



## Historiky z plachtařských přeletů

Letecký spolek ve Frýdlantě byl založen jako závodní aeroklub hutního závodu Ferrum v roce 1949. Úpravy plochy letiště začaly v roce 1950 a v roce 1951 se začalo se stavbou zděného hangáru. Tak nějak by mohl začínat stručný článek o historii letiště a aeroklubu, představení významných milníků ale není cílem tohoto článku. Sportovní plachtění ve Frýdlantě má dlouhou historii, a pokud by mělo být popsáno pouze strohými čísly, ztratilo by na kráse. Úsměvné historiky z plachtění se předávají ústní aeroklubovou slovesností a aby byly zachovány pro další generace, musí být občas sepsány. Přinášíme vám zde ve speciálně zaměřeném článku ne historii, ale historiky z beskydského sportovního plachtění ve Frýdlantě a okolí.

### Začátky v Beskydech

První plachtaři létali „na gumě“ už od roku 1934 na letišti v Koprivnici v rámci MLL. Létání v kraji však přerušila válka, a tak skutečný rozvoj začal až na sklonku let čtyřicátých. Vznikala letiště v Místku, Třinci, Novém Jičíně, Českém Těšíně, obnovila se letiště v Koprivnici a další. Stejně rychle jak letiště

koncem čtyřicátých let vznikala, na konci let padesátých zanikala. Důvody byly různé, ať už budování vojenského letiště Mošnov a poloha letišť v plánovaném řízeném okruhu, tak třeba stavba vojenských raketových základem v lese u letiště. Plachtaři se tak museli stěhovat z jednoho letiště na druhé, až nakonec většina skončila na letišti ve Frý-

dlantě. První příběh, od plachtaře, který začal létat v Koprivnici, pokračoval v Místku a pak ve Frýdlantě, je o jeho famózním přeletu:

*„Přišel jsem tenkrát na letiště a mraky se po frontě válely tak v šesti stovkách. Vzal jsem si kružítko a do mapy namaloval kružnici o poloměru 300 km. Bral jsem to jako hec, ale ve skrytu duše jsem si říkal, co kdyby. Tenkrát nebyly žádné letecké mapy, ale obyčejné mapy velikosti A3. Takže podrobné rozhodně nebyly. Jako cíl svého přeletu jsem si vybral letiště Slaný vzdálené 311 km od letiště v Místku. Letěl jsem v Z-425 Šohaj 3, až do Olomouce zhruba ve výšce 600 - 800 metrů nad terénem, bylo pofrontální počasí a kumuly byly nízké. Až někde u Zábřehu na Moravě jsem se dostal do výšky kolem 1600 až 1700 metrů a pokračoval jsem směrem na Choceň. Do tohoto letu jsem měl už několik přeletů směrem na Slovensko nebo po Beskydech. Tady jsem však byl poprvé a s obyčejnou mapou za 60 haléřů se navigovalo velmi těžko. Naštěstí jsem byl v Chocni a v Pardubicích na vojně a krajinu jsem znal z vlaku při cestách domů. Letěl jsem tedy podle železniční trati.*

*Krise přišla nad letištěm v Chocni, už jsem se téměř smířil s přistáním, ale ve 150 metrech jsem se nad hangárem chytil. Nejdříve*

Letiště mělo v padesátých letech tři dráhy a bylo orientováno do tvaru trojúhelníku. Uprostřed tohoto trojúhelníku stál domek pana Pětroše. Ten byl připojen k elektrické síti obce kabelem, který se při každém leteckém provozu musel smotat, protože vedl kolmo přes dráhu. Po létání museli piloti dlouhý kabel na cívce natáhnout, aby měl pan Pětroš opět elektrický proud





VSO-10 po přistání v lesní školce: „Letěl jsem v převleku ze Spišské Nové Vsi. Když jsme se blížili do Beskyd, oblačnost klesala a počasí se zhoršilo. Museli jsme mraky podlétávat a v turbulenci při sestupu, mi po jednom větším průvěsu a napnutí, lano prasklo. Nacházel jsem se pár stovek metrů nad okolními lesy. Pomalu jsem vyklesával a hledal alespoň větší palouk na přistání. Nikde nic, rozhodl jsem se pro přistání do lesní školky - porostu malých smrků. Protože jsem tehdy létal jenom 'Vosu', měl jsem ji 'v ruce'. Přesným skluzem za hranu lesa až k zemi a krátkým finále jsem přistál na 30cm smrků a zastavil těsně před lesem. Oddechl jsem si, když jsem zjistil, že na 'Vose' nebyl ani škrábanec.“



dvoumetr, pak až do 2500 metrů dokonce čtyřmetr. Taková výška mi dodala psychické síly a já proti západnímu větru pokračoval dál na západ. Blížil se podvečer a já už byl ve vzduchu přes 7 hodin.

Letiště ve Slaném se blížilo, polevil jsem v navigaci a kochal jsem se závěrem přeletu. Najednou jsem na mé úrovni, asi 500 metrů ode mě, zahlédl dopravní Il-62. Lekl jsem se a myslel jsem, že se nacházím příliš blízko letiště v Ruzyni. Zamířil jsem tedy více na sever a zorientoval se až někde u Mělníka. Do Slaného jsem se musel tedy vracet a díky tomu, že termika doznívala, jsem už nedokázal najít žádný stoupák. Sednul jsem do kobzolí asi 10 km od Slaného. Aeroklubáci ze Slaného pro mě přijeli a pomohli mi dostat Šohaj na letiště, kde pro mě druhý den přiletěla vlečná. Díky tomu, že jsem nepřistál na cílové letiště, nesplnil jsem podmínku pro diamantový odznak.“

### První plachtařské závody

Na sklonku šedesátých let začali plachtaři aeroklubu organizovat krajské plachtařské závody. Soutěžilo se nepravidelně od roku 1969 (v pořádání krajských závodů se střídali s ostatními aerokluby v kraji). Monotypem soutěží byl oblíbený větroň VT-16/116 Orlík. Až později v osmdesátých letech se začaly objevovat štihlé „Vosy“. Informace o průběhu závodu samozřejmě nebyly aktuálně publikovány na webových stránkách soutěže jako dnes, ale dochovaly se vždy několikastránkové referáty psané na stroji. Díky svéráznému stylu můžeme i po letech nasát atmosféru soutěže:

„Disciplína č. 5, 16. 7. 1969 - cílový přelet s návratem, Frýdlant - Spišská Nová Ves - Frýdlant, 352 km, Start: 9.30 SEČ.“

Tento přelet byl zlatým hřebem závodů a závodníci získali nezapomenutelné dojmy z letů kolem Vysokých Tater. Jediný Pachtl Jaroslav dosáhl cíle a přistál ve Frýdlantě. Na takový přelet čekal přes 20 let. Ostatních 12 přistálo na polích kolem Ružomberka, Dolného Kubína a Popradu. Z Frýdlantu byl vyslán GAZ s transportním vozem ke svážení větroňů

z polí okolo Ružomberka. Velkou pomocí v této akci přispěly plachtaři a hoši z aeroklubů Ružomberok a Martin.

Pro Malchárka (FnO) do Bobrovice u Liptovského Mikuláše přijel sovětský ZIL s transportním vozem po výzvě Ružomberských o pomoc v místní posádce. Doma mu pak nechtěl žádný plachtař se smíchem ani ruku podat. Ten to dostal.

Na druhý den došlo k poruše GAZu, a proto pomocníci využívali autostopu nákladních aut k místům nouzových přistání.



Lysá hora, bez vysílače, s původními turistickými chatami. Chaty vyhořely a nyní se staví jejich repliky, lesy prořídly z důvodu kyselých dešťů. I na Lysé, konkrétně jejím severním rozsochu Malchoru, se děly věci: „Svahoval jsem na Malchoru s Orlíkem a při jedné osmičce jsem se nechal odnést větrem až za hranu hřebene, z návětří jsem se dostal do závětří. Orlík při letu proti větru na správnou hranu kopce spíše klesal, terén se přibližoval a pak jen křup. Jedna polovina křídla, křup, druhá a já seděl na pasece mezi pařezy a pahýly suchých stromů v kánoji, co byla před chvílí větromě. Rodinka svačící na pařezu opodál se nezmohla na víc než na: 'Dáte si chleba?' a podávala mi svačinu a termosku s čajem. Bylo 23. 10. 1989, za zničení státního majetku jsem byl doživotně vyloučen ze Svazarmu a jen díky změně režimu a následnému papírování jsem měl průkaz v čistě 4 roky.“

Do Zázrivé, kde přistála L. Orlitová, dojeli pomocníci až druhý den značně unavení, a při nakládání rozebraného Orlíku, který uložila na místní faře, ulevil si jeden z nich 'Hergott', ale právě přicházející pan farář ho hned napomenul: 'Nehřeš mi na faře!'... (Je to přece svatá půda).“

Druhý den se letový úkol nevyhlašoval a až na večer byli všichni závodníci a další dva Blaničky, které letěly mimo soutěž, v pořádku na doma na letišti. Závody se vydařily a podařilo se odletět pět bodovaných disciplín. Ředi-



Krajské závody, Orlíky vytažené z hangáru, vzhledem k nápisu „Plníme závěry XIV. sjezdu KSČ...“ závody nejspíše někdy v rozmezí let 1971 až 1976

tel závodů si v závěrečné zprávě postěžoval, že je nutné vybavit větroně radiovými stanicemi a že „létat mraky je již nutnou záležitostí!“.

### Létání přeletů za Svazarmu

Na létání za Svazarmu a na to, jak je osud plachtaře po zatáhnutí vypínače lana na několik dnů nejistý, vzpomíná, tehdy začínající, Petr Krejčířík z Hranic.

„Letěl jsem tehdy s Orlíkem v pátek z Hranic přelet po Beskydech a přistál jsem ve Frýdlantě. Řídící na Mošnově mi pak odpoledne nechtěli povolit ani převlek do Hranic, a tak jsem ve Frýdlantě přenocoval.

Druhý den jsme měli povoleno letět pouze směrem na Slovensko, a tak jsme naplánovali Spišskou Novou Ves s návratem. Po otočení Spišské jsem zakufroval a letěl zpátky

jiným kurzem. Když hory přešly v rovinu, raději jsem přistál do pole. Přiběhla nějaká děcka a spustila na mně směsicí maďarštiny a slovenštiny. Na otázku, u kterého města jsem přistál, odpovídaly: 'Ved' Sobota' Já na ně, že vím, že je sobota. Až pak jsem zjistil, že sedím u Rimavské Soboty a sehnal si transport z Aeroklubu Lučenec.

Tam jsem tedy zase přespal a druhý den dopoledne nám měl dát vlek místní náčelník. Jenže ten se na nějaké dopolední schůzi strany strašně ožral, a tak jsme neletěli nikam.







Známý LF-109 Pionýr, v pozadí Lysá hora ještě bez vysílače



Fotografie jako z filmu „Vítězná křídla“ - tvrdé přistání a poškození kabiny

*Uvažovali jsme ještě o navijáku, jenže ten byl pokažený a až navečer pro mě přiletěla vlečná z Frýdlantu...*

I ve třídní výlet se mohl proměnit krátký páteční přelet po beskydských kopcích.

### Obnovení tradice plachtařských závodů

V devadesátých letech narušilo sportovní plachtění ve Frýdlantě rozdělení Československa. Z Frýdlantu se totiž převážně létalo do kopců směrem na Slovensko, a tak se plachtaři museli učit létat směrem na západ. Další komplikací se pro členy aeroklubu stalo dvouleté uzavření letiště. Poprvé v devadesátých letech, podruhé mezi léty 2004 až 2007. Důvodem uzavření letiště vždy byly právní spory o pozemky.

Po dlouhých 20 letech od posledních plachtařských závodů ve Frýdlantě myšlenka na jejich obnovení znovu ožila. Provoz na letišti se obnovil a frýdlantští aeroklubáci chtěli předvést horské letiště plachtařům z celé republiky. Na tradici soutěžního plachtění tak navázala pohárová soutěž s názvem FL. Poprvé se konala v roce 2008. Organizátorům se podařilo vyjednat pro soutěžní létání i prostor Slovenska a Polska a plachtaři se mohli opět vydat přes hranice tam, kde to znají.

Poslední úsměvné vyprávění o tom, že i ve třetím tisíciletí v době internetu a mo-



Debata dvou instruktorů, kterou pozoruje plachtař ve výcviku

Foto AK Frýdlant

bilních telefonů není o polní historiky nouze, přináší autor tohoto článku:

*„První disciplína FL 2008, moje první závody, můj první velký přelet. Do té doby jsem letěl jen několik návratových stovek s Bla-*



V prvomájovém průvodu i s letadlem

*nikem. Letíme směrem na východ do Tater, otáčíme Banikov a míříme přes Oravu do Polska. V údolí Žywce se nechytám a přistávám na svoje první pole. Transport pro mě přijel po pár hodinách a zpátky na letišti jsme kolem 10. hodiny večer. Nic zvláštního.*

*Po příjezdu se ale dovídám, že obě posádky Blaníků přistály na Slovensku nedaleko*

*při přenášení duralových křídel na otevřeném svahu neuhodí blesk. Blaník zdárně nakládáme a před sedmou ranní jsme zpátky na letišti. Disciplína se naštěstí neletí, a tak se jde spát.”*

Příběhy, které vyprávěli pánové plachtaři Slovák, Václavík, Krejčířík, Macíček a Zielinski, zapsal Jiří Pělucha



Modeláři v prostoru před zděným hangárem



Původní řídicí věž, na snímku poškození vichřicí

*od sebe. Vzhledem k tomu, že na Blaníky máme jen jeden trandák, byl logistický plán následující: jeden Blaník se převezme na nejbližší letiště, kde pro něj přiletí vlečná a druhý Blaník se pak vezme nazpátek na trandáku. Plán je teorie, skutečnost je jiná. Už při nakládání prvního Blaníku se zjišťuje, že se převlek, vzhledem k nastávajícímu soumraku, nestihne.*

*Druhá posádka Blaníku tedy v poli musí nocovat. První Blaník přijíždí na letiště před půlnocí, transportní týmy se střídají a pro druhý Blaník jedu i já. Do dědiny přijíždíme kolem třetí hodiny ráno a posádku nacházíme náhodou. Šli se projít, protože byli ztuhlí a zkréhli z nocování v kabině. Ve svahu, v bouřce rozebíráme Blaníka a přemýšlíme, jestli do nás*