

Historie plachtění ve světě - autor František Kříž

Létání - starý sen lidstva - objevuje se ve všech obdobích lidského věku. Každé století, a hlavně pak ta, která těsně předcházela nynější dobu, má svého proroka, který zasvěcuje život letecké myšlence, aby na konec za výsměchu všech padl jako její oběť. A věru žádné odvětví lidského pokroku a činnosti si nežádalo ta k velkou daň od těch, kteří chtěli i Přírodě vyrvat tajemství letu, jako létání samo. A tak cesta leteckého vývoje je lemována hroby těch, kteří neváhali přinést velké myšlence oběť - nejvyšší sebe sama.

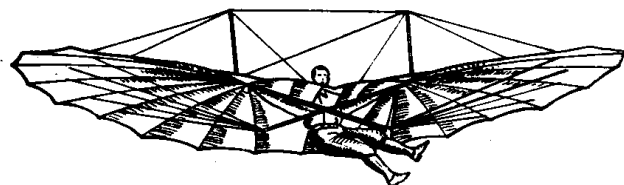
Představa létání vábila člověka jako omamný sen, a ten působil tak opojně, že člověk v cestě za dosažením cíle zapomínal na svoji nedokonalost. Létání si vždy vyžadovalo a stále vyžaduje lidí celých. Průkopníci létání mají však právě jako ostatní lidé vždy svoje chyby, které se však zde, v létání, platí draže než v kterémkoli jiném oboru lidského bádání. A tak již první lidský let, let Daidalův se synem Ikarom, končí tragicky a mladý Ikaros padá a hyne jako první oběť, přeceniv pevnost otcem vyrobených křídel.

Je lhostejné, udála-li se tato epizoda skutečně v mohutném ději lidského zápasu se vzduchem. Vystihuje však krásně odvěkou touhu lidí, kteří chtěli létat jako ptáci a přibližovati se bohům.

První z lidí, který se začal zabývat myšlenkou létání, a to již na vědeckém podkladě, byl Leonardo da Vinci (1452 až 1519). Avšak tento mnohostranný genius přišel na svět se svou myšlenkou příliš brzy a jeho pokusy a poznatky, které mají mnoho správných řešení, končí tehdy, když při jednom z četných pokusů pád jeho sluhy, který byl „zalétávacím pilotem“ Vinciho, vyvolal takový ohlas nevole, že i Leonardo da Vinci se musil vzdát dalších prací v tomto směru.

Nové fyzikální poznatky však umožnily, že již osmnácté století se poněkud přibližuje zdařilými pokusy bratří Montgolfierových k cíli, i když jen nedokonale. A tak se dostávají první lidé do výše v balonech na teplý vzduch. Hlubavý lidský duch však poznává, že to není ještě vytožený cíl, a hledá jiné cesty k ovládnutí vzduchu. Člověk, maje před sebou dokonalý vzor v ptácích, se snaží, aby je napodobil, neboť není jiné cesty. Avšak tyto pokusy byly velmi neúspěšné, poněvadž všechny snahy ztroskotávaly pro nedostatek potřebných theoretických vědomostí. Pouhé napodobování přírodních výtvarů. nevedlo k cíli. A tak všechny pokusy, které byly v XIX. století konány jak v Evropě, tak i v Americe, nemohly splnit všechno důvěřivé očekávání. Snad stojí za zmínku uvést jen jméno Johna Montgomerieho, který měl prý v roce 1884 létat. O tomto pokuse se zmiňuje Oktavián Chanute ve svém spise »Progress in flying machines« (Pokrok v letadlech).

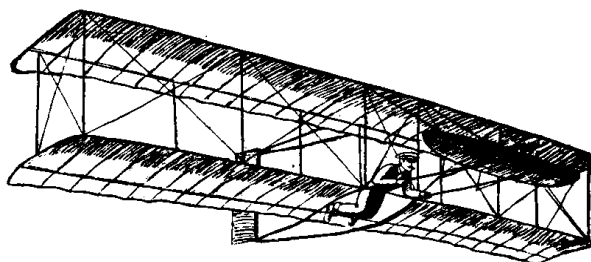
Prvním skutečně létajícím mužem byl však Otto Lilienthal (1848-1896), který po důkladném studiu a pozorování přírody stanovil základní zákony pro létání. Svoje theoretické poznatky podložil praktickými pokusy s modely a dále tím, že po desetileté práci první sestrojil závěsný kluzák, na němž podnikl první lety.



Obr. 1. Lilienthalův závěsný kluzák.

Z počátku to byly jen krátké, pak však stále se zvětšující skoky. Vynálezce nebyl s výsledkem své práce spokojen, stále opravoval a hledal vyhovující řešení, stále hledal sílu, která by člověku umožnila létání. Tato snaha se stala smyslem jeho života a Lilienthal jí obětoval i svůj život. Zřít se dne 9. srpna 1896 při jednom ze svých pokusných letů.

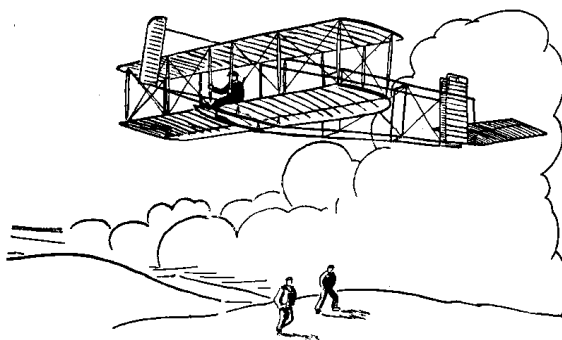
Současně s Lilientalem pracovali v Americe četní pracovníci a pokoušeli se vyřešit princip létání. Jména Wright, Chanute a Herrin jsou na počátku dlouhé řady těch, kteří létání zasvětili - a mnohdy i obětovali - svůj život. Bratřím Wrightovým se podařilo vyřešit problém řízení závěsného kluzáku, problém, jimž se Lilienthal ještě šířeji nezabýval. A princip jejich myšlenky se zachoval až do dnešního dne i u našich moderních letadel. Svou činnost zakončili bratři Wrightové i po stránce sportovní pozoruhodným výkonem, když se 24. října 1911 podařilo Orville Wrightovi plachtit se svým kluzákem pozoruhodnou dobu: 9 minut a 45 vteřin. Je pozoruhodné, že tento bezmotorový let byl překonán až za deset let, a to v roce 1921 na Rhonu. Avšak o žádném z těchto pokusů nemůžeme mluvit jako o počátcích plachtění, alespoň ne v dnešním slova smyslu, neboť jejich účelem bylo jen najít předpoklad pro létání motorové, které umožnil vynález Ottova výbušného motoru. Motorové létání bylo pak tak zdokonalováno, že již jen málokterý z pracovníků se odvážil setrvat ještě na bezmotorovém létání.



Obr. 2. Wrightův dvou-plošník z roku 1902.

Jakékoliv pokusy na tomto poli ukončila pak zvláště první světová válka. Bezmotorové létání, rozumíme-li tímto pojmem první pokusy lidí dostat se do vzduchu, bylo jen jakýmsi prvotním stadiem pro pozdější rozmach létání motorového, které mělo za první, a hlavně za druhé světové tragédie takový význam, že bychom dnes mohli mluvit i a

zneužití prvotní svaté myšlenky novodobých mučedníků na tomto poli. Snad sama Příroda se tak mstí věčně hledajícímu lidstvu.



Obr. 3. Orville Wright plachtí nad dunami u Kitty Hawk.

Sen bezmotorového létání by možná nebyl nikdy lidmi oživen, kdyby do vývoje událostí nezasáhl výsledek první světové války. Když totiž bylo Němcům versailskou smlouvou zakázáno motorové létání, hledali jiné. Proto byly oživeny vzpomínky na všechny dřívější pokusy a hledán způsob, jak by bylo možno se letecky vyžítí. Tehdy se ještě poražené Německo neodvážilo prohlásiti mírovou smlouvu za cár papíru.

Otázku, jak by bylo možno prováděti klouzavé lety a plachtění, zodpověděl Erich M e y e r tak, že poukázal na význam síly větru pro bezmotorové létání. Také dva další, Wolf H i r t h a Paul B r e n n e r, vyslovili se v tomto smyslu. Všichni tři byli před válkou modeláři a měli tedy již mnoho theoretických předpokladů ověřeno praktickými poznatky z létání modelů.

Pro oživení a podporu myšlenky plachtění byl v roce 1920 svolán první závod v plachtění na Rhón. Ohlas této výzvy předčil očekávání. Závod, který trval sedm týdnů, nebyl svými výsledky nikterak pozoruhodný, zvláště když mu nepřálo samo počasí. Prvních pětadvacet závodníků přišlo s vlastními výtvoři i nadšením a s opravdovou chutí zahájili činnost. Nejlepšího výkonu v této soutěži dosáhl K l e m p e r e r, který se svým již dosti dokonalým větronem Schwarzer Teufel »Černý d'ábel« dosáhl času 2 minut 22 vteřin a vzdálenosti 1830 m. Jinak bylo možno rozdělit zúčastněná letadla na dvě skupiny: první se držela vzoru letadel motorových, druhá měla za vzor průkopnickou práci Lilienthalovu a Chanuteovu.

1921

Druhá soutěž, pořádaná v roce 1921, zaznamenala větší úspěch. Konstruktéři si již začali uvědomovat základní principy bezmotorových letadel (odlišnost od motorových letadel, malá váha, velká pevnost, obratnost, malá klesavost, co největší úhel klouzání), čímž se rovněž zlepšily dosažené výkony. Nejlepšího výsledku dosáhl M a r t e n s časem 15 minut a vzdáleností 7,5 km. Mimo soutěž, o několik týdnů později, dosáhl H a r t h času 21 minut na jednoplošníku vlastní konstrukce. Harth nebyl žádný začátečník v bezmotorovém létání, neboť se jím zabýval již dříve, a to s přestávkami od roku 1914. V roce 1916 provedl několik letů, z nichž jeden plachtový s přistáním na místě startu trval 3 1/2 min.

Uvedené dvě soutěže přinesly mnoho kladů i pro vlastní leteckotechnickou praxi. Vzájemně vyměněných poznatků a zkušeností bylo použito při stavbě nových typů, z nichž „Vampyr“ (Vlkodlak) konstrukce G. M a d e l u n g a se stal vzorem pro konstrukci výkonných větroňů. Byl to hornokřídový vyztužený jednoplošník o rozpětí 12,6 m. Měl již uzavřený překližkový trup a při jeho stavbě bylo použito všech aerodynamických poznatků. Může býti považován za první větroň výkonného typu v pravém slova smyslu.

1922

Stavba bezmotorových letadel a dosahování stále větších výkonů byly podporovány četnými soutěžemi a vypisováním cen. Tak první bezmotorovou soutěží bylo vypsání ceny na let trvajícím nejméně 40 minut s návratem nad místo startu a ukončený přímým letem do vzdálenosti nejméně 5 km. Tuto cenu získal z roku 1921 již známý Martens na „Vampyr“ letem trvajícím přes 60 min. ve výšce 100 m s dosaženou vzdáleností 9 km. Tak bylo na bezmotorovém letadle dosaženo prvního hodinového letu. Tento výkon účinkoval na ostatní plachtaře přímo zázračně. Ale nadšení bylo ještě větší a stále se stupňovalo, když se podařilo H e n t z e n o v i několik dní po Martensově výkonu létati 2 hodiny 10 minut, a několik dní později, 24. srpna 1922, dokonce 3 hodiny 6 minut.

Tyto výkony působily i na ostatní svět, který doposud neměl pro plachtění nic jiného než útrpný úsměv. Do této doby můžeme právem položit počátky bezmotorového létání bez ztráty na výšce, vlastního to plachtění: Wasserkuppe, místo těchto výkonů, stává se tak rodnou kolébkou novodobého sportu.

Přicházejí sem zájemci z ostatních zemí, aby pak zažehli pochodeň pro podobné hnutí ve své vlasti. První jsou to Francouzi a Angličané, kteří se vracejí se získanými zkušenostmi, povzbuzeni výkony německých plachtařů, aby doma prováděli praktické létání. A skutečně již v následujícím roce překonává Francouz M a n e y r o l Hentzenův světový rekord letem trvajícím 3 hodiny 22 minut.

1923/1924

Technika svahového létání byla stále zdokonalována novými lety. Roku 1923 13. ledna létal por. T h o r e t s motorovým letounkem HD-14« při vypnutém motoru v Biskře (severní Afrika) dokonce 7 hodin 3 minuty. Na konci téhož měsíce vytvořil opět M a n e y r o l při zkoušení terénu Vauville u Cherbourgu nový rekord časem 8 hodin 5 min. Na

závodech v Biskře zvýšil B a r b o t světový rekord na 8 hodin 36 minut. D e s c h a m p s dosáhl v témže roce na Dewoitine převýšení 456 m, kterou zvyšuje teprve v roce 1925 A u g e r na 720 m převýšení nad startem.

Vytvoření konstrukčních základů pro stavbu větroňů a poznání možností, jak využít síly pohyblivého se vzduchu pro létání, vyřešení problému létání nad svahem využitím stoupavého proudu vzduchu, to jsou první základní kameny ve stavbě a rozvoji plachtění. Dosažené výsledky však v mnohých případech byly nesprávně hodnoceny a přeceňovány. Po Maneyrolově rekordu, dosaženém v roce 1922, prohlásil dokonce jeden známý novinář, pln nadšení z dosaženého výsledku, že to nebude dlouho trvat, kdy se bude moci hospodárně létat ve větroních nad Saharou.

Toto přeceňování způsobilo, že mnoho z prvních nadšenců odcházelo z řad plachtařů, poněvadž bylo zklamáno dosahovanými výsledky. K tomu přistupovala ještě ta okolnost, že se na plachtění všeobecně pohlíželo jen jako na n á h r a ž k u motorového létání, a proto se po povolení motorového létání v Německu mnoho z prvních nadšenců vracelo zpět k tomuto druhu létání a zanechalo plachtění.

Tato krize německého plachtění byla zdolána důkazem, že plachtění není jen náhražkou, nýbrž že má v letectví vlastní úlohu. Poukazovalo se hlavně na jeho význam pro letecký výcvik a charakteristickou cenu pro vědecký a technický pokrok celého letectví. Zvláště prof. G e o r g i i svým cílevědomým studiem bezmotorového létání ukázal cestu, která plachtění přivedla k novému rozkvětu. Již od roku 1926, po letech nezájmu, můžeme v Německu sledovat přímo obrovský rozmach tohoto sportu.

Rozšířený zájem o plachtění mezi německou mládeží si vyžádal nové terény. Tak již od roku 1923 byly v provozu terény v Rossitten na Kurské šiji (Východní Prusko) a v Grunau na severní straně Krkonoš. Již v květnu 1923 byl uspořádán v Rossitten první závod plachtových letadel, který nepřinesl kromě letu S c h u l z o v a na vzdálenost 6 km podél pobřeží pozoruhodnější výkony. Rok nato se konala nová soutěž, ve které byl opět výkonem F. S c h u l z e, tehdejšího učitele plachtění, překonán neoficiální B a r b o t ů v světový rekord. Schulz létal dne 11. května 1923 na svém letadle vlastní konstrukce (F. S. 3) 8 hodin 42 minut.

Plánovitě řízení konstrukce letadel a vědeckého výzkumu všech možností v plachtění si vyžádalo založení společnosti „Rhön-Rossitten-Gesellschaft“. Tento čin zabezpečil cestu novému rozvoji právě v době, kdy byla v Německu největší krize plachtařského sportu.

1925/1927

Do roku 1925 bylo plachtění stále odkázáno na svahové létání. Také výkony do této doby, i když byly značně zvětšeny ulétnutou tratí 24,4 km, již absolvoval N e h r i n g na krymském terénu u Feodosie, kde se začal život ruského plachtění, a dobou 12 hod. 7 minut F. S c h u l z e, neuspokojovaly plachtaře a objevovala se snaha zvýšiti je. Nevědělo se však, jak by se daly překonat vzdálenosti mezi jednotlivými svahy, což bylo pro tratové lety bezpodmínečně nutným požadavkem. Ale celkem přinesla tato ruská soutěž dosti dobré výsledky nejen plachtařům německým, kterých sem přijelo pět se sedmi větroni, ale i plachtařům ruským, neboť zde byl vytvořen národní ruský rekord letem J a k o v č u k a, trvajícím 9 hodin 39 minut. Rovněž zde byl učiněn pozoruhodný výkon - na tu dobu ovšem - letem ve dvojím obsazení, kdy dolétl J u n g m e i s t e r s pozorovatelem do vzdálenosti 10 km a dosáhl přitom výšky 336 m. Celkem bylo v této soutěži provedeno 374 startů za 61 hodin 31 minut a překonáno pět rekordů, které však nebyly schváleny FAI (Fédération Aéronautique Internationale).

Rovněž tak ve F r a n c i i stoupaly dosahované výkony. V roce 1925 Belgičan M a s s a u x dosáhl ve Vauville času 10 hodin 41 minut, zatím co A u g e r vytvořil rekord výškový, o němž jsme se již zmínili. Auger této výšky dosáhl pod mrakem, využiv vzestupného termického proudu. Byl to bezpochyby první let tohoto druhu. Pilot měl ve svém větroni „Vautour“ zamontován variometr, který doposud nebyl plachtaři používán. Teprve o tři roky později se podařilo D i t t m a r o v i zvýšiti tuto výšku na 775 m. V A n g l i i plachtění teprve bojovalo o své oprávnění. Do roku 1929 nemůžeme však zaznamenat pozoruhodnější události.

Rok 1926 přinesl důkaz o dříve již vyslovené domněnce, že větších výkonů, hlavně při tratových letech, se nebude moci dosáhnouti při létání na jednom svahu a klouzáním od tohoto svahu do roviny. Docílená výška nad svahem nestačila k tomu, aby se překonala vzdálenost mezi jednotlivými svahy, nad kterými by bylo možno získati novou výšku pro další přelet. Dva lety, a to N e h r i n g ů v do Milsenburgu, a hlavně pak zpola nedobrovolný let M. K e g e l ů v ve frontální bouřce do vzdálenosti 55,2 km od Wasserkuppe, přinesly nový směr do vývoje plachtařské techniky.

Zde se ukázal výsledek vědeckého bádání na poli nauky o počasí. Vědeckých poznatků bylo prakticky využito, a tak rok od roku stoupaly výkony plachtařů.

Kegelův let byl první, který byl proveden nezávisle na svahu. A když byly potom další lety provedeny při síle větru 3-4 m/sec nebo dokonce 1-2 m/sec, tu bylo jasné, že to nejsou čisté lety svahové, že tu působí ještě jiný vliv. Jaký, to se ještě pozitivně nevědělo, ale odhalení nedalo na sebe dlouho čekat.

V Darmstadtu byl založen pod vedením prof. Georgiiho ústav pro výzkum podmínek umožňujících bezmotorové létání. Zasluhou tohoto ústavu byla vysvětlena dřívější záhada létání bez vlivu svahu - záhada termických vzestupných proudů.

1928/1929

Do roku 1928 nebylo těchto proudů prakticky využito, poněvadž se nevědělo nic o jejich síle a jejich výskytu. Jen pracemi darmstadtského ústavu, které byly podloženy četnými lety motorovými, později pokusy s pilotovacími balonky a konečně i letadly bezmotorovými, podařilo se uskutečnit létání ve vzestupných tepelných proudech. Kromě toho se věnovala pozornost létání před frontální (tažnou) bouřkou, při které byl proveden onen památný let Kegelův v roce 1926.

Thermické létání však bylo přivedeno k dnešní podobě praktickými poznatky Wolfa H i r t h a, které získal při svém zájezdu do USA. Rovněž zde se již počalo rozšiřovat bezmotorové létání, hlavně na terénu u města E l m i r y ve státě New York. Hirth zde dosáhl výšky téměř 1000 m nad svahem, a to tím, že použil pro thermické létání dosud neznámé techniky - létání ve spirálách. Tento způsob nebyl do této doby znám, a proto thermické lety nedosahovaly značnějších výšek. Tímto způsobem Hirth otevřel cestu novodobým plachtařským výkonům. Tak se již definitivně plachtění odpoutalo od výlučné závislosti na svahu a děšť nových rekordů započal.

1930

Zatím co rok 1929 přinesl první překonání vzdálenosti přes 100 km květnovým letem K r o n f e l d a do vzdálenosti 102 km; léta následující přinášela stále se zvyšující výkony. Téhož roku však bylo ještě dosaženo délky letu 164 km a převýšení nad místem startu 2550 m. Tento Kronfeldův rekord byl proveden po letu svahovém, z něhož přešel na thermický a částečně i na let ve frontální bouřce. Je to jeden z nejpozoruhodnějších letů v dějinách plachtění.

Rok 1930 přinesl nový způsob startu - aerovleky. Tento způsob byl proveden v dubnu téhož roku a stal se jedním z nejčastějších způsobů startů k výkonným letům. Tuto novou startovací metodu zavedl dvaadvacetiletý Gunther G r o e n h o f f. Po podobném startu provedl přelet do vzdálenosti 138 km. Ale již za několik dní nato, opět po startu ve vleku za letadlem, kdy se odpoutal ve 450 m, dosáhl Groenhoff, využiv frontální bouřky, 272 km a přistal v Čechách u St. Kadaně. Bylo to snad po prvé, kdy se u nás objevil větroň cizího státu. Groenhoff sám byl jednou z největších německých nadějí. Mimořádný zápal pro bezmotorové létání způsobil, že tento mladý rekordman (nar. 1908) dociloval stále pozoruhodnějších výkonů. Po Hirthově návratu z Elmiry bylo jeho nových poznatků využito při rhonských závodech, a tak bylo při nich provedeno mnoho nových thermických letů na čas a ještě více na vzdálenost.

Rovněž v jiných státech se neodpočívalo. Nejčilejší po Němcích byli Francouzi.

A n g l i č a n é, povzbuzeni v předešlém roce výkony německých plachtařů, pozvali si některé z nejznámějších na svůj »Gliding lunch« do Londýna. Kromě nich se zúčastnil této schůzky velký počet -pracovníků domácích. Tak byl dán základ pro založení plachtařského klubu, který způsobil, že se anglické plachtění stávalo stále důležitější. V tomto roce 1930 přeletěl B e a r d m o r e, když se předtím dal motorovým letadlem vytáhnout do výšky 4000 m, kanál La Manche. Den nato letěl K r o n f e l d tentýž let, ale po vypnutí ve výšce 3000 m. Po novém vleku letěl zpět, čímž získal cenu časopisu »Daily Mail«.

Současně opět ožívuje plachtění v B e l g i i, a to zásluhou dcery ministra dopravy Suzany L i p p e n s o v é, která se svým otcem navštívila v tomto roce Rhón. Lippensová získala v Anglii 14. října 1930 na větroni »Profesor« ženský rekord časem 31 minut. Ministr M. Lippens pozval do Lowen Wolfa H i r t h a; který tam provedl několik letů, nejdelší z nich trval 1 hodinu 3 minuty. Těmito lety Hirth přesvědčil i zatvrzelé pochybovače o tom, že Belgie se hodí pro zřízení plachtařského střediska. A tak se po návratu belgických učitelů, kteří byli vysláni na Rhón, zahajuje v září 1930 kurs s jedním »Zoglingem«.

V USA nebylo bezmotorové létání do roku 1930 nijak organizováno. Bylo postaveno mnoho rozličných, nemožně řešených typů bezmotorových letadel, které byly při zalétávání rozbíjeny. Kluzáky byly vlečeny motorovými letadly nezpůsobilými pro tento druh startu, havarie - často i smrtelné - byly na denním pořádku. V roce 1930 bylo více než dvacet smrtelných úrazů. Přesto přinesl tento rok dvě události, které zasluhují zmínky: první pokus startu po odpoutání od vzducholodi, který provedl R. B a r n a b y s v Los Angeles, a, dále v dubnu uskutečněný přelet kontinentu kluzákem ve vleku za motorovým letadlem, který provedl známý závodní letec Frank H a w k s (4000 km). V září 1930 byla uspořádána v Elmiře první národní soutěž, již se zúčastnil též Wolf H i r t h, jak již o tom byla zmínka. V zimě roku 1930/31 založil zde Hirth s Hawley B o w l u s e m plachtařskou školu, která byla základem SSA (Soaring Society of America), založené v roce 1932, centrální to dozorčí organizace, která se téhož roku spojila s organizací ISTUS (Mezinárodní studijní komisi pro plachtění, založenou v roce 1930 v Londýně).

1931

Rok 1931 byl pro plachtění stejně významný jako rok 1922.

Překvapující výsledky a výkony tohoto roku vzbuzovaly nadšení v celém světě. Velký rozvoj bezmotorového létání byl umožněn novým způsobem startu - startu navijákem. Odpoutání od svahu umožňovalo létání i v rovinách, čímž byl umožněn výcvik i výkonné létání širokým řadám zájemců. Pro výkonné plachtění byla zvláště významné hlubší poznání létání thermického, které by však nedosáhlo takového rozvoje bez použití navijákových startů nebo startů za motorovým letadlem. Navijáky umožnily vydati se z každého letiště na honbu za výkony, které byly umožňovány tím, že do větroňů začaly být montovány p ř í s t r o j e. Charakteristické pro tento rok je, že v něm byly po prvé prováděny čisté thermické lety i při bezmračné obloze. Y tomto roce při 12. rhonské soutěži provedli piloti H i r t h a G r o e n h o f f tentýž den přelety 193 a 108 km v čisté thermice. Poslední den soutěže přeletěl K r o n f e l d při bezmračném nebi téměř za úplného bezvětří vzdálenost 156 km. Od tohoto roku se staly výkonné lety převážně lety thermickými. Zmínku zasluhuje ještě pozoruhodný let Groenhoffův z Mnichova do Kadaně (272 km), proveden, 4. května na »Fafniru-I«, který byl do roku 1934 světovým rekordem.

Tento jedenatřicátý rok byl rokem velkých zahraničních úspěchů. Tak přišla kolem vánoc z USA zpráva, že C o c k e kroužil po mnohých pokusech 17. a 18. prosince 1931 téměř 22 hodin nad Honolulu a tím překonal nejen oficiální rekord Schulzův z roku 1927 téměř o 8 hodin, ale ukončil život všech do té doby vytvořených neoficiálních rekordů.

1932

Rok 1932 postavil opět na špici tabulky dosažených výkonů v traťových přeletěch H i r t h a, a to výkonem 160 km. Ale soutěžení a stále se zvětšující výkony si vyžadovaly také svou daň. Tak se zřítíl s výše 30 metrů 23. července 1932 nadějný G r o e n h o f f, který si poškodil při startu výškové kormidlo svého větroně typu »Fafnir-I«. Den předtím jen s

největšími potížemi se zachránil padákem K r o n f e l d z řítící se „Austrie“, největšího dosud větroně (rozpětí křídel 30 m).

Zdálo by se, že plachtění v Rusku nenašlo ještě živnou půdu, neboť o tamějším plachtění není přesnějších zpráv. Jen z kusých a nepřesných zpráv, které občas proběhly evropským tiskem, dovídáme se o pozoruhodných výkonech, kterých ruští plachtaři dosáhli. Zdá se však, že plachtění zde ještě nebylo v této době pěstováno širokými vrstvami tak jako na příklad parašutismus a že se mu věnoval jen určitý počet profesionálních pilotů, zaměstnanců různých leteckých ústavů. Tím by se daly vysvětlit i na tuto dobu pozoruhodné výkony. V roce 1932 přinesla soutěž na Krymu tyto výsledky: P l e s k o v s cestujícím dosáhl na dvousedadlovce převýšení 1945 m nad místem startu, G. o l o v i n létal opět s cestujícím na dvousedadlovém větroni 10 hodin 56 minut a B o r o d i n se dvěma cestujícími téměř 4 hodiny. G a r v i š překonal výškou 2230 m na jednosedadlovce dosavadní světový rekord. S t ě p a n ě n k o letěl ve vleku za motorovým letadlem z Moskvy až na Krym, čímž uletěl za 19 hodin 10 minut čistého času 1700 km. Tento pilot v krymském závodu při jednom letu udělal na svém větroni 115 přemetů a provedl let na zádech, trvajícím 1 minutu 8 vteřin. Počet škol, které byly v roce 1932 v Rusku v činnosti, udává se číslem 60. Pro příští rok se plánovala založení dalších 40 nových škol.

V Polsku se plachtění, které založilo v roce 1923 nadšení několika jednotlivců, do roku 1928 rozvíjelo jen nepatrně. Až teprve v roce 1928 stálé úspěchy Němců povzbudily polské plachtaře k činnosti. Ve Lvově byla založena první skupina, vytvořená hlavně studenty. V kreslárnách Lvovské techniky se ihned zahájilo tvoření vlastní konstrukce, později označené „SG-21“ (konstr. Czerwiński). Ale chyběly ještě potřebné zkušenosti a hlavně finanční prostředky. Avšak základ ke zdárnému rozvoji byl již dán a ve Lvově se ke společné práci sešli Mynarski, Lopatniuk, Offierski, Baranowski, Czerwiński a Kocharňsky, kteří zůstali plachtění věrní až do násilného zásahu Němců v roce 1939. Ve Lvově vznikl též ITS (Instytut Techniki Szybowcowej), který dal základ celému polskému plachtění. Výsledky tohoto roku se nemohly ovšem srovnávat s výsledky ostatních pokročilejších národů, a tak nejlepší čas 4 minuty je jedinou odměnou za rok usilovné budovatelské práce. Rovněž i rok následující (1929) uplynul ve znamení budování. Počet aktivních plachtařů se zvětšoval, ale stále se ještě celé hnutí setkávalo s nedostatkem finančních prostředků. A celková nalétaná doba 3 hodin v Bezmiechowej charakterisuje leteckou činnost tohoto roku. Za rok 1930 bylo již v této škole nalétáno 24 hodin a možno tvrdit, že organizační práce byly úspěšně skončeny. V roce 1931 se létalo již na více místech, poněvadž škola v Bezmiechowej, která byla založena v roce 1928, byla pro mnohé příliš vzdálená. Celkem byly v tomto roce nalétány jen v Bezmiechowej 104 hodiny.

Až teprve v roce 1932 se jižjevila snaha po výkonech. Plachtaři se nespokojovali výsledkem tohoto roku, ve kterém bylo nalétáno 346 hodin, a pokusili se o přelet, který se však nezdařil, a pilot přistál po 17,3 km proletěné trati.

Plachtění ve Švýcarsku, zásluhou návštěvy četných německých plachtařů, jako Kronfelda a Groenhoffa, dostávalo se na širší základnu. Navijákové starty počaly vytlačovat starty gumovým lanem a aerovleky se staly běžným způsobem startu pro větší lety, takže již v tomto roce byly prováděny bernskými plachtaři jednak noční lety ve vleku za motorovým letadlem, jednak dlouhé přelety ve vleku, z nichž je pozoruhodné zvláště zdárné provádění delších letů, jako byly přelety ve vleku na trati Bern-La Chaux de Fonds. Po prvé v Evropě prováděl po aerovlekovém startu Willi F a r n e r akrobacii na větroni VVF-5.

1933

Na počátku roku 1933 se ohlásili švýcarští plachtaři pozoruhodným výkonem. F a r n e r se dali zase vléci motorovým letadlem „Puss Motth“, řízeným Robertem Fretzem přes Alpy z Curychu do Milána. Willi Farner měl ve svém větroni sedm poštovních zásilek a byl to tedy první bezmotorový poštovní let. Jejich zpáteční let neměl již tak hladký průběh a teprve po nouzovém přistání v Bellinzoně mohli pokračovat v letu do Arosy.

Rok 1933 přinesl zásadní obrat ve vývoji německého plachtění. Po uchvácení moci nacisty bylo veškeré létání v Německu sjednoceno a postaveno na novou organizační základnu. Nacistické Německo dobře poznalo, snad první ze všech evropských a též světových režimů, jaký význam má plachtění pro státní brannost. Byl proto vytvořen „Deutscher Luftsportverband“, který byl za čtyři léta změněn v nám dobře známou organizaci NSFK (Nat.-soz. Fliegerkorps). Rokem 1933 můžeme pokládat německé plachtění za jednu ze základů pozdější, Němci tak opěvované „Luftwaffe“. Všichni plachtaři, provádějící plachtění doposud amatérsky, byli pod různými funkcemi zařazeni jako instruktoři do výcvikových a výzkumných středisek, aby tak získal celý plachtařský výcvik nejspolehlivější základnu. I když se stále mluvilo o sportu, nemohli Němci utajiti význam plachtění pro jiné účely.

Převzetí do státní správy se brzy projevilo tím, že byly německými plachtaři vytvářeny výkony, které nás udivují i dnes. Tak 3. srpna 1933 startuje Kurt S c h m i d t na „GB-II“ k vytrvalostnímu letu, který ukončuje až druhý den večer, a to ještě na příkaz zdola, po letu trvajícím 36 hodin 35 minut. V rhonských závodech tohoto roku byl stanoven nový časový rekord, a to 13 hodin 30 minut, který vytvořil H a k e n j o s. Z dosažených přeletů této soutěže je pozoruhodný přelet Wolfa H i r t h a 176 km do Cvikova a cílový let Heini D i t t m a r a. Je to první zdařilý cílový let této soutěže. Hana R e i t s c h o v á zvyšuje v Rossitten ženský časový rekord na 10 hodin.

V tomto roce se začínala i Itálie zajímat o plachtění. Maršál B a l b o pozval do Itálie Roberta Kronfelda, aby Italům předvedl svůj cirkus po celé Itálii a tak zažehl oheň nadšení pro tento sport. Kronfeldova cesta se setkala s naprostým úspěchem, zvláště když Kronfeld kroužil nad Vesuvem.

V A n g l i i se v tomto roce začali odpoutávat od své závislosti na svahu, zvláště když G. Eric C o l l i n s předvedl několik termických letů. Ale jinak nemůžeme o anglickém plachtění říci, že by v této době překonalo své počátky. Většina anglických plachtařů se rekrutovala z motorových pilotů a plachtění bylo více méně považováno za jakousi změnu při létání motorovém. Z motorových pilotů se dostal v čelo anglických plachtařů zvláště P. A. Wills.

Francouzští plachtaři létali na nově objeveném terénu Banne d'Oranche«, který leží v 1500 m a velmi se podobá

Wasserkuppe, ačkoliv leží o 500 m výše. Již v roce 1931 provedli zde Thoret, Auger a Sardier několikahodinové lety. Ministerstvo leteckví se rozhodlo upravit tento terén tak, aby mohl býti pokládán za národní výcvikové středisko. Původní zařízení bylo rozšířeno a má nyní 3 velké hangary, ubikace pro 150 žáků, kanceláře a ostatní společenské místnosti, jako učebny, jídelny, dílny a pod. Lanovou drahou jsou letadla dopravována na plošinu, kde jsou dva navijáky, které bezmotorová letadla startují. Již v prvních letech provozu byl na tomto terénu, zvláště v sezónních měsících červnu až září, čilý ruch, který se projevil v nalétané době kolem 5 hodin. Kromě elementárního výcviku byl zde prováděn i výcvik pokračovací a mnohokrát zde byly vytvořeny francouzské národní rekordy, z nichž největší byl v roce 1939, délka 245 km a čas 16 hodin 5 minut v roce 1935. Ke konci roku 1933 bylo ve Francii 250 plachtových odborů, které vlastnily 300 kluzáků a na 100 cvičných a výkonných větroňů. Vycvičeno bylo 307 A; 126 B a 43 C pilotů. Francouzský rekord na vzdálenost byl 32 km a vytrvalostní 5 hodin 37 minut.

V P o l s k u se v roce 1933 již dostává plachtění kupředu. Byla již v činnosti 3 výcviková střediska, v Bezmiechowej, Červeném Kamenci a Polichnu. Vycvičeno bylo 241 AB a 86 C pilotů, takže koncem roku bylo v Polsku 545 AB a 140 C pilotů. Proti předchozímu roku se úhrnná nalétaná doba ve škole v Bezmiechowsj zdvojnásobuje (693 hodin) a 7 plachtařů se pustilo odtud na pfelet a uletělo celkem přes 300 km. Počet bezmotorových letadel se v Polsku zvýšil na 100. Vedoucí orgány byly však již nuceny v tomto roce brzdít zakládání nových škol a kroužků proto, aby se netříštily pracovní prostředky.

V R u s k u byla na Krymu pořádána tradiční soutěž ruských plachtařů, v pořadí již devátá. Bylo v ní provedeno celkem 817 letů za 829 hodin. Při startech bylo používáno i aerovleků, a to celkem 32, v celkové době vleku 14 hodin. Za jediný den se nalétalo na jižním svahu celkem 122 1/2 hodiny.

1934

Na počátku roku 1934 odjela výprava německých plachtařů

(Hirth, Riedl, Reitschová, Dittmar) pod vedením prof. G e o r g i h o do Jižní Ameriky, aby zkoumala plachtařské možnosti v tropickém pásmu. Kromě mnoha pfeletů byl zde D i t t m a r e m vytvořen nový světový výškový rekord převýšením 4350 m. R e i t s c h o v á rovněž stanovila nový ženský výškový rekord na GB-II dosažením převýšení 2200 m. Po návratu do Německa pak vytvořila třetí ženský rekord, a to pfeletem vzdálenosti 160 km. Kromě uvedených výkonů. provedl v Německu Erich W i e g m a y e r start větroně odpoutáním se od vzducholodi, stejně jako v roce 1930 Američan B a r n a b y s.

Patnáctá rhónská soutěž přinesla úspěch dosud neznámému Ludvíku H o f m a n n o v i, ačkoliv již na jaře tohoto roku provedl několik pfeletů, z nichž jeden do Francie a druhý do Norimberku, a při druhém překonal vzdálenost 225 km. Hofmann získal v rhónské soutěži vítězství úhrnnou nalétanou tratí 1 180 km. H i r t h o v i se podařilo překročit hranici 300 km, a to letem z Wasserkuppe do Zhořelce ve Slezsku (352 km). Avšak tento nový rekord byl hned druhého dne překonán D i t m a r e m, který po prvé startoval na novém větroni Fafnir II - Sao Paolo a po pěti hodinách přistál v Čechách u města Libáně, vytvořil tak nový světový rekord na vzdálenost 375 km. V této soutěži provedli H i r t h a Berlíňan P h i l i p p obtížný let s návratem na místo startu a trojice Dittmar-Riedl-Reitschová skupinový let s celkovou vzdáleností 581 km. Zakončením německé sezóny v roce 1934 byla výprava plachtařů (Reitschová, Philipp a Utech) pod vedením Ysenburga do Finska.

V P o l s k u byly v roce 1934 zakládány další školy, které měly zvládnouti přílišný nával žáků do výcviku. Ke konci roku bylo v Polsku již 5 škol pro školení na zkoušku C a 15 na zkoušky AB. Kromě toho bylo možno na 7 letištích provádět starty za automobilem. Ke konci roku bylo z akce LOT zakoupeno 17 nových bezmotorových letadel. Celkem bylo vycvičeno v tomto roce 554 plachtařů.

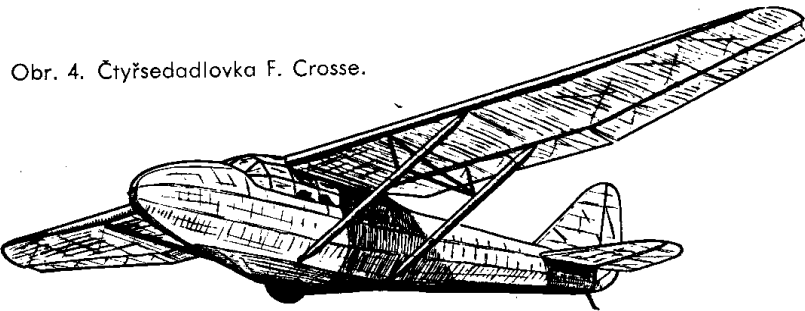
V J u g o s l a v i i se plachtění v roce 1934 začalo teprve rozvíjet. Tento rok můžeme přirovnat k roku 1930 našeho plachtění. I když se v Jugoslavii pokoušel v roce 1911 W e l s, který později spolupracoval s E t r i c h e m na „Holubici“, o řešení bezmotorového letu, nemůžeme stále mluvit o plachtění jako o národním sportu. V této době bylo plachtění provozováno pouze menším počtem zájemců, hlavně z řad vysokoškolských studentů, kteří se naučili létat v cizině. Ke konci roku 1934 měli Jihoslované 6 letadel ve stavbě a 13 hotových. Stav plachtařů byl asi tento: 80A, 30 B a 2 C piloti. Cvičilo se již na 5 terénech včetně stálé školy, která byla založena v blízkosti Bělehradu. Terén na Zlatiboru, kde ing. C i j a n stanovil první národní rekord výkonem 4,6 km, nebyl ještě zcela vyzkoušen, neboť lublaňskému aeroklubu se podařilo najít nový a lepší terén na vysočině Velka Bloke u Lublaňe, kde bylo v roce 1934 složeno 31 A, 7 B a 1 C zkoušek. Během kursu vytvořil R a z n o ž n í k první jugoslávský časový rekord letem trvajícím 1 hodinu 2 minuty.

V R u s k u byla v roce 1934 pořádána na letišti Koktebel na Krymu již 10. tradiční soutěž ruských plachtařů, kterou předcházel cvičný tábor. Ze 56 zúčastněných letadel bylo 45 jednomístných, 10 dvoumístných a 1 pětímístné. Z toho bylo 8 větroňů školních, 8 cvičných, 28 výkonných a 12 pokusných. Nových konstrukcí bylo v této soutěži 38. Slet se započal již 1. září, ale toho dne zde bylo jen 16 letadel. Ostatní přicházela postupně. Z 322 účastníků bylo 150 pilotů, 74 techniků a ostatní byli členové správní služby a pomocných družstev. Celkové výsledky soutěže byly horší než při soutěži minulé. Ze 40 dnů soutěže bylo jen 14 dnů příznivých pro létání, 8 pak příznivých úplně. Celkem bylo provedeno 611 startů a nalétalo se 703 hodin. V této soutěži však již bylo hojněji používáno aerovleků (406) o celkové době vleku 80 hodin. Na Krym bylo 19 větroňů dopraveno vzduchem ve vleku za motorovým letadlem, zpátky jich touto cestou letělo 12. Největší ruch byl 12. září 1934, kdy se létalo na severním svahu. Toho dne bylo nalétáno 116 1/2 hodiny. Během sletu byly vytvořeny nové ruské rekordy. Na větroni „GN 2“ dosáhl A n o c h i n převýšení 2340 m, na „DK 2“ B o r o d i n délky 97 km a K i m e l m a n na větroni „G 13“ vytvořil první světový rekord v letu s návratem na místo startu výkonem 43 km. B o r u z d i n provedl za jediného letu na „G 9“ 227 přemetů. M a k a r o v uletěl s cestujícím na dvousedadlovce 60 km. S u c h o m l i n o v stanovil na „Stalinci 2“ nový světový vytrvalostní rekord časem 24 hodin 10 minut. Zajímavý byl trojvlek M i n o v a, který s motorovým strojem o

650 k. s. vlekl tři větroně (z nichž jedním byla plně obsazená pětisedadlovka „GN 4“) a proletěl úhrnnou vzdálenost 2550 km.

V l t a l i i se plachtění v roce 1934 dostávalo ze svých počátků. Z a m b e l l i vytvořil první národní rekord časem 2 hodiny 41 minut, který byl ke konci roku po stálém zvyšování stanoven C a n n e f e l e m letem trvajícím 6 hodin 2 minuty. Všechny tyto lety byly provedeny plachtaři kategorie B na normálních školních větroních.

V U S A uplynul rok 1934 za stálého překonávání dřívějších výkonů. Tak v dubnu vytvořil du P o n t n a »Albatrosu II« nový rekord, uletěl 247 km. Tento výkon nemohl být uznán za světový rekord, poněvadž nepřekročil výkon Němce F i s h e r a (240 km) o povinných 5%. Avšak na poměry, které v USA převládaly, byl to pozoruhodný výkon. Zájem o plachtění se stále zvětšoval a do konce roku 1934 byli v USA již 102 plachtaři se zkouškou C. Kromě toho 3 plachtaři získali v tomto roce stříbrné C. Velmi pozoruhodnou konstrukcí tohoto roku je čtyřsedadlovka F. C r o s s e z Alkronu, která při 14,5 m rozpětí a 19 m² plochy vážila jen 155 kg.



Obr. 4. Čtyřsedadlovka F. Crosse.

Rovněž M a d' a r s k o vyrůstalo ze svých učednických začátků. Počátkem roku 1934 dostal ing. L. R o t t e r jako první Maďar výkonnostní odznak, druhý byl M o l n a r, který splnil třetí podmínku přeletem 66 km dlouhým. V říjnu 1934 vytvořil R o t t e r maďarský národní rekord časem 24 hodin 14 minut. Maďaři si vytvořili samostatnou konstrukci větroně Vandor, s nímž prováděli i výcvik v akrobacii.

Pro Š v ý c a r s k o byl rok 1934 rokem četných organizačních změn. Pro zajímavost je nutno uvést, že v tomto roce bylo povoleno transportovat větroně ve vleku za auty na silnicích. Na plachtařské konferenci 4. března 1934 v Bernu byly všechny skupiny bezmotorového létání připojeny k švýcarskému aeroklubu, čímž byl vytvořen předpoklad pro spolupráci všech skupin. Dne 2. prosince 1934 byl na druhé konferenci zvolen pětičlenný pracovní výbor, který měl řešit všechny úkoly týkající se švýcarského plachtění. Práce této organizace byla hned z počátku úspěšná. Byly vytvořeny nové stavební předpisy; tak byl na příklad vydán zákaz užívání výztužných drátů, které musily být nahrazeny ocelovými lanky. Všechny větroně byly rozděleny do 4 tříd s oprávněním: 1. pro gumové starty, 2. pro navijákové starty, 3. pro vleky za motorovými letadly, 4. pro akrobacii. Povoláním pak transportu větronů za osobními automobily byly umožněny přelety. Přesto však nebylo ještě dosti pilotů, kteří by byli „zralí“ pro tuto disciplínu. Rok 1934 skončili švýcarští plachtaři nejlepším časem 10 hodin 15 minut a výškou 1100 m nad místem startu. Obou výkonů dosáhl G o d i n a t. V této době upozornil na sebe konstrukcemi různých typů ing. S p a l i n g e r.

Angličané se snažili získati co nejvíce poznatků, kterých by mohli doma využít. Pořádali četné přednášky německých plachtařů a vysílali mnoho svých členů na německé terény na praxi. Rok 1934 již přinesl první přelety před tažnou (frontální) bouřkou. P. A. W i l l s na „Profesoru“ uletěl 88 km za 2 1/2 hodiny při maximální výšce 1460 m. Rovněž byl vytvořen přelet na dvousedadlovce „Kasselu“, který vykonal C o l l i n s letem 73 km, provedeným v krátkém čase pouhých 55 minut při maximálním převýšení 1160 m. Slečna M e a k i n letěla ve svém „Rhónbussardu“ 80 km. V národních závodech dne 4. září 1934 šli současně 3 piloti v téže tažné bouřce na přelet, za něhož B u x t o n vytvořil nový výškový rekord letem na slepo v mracích (byl bez padáku!) převýšením 2538 m. Rok 1934 ukončili Angličané těmito výkony: vzdálenost - C o f l i n s na „Rhónadlerovi“ 158 km, výška

B u x t o n na „Scud II“ 2538 m, čas - L a v e r na „Dorsling“ 12 hodin 21 minut. Ke konci roku měli Angličané 99 pilotů kategorie C a 3 kategorie D.

1935

Rok 1935 musí být pokládán za vrcholný rok německého plachtění. Ludvík H o f m a n n uskutečnil přelet 140 km z Darmstadtu k lucemburským hranicím na novém větronu „Rhónsperber“. Kromě 2 přeletů bez udání cíle získávají v tomto roce oblibu mnohem obtížnější lety c í l o v é. Tak opět H o f m a n n Letí z Hornbergu do 100 km vzdáleného Friedrichshafenu a o dva dny později hlásí cílový let do Curychu, vzdáleného od Hornbergu 180 km. Vyvrcholením cílových letů ještě před šestnáctými rhónskými závody je cílový let Petra R i e d l a, pilota Lufthansy (dopravní německé společnosti), z Tempelhofu na letiště v Hamburku, čímž byl dosavadní světový rekord zvýšen na 270 km. Avšak 16. rhónská soutěž překonala všechno očekávání. První „ranou“ bylo překročení 400 km hranice, která byla téměř vyšroubována až k hranici 500 km. Tohoto výkonu dosáhli asi za týden ještě 4 piloti. První let absolvoval H o f m a n n, který přistál po 474 km dlouhém letu na Moravě u Olešnice. Hofmann se ukázal jako houževnatý pilot, neboť před tímto letem vykonal přelet do Belgie, dlouhý přes 300 km, který byl velmi obtížný, o čemž svědčí doba 8 hodin 30 minut. O týden později byla Morava, a hlavně českoslovenští plachtaři, opět vyrušena ze svého klidu. V Brně totiž přistály čtyři větroně, letící z Wasserkuppe s těmito piloty: O e l t s c h n e r na Corrdorux, B r a e u t i g a m na staré „D-B-10“, H e i n e m a n n na „Rhónsperberu“ a S t e i n h o f f na „Rhónadleru“. Kromě toho tentýž den přistáli v Čechách rovněž po překročení 400km vzdálenosti Peters, Späte, Bartaune a..Dittmar. Všechny tyto lety vyvolaly u nás velké vzrušení, zvláště když většina neinformovaných nevěděla, jaký účel měla provedení těchto letů, neboť o plachtění se toho u nás v širší veřejnosti

vědělo ještě málo. Bylo to též v době vzrůstajícího se a stále více a více křičícího „kancléře“, a proto fantasie našich občanů pracovala na plné obrátky. Naši plachtaři - jak se ještě zmíníme v samostatné stati o československém plachtění - však pocitovali křivdu, která byla působena našemu rodícímu se plachtění tím, že je někteří naši činitelé podceňovali. Všem čtyřem dosažitelům Brna nebylo však dopřáno vrátit se na Wasserkuppe. Rudolf Oeltzschner se zřítíl při zpátečním letu ve vleku za motorovým letadlem těsně za hranicemi naší republiky.

Pro šestnáctou rhónskou soutěž je charakteristické, že výkony v ní dosažené nejsou ojedinělými náhodnými lety, neboť bylo provedeno celkem 140 letů nad 60 km, 113 letů přes 100 km, 34 letů přes 150 km, 41 letů přes 200 km, 6 letů přes 250 km, 16 letů přes 300 km, 9 letů po prvé přes 400 km a uvedené 4 rekordní lety do Brna dlouhé 504 km. Stále víc a více se počal soustřeďovati zájem všech závodníků na přelety, patřící k nejobtížnějším v plachtařské disciplíně. Za zmínku ještě stojí v tomto závodě dosažená doba 10 hodin 30 minut a výška 2700 m. Celkem prolétnutá trať měřila více než 35.000 km. Tato data uvádíme proto, abychom jasněji srovnali německé plachtění a dosažené výsledky s výsledky jiných států v tomto roce.

V U S A byly v tomtéž roce zaznamenány tyto výkony, dosažené v národních závodech v Elmiře: trať 192 km, výška 1519 m, čas 7 hodin 11 minut, celková nalétaná doba 160 hodin a celkem prolétnutá trať 528 km. Závodu se zúčastnilo 96 pilotů s 31 větroni, kteří splnili podmínky pro získání 29 nových odznaků kategorie C.V září a říjnu 1935 se konal na letišti Koktebel na Krymu již po jedenácté sjezd a slet ruských plachtařů, kterého se jako pozorovatelé zúčastnili po prvé též naši plachtaři, a to šéf našeho bezmotorového předválečného létání L. E l s n i c, technický referent a konstruktér „táta“ F. P e š t a, generální tajemník MLL F. S y n e c k ý, plachtař R a š í n jako tlumočnick a tragicky později zahynulý šéfpilot MLL V. K o š t á l e k, který pilotoval Aero 35, ve kterém byla návštěva do Ruska dopravena. Při této příležitosti jsme se po prvé setkali s ruskými plachtaři. (Bylo by však hlavně nyní po válce žádoucí, aby takových oboustranných návštěv bylo co nejvíce.) V této soutěži bylo stanoveno několik nových národních ruských rekordů. Tak 2. října 1935 započal S u c h o m l i n o v svůj let, který ukončil rekordním výkonem 38 hodin 40 minut na jednosedadlovém větroni. Tentýž den startoval L i s i c y n k podobnému výkonu na dvousedadlovce a let ukončil po 38 hodinách 10 minutách. Rovněž K o š i c zaznamenal v tabulce ruských rekordů nový výkon, a to 11 hodinami 30 minutami letu se dvěma pasažérkami-plachtařkami, známou skokankou Malinovskou a meteorologičkou Aksjorovou. Z e l e n k o v á překonala ruský ženský rekord pro dvousedadlovky výkonem 8 hodin 22 minut, který však 2. října 1935 zvyšuje na 12 hodin 9 minut. Téhož dne se podařilo R a c e n s k é zvýšit ženský ruský rekord pro jednosedadlovky na 15 hodin 39 minut.

Rovněž Poláci poznali význam soutěžení pro rozvoj plachtění, a proto byla pořádána v první polovině září 1935 v Ustjanowej velká národní soutěž polských plachtařů. Hlavním startovním terénem bylo úbočí hřebenu Žukova s nadmořskou výškou 745 m. V této soutěži byl dosavadní vytrvalostní rekord zvýšen O l e ň s k i m na 20 hodin 13 minut, z čehož bylo přes 11 hodin nalétáno v noci. Rovněž zde byly překonány oba národní výškové rekordy, pánský i dámský, když W l o d a r k i e w i c z dosáhl převýšení 2630 m a paní Y o u n g o v á 2235 m. Vzdálenostní polský národní rekord však v této soutěži překonán nebyl. Podařilo se však několik přeletů v čisté thermice. B a r a n o w s k i ulétl 142 km, P l é n k i e w i c z 120 km atd. Všechny přelety byly vykonány při jižním a jihovýchodním větru. Závodů se zúčastnilo celkem 28 větroňů (13 Komárů, 8 SG a 7 CW-5) a 28 závodníků, z nichž byly 4 ženy. Závodníci byli podle nalétané doby rozděleni na dvě skupiny (první přes 25 hodin, druhá do 25 hodin) Celkem bylo provedeno 490 startů v celkové době 793 hodin, nejvíce bylo 70 startů za den a lety trvaly 180 hodin. Před těmito národními závody bylo rovněž provedeno několik zdařilých přeletů. Tak 28. června 1935 startovali současně v 17 hodin v Bezmiechowej tři piloti (Žabski, Baranowski a Mynarski) na dvou větronicích „CW-5“ a jednom „Komáru“. Neletěli však stále společně a skončili po uletění 118,8, 111,9 a 93,5 km. 18. srpna 1935 startoval ing. S. G r z e s c z y k na větroni „CW-5“ rovněž z tohoto letiště a třetím pokusem se mu podařilo dostat se do oblačné thermiky a přistati až ve Lvově, jak si před startem určil, po zdolání 116,5 km. Nad lvovským letištem měl ještě 1500 m výšky. Celkem bylo v tomto roce nalétáno jen ve škole i Bezmiechowej 1725 hodin, provedeno 27 přeletů v úhrnné délce 1107 km a nových sedm plachtařů získalo zde výkonnostní odznak. Ke konci roku se odhadoval počet aktivních plachtařů asi na čtyři tisíce, z čehož bylo 643 pilotů kategorie C a zbytek kategorie AB.

Do J u g o s l a v i e přišel na počátku roku 1935 ing. K a s p a r z Mnichova a ujal se vedení školy na „Velke Bloke“ u Lublaně. Zvýšil jugoslávský národní rekord na 3 hodiny 37 minut. V r. 1935 bylo v této škole vycvičeno 26 A, 21 B a 5 C pilotů. Jugoslávci získávali zkušenosti zahraničními návštěvami, a to zájezdy do Švýcarska (na Jungfrau) a k nám do Žiliny, kde se zúčastnili třetího sletu našich plachtařů.

V M a d' a r s k u se v roce 1935 začaly ojedinělé výkony několika pilotů stále zvyšovat. Tak vytvořil po šestihodinovém letu ing. R o t t e r dne 30. června 1935 na „Karkanu“ nový národní rekord výkonem 275 km. Tímto letem se dostalo Maďarsko ve světovém žebříčku na druhé místo za Německem.

Rok pětáctý přinesl i pro Š v ý c a r s k o pozoruhodné výkony. H. S c h r e i b e r o v i se podařilo po aerovleku nad Jungfrauoch přelétnouti Alpy a přistati v Bellinzone. Nejlepší výkony tohoto roku jsou tyto: čas 10 hodin 25 minut, převýšení 1850 m, vzdálenost 132 km (přelet Schreibera z Belpmoosu do Ženevy).

Aby byly prozkoumány možnosti plachtění v Alpách, byla uspořádána ve dnech 4. až 18. září 1935 mezinárodní soutěž plachtařů na Jungfrauochu, která měla přinést nové poznatky alpských letů. Soutěže se zúčastnilo s letadly šestnáct pilotů z Jugoslaviie, Rakouska, Německa a Švýcarska. Létání v tak velké výšce (Jungfrauoch leží 3467 m nad mořem), pro všechny piloty nezvyklé, přineslo tolik nových problémů, že zde dosažené výsledky nemohou být srovnávány s lety v nižších polohách. Z nejlepších výsledků nutno uvést tyto: vzdálenost 108 km. L. H o f m a n n na „Rhónsperbru“; výška 4060 m (1070 m nad startem) - D i t t m a r na „Condoru“ a čas 4 hodiny 48 minut ing. G u m p e r t na „Rhónbussardu“. Ze švýcarských pilotů obdrželi tohoto roku výkonnostní odznak H. S c h r e i b e r a M. G o d i n a t, který přeletem 54 km při maximálním převýšení 1600 m vytvořil nový národní výškový rekord.

Pro A n g l i i nepřinesl rok 1935 žádné pozoruhodnější výkony. Jen čas byl J. C. N e i l a n e m zvýšen na 13 hodin 7 minut na terénu Sutton Bank.

Ve F r a n c i i se plachtění rozšiřovalo stále do širších vrstev. Žádné špičkové výkony však v této době nejsou patrné, vše bylo ještě ve stadiu příprav. Plachtění však bylo stále víc a více chápáno jako nutná průprava pro motorové létání. O uznání svědčí vydaný výnos, který stanovil dobu motorového výcviku pro plachtaře, která je znatelně nižší než pro úplné začátečníky. Tak byla pro piloty mající úřední pilotní diplom pilota-plachtaře (úřední C tato doba snížena na 8 hodin, pro »obyčejné« C pak na 12 hodin z normálně požadovaných 15 hodin. Ministerstvo letectví, které mělo ve své správě letiště v Banne d'Ordanche, které představovalo francouzskou »vysokou plachtařskou školu«, pověřilo touto správou organizaci Avia, již byl svěřen též dozor nad celým francouzským plachtěním. V létě 1935 zde N e s s l e r vytvořil nový vytrvalostní rekord výkonem 16 hodin 5 minut, část letu byla provedena v noci. Celkový počet francouzských pilotů-plachtařů byl v roce 1935 ještě nízký: 102 A, 90 B a 38 C - celkem tedy 230 aktivních plachtařů, což znamená, že se stav zmenšil více než o třetinu vzhledem k r. 1934.

V r. 1935 byl pořádán první plachtařský kurs též ve F i n s k u. Již v minulém roce si německá expedice, vedená Y s e n b u r g e m (jak již o tom byla zmínka), prohlédla několik terénů, které uznala za vhodné pro školení. Byl to zejména terén v Jämijärvi, kde šedesát prvních finských nadšenců tohoto sportu bylo cvičeno druhou německou výpravou, vedenou tentokrát P h i l i p p e m a dr. K ü t t n e r e m. K nim se připojila další výprava Reitschová-Utech-Lüning-Mihm. Kromě toho se podrobilo výcviku pět finských vysokoškoláků v polských školách v Bezmiechowej a Polichnu. (V téže době tam byli rovněž naši plachtaři.) Tím byl dán základ pro zahájení praktického létání ve Finsku.

Rovněž tak v T u r e c k u byl rok 1935 rokem zrodu plachtění. Velký Atatürk, který ostatně byl také nadšeným plachtařem, založil za velkého ceremonielu národní organizaci »Türk Kusu« (Turecký pták) jako pobočku turecké letecké ligy (Türk Hava Kurumu). »Türk Kusu« povolala dva ruské instruktory, jedním z nich byl R o m a n o f f , známý svým pokusem o překonání německého časového rekordu. Tento pokus se však nezdařil. Avšak na krymském poloostrově dosažená doba 32 hodin je jistě pozoruhodná. První plachtařský tábor v Ankaře byl zřízen na velmi vhodném školním terénu, který však nevyhovoval výkonnému plachtění. První bezmotorová letadla věnovala nové organizaci Rusko jako dar tureckému národu. Výcvik v plachtění se prováděl podle ruského vzoru. Je pozoruhodné, že vlastní plachtařský výcvik předcházela kurs seskoků padákem a každý žák musel provést tři seskoky automatické a sedm s manuálním odjišťováním.

Pro zakončení přehledu 1935 nutno uvést, že v tomto roku byly provedeny první praktické pokusy s větroni opatřenými pomocným motorkem. Vývoj totiž vyžadoval, aby byl postaven takový větroň, který by umožňoval pokračovati v dalším letu, případně letu zpátečním, kdyby změna povětrnostních poměrů nedovolovala dokončiti započatý let jakéhokoliv druhu, hlavně však lety tratové. Bylo provedeno mnoho pokusů a realizováno několik návrhů. Snad nejzdařilejším návrhem se ukázal motorisovaný větroň typu »Condor«, nazvaný pak »Motor-Condor« (La Faldal). Konečné vyřešení takto problému záviselo však na konstrukci vhodného motoru.

Uvedený rok 1935 je rokem pokusů s vyřešením problému létání lidskou silou. U letadel tohoto druhu totiž potřebnou motorickou sílu pro pohon vrtule dodával pilot letadla silou svých svalů. I když tento problém přímo nesouvisel s plachtěním, přece jen základní myšlenka z něho vycházela. Plachtař D ú n n e b e i l provedl na letadle konstrukce Haesslera a Villingera několik letů, z nichž nejdelší byl 273 m. Výkon byl v roce 1936 zvýšen na 425 m (Hofmann) a v roce následujícím dokonce na 724 m. Přesto však plachtění s pomocným motorkem i létání vlastní silou jsou na počátku svého vývoje.

Německo se horlivě připravovalo na příští olympiádu, která se konala příštího roku v Berlíně. Byly pořádány četné zájezdy do ciziny, z nichž největší byl zájezd Hirthův za spoluúčasti K. B a u r a a jeho starého pomocníka H. S t o l z e do Japonska, kde tito tři zasvěcovali Japonce do tajů svého řemesla. Japonsko, jako všechny země s diktátorskými režimy, bylo pro plachtění velmi vhodné a »Japončiči« se ukázali učenlivými žáky. Japonský rekord byl v krátké době zvýšen na 10 hodin.

1936

Rok 1936 přinesl pro německé plachtaře opojné vítězství na olympijských hrách, které měly po prvé v dějinách jako jednu z disciplin v závodění též bezmotorové létání. Rakousko, Maďarsko, Jugoslavie, Itálie, Švýcarsko a Německo vyslalo na tyto hry své nejlepší piloty. Plachtařské »klání« se konalo 4. srpna ve Staaken v bezmotorové akrobacii. Němci měli k dispozici nové akrobatické stroje a předčili daleko ostatní účastníky. Téhož dne se podařil skvělý cílový let maďarskému závodníkovi ing. L. R o t t e r o v i na větroni vlastní konstrukce »Nemere«, a to z Berlína do Kielu. Tento let nebyl jen nejlepším letem závodníka a novým národním rekordem maďarským, nýbrž i nejlepším výkonem v tomto roce. Právě rok 1936 uplynul ve znamení cílových letů (s udáním cíle před startem). Další pozoruhodnou soutěží byl putovní cílový let nad jižním Německem, kterou vypsala výzkumný ústav pro plachtění v Griesheimu. Soutěž byla stanovena v měsíci červnu a trať, dlouhá přes 700 km, vedoucí z Darmstadtu přes Würzburg, Norimberk, Mnichov, Augšpurk, Böblingen, , Mohuč zpět do Darmstadtu, musila být absolvována ne za příliš příznivých podmínek v době co nejkratší. A skutečně čtyři z osmi startujících pilotů ji absolvovali v osmi dnech. První, tzn. jako vítěz, dospěl na místo startu D i t t m a r. Za ním následoval B a u r, O s a n n a W i e s e h á f e r, kteří tuto trať rovněž absolvovali.

Zdálo by se, že cílový let se stal módou, neboť sedmnáctý rhönský závod byl charakteristický těmito lety. Snad zde byl ještě ohlas olympijského úspěchu Rotterova. Možná, že také lálka »bojechtivé« Němce obtížnost této discipliny. Ačkoliv tento »týden olympijského roku« uplynul za spolupráce všech složek, přece vítězství na sebe strhl jeden muž. Byl jím již téměř zapomenutý Kurt S c h m i d t, který si na závody přivezl svou novou konstrukci »Mü

13«. Schmidt vytvořil letem trvajícím 13 hodin 33 minut nový rhönský rekord; absolvoval 250 km do Trevíru jako cílový let, což byl vůbec nejlepší výkon těchto závodů. Kromě jiných letů plachtil Schmidt do Würzburgu a hned po prvé ulétl 165 km od Wasserkuppe a přistál na vojenském cvičišti v Grafenwöhr. Z ostatních cílových letů jiných účastníků zasluhuje zmínky společný let H e i n e m a n n a a H u t h a, kteří startovali z Wasserkuppe na letišti v Bonnu; vzdálené 198 km. Další pozoruhodný výkon byl skupinový let tří závodníků K u h n a, K ö n i g a a R u h n k e h o, kteří jako tříčlenný roj startovali a také tak přistáli na letišti ve Wiesbadenu po absolvování vzdálenosti 125 km. Z výškového letu je pozoruhodná dosažená výška mladého B l e c h a, který se na »Rhönsperbru« dostal nad wasserkuppským masivem do 4480 m nad hladinou moře. Hana R e i t s c h o v á v tomto závodě absolvovala cílový let do Norimberka (133 km). V celkovém počtu 61 účastníků získala páté místo. Po prvé v tomto závodě bylo bodováno podle nového systému. Absolutní vítězství na sebe strhl, jak již bylo uvedeno, 1800 body K. S c h m i d t před následujícím H a k e n j o s e m s 1000 body. V tomto roce se podařilo D i t t m a r o v i přelétnou-ti na větroni masiv Velkého Glockneru.

Že I t a l i e má s plachtěním stejné záměry jako Německo (považovalo je za jeden z branných prostředků) ukázalo se na berlínské olympiádě, kde italské mužstvo bylo po německém nejpočetnější. Výkony Italů nemohly však být porovnány k výkonům německým. Avšak italské stroje „Orione“ a „Albanella“ se staly středem zájmu jak diváků, tak i jiných závodníků, právě tak jako vzorně vyřešený navigačkový vůz. V rámci těchto závodů vytvořil plukovník N a n n i n i nový italský výškový rekord 1530 m nad místem startu, který byl skoro o 1000 m lepší než starý rekord. Zvětšující se zájem o plachtění dal v Itálii vyrůst novému plachtařskému učilišti. Byl to terén v lázeňském místě Asiago, které je vzdáleno 37 km jihovýchodně od Tridentu. Tato náhorní rovina, 1000 m nad mořskou hladinou, má mimořádně příznivé termické podmínky. A také většina zkoušek C se zde splňovala v thermice po startech ve vleku za letadlem, a to od srpna 1936, kdy bylo toto učiliště dáno do provozu.

V polovině roku 1936 podnikla moskevská plachtařská skupina expedici do Turkestanu s jedním vlečným letadlem a několika výkonnými větroni. Při této příležitosti dosáhl O v č i n i k o v po vypnutí ve 450 m výšky 3800 m na jednosedadlovce a K r e c h o v na dvousedadlovce 2100 m, což byly zatím nejlepší ruské výkony. V tomto roce vytvořil I l č e n k o po vypnutí v 700 m traťový přelet do vzdálenosti 325 km. Národní rekord výkonem 377 km vytvořil v tatarské republice K o t o t o v. Ale již 14. září 1936 vytvořil K a r t a š o v nový národní rekord vzdáleností 501 km, což byl jen o něco horší výkon než tehdejší světový rekord. Rok 1936 byl ukončen těmito výkony: čas 38 hodin 40 minut, výška 3350 m, vzdálenost 501 km, vzdálenost s návratem na místo startu 142 km a ženský vytrvalostní rekord 15 hodin 39 minut.

P o l s k á národní soutěž v roce 1936 se konala opět v Ustjanowej. Zúčastnily se jí opět jen čtyři typy větroňů: »Komár«, „CW 5“ (jeden větroň se rozlámal v mraku, pilot se zachránil pádákem), „SG 3/35« a »SG 3/36«. Dosažené výsledky: času nad 5 hodin bylo dosaženo jen několikrát, neboť lety na čas nad svahem byly již přežitkem. Zato však 78-krát byla překročena výška 1000 m. Největší výšky pak dosáhl A n t o n i a k n a »SG 3/36«, a to 3455 m. Vzdáleností přes 50 km bylo vykonáno 50, z toho 16 přes 100 km, 3 přes 200 km. Nejlepší byl výkon 332 km (Baranowski), který se stal novým národním rekordem. Závodníci poznali, že dostatečně silná thermika se vyskytuje i ve dvaceti metrech nad zemí. V roce 1936 dosáhli Poláci lepší dálky než Němci a výšku měli téměř stejnou s nimi. Výkony ke konci roku byly v Polsku tyto: čas 20 hodin 13 minut, výška 3455 m; dálka 332 km, ženský vytrvalostní rekord 9 hodin 30 minut.

V U S A bylo v roce 1936 po prvé používáno na závodech v Elmiře pro start větroňů navigační. Docílilo se tím podstatně vyššího počtu startů proti dřívějšímu způsobu startování. Na rozdíl od německého systému používají Američané místo ocelového lana lněného o průměru 5/16 palce. Tato lana jsou mnohem lépe viditelná a mnohem pružnější ve vleku. Při nebezpečných situacích: mohou být snadněji odpojena. Na závodech v Elmiře se dosažená vzdálenost podstatně zvýšila proti roku předcházejícímu, avšak svými 234,9 km nedosáhla 263,2 km z roku 1934. Zato výška 1987 m byla dosud nejlepším docíleným výkonem. Rovněž doby 8 hodin 48 minut nebylo v USA do roku 1936 dosaženo. Celkem nalétaná doba 353 hodin 49 minut byla více než dvakrát větší než v roce předešlém. V těchto závodech bylo složeno nových: 27 zkoušek kategorie C a získáno 5 stříbrných C, která byla první v těchto národních závodech.

V M a d' a r s k u v roce 1936 zasedal ISTUS. Zasedání se zúčastnilo 63 zástupců z 12 států. V rámci zasedání se konala »srovnávací« soutěž, která přinesla dobré výsledky. Této soutěže se zúčastnily však jen tyto státy: Polsko, Rakousko, Německo a Maďarsko. Největší výšky 1800 m po vypnutí dosáhl D i t t m a r na »Rhönsperbru«, největší dálky 138,8 km ing. R o t t e r n a »Karakanu« a nejdelší doby 7 hodin 9 minut S z a b o n a »GB-II«. Polští a rakouští plachtaři se ukázali mistry v akrobacii. O úspěchu ing. Rottera na berlínské olympiádě jsme se již zmínili. Po olympiádě přišly pro maďarské plachtění zlé časy. Aeroklub byl ochromen a byl mu vzat dozor nad plachtěním, který dodnes Maďarsko postrádá. Rovněž neexistuje spolupráce jednotlivých složek, a tak můžeme celé hnutí charakterizovat jako roztráštěnou práci samostatných skupin.

Důkladná dřívější příprava přinesla Š v ý c a r s k u v roce 1936 řadu dálkových letů. První s nimi začal Marcel G o d i n a t, který 16. května vytvořil skvělý výkon na větroni »Spyr III«, uletěv vzdálenost 143 km. Tím byl též vytvořen nový národní švýcarský rekord. R u d o l p h létal tentýž den s pasažérem 3 3/4 hodiny. Kromě účasti na XI. olympiádě nepřinesl tento rok pro Švýcary kromě normálních výkonů nic pozoruhodnějšího. Proto končí tento rok, kromě již uvedeného tratového výkonu Godinatova, výškovým výkonem 1600 m a dobou 15 hodin 50 minut. Kromě toho tři další Švýcaři získali věneček k svému pilotnímu odznaku C (stříbrné C). Poněvadž se ukázala nutnost dalšího školení C pilotů, byly v různých oblastech uspořádány theoretické kursy.

V A n g l i i byly měřeny síly závodníků jednotlivých klubů, provádějících plachtění, v národní plachtařské soutěži pořádané v Bradwell Edge v hrabství Derbyshire. Tento terén, ležící v 500 m nad mořem, je přístupný větrům všech směrů a byl objeven v roce 1934. V soutěži tohoto roku se sešlo na startu 26 strojů. P. A. W i l l s n a »Hjordis« letěl

166 km a dosáhl výšky 1708 m. V následujícím roce byly zde dosažené výkony podstatně vyšší.

Ve Francii založením organizace »Aviation Populaire« se stalo letectví záležitostí každého občana. Pro 9-14leté to bylo modelářství, pro 14-17leté plachtění a od 17 do 21 let se provádělo motorové létání. Tím dostalo plachtění důležitý úkol ve výchově národa. Přes všechny tyto snahy se počet aktivních plachtařů nezvyšoval. Statistika udává pro rok 1936 103 A, 116 B, 29 C a 5 D pilotů. V létě 1936 dosáhl poručík D e r n e t vzdálenosti 203 km po startu z letiště Pujaut (vojenská plachtařská škola). Školou Banne d'Ordanche prošlo v roce 1936 250 žáků. Bylo v ní složeno 141 zkoušek všech kategorií a nalétáno téměř 600 hodin.

S J i h o s l o v a n y se v roce 1936 setkáváme již na berlínské olympiádě, ale doma plachtění zdolává teprve počáteční obtíže. Jsou proto vysláni budoucí instruktoři do Polska a ČSR, aby zde byli vycvičeni pro pozdější úkoly. Do blízkosti Bělehradu byla přemístěna na svahy pohoří »Veliki Vracar« plachtařská škola, která vycvičila mnoho plachtařů do stupně AB, budoucích to učitelů dalšího dorostu. Avšak nejlepší školou zůstala stále škola lublaňská, která kromě větroňů německé konstrukce dostala roku 1936 i vlastní konstrukci jugoslávskou. Byl to větroň „Inka“ o rozpětí 12 m. V tomto roce byl vyzkoušen i východní svah tohoto terénu, na němž se podařilo zvýšit národní rekord na 10 hodin 40 minut. Během roku 1936 bylo v této škole složeno 17 A, 12 B a 9 C zkoušek. Tři žáci si zde složili též první podmínku pro získání výkonnostního odznaku letem přes 5 hodin.. Na terénu Zlatibor u Bělehradu bylo v tomto roce složeno 32 A, 13 B a 2 C zkoušky. Rok 1936 končí jugoslávští plachtaři časem 10 hodin 40 minut a výškou 1150 m. Pokus o vytvoření dálkového národního rekordu v Jugoslávii doposud zaznamenán nebyl, nebereme-li ovšem v úvahu let ing. C i j a n a na Zlatiboru v r. 1933 do vzdálenosti 4,6 km.

F i n s k o se snažilo plným tempem dohnat svoje pozdní začátky. V létě roku 1936 bylo ve Finsku 30 bezmotorových letadel ve stavbě a ke konci roku získal první finský plachtař Toivo B. N i s s i e n výkonnostní odznak. Důkazem rychlého rozmachu plachtění v této malé zemi je skutečnost, že v roce následujícím bylo provedeno 21 a v roce 1938 16 letů s převýšením větším než 1000 m. Největší ve Finsku dosažené převýšení je 2800 m.

V B e l g i i se plachtění pro terénní potíže dosud nerozvinulo. I když H i r t h učinil slibné náznaky, přece jen roku 1936 vytvořený časový rekord 3 hodin 2 minut je pokládán za využití zvláště příznivých podmínek. Doposud to byl nejdelší v této zemi provedený let.

První Š v é d o v é se objevili na Wasserkuppe v roce 1923, kam si přišli složit první plachtařské zkoušky. Po jejich návratu byly na různých místech Švédska stavěny první kluzáky a větroně, které však neměly dlouhé trvání, poněvadž chyběly předběžné zkušenosti a praxe. Teprve rok 1936 přinesl obrát. V rámci Mezinárodní letecké výstavy navštívila Švédsko německá výprava vedená prof. R h e i n d o r f e m, kterého doprovázela R e i t s c h o v á, Riedl; Küttner a Jachtmann. Za doprovodu místních plachtařů navštívila výprava větší odbočky ve středním a jižním Švédsku a poskytla odborné rady a pokyny s ohledem na místní poměry. Na nově zkoumaných terénech se prováděly první zkušební lety, které udivovaly domácí plachtaře. Tak na sebe upozornil Riedl několikahodinovými lety a provedl první přelet nad Švédskem; zdolav vzdálenost 165 km. Německá návštěva vzbudila ve Švédsku větší zájem o tento krásný sport. Na různých místech byla zahájena stavba kluzáků a větroňů, ale nedostávalo se peněz a chybělo hlavně jednotné vedení. Začalo se také s výcvikem nových zájemců v Jönköpingu, Norrköpingu, Stockholmu a Västerasu, kde byly již dříve prováděny klouzavé lety. Národní plachtařská organizace Svenska Segelflyförbundet měla ke konci roku 1936 dvacet plachtařských odborů na různých místech země.

1937

V roce 1937 zasedal ISTUS v posledním květnovém týdnu v Solnohradě. Při příležitosti tohoto zasedání došlo opět, jako v roce předešlém v Maďarsku, k měření sil mezi evropskými plachtaři. Třicet plachtařů šesti národností si umínilo přelétnout Alpy v celé jejich šířce. Počáteční „ohledávací“ lety končily na Květnou neděli překvapujícím výkonem: šesti německým plachtařům se podařilo přelétnout alpský masiv. Pět z nich dokonce přeletělo i jižní Vápencové Alpy. Mnichovan K a r c h ve dvousedadlovce „Milanu“ s cestujícími K l e i n e m přistal po letu 196 km ve Farra d'Alpago a zdolal tak nejen největší vzdálenost, ale dosáhl i největší výšky. Den později vytvořit ještě O s a n n na svém „Windspielu“ - nejmenším to dosud výkonném větroni - přelet 175 km.

Němci se ukázali mistry v plachtění. Ale těsně za nimi se tlačili P o l á c i, kteří měli ve své tabulce tyto výkony: výšku 3435 m (K. Antoniák na SG-3 v Ustjanowej) a čas 24 hodin 14 minut. W. Modlibowska na Komáru v Bezmiechowej). Tento výkon je současně mezinárodním ženským rekordem a národním rekordem polským: Tím byl překonán dosavadní rekord Reitschové téměř o dvojnásobek. O stavu současného plachtění skýtají lepší obraz udělené výkonnostní odznaky než rekordní výkony: z 314 výkonnostních odznaků (stříbrných C), udělených do počátku roku 1937, šlo za hranice Německa 86. Tato výkonnostní označování (kategorie D) byla zavedena od roku 1930, kdy byl v Londýně založen ISTUS, komise pro studium bezmotorového letu při FAI (Fédération Aéronautique Internationale). Od tohoto roku se pořádá každoročně sjezd plachtařských pracovníků v některém členském státě. V roce 1931 a 1932 nebylo stříbrné C uděleno do ciziny žádnému plachtaři, v roce 1933 jen Američanu O'M e a r o v i. V roce 1936, kdy bylo uděleno 124 výkonnostních odznaků, šlo do ciziny ne méně než 50. Podle počtu udělených stříbrných C je pořadí jednotlivých zemí do roku 1937 toto: Německo, Švýcarsko, Francie, Finsko, Litva, Polsko, Maďarsko, Rakousko, Anglie, USA a Brazílie. K 1. lednu 1944 bylo stříbrné C uděleno 2042krát, z čehož Němci získali 1418 odznaků, Poláci 221, Maďaři 157, Angličané 57, Francouzi 42, Švédové 35, Švýcaři 32, Američané (USA) 25, Jihoslované 11, Finové 6, Čechoslováci 1 a plachtaři ostatních zemí 37.

V těchto údajích není zahrnuto Rusko, poněvadž o tamějším plachtění nebylo přesnějších dat. Může se však s určitostí předpokládat, že i zde v roce 1937 bylo plachtění již na vysokém stupni. Dokonce 27. května 1937 získal V. R a s t o r g u j e v na větroni »GN-7« letem z Moskvy do Jarynjakaje světový rekord na vzdálenost v přímé linii výkonem 652 km. Rovněž v roce 1937, po dvouleté přestávce, se konají v Rusku národní závody od 10. do 28.

července, ale tentokrát na letišti sdružení »Spartak«, vzdáleném 21 km od Moskvy. Pro závodní lety byly příznivé jen čtyři dny, vzdor tomu byl celkový výsledek závodů dobrý. Největší dálky dosáhl K o r o t o v na »KAI-3«, když uletěl 20. července 1937 336 km. Kromě tohoto letu bylo v závodech vykonáno více přeletů přes 300 km. 26. července 1937 letěl I l č e n k o s cestujícím 230 km daleko. Na sletu se sešlo 42 větroňů, většinou cvičných. Jedním z nejpозорuhodnějších větroňů byl »AG-1«, který má pozoruhodně velké plošné zatížení (33 kg/m²), a je proto vhodný pro přelety. Jeho velká přistávací rychlost v ruské rovině není na překážku. Mnoho z větroňů této soutěže byly dvousedadlové typy.

Kromě již uvedené mezinárodní soutěže v Solnohradě, pořádané při zasedání ISTUS, byla konána mezinárodní soutěž na Wasserkuppe za účasti 40 plachtařů šesti národností, kteří sem přišli s 28 větroni. Ve vzorném soutěžení bylo stanoveno několik národních rekordů. Tak největšího výkonu 351 km dosáhl Polák Mynarski, Rakušanka Roretzová 194km, Švýcar S a n d m e i e r 209 km, Angličan W a t t 178 km a československý účastník P r a c h a ř, který se v kritických dnech našeho národa projevil jako Němec, 91 km. V tomto závodě zvýšila též R e i t s c h o v á svůj ženský světový rekord na vzdálenost výkonem 351 km. Angličané M u r r a y a F o x vytvořili na dvousedadlovce »Falcon« světový rekord pro tuto kategorii, neboť v tomto roce byly zavedeny rekordy i pro dvousedadlovky. První tři místa v uvedeném mezinárodním závodě obsadili Němci, a to D i t t m a r, H o f m a n n a S p ä t e. Jako čtvrtý se umístil Švýcar S a n d m e i e r. Nejvyšší výšky docílil opět Polák Ž a b s k i, dosáhnuv 3295 m. O nejlepší čas byl sveden boj mezi několika závodníky, z něhož vítězně vyšel Rakušan F r e n a, který plachtil nad Wasserkuppe přes 19 hodin. Několik Jihoslovanů si zde složilo první podmínku pro dosažení stříbrného C létáním nad svaahem déle než 5 hodin.

Závod, který měl mimořádně vysokou úroveň, ukázal jasně, že plachtění se stalo mezinárodním sportem. Zvláště se v této soutěži ukázala stále se zvyšující úroveň Poláků, což nám bylo velmi milé, ačkoliv jsme se tu nemohli ukázat jako rovnocenní partneři. Pro naše účastníky to byla jakási praktická vysoká škola.

Osm dní po soutěži mezinárodní začala osmnáctá rhónská soutěž, charakteristická výkonným létáním na dvousedadlovkách stále stoupající jistotou cílových letů. S c h m i d t a L u d w i g dosáhli zdoláním vzdálenosti 289 km Mnichova, T r e u b e r g a B e c k se vypravili do Drážďan a absolvovali při tomto letu trať 276 km. B l e c h kromě cílového letu do Augšpurku (1250 km) dosáhl i největší výšky 4090 m, čímž získal definitivně cenu „prince Jindřicha“. Přesvědčivým vítězem soutěže se stal K a r c h před dvojicí B r a e u t i g a m - S t e i n e r t a i před nejlepším sólo účastníkem B e c k e m, který svými 1739 km nalétané trati měl nejlepší výkon mezi 58 účastníky. Karch létal na staré dvousedadlovce „Mü 10“

Současně byla provedena cílová etapová soutěž Wasserkuppe-Berlín a zpět ve dvanácti etapách s úhrnnými 700 km. Vítězem této soutěže, probíhající za velmi nepříznivých podmínek, byl Huth před Wiesehöferem.

V P o l s k u si mohutný rozvoj plachtění vyžádal nové předpisy pro regulaci plachtařské činnosti. Byly stanoveny podmínky pro získání instruktorských oprávnění, která byla rozdělena na tři stupně: šéfinstruktor, instruktor a pomocný instruktor tedy asi tak, jak je to dnes provedeno u nás). Kromě toho bylo stanoveno, že všichni piloti mladší 19 let a do kategorie B nesmějí cvičit bez dozoru instruktora. V uvedeném roce se W. M o d l i b o w s k a (jak již o tom byla zmínka na jiném místě) udržela ve vzduchu plný 24 hodin 14 minut a vytvořila tak ženský světový rekord. Páté národní závody se konaly v roce 1937 na roviněm letišti v Inowrocławě. Všechny starty byly prováděny vletem za motorovým letadlem do výše 500 až 900 m (podle okolností). Závody měly zvýšit dálkové výkony a zdokonalit lety cílové.



Obr. 5. Minimoa
(foto Šilhan).

Zúčastnilo se jich 30 větroňů, a to 8 Komárů, 8 Orlíků, 1 Mewa, 1 SG-3, 6 SG-3 bis a 1 SG-7, 3 CW-5, 2 PWS 101 a 2 WOS, tedy mnoho různých typů. Pro létání bylo devět vhodných dní. Celkem bylo provedeno 212 startů a nalétáno 17.440 km. Bylo dosaženo největší vzdálenosti 313 km, zatím co na Wasserkuppe jen 289 km. Odhaduje se, že koncem roku 1937 bylo v Polsku asi deset tisíc plachtařů, z toho asi 3500 kategorie C. Celkem bylo v tomto roce jen ve škole v Bezmiechowej nalétáno asi 3120 hodin, provedeno 87 přeletů a získáno nových 31 stříbrných C.

A m e r i c k ý c h závodů, tradičně pořádaných v Elmiře, zúčastnil se v roce 1937 Němec R i e d e l, jenž také na větroni SperberSenior provedl nejlepší přelet těchto závodů (214,9 km). Nalétal v této soutěži celkem 1230 km. Jako druhý se umístil H. R o s s na větroni Ross-Stephens výkonem 193 km. Největší výšky dosáhl du P o n t na větroni »Minimoa«. V tomto roce byl poprvé. v těchto závodech proveden aerovlek. Mezi zúčastněnými stroji byly většinou větrone německého původu. Oba přítomní Lotyšů P y r a g i u s a O s k i n i s předvedli akrobacii, druhý na větroni vlastní konstrukce, který snesl střemhlavou rychlost do 320 km/ hod. Od této osmé národní soutěže se začal velký rozmach plachtění v USA. Ke konci roku 1937 bylo v USA již 130 klubů, majících 253 A, 308 B, 223 C a 10 D pilotů.

V roce 1937 se potěšitelně rozšiřoval zájem o plachtění i v Anglii a jeho úroveň se zvyšovala. Dokladem toho je, že počet udělených stříbrných C se zvýšil z deseti na pětadvacet. V jednotlivých klubech začali býti zaměstnání učitelé z povolání, kteří organisovali a vedli výcvikové kurzy. Systematickým výcvikem se snižoval počet poškození a havárií letadel. Samotný „London Gliding Club“ uspořádal v tomto roce pět deseti až čtrnáctidenních kursů. Výcvik, prováděný odborně připravenými učiteli, projevoval se především vzrůstajícím počtem složených zkoušek a zvýšenými výkony. Tak bylo v roce 1937 od března do prosince v Anglii složeno 863 A, 612 B a 350 C zkoušek. Vyšší úroveň anglických plachtařů je opravňovala k účasti na mezinárodních soutěžích. Jak již bylo uvedeno na počátku zprávy o tomto roce, zúčastnili se Angličané mezinárodní soutěže na Rhönu, a to hned 5 větroni. Kromě uvedeného již mezinárodního rekordu pro dvousedadlovky (Fox-Murray na Falconu II, 9 hodin 40 minut) vytvořil pilot VV a t t na King Kite nový anglický národní rekord letem dlouhým 178 km.

Ve Francii bylo v roce 1937 v krajině Beynes-Thiverval, ležící 40 km západně od Paříže, zřízeno krajové výcvikové středisko. Z tohoto terénu též startoval 18. dubna 1938 na větroni »AVIA-41 P« Eric Nesler k národnímu tratovému rekordu. Tento terén, který má dva svahy a dlouhou náhorní rovinu, umožňuje navijákové starty a aerovleky ve všech směrech. Kromě toho je vhodný pro časové lety. Další krajové středisko bylo zřízeno nedaleko města Toulouse na „Montagne Noire“. Již v roce 1932 plachtěl tam Thomass přes 3 hodiny 25 minut a od té doby tam bylo složeno několik stříbrných C. Navijákové starty a aerovleky byly rozšiřovány, avšak pro stálý nedostatek prostředků postupuje plachtění ve Francii jen zvolna kupředu. 27. srpna 1938 vytvořil Derizena Rhönsperbru nový národní tratový rekord s návratem na místo startu (98-km). Do konce roku 1938 byl ve Francii vydán celkem tento počet pilotních průkazů jednotlivých kategorií: 1100 A, 830 B, 400 C, 31 D a 1 zlaté C, které má označení 4 a jehož držitelem je Nesler.

Rok 1937 přinesl Jihoslavanům první národní rekord na vzdálenost, když se Astanojevičovi, známému u nás ze třetí národní soutěže na Straníku, podařilo překonat vzdálenost 130 kilometrů. V tomto roce se jihoslovanské družstvo zúčastnilo mezinárodních závodů na Wasserkuppe. Kromě cenných poznatků si odtud Jihoslavané odnesli několik splněných podmínek pro získání výkonnostního odznaku, když se jim podařilo udržeti se nad rhönskými svahy přes 5 hodin. Ke konci roku 1937 byl v Jugoslavii 1 pilot D, 39 C, 211 B a 414 A.

Itálie pořádala v roce 1937 svou první plachtařskou soutěž v Asiagu a zúčastnilo se jí 20 větroňů. Dříve se v Itálii létalo jen na německých typech, brzy se však projevovala snaha o vytvoření typů vlastních. Ukázalo se to při této soutěži, kde jediným, i když ne čistým, italským typem byl větroň »Cat-20«, v podstatě dr. Cataneem v licenci stavěná Hütterova „H-17“, po »Windspielu« nejmenší to větroň. Dne 8. srpna 1937 vytvořil Taitna »Orione« italský národní rekord letem 5 hodin 58 minut. V soutěži byly vytvořeny tyto národní rekordy (výkony dosažené téhož roku v Německu nebyly jako národní rekordy uznány) : čas - 5 hodin 58 minut, Taitna »Orione“; výška - 1200 m nad startem, Peselli; vzdálenost - 50 km, rovněž Peselli. V této soutěži se startovalo ve vleku za motorovým letadlem. Byly dělány též pokusy dvou- a trojvleků. V tomtéž roce byla utvořena nová škola v blízkosti Říma - Sezze Littoria. Hned po zahájení provozu složili tam 3 piloti zkoušky C a pilot Padova letěl 3 ¼ hodiny za krajně nepříznivých podmínek do Frosinone, vzdálené odtud 40 km, dosáhnuv maximální výšky 1600 m. Škola je téměř při mořském pobřeží, s nímž jde rovnoběžně. Stálý tepelný rozdíl mezi vzduchem nad pobřežní rovinou a mořskou hladinou způsobuje trvalé větry od moře.

V roce 1937 byl ve Švýcarsku rozšířen štáb dozorčích orgánů pro provádění plachtění přibráním dalších spolupracovníků. Bylo zavedeno úrazové i odpovědnostní pojištění, jakož i pojištění strojů proti havarii. Aero-revue byla prohlášena za oficiální plachtařský časopis. Švýcarské plachtění bylo podpořeno zvláště zesílením letecké branné moci, která svůj dorost rekrutovala z plachtařů. Přecházelo se tedy od modelářství k plachtění a dále k motorovému létání. V tomto roce se počala ve Švýcarsku zaváděti nová výcviková metoda: školení přímo ve dvousedadlovkách s dvojím řízením. Zvláště pro motorové piloty to byl vhodný způsob pro přeškolení na bezmotorové létání. Z plachtařských soutěží byl v tomto roce pořádán národní plachtařský závod a první národní mistrovství v plachtění. Z obou soutěží vyšel jako vítěz známý konstruktér větroňů ing. Spalinger. Z nových výkonů je třeba uvést Godinatem dosaženou výšku 2397 m a již uvedený výkon na mezinárodních závodech na Rhönu - trať 209 km, kterou Sandmeier vytvořil nový národní rekord. Ke konci roku 1937 měli Švýcaři 787 A, 464 B a 192 C pilotů. Časový rekord byl 25 hodin 50 minut. V tomto roce byly získány tři výkonnostní odznaky.

Ve Švédsku byl pověřen Královský aeroklub centrální organisací všech leteckých skupin a odborů. V programu aeroklubu byla také podpora plachtění. Byl vytvořen odbor bezmotorového létání, jehož vedoucím se stal poručík Kinman. Nadací 100.000 šv. korun bylo umožněno zahájení organisování i řízení stavby kluzáků a větroňů. Celkem 17 skupin obdrželo podpory až do výše poloviny skutečných nákladů. Kromě toho byl určen stavební -dozor, který objížděl jednotlivé stavby, aby bylo zajištěno jejich bezvadné provádění. Poněvadž většině skupin se nedostávalo učitelů, uspořádal aeroklub v létě 1937 kurs autostartů, ze kterého vyšlo devatenáct absolventů. Pomýšlel na zřízení centrální plachtařské školy, a to již v létě 1939..

V Turce ke konci roku 1937 školilo celkem 876 členů. Zdá se, že stav složených zkoušek ke konci tohoto roku 26 A, 18 B a 14 C není úměrný udanému počtu žáků. V uvedeném roce byla zřízena pokračovací škola v Inönü. Tříměsíční kurs této školy byl určen pro 120 žáků. Ke konci roku 1937 měla organizace »Türk Kusu« k dispozici 60 bezmotorových letadel známých ruských a německých konstrukcí a 15 letadel motorových.

1938

Na počátku roku 1938 nebezpečně ohrozil Němec Hofmann rekord dvousedadlovky, vytvořený 407 km, dosáhnuv 400 a při druhém letu 401 km. Při prvním letu po startu z plachtařského letiště Trebbin u Berlína přistal před Brnem, při druhém letu z téhož letiště na slezsko-polských hranicích. 7. července 1938 získali Němci nový světový rekord v letu s návratem na místo startu, když Flinsh letěl na nové konstrukci „D 30“ z Brém do

Lübecku, přelétl město a vrátil se po absolvování vzdálenosti 305 km zpět do Brém. Tentýž rekord si však zajistil o měsíc později H u t h ve dvousedadlovce „Kranichu“ (Jeřábu) letem z Hamburku do Hannoveru a zpět (258 km). Mimořádný výkon stanovil při své zahraniční cestě na Balkáně B r a e u t i g a m cílovým letem 390 km z letiště v Sofii do Varny u Černého moře.

Zvláště tuhý byl v roce 1938 boj o získání časového rekordu dvousedadlovek. Počáteční výkon M e y e r - S c h n e i d e r ů v v květnu t. r. překročili v Rossitten dva vytrvalci - A. B ö d e c k e r a K. H. Z a n d e r - na „Kranichu“ časem 50 hodin 26 minut, z čehož bylo plných 30 hodin nočního letu.

Přirozeně vrcholnými soutěžemi v Německu »byl závod v cílovém letu« a 19. rhónský závod.

Trať cílového letu vedla za krajně nepříznivého počasí pro plachtění ze západní části Německa na Sylt přes Flesenburg-Rangsdorf-Kottbus-Sorau-Liegnitz k Vratislavi. Vítězem mezi 23 závodníky byla Hana R e i t s c h o v á, která z Hamburku byla první v Berlíně a v cíli ve Vratislavi v nejkratším čase. Druhý byl K. Schmidt.

Devatenáctá rhónská soutěž byla stejně významná jako soutěže let 1922, 1931 a 1935. Opět se sešlo 60 nejlepších německých plachtařů, mezi nimi i Rakušané. V tomto roku, velmi příznivém pro závody, byly cílové přelety do vzdálenosti 200 km a více, což bylo před několika lety ještě světovým rekordem, každodenní události. Kromě toho přistali němečtí plachtaři po prvé ve skupině osmnácti plachtařů na letišti v Berlíně. V tomto roce byly však prováděny hlavně výškové lety. Rekord D i t t m a r ů v z roku 1934 (4350 m) byl stále překonáván a vytvářen rekord nový, který však neměl dlouhé trvání. Tak se postupně dosahovalo 5500 m, 6400 m a konečně 8000 m absolutní výšky, což představovalo svými 6687 m převýšení nový světový rekord. Rekordní let provedl kapitán Lufthansy D r e c h s e l.

Vítězem 19. rhónských závodů se stal W. S p á t e před Kurtem S c h m i d t e m. Avšak v soutěži Vynikajícím výkonem vytvořený výškový rekord neměl dlouhé trvání. Byl ještě v tomto roce překonán Z i l l e r e m na terénu Hirschberg letem provedeným na »Kranichu« v dlouhých »vlnách« do výše 6838 m nad úrovní startu. Avšak ani tato rhónská soutěž se neobešla bez krvavých obětí. Padl v ní další výkonný plachtař Werner B l e c h.

Mezinárodní komise pro plachtění (ISTUS) stanovila v tomto roce novou výkonnostní podmínku, tak zvané z l a t é C (kategorie E). Pro jeho dosažení se požadoval přelet přes 300 km a převýšení 3000 m nad úrovní startu. Pro získání tohoto stupně bylo nutno mít stříbrné C, což však nyní již není požadováno; zato musí být splněna podmínka letu delšího než 5 hodin.

K 1. lednu 1944 bylo zlaté C uděleno 47krát, z čehož Němci jich získali 35, Maďaři 4, Američané (USA) 3 a po jednom Angličan, Francouz, Jihoslovan, Egypťan a W i n t e r z Jihoafrické unie.

R u š t í plachtaři nedávali o svých výkonech vědět. Jen tehdy se o nich dovídáme, když ohlásili překonání některého světového rekordu. Tak také 17. července 1938 f. K a r t a š e v a P. S a v c o v startovali na. »Stachanovci« z Moskvy k letu na vzdálenost; let ukončili zdoláním vzdálenosti 619,7 km a vytvořili nový světový rekord v této disciplíně pro dvousedadlovky. Tím byl překonán I l č e n k ů v a Z e l e n k ů v výkon 552 km z května 1938. Dvanáctý sjezd ruských plachtařů se konal od 1. do 12. června 1938 v Tule. Měl dvě části: cvičnou a závodní. Proti předešlým rokům nebyly v této soutěži předvedeny žádné nové konstrukce. Startovalo se jen ve vleku za motorovým letadlem. V soutěži bylo provedeno celkem 387 startů, z toho 119 plachtových letů v čase 341 hodin. Nalétáno bylo celkem 14.770 km. V soutěži bylo dosaženo těchto nejlepších výkonů: K o r t o v na »GN-7« spolu s I l č e n k e m na FIM. 3« letem ve skupině urazili vzdálenost 485 km; vzdálenost s návratem na místo startu byla v těchto závodech zvýšena na 382 km; největší výšky 3600 m dosáhl K r e c h o v na větroni »DK-2«.

Rovněž p o l š t í piloti se soustředili jen na přelety. V polovině srpna 1938 startoval T. G ó r a z Bezmiechowej směrem na Vilno, kde přistal po překonání 577,8 km. Dva dny nato letěla týmž směrem i Wanda M o d l i b o w s k a a přistala po zdolání vzdálenosti 353 km. Šesté národní polské závody se uskutečnily 10. až 22. července 1938 v Maslově. Celkem se jich zúčastnilo 36 větroňů a bylo provedeno 289 startů, z toho 168 přeletů. Bylo v nich nalétáno 478 1/2 hodiny, celková prolétnutá trať měřila 15.658 km. Dne 16. července 1938 došlo k tragické nehodě, při níž se pilotu M a k o w s k é m u rozlámal v mraku »Orlík« a on se zabil. Proto bylo vydáno omezení pro určité typy větroňů pro létání v mracích, což podstatně zhoršilo výsledky závodů. Nejlepší dálka závodů byla 299 km a opět jí dosáhl T. G ó r a, výšky 1950 m pak P i a t o w s k i. Špatné počasí způsobilo, že bylo v těchto závodech dosaženo horších výsledků než v roce předcházejícím. Za zmínku stojí ještě dva výkony, docílené v tomto roce P i e t r o w e m na dvousedadlovce »Mewa«, a to let s cestujícím do vzdálenosti 309 km a let na čas, opět s cestujícím, trvající 11 hodin 2 minuty. V roce 1938 bylo v Polsku registrováno 108 letišť, z toho 8 pro kategorii C-D. V největší polské plachtařské škole v Bezmiechowej byl-o v roce 1938 nalétáno celkem 4177 hodin a provedeno 123 přeletů v úhrnné délce 10.940 km. V této době si 37 plachtařů složilo podmínky pro získání stříbrného C, takže žáci této školy jich získali celkem 91. V celém Polsku bylo v tomto roce přes 14.000 činných plachtařů, kteří provedli kolem 200.000 startů za 11.000 hodin a ulétli na 700 přeletech téměř 54.000 km. Registrováno bylo skoro 1200 bezmotorových letadel.

V U S A mění rok 1938 pravidla devátých národních závodů v Elmiře. Zatím co v minulých letech startovalo v těchto závodech více než 50 větroňů, stala se v roce 1938 národní soutěž závodem výběrovým, v němž nebyly hodnoceny pro jednosedadlovky výkony menší, než jakých je třeba pro získání některé podmínky pro stříbrné C. Pro dvousedadlovky byl tento limit o něco snížen. Proto se dostavilo k závodům jen 20 účastníků. Výsledky závodů: 3 lety přes 320 km, 24 letů přes 160-km, 60 letů kratších; dále 4 lety přes 2000 m převýšení, 20 letů přes 1650 m, 71 letů s nižší výškou; 33 letů bylo delších než 5 hodin. Během závodů byly po prvé provedeny cílové lety. Du P o n t převýšením 2044 m stanovil nový národní rekord. Starý národní tratový rekord překonal R i e d l výkonem 362 km, a to letem z Elmiry do Washingtonu (poněvadž to byl let cílový, je tento výkon současně světovým rekordem pro cílový let). S t a n l e y letěl v této soutěži 350 km. Riedl dosáhl při svém rekordním letu výšky 2529 m a stal se absolutním

vítězem závodů se 1456 body před Američanem L e h e c k o u s 125b body. Kromě toho překonala dvojice R i e d l - B a y e r americký národní rekord pro dvousedadlovky. H. M o n t g o m e r y o v á dosáhla 4. srpna 1938 nového národního ženského rekordu časem 7 hodin 28 minut.

V A n g l i i překonal 30. dubna 1938 P. A. W i l i s na větroni »Minimoa« trať 330 km před dvanácti dny F o x e m na »Rhónsperbru« vytvořený rekord 230 km. 5. června tohoto roku docílil opět Wilis na svém větroni výšky 3130 m, které dosud nebylo v Anglii dosaženo, a vytvořil tak nový národní rekord.

Ve dnech 9. až 17. července 1938 byly konány v Dunstable tradiční plachtařské závody, na něž byli na »oplátku« pozváni němečtí plachtaři. Závodů se zúčastnilo asi 30 větroňů. Hned první den závodů zvýšili M u r r a y - S p r o u l e na větroni »Falcon III«, známém již z Rh6nu, starý světový rekord dvousedadlovek na 22 hodin 20 minut. Po prvé bylo také v závodech použito aerovleků k startům větroňů. Nejdelší trať 166 km ulétl N i c h o l s o n na »Rhónsperbru«.

Dále se závodilo od 17. července do 1. srpna 1938 v Sutton Bank, kde překonal P i c k na « starý Neilanův rekord. časem 13 hodin 27 minut. Avšak již 18. srpna 1938 byl tento rekord opět překonán, a to A. A. Y o u n g e m, který na Long Myndu létal 15 hodin 47 minut.

V roce 1938 se F r a n c o u z i snažili dohonit to, co zameškali, a vyrovnati se tak ostatním národům. Na 1. až 15. srpna 1938 ohlásili mezinárodní závody na novém terénu Montagne Noire. Již v dubnu t. r. zaznamenal francouzský plachtař Eric N e s s l e r pozoruhodný výkon. 10. dubna 1938 totiž po navijákovém startu. s větronem Avia 41 P« na letišti Beynes-Thiverval (v blízkosti Paříže) letěl směrem zjz a přistal až u mořského pobřeží nedaleko Paimboeufu, uletěv vzdálenost 337 km: Tímto výkonem se Francie ve světovém žebříčku dostala na čtvrté místo. Avšak i jiní francouzští plachtaři se pokoušeli o přelety, takže již ke konci roku 1938 jich více provedlo let přes 100 km. Národní závody v Banne d'Oranche, konané od_ 8. do 18. srpna 1938, neměly valný úspěch pro špatné počasí. Ze 16 účastníků dosáhl největší

- dálky 118 km jen G a s n i e r. Převýšení 1617 m dosáhl L a m o r t, nejlepšího času 5 hodin 26 minut D e n i z e. Po prvé byly provedeny cílové lety na vzdálenost 56 km. Ke konci roku byl zvýšen časový národní rekord na známém pobřežním letišti Vauville na 19 hodin 16 minut.

Rok 1938 přinesl pro m a d' a r s k é plachtění pohromu. O plachtění bylo prohlašováno, že je sportem pro sport, který neskýtá žádný další užitek. Pro výcvik mládeže prý stačí jen stupeň B. Proto byl v tomto roce uspořádán v létě jen jeden kurs pro učitele plachtění, a to pouze do stupně B, a Maďarsko se ani nezúčastnilo římské konference v roce 1939. Ačkoliv se takto plachtění stalo soukromou záležitostí, neochablo nadšení pro tento. sport. Počet výkonných plachtařů se zdvojnásobil na osm a během prvních desíti měsíců tohoto roku bylo nalétáno 727 hodin. Nejlepší docílené výkony byly téměř dvojnásobné než v roce minulém. Počet složených zkoušek C se zvýšil na 56. Sedm z osmi výkonných maďarských plachtařů složilo na maďarských větroních podmínky pro dosažení stříbrného C. V roce 1939 bylo -v Maďarsku již 18 výkonných plachtařů kategorie D.

Š v ý c a r s k o zlepšovalo stále více a více svoji organizaci plachtění i v roce 1938. Byly pořádány četné kursy pro učitele plachtění a vedoucí staveb. Švýcarské družstvo se zúčastnilo .závodu v rámci zasedání ISTÚS v Bernu. Byly pořádány nejen národní plachtařské závody, nýbrž i výzkumný tábor. na Rochers-de-Naye. K dosud uděleným výkonnostním odznakům se přidru.žilo dalších 10 stříbrných C. Z dosažených rekordů ,roku předešlého byl překonán jen rekord časový letem G l u r a na »S-19«, a to časem 28 hodin 6 minut, při němž dosáhl výšky 3000 m. V roce 1938 bylo provedeno ve Švýcarsku 20.764 startů, trvajících 2112 hodin 8 minut. Složeno bylo 159 A, 139 B,- 76 C a 10 D zkoušek. Dále byla udělena 104 vlekařská oprávnění a 59 učitelských průkazů.

J u g o s l á v š t í plachtaři si v roce 1938 dobře uvědomili, že stojí pod evropským průměrem, a proto se všemi silami snažili dohonit všechny ty, kteří byli před nimi. Proto v tomto roce za.ložila skupina »Deveti«, známá u nás ze závodů na Straníku, novou stálou školu ve Vršači (180 km severovýchodně od Bělehradu). Škola se velmi osvědčila pro výkonné létání a za rok 1938 při plně nerozvinutém provozu bylo v ní docíleno těchto výsledků: 30 zkoušek C a 2 zkoušky D; dále bylo provedeno 7 letů přes 5 hodin, 2 lety přes 10 hodin, 6 letů s převýšením více než 1000 m a konečně 2 přelety do vzdálenosti 85 a 75 km. Kromě toho byly zde utvořeny nové národní rekordy časem 11 hodin 5 minut a převýšením 1500 m. Celkem bylo v roce 1938 složeno 152 A, 95 B, 43 C a 2 D zkoušky. Poněvadž v Jugoslavii byly stavěny většinou cizí konstrukce v licenci, jako na př. »Zögling« a »Wrona« z kluzáků, z cvičných větroňů »Popenhausen«, »Grüne Post«, »Salamandr«, pro školení ve vleku motorovým letadlem pak »GB-II« a »H-17«, dále Rhónbussard« a »Komár«, vypsál v roce 1938 Královský aeroklub soutěž na konstrukci bezmotorových letadel všech 4 kategorií. Tímto způsobem mělo býti podporováno tvoření domácích konstrukcí.

Ve F i n s k u se v roce 1938 plachtění rozvinulo nebývalou měrou. Bylo zde již 27 skupin s více než 3000 aktivními členy. Pro budoucnost se plánovalo vycvičení 500 žáků ročně. Kromě jiných podmínek se požadovalo od každého žáka před nastoupením do výcviku praktického létání odpracování nejméně 150 hodin bud' při stavbě větroňů, anebo při pracích souvisících s provozem tohoto sportu. Do konce roku bylo ve Finsku celkem 5 vedoucích učitelů plachtění, 25 učitelů, 25 pomocných učitelů a složeno 42 úředních C, 182 B a 308 A zkoušek. Koncem roku 1937 byly vytvořeny tyto národní finské rekordy: čas 7 hodin 44 minut (termický let) a výška 28 m při vypnutí v 700 m. Kromě toho bylo k 31. prosince 1939 ve Finsku šest stříbrných »céčkařů«.

Pro úplnost přehledu je nutno se zmíniti ještě o plachtění v H o l a n d s k u, které se zde začalo prakticky provozovat až v letech 1928/29. Z počátku se létalo svahově na pobřežních dunách u Nordwijku (nedaleko Leidenu) se starým »Kasselem 12«. Prvním učitelem zde byl Němec Röhm. Plachtění se v Holandsku počala velmi pomalu rozšiřovat a stav 800 aktivních plachtařů byl v poměru k počtu obyvatelstva malý. I když se snad později zvýšil tento počet asi o 2 členů, stále to bylo ještě málo na poměrně hodně zalidněné Holandsko. Aktivní plachtaři byli

organisováni v klubech, jejichž stav koncem roku 1938 byl udán číslem 65. Navijákové starty se rozšířily tak, že se staly vůbec nejčastějším druhem startů. V konstrukci letadel se ukazovaly sice domácí prvky, ale vliv německých typů, které se zde vyráběly v licenci nebo byly dodávány přímo z Německa, na domácí konstrukce byl zřejmý. První přelet v Holandsku byl proveden v roce 1936 (120 km) na »GB-II«. V roce 1938 (18. dubna) byl vytvořen holandský národní rekord přeletem vzdálenosti 220 km (držitelem je N a u t r a), který byl později zvýšen na 280 km. Od roku 1937 plachtily i pilotní žáci známé letecké školy KLM. Koncem r. 1939 měli čtyři holandsští plachtaři výkonnostní odznak (stříbrné C).

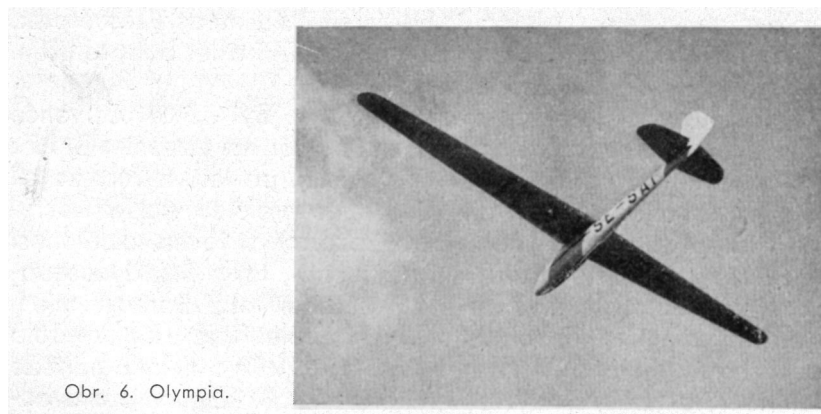
B e l g i e stále ještě nechtěla pochopit význam plachtění pro výchovu mládeže a pro přípravu k pozdějšímu létání motorového. Belgii chybí však i vhodné terény pro výkonné plachtění. Do konce roku 1938 bylo v Belgii vydáno celkem 130 A, 65 B a 27 C plachtařských průkazů. Pro lety na C jsou v Belgii vhodné pouze dva terény: Hébronal a Couvin. Velká zalidněnost země a nedostatek vhodných terénů vynutil si hledání jiného způsobu výcviku než na svahu, a tak byl zvolen výcvik na rovině s navijákovými starty. Začínalo se s elementárním výcvikem na dvousedadlovkách, potom na jednosedadlovkách v aerovleku a na konec se uvažuje o létání na větroních s pomocným motorkem. Tamnímu plachtění však nejvíce chybí vedoucí osobnost, která by byla schopna překonat všechny obtíže a celé hnutí v zemi sjednotit.

V T u r e c k u se zájem o plachtění zvyšoval tak, že dosud zřízené školy nemohly zvládnouti nával do výcvikových kursů, ačkoliv byl přístup do nich povolen jen středoškolským studentům. Školení, které původně trvalo tři měsíce, bylo zkráceno na dva. Během tohoto dvouměsíčního kursu bylo provedeno ve škole Inönü bez jediného úrazu a havárie 12.376 startů. Žáci, kteří složili zkoušku C, byli hned posíláni do motorového výcviku v Etimusgutu u Ankary. Předpokladem pro přijetí byla maturita na střední škole a tělesná zdatnost. V roce 1938 bylo v této škole vycvičeno 39 žáků, kteří do motorové pilotní zkoušky provedli 9429 startů za 1795 letových hodin. Tu vidíme, že na jednoho C-pilota připadá 46 letových hodin. Byl-li dříve základní výcvik v armádě (i u nás) stanoven přibližně na 80-90 hodin, je zřejmé, že plachtařský výcvik pronikavě ovlivňuje výcvik motorový. Pochopíme proto dobře, že Turecko, ačkoliv na plachtění věnovalo značné částky, přece jen na celé věci získalo, neboť při motorovém výcviku se ušetří polovina času, což znamenalo asi našich 100.000 Kčs na jednoho žáka. Výcvik jednoho pilota-plachtaře však nedosahoval ani jedné desetiny této částky. Ke konci roku 1938 byl stav tureckých národních rekordů tento: čas 18 hodin 35 minut (Y i l d i z), výška 3200 m nad startem (O r b a y na Rhönsperbruh), přelet do vzdálenosti 35 km provedl opět O r b a y. Pro dvousedadlovky: čas 14 hodin 20 minut (Y i l d i z - G á k s u na »Kranichu«), trať 170 km (Y i l d i z - B e r k e r rovněž na »Kranichu«). Provoz pro rok 1939 se měl podstatně rozšířit, aby mohli být přijati do výcviku všichni zájemci.

Ve Š v é d s k u byla snaha najít nový terén úspěšně v roce 1938 vyřešena tím, že bylo pro bezmotorové létání určeno středisko zimních sportů Sälen ve středním Švédsku. Konaly se tam již dříve dva výcvikové kursy, které byly úspěšně zakončeny. Poněvadž většina svahů ve Švédsku je zalesněna, startuje se většinou navijáky, málokdy gumovým lanem. Též aerovleky jsou zde oblíbeny a jako vlečných strojů se používá anglických letadel »Tiger-Muth«, která se velmi osvědčila (obr. 234). V roce 1933 zavedl švédský aeroklub plachtařské průkazy a odznaky. Ke konci roku 1938 bylo ve Švédsku přes 60 bezmotorových letadel. Používá se však převážně letadel cizích konstrukcí, které se zde staví v licenci. Z domácích konstrukcí je známý typ »Fi-1«, konstruovaný výlučně pro akrobacii. Plachtění zde není zahrnuto do vojenské předvýchovy, ale plachtařský výcvik je poskytován všemu pozemnímu personálu letecké zbraně. Poněvadž je provoz bezmotorového létání velmi nákladný, není plachtění ve Švédsku tak rozšířeno jako u nás. Švédsko má velmi dobré povětrnostní podmínky pro termické létání a pro přelety. Velký zřetel se klade na výzkumnictví, zvláště na otázku studia výskytu a tvorby »dlouhých vln«.

1939

V březnu 1939 byla konána v Římě pracovní porada mezinárodní komise pro plachtění, která měla po týdenních zkouškách zvolit jednotný typ výkonného větroně pro příští olympiádu, určenou na rok 1940. Z pěti zúčastněných větroňů vyšel ze soutěže vítězně větroň »DFS-Meise«.



Jinak byl zahájen tento rok pokusy o překonání dosavadních výkonů. Tak se hned v dubnu podařilo B r a e u t i g a m o v i překonat cílový rekord z roku 1936 výkonem 362 km, který byl o 25 km lepší než starý rekord. Ale bylo již zřejmé, že rušný konec minulého roku v mezinárodní politice bude mít vliv i na plachtění. I když uplynul počátek roku ve znamení honby za splněním podmínek pro »zlaté C«, které bylo v uplynulém roce mezinárodní komisí pro plachtění zavedeno, přece byla ve všech státech patrna určitá nervosita a v mnohých pak dokonce omezeno veškeré civilní, tedy i bezmotorové létání. Avšak 24. květen 1939 přinesl opět překvapení. S c h m i d t vytvořil nový

světový rekord v cílovém letu, uraziv vzdálenost 495 km (Berlín-Holzkirchen) na větroni »Reiher«. Dále byl ještě zlepšen německý národní rekord na vzdálenost v přímé linii z roku 1935, když V e r g e n s přistal s větrněm »Minimoa« po letu dlouhém 523 km.

První německý větší závod v roce 1939 byl cílový etapový let z Freiburgu do Štětína. Ve 13 etapách měla být překonána vzdálenost 840 km. Z 22 startujících větroňů dostihlo cíle za velmi nepříznivého počasí ve stanovené době 14. Vítězem bylo eso německých plachtařů, známý Kurt S c h m i d t.

Počátkem července 1939 přišla však ze Sovětského svazu zpráva, že Olga K l i p i k o v a vytvořila nový světový rekord let.e n z Moskvy do Otradnoje (blízko Stalingradu), což je 749,2 km. Let byl proveden na »GN-7 - Rudé frontě« dne 6. července 1939. V této době se pokoušeli Rakušané F ü h r i n g e r a H o f m a n n na větroni nové koncepce »Gö-4« překonati dosud platný rekord pro dvousedadlovky. Ale po 48 hodinách 48 minutách, těsně před překonáním starého rekordu, nastalo bezvětrí a let byl přerušen. Přesto však to byl nejdelší let tohoto roku.

Schmidtův cílový rekord netrval dlouho. Byl již 31. července 1939 překonán P. S a v c o v e m, který opět na větroni »GN-7« v cílovém letu po zdolání 602,4 km dostihl po letu z Tuly za cíl určené Michalovky. Osm dní před tímto přeletem padly do rukou ruských plachtařů jiné světové rekordy, a to na vzdálenost s návratem na místo startu jak pro jedno-, tak i pro dvousedadlové větrně. 23. července 1939 vykonal totiž Boris K i m e l m a n n na známém již větroni »GN-7« přelet Tula-Riajsk-Tula současně s I. K a r t a š e v e m a V. Š o š u l k i n e m, kteří na téže trati na »Stachanovci« vytvořili rekord v této disciplíně pro dvousedadlovky, úhrnnou vzdáleností 342,4 km. To však nebyly ještě všechny ruské úspěchy v tomto bouřlivém roce.

Již 1. června 1939 vytvořil cílový přelet, nový to rekord pro dvousedadlovky, a. K a r t a š e v s A. G o r o k o v o u na »Stachanovci« letem z Moskvy do Gorki, překonavše vzdálenost 395,7 km. Byl tedy rok 1939 pro Rusy velmi příznivý, poněvadž získali pět mezinárodních rekordů.

Jubilejní dvacátá rhónská soutěž přinesla skvělé výkony. Vítězem se stal s 2550 body Erwin K r a f t, který těsně před koncem vyrval vítězství stále vedoucímu Kurtu S c h m i d t o v i; umístivšímu se pak s 2533 body na druhém místě. Nejdelší trať 393 km uletěl v této soutěži von T r e u b e r g. Pilot F i c k pak získal cenu za největší výšku 5790 m.

Druhá polovina roku však již nedovolila ani německým, ani ostatním evropským plachtařům (až na nepatrné výjimky) prováděti praktické létání, neboť začátkem září vzplanula druhá světová válka, která přinesla sportovnímu bezmotorovému létání na mnoho let nucené přerušení. To, co se provozovalo za války, hlavně v Německu, nemůže již býti pokládáno za bezmotorové létání v tom ideálním slova smyslu, jak jsme tento- sport vždy viděli. Plachtění se stalo prostředkem hromadné výroby motorových pilotů, kterých válka dovedla tolik »pozřít«.

Vyřešení »československé krize« nedodalo naprostý klid ani A n g l i i, a proto až 22. dubna 1939 upozorňuje G. S. S t e p h e n s o n přeletem Kanálu a přistáním po letu dlouhém 184 km v přímé linii asi 20 km před Boulogní, že angličtí plachtaři jsou v činnosti. A potom se dovídáme ještě před národními závody, že padl dvakrát anglický národní výškový rekord, když P. A. W i l l s lety do výšky 3220 m a devět dní po té do výšky 4325 m překonal svůj rekord z minulého roku opět na větroni »Minimoa«. Ale k většímu rozvoji se tento rok anglické plachtění nedostalo, neboť brzy následovalo vyhlášení války a s ním i přerušení veškeré plachtařské činnosti. Válka přerušila anglické plachtění v době, kdy dospívalo k vrcholným výkonům světové úrovně. Ke konci roku 1939 bylo v Anglii 57 pilotů kategorie D a 1 kategorie E (zlaté C).

Ve F r a n c i i došlo 28. května 1939 v Sanit-Germain k I. mezinárodnímu závodů v akrobacii na bezmotorových letadlech. První místo obsadil Marcel D o r e t před Holanďanem N e o n h u i s e m. Německo a Švýcarsko se tohoto závodu již nezúčastnily. Národní plachtařské závody na konci července v Banne d'Ordanche, probíhající za krajně nepříznivého počasí, nepřinesly žádné pozoruhodnější výkony. Zúčastnilo se jich 15 pilotů, kteří nalétali celkem 3679 km za .129 hodin. Nejlepší trať byla 245 km, výška pak 1650 m. Třem strojům se podařil skupinový cílový let do 75 km vzdáleného Vichy, sídla pozdější Petainovy vlády za německé okupace. V létě 1939, těsně před vypuknutím války, podrobil francouzský tisk stav bezmotorového létání ve Francii ostré kritice. Bylo však již pozdě, neboť ve vývoji se nedalo již nic pozměnit. Francie velmi pozdě poznala, co znamená plachtění pro brannost národa. Bylo poukazováno na špatnou kvalitu francouzských větroňů ve srovnání s větroni německými. V závěru byl konstatován poměr francouzských bezmotorových letadel k výborným letadlům německým, který byl 200:5000 kusů ve prospěch Němců. Po vyhlášení mobilizace ustala jakákoliv plachtařská činnost. Teprve roku 1940 uvolnilo s určitým omezením francouzské ministerstvo letectví plachtařské středisko Beynes (západně od Paříže) s okolním prostorem 20 až 30 km. Na tomto terénu se však mohly splňovat pouze časové výkony. Poněvadž bylo zakázáno přelétávati povolenou hranici, pokusili se francouzští plachtaři nahraditi třetí podmínku pro získání »stříbrného C« trojúhelníkovým letem s minimálním obvodem 50 km a předpokládali, že to později ISTUS uzná. Avšak pozdější vývoj událostí uzavřel i omezený provoz na tomto letišti. Do konce roku měli Francouzi 1 zlatého a 42 stříbrných »céčkařů«.

Poslední mírový rok 1939 přinesl i B e l g i i č a n ů dlouho očekávané výkony. Dr. E n g e l e n, využiv termiky, dosáhl výšky 2500 m, když se byl předtím v 600 m odpoutal od vlečného letadla. Engelen při tomto letu vykonal 40 km přelet. Osm dní p letu Engelenově dosáhl po vypnutí ve 125 m D o u c e t výšky 1500 m. Z ní šel na přelet a přistal po uletění vzdálenosti 35 km. 15. srpna 1939 se podařilo M u t s a e r t o v i vytvořiti nový belgický rekord výkonem 52km. Tyto termické lety byly překvapením pro široký okruh belgických plachtařů. Ještě jedna okolnost je pozoruhodná. Oba první piloti patřili do kategorie B, což svědčí o jejich letecké zdatnosti. Zdálo by se, že těmito lety překonává belgické plachtění svůj mrtvý bod. Avšak zanedlouho vzplanuvší evropská válka přinesla na mnoho let i belgickému plachtění nucený klid.

Podzimní události v roce 1938 přinesly i pro Poláky určité znepokojení i omezení činnosti. Ale rok 1939 se zdál již klidnější, a proto se připravovalo vše, co mohlo létat, na sezónu tohoto roku. Němci poznali, že je Poláci v plachtění vážně ohrožují, zvláště když Góruv let v roce 1938 do vzdálenosti 578 km byl krajní možností, které bude asi možno ve středoevropské oblasti docílit. Poláci si svoji posici uvědomovali a byli pevně rozhodnutí vzít Němcům primát. Vždyť od té doby, co se započalo v roce 1937 v Katovicích s prováděním aerovleků, bylo možno létat v čisté thermice v celé zemi, podobně jako v Německu. A lety s převýšením přes 2500 m nebo přes 7 hodin v čisté thermice nebyly žádnou zvláštností. Celkem nalétaná trať 45.000 km v roce minulém měl být v roce 1939 za každou cenu překonána. Téměř 220 pilotů kategorie D bylo připraveno podávat nové výkony. Několik dní před vypuknutím války letěl B. Puzej s cestujícím na větroni »Mewa« do výšky 2700 m. Ale rekord již uznán býti nemohl, neboť za několik dní začala válka s Německem, která definitivně ukončila veškeré létání.

Ještě před válečnou tragedií zasedal v Polsku ISTUS (ve Lvově), avšak bez účasti Němců a Italů. Též předseda prof. Gering i nebyl přítomen a zastupoval ho místopředseda Francouz ing. Massenet. Ze 16 členských korporací se zúčastnilo zasedání jen osm: Belgie, Finsko, Francie, Jugoslavie, Litva, Maďarsko, Polsko a Švýcarsko. Zasedání mělo velmi slavnostní průběh a zúčastnily se ho i významné osobnosti z řad diplomatického sboru. Při závodech, které byly přeloženy z Katovic do Lvova, hodnotila se při cílových letech přeletová rychlost; v druhých, rovněž cílových letech, se hodnotila za letu dosažená výška a ve třetích prolétnutá vzdálenost přes 250 km, při čemž pilot opět musel udati cíl letu a nesměl se od kursovni čáry odchýlit na žádnou stranu více než o pět stupňů (v případě, že nedostihl cíle). Vítězem závodů se stal K. Plenkiewicz s 89,3 bodu před T. Gorou s 52,8 bodu a před Maďarem Szokolayem. Na zasedání bylo rozhodnuto, aby při příštím zasedání byly pořádány i závody větroňů s pomocným motorkem.

Žádný jiný stát (kromě Němců) nepřinesl pro plachtění takové oběti a tolik nových poznatků jako Polsko. Jezdilo sem mnoho zájemců z ciziny (i naši plachtaři, aby poznávali základy bezmotorového létání. Mnoho polských typů bylo v cizině stavěno v licenci a »Wrona« i »Salamandr« byly známy ve světě. Během pozdějších let byly Polákům uznány další podmínky pro kategorii D, takže fakticky by byli Poláci končili rok 1939 těmito výsledky: 221 pilotů kategorie D, přes 1000 kategorií C, v činnosti bylo přes 100 bezmotorových škol s více než 1000 kluzáky, 300 cvičnými a výkonnými větroni. Ale výsledek německo-polského konfliktu rozhodl jinak i o polském plachtění. Hned po ukončení války s Polskem tam vtrhli němečtí »NSFKmani« a zabírali vše, co jen jim přišlo do rukou. Mnoho letadel a materiálu bylo zničeno a vše, co polští nadšenci po tolik let budovali, v několika týdnech úplně zmizelo. Velká část letadel a po-mocného materiálu byla ze země odvezena a darována tehdejšími »spojencům« - Maďarům, Charvátům a Slovákům. Polské plachtění mělo být navždy vymazáno z historie, jako kdyby vůbec nikdy nebylo existovalo, Němci nemohli zapomenout, že jim vyrostl velký soupeř. Rusové se jim nezdáli býti tak. nebezpeční ve sportovním závodění, poněvadž se stranili evropského dění. Proto také Brüting ve své knize »Segelflug erobert die Welt«, která vyšla za války v roce 1942, se o polském plachtění ani nezmiňuje, jako kdyby nevěděl, že na příklad polský národní rekord v letu v přímé linii byl o celých 55 km lepší než výkon německý.

Konec války zastihl polské plachtění ve velmi zuboženém stavu. Ze 108 škol zůstala nepoškozena jen jedna, a to v Goleszówě. V ní také zůstala dvě původní polská letadla »Orlík« a »Salamandr«. Kromě toho nechali prchající Němci v Polsku asi 300 poškozených letadel německé konstrukce, z nichž bylo asi 200 kluzáků »SG-38« a 100 cvičných větroňů »GB-II b«. Z dřívější masy polských plachtařů zůstalo jen málo. Německé zajatecké tábory a pracovní kolony kosily i ty nejodolnější. Proto jen zbytek bývalých pracovníků se pustil do obnovy.

Do konce roku 1945 bylo v Polsku zaregistrováno 30 výcvikových středisek se 138 letadly, z nichž bylo 80 školních, 38 cvičných a zbytek výkonných.

Od 18. do 23. listopadu 1945 se konala v Grunau I. plachtařská polská konference, jíž se zúčastnilo přes 100 delegátů z různých míst Polska. Zde kromě věcných referátů byly nastíněny také směrnice pro činnost v roce 1946.

Do roku 1946 vstoupilo Polsko asi se 130 letadly a 50 středisků, která byla schopna provozu. Za uplynulý rok 1946 bylo provedeno celkem 5 přeletů (145, 153, 76, 270 a 60 km), dosažena největší výška 2800 m a čas 12 hodin 49 minut. Nalétáno bylo asi 2000 hodin. Z dřívějšího počtu 221 plachtařů kategorie D zbylo necelých 100. Z tohoto stručného výpočtu vidíme, jakou kalvarií prošlo polské plachtění za posledních let.

Avšak některé státy, jako USA, Švédsko, Švýcarsko a snad i Turecko, nebyly válkou nebo německou okupací zachváceny, a proto se mohlo u nich plachtění rozvíjet i během války. Chybí nám však přesná data o činnosti za války, proto se budeme muset spokojit jen částečným výpočtem.

USA byly v roce 1939 ještě naprosto izolovány od bouřlivých poměrů v Evropě. Hned na počátku roku vytvořil BROWN na větroni »Baby-Albatros« nový tratový rekord výkonem 456 km. Let byl proveden na závodech ve Wichita Falls (stát Texas). Kromě tohoto přeletu byly v téže soutěži zdolány ještě tyto tratě: 448, 320, 312, 291, 240 a tři lety přes 160 km. V tomto závodě získané poznatky potvrdily, že Texas je zaslíbenou zemí pro americké plachtění. Dokonce se objevil plán, aby národní závody, konané dosud jen v Elmiře, byly každý druhý rok pořádány v Texasu. Dalo se očekávat, že mimořádně příznivé thermické poměry dovolí lety až k hranici 650 km.

Desátá jubilejní národní soutěž v Elmiře přinesla rekord na rekord. Nejlepší výška byla dokonce sedmkrát během závodu: zvyšována až na 5724 m, čímž byl původní rekord trojnásobně překonán. BARRINGER si odnesl ze závodu nový výškový rekord pro dvousedadlovky, dosáhnuv 2186 m. DECKERovi se podařil nový rekord s návratem na místo startu (64 km), zatímco MERTON na »Albatrosu« vytvořil nový rekord v letu cílovém. Nejdelší let 373 km v přímé linii vykonal DECKER na větroni »Minimoa«. V tomto závodě byly splněny tři podmínky pro získání zlatého a sedm pro získání stříbrného C. Závody byly velmi rušné, dva piloti se zachránili při nehodách seskokem padákem. Jedna nehoda se stala při letu v mracích, druhá při akrobatickém letu, při němž se větroni utrhla nosná plocha. Všechny zde docílené výkony by nebyly myslitelné bez povětrnostní služby, která se poprvé

zúčastnila závodů. Celkem bylo v národní soutěži nalétáno 10.892 km při 687 startech. Na konci roku 1939 byl v Elmiře uspořádán ještě třídní tábor, aby se zde prozkoumaly podmínky tak zvané pozdní termiky«. Do konce r. 1939 byly americkým plachtařům uděleny 3 zlaté výkonnostní odznaky a 25 stříbrných.

Státem, který nebyl válečnými událostmi rušen, alespoň ne v takové míře, že by to bránilo praktickému létání, bylo Š v é d s k o. Pro nás to byla země neznámá, plná záhad a tajů, poněvadž se nevědělo nic o činnosti tamějších plachtařů za války. Bylo proto uvítáno pozvání našich plachtařů do Švédska. Za podpory ministerstva dopravy byla do Švédska vypravena výprava, která nám svými zprávami přiblížila švédské plachtění, pokud to jen vůbec bylo možné.

Ve Švédsku se létá většinou na německých konstrukcích, které jsou zde stavěny licenčně. Pořizovací cena letadel je však ve srovnání s našimi cenami velmi vysoká. Tak na příklad »Olympie« stojí 17.000 švédských korun (asi 230.000 Kčs), »Jeřáb« 27.000 (asi našich 370.000 Kčs) atd. Proto je také vlastní bezmotorové létání v této zemi drahé. Poněvadž je však KSAH (Královský švédský aeroklub) značně podporován veřejností, je umožněno i méně zámožnějším praktické létání. Zajímavý je poměr tamějších firem k letecké činnosti. Tak na příklad firma Tempo, která odpovídá asi naší firmě ASO, poskytuje jenom plachtařské škole Alfenberg 50.000 švédských korun ročně (asi 700.000 Kčs). Takových firem je ve Švédsku ovšem více.



Obr. 7. Transport »Olympie« po přistání ve švédské krajině.

Švédské plachtění se od našeho liší hlavně tím, že vzorně spolupracuje s meteorologickou službou a výkonným motorovým létáním. Plachtaři dostávají z meteorologických stanic každých pět hodin meteorologické mapy, které jsou sestavovány speciálně se zřetelem na plachtění. Kromě toho si Švédové sestavují podle bedlivého pozorování a meteorologických výzkumů zvláštní mapy pravidelných termických proudů za určité povětrnostní situace. V tom směru bychom si měli z nich vzít příklad i my, neboť v tom je možno vidět jeden z nejdůležitějších úkolů našeho plachtění. Pak teprve budou splněny u nás podmínky pro přelety, hlavně pak s určeným cílem, nebo pro lety vytrvalostní a lety výškové. Švédové kromě toho věnují velkou pozornost navigaci, létání naslepo i meteorologii. Tím je dán předpoklad bezvadné přípravy pilota pro každý druh letu. Švédsko je přímořský stát s četnými vodními a lesními plochami, které se střídají s lány polí, čímž jsou dány velmi výhodné podmínky pro termické létání. Nízká mraková base nutí Švédy létat často v mracích, a proto je zde na velké výši technika letů na slepo, což je první předpoklad pro veškeré vysokovýkonné létání. I v tomto směru jsme u nás ještě pozadu. Všechna bezmotorová letadla jsou z těchto důvodů dokonale vybavena přístroji, výkonnější stroje mají dokonce i podélný sklonoměr a umělý horizont. Startuje se většinou navijáky německých typů i domácích konstrukcí. Navijáky jsou montovány přímo v automobilech, jimž je vhodnou konstrukcí ponechána možnost normálního pojiždění, což značně přispívá ke zrychlení leteckého provozu. Při vysokovýkonném létání je kladen hlavně důraz na létání termické. Svahové létání ustupuje naproti tomu do pozadí.

Plné využití vhodných meteorologických podmínek je umožněno bohatou zásobou vhodně konstruovaných vozů a vlečných vozidel. Za příznivých povětrnostních podmínek jsou v nejkratší době odstartována všechna schopná letadla a posádky po při: stání hlásí telefonicky místo přistání, načež jsou pro ně okamžitě posílány transportní vozy. Tímto způsobem je možno provést na jednom letadle i dva přelety denně. Zajímavé je, že piloti si berou do letadla kromě padáku i plovací vestu, poněvadž v případě nutnosti přistávají s větromem na četných jezerech. Větroň je stavěn tak, že se udrží na vodě a po vytažení. a usušení může být odstartován k dalšímu letu.

Počet švédských plachtařů se odhaduje ke konci roku 1946 na 3854 stupně A, 2135 stupně B, 1127 stupně C, 131 stupně D a 3 stupně E (čísla vzata podle dosud udělených průkazů). Nejlepší švédské výkony:

Jednosedadlovky: čas 21 hodin 46 minut - K. E. O e v g a r d na »Olympii« dne 13. června 1944, vzdálenost 359 km - B. R. Olovv na »Vážce« 25. 5. 1945, výška 5600 m - Vennerström na »Vážce« 29. 7. 1944, vzdálenost s návratem na místo startu 103 km Rosenquist na »Vážce« 8. 6. 1946.

Dvousedadlovky: čas 17 hodin 1 minuta - Oevgard/Widmark na »Jeřábu« dne 2. 7. 1946, vzdálenost 209 km - Kipp/Blomberg na »Jeřábu« dne 30. 6. 1943.

V předešlých statích jsme nastínili, jak se plachtění vyvíjelo, jak byly soustavnými soutěžemi a pokusy zvyšovány výkony, které dosahují, zvláště ruskými lety, téměř hranice možností. Těžko je však určit hranici, ke které se člověk dostane pomocí větru, neboť to, co se dnes zdá nemožné, bude pozítří již jen běžnou příhodou, která bude zastíněna novou »nedosažitelnou metou«, ke které bude spět lidská touha. Vždyť zvláště v plachtění poznáváme všeobecně platnou zásadu, že splněné a dosažené ideály přestávají být ideály v tom okamžiku, kdy jsou splňovány.