Letec 1930, č. 3, s. 148; č. 4, s. 199.

25 Ludvík Elsnic (1904–1977), absolvent reálky v Berouně, v letech 1928–1931 studoval na automobilním a leteckém oddělení Ingenieurschule Mittweida v Sasku. Současně absolvoval plachtařský kurs v tehdejší německé plachtařské škole v Grunau. Po návratu do Československa organizoval plachtění v Masarykově letecké lize, kde od listopadu 1931 pracoval jako úředník, v letech 1936–1938 jako vedoucí Ústřední

publikoval tehdy podrobný článek v časopise Letectví, v němž popsal stav plachtařského sportu v Německu, věnoval se v něm jak organizaci, tak i dosaženým výsledkům.²⁶ Tuto zprávu také přednesl na ustavující schůzi odboru plachtového letu při Ústředí Masarykovy letecké ligy 25. září 1930. Díky Elsnicově aktivitě se podařilo v rámci MLL vytvořit organizaci, která by se zabývala výhradně plachtěním. Byl jím Plachtový odbor při ústředí MLL v Praze.²⁷ V jeho čele stál divizní generál Jindřich Lev Hanák. Druhý plachtový odbor byl pak založen při Hanácké župě MLL v Olomouci konstruktérem Janem Hrbkem a majorem Žváčkem. Každý z odborů zvolil jinou cestu při pořizování letadel. Olomoučtí se inspirovali v Německu a postavili první školní kluzáky podle zde zakoupených plánů. Pražský odbor se vrhl na stavbu vlastního letadla.²⁸ Elsnic byl zapáleným duchem celé akce a velmi věcně shrnul ve své zprávě „Náš program“, co je pro praktickou činnost nového odboru třeba. Vytyčil osm bodů: letadla, letiště, budovy, dílny a řemeslníky, konstruktéry a piloty-instruktory, kancelář, pojištění žáků a organizaci a centralizaci práce.²⁹ To byl skutečný start bezmotorového létání v Československu. Přispěla k němu nakonec i počínající hospodářská krize, která si vynutila úvahy o snížení nákladů na letectví, což vedlo k hledání levnějších možností výcviku pilotů. Takovou možností bezmotorové létání bezesporu bylo.

Plachtový odbor v Praze cílevědomě směřoval k rozvoji plachtařského sportu. Během dvou měsíců uspořádal informační kurz o plachtění v prostorách pražské techniky (ČVUT) a dílenský kurz v najatých prostorách v Bachmačské ulici v Praze-Dejvicích. Jeho účastníci stavěli školní kluzák Skaut.³⁰ Na počátku 30. let začalo intenzivní hledání plachtařského terénu,³¹ na němž by bylo možné zřídit plachtařské letiště, pořádat kurzy, případně založit školu. Vzorem byla samozřejmě plachtařská škola na Wasserkuppe, ale také na druhé straně Krkonoš působící škola v Grunau (dnes Jezów Sudecki).³² Plachtový odbor proto jako jeden z prvních kroků publikoval v časopise Letec „Dotazník o terénu“.³³ Dotazník byl vydán tiskem ve 2000 exemplářích a rozeslán skupinám MLL.

První praktický kurz bezmotorového létání se podařilo uspořádat Plachtovému odboru Hanácké župy MLL v Olomouci v Chomýži u Bystrice pod Hostýnem pod vedením instruktora Jana Hrbka³⁴ v srpnu roku 1931.³⁵ Terén to nebyl sice ideální, ale pro začátečníky postačoval. Ministerstvo národní obrany zapůjčilo dva velké stany a umožnilo stavbu několika letadel pro tento kurz ve vojenských dílnách v Olomouci. Kurzu se zúčastnilo 31 frekventantů v rozmezí 16–48 let, většinou studentů gymnázií a průmyslovek, ale i učitelů, právníků, zámečnicků atd. Patřila k němu i teoretická výuka a praktická stavba letadla (olomoučtí kurzisté stavěli kluzák Zögling). Všichni účastníci složili zkoušku A, dvě třetiny z nich pak

plachtařské školy Masarykovy letecké ligy. Konstruktér dvoumístného větroně EL-2M Šedý Vlč. *Biografický slovník českých zemí*, Praha 2012, s. 581.

26 Letectví, 1930, č. 7.

27 Zpráva o ustavení odboru v nově zavedené rubrice Plachtění v časopise Letec. Letec, 1930, č. 11, s. 569.

28 *Plachtění*, Letec, 1933, č. 1, s. 3–4.

29 Letec, 1930, č. 11, s. 575.

30 Letec, 1931, č. 1, s. 30–31.

31 V počátcích plachtění byl pro vzlety nutností vhodný svah s volným předpolím pro přistání. Kluzáky startovaly ze svahu dolů a využívaly větru stoupajícího po svahu vzhůru.

32 Ludvík Elsnic ji navštívil v roce 1931. Složil zde svou zkoušku C.

33 Letec, 1930, č. 11, s. 571–572.

34 Jan Hrbek díky stipendiu Ústředí MLL odjel na pětiměsíční studijní cestu do Německa, při níž absolvoval plachtařský kurz a úspěšně složil zkoušku C.

35 *První plachtový kurs*, Letec, 1931, č. 8, s. 317. Jan HRBEK, *Výcvik ve škole bezmotorového létání v Chomýži*, Letec, 1931, č. 9., s. 351–363.

i zkoušku B.³⁶ Po dvou měsících se kurz opakoval v Olomouci s nemenším úspěchem.³⁷

Pražští zájemci o bezmotorové létání dlouho postrádali vhodné místo, kde by se dalo létat. Po různých pokusech v okolí Prahy zůstalo prozatím u svahu v Hrdlofezích, kde byl jen tři měsíce po prvním kurzu v Chomýži rovněž v roce 1931 uspořádán plachtařský výcvik začátečníků. Vzhledem k terénu zde bylo však možno složit pouze zkoušku A. Šestitýdenní kurzy se pak pravidelně opakovaly.

Elsnic vytrvale hledal vhodnější terén pro plachtění. Vyzkoušel jich několik. Některé byly poblíž Prahy, například Středokluky nebo Přestavky, jiné, jako Ještěd, dosti vzdálené.³⁸ Jako nejvhodnější se však ukázala Raná, kopec poblíž Loun, kam přijel na pozvání místní skupiny MLL v roce 1932.³⁹ První návštěva sice proběhla za deštivého počasí, přesto Elsnic vyhodnotil svah jako velmi vhodný. A nebyl sám. Než stihl terén vyzkoušet v praxi, předstihl ho člen AKF v Praze Erwin Primavesi, který 2. září 1932 uskutečnil první několika-minutový let na Rané s kluzákem Zögling. O několik měsíců později, 13. listopadu tentýž pilot létal nad Ranou dokonce 2 hodiny a 25 minut. Jen o týden později zde Ludvík Elsnic vytvořil československý rekord letem dlouhým 1 hodinu a 4 minuty na větroni Praha, jehož konstruktérem byl inženýr Jaroslav Šlechta. Nevyrovnal se sice svému německému kolegovi, položil však základ, na němž stavěli jeho žáci a následovníci. Raná se tak stala kolébkou československého plachtění. Dojížděli sem i nadále pražští plachtaři, Češi i Němci. Místní skupina MLL se aktivovala krátce po návštěvě Ludvíka Elsnice. Prostřednictvím Plachtového odboru MLL v Praze objednala kluzák Skaut a pustila se do praktického létání. Po počátečních problémech s majiteli pozemků a jejich nájemci byl již v roce 1933 postaven hangár, který zjednodušil život nejen místním plachtařům, ale i dalším plachtařským skupinám, které neměly ve svém okolí k dispozici vhodný terén a využívali proto Ranou. Tak byl položen základ k vybudování plachtařské školy.⁴⁰ V roce 1934 se zde konaly první závody MLL⁴¹ o ceny Jana Antonína Bati,⁴² jichž se vedle českých účastníci i němečtí plachtaři.

Základy byly položeny a rozvoji bezmotorového létání tak nestálo již nic v cestě. Pro sport je charakteristické, že nejlepší výkony vznikají ze vzájemného soupeření. V počátcích plachtařského sportu v Československu sehrála interakce s německým prostředím opravdu významnou roli. Ono věčné „stýkání a potýkání“, které je podle slov Františka Palackého určujícím principem našich dějin, se v případě tohoto sportovního odvětví opět ukázalo jako velmi plodné a přínosné.

Předložená práce vznikla za finanční podpory Ministerstva kultury v rámci institucionálního financování dlouhodobého koncepčního rozvoje výzkumné organizace Národní muzeum (DKRVO 2014/28, 00023272).

36 Písmeny A, B a C byla označována dosažená úroveň plachtařských dovedností. Vycházela z hodnocení navrženého Fritzem Stamerem, instruktorem plachtařské školy na Wasserkupe a v roce 1932 je převzala jako oficiální i Mezinárodní plachtařská federace (FAI). Stupně A dosáhl žák rovným klouzavým letem dlouhým alespoň 30 vteřin. Pro úroveň B byl požadován let dlouhý nejméně jednu minutu, se dvěma nebo více zatáčkami a přistáním alespoň 50 metrů vzdáleným od místa startu. Zkouška C již probíhala na větroni, neboť předpokládala nikoli pouze klouzavý, ale plachtový let trvající déle než 5 minut a probíhající nad úrovní místa startu.

37 *II. kurs bezmotorového létání v Olomouci*, Letec, 1931, č. 11, s. 438–439.

38 Ludvík ELSNIC, *Pláně pod Ještědem*, Letec č. 4, 1932, č. 4, s. 125–127.

39 L. ELSNIC, *Raná u Loun*, Letec, 1932, č. 7, s. 215–216.

40 L. ELSNIC, *Nový domov plachtařů*, Letec, 1933, č. 11, s. 101.

41 *Raná 1934*, Letec, 1934, č. 8, s. 152–155.

42 Jan Antonín Baťa (1898–1965) byl velkým příznivcem a podporovatelem letectví. V dílnách MLL ve Zlíně vytvořil konstruktér Oscar Mayer typovou řadu kluzáků Zlín. Baťa významně přispěl MLL na jejich nákup.