

JENDA NOVÁČEK A TI DRUZÍ

Fiktivnímu hrdinovi našeho příběhu Janu Nováčkovi, který jako by z oka vypadl ostatním mladým lidem třicátých let minulého století, učarovala aviatika. Nebylo divu. Nad jejich hlavami se proháněly Avie, Šmolíky, Tatry, Zlínky a další stroje, takže ne jeden mladík či dívka zatoužili stát se pilotem. A to ještě nemluvíme o našich *králích vzduchu*, jakými byli štábní kapitán František Malkovský, František Novák, Petr Široký či Ján Ambruš, které v té době doslova uctívali. Tito hrdinové vzduchu svou akrobacií udivovali diváky na nejrůznějších leteckých dnech a pro mladé lidi se stávali velkým vzorem.



Snad nejnámějším byl v té době letecký akrobat František Novák, který často reprezentoval republiku doma i v zahraničí. Na snímku vidíme akrobatický dvouplošník Avia Ba-122, na jehož trupu jsou zobrazena Novákova vítězství v různých mezinárodních leteckých závodech.

Fotoarchiv Václava Šorela a Michala Ovčáčka

AEROKLUBY A MASARYKOVA LETECKÁ LIGA

Vzduch je naše moře, znělo v té době republikou. Aviatika byla na vzestupu a piloti byli širokou veřejností vnímáni jako hrdinové vzduchu. Bez nadsázky můžeme říci, že v tomto čase snad neexistoval kluk, jenž by se nechtěl stát pilotem. Létání samozřejmě lákalo i děvčata, která nezůstávala stranou. Vždyť i ona měla svůj velký vzor v podobě první české a první rakousko-uherské pilotky Boženy Laglerové, jedné z prvních pilotek na světě.



Paní Božena Laglerová v Gradeho letecké škole v Borku.
Fotoarchiv Václava Šorela

Podhoubím budoucích letců byla *Masarykova letecká liga* (MLL) a samozřejmě i aerokluby. Tím nejširším však byly školní letecko-modelářské kroužky, neboť i ty zastřešovala zmíněná MLL. Při vhodném počasí se to na kdejaké loučce hemžilo létajícími modely poháněnými gumovým svazkem. Pořádaly se modelářské závody, přičemž většinou zvítězil ten model, který vydržel ve vzduchu co nejdéle. Nejslavnější modelářské soutěže byly pořádány v Praze poblíž Invalidovny nebo na Letenské pláni. Stranou samozřejmě nezůstávala ani ostatní města a vesnice.



Letecké modelářství bylo mezi oběma válkami velmi populární. Věnovala se mu mládež i dospělí otcové rodin. Na snímku vidíme modely pánů Vyskočila a Podlešáka, kteří v té době patřili k nejlepším u nás.
Fotoarchiv Otakara Šaffka

Létání s modelem, který si modelář sám postavil nebo ho dokonce sám navrhl, patří k ušlechtilým a užitečným koníčkům. Však také ne jeden budoucí letecký konstruktér a pilot začal pronikat do tajů aviatiky právě se svým modelem. Skutečný požitek z letu samozřejmě model nahradit nemohl. K opravdovému létání chlapcům a děvčatům většinou pomohla již zmíněná *Masarykova letecká liga*. U aeroklubů to tak jednoduché nebylo. Stejně jako dnes nebyl pilotní výcvik nic levného. V tom měla právě MLL nezastupitelné místo, neboť zde byl letecký výcvik výrazně levnější. A nejen výcvik. V oddí-



Snímek ukazuje, že se leteckým modelářstvím zabývaly i ženy. Navíc dokladuje způsob, jakým se tehdy startovalo.

Fotoarchiv Otakara Šaffka

lech a klubech sdružených v MLL začali mladí nadšenci pod dohledem zkušených pilotů a konstruktérů svá letadla stavět. Samozřejmě se většinou jednalo o relativně jednoduché kluzáky, v ojedinělých případech opatřené pomocným motorem.



Start s kluzákem se většinou prováděl pomocí gumového lana, takzvaného gumycuku.

Fotoarchiv Václava Šorela

Když ti nejlepší a nutno říci i nejvytrvalejší adepti létání dokončili základní letecký výcvik, přešli z jednoduchých kluzáků na větroně. Větroně již byl schopen dlouhých letů, když po startu zmíněným *gumycukem* s ním plachtař létal ve *svahovém stoupavém proudu*. Při trošce štěstí, hlavně však umu plachtaře, se mohl po vystoupení do potřebné výšky vydat na přelet, využívaje *klasické termiky* nacházející se nad volnou krajinou. Pravdou však je, že do termiky se větroně dostávaly pomocí takzvaného *aerovleku*, kdy je pomocí vlečného lana vytáhl do požadované výšky motorový letoun.



K nejlepším předválečným větronům patřil PP-1 Tulák, jehož ušlechtilé tvary jsou vidět na snímku. Vidíme tam však i další meziválečné stroje, které létaly v aeroklubech a v oddílech MLL. Jsou to hornoplošníky Praga E-114 Air baby, konstruktéra ing. Jaroslava Šlechty, pozdějšího tvůrce československých vrtulníků. Populární Bejbinky dokonce patřily ke strojům, které ve své kategorii zvítězily na olympijských hrách v roce 1936.

Sbírka Václava Šorela