

Diplomová práce

Historie letectví v Krkonoších v letech 1898-1955

Studijní program:

N7503 Učitelství pro základní školy

Studijní obory:

Učitelství dějepisu pro 2. stupeň základní školy
Učitelství občanské výchovy pro 2. stupeň zá-

kladní školy

Autor práce:

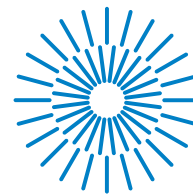
Bc. Pavel Kocián

Vedoucí práce:

PhDr. Michal Ulvr, Ph.D.

Katedra historie

Liberec 2023



Zadání diplomové práce

Historie letectví v Krkonoších v letech 1898-1955

Jméno a příjmení:

Bc. Pavel Kocián

Osobní číslo:

P19000987

Studijní program:

N7503 Učitelství pro základní školy

Studijní obory:

Učitelství dějepisu pro 2. stupeň základní školy

Učitelství občanské výchovy pro 2. stupeň základní školy

Zadávací katedra:

Katedra historie

Akademický rok:

2019/2020

Zásady pro vypracování:

Student se v první řadě pokusí analyzovat odbornou literaturu, česky i cizojazyčně psaná dobová periodika a archivní materiály k tématu historie letectví v Krkonoších v časovém rozmezí od prvních pokusů Igo Etricha v Horním Starém Městě v roce 1898 do konce krize ve vedení Ústřední letecké školy ve Vrchlabí a dosazení Václava Bäumlů na post náčelníka v roce 1955. Analyzované materiály budou obohaceny o informace od pamětníků, případně jejich rodinných příslušníků. Student následně sestaví ucelený přehled vývoje letectví v Krkonoších.

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

Forma zpracování práce:

tištěná/elektronická

Jazyk práce:

čeština

Seznam odborné literatury:

HIRTH, W., 1935. Die hohe Schule des Segelfluges. Berlin: Verlag Klasing & Co.

KRÁLÍK, J., 2008. Karoserie Petera. Brno: Atelier Kupka. ISBN 978-80-903028-4-6

MORGNER, M., BAUMANN, J., 2013. Kulturregion Riesengebirge – Die Wiesenbaude.

Norderstedt: BoD Verlag. ISBN 978-3-73229-465-7

PRIMAVESI, E., 1985. Im Auf – und Abwind: Geschichte einer Fliegergemeinschaft. Kraiburg a. Inn: H. Maier Verlag.

REITSCH, H., 1996. Létání – můj život. Ostrava: REVI Publications. ISBN 978-80-85957-01-9

SCHOLZ, G., 1994. Fliegen im Riesengebirge. Rotenburg an der Fulda: b. n.

Vedoucí práce:

PhDr. Michal Ulvr, Ph.D.

Katedra historie

Datum zadání práce:

16. prosince 2019

Předpokládaný termín odevzdání: 16. prosince 2020

L.S.

prof. RNDr. Jan Pícek, CSc.
děkan

doc. PhDr. Jaroslav Pažout, Ph.D.
vedoucí katedry

V Liberci dne 16. prosince 2019

Prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci jsem vypracoval samostatně jako původní dílo s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé diplomové práce a konzultantem.

Jsem si vědom toho, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

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

Užiji-li diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti Technickou univerzitu v Liberci; v tomto případě má Technická univerzita v Liberci právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Současně čestně prohlašuji, že text elektronické podoby práce vložený do IS/STAG se shoduje s textem tištěné podoby práce.

Beru na vědomí, že má diplomová práce bude zveřejněna Technickou univerzitou v Liberci v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů.

Jsem si vědom následků, které podle zákona o vysokých školách mohou vyplývat z porušení tohoto prohlášení.

Motto

„Nemohu odolati bujné fantasii. Představme si jen dosti pomalé, leč bezpečné letadlo, jež rozložené vlečeme v létě místo lyží na hory, abychom třeba jen se Sněžky na Šišák, se Šišáku na Vysoké Kolo, odtud třeba na Kozí Hřbety a dále přes Špindlerův Mlýn na Planinu a přes údolí Labe na Žalý přeletovali a do Vrchlabí se snesli. Již to by stačilo.“¹

škpt. Ing. Ladislav Zdeněk

Věnováno všem, kterým učarovalo nebe nad Krkonošemi.

1 ZDENĚK, Ladislav. Sportovní letectví – L'aviation de tourisme. *Letectví*. 1923, roč. 3, č. 9, s. 154.

Poděkování

Velmi rád bych poděkoval vedoucímu své práce, panu PhDr. Michalovi Ulvrovi, Ph.D. za jeho čas, množství konstruktivních podnětů a trpělivost, kterou se mnou během tvorby práce měl. Dále patří velký dík mé rodině za nekonečnou podporu a toleranci, když jsem se jí během psaní nemohl věnovat tak, jak bych si přál.

Anotace

Práce tvoří ucelený přehled historie letectví v Krkonoších v letech 1898 až 1955. Podrobně je popsáno balonové létání, stejně jako průkopnická činnost Igo Etricha a Guido Priesela se stroji těžšími vzduchu v období před 1. světovou válkou. Na příkladu válečných osudů jednotlivých krkonošských letců je pak prezentována i jejich činnost během tohoto konfliktu. Kromě popisu vývoje sportovního létání na obou stranách hor v meziválečném období je pozornost věnována i letecké dopravě. Část věnovaná období 2. světové války se zabývá účastí vojenských letců z Krkonoš jak na spojenecké, tak i na německé straně. Zmíněn je i rozvoj leteckého průmyslu, ke kterému zde během válečných let došlo. Závěrečná část práce je věnována především obnově a vývoji sportovního letectví na československé a polské straně Krkonoš, včetně událostí po převratu v roce 1948 a založení Ústřední plachtařské školy ve Vrchlabí.

Klíčová slova:

Plachtění, dlouhá vlna, NSFK, Krkonošský aeroklub, Etrich, Petera, Bönsch, Grunau, Svazarm

Annotation

The thesis is a comprehensive overview of the history of aviation in the Krkonoše Mountains between 1898 and 1955. Hot air and gas ballooning are described in detail, as well as the pioneering activities of Igo Etrich and Guido Priesel with heavier-than-air machines before World War I. Wartime fates of the individual aviators also illustrate their participation in this conflict. In addition to sports aviation development on both sides of the mountains in the interwar period, attention has also been paid to air transport. The part devoted to the period of World War II deals with the participation of military aviators from the Krkonoše on both the Allied and German sides. The development of the aviation industry that took place here during the war years is also mentioned. The final part of the work is devoted mainly to the revival and development of sports aviation on the Czechoslovak and Polish sides of the Krkonoše Mountains, including the events after the 1948 coup and the establishment of the Central Gliding School in Vrchlabí.

Keywords:

Sailing, lee wave, NSFK, Krkonošský aeroklub, Etrich, Petera, Bönsch, Grunau, Svazarm

Obsah

Seznam zkratek.....	3
1. Úvod.....	6
1.1. Co se rozumí „oblastí Krkonoš“?.....	9
1.2. Dosavadní stav bádání.....	10
1.2.1. Kritické hodnocení zdrojů.....	11
1.3. Metodika.....	14
2. Historie letectví v Krkonoších v letech 1898–1914.....	16
2.1 Počátky balonového létání v Krkonoších.....	17
2.2 Činnost Igo Etricha a jeho spolupracovníků.....	22
2.3. Činnost Guido Priesela.....	35
3. Účast rakousko-uherských a německých letců z Krkonoš v 1. světové válce.....	40
3.1. Letci k.u.k. Luftfahrtruppen z Krkonoš.....	41
3.1.1. Paul Rotter.....	41
3.1.2. Otto Schrimpl.....	43
3.2. Letci Luftstreitkräfte z Krkonoš.....	49
3.2.1. Walter Blume.....	50
3.2.2. Hans-Georg Horn.....	52
4. Meziválečné období a letectví na československé i německé straně Krkonoš.....	55
4.1 Rozvoj letecké dopravy.....	62
4.2 Počátky létání v Grunau.....	77
4.4 Plachtařská činnost Eugena Bönsche na Luční boudě.....	94
4.4. Počátky plachtění na Vrchlabsku.....	104
4.4.1. Verband deutscher Flieger in der Č.S.R., Ortsgruppe Mittellangenu.....	104
4.4.2. Verband deutscher Flieger in der Č.S.R., Ortsgruppe Hoheneibe.....	105
4.4.3. Plachtařská činnost po sloučení skupin do V.d.F. Ortsgruppe Mittellangenu- Hoheneibe.....	106
4.5 Počátky plachtění v Žacléři.....	116
4.6 Počátky plachtění na Trutnovsku.....	120
4.7. Počátky plachtařského sportu na Jilemnicku.....	128
4.7.1. Plachtění v Jilemnicích.....	128
4.7.2. Plachtění v Poniklé.....	133
4.8 Vlnové proudění.....	135
4.9. Ostatní sportovní letecké aktivity v oblasti Krkonoš.....	140
4.9.1. Jména letadel inspirovaná Krkonošemi.....	146
4.10. Krkonošští letečtí konstruktéři a průmyslníci v meziválečném období.....	148
4.10.1. Walter Blume – od větroňů k vojenským strojům.....	148
4.10.2. Edmund Schneider.....	153
4.10.3. Činnost firmy Petera a menších regionálních výrobců v meziválečném leteckém průmyslu.....	160
4.10.4. Igo Etrich a jeho E.VIII Sport-Taube.....	163

5. Letectví a letecký průmysl v oblasti Krkonoš v období 2. světové války.....	168
5.1 Činnost NSFK v oblasti Krkonoš.....	170
5.2 Letci a parašutisté z Krkonoš na straně domácího i zahraničního odboje.....	178
5.2.1. Otakar Žanta.....	178
5.2.2. Josef Hanuš.....	190
5.2.3. Willi Gaida.....	194
5.3 Letci z Krkonoš na straně Luftwaffe.....	195
5.3.1. Siegfried Fischer.....	195
5.4. Účastníci Velkého útěku a oblast Krkonoš.....	200
5.5. Letecký průmysl v Krkonoších v období 2. světové války.....	207
5.5.1. Petera Flugzeugbau.....	207
5.5.2. Stolzenberg G.m.b.H.....	209
5.5.3. C. Lorenz A.G.....	210
5.5.4. Flugzeugbau Edmund Schneider, Grunau.....	210
5.5.5. Schmidding-Werke, Buschvorwerk.....	211
5.5.6. Nuceně nasazené osoby, spojenečtí zajatci a vězni.....	213
5.5.7. Sabotáže ve výrobě a odbojová činnost.....	214
5.5.8. Činnost konstruktérů a zkušebních letců z Krkonoš ve zbrojním průmyslu... ..	215
5.5.8.1. Konstruktérská činnost Waltera Blumeho.....	215
5.5.8.2. Erwin Ziller.....	218
5.5.8.3. Hanna Reitsch.....	220
5.5.8.4. Melitta Schiller, hraběnka von Stauffenberg.....	223
5.5.8.5. Raketoví inženýři – Wolfgang Pilz a Hans Kleinwächter.....	226
5.6. Poslední měsíce války.....	231
5.6.1. Aktivity VVS RKKA a Luftwaffe v Krkonoších v roce 1945.....	231
5.6.2. Osud Otto Schrimpla.....	237
5.6.3. Osud Eugena Bönsche.....	239
6. Poválečné období 1945–1948.....	241
6.1. Rozvoj letectví na československé straně Krkonoš.....	242
6.1.1. ČNA Jilemnice a ČNA Mrklov.....	242
6.1.2. Vznik Krkonošského aeroklubu Vrchlabí.....	245
6.1.3. Počátky poválečného létání na Trutnovsku.....	248
6.2. Rozvoj letectví na polské straně Krkonoš.....	249
7. Letectví na československé straně Krkonoš v letech 1948–1956.....	253
7.1. Poúnorové aeroklubové létání v Trutnově.....	254
7.2. Vznik ÚPŠ Vrchlabí a činnost Krkonošského aeroklubu do 1. poloviny 50. let.....	259
7.3. Krize ve vedení ÚPŠ Vrchlabí.....	265
7.3.1. Nástup Václava Bäumlů do funkce náčelníka ÚPŠ Vrchlabí.....	266
8. Závěr.....	270
Seznam použitých zdrojů.....	275
Seznam příloh.....	300

Seznam zkratek

ARČS – Aeroklub republiky Československé

AG – Aktiengesellschaft, německá zkratka pro akciovou společnost

AK – aeroklub

BOAC – British Overseas Airways Corporation, britská letecká společnost působící v letech 1939–1974

CFRNA – Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne

CIDNA – Compagnie Internationale de Navigation Aérienne

ČLR – Čínská lidová republika

ČNA – Český národní aeroklub

ČSA – Československé státní aerolinie, později Československé aerolinie, dnes jen České aerolinie

ČSL – Československá letecká společnost

ČSR – Československá republika

D.E.H.G. – Deutsche Eishockey Gesellschaft, Německá hokejová společnost

DFC – Distinguished Flying Cross, tedy „Záslužný letecký kříž“, britské vyznamenání

DFS – Deutsches Forschungsinstitut für Segelflug

Dipl.-Ing. – diplomovaný inženýr, německá zkratka akademické hodnosti

DLH – Deutsche Luft-Hansa, německá státní letecká společnost, dnes krátce Lufthansa

DLV – Deutscher Luftsportverband, Německý letecký sportovní svaz

DOSAAF – Dobrovolnoje občestvo sodějstvija armii, aviacii i flotu, česky Dobrovolná společnost pro spolupráci s armádou, letectvem a námořnictvem

DOSLET – Dobrovolný svaz lidového letectví

Dr. med. – doktor medicíny, německá zkratka akademické hodnosti

DSO – Distinguished Service Order, řád za vynikající službu, vysoké britské vyznamenání

FA – Flieger-Abteilung

FA A – Flieger-Abteilung (Artillerie)
FAI – Fédération Aéronautique Internationale, Mezinárodní letecká federace
FEA - Fliegerersatz-Abteilung
FFA - Feldflieger-Abteilung
FIS – Fédération internationale de ski, Mezinárodní lyžařská federace
Fl.Abt. – Flieger-Abteilung.
Flak – Flugabwehrkanone, protiletadlový kanón
GB – Grunau Baby, typ větroně, ve variantách GB I, GB II, GB IIa, GB IIb, GB IIc
Jasta – Jagdstaffel, tedy stíhací letka
JG – Jagdgeschwader, tedy stíhací eskadra
Kasta – Kampfstaffel
KG – Kampfgeschwader, bombardovací eskadra
k.k. – kaiserlich-königlich – císařsko-královský
KLM – Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, královská nizozemská letecká společnost
KSČ – Komunistická strana Československa
k.u.k. – kaiserlich und königlich, tedy císařský a královský (s českou zkratkou c.k.)
KV – Krajský výbor
MC – Military Cross, tedy „Vojenský kříž“, britské vyznamenání
MLL – Masarykova letecká liga.
MNV – Místní národní výbor
NHKG – Nová huť Klementa Gottwalda
NSDAP – Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei, Národně-socialistická německá dělnická strana
NSFK – Nationalsozialistische Fliegerkorps, Národně-socialistický letecký sbor
OBE – Order of the British Empire, řád britského impéria, vysoké britské vyznamenání

OG – Ortsgruppe, česky místní skupina
ONV – Okresní národní výbor
PZO – Podnik zahraničního obchodu, lidově též „pézetka“
RAF – Royal Air Force, Královské letectvo (britské)
RAAF – Royal Australian Air Force, Královské australské letectvo
RFC – Royal Flying Corps, Královský letecký sbor, označení britského letectva do 1. dubna 1918
RK – Ritterkreuz, tedy „Rytířský kříž“, vysoké německé vyznamenání
sblp – stíhací bombardovací letecký pluk
SdP – Sudetendeutsche Partei, Sudetoněmecká strana
Schlasta – Schlachtstaffel
Schusta – Schutzstaffel
slp – stíhací letecký pluk
St.G. - Sturzkampfgeschwader – (něm.) střemhlavá bombardovací eskadra
SSSR – Svaz sovětských socialistických republik
Stalag – Stammlager, čili kmenový zajatecký tábor
StB – Státní bezpečnost
Svazarm, někdy též SVAZARM – Svaz pro spolupráci s armádou
TGM, častěji T.G.M. - Tomáš Garrigue Masaryk, první československý prezident
USAAF – United States Army Air Forces – Armádní letectvo Spojených států
V.d.F. - Verband deutscher Flieger in der ČSR, Svaz německých letců v ČSR
VVS RKKA – Vojenno-vozdusnyje sily Rabóče-krestjanskoi Krasnoj Armii, tedy česky
Vojenské vzdušné síly Dělnicko-rolnické rudé armády, čili Sovětské letectvo
VZLÚ – Výzkumný a zkušební letecký ústav
ZPS – Zemské plachtařské středisko

1. Úvod

Jedinečným aspektem letecké historie Krkonoš není jen velmi charakteristické prostředí a s ním související meteorologické podmínky, ale také obdivuhodná provázanost mezi místními leteckými institucemi, letci a konstruktéry. Nejen všechny tyto lokální subjekty, ale samozřejmě i návštěvníci ze vzdálenějších míst, se museli naučit horské prostředí respektovat, bezpečně v něm koexistovat, a především využívat jeho unikátních specifik. Chronologicky šlo již o plynové balóny v období „belle époque“, vzducholodě v předvečer 1. světové války, letouny dopravních společností po jejím skončení, sportovní a dálkové letce v meziválečném období, vojenské letce v průběhu 2. světové války a o závodní plachtaře a „přeletáře“ od 50. let.

Vzhledem k výrazné orografické¹ členitosti patří Krkonoše k nejmarkantnějším föhnovým oblastem² ve střední Evropě.³ Tato skutečnost je také základním předpokladem pro vznik „dlouhé vlny“, meteorologického jevu, který byl, a pochopitelně stále je, naprosto zásadním aspektem pro dosažení významných plachtařských výkonů. S jejím objevením a bližším prozkoumáním na počátku 30. let strmě vzrostl i význam této oblasti pro sportovní plachtaře. K dalšímu průzkumu a zefektivnění využití tohoto fenoménu došlo v průběhu 40. a 50. let – od té doby tyto zkušenosti využívají nejen další generace místních i ostatních plachtařů, ale především položily základ pro výzkum možností využití horních vrstev troposféry a nižších vrstev stratosféry pro létání v horských oblastech. Bez jakékoliv nadsázky lze říci, že příběh, který začal v nadmořské výšce 1400 m na severní straně Krkonoš v roce 1933,⁴ v roce 2018 pokračoval nad jižními Andami v nadmořské výšce

- 1 Orografická, jinými slovy „horopisná“, členitost terénu má zásadní vliv na proudění vzduchu a výrazně tak ovlivňuje místní podnebí.
- 2 Föhnové oblasti se typicky vyznačují výrazným výskytem nízké oblačnosti a srážek na návětrné straně a naopak sušším, teplejším a méně oblačným počasím na závětrné straně hor.
- 3 LANGER, Jiří. Föhnová oblačnost na našich horách. *Letec*. 1955, roč. 5, č. 4, s. 234–238. ISSN 2533-7475.
- 4 HIRTH, Wolf. *Die Hohe Schule des Segelfliegens*. 1. vyd. Berlín: Verlag Klasing u. Co, 1935. s. 138.

převyšující 22600 m,⁵ přičemž existuje reálný předpoklad, že bude pokračovat až do 27000 m.⁶

Dalším typicky horským, podhorským, ale dlužno dodat, že i přímořským specifikem, jsou pak ideální podmínky pro létání svahu. Ačkoliv tento triviální jev letecká veřejnost dobře znala již v období před 1. světovou válkou,⁷ lze jej označit za prapůvod plachtařských snah v Krkonoších, když je pro plachtění v roce 1921 po svých zkušenostech z pohoří Rhön doporučil jelenohorský rodák Walter Blume.⁸ Toto jeho rozhodnutí tak mělo naprosto zásadní vliv na vznik pozdější Říšské plachtařské školy v Grunau, ale potažmo i na vznik Ústřední plachtařské školy ve Vrchlabí.

Prvkem ne zcela typickým a s blízkostí hor v několika ohledech úzce souvisejícím je pak relativně vysoká koncentrace výjimečných osobností spjatých s letectvím. Důvodem jejich příchodu do Krkonoš byly zpravidla výše popsané specifické podmínky, ideální pro plachtění. Mnozí z nich již v Krkonoších zůstali, na dolnoslezské straně hor pak přinejmenším do vysídlení v letech 1945–1946. Velmi specifickou kapitolu v následujících letech pak hraje příchod československých a polských letců, kteří na činnost svých, většinou německých, kolegů navázali. Práce se však zabývá i osudy letců a konstruktérů, kteří z Krkonoš pocházeli a svou slávu si v leteckém světě mnohdy vydobyli na jiných místech planety.

Zvláštní a zpravidla poněkud nevděčnou roli v letecké historii Krkonoš pak vždy hrála státní hranice, vedoucí víceméně po jejich hřebeni. Tato pomyslná dělící čára byla v minulosti velmi často prvkem místní letecké aktivity omezujícím, výjimečně pak rozvíjejícím, když vedla k přeshraniční spolupráci. V meziválečném období byla velmi markantním pojítkem osobnost Eugena Bönsche, bývalého stíhacího pilota habsburské

5 *Perlan Project: History of the Perlan Project*. [online]. [vid. 8. 3. 2022]. Dostupné z: [ABOUT - The Perlan Project](#).

6 *Perlan Project*, pozn. 5.

7 Významnou událostí spojenou se svahovým létáním je pak kupříkladu let Orvilla Wrighta, který roku 24. října 1911 létal na svazích písečných dun v Kitty Hawk 9 minut a 45 vteřin. Vytvořil tak plachtařský rekord, který pokořil až Wolfgang Klemperer svým 13minutovým letem na Wasserkuppe v pohoří Rhön bezmála o 10 let později.

8 ROSENBERG, Walter. Vom Gebirge. *Der Wanderer im Riesengebirge*. 1922, Jhg. 42 . Nr. 1, s. 8.

monarchie. Nejenže takřka přímo na hranici prožil nejkrásnější léta svého života a létal, ale na obou jejích stranách se také aktivně podílel na rozvoji leteckého sportu.

Cílem této práce však není jen do detailů rozebrat a popsat všechny uvedené a mnohé další letecko-historické aspekty, ale především poukázat na zásadní souvislosti mezi nimi a na kontinuitu, která je v současnosti stále patrná.⁹

V úvodní části práce je geograficky vymezena oblast zájmu a rozebrán stav dosavadních poznatků týkajících se historie letectví v Krkonoších. Součástí je i kritické zhodnocení stěžejních publikací, které se tématu blíže dotýkají. V dalších částech jsou pak chronologicky rozebrány události, které se svým charakterem do místní letecké historie zapsaly.

Část věnovaná období před první světovou válkou se věnuje balonovému létání, přičemž jsou okrajově zmíněny i zajímavé vzduchoplavecké aktivity v meziválečném období. Větší část této kapitoly však zaujímají aktivity prvních z místních leteckých konstruktérů a pilotů, Igo Etricha a Guida Priesela, kteří provozovali stroje těžší vzduchu.

Kapitola týkající se první světové války poukazuje na účast krkonošských letců v tomto konfliktu, kdy došlo k prvnímu masovému nasazení letectva. Osudy místních rodáků ilustruje na příbežích čtyř letců – dvou z Rakousko-Uherské strany hor a dvou z Pruské.

Nejrozsáhlejší část práce je věnována meziválečnému období, během kterého došlo stran leteckých aktivit v Krkonoších patrně k nejvýraznějším změnám.

Část věnovaná letecké dopravě na popisuje zajímavé aktivity společností, které pro své účely jednak využívaly letiště v regionu Krkonoš, ale i těch, jejichž stroje musely na svých tratích tuto horskou překážku překonávat. Další podkapitoly jsou věnovány jednotlivým oblastem, kde vznikly plachtařské kluby. Jmenovitě jde pak o Grunau a Jelení Horu na severní straně hor a Prostřední Lánov, Vrchlabí, Žacléř, Trutnov, Jilemnici a Poniklou na straně jižní, respektive československé. Události meziválečného období jsou

9 Příkladem může být Jelení Hora a Jeżów Sudecki. Navzdory změnám zastřešujících institucí, politických režimů či dokonce států se zde plachtařské aktivity probíhají od roku 1921. K přerušení delšímu než rok nikdy nedošlo. Na české straně hor je pak takovým místem Vrchlabí, kde plachtařský provoz kontinuálně probíhá od roku 1932, i když se v roce 1947 přesunul na nově otevřené letiště.

také doplněny o stručnou problematiku vlnového proudění, fenoménu stěžejního pro rozvoj plachtařských aktivit v oblasti Krkonoš. Dále je věnován prostor významným leteckým konstruktérům a průmyslníkům. Období 2. světové války je popsáno jak z pohledu československých letců z Krkonoš, tak i jejich německých protějšků. Zmíněna je však i činnost NSFK. Nemale část je také věnována leteckému průmyslu, práci nuceně nasazených, vězňům, válečným zajatcům, ale také aktivitám odboje. Část popisující poválečné období je rozdělena do dvou částí – první se věnuje rozvoji letecké sportovní činnosti do převratu v únoru roku 1948 a druhá potom poúnorovým změnám a letecké sportovní činnosti v 1. polovině 50. let.

1.1. Co se rozumí „oblastí Krkonoš“?

Přesné vymezení oblasti Krkonoš se jeví jako velmi problematické, ne-li takřka nemožné. Ač se nabízejí relativně jednoduché možnosti, jako je například převzetí vymezení geologického či správního, kupříkladu podle okresů, nutno poznamenat, že by to v tomto případě bylo velmi neobjektivní. Jako velmi vhodné by se pak mohlo jevit hledisko etnografické, které však taktéž postrádá jasně vymezenou linii, neboť v okrajových částech, které ale ze stejného důvodu nelze nazývat hraničními, vždy docházelo k prolínání kultur¹⁰. Bylo tedy nutné přistoupit k jakémusi kompromisu, jenž byl proveden po zvážení všech ovlivňujících faktorů. Mezi ně patří jak hledisko geografické a správní – ať již v ohledu hranic území Krkonošského národního parku a Karkonoskiego Parku Narodowego, včetně jejich ochranných pásem a bývalých okresů – tak i hledisko etnografické. V něm však bylo nutné zohlednit i subjektivní pocity lidí, kteří na „sporných“ územích žili nebo stále žijí.

Pomyslným středem vybraného území je přibližně náhorní plató Krkonoš, tedy oblast kolem Luční boudy. Na východě je na české straně hranicí území Královecký průsmyk, včetně úpatí Vraních hor. Hranice dále pokračuje na jihozápad k Trutnovu

¹⁰ Na tento problém narazil již Dr. Hoser, který ve své knize z roku 1841, v části věnované počtu obyvatelstva, doslova napsal: „Počet obyvatel Krkonoš je obtížné s jistotou určit, neboť skutečnou hranici pohoří, které nese název Krkonoše, nelze nikdy přesně vymezit.“. HOSER, Josef Karl Eduard. *Das Riesengebirge und seine Bewohner*. Praha: Friedrich Ehrlich, 1841. s. 94.

a zahrnuje i Voletiny a Poříčí. Od Trutnova pak vede přes Krkonošské podhůří k Dolní Brusnici a přes Horní Brusnici dál na severozápad k Levínské Olešnici, Roztoky u Jilemnice, Kundratice, Bystré nad Jizerou a Příkrý. Zde se hranice území stáčí k severu přes Stanový, přičemž vybraná oblast zahrnuje i Vysoké nad Jizerou. Západní hranice území víceméně kopíruje hranici Krkonošského národního parku v prostoru Kořenova a kolem Harrachova pokračuje na polské území, směrem ke Sklářské Porubě. Dále pak na severovýchod k Siedlęcínu v blízkosti plachtařského letiště v Jeżówě Sudeckim, kde se v místě vrcholku Stromiec v Kačavských horách stáčí kolem uvedeného letiště k východu. V jihovýchodní části Kačavských hor potom hranice území vede přes obec Świdnik k městu Kamenná Hora, odkud směřuje kolem Libavy zpět do Královeckého průsmyku. Z geologického hlediska tento prostor o ploše přibližně 1800 km² zahrnuje Krkonoše, větší část Krkonošského podhůří, Jelenohorskou kotlinu, větší část Kačavských hor a západní předhůří Vraních hor.

1.2. Dosavadní stav bádání

Prozatím neexistuje ucelená publikace, která by spolehlivým způsobem mapovala rozvoj letectví v oblasti Krkonoš v 1. polovině 20. století. Čas od času se objevují články či monografie věnované dílčím událostem, které jsou však zpravidla populárně-naučného charakteru. To by samo o sobě přínosné pro danou cílovou skupinu čtenářů jistě bylo, problémem však je, že se v těchto případech velmi často přebírají neověřené či dostatečně neprobádané informace, které se nezřídka dalším neodborným parafrázováním a přikrášlováním, ve snaze o lepší čtivost, deformují do mnohdy neuvěřitelné podoby hraničící s dezinformacemi.¹¹ Nejsmutnější potom je, když se stopy podobných

11 Pro ilustraci, lze se například dočíst, že vrchlabský letec a konstruktér Ing. Guido Priesel létal se svým strojem před 1. světovou válkou na Luční boudě (nelétal tam nikdy), že československé úřady zakázaly konstruktérovi Igo Etrichovi provozovat na přelomu 20. a 30. let jeho stroj Sport-Taube, protože byl rychlejší než tehdejší československé stíhačky (Etrichův stroj měl maximální rychlost kolem 140 km/h, čs. stíhací stroje v té době: Škoda D-1 kolem 260 km/h, Avia BH-21 kolem 230 km/h, Letov Š-20 přibližně 250 km/h...), že byl jeden z vrchlabských větroňů pojmenován „Lalaghe“, tedy „Vlaštovička“, a byl zničen při srážce nad Pálavskými vrchy. Lalaghe, Lalaghé či též Lalagé byla půvabná antická kráska

dezinformací objevují i v publikacích odbornějšího rázu, průvodcích či prezentacích institucí.¹² Nutno dodat, že reálné události, mezi kterými doposud zbývá mnoho neznámých, a tudíž mnoho prostoru pro další bádání (jemuž by tato práce mohla být vhodným odrazovým můstkem), jsou ve skutečnosti mnohem bohatější a barvitější. Není tak třeba hledat více senzace a překrucovat v jejím zájmu fakta, ale naopak je nutné při výzkumu a bádání pouze více pečlivosti a objektivity v zájmu co možná nejpravdivějšího vykreslení daných událostí.

V současnosti lze říci, že kromě konstruktérské činnosti průkopníka letectví Igo Etricha a prvoválečných osudů stíhacího pilota Eugena Bönsche neexistuje v tuzemských zdrojích o historii letectví v Krkonoších žádná publikace ani monografie, která by ji relevantním způsobem mapovala.

1.2.1. Kritické hodnocení zdrojů

V ohledu počátků plachtařského sportu v Krkonoších je neocenitelná publikace Günthera Scholze „Segelfliegen im Riesengebirge“,¹³ jež byla autorem, plachtařem a krkonošským rodákem, sepsána jako kompilát na základě vzpomínek a dopisů jeho kolegů plachtařů. Vzhledem k tomu, že vzpomínky pocházely často z období, kdy zmínění letci dosáhli úctyhodného věku, publikace pochopitelně není příliš spolehlivá stran

z Ód římského básníka Quinta Horatia – v tomto případě šlo o název oblíbeného prvorepublikového výrobce kosmetických přípravků, který na stavbu větroně finančně přispěl. Z živočišné říše jsou pak názvu nejbližší zástupci rodu Lalage, tedy housenčků, kteří však s vlaštovkami nemají nic společného než to, že jde o ptáky. Dále pak, větroň „Lalaghe“ nebyl zničen na Pálavě, ale v Krkonoších na vrcholku Žalý. Geologicky správný termín pro zmíněné pohoří na jižní Moravě jsou pak Pavlovské vrchy. Větroň, který zde byl při srážce zničen, nesl jméno „Rübezahl“, tedy „Krkonoš“, což je svůdné římské dívce i „vlaštovičce“ ještě vzdálenější než housenčik. Že při největší letecké katastrofě v Krkonoších v únoru 1945 stroj Junkers 52 po dopadu hořel, že vezl zraněné příslušníky SS a důstojníky, kteří byli oblečení jen v pyžamech a že cílovým letištěm byla Mladá Boleslav (nehořel, nevezl příslušníky SS ani důstojníky, nikdo nebyl jen v pyžamu, v Mladé Boleslavi v únoru 1945 žádné letiště nebylo a stroj letěl buď do Jüterbogu nebo do Drážďan) a tak dále.

12 Lze tak uvést například dočasnou výstavu Historie karosářské firmy Petera Vrchlabí, kterou v roce 2017 uspořádalo Muzeum českého karosářství ve Vysokém Mýtě. Nutno dodat, že se kritika v tomto ohledu dotýká pouze posteru částečně věnovanému letectví. Stran historie výroby karoserií šlo o výstavu vpravdě impozantní.

13 SCHOLZ, Günther. *Segelfliegen im Riesengebirge. Trautenau–Schatzlar–Hohenelbe*. Rotenburg: Vydáno samonákladem, 2000.

časového určení či detailů zmiňovaných událostí. Je však zcela unikátním zdrojem indicií k následnému bádání, což značně ulehčuje další práci. Nutno ovšem podotknout, že se publikace věnuje takřka výhradně aktivitám plachtařů ze Svazu německých letců¹⁴ na české straně hor a je tak, přinejmenším v ohledu cílů této práce, relativně úzce zaměřena.

Velmi cenným zdrojem informací se ukázala být kniha Erwina Primavesiho *Im Auf- und Abwind*,¹⁵ která ve velké míře vychází z článků uveřejňovaných v předválečném periodiku *Flugwesen*. Je tak skvělým doplněním výše uvedené vzpomínkové publikace Günthera Scholze, neboť zde obsažené osobní vzpomínky plachtařů vhodně podkládá vcelku přesnými daty. Co lze Primavesiho knize vytknout, jsou především některé detaily – nezřídka však klíčového charakteru. Chybně je tak například datován první pilotovaný klouzavý let v Rakousku-Uhersku, kdy však zřejmě vycházel přímo z publikace konstruktéra letounu Igo Etricha. Ten ve zmíněné práci záměrně uvedl mylné datum.¹⁶ Za takřka obecný problém téměř všech německých i tuzemských zdrojů týkajících se předválečného a válečného plachtění pak lze označit problematiku označování typů letadel. V podstatě jakýkoliv cvičný kluzák je velmi často označován jako „Zögling“ nebo „SG-38“, ačkoliv jde velmi často o typy zcela odlišné. Dokládání typu je tak zvláště v případě, kdy nejsou k dispozici fotografie, velmi obtížné. V případě motorových letadel se relativně často objevuje jen jméno výrobce, například „Aero“ nebo „Junkers“. V denním tisku je pak nezřídka zmíněna i značka a výkon pohonné jednotky daného stroje. Taková indicie může identifikaci ulehčit, ovšem pouze v případě, že jde o informaci relevantní.

V případě prvorepublikových českojazyčných novinových článků je pak nemalým problémem časté využívání zkratk jmen či iniciál daných osob. To pak vyžaduje další bádání, neboť z původního článků není zcela jasné, o kterého konkrétního člověka šlo.

Důležitým zdrojem k historii létání na kdysi německé straně hor je pak dobové německé periodikum *Flugsport*, které v letech 1908–1944 vydával slavný „Rhönvater“,

14 V originálním znění „Verband deutscher Flieger in der Č.S.R“, tedy Svaz německých letců v ČSR.

15 PRIMAVESI, Erwin. *Im Auf- und Abwind*. Kraiburg am Inn: Horst Maier Verlag, 1985. ISBN 978-3-927516-00-7.

16 PRIMAVESI, Erwin, pozn. 15, s. 16 a SALZ, Hanuš. *Igo Etrich – průkopník letectví. Letecké dílo a život Dr. Ing. h. c. Iga Etricha (1879–1967)*. Trutnov: Texlen, s.p. a OA Trutnov, 1991. s. 58.

Dr. Oskar Ursinus.¹⁷ Zprávy obsažené v tomto periodiku jsou zpravidla velmi přesné, neboť byly takřka bez výjimky psány samotnými piloty, konstruktéry a dalšími leteckými odborníky. Takřka jediné, co se při použití informací z tohoto periodika jeví jako problematické, je velmi častá absence křestních jmen v případě zmínek o konkrétních osobách. Další bádání je tím potom do určité míry komplikováno. Přesnost a spolehlivost informací uvedených v tomto periodiku je však naprosto výjimečná.

Ohledně poválečného létání na Vrchlabsku existuje jediná dobře dostupná publikace, která je tomuto tématu věnována. Jde o memoáry Věry Šlechtové, provdané Špačkové, která na vrchlabském letišti působila od léta 1950.¹⁸ Ačkoliv je kniha velmi pěkná, čtivá a obsahuje velké množství velmi cenných informací a fotografií, nelze říci, že by v ohledu relevance byla zcela spolehlivá. Stran předválečných počátků plachtění v Krkonoších kniha uvádí řadu nepravd – dlužno ovšem dodat, že v době jejího vydání v roce 2013 obecně tradovaných. Okolnosti vzniku Krkonošského aeroklubu, vrchlabského letiště a vzniku ÚPŠ Vrchlabí jsou bohužel také popsány velmi zavádějícím a v mnoha ohledech nepravdivým způsobem. K tomu zjevně přispívá fakt, že Věra Špačková v letech 1947–1949, kdy k uvedeným událostem došlo, na letišti stabilně nepůsobila, a informace tak měla „z druhé“, a zřejmě poněkud tendenční, „ruky“.¹⁹ Informace týkající se období od dob jejího nástupu jako instruktorky ÚPŠ v červnu 1950 jsou ovšem již velmi relevantní a cenné.

17 Dr. Oskar Ursinus byl známým průkopníkem a propagátorem letectví a především plachtění. Během 1. světové války mj. vyvíjel těžké bombardovací letouny u firmy Gotha. Po válce byl iniciátorem plachtařských soutěží na Wasserkuppe v pohoří Rhön v Hesensku. Díky jeho nadšení a neúnavné činnosti se zdejší letiště stalo pověstnou „mekkou“ plachtařů z celé Evropy.

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

19 Například na s. 47 se uvádí, že obecní úřad v Lánově povolil plachtařům k využívání pozemky severně dnešního letiště (sic!), že byl akrobatický větroň Lo 105 dokončen až po válce, ačkoliv ve skutečnosti v Klentnici létal již v roce 1937 apod. Na další straně také datuje vznik Krkonošského aeroklubu Vrchlabí do let 1946–1947, i když šlo o roky 1945–1946. K létu roku 1950 potom na s. 50 uvádí, že zde kromě dřevěného aeroklubového hangáru nestálo nic, i když byl podle úředních dokumentů a fotodokumentace velký zděný čtyřicetimetrový hangár již takřka rok ve výstavbě. CHVOJKOVÁ, Helena, pozn. 18, s. 47, 50.

1.3. Metodika

Zdroje informací použitých v této práci vycházejí především z rešerší, přičemž šlo ve značném počtu případů o lokální periodika. To s sebou však často neslo jisté potíže v podobě nutnosti zvláště důkladného ověřování jednotlivých informací s pomocí jiných, spolehlivějších zdrojů.²⁰ Velkým a takřka nejdůležitějším zdrojem informací pak byly archivní materiály a odborná periodika. Neméně důležité potom byly dobové fotografie, z nichž lze často vytěžit informace nezřídka klíčového charakteru. Poněkud kritický přístup je však třeba mít k osobním vzpomínkám, a to zvláště v případě, že jde kupříkladu o vyprávění zprostředkovaná přes příbuzné pamětníků. V takovém případě bylo mnohdy třeba, jako v případě lokálních neodborných periodik, získané informace podrobněji ověřovat. Je však nutné dodat, že pro podrobné vykreslení – a zvláště pak pochopení – určitých událostí jsou vzpomínky pamětníků nenahraditelným zdrojem informací. Zároveň je však třeba brát v potaz, že jde zpravidla o subjektivní pocity a názory jedinců, které navíc mohou být nezřídka zamlžené časem, bezděčně spojené s jinými událostmi či kusé v důsledku stáří a hůře sloužící paměti. V souvislosti s touto prací šlo především o osobní rozhovory s pamětníky, zpětný poslech nahraných záznamů, informace získané prostřednictvím rodinných příslušníků či přátel pamětníků a případně pak mailovou či telefonickou komunikací se všemi těmito lidmi.

Informace získané z autobiografií jsou v tomto ohledu o něco relevantnější, neboť se často opírají o deníky, zápisníky letů apod. Postrádají však jistou bezprostřednost, která se objevuje při znovuvybavení dané vzpomínky během rozhovoru. I ty je nicméně často nutné podložit informacemi z jiných, nejlépe dobových zdrojů. Zvláště problematické jsou případy, kdy autor evidentně přebíral některé informace z jiných publikací, které však necitoval.

Nelze pak opomenout ani šetření přímo na daném místě, kde k té či oné historické události došlo, což je taktéž v mnoha ohledech nenahraditelné a mnohdy právě takový krok může přinést zcela zásadní zjištění. V rámci této „kategorie“ zdrojů došlo kupříkladu

²⁰ V tomto případě jde nejčastěji o zkomolení místopisných názvů, záměnu křestních jmen, neúplné nebo chybné označení typu letadla apod.

k terénnímu průzkumu několika vrcholů v Krkonoších (Luční hora, Studniční hora, Žalý, Jankův kopec, Kozinec, Strážka aj.). Mnoho stěžejních informací přinesla i prohlídka pozůstatků staveb spojených s letectvím či leteckým průmyslem. V rámci šetření doposud největší letecké katastrofy v Krkonoších pak velmi pomohlo pronajmutí skladových prostor, které umožnily získané trosky letadla podrobně prozkoumat. Po odborné stránce byly nespornou výhodou osobní zkušenosti a odborné vzdělání autora této práce, nicméně v celé řadě případů bylo nutné se obrátit pro pomoc či radu k osobám v dané problematice kompetentnějších.²¹

Jako relativně velký problém se ukázaly mnohé místopisné názvy související s dnes polskou, či přesněji dolnoslezskou stranou Krkonoš. Kupříkladu města jako Jelenia Góra či Kowary, v němčině pak Hirschberg a Schmiedeberg, byla v češtině historicky známá jako Hiršperk a Šmídeberk. Současná polská označení, tedy Jelenia Góra a Kowary, jsou novotvary, stejně jako jejich počeštěné ekvivalenty Jelení Hora a Kovary.²² Pro přehlednost a srozumitelnost vůči čtenářům, kteří nejsou znalí krkonošské toponymie, jsem v práci nakonec použil právě tyto novotvary, avšak s patřičným dovysvětlením v poznámce.

21 Lze například uvést pana Mgr. Jiřího Loudu, historika Krkonošského muzea ve Vrchlabí, který výrazně pomohl ve značně komplikované problematice historického vývoje místních názvů či v osvětlení zdejších česko-německých vztahů v první polovině 20. století. Dále pak pana pplk.v.v. Ing. Jana Kociána, bývalého letovoda 30. sblp a člena komise pro vyšetřování leteckých nehod. Ten zásadním způsobem přispěl k objasnění některých leteckých nehod, ale také k vysvětlení problematiky manévrového boje a letecké střelby. Velmi přínosná byla i pomoc pana Vladimíra Víta, který poskytl řadu informací a indicií o leteckých nehodách. Při řešení otázky využití některých nestandardních druhů dřev v leteckých konstrukcích pak významnou měrou pomohl pan František Nič, zkušený truhlář a restaurátor Krkonošského muzea ve Vrchlabí.

22 LOUDA Jiří, 2023. Rozhovor s historikem Krkonošského muzea. Vrchlabí 17. 7.

2. Historie letectví v Krkonoších v letech 1898–1914

I když v okolí Horního Starého Města u Trutnova prováděl proslulý továrník a konstruktér Igo Etrich se svým spolupracovníkem Franzem Xaverem Welsem pokusné lety s bezocasými kluzáky a jejich motorizovanými variantami již na počátku 20. století,²³ patřilo v období slavné „belle époque“ krkonošské nebe především strojům lehčím vzduchu – balonům a vzducholodím.

Výraznější změna přišla až po úspěšném vzletu prvního motorového stroje těžšího vzduchu v tehdejším Rakousku-Uhersku, ke kterému došlo v roce 1907 právě v Krkonoších.²⁴ Šlo však zatím pouze o „skoky“ a krátké lety, které s úspěchem balonů nebylo možné porovnávat. Jasným důkazem je i mnohem výraznější pozornost médií, které se události týkající se balonů v Krkonoších v této době těšily. Jistou převahu zde stroje těžší vzduchu získaly až v roce 1911, po představení stroje Etrich Taube, který se brzy celosvětově proslavil. Další úspěchy strojů těžších vzduchu na sebe nenechaly dlouho čekat. Ve Vrchlabí prováděl kolem roku 1912 pokusy se svým letadlem Guido Priesel,²⁵ Igo Etrich v Horním Starém Městě a nedaleké pruské Libavě zavedl sériovou výrobu zmíněné řady Taube²⁶ a v Jilemnici provedl 7. září 1913 za obrovské účasti nadšeného publika veřejný vzlet český aviatik Evžen Čihák.²⁷

Za téměř verneovskou romantikou vynálezů, experimentů, letů a pádů prvních aviatiků a vzduchoplavců na krkonošském nebi učinila definitivní tečku až první světová válka.

23 PRIMAVESI, Erwin, pozn. 15, s. 16.

24 SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 18.

25 Pohlednice s fotografií Guido Priesela před jeho letadlem ve Vrchlabí, datována k 4. červenci 1912. Autor Wenzel Pfohl. Kopii fotografie laskavě poskytl pan Ing. Leoš Erben z Jilemnice.

26 WILKINS, Mark C., *German Fighter Aircraft in World War I. Design, Construction, and Innovation*. Oxford, UK: Casemate Publ. ISBN 978-1-61200-6208. S. 13.

27 Letecký průkopník Evžen Čihák (1885–1958) byl bratrance proslulého pardubického aviatika Ing. Jana Kašpara. Létal se strojem Rapid.

2.1 Počátky balonového létání v Krkonoších

S mírnou nadsázkou lze říci, že historie balonového létání v Krkonoších sahá až do konce 18. století, kdy 19. srpna 1785 u Jelení Hory vystoupal k nebi horkovzdušný balón o průměru asi 8 pruských loktů a výšce 10 loktů²⁸, který byl dílem jistého pana Resnera.²⁹ V lokálním periodiku „Der Wanderer im Riesengebirge“ je uváděn jako „Reisender Physikus Resner“.³⁰ Další vzlet provedl tento balón, plněný horkým vzduchem z hořící slámy, o dva dny později, 21. srpna, kdy „Vystoupal do značné výšky, avšak neletěl příliš daleko“.³¹ Ačkoliv byly v průběhu 19. století balony dále vyvíjeny a dočkaly se i praktického využití v armádách několika velmocí, k jejich výraznějšímu rozšíření do

28 1 pruský loket (něm. Preußische Elle) odpovídá 66,69 cm. Balon měl tedy průměr asi 533,5 cm a byl přibližně 667 cm vysoký.

29 Přesný účel letů není znám, nicméně podle informací z článku lze usuzovat, že svůj balón používal fyzik Resner zřejmě k výzkumu týkajícího se statické elektřiny. GRUHN, Herbert. Der Luftballon. *Der Wanderer im Riesengebirge*. 1940, Jhg. 60, č. 1, s. 6.

30 V polském článku „Początki lotnictwa w Kotlinie Jeleniogórskiej“, který 26. června 2011 uveřejnil na portálu www.karkonosze.eu Mgr. Jacek Urbańczyk (a ze kterého řada dalších článků čerpá), je Resner uveden jako „pilot“, což je však termín v tomto případě zcela zavádějící. Při uvedených rozměrech a předpokladu, že šlo o balon ve tvaru elipsoidu, se lze stran objemu jednoduše dopočítat, že Resnerův balon mohl mít objem kolem necelých 100 m³. Za běžných letních teplot, průměrného tlaku vzduchu a skutečnosti, že ihned po tom, co se balon vzdálil od zdroje tepla, začala teplota vzduchu uvnitř klesat, mohla být nosnost tohoto aerostatu kolem 20–25 kg. Právě tak dost na to, aby vůbec unesl sám sebe, natožpak „putujícího fyzika“ Resnera. URBAŃCZYK, Jacek. Z głową w chmurach (2): Początki lotnictwa w Kotlinie Jeleniogórskiej. In: Karkonosze [online]. 26. 6. 2011. [vid. 7. 1. 2021]. Dostupné z: [Z głową w chmurach \(2\) | Karkonosze \(e-karkonosze.eu\)](http://www.karkonosze.eu)

31 URBAŃCZYK, Jacek, pozn. 30.

civilní sféry došlo až na konci 19. století.³² Krkonošské nebe se tak skutečnou doménou balonů s posádkou stalo právě až na přelomu 19. a 20. století.

V pondělí 18. července 1904 odstartoval v 10:16 od plynárny v Berlíně-Charlottenburgu balon Prof. Johannese Poeschela, kterému dělal v koši společnost proslulý vzduchoplavec a fotograf, Hptm. Edgar Alexander Härtel.³³ Již nad Tempelhofem balon dosáhl výšky kolem 1000 metrů a svěžím severozápadním větrem o rychlosti asi 9–10 m/s byl unášen dál na jihovýchod. Nad Teupitzským jezerem u Schwerinu již dosáhl 1500 m, a když se vzduchoplavci dostali po 13. hodině nad Chotěbuz, letěl balon ve výšce přes 2000 m. Jako nechtěný pozdrav chotěbuzským vypadlo z balonového koše několik slaměných obalů od lahví. Po dramatických okamžicích, kdy balon u Mužakova klesl do pouhých 180 m, se vzduchoplavcům opět podařilo vystoupat – tentokrát až do 3000 m. U Lubáně se však začalo zhoršovat počasí a země byla místy zakrytá oblačností. Při letu nad mraky se vzduchoplavcům naskytl pohled na brockenský přízrak, umocněný duhovou aureolou, která se rozzářila kolem stínu balonu.³⁴ V blízkosti Jizerských hor se oblačnost začala protrhávat a zanedlouho byl již balon v Krkonoších. Zde začal opět ztrácet výšku a očividně by se mu přelte hor nepodařil. Vzduchoplavci se proto rozhodli po sedmihodinovém letu přistát na

32 Například Francouzi, kteří byli často inovacím příznivě nakloněni, výhody balonu poznali již na konci 18. století. V listopadu roku 1793 nechal revoluční Výbor veřejného blaha zařadit balony do výzbroje francouzské armády, přičemž se první úspěchy dostavily již v následujícím roce při bojích s Rakušaný. Armáda tak začala balony používat jen 10 let po tom, co 19. září 1783 svůj osmiminutový let ve zdraví přečkali první vzduchoplavci – v tomto případě šlo však o kohouta, kachnu a ovečku, která po nedobrovolném dobrodružství dostala příhodné jméno „Montauciel“ (doslova „Vzlétí do oblak“). DITRYCH, Břetislav. *Sláva balonům: Než v Čechách vzlétl první aeroplán*. Praha: Dokořán, 2005. ISBN 80-7363-054-0. S. 14, 22. V Německu situaci poněkud komplikoval odmítavý a zkostnatělý přístup velení. Ke změně se Němci odhodlali až v roce 1870 během Prusko-francouzské války, kde navzdory celkovému fiasku francouzská armáda balony s obstojným úspěchem využívala. Německý pokus o průzkum ze vzduchu při dobývání Štrasburku však valný úspěch nepřinesl a první specializovanou balonovou jednotku nechalo Ministerstvo války zřídit až v roce 1884. V civilní sféře se výraznější podpory německé vzduchoplavbě začalo dostávat o necelé tři roky dříve, po založení Německého spolku pro podporu vzduchoplavby (Deutscher Verein zur Förderung der Luftschiffahrt). Nutno však dodat, že kromě zmíněného zdrženlivého přístupu k relativně pomalému rozvoji vzduchoplavby negativně přispěly i vysoké náklady na komplikovanou výrobu a provoz balonů. MOEDBECK, Hermann. *Die Luftschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung ihrer militärischen Verwendung*. Lipsko: Edwin Schloemp, 1885. S. 189, 191.

33 Hauptmann (kapitán) Härtel byl toho času velitelem baterie 68. saského královského pluku polního dělostřelectva v Riese.

34 V češtině je tento impozantní optický jev označován také jako „brockenské strašidlo“, či vzácněji jako „vidmo“.

louce za Slezskými Teplicemi, což se však v silném větru neobešlo bez dramatických okamžiků. Balonový koš byl vysokou rychlostí vláčen po zemi a zastavil se až u stromu na konci louky, o nějž se balon až do poloviny roztrhl. Oba vzduchoplavci však po tvrdém přistání vylezli z poškozeného koše nezraněni.³⁵ Edgaru Härtelovi se během letu povedlo pořídit jedinečné snímky a o svém dobrodružství pak uspořádal několik přednášek.³⁶

V červnu 1908 pak do Krkonoš po nebi připlul balon „Schlesien“ z Vratislavi. Přeletěl nad Janovicemi³⁷ a pokračoval dále na jihozápad přes Kovary³⁸ do Karpacze, kde přistál. Jeho let vzbudil takový zájem, že začala jednání o založení vzduchoplaveckého spolku v Jelení Hoře. K tomu došlo v roce 1910, kdy byla založena místní pobočka „Schlesische Verein für Luftschiffahrt“.³⁹

Nešlo však jen o samostatné balonové lety, kupříkladu v neděli 28. listopadu 1909 proběhl v Saské Kamenici slavnostní křest nového plynového balonu „Chemnitz“ o objemu 1600 m³, který se vzápětí zúčastnil zde pořádaného vzduchoplaveckého závodu. Toho se kromě nově pokřtěného balonu účastnily ještě další tři – „Leipzig“, „Graf Zeppelin“ a „Plauen“.⁴⁰ Po provedení všech příprav se balony za jásotu mnohatisícového davu po půl druhé odpoledne vydaly v západním větru na cestu. Balon „Chemnitz“, patřící saskokamenickému vzduchoplaveckému spolku, vedl dvorní rada Prof. Wilhelm Pfaff z Lipska. V koši balonu se dále nacházel známý vzduchoplavec Paul Spiegel a městský radní Edmund Giehler se svou dcerou, všichni ze Saské Kamenice. Kolem 18:40 pak balon přistál v Krkonoších u Soběšova⁴¹. Při vzdálenosti takřka 200 km a době letu 5 hodin je

35 POESCHEL, Johannes. In der Luft von Berlin bis zum Riesengebirge. *Leipziger Tageblatt und Handelszeitung*. 1905, Jhg. 99, Nr. 171, s. 18.

36 Například SCHMIDT, Hermann. Moderne Luftschiffahrt – eine Reise von Berlin nach dem Riesengebirge. *Riesaer Tageblatt und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger)*. 1905, Jhg. 58, Nr. 83, s. 6 nebo. In: ROSENBERG, Walter. Ortsgruppe Breslau. Der Wanderer im Riesengebirge. 1905, Jhg. 25, č. 11 (277), s. 16/208.

37 Polsky Janowice Wielkie, německy Jannowitz.

38 Dnes polsky Kowary, dříve německy Schmiedeberg. Historický český název této obce byl Šmídeberk.

39 LUCZYNSKI, Romuald M. *Tropami slaskiego dziedzictwa*. Wrocław: Oficyna Wydawnicza ATUT-Wrocławskie Wydawnictwo Oświatowe, 2000. ISBN 83-87299-23-5. S. 264.

40 LENDORF, Armin. Die aeronautische Veranstaltung in Chemnitz. *Dresdner Nachrichten*. 1909, Jhg. 54, Nr. 332, s. 9.

41 Dnes polský Sobieszów, dříve německy Hermsdorf.

jasné, že musel vanout silný vítr o rychlosti kolem 11–12 m/s. To svědčí o značně dobrodružné povaze vzduchoplavců, neboť v dnešní době je létání – a zvláště přistání – v takovém větru již považováno za hazard.⁴²

Na české straně hor se první zmínka o balonech objevuje zřejmě k 15. říjnu 1906, kdy se nízko nad vesničkou Čermná objevil balon „Düsseldorf 2“. Pomalu proplul nad vsí a za vrcholkem Fiebichhöhe⁴³ se jedním z lan zachytil o větve stromů. Pro obyvatele malé podhorské obce šlo pochopitelně o velkou senzaci – tím spíše, když mohli vzduchoplavcům poskytnout pomoc. O tu se postarali místní učitelé Julius Gall a Vinzenz Hampel, kteří za asistence hostinského Johanna Nagela balon uvolnili. Posádka, kterou tvořili známí němečtí vzduchoplavci Hptm. Hugo von Abercron a Oblt. Stach von Goltzheim,⁴⁴ trojici mužů poděkovala a balon dál pokračoval ve svém letu.⁴⁵

K další události došlo zřejmě až v roce 1912, kdy v květnu v Krkonoších přistály tři balony. V neděli 12. května balon vzduchoplaveckého spolku ze Saské Kamenice, ve čtvrtek 16. května u Lampertic saský balon „Schwarzenberg“ a v sobotu 18. května od západu pomalu připlul balon „Böhmen“ a přistál u Prosečného.⁴⁶ Tento balón o objemu 1680 m³ patřil Německému vzduchoplaveckému spolku v Čechách (se sídlem v Teplicích-Šanově) a z Teplic odstartoval v 9 hodin ráno. Během své cesty na východ dosáhl místy výšky až 2000 m. Před 15. hodinou dosáhl oblasti Krkonoš, kde se však tvořila bouřková oblačnost. Vzduchoplavci se proto moudře rozhodli raději přistát. Balon ze země sledoval i továrník Ferdinand Böhm z Lánova, majitel místní přádelny lněné příze,⁴⁷ jenž ihned

42 TROJAN Jaroslav, 2023. Rozhovor se vzduchoplavcem – pilotem balónů. Benešov, 26. 8.

43 Český ekvivalent bohužel toto toponymum nemá.

44 Není bez zajímavosti, že se o pouhé dva týdny dříve Hugo von Abercron účastnil prvního ročníku slavného vzduchoplaveckého závodu Gordon-Bennett, jehož startovním místem byly Tuilerijské zahrady v Paříži. Po 6 hodinách a 9 minutách letu von Abercron se svým balonem přistál u normandského přístavního městečka Villers-sur-mer, 205 km od Paříže. REDAKCE. Gordon Bennet-Preis der Lüfte. *Dresdner Nachrichten*. 1906, Jhg. 50, Nr. 272, s. 1.

45 Balon o objemu 2200 m³ odstartoval z Düsseldorfu-Lohausenu již 5. října 1906. PATZELT, Herbert, PICHLER, Hans, PURMANN, Josef. *Die alte Heimat Tschermna: Die Geschichte eines Dorfes im Vorland des Riesengebirges*. Marktoberdorf: Heimatkreis Hohenelbe/Riesengebirge e. V., 2008. S. 61, 88.

46 PRZEDAK, Aladar Guido. Gelandete Luftballons. *Prager Abendblatt*. 1912, Jhg. 46, Nr. 117, s. 2.

47 GEBERT, Franz. *Adreßbuch für den politischen u. Schul-Bezirk Hohenelbe*. Rokytnice nad Jizerou: Deutschböhmisches Bezirks-Adressbücher Verlag, 1912. S. 76.

k místu přistání přispěchal. Odvážné vzduchoplavce dobře pohostil a postaral se i o balon, který byl uschován v areálu továrny. Přistání balonu se pro místní stalo obrovskou senzací a na místo se seběhli lidé z Prosečného i z Dolního Lánova, včetně Böhmových dělníků – továrna tak dokonce musela nakrátko přerušit provoz.⁴⁸

Nutno dodat, že půvab Krkonoš nelákal vzduchoplavce jen v jarních, letních a podzimních měsících. V pátek 6. února 1914 přistál po romantickém sedmihodinovém zimním letu nedaleko Arnsdorfu⁴⁹ balón „Schicht“ z Německého vzduchoplaveckého spolku v Čechách⁵⁰. Posádku tvořili pan Adolf Merck⁵¹ a dvě cestující, paní Peterová z Ústí nad Labem a slečna Arnoldová z Teplic.⁵²

Balonové létání však nebylo jen doménou období před první světovou válkou, jak dokládá příspěvek z rubriky „Klubovní zprávy“ (věnované novinkám z Aeroklubu republiky Československé) listopadového čísla periodika Letectví z roku 1928:

„Při nedělní plavbě pana JUDra R. Rumplesa⁵³ volným balonem, která provedena startem z Milovic a přeletem pásma Krkonoš udála se při přistání na území Kladska našemu oblíbenému vůdci balonu nemilá příhoda.

Při tvrdším přistání narazil Dr. Rumples paží na kraj palubního koše a způsobil si lehkou frakturu paže. Přejeme nadšenému příznivci balonového sportu brzké pozdravení.“⁵⁴

Populární, i když v rámci letectví spíše již okrajovější aktivitou, zůstalo v meziválečném období balonové létání i na německé straně hor. O tom svědčí například události ze 14. července 1929, kdy se ve Slezských Teplicích⁵⁵ konal Jezdecký, letecký a automobilový den. Jeho součástí byl i slavnostní vzlet balónu „Paul Herrmann“, který za

48 REDAKCE. Gelandeter Luftballon. *Prager Tagblatt*. 1912, Jhg. 37, Nr. 140, s. 4.

49 Dnes Miřkóv na severní straně Krkonoš.

50 V původním názvu Deutscher Luftfahrt-Verein in Böhmen.

51 Adolf Merck, který byl technickým ředitelem měďárny Österreich v Povrlech u Ústí nad Labem (německy Pömmmerle) byl známý vzduchoplavecký nadšenec.

52 REDAKCE. Luftballon. *Leitmeritzer Zeitung*. 1914, Jhg. 44, Nr. 10, s. 6.

53 JUDr. Rudolf Rumples (1880–1941) byl extrémně zapáleným nadšencem vzduchoplavby a v období 1. republiky byl známým průkopníkem sportovního balonového létání. Působil mj. jako pokladník Aeroklubu RČS.

54 REDAKCE. Klubovní zprávy. *Letectví*. 1928, roč. 8, č. 11, s. 390.

55 Německy Bad Warmbrunn, dnes Cieplice Śląskie-Zdrój.

nadšeného jásotu obecenstva vystoupal kolem půl desáté z louky za plynárnou i navzdory silnějšímu větru.⁵⁶ Posádku tvořili, kromě majitele balonu Paula Herrmanna, Dr. Weingärtner z Jelení Hory, Dr. Liebig ze Soběšova a jistý pan Beyer z Agnetendorfu (dnes Jagniatków, součást Jelení Hory). Vzduchoplavci pojali svůj let velkolepým způsobem, neboť v balonovém koši nechyběla ani opulentní snídaně včetně alkoholu.⁵⁷

Zajímavostí je, že během stejné akce využívali balóny, i když mnohem menších rozměrů, také grunauští modeláři. Své modely letadel s pomocí volných balonů dostávali do výšky, kde je samočinné zařízení uvolnilo.⁵⁸

2.2 Činnost Igo Etricha a jeho spolupracovníků

Ačkoliv je život a průkopnická práce Dr. Ing. h.c. Igo Etricha téma velmi dobře zpracované, přesto se i v něm najdou místa doposud spíše neznámá či sporná. Máloco na světě je skutečně černobílé a výjimkou není ani v mnoha ohledech značně kontroverzní osobnost tohoto leteckého konstruktéra, který byl tvůrcem prvního funkčního letadla v Rakousku-Uhersku. Bezesporu nejdokonalejší a doposud nejpodrobnější práci o tomto leteckém průkopníkovi vydal v roce 1992 pan Hanuš Salz, který výzkumu a badatelské činnosti stran Igo Etricha věnoval nemalou část svého života. Výsledky jeho dlouholeté práce jsou stěží překonatelné a postrádalo by smysl psát řádky již napsané. Pro úplnost této práce a především pro osvětlení souvislostí, které z činnosti Igo Etricha vyplynuly, se však sluší alespoň stručně uvést jeho životní a konstruktérskou dráhu a místy tato fakta doplnit o nově zjištěné či doposud nepřiliš známé nebo nepopsané skutečnosti.

Syn proslulého lnářského průmyslníka Ignaze Etricha staršího, Igo, se narodil v Horním Starém Městě u Trutnova 25. prosince 1879. V blízkém Trutnově absolvoval studium na vyšší reálce a poté jej přijali na vysokou obchodní školu v Lipsku, kde studoval

56 REDAKCE. Ballonflieg u. Modellegefliegen. *Warmbrunner Nachrichten (Herischdorfer Tageblatt)*. 1929, Jhg. 48, Nr. 164, s. 2.

57 REDAKCE, pozn. 56, s. 2.

58 REDAKCE, pozn. 56, s. 2.

3 semestry.⁵⁹ Ačkoliv byl jeho otec v již velmi zralém věku, podrobně se zajímal i o první snahy v oblasti aeronautiky, zvláště pak o experimenty německého průkopníka klouzavého letu Otto Lilienthala (1848–1896). Oba Etrichové v roce 1898 odcestovali do Berína, aby zde zakoupili kluzák, na kterém se Otto Lilienthal o dva roky dříve zřítíl. Mladý Igo Etrich navštívil Gustava Lilienthala, který pozůstalost po svém bratrovi spravoval, avšak čekalo ho však obrovské zklamání, neboť zmíněný kluzák byl pro nedostatek místa spálen. Podařilo se mu však alespoň zakoupit dva starší modely, které v letech 1899–1901 v nově zřízeném ateliéru ve své továrně v Horním Starém Městě s otcem důkladně prostudoval.⁶⁰ Na jejich základě vznikl první z Etrichových kluzáků, který se do vzduchu dostal patrně začátkem roku 1901. Pro svou vytiženost v rodinné firmě však nebyl Igo Etrich schopný věnovat dalším pokusům příliš času a s otcem se rozhodli zaměstnat kompetentního pracovníka, který by se leteckému výzkumu věnoval.

V létě 1903 tak Etrichové na doporučení rakouského leteckého průkopníka Wilhelma Kreße přijali jako asistenta Ing. Franze Xavera Welse⁶¹ a ve své továrně založili letecký ateliér. Zde se snažili zkoumat příklady z živočišné i rostlinné říše – Etrich dokonce od hamburského obchodníka se zvěří a ředitele ZOO Carla Hagenbecka⁶² zakoupil párek kaloňů malajských (*Pteropus vampyrus*).⁶³ Zvířata však podle Etrichových slov: „*Jenom žrala a nechtěla se ani pohnout.*“. Franz Wels následně ve spisech prof. Dr. Friedricha Ahlborna z Hamburku našel zmínku o létajícím semínku tropické tykve *Zanonia macrocarpa*⁶⁴, které má autostabilní nosnou plochu a je schopné letu na dlouhou

59 SMUTNÝ, Bohumír. *Šest studií k dějinám lnářství na Trutnovsku*. Trutnov: Texlen, 1983. S. 27.

60 SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 13.

61 Ačkoliv hrál Wels, který byl prvním Rakušanem, který letěl, v úspěchu Etrichových letounů zcela klíčovou roli, šlo o poněkud komplikovanou osobnost. V souvislosti s Krkonošemi jistě není bez zajímavosti, že v letech 1927–1931 bydlel na zámku Christiana Kröniga, pro kterého v té době pracoval. Mezi jeho a Krönigovy patenty z této doby patří i říditelné saně, které byly postaveny v Peterově karosárně. Zámek, dnes bohužel v zoufalém stavu, se nachází v Podhůří, které je dnes součástí města Vrchlabí. SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 149. Dále SUK, Aleš. *Vzácný kousek od Peterů. Krkonoše – Jizerské hory*. 2021, roč. 53, č. 3, s. 40.

62 Hagenbeckův (1844–1913) věhlas byl takový, že se mu přezdívalo „Pierpont Morgan trhu se zvířaty“. Etrich s ním však příliš šťastnou ruku neměl.

63 BAPPERT, Reiner. *Bionik: Zukunfts-Technik lernt von der Natur; eine Ausstellung des Landesmuseums für Technik und Arbeit in Mannheim, 1. Juni – 29. September 1996*. Mannheim: Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim, 1996. ISBN 978-39-80493-01-7. S. 21.

64 Dnes je používán spíše název *Alsomitra macrocarpa*, či *Macrozania macrocarpa*.

vzdálenost. Podle vzoru semínka Wels postavil dvacetikilový model, který dobře létal, a dokonce unesl 25 kg zátěže. Profesor Ahlborn Welsovi v roce 1904 několik semínek zaslal a po řadě pokusů se Etrich rozhodl, že postaví letadlo s křídlem zanoniového tvaru o rozpětí 6 m. Tím bylo rozhodnuto o koncepci, která Etricha provázela de facto po zbytek jeho kariéry leteckého konstruktéra. Na základě výkresů a teoretických podkladů si Etrich s Welsem nechali svůj vynález úspěšně patentovat pod názvem „Flugmaschine“, tedy doslova „Létající stroj“. Kluzák při startech ze speciální rampy se závažím, které jej uvádělo do pohybu, úspěšně zvládal lety o délce přes 500 m.

K pilotovanému letu, kdy Franz Xaver Wels letěl jako první Rakušan na stroji těžším vzduchu, došlo na svahu u Nových Dvorů 2. října 1907.⁶⁵ V dobovém periodiku *Allgemeine Sport-Zeitung*, vydaném 19. října 1907, se k události uvádí, že Franz Wels provedl 2. října 1907 po dvou zátěžových zkouškách tři lety v délce 150, respektive 180 a 225 m. Lety proběhly ve výšce 15 až 17 m, přičemž šlo o první klouzavé lety v tehdejším Rakousku-Uhersku.⁶⁶ V pozdější publikaci *Die Etrich-Taube*,⁶⁷ stejně jako v Etrichově biografii z roku 1942 byla záměrně uvedena mylná informace, že k letům došlo 8. a 13. října 1906.⁶⁸ Otázkou zůstává, proč tak Etrich učinil. V první z uvedených publikací je zmíněno, že o několik týdnů později předvedl v Paříži 50 m dlouhý let Brazilec Alberto Santos-Dumont.⁶⁹ Je tak možné, že si chtěl informací, že jeho stroj uletěl delší vzdálenost a dříve, než letoun světoznámého brazilského průkopníka aviatiky, udělat jakousi reklamu.⁷⁰ Zajímavé je, že nepravdivá informace o prvním letu stroje těžšího vzduchu v tehdejším Rakousku-Uhersku byla, a stále je, zcela nekriticky přebírána i nadále. V tuzemských zdrojích se s ní lze například setkat u jiného krkonošského rodáka, legionáře

65 SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 18.

66 SILBERER, Victor. *Die Gleitflüge in Oberaltstadt. Allgemeine Sport-Zeitung. Wochenschrift für alle Sportzweige.* 1907, Jhg. 28, Nr. 95, s. 1288.

67 EFW. *Die Etrich-Taube.* Libava: Etrich-Flieger-Werke, 1912. S. 9.

68 PRIMAVESI, Erwin, pozn. 15, s. 16 a SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 58.

69 Etrich měl zjevně na mysli událost z 23. října 1906, kdy Santos-Dumont tuto vzdálenost překonal se svým strojem 14-bis u Château de Bagatelle v Boulogneském lesíku.

70 Tomu přímo napovídá zmínka v publikaci Igo Etrich und seine „Taube“, kde je na s. 19 uvedeno, že, Santos-Dumont svého úspěchu dosáhl „teprve“ 12. listopadu 1906. OBAL, Adalbert, SWOBODA, Erich. *Igo Etrich und seine „Taube“.* Vídeň: Kriegswissenschaftlichen Abteilung der Luftwaffe, 1942. S. 19.

a propagátora letectví Václava Rypla, který ji uvedl v roce 1927 ve své slavné knize *Z dějin naší vzduchoplavby*,⁷¹ či v publikaci Bohumíra Smutného z roku 1983, kde se navíc uvádí, že pilotem stroje byl sám Etrich (sic!).⁷² S podobnými tezemi, ale i s jinými, nezřídka zcela nesmyslnými informacemi, se pak lze bohužel často setkat i v nepřeborném množství soudobých zahraničních odborných publikací.⁷³

V roce 1908 Franz Xaver Wels Igo Etricha přesvědčil, že pro další vývoj a výzkum není v hornatém okolí Trutnova ideální terén a že vhodnější podmínky budou ve Vídni. Ministerstvo obchodu tak na jaře roku 1908 poskytlo Etrichovi a Welsovi prostory v Rotundě ve vídeňském Prateru. Do tohoto nového ateliéru nechal Etrich z Horního Starého Města převést i motorizovanou verzi letadla, na niž se následně prováděly dodatečné úpravy.

V létě roku 1908 přicestoval do Evropy Wilbur Wright se svým strojem Wright B. V srpnu téhož roku provedl řadu úspěšných letů v Auvours poblíž Le Mans. Americký stroj byl pro evropské aviatiky v mnoha ohledech inspirativní a Igo Etrich lákavé možnosti k prostudování zdařilé konstrukce bratří Wrightů pochopitelně využil. Do Auvours za tímto účelem vyslal Franze Welse, který měl ve Francii zároveň zakoupit výkonnější pohonnou jednotku.⁷⁴ Wrightova produkce však Welse naprosto uchvátila a po svém návratu Etrichovi navrhl, aby svou koncepci změnil na dvouplošnou – to Etrich sice s váháním akceptoval, avšak s tím, že souběžně s dvouplošníkem budou práce na jednoplošníku nadále pokračovat. Neshody stran názorů na koncepci konstrukce však mezi oběma sebevědomými muži narůstaly. Důvodem rozkolu nebyla jen důvěra Etricha v původní řešení, kterého

71 RYPL, Václav. *Z dějin naší vzduchoplavby*. Praha: Česká beletrie, 1927. S. 126.

72 SMUTNÝ, Bohumír, pozn. 59, s. 28.

73 Například v proslulé publikaci Erwina Primavesiho „Im Auf- und Abwind“ z roku 1985 či v jinak skvělé reedici knihy Theodora von Kármána a Lee Edsona „The Wind and Beyond“. V té se dokonce na s. 79 uvádí, že letoun byl výsledkem studií letových vlastností zmíněného tropického semena, provedenými Rumplerem a Etrichem. Nutno poznamenat, že rakouský průmyslník židovského původu Edmund Rumpler s podobným výzkumem neměl nic společného, a dokonce se, po zneužití licenčních práv na výrobu pozdějšího modelu „Taube“ a po dlouhých soudních sporech, stal pro Etricha pověstnou celoživotní „Nemesis“. KÁRMÁN, Theodor von, EDSON, Lee. *The Wind and Beyond*. New York, USA: Little Brown and Company, 1967. S. 79.

74 ETRICH, Igo. Die historische Entwicklung des Taubenprinzips und dessen Bedeutung für die Zukunft. *Flugwesen*. 1929, Jhg. 9, Nr. 5.-6., s. 9. S laskavým svolením knihovny NTM v Praze.

dosáhl po letech výzkumu, ale také jeho odpor ke kopírování zahraničních typů. U Welse byly patrné tendence k osamostatnění a celá situace vedla k tomu, že mu dal Etrich v podstatě ultimátum, které Welse stavělo do jasně podřízené pozice. To však Wels rezolutně odmítl.⁷⁵ V roce 1909 tak Etrich vzájemnou spolupráci ukončil, Welse vyplatil a vedení dalších prací se ujal sám. Welsovo místo nahradil velmi schopný zámečník a dílenský mistr Karl Illner pocházející z Žacléře.⁷⁶

Velkým zlomem v Etrichově koncepci byl nový motorový jednoplošník, tentokrát však s trupem. Etrich totiž během pokusů s motorizovaným samokřídlem zjistil, že kroucí moment vrtule autostabilitu zanoniového křídla nemalým způsobem narušuje a trupové řešení se tak jevílo jako ideální. Nový stroj s motorem Antoinette a tažnou vrtulí byl znám jako Etrich I. nebo také „Praterspatz“.⁷⁷ Příliš slabá pohonná jednotka neumožňovala letadlu vzlétnout a Etrich se rozhodl počkat na dodání řadového motoru Clerget, který při zmíněné cestě do Francie objednal Franz Xaver Wels.⁷⁸ Motor s výkonem 37 kW dorazil na podzim a 29. listopadu typ Etrich I Karl Illner ve Vídeňském Novém Městě úspěšně zalétal. Navzdory úspěšnému letu stroj svými výkony moc neoslnil a Igo Etrich s výsledkem rozhodně spokojený nebyl. Je však nutné poznamenat, že experimenty se strojem Etrich I přinesly řadu neocenitelných zkušeností, které se měly brzy vyplatit.

Etrich se tak rozhodl k vývoji nového letounu, kde zohlednil i zkušenosti zahraničních výrobců a při vývoji řadu prvků konzultoval i s uznávanými rakousko-uherskými odborníky.⁷⁹ Nový typ si zachoval nosnou plochu zanoniového tvaru a autostabilních charakteristik, avšak pouze na koncích křídel. Blíže k trupu nosná plocha disponovala již o tehdy rozšířeným „C“ profilem, což při značné hloubce a rozpětí křídel zajišťovalo více než dostatečné množství vztlaku.⁸⁰ Takto koncipovanou nosnou plochu si

75 WILKINS, Mark C., pozn. 26, s. 13.

76 U Etrichů byl však zaměstnán již delší dobu jako zámečník. V leteckém ateliéru v Rotundě potom pracoval jako dílenský vedoucí.

77 SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 25.

78 SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 26.

79 Například Pavel Podgornik-Hermuth či Hugo L. Nickel. SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 27.

80 SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 27.

Etrich nechal patentovat.⁸¹ Nový dvoumístný stroj, označovaný původně jako Etrich II, se vyznačoval také o poznání lepší aerodynamickou čistotou. Poháněn byl prozatím Clergetem vymontovaným z předchozího typu. Letadlo, tvarem křídel nápadně připomínajícím holuba, získalo název Etrich-Taube, který se brzy stal bez nadsázky světoznámým. Zálet nového stroje proběhl opět na letišti ve Vídeňském Novém Městě na začátku dubna roku 1910 se samotným Igo Etrichem za řízením. Po dalších úpravách Etrich plánoval provést zkušební let, který však provázela smůla – po přidání plného plynu se po krátkém rozjezdu stroj odlepil od země, avšak takřka okamžitě se začal zvyšovat úhel náběhu, který nebylo možné ovlivnit ani razantním potlačením výškového kormidla.⁸² Letoun tak vzápětí ztratil rychlost a spadl. Etrich si při havárii poranil páteř, tudíž po opravě letounu a patřičnému upravení centráže další lety od 12. dubna prováděl Karl Illner.⁸³ Tento zálet proběhl se skvělým výsledkem a typ Etrich-Taube začal takřka okamžitě sklízet řadu úspěchů.

Ve středu 20. dubna se Illnerovi podařil let v trvání 8 minut, během kterého provedl v blízkosti letiště množství zatáček.⁸⁴ Komické je, že Karl Illner právě na prototypu Etrich-Taube složil 25. dubna 1910 pilotní zkoušku a obdržel tak pilotní diplom FAI č. 3 – Rakousko. Zároveň jako první složil pilotní zkoušku v Rakousku-Uhersku na letadle domácí provenience. Až do této doby však veškeré lety prováděl bez licence.⁸⁵

Etrich byl z úspěchu své konstrukce právem nadšený a utržené zranění mu rozhodně nemohlo zabránit v dalších pokusech – ve středu 11. května se rozhodl prokázat schopnosti svého letadla při letu s nákladem. Za tím účelem přesvědčil poručíka Hirsche, aby se

81 SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 28.

82 Jasný důsledek posunutí těžiště letounu za hranici zadní centráže.

83 Stran této události je zajímavý rozpor ve zdrojích. V práci Hanuše Salze „Igo Etrich“ z roku 1991 je na s. 29 uvedeno, že zálet proběhl 1. nebo 2. dubna, přičemž Etrichovu havárii datuje k 6. dubnu 1910. V Etrichových vzpomínkách, jež jsou mj. uvedeny ve velmi precizně zpracované publikaci Erwina Primavesiho „Im Auf- und Abwind“, se na s. 18 píše, že k havárii došlo 10. dubna 1910. Etrichova vzpomínka zároveň uvádí, že byl v důsledku utrpeného zranění upoután na lůžko a že si opravy letounu vyžádaly nepřetržité desetidenní práce. Vzhledem k prokázané dataci Illnerova úspěšného zkušebního letu, ke kterému došlo 12. dubna 1910, by to však znamenalo, že k Etrichově nehodě došlo již 1. nebo 2. dubna, tedy při prvním záletu. Druhou možností by bylo, že opravné práce netrvaly 10, nýbrž jen 6 dní. Vzhledem k charakteru poškození letounu a faktu, že po upravení centráže létal letoun skvěle, se jako nejpravděpodobnější jeví, že Etrich havaroval již na začátku dubna při vzletu k prvnímu záletu a práce skutečně trvaly 10 dní. SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 29. a PRIMAVESI, Erwin, pozn. 15, s. 18.

84 PRIMAVESI, Erwin, pozn. 15, s. 18.

85 SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 29.

společně s ním a s Illnerem zúčastnil zkušební letu. Kuriózní na celé události je, že vzhledem k tomu, že ve dvoumístném stroji pochopitelně neměl dost místa pro tři osoby, ležel Igo Etrich na levém křídle u trupu, Karl Illner pilotoval a poručík Hirsch ležel na pravém křídle. Oba muži představující „břemeno“ nebyli nijak jistěni a při letu, během kterého Karl Illner několikrát letiště ve Vídeňském Novém Městě obletěl, se prostě jen drželi křídla a trupu.⁸⁶

V úterý 17. května 1910 pak pilotoval Karl Illner prototyp Etrich-Taube mezi Vídeňským Novým Městem a Vídní, kde přistál na Simmerinské pláni.⁸⁷ Šlo jednak o první letecké spojení měst v habsburské monarchii a zároveň i o rakousko-uherský dálkový rekord – Illner se ještě téhož dne vydal zpět a celkem tak uletěl 110 km.

Na letišti ve Vídeňském Novém Městě měl na přelomu jara a léta 1910 Igo Etrich v pronájmu již tři hangáry – ve třetím z nich probíhala stavba dalšího modelu, typu Etrich III Möwe. Na zmíněném letišti se Etrich také seznámil s Ferdinandem Porschem, rodákem z Vratislavic nad Nisou, který vyvíjel motory pro firmy Daimler.⁸⁸ Ačkoliv byla při záletu nové Möwe 31. května 1910 použita automobilová verze řadového Daimleru, Ferdinand Porsche brzy zkonstruoval své mistrovské dílo, vodou chlazený řadový letecký motor Austro-Daimler. S tímto motorem typ Etrich III Möwe Karl Illner zalétal 25. srpna 1910.⁸⁹ Na svou dobu velice spolehlivá pohonná jednotka disponovala výkonem 48 kW. Ze spolupráce mezi oběma konstruktéry vzešlo také velmi pevné přátelství.⁹⁰

Typ Etrich III Möwe Igo Etrich dál nevyvíjel a vrátil se k původní úspěšné koncepci Etrich II, která po mírných úpravách získala typové označení Etrich IV Taube. Tato řada byla mimořádně úspěšná a stala se doslova exportním hitem.⁹¹ S úspěchem Taube začal Etrich také v létě 1910 na letišti ve Vídeňském Novém Městě poskytovat pilotní výcvik. U Etricha tak získala svou licenci řada pozdějších slavných tuzemských i zahraničních letců

86 PRIMAVESI, Erwin, pozn. 15, s. 18.

87 WILKINS, Mark C., pozn. 26, s. 13.

88 FÜRWEGER, Wolfgang. *Die PS-Dynastie. Ferdinand Porsche und seine Nachkommen*. Vídeň: Carl Ueberreuter. ISBN 978-3-8000-7271-2. S. 26.

89 SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 31.

90 FÜRWEGER, Wolfgang, pozn. 88, s. 26.

91 SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 31.

– mezi jinými například i Johan Carel Willem Versteegh, první nizozemský vojenský pilot a pozdější generálmajor Nizozemského královského letectva, který svou licenci FAI-Rakousko obdržel 2. listopadu 1911.⁹²

O úspěšné Etrichovy konstrukce pochopitelně projevíli zájem další výrobci, kteří je chtěli vyrábět v licenci. Již 21. července 1910 tak Etrich uzavřel smlouvu s Ing. Edmundem Rumplerem, rakouským průmyslníkem židovského původu, který vlastnil továrnu v Berlíně-Lichtenbergu.⁹³ Po slibném začátku však Edmund Rumpler licenční práva zneužil, smlouvu přestal respektovat, avšak letadla nadále ve velkém množství a s velkým obchodním úspěchem vyráběl pod názvem Rumpler-Taube. Následovala řada dlouhých a nikam nevedoucích soudních tahanic a mezi oběma průmyslníky vzniklo zaryté nepřátelství, které mělo trvat až do konce jejich dní. Igo Etrich později uzavření smlouvy s Rumplerem označil za největší chybu svého života.⁹⁴

Doma v Rakousku-Uhersku zadal Etrich také v červnu 1910 objednávku ke stavbě pěti svých strojů osvědčené vídeňské kočárovně Lohner.⁹⁵ Úspěch letounu samozřejmě vedl k zájmu rakousko-uherské armády, která první stroj typu Etrich-Taube objednala již v říjnu 1910. V souvislosti s touto objednávkou a s bezohlednou dravostí obchodního prostředí, které Etrichovi spíše ztrpčovalo život, uzavřel licenční smlouvu se společností Motor-Luftfahrtzeug-Gesellschaft, zkráceně MLG. Společnost převzala Etrichovy dílny ve Vídeňském Novém Městě i s letouny, kontrakt s firmou Lohner, ale také veškeré Etrichovy pohledávky ke třetím osobám. V dozorčí radě MLG pak dostal místo Etrichův zástupce.⁹⁶ Tento razantní krok do značné míry Igo Etrichovi rozvázal ruce a zbavil jej řady starostí.

O licenční výrobu projevila zájem i řada dalších firem, a tak se v souvislosti s typem Taube setkat s mnoha různými variantami, například Albatros-Taube, Jeannin-Taube (tzv.

92 NOPPEN, Ryan K. *Blue Skies, Orange Wings. The Global Reach of Dutch Aviation in War and Peace, 1914–1915*. Grand Rapids, Michigan, USA: Wm. B. Eerdmans Publ., 2016. ISBN 978-0-8028-4870-3. S. 5.

93 SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 38.

94 PRIMAVESI, Erwin, pozn. 15, s. 19.

95 SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 41.

96 SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 45.

„Stahltaube“, DFW-Taube, Goedecker-Taube, Gotha-Taube, Halberstadt-Taube, Harlan-Taube, Hansa-Taube a řadou dalších.⁹⁷

Ačkoliv značnou část vyrobených letadel odebíral rakousko-uherský a německý trh, zájem nezřídka projevovali i zahraniční zákazníci. V roce 1911 tak pro potřeby svého letectva zakoupila dvě Taube italská armáda – jeden z těchto strojů drží poněkud temné prvenství, neboť byl v Tripolské válce použit k prvnímu náletu stroje těžšího vzduchu v historii lidstva,⁹⁸ když z něj poručík Giulio Gavotti rukou shodil na nepřátelský tábor v oáze Ain Zara tři půldruhého kilogramu vážící „bomby“.

V roce 1912 založil Igo Etrich továrnu Etrich Flieger Werke (EFW) v nedaleké Libavě,⁹⁹ těsně za pruskými hranicemi, aby mohl lépe vyhovět požadavkům německého trhu.¹⁰⁰ Zde v tomto roce vznikl i velmi zajímavý a elegantní typ Etrich Luft-limousine, který disponoval zcela uzavřenou a bohatě prosklenou kabinou. Šlo o první stroj s takto koncipovanou kabinou v historii. Z obchodního hlediska však tento unikátní letoun úspěch neslavil a celkem se vznikly jen 2 exempláře. Obchodně úspěšné varianty typu Etrich IV však již v této době patřily k rozšířeným typům jak v rakousko-uherském, tak i v německém letectvu.

Pro zlepšení povědomí o kvalitách typu Taube proběhlo i množství propagačních letů. Na 25. května 1911 tak Etrich naplánoval letecké vystoupení v Trutnově, které bylo spojené i s jeho přednáškou. Místo Karla Illnera však letoun Etrich VII pilotoval Heinrich Bier.¹⁰¹ Při zkušebním letu 23. května se však při výběhu po přistání na neupravené ploše

97 WILKINS, Mark C., pozn. 26, s. 41, 50.

98 Pokud bychom brali v potaz i aerostaty, prvenství v tomto ohledu drží Rakušané, kteří se roku 1849 pokusili s nevalným úspěchem bombardovat Benátky pomocí balonů bez posádky.

99 Dnes polská Lubawka, dříve Liebau.

100 WILKINS, Mark C., pozn. 26, s. 13.

101 SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 59. Během příprav k této akci se patrně poprvé objevila zvláštní ješitnost Karla Illnera; v rámci reklamy byly vytištěny plakáty, na kterých figurovalo jméno Karla Illnera jako pilota a Iga Etricha jako letce. Proti tomu se Karl Illner velmi ostře ohradil. Reklamní letáky, které byly zhotoveny později, sice již správně uváděly Heinricha Biera jako pilota, ale co bylo Illnerovi pověstným „trnem v oku“ byla zmínka o Igo Etrichovi jako o „letci“. Illner narážel na fakt, že Etrich nebyl držitelem pilotní licence a běžně nelétal. Nutno však dodat, že v tomto ohledu byl Illner mírně řečeno nesoudný. První zálet stroje Etrich II totiž prováděl sám Igo Etrich. Nutno také dodat, že když o pouhý rok dříve tento letoun Karl Illner místo zraněného Etricha po opravách zalétával znovu, sám držitelem pilotní

podářilo s jedním podvozkovým kolem zajet do větší díry, a došlo k poškození stroje. Vzlet byl tak odložen na 28. května. Krátce po startu však stroji vysadil motor a k určitému roztrpčení přítomných diváků musel nouzově přistát. Další produkce, která se oproti trutnovskému fiasku skvěle vydařila, proběhla 4. července v Liberci – Heinrich Bier zde svůj 40 minutový let korunoval přeletem Ještědu.¹⁰²

Karlu Illnerovi udělila životní ránu především tragédie z 28. září 1912 z leteckého dne v Ústí nad Labem. Illner krátce po vzletu zjistil problémy se stabilitou letadla a rozhodl se přistát.¹⁰³ Těsně před dosednutím letadla na zem došlo ke střetu se dvěma osobami, které Illnerovi vběhly do cesty a které při přiblížení přes pravé křídlo nemohl vidět. V zorném poli se mu objevily až těsně před střetem, když byly asi tři metry před letadlem. Illner se pokusil rychlým zásahem do řízení této nečekané překážce vyhnout – a dokonce si zprvu myslel, že se mu to podařilo – ale opak byl smutnou pravdou. Vrtule stroje obě osoby usmrtila.¹⁰⁴ Zdrčeného Illnera, který se psychicky zhroutil, museli z kabiny vynést. Je však nutno dodat, že Illner na celém nešťastném incidentu nenesl naprosto žádnou vinu – oběti se do pole rozeběhly svévolně, a to i přes předchozí upozornění.¹⁰⁵

Navzdory uvedeným problémům začínal narůstat věhlas jak Etrichův, tak i Illnerův – v roce 1913 se tak Illner kupříkladu objevil i ve filmu Ernsta Kleina „Das Geheimnis der Lüfte“, pochopitelně v roli pilota.¹⁰⁶ Působil však stále častěji také jako letecký instruktor – mezi jeho žáky patřil například i Gottfried Freiherr von Banfield, pozdější nejslavnější rakousko-uherský námořní pilot a stíhací eso.¹⁰⁷ Igo Etrich si u trutnovského publika svou

licence nebyl. SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 162.

102 SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 60.

103 Žádný ze zdrojů bohužel neuvádí, co za problémem konkrétně stálo. Důvodů může být mnoho, od závady řízení, přes mechanické poškození kormidel, až po povětrnostní vlivy.

104 Šlo o manžele Rehnovy, jimž louka patřila a i přes několikeré upozornění ze strany dohlížející policie odmítali louku opustit s tím, že se nenechají vyhánět ze svého pozemku. Paní Rehnové vrtule při střetu usekla polovinu hlavy a byla tak na místě mrtvá, pan Rehn utrpěl kromě dalších zranění frakturu lebky a zemřel při převozu do nemocnice. PLASSER, Karl. Unglücksfall bei einem Schaufluge. *Ischler Wochenblatt*. 1912, Jhg. 40, Nr. 40, s. 3.

105 PLASSER, Karl, pozn. 104, s. 3.

106 LACKNER, Josef Ch. Prechtls Bioskop. *Freie Stimmen*. 1915, Jhg. 35, Nr. 221, s. 7.

107 ALBRICH, Thomas, HAGEN, Nikolaus. *Österreich-Ungarns Fliegerasse im Ersten Weltkrieg 1914–1918*. Universitätsverlag Wagner, 2019. ISBN 978-3-703010-96-5. S. 64.

reputaci jistojistě napravil 24. srpna 1913, kdy proběhla další letecká produkce pro veřejnost. V 16:00 Igo Etrich s pilotem Alfredem Friedrichem odstartovali z Libavy, letěli přes Bernartice, Horní Staré Město, Svobodu nad Úpou, Janské Lázně a Černou horu zpět do Horního Starého Města, kde za jásotu více než 8000 diváků přistáli.¹⁰⁸ V úterý 26. srpna potom Alfred Friedrich provedl další zajímavý let – tentokrát však letěl sám. Odstartoval opět z Libavy, letěl do Trutnova a odtud potom přes Janské Lázně ke Sněžc, kterou přeletěl. Následně se vrátil do Trutnova, kde přistál. Krátce na to opět odstartoval a vrátil se zpět do Libavy. Celková doba letu činila dvě hodiny. Není bez zajímavosti, že šlo zřejmě o první let stroje těžšího vzduchu nad Sněžkou.¹⁰⁹

Postupem času začalo být jasné, že kapacity továrny EFW v Libavě nedostačují požadavkům trhu. Nepříliš strategické umístění továrny v příhraniční oblasti navíc ani nebylo příliš po chuti německé armádě, která patřila mezi Etrichovy zákazníky. Z toho důvodu se Etrichové rozhodli s dalšími společníky k vytvoření koncernu Brandenburgische Flugzeugwerke, který vznikl na jaře 1914 v Braniboru nad Havolou. Igo Etrich se svým vkladem v podobě EFW vlastnil 28% z celkového kapitálu, a stal se tak největším podílníkem nově založené společnosti.¹¹⁰

Díky velkému zájmu nebyl výběr nového technického ředitele BFW právě snadnou záležitostí. Igo Etrich však v tomto ohledu vsadil na jistotu. Na začátku března roku 1914 odjel do Johannisthalu u Berlína, kde se setkal s tamním konstruktérem firmy Albatros Flugzeugwerke, prozatím nepříliš známým, ale nadějným konstruktérem Ernstem Heinkelem. Ten své firmě přinesl mimo jiné vítězství¹¹¹ v závodu hydroplánů na Bodamském jezeře v červnu 1913 se svým jednoplošníkem Albatros Taube.¹¹² Heinkel v té době vydělával 5400,- RM ročně, Etrich mu ovšem nabídl 20000,- RM a šestadvacetiletý

108 FEISTNER, Wilhelm. Etrich-Ueberlandflug Liebau – Oberaltstadt. *Reichenberger Zeitung*. 1913, Jhg. 54, Nr. 202, s. 6.

109 STROIŠNIGG, Karl. Ein Flug über die Schneekoppe. *Grazer Volksblatt*. 1913, Jhg. 46, Nr. 398, s. 7.

110 SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 102.

111 Pilotem stroje byl Hellmuth Hirth, starší bratr slavného plachtaře Wolfa Hirtha. Během 1. světové války s úspěchem létal u slavné letky „Jasta Boelcke“. Později působil jako zkušební pilot a konstruktér pohonných jednotek. V roce 1931 založil firmu Hirth-Motoren GmbH, která se vzápětí stala světoznámou. Zemřel v roce 1938 v důsledku dlouhodobých zdravotních komplikací, které mu přineslo zranění z letecké nehody z první světové války.

konstruktér se tak dlouho nerozmýšlel. O týden později navštívil Etricha v jeho trutnovské vile, kde místo technického ředitele u nové společnosti přijal.¹¹³ Rozhodně však nelze říci, že by se nově založená společnost Brandenburgische Flugzeugwerke¹¹⁴ nepotýkala s počátečními problémy. Patrně největším z nich byla osobnost průmyslníka Gottfrieda Krügera, podílníka nově vzniklé společnosti a Etrichova obchodního partnera. Zdráhal se jakýchkoli větších investic, což rozvoj nové továrny značně brzdilo, o vývoji nových letadel nemluvě.¹¹⁵ Když kupříkladu Ernst Heinkel do Braniboru nad Havolou přijel, se zděšením zjistil, jaký je skutečný stav věcí – zcela nic zde nebylo připraveno. Ihned tak odcestoval do Libavy, kde si zařídil provizorní konstrukční kancelář.¹¹⁶ Navzdory všem počátečním těžkostem se nový provoz v předvečer války rozběhl, nicméně k ideálu moderního a efektivního podniku měl především pro nedostatek investic daleko.

Kritickou situaci, k níž v roce 1915 podnik dospěl, vyřešil razantním vstupem ředitel společnosti MLG, bankéř a finančník židovského původu Camillo Castiglioni. Vyplatil všechny podílníky včetně Etricha, a vznikla tak velmi úspěšná společnost Hansa-Brandenburg. Jejím generálním ředitelem se nestal nikdo jiný než konstruktér Ernst Heinkel, kterému se po odchodu Gottfrieda Krügera skutečně rozvázaly ruce. Firma během války vyráběla množství úspěšných typů.¹¹⁷ Když šla po skončení 1. světové války na

112 HEINKEL, Ernst. *Stormy Life. Memoirs of a Pioneer of the Air Age*. New York, USA: E.P. Dutton & Co., 1956. S. 39.

113 HEINKEL, Ernst, pozn. 112, s. 42.

114 Později, poté, co Camillo Castiglioni odkoupil většinu podílu, známá jako Hansa- und Brandenburgische Flugzeugwerke, zkráceně HBF. Nejznámější však byla pod názvem Hansa-Brandenburg.

115 HEINKEL, Ernst, pozn. 112, s. 42. Vývoj nových typů a koncepcí byl za dané situace naprostou nutností. Lze sice říci, že po vypuknutí 1. světové války tvořily stroje Taube páteř letectev Ústředních mocností. Tento stav však netrval příliš dlouho. Navzdory počátečním úspěchům bylo brzy jasné, že Etrichem tolik vyzdvihovaná stabilita řady „Taube“ byla nespornou výhodou v době míru – pro výcvik a „rovné létání“ jde o vlastnost naprosto ideální. S rozvojem stíhacího letectva a potřebou dobré manévrovatelnosti a obratnosti vojenských strojů se však začalo ukazovat, že přemíra stability je v tomto případě zcela kontraproduktivní. Již na přelomu let 1914–1915 byla Etrichova koncepce beznadějně zastaralá, přinejmenším z hlediska potřeb frontových jednotek vojenských letectev. Stroje však nadále sloužily v zázemí pro výcvik.

116 HEINKEL, Ernst, pozn. 112, s. 42.

117 Jmenovat lze kupříkladu Hansa-Brandenburg C.I, stíhací Hansa-Brandenburg D.I, hydroplán Hansa-Brandenburg W.12, či moderní jednoplošný hydroplán Hansa-Brandenburg W.33.

sklonku roku 1918 společnost do likvidace, likvidátorem byl jmenován Igo Etrich.¹¹⁸ Konec války však rozhodně neznamenal tečku za jeho činností v letectví.

Co se týče osudu Karla Illnera, s Etrichem se na činnosti EFW a BFW již nepodílel. Od srpna 1914 byl Karl Illner také jednatelem společnosti Österreichisch-Ungarische Flugzeugfabrik Aviatik Gessellschaft m. b. H. Ve Vídni.¹¹⁹ Nadále však létal – v sobotu 19. září 1914 havaroval na letišti Aspern, když prováděl zkušební let s novým letadlem. Stroj byl při nehodě zcela zničen, ale Karl Illner našťastí z nehody vyvázl nezraněn.¹²⁰

Navzdory všem jeho leteckým úspěchům a nespornému pilotnímu umění je třeba dodat, že podobně jako Franz Xaver Wels, i Karl Illner byl do určité míry kontroverzní osobností. Na začátku roku 1916 se ocitl i před soudem v Leopoldstadtu ve Vídni, kde pro urážku na cti vystoupil proti jisté paní Else Bräunlichové v roli žalobce. Tato dáma o něm měla prohlásit, že pomlouval jiného letce, Ing. Franze Sattlera. Objektem pomluv měl být údajný Sattlerův milostný poměr s manželkou jistého dobře známého restaurátora. Ta měla navíc Sattlerovi měsíčně dávat 1000,- korun. K Ing. Sattlerovi, toho času vojenskému letci, se informace o těchto pomluvách z různých zdrojů dostaly a pochopitelně mu nebyly lhostejné. Jal se tedy případ řešit. U soudu, kde vypovídala i řada svědků, nakonec vyšlo najevo, že původcem řečí nebyla paní Bräunlichová, ale naopak sám Karl Illner, který o Franzi Sattlerovi tyto fámy šířil již v roce 1913.¹²¹ Není jasné a ani důležité, zda Franz Sattler milostný poměr s manželkou restaurátora skutečně udržoval nebo ne. Otázkou však zůstává, co vedlo Karla Illnera k tomu, aby se ho snažil podobným způsobem společensky zdiskreditovat.

Začátkem července 1916 Karl Illner odešel z funkce jednatele firmy Aviatik.¹²² Není však jasné, zda jeho odchod nějak souvisel s uvedeným soudním sporem, který mu jistě mezi rakousko-uherskými letci dobré jméno neudělal.

118 URSINUS, Oskar. Firmennachrichten. *Flugsport*. 1918, Jhg. 10, Nr. 23, s. 584.

119 BERG, A. Notizen. Handelsgerichtlich eingetragen. *Österreichische Fahrrad- und Automobil-Zeitung*. 1914, Jhg. 9, Nr. 278, s. 6.

120 GÖRLACH, E. Illner Abgestürzt. *Wiener Neustädter Zeitung*. 1914, Jhg. 42, Nr. 77, s. 5.

121 SCHÖN, Franz. Gerichtssaal. Eine Klage des Direktors Karl Illner. *Die Zeit*. 1916, Jhg. 15, Nr. 4784, s. 6.

122 LÖBL, Emil. Firmaprotokollierungen. *Wiener Zeitung*. 1916, Jhg. 313, Nr.154, s. 23.

Illnerův poválečný osud nebyl příliš šťastný. Po rozpadu Rakouska-Uherska pracoval jako instalatér ve firmě Maluschek u. Co. svého tchána. Po jeho smrti se stal jejím vlastníkem, ale již na konci roku 1929 se v důsledku hospodářské krize potýkal s finančními problémy.¹²³ V denním tisku se lze také dočíst se že firma v březnu roku 1932 ocitla v konkurzu.¹²⁴ Karl Illner zemřel 6. srpna 1935 ve Vídni ve věku 58 let.

2.3. Činnost Guido Priesela

Prvopočátky letectví ve Vrchlabí sahají do doby krátce před 1. světovou válkou, kdy zde Ing. Guido Priesel, s pomocí Otto Schrimpla, syna vrchlabského starosty, postavil přinejmenším jedno letadlo.¹²⁵ Guido Priesel se narodil 15. června 1890 do rodiny tesařského a zednického mistra a stavitele Viktora Priesela a jeho ženy Marie, rozené Machitkové.¹²⁶ Viktor Priesel patřil mezi vážené vrchlabské osobnosti, byl mimo jiné i soudním znalcem v oboru stavebnictví a jako stavitel měl velmi dobré jméno v širokém okolí. Po stránce řemesla šel víceméně ve šlépějích svého otce Josefa Priesela, který byl tesařským mistrem. Vlohy pro manuální zručnost a obecnou technickou zdatnost bylo tedy možné očekávat i u Viktorova syna Guida a nutno dodat, že se tento předpoklad bezesbýtku naplnil.

O jeho dětství prozatím není mnoho známo, nicméně víme, že se přinejmenším lokálně proslavil již jako čtrnáctiletý, když v červnu 1904 zachránil tonoucího šestiletého chlapečka.¹²⁷ Ačkoliv Priesel nebyl příliš velkého vzrůstu, fyzicky byl velmi zdatný a jako

123 PAULIN, Karl. Konkursverfahren eines bekannten österreichischen Flieger. *Innsbrucker Nachrichten*. 1932, Jhg. 79, Nr. 75, s. 7.

124 NEFFZERN, Wilhelm. Nachrichten von heute früh. *Der Abend*. 1932, Jhg. 18, Nr. 76, s. 11.

125 KOBER, Oskar, FINK, Wolfgang. *Erinnerungen eines alten Hohenelbers*. Marktoberdorf: Heimatkreis Hohenelbe/Riesengebirge e.V., 2009. S. 30.

126 SOA Zámorsk. Sbírka matrik Východočeského kraje. Farní úřad římskokatolické církve Vrchlabí, okr. Trutnov. Matriční kniha narozených 1882–1902, Vrchlabí – město. III/1882-IX/1902. Dvojlist č. 133. Sign. 177-7048.

127 ZÖTTL, Emil. Ein mutiger Junge. *Neuigkeits-Welt Blatt*. 1904, Jhg. 31, Nr. 134, s. 8. Zajímavé je, že článek chybně uvádí Priesela jako dvanáctiletého.

student často vítězil ve sportovních soutěžích.¹²⁸ Po maturitě na vrchlabském gymnáziu absolvoval další studium na státní průmyslové škole v Chomutově.¹²⁹ O letectví se začal blíže zajímat patrně během středoškolských studií.

Z Prieselových předválečných strojů je znám prozatím jeden, jehož fotografie se ocitla na pohlednici¹³⁰. Šlo o velmi zajímavý a nápaditě řešený hornoplošník s nekrytou příhradovou konstrukcí, která měla od centroplánu až po ocasní plochy přepážky ve tvaru X.¹³¹ Pohonnou jednotkou byl řadový čtyřválcový motor, uložený bezprostředně před pilotem. Převod na klasickou dvoulistou tažnou lamelovanou vrtuli, jejíž osa se nacházela zhruba ve výšce křídel, byl řešen prostřednictvím řetězu. Dvoukolový podvozek stroje disponoval i širokými ližinami¹³² a vzadu ostruhou. Velmi zajímavý a originální prvek tohoto Prieselova letounu představovalo směrové kormidlo, tvořené jakýmsi tubusem. Efektivnost tohoto řešení není doposud známa, nicméně vzhledem ke koncepci letadla lze dostatečnou účinnost předpokládat. Jako velmi zajímavé se jeví také řešení vodorovné ocasní plochy, která byla patrně plovoucí, přičemž její koncové části měly viditelné vzepětí. Nosné plochy byly patrně jednonosníkové, vyztužené lany, přičemž klonění bylo zajišťováno jejich nakrucováním, v době vzniku letadla řešením naprosto typickým. Stavba tohoto letadla měla probíhat v dílně v Peterově karosárně. Prozatím není bohužel známo,

128 KOBER, Oskar, FINK, Wolfgang, pozn. 125, s. 29, 30.

129 BÖHR, Josef. Oertliche Nachrichten. *Österreichische Volkszeitung*. 1918, Jhg. 64, Nr. 80, s. 10.

130 Jedna z těchto pohlednic, adresovaná slečně Bertl Beranové z vily Jerie ve Vrchlabí s přáním ke svátku, byla zaslána Johannem Machitkou, zřejmě bližším příbuzným Guido Priesela z matčiny strany (pravděpodobně jeho dědečkem), který byl na dílo svého rodinného příslušníka evidentně patřičně hrdý.

131 Podle publikace Jana Králíka „Karoserie Petera“ měl být drak Prieselova letadla zhotoven z topolového a lipového dřeva. To je však velmi zvláštní a poněkud pochybné, neboť ani jeden z uvedených materiálů není klasickým „leteckým“ materiálem, kupříkladu na rozdíl od jasanu. Podle restaurátora a velmi zkušeného truhláře Krkonošského muzea ve Vrchlabí, pana Františka Niče, je použití těchto materiálů pro nosnou konstrukci letadla zcela nepravděpodobné. Výhoda topolu sice tkví v tom, že nemá tendenci se kroutit, nicméně však není dostatečně pevný. Lipové dřevo není porézní, tudíž se moc neštípe, nicméně je příliš měkké, není pevné a ani váhově lehké. Jediné rozumné využití topolového dřeva v konstrukci draku by bylo možné na výrobu žeber. NIČ František, 2023. Rozhovor s truhlářem a restaurátorem Krkonošského muzea. Vrchlabí 12. 7.

132 Jejich šířka a provedení napovídá hypotéze, že nešlo pouze o tehdy běžně používaný bezpečnostní prvek, zabráňující případnému převrácení letadla, ale že byly použitelné i v zimě, jako klasické lyže. V krkonošských podmínkách to lze velmi dobře předpokládat, v okolí Vrchlabí nezřídka zůstává sníh až do dubna. Je také nutno dodat, že již v té době nebylo zimní létání ničím neobvyklým – kupříkladu Etrichovy stroje v zimě zcela běžně létaly.

jak úspěšná tato Prieselova konstrukce byla, nicméně z fotografie lze přinejmenším usuzovat, že se přinejmenším po technické stránce zdařila. O provozu ani osudu tohoto letadla doposud moc nevíme, avšak je velmi pravděpodobné, že šlo o stroj, který byl těžce poškozen v noci na 7. dubna 1912,¹³³ kdy severní a severovýchodní Čechy zasáhla ničivá vichřice, která zcela zdevastovala i Prieselův hangár.¹³⁴ Kde tento hangár stál, je prozatím poněkud nejasné. Vrchlabský rodák a Prieselův současník Oskar Kober (1898–1990) ve svých vzpomínkách uvádí, že hangár stál na lukách směrem k Hornímu Lánovu.¹³⁵ Tam se také měl Oskar Kober, tehdy v chlapeckém věku, s ostatními dětmi chodit na Prieselovo letadlo dívat.¹³⁶ Jan Králík ve své publikaci o Peterově karosárně uvádí, že se Prieselova činnost stala objektem zájmu techniků z Vídně, kteří měli ve Vrchlabí následně další letadlo provozovat. To mělo být hangárováno ve Vejsplachách, tedy jihozápadně od města.¹³⁷

O jeho dalších předválečných leteckých aktivitách prozatím není bohužel nic bližšího známo, kromě toho, že se zřejmě v první polovině roku 1914 ucházel o místo leteckého konstruktéra u nově vzniklé firmy BFW¹³⁸ v Braniboru nad Havolou. Bohužel však neúspěšně.¹³⁹

Po vypuknutí 1. světové války narukoval Guido Priesel k zeměbraneckému pěšímu pluku č. 11¹⁴⁰ do Jičína. V řadách této jednotky se účastnil bojů na ruské frontě. O Prieselových vojenských kvalitách svědčí mimo jiné i jeho relativně rychlý služební

133 Pohlednice s tímto krásným Prieselovým letadlem, kterou ve Vrchlabí pořídil a vydal místní fotograf a majitel ateliéru Wenzel Pfohl, je na rubové straně datována k 4. červenci 1912. Otázkou však je, zda byla původní fotografie pořízena již před dubnovou vichřicí, nebo zda jde o fotku již opraveného letadla.

134 PRZEDAČ, Aladar G. Die Wetterkatastrophen: Unwetter in Böhmen. *Prager Abendblatt*. 1912, Jhg. 46, Nr. 82, s. 4.

135 KOBER, Oskar, FINK, Wolfgang, pozn. 125, s. 30. Pokud je Koberova informace relevantní, Prieselův hangár by to umíst'ovalo zhruba do prostoru, kde se dnes nachází vrchlabské letiště.

136 KOBER, Oskar, FINK, Wolfgang, pozn. 125, s. 30.

137 KRÁLÍK, Jan. *Karoserie Petera*. Brno: Motor Journal, 2008. ISBN 978-80-903028-4-6. S. 35. Obě tyto informace se však doposud nepodařilo ověřit.

138 Zkratka Brandenburgische Flugzeugwerke. Není bez zajímavosti, že největším podílníkem této společnosti byl se svými 28% Igo Etrich. SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 102.

139 SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 102.

140 V němčině k.k. Landwehr-Infanterieregiment Nr. 11, zkráceně LIR 11. Roku 1917 byl pluk přejmenován na Schützenregiment Nr. 11, tedy střelecký pluk č. 11. KRÁSL, Josef. LIR Nr.11 Jičín (Jicin). In: K.k.Landwehrintanterieregiment Nr. 8 [online]. 2019. [vid. 14.6.2023]. Dostupné z: <https://www.kk8lir.cz/lir-nr-11-jicin-jicin>

postup. V říjnu 1914 dosáhl povýšení do hodnosti Kadett in der Reserve.¹⁴¹ V pondělí 23. listopadu 1914 byl Priesel při bojích v Haliči zasažen výstřelem z pušky do levé paže. Po ošetření v polním lazaretu jej odeslali k domácímu léčení, které trvalo 7 týdnů. Za své zásluhy v boji Guido Priesel obdržel Velkou stříbrnou medaili za statečnost I. třídy. Zajímavé je, že během rekonvalescence zavítal i do Liberce, kde začátkem ledna 1915 pobýval v hostinci „Gastwirtschaft Deutsches Haus“¹⁴² ve Starém Harcově.¹⁴³ Zpět na frontu k 11. pluku se vrátil 27. ledna 1915.¹⁴⁴ V únoru, krátce po návratu ke své 6. rotě, však utřžil další zranění¹⁴⁵ a na začátku března 1915 byl na vlastní žádost přeložen ke k.u.k. Luftfahrtarsenalu¹⁴⁶, kde svou činnost zahájil ve funkci meteorologického důstojníka.¹⁴⁷ Následovalo krátké intermezzo ve funkci přejímacího důstojníka a k 1. červenci 1915 došlo k jeho jmenování vedoucím zkušebního oddílu¹⁴⁸ a začátkem k povýšení do důstojnické hodnosti Leutnant.¹⁴⁹

V souvislosti s Peterovou karosárnou ve Vrchlabí a prvovaléčnou výrobou je velmi zajímavá fotografie, která je otištěna v publikaci Jana Králíka „Karoserie Petera“ na s. 39. Fotografie datovaná do roku 1916 zachycuje osazenstvo dílny této karosárny. Co je však pozoruhodné, je rozkrytovaná kulometná schránka Typ-II-VK s leteckým kulometem Schwarzlose M.07/12, která je na fotografii patrná. Tento návrh byl dílem konstruktérů z Versuchs-Kompanie z Fliegerarsenalu.¹⁵⁰ Před zavedením synchronizačního zařízení pro palbu přes vrtuli se tyto schránky umísťovaly na horní křídlo letadel, což umožňovalo palbu

141 K.U.K. KRIEGSMINISTERIUM. *Verordnungsblatt für die k.k. Landwehr*. 1914, Jhg. 45, Nr. 75, s. 570.

142 Kdysi reprezentativní budova bývalého hostince a oblíbené tančírny se dnes nachází naproti harcovské sokolovně – bohužel je však po přestavbě, která proběhla v 70. letech, takřka k nepoznání a aktuálně ve velmi špatném stavu.

143 FEISTNER, Wilhelm. *Angekommene Fremde*. *Reichenberger Zeitung*. 1915, Jhg. 56, Nr. 8, s. 15.

144 HORN, Gustav. *Kriegsauszeichnungen*. *Prager Tagblatt*. 1915, Jhg. 60, Nr. 29, s. 2.

145 K.U.K. KRIEGSMINISTERIUM. *Verlustliste*. 1915, 2. Jhg., Nr. 131, s. 5.

146 RAJLICH, Jiří. *Důstojník Haškova pluku u c. a k. letectva. Kapitán Ludvík Purm (1885–1953)*. *Historie a vojenství*. 2018, roč. 67, č. 1, s. 42.

147 RAJLICH, Jiří, pozn. 146, s. 41.

148 RAJLICH, Jiří, pozn. 146, s. 41.

149 K.U.K. KRIEGSMINISTERIUM. *Militärisches. Das Juli-Avancement*. In der k.k. Landwehr.

Verordnungsblatt für die k.k. Landwehr. Nr. 78. Vom 8. Juli. *Fremden-Blatt*. 1915, Jhg. 69, Nr. 187, s. 4/28.

150 „VK“ značí zkratku „Versuchskompanie“. DESOYE, Reinhard Karl Boromäus. *Die k.u.k. Luftfahrttruppe – Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912–1918*. Hamburg: Diplomarbeiten Agentur, 2000. ISBN 978-3-832429-14-0. S. 162.

nad okruhem vrtule.¹⁵¹ Je tak velmi pravděpodobné, že Peterova karosárna mohla vyrábět aerodynamické kryty těchto schránek. Otázkou zůstává, zda v tomto ohledu mohl mít nějaký vliv i Ing. Guido Priesel, který v řadách Versuchs-Kompanie pracoval.

Jeho další povýšení přišlo 1. srpna 1917, kdy byl jmenován do hodnosti Oberleutnant.¹⁵² Během svého působení v řadách Fliegerarsenalu se Ing. Guido Priesel proslavil především synchronizačním zařízením pro letecké kulometry Schwarzlose (systém Priesel-Steuerung), které vyráběla firma Aviatik.¹⁵³ Zařízení bylo hotové v říjnu roku 1917 a již začátkem roku 1918 se stalo běžnou výbavou rakouských stíhacích Albatrosů D.III.¹⁵⁴ Dále pak oběžným kruhem pro střeliště či vlastní konstrukcí jednomístné stíhačky, později označované jako „Kampf-Einsitzer-Priesel“ (KEP).¹⁵⁵ Konce války se však bohužel Guido Priesel nedožil, neboť 20. března 1918 zahynul při zkušebním letu na stroji Fokker B.I.¹⁵⁶ Podle vzpomínek Oskara Kobera došlo k nehodě zřejmě během přiblížení na přistání, když letoun zachytil o lešení v blízkosti letiště a havaroval.¹⁵⁷ Bezprostřední příčinou Prieselovy smrti byla podle údajů z úmrtní knihy zlomenina spodiny lebeční – úraz při těžších leteckých nehodách celkem typický.¹⁵⁸ Pohřbený je v hrobce rodiny Mahrlových na vrchlabském hřbitově.¹⁵⁹ Zajímavé je, že v mnoha zdrojích, včetně brožury k naučné hřbitovní stezce „Za paměti Vrchlabí“, je chybně uvedeno datum jeho pohřbu jako 20. března. 1918.¹⁶⁰ Chyba, kdy došlo k záměně data úmrtí s datem pohřbu, byla zřejmě

151 Doloženo je použití například u dvoumístného typu Hansa-Brandenburg C.I či u jednomístného stíhacího letounu Hansa-Brandenburg D.I.

152 K.U.K. KRIEGSMINISTERIUM. Personalgelegenheiten. *Verordnungsblatt für die kaiserlich-königliche Landwehr*. 1917, Jhg. 48, Nr. 130, s. 2145.

153 DESOYE, Reinhard Karl Boromäus, pozn. 150, s. 190.

154 GUTTMAN, Jon. *SPAD VII vs Albatros D.III*. Oxford: Osprey Publishing, 2011. ISBN 978-1-84908-475-8. S. 33.

155 Tento letoun měl zpočátku vznikat ve spolupráci s vrchlabskou karosárnou Petera. RAJLICH, Jiří. *Historie a vojenství*. 1/2018. s. 42.

156 Šlo o Fokker B.I s označením 03.15. RAJLICH, Jiří, pozn. 146, s. 41.

157 KOBER, Oskar, FINK, Wolfgang, pozn. 125, s. 30.

158 Úmrtní kniha, Fischamend. Sign. 03-07. záznam č. 16, dvojlist 52. In: *Matricula Online* [online]. [vid. 25. srpna 2023]. Dostupné z: <https://data.matricula-online.eu/cs/oesterreich/wien/fischamend/03-07/?pg=56>

159 KOČIÁN, Pavel. *Příběh začíná...* (poster). Materiál z výstavy Historie plachtění ve Vrchlabí. Vrchlabí: Krkonošské muzeum ve Vrchlabí, 2016.

160 BARTOŠ, Martin. *Hřbitovní stezka „Za paměti Vrchlabí“*. Průvodce vrchlabským místem posledního odpočinku. Brožura. Vrchlabí: Regionální turistické informační centrum Krkonoše, 2018.

způsobena během přepisování kartotéky.¹⁶¹ Evidenční kniha pohřbů z roku 1918 však hovoří zcela jasně: Nadporučík Guido Priesel zahynul ve Fischamendu 20. března 1918 při letecké nehodě a pohřeb se na vrchlabském hřbitově konal o týden později, tedy ve středu 27. března. 1918.¹⁶²

K záletu prototypu Prieselova stíhacího letounu KEP došlo o 10 dní později. Kvůli nutnosti provedení řady konstrukčních změn se však do výzbroje rakousko-uherského letectva nikdy nedostal. Po skončení války byl roku 1920 nabídnut letectvu nově vzniklé Československé republiky, to však bohužel o tuto nestandardní stíhačku nestálo.¹⁶³ Další osud tohoto zajímavého letounu je prozatím nejasný.

3. Účast rakousko-uherských a německých letců z Krkonoš v 1. světové válce

Během první světové války sloužilo v letectvech Rakouska-Uherska a císařského Německa překvapivě velké množství letců z oblasti Krkonoš. Mezi nejslavnější z nich lze bezesporu zařadit Eugena Bönsche z Velké Úpy, který se svými 16 vzdušnými vítězstvími patří mezi nejúspěšnější stíhací esa rakousko-uherského letectva. O jeho prvoválečných osudech však bylo napsáno již mnoho prací. Mezi nejznámější a nejobsáhlejší pak dozajista patří trojdílný článek PhDr. Jiřího Rajlichy, Ph.D., Šikovatel Eugen Bönsch (1897–1951). Rakousko-uherské stíhací eso z Krkonoš.¹⁶⁴ Z toho důvodu tak v této práci bude věnována

161 Kartotéku za minulého režimu přepisovali pracovníci Technických služeb města Vrchlabí – v určitých ohledech však zřejmě nepříliš pečlivě. Zajímavé je, že během přepisování došlo v mnoha případech k počestění původně německých jmen.

162 Grabstellenregister 1918. Stadtgemeinde Hohenelbe. poř. č. 50. Evidenční knihu laskavě k prostudování zapůjčil majitel a provozovatel vrchlabské pohřební služby, pan Ing. Milan Mašek.

163 RAJLICH, Jiří, pozn. 146, s. 42.

164 RAJLICH, Jiří. Šikovatel Eugen Bönsch (1897-1951). Rakousko-uherské stíhací eso z Krkonoš. 1. část. *Historie a vojenství*. 2017, roč. 66, č. 1., s. 38-77. Dále RAJLICH, Jiří. Šikovatel Eugen Bönsch (1897-1951). Rakousko-uherské stíhací eso z Krkonoš. 2. část. *Historie a vojenství*. 2017, roč. 66, č. 2, s. 45-95 a RAJLICH, Jiří. Šikovatel Eugen Bönsch (1897-1951). Rakousko-uherské stíhací eso z Krkonoš. 3. část. *Historie a vojenství*. 2017, roč. 66, č. 3, s. 39-87.

blíže pozornost až meziválečným sportovním aktivitám tohoto letce, které doposud nebyly dostatečně zpracovány. Pro nastínění účasti krkonošských letců v první světové válce jsou níže uvedeny osudy čtyř z nich – dvou z rakousko-uherské a dvou z německé strany hor. Ve dvou případech jde záměrně o letecké pozorovatele/střelce, neboť jejich role bývá v historiografii často neprávem opomíjena.

3.1. Letci k.u.k. Luftfahrtruppen z Krkonoš

3.1.1. Paul Rotter

Paul Rotter se narodil v Hořejším Vrchlabí v roce 1893 do rodiny známého průmyslníka a podporovatele sportu Gustava Rottera.¹⁶⁵ Paul Rotter byl známý předválečný sportovec, jeden z nejlepších rakousko-uherských skokanů na lyžích a mimo jiné i člen a později vedoucí pražského hokejového týmu. Jako člen D.E.H.G. Prag¹⁶⁶ se se skvělými výsledky v roce 1913 účastnil i Mistrovství Rakouska v lyžování,¹⁶⁷ stejně jako interních závodů D.E.H.G. na Klínových boudách, kde suverénně zvítězil.¹⁶⁸

Po vypuknutí války narukoval k praporu polních myslivců č. 27. Na začátku října 1914 byl Paul Rotter na srbské frontě raněn.¹⁶⁹ V září roku 1915 byl pověřen vedením

165 HORN, Gustav. Kriegsauszeichnungen. *Prager Tagblatt*. 1917, Jhg. 60, Nr. 206, s. 5. Gustav Rotter měl ještě další dva syny, oba velmi schopné sportovce. Hanns Rotter před válkou pracoval jako úředník pobočky Länderbank v Londýně (a po vypuknutí války se mu z Británie s notnou dávkou štěstí podařilo uniknout). Ing. Max Rotter byl předsedou Svazu německých lyžařů ve Vrchlabí (Verein deutscher Skiläufer Hoheneibe). Hanns Rotter, který se vyznamenal jako průzkumník na východní frontě, bohužel za války padl.

166 Deutsche Eishockey Gesellschaft Prag, tedy doslova Německá hokejová společnost Praha.

167 Zde se například v běhu na lyžích na 15 km trati umístil jako druhý, těsně za Norem Arildem Bergem. V Akademickém lyžařském mistrovství v Solné komoře v této sezóně zvítězil. V Krkonoších byl svého času patrně nejslavnějším lyžařem a přinejmenším dvakrát zde získal prestižní Jerieho pohár (něm. Jeriepokal).

168 PRAGER SKIKLUB. Wintersport. Interne Skiwetläufe der D.E.H.G. auf der Keilbaude im Riesengebirge. *Bohemia*. 1913, Jhg. 86, Nr. 84, s. 10.

169 RICHTER, Josef. Auf dem Schlachtfelde gefallen. *Illustriertes Wiener Extrablatt*. 1914, Jhg. 43, Nr. 284. s. 7.

vojenského lyžařského kursu.¹⁷⁰ V dubnu 1916 mu byla udělena Stříbrná medaile za statečnost II. třídy.¹⁷¹ U k.u.k. Luftfahrtruppen sloužil v řadách Flik 24 jako letecký pozorovatel-střelec. Za své bojové zásluhy získal mj. bronzovou i stříbrnou Vojenskou záslužnou medaili s mečí a Stříbrnou medaili za statečnost II. třídy.¹⁷² Padl společně se svým pilotem, Kpl.¹⁷³ Franzem Dostalem 14. června 1917 kolem 8:40 ráno, když byl jejich letoun Hansa-Brandenburg C.I čísla 26.29 sestřelen v plamenech v boji s italskými Nieuporty¹⁷⁴ nad Monte Armentera, nedaleko Borgo Valsugana. Jeho ostatky byly později převezeny zpět do Krkonoš. Lt. i.d.R. Paul Rotter je pohřben v rodinné hrobce na hřbitově ve Vrchlabí.

V lednu 1918 byl in memoriam vyznamenán Řádem železné koruny III. třídy s válečnou dekorací a mečí.¹⁷⁵ Organizace D.E.H.G. po smrti Paula Rottera uspořádala zvláštní schůzi, kde byla uctěna jeho památka a také se rozhodlo o přejmenování Fondu Hannse Rottera na „Fond Hannse a Paula Rotterových pro lyžování mládeže“. Jedním z prvních, kteří do fondu finančně přispěli, byl další vrchlabský sportovec a letec, Lt. i.d.R. Otto Schrimpl.¹⁷⁶ Se souhlasem Rakouského lyžařského svazu bylo také rozhodnuto o každoročním pořádání Memoriálu Paula Rottera v běhu a skoku na lyžích. Svaz počítal se zahájením memoriálu po skončení války.¹⁷⁷

170 MENDEL, Wilhelm. Von Nah und Fern. *Fremden-Blatt*. 1915, Jhg. 69, Nr. 258, s. 4.

171 REDAKCE. Wintersport. *Allgemeine Sport-Zeitung*. 1916, Jhg. 37, Nr. 27, s. 270.

172 GERL, Franz. Von unseren Soldaten. *Illustriertes Österreichisches Sportblatt*. 1918, Jhg. 14, Nr. 1, s. 8.

173 Kpl., zkratka hodnosti Korporal, což je ekvivalent desátníka.

174 Šlo o Nieuporty 11 od 78a Squadriglia. Sestřelený Dostalův a Rotterův Brandenburg byl druhým z celkem šesti vzdušných vítězství Guida Nardiniho (1881–1928). Nardini byl v té době desátníkem (italsky Caporal) a po dosažení tohoto vítězství obdržel Stříbrnou medaili za chrabrost (Medaglia d'argento al valor militare). VARRIALE, Paolo. *Italian Aces of World War 1*. Oxford: Osprey Publishing, 2009. ISBN 978-1-84603-426-8. S. 78.

175 GERL, Franz, pozn. 172, s. 8.

176 REDAKCE. Hans und Paul Rotter-Fond. *Deutsche Zeitung Bohemia*. 1917, Jhg. 90, Nr. 282.

177 GERL, Franz. Eishockey. *Illustriertes Österreichisches Sportblatt*. 1917, Jhg. 13, Nr. 9, s. 2.

3.1.2. Otto Schrimpl

Ačkoliv o tomto zajímavém krkonošském letci napsal již v roce 2014, s podporou PhDr. Jiřího Rajlichy, Ph.D., skvělý a obsáhlý článek publicista a vyhlášený znalec krkonošské historie pan Antonín Tichý, přesto existuje řada milníků v jeho leteckém i neleteckém životě, které si zasluhují bližší pozornost. Jako v případě Igo Etricha či Guida Priesela, i u Otto Schrimpla je z historického hlediska stále mnoho mlhavých míst či událostí, které sice byly dílčím způsobem popsány, avšak doposud neuvedeny v širší souvislosti. Tato část kapitoly o rakousko-uherských letcích z oblasti Krkonoš tak nemá za svůj cíl přepisovat již napsané, ale spíše doplnit jinými autory vydané články o nové, či málo známé informace.

Pomocník Guida Priesela z předválečné doby, Otto Schrimpl, se narodil 29. července 1895 ve Vrchlabí, do rodiny pozdějšího vrchlabského starosty, JUDr. Huberta Schrimpla. Již od dětství se s nadšením věnoval sportu, zvláště pak lyžování. V letech až 1906 až 1909 navštěvoval gymnázium v Hostinném,¹⁷⁸ avšak maturoval již ve Vrchlabí.¹⁷⁹ Již v závěru svých středoškolských studií spolupracoval s už zmíněným Ing. Guido Prieselem na stavbě jeho jednomotorového hornoplošníku. Jako velmi talentovaný lyžař a především skokan byl již před válkou členem vrchlabského spolku „Bund der Skiläufer – Hohenelbe“.¹⁸⁰ Ve dnech 23. a 24. března 1913 se účastnil také interních závodů D.E.H.G.¹⁸¹ na Klínových boudách, kde dosáhl skvělých výsledků – jeho skok o délce 26 metrů překonal pouze jeho vrchlabský rodák a pozdější letec Paul Rotter, který patřil ke špičkám rakousko-uherské reprezentace.¹⁸²

178 ALBRICH, Thomas, HAGEN, Nikolaus, pozn. 107, s. 64.

179 TICHÝ, Antonín. „Sprung der spinennen Flieger“. In: *Freiheit* [online]. 14. 10. 2014 [vid. 18. 7. 2021].

Dostupné z: [SCHLARAFFIA umění, přátelství, humor \(freiheit.cz\)](http://SCHLARAFFIA.umění.přátelství.humor(freiheit.cz)).

180 REDAKCE. Prager Skiklub. Wintersport. Interne Skiwettläufe der D.E.H.G. auf der Keilbaude im Riesengebirge. *Bohemia*. 1913, Jhg. 86, Nr. 84, s. 10.

181 Deutsche Eishockey Gessellschaft. Pražský sportovní spolek založený v roce 1905.

182 REDAKCE, pozn. 180, s. 10.

Po vypuknutí první světové války narukoval ke k.u.k. Landeschützen-Regimentu „Innichen“ Nr.III,¹⁸³ který byl součástí horských jednotek¹⁸⁴. V únoru 1916 se přihlásil do řad k.u.k. Luftfahrtruppen a po výcviku pro pozorovatele sloužil od května 1916 na italské frontě nejprve u jednotky Flik 28. Zde byl také v boji s italskými stíhači 25. listopadu 1916 zraněn zásahem do kolene.¹⁸⁵ Zranění pravděpodobně utrpěl při letu na stroji Hansa-Brandenburg C.I 27.53, jehož pilotem byl Zgfsf. József Magyar. Ten z boje vyšel nezraněn.¹⁸⁶ Často se traduje, že měl v důsledku zranění česku nahrazenou stříbrným implantátem.¹⁸⁷ To však zcela popřela Schrimplova manželka Luise. Podle ní byla Otto Schrimplovi po zranění rozdrčená česka vyjmuta. Prof. Lorenz Böhrer z Vídně, do jehož skvělé péče se zraněný letec dostal, dokázal spojit šlachy lýtkové a stehenní části takovým způsobem, že mohl dál aktivně sportovat.¹⁸⁸

Po rekonvalescenci, která zabrala takřka tři čtvrtiny roku 1917, se Otto Schrimpl přihlásil k základnímu pilotnímu výcviku. Po absolvování pokračovacího a bojového výcviku byl přidělen k jednotce Flik 61/J na italskou frontu.¹⁸⁹ Zde létal na stíhacích letounech Albatros D.III (OEF) a krátce možná i na typu Aviatik D.II¹⁹⁰ – veškerá svá vítězství však vybojoval na Albatrosech. Na svou původní příslušnost k elitním horským jednotkám však nikdy nezanevřel – trup jeho stíhacího Albatrosu D.III (OEF) 153.110 zdobila alpská protěž, emblém horských jednotek.¹⁹¹

183 TICHÝ, Antonín, pozn. 179.

184 Německy K.K. Gebirgstruppe.

185 TICHÝ, Antonín, pozn. 179.

186 GENTILLI, Roberto, IOZZI, Antonio, VARRIALE, Paolo. *Gli assi dell'aviazione italiana nella grande guerra*. Řím: Ufficio storico dello Stato maggiore dell'aeronautica, 2002. S. 347.

187 Např. TICHÝ, Antonín, pozn. 179.

188 KOBER, Oskar, FINK, Wolfgang, pozn. 125, s. 30. V lékařské terminologii jde o takzvanou patelektomii.

Nutno dodat, že podobný zákrok vyžaduje mimořádně schopného chirurga. Příznivý výsledek pak ovšem i pacienta s nesmírně silnou vůlí. Jde o vcelku vzácný, velmi radikální a značně mutilující zákrok. Ústní sdělení MUDr. Lenky Bílkové z Fakultní nemocnice v Hradci Králové z 12. července 2023.

189 ALBRICH, Thomas, HAGEN, Nikolaus, pozn. 107, s. 663.

190 Ve skvělé knize Aviatik D.I & D.II je publikována fotografie z přelomu února a března 1918, kde Lt. i.d.R. Otto Schrimpl sedí na vrtuli tohoto letounu. Vedle pak stojí sám velitel jednotky Flik 61/J, Oblt. i.d.R. Ernst Strohschneider. ZAHÁLKA, Jan, TESAŘ, Petr Aharon, SKOLIL, Zdeněk. *Aviatik D.I & D.II*. Hradec Králové: Japo, 2002. ISBN 80-239-4649-8. S. 73.

191 TICHÝ, Antonín, pozn. 179.

Mezi typickou činností stíhací Fliegerkompanie 61 nepatřilo jen hlídkování nad frontovou linií, průzkum či eskortování průzkumných a bombardovacích letounů, ale někdy i podpora pozemních vojsk. Lt. i.d.R. Otto Schrimpl se takové akce zúčastnil 23. února 1918, když brzy ráno odstartoval spolu s velitelem jednotky Oblt. i.d.R. Ernstem Strohschneiderem, Lt. i.d.R. Ferencem Gräserem, Lt. i.d.R. Edgarem Mörathem¹⁹² a Lt. i.d.R. Richardem Mellerem letci k útoku na nepřátelskou pěchotu. Pětice Albatrosů ostřelovala z kulometů zákopy i záložní pozice a Italům způsobila vážné ztráty. Zasažena však byla i útočící letadla, což bohužel vedlo ke ztrátě Lt. i.d.R. Mellera – jeho letoun se během zpátečního letu při prudší zatáčce v důsledku poškození rozlomil ve vzduchu.¹⁹³

Svého prvního vzdušného vítězství dosáhl Lt. i.d.R. Otto Schrimpl o den později, když společně s Lt. i.d.R. Edgarem Mörathem a Oblt. i.d.R. Ernstem Strohschneiderem sestřelili nad lagunou jižně od Capo Sile italský stíhací létající člun Macchi M.5¹⁹⁴ od 260^a Squadriglia Idrovolanti.¹⁹⁵ Dalšího úspěchu dosáhl Lt. i.d.R. Schrimpl 8. března 1918 nad Canale di Cenesa v ústí Piavy, kde se mu společně s Lt. i.d.R. Edgarem Mörathem a Lt. i.d.R. Ferencem Gräserem podařilo sestřelit italský pozorovací balón, jehož navigátor byl umístěn na pontonu.¹⁹⁶ Zatímco italští vojáci balon horečně stahovali, trojice letců na něj opakovaně útočila až do výšky 200 m, kde se jej konečně podařilo zapálit. Výsledek svého počínání však piloti Albatrosů sledovat nemohli, neboť se na scénu dostavili italští stíhači.¹⁹⁷ Již o čtyři dny později, 12. března 1918, dosáhl Lt. i.d.R. Schrimpl dalšího vítězství, opět ve spolupráci s Lt. i.d.R. Mörathem. Nad Monastierem ve svém Albatrosu

192 V určitých zdrojích, některé úřední dokumenty nevyjímaje, je příjmení tohoto letce uváděno jako „Moerath“.

193 KRÁLÍČEK, Rudolf. Nachruf! Belobung von Jagdfliegern. An Hochwohlgeboren Herrn k.u.k. Lt. i.d.Res. Meller Richard. k.u.k. Kommando der Isonzoarmee, 1918. S. 1.

194 Italský letoun Otto Schrimpl mylně identifikoval jako „vodní Nieuport“ („Wasser Nieuport“). Italský pilot, 2^o Capo Macchinista Giorgio Parodi, který byl kulometnou palbou rakousko-uherských stíhačů zasažen do pravé nohy, dokázal se svým poškozeným Macchi M.5, M 7102, přistát na hladinu Benátského zálivu. Stroj byl později italským námořnictvem odtazen do Benátek. VARRIALE, Paolo. *Austro-Hungarian Albatros Aces of World War 1*. Oxford: Osprey Publishing, 2012. ISBN 1-84908-747-4. S. 71. Jako zajímavost lze dodat, že Giorgio Parodi válku ve zdraví přežil a v roce 1921 společně s Carlem Guzzim založil renomovanou motocyklovou značku Moto Guzzi.

195 ALBRICH, Thomas, HAGEN, Nikolaus, pozn. 107, s. 607.

196 VARRIALE, Paolo, pozn. 194, s. 64.

197 ALBRICH, Thomas, HAGEN, Nikolaus, pozn. 107, s. 732.

D.III (153.110) sestřelil italský stíhací letoun Ansaldo S.V.A.¹⁹⁸ K velmi tvrdému boji došlo 17. května 1918 odpoledne, kdy pětice Albatrosů od Flik 61/J ve složení Lt. i.d.R. Ferenc Gräser, Lt. i.d.R. Otto Schrimpl, Fw. Karl Ludwig, Zgsf. Ludwig Deubler a Zgsf. Adolf Reinl doprovázela průzkumný Hansa-Brandenburg C.I od Flik 12/P. Severovýchodně od Trevisa se setkali se skupinou italských stíhacích letounů od 91^a a 78^a Squadriglia, které skvěle využily momentu překvapení.¹⁹⁹ Italy jako první spatřil Lt. Otto Schrimpl a ihned své kolegy na nebezpečí varovnými výstřely upozornil. Průzkumný letoun měl podle dohody při setkání s nepřátelskými stíhači ihned letět k vlastním liniím, avšak v tomto případě z neznámého důvodu pokračoval dál na italské území. To piloty Albatrosů dost limitovalo, neboť už tak byli v nevýhodné situaci, a ještě se museli soustředit na obranu průzkumného letounu. Velitel Lt. i.d.R. Gräser se zkusil dostat blíže k Brandenburgu, což se mu však stalo osudným – v těsném závěsu za ním totiž byly dvě italské stíhačky, pilotované velitelem italské hlídky od 91^a Squadriglia Ten. Gastonem Novellim a Serg. Cesarem Magistrinim.²⁰⁰ Během divokých úhybných manévřů Gräserův Albatros ztratil trochu výšky. To však stačilo na to, aby se dostal na mušku níže letícímu Nieuportu 27, se Serg. Guido Nardinim za řízením. Ten se za Albatros ihned pověsil a z bezprostřední blízkosti do něj vystřílel asi 200 ran.²⁰¹ Veliteli se pokusil přispěchat na pomoc Lt. i.d.R. Schrimpl, sám se dvěma Italy za ocasem, avšak bylo již pozdě.²⁰² Gräserův Albatros D.III (OEF) 153.221 v plamenech dopadl u obce Breda di Piave.²⁰³ Shodou okolností se u Nardinioho Nieuportu bezprostředně po útoku objevila porucha, když se v jeho motoru roztrhl vačkový kotouč. Musel proto nouzově přistát na louce asi 300 metrů od hořících

198 VARRIALE, Paolo, pozn. 194, s. 64.

199 Rakousko-uhersí letci nepřátelské stíhačky mylně identifikovali jako britské Sopwithy Camel. Ve skutečnosti šlo zřejmě o 5 SPADů VII a 1 Nieuport 27 od 91^a Squadriglia a několik Hanriotů HD.1 od 78^a Squadriglia.

200 VARRIALE, Paolo, pozn. 174, s. 53.

201 VARRIALE, Paolo, pozn. 174, s. 53.

202 BÁNSÁGI, Andor. Gräser Ferenc hadnagy ászpilóta hősi halála - *A Nagy Háború anekdotái* – XXXVI [online]. 22. června 2018. [vid. 3. 8. 2023]. Dostupné z: [Az első világháború napról napra: Gräser Ferenc hadnagy ászpilóta hősi halála - A Nagy Háború anekdotái - XXXVI. \(elsovilaghaboru.net\)](http://elsovilaghaboru.net)

203 O vítězství se podělil Ten. Novellim a Serg. Magistrinim. Poněkud nejasný zůstává nárok ze strany Serg. Antonia Chiriho od 78^a Squadriglia, kterému bylo toto vítězství také uznáno. ALBRICH, Thomas, HAGEN, Nikolaus, pozn. 107, s. 732.

trosek Gräserova letounu.²⁰⁴ Otto Schrimpl během boje nemohl tušit, že měl na mušce pilota, který o rok dříve usmrtil jeho krajana a přítele, Paula Rottera. Jak rychle vzdušný boj začal, tak i skončil – pro k.u.k. Luftfahrtruppen byl však výsledek tvrdou ranou, neboť přišlo o velmi schopného stíhače s 16 vítězstvími na kontě. Lt. i.d.R. Otto Schrimpl ztratil dalšího přítele, s nímž často sdílel i již zmíněný Albatros D.III (OEF) 153.110.

V červenci 1918 Lt. i.d.R. Otto Schrimpl za své zásluhy v boji obdržel Vojenský záslužný kříž III. třídy s válečnou dekorací a meči.²⁰⁵ Dne 16. září 1918 sestřelil u Noventa di Piave italský létající člun. Posledního vítězství dosáhl 27. října 1918, kdy měl nad ostrovem Papadopoli sestřelit bombardovací letoun Caproni.²⁰⁶ S platností k 1. listopadu 1918 dosáhl Otto Schrimpl povýšení do hodnosti Oberleutnant.²⁰⁷

Po porážce Centrálních mocností nebyl vznik nové Československé republiky Otto Schrimplovi příliš po chuti. Vzhledem k jeho původu je to však pochopitelné – většina obyvatel německé národnosti z pohraničních částí nového státu vnímala novou situaci podobně. Nepřekvapí proto, že se ihned po návratu z fronty dal do služeb nově vzniklé provincie Německé Čechy (Deutschböhmen). Představitelé této provincie, jež měla být součástí Republiky Německé Rakousko, předpokládali její připojení k Německé říši. Ačkoliv tento zajímavý státní útvar vznikl již týden před vyhlášením samostatného Československa, vítězné mocnosti jej neuznaly. Na řadě míst se čeští Němci mínili bránit začlenění do nové Československé republiky se zbraní v ruce. Ozbrojené povstání podporovala i řada navrátilivších se vojáků Habsburské monarchie a mnozí vyvíjeli značnou snahu, aby do sporných oblastí dostali zbraně a střelivo. Ani Oblt. i.d.R. Otto Schrimpl nebyl v tomto ohledu výjimkou. V úterý 19. listopadu 1918 přistál kolem půl druhé s dvoumístným letounem Hansa-Brandenburg C.I (Ph.) čísla 129.18 v Lanškrouně.²⁰⁸ Po žádosti Národního výboru v České Třebové o vojenskou asistenci nastaly hotové

204 VARRIALE, Paolo, pozn. 174, s. 53.

205 TSCHUGMELL, Johann. Amtlicher Teil. *Bote für Tirol u. Vorarlberg*. 1918, Jhg. 104, Nr. 81, s. 1.

206 TICHÝ, Antonín, pozn. 179.

207 K.U.K KRIEGSMINISTERIUM. Personalangelegenheiten. *Verordnungsblatt für die Landwehr*. 1918, Jhg. 49, Nr. 155, s. 4682.

208 PLAVEC, Michal. Zrod a první boje. Československé vojenské letectvo 1918–1919. *Vojenská história*. 2018, roč. 22, č. 3, s. 143.

manévry – na místo se vydalo celkem 154 mužů, včetně roty vojáků od 30. střeleckého pluku z Vysokého Mýta. Hrstka povstalců se po několika výstřelech rozutekla, Brandenburg byl pochopitelně zabaven a Otto Schrimpl zadržen, neboť v prostoru pro pozorovatele vezl bednu munice a části kulometů. Při výslechu zajatý pilot prozradil, že měl letadlo i s uvedeným kontrabandem předat povstalcům v Liberci.²⁰⁹ Otázkou zůstává, proč pilot včas neuletěl, neboť by bylo podivné, kdyby místní Němci přesun vojska nezaznamenali.

Po akceptování nové situace a návratu do Krkonoš Ing. Otto Schrimpl našel uplatnění v textilním průmyslu – zaměstnání získal u firmy J.A. Kluge²¹⁰ z Horního Starého Města, kde pracoval jako provozní technik.²¹¹

Ač o jeho meziválečné činnosti v letectví doposud takřka nic bližšího známo, existuje několik indicií, které napovídají, že měl k němu stále blízko. V lednu 1926 se zasnoubil se slečnou Else Peterovou, dcerou Josefa Petery, spolujeditele firmy Ig. Th. Petera & Söhne ve Vrchlabí.²¹² Byl také členem spolku „Hohenelba“,²¹³ vrchlabské odbočky (tzv. „Reychu“) pánské recesistické společnosti Schlaraffia, kde působil pod přezdívkou „Sprung der spinennen Flieger“.²¹⁴ Patrně po své svatbě, kdy již bydlel v Horním Starém Městě u Trutnova, však přesídlil přímo do trutnovského „Reychu“ zvaného „Gigantea“. Zde byl přezdíván „Ottla der Geflogene“.²¹⁵ Je také prokázáno, že se přátelil s vrchlabským plachtařem Reinholdem Riegerem.²¹⁶

Sportu se Ing. Otto Schrimpl aktivně věnoval i v meziválečném období – proslavil se především ve skoku na lyžích. Na Mistrovství Německa, které se konalo 14. a 15. ledna

209 KAŠE, Jan, PIRIČ, Vladimír. Prvních pětadvacet dní československého letectva. *Letectví + kosmonautika*. 1993, roč. 69, č. 22. s. 41/1469.

210 KLUGE Thomas, 2022. Telefonický rozhovor s rodinným příslušníkem průmyslnického rodu Kluge. Vrchlabí – Dessau, 5. 8.

211 REDAKCE. *Reichenberger Zeitung*. 1926, Jhg. 67, Nr. 6, s. 5.

212 REDAKCE, pozn. 211, s. 5

213 Šlo o vrchlabský „Reich“ recesistického spolku Schlaraffia.

214 TICHÝ, Antonín, pozn. 179.

215 ALLMUTTER PRAGA. *Allschlaraffische Stammrolle a.U. 75/76*. Praha: Allschlaraffischer Veröffentlichungen, 1934. S. 241.

216 HAHN-RIEGER, Ruth, RIEGER, Reinhold. Rieger Erich. In: *Flughistorie Rieger* [online]. 2022. [vid. 26. 2. 2023]. Dostupné z: <https://www.ul-flugsport.com/flughistorie-rieger/ww2-piloten-rieger/rieger-erwin/>

1922 v Krummhübelu (dnes Karpacz) získal 4. místo svým skokem 31 a půl metru.²¹⁷ Na Mezinárodních lyžařských závodech v Janských Lázních v roce 1925, které byly později uznány jako II. Mistrovství světa, získal svým skokem o délce 42 m a dvěma 39 m 4. místo.²¹⁸ Je také uveden (jako Ing. Otto Schrimpl z Horního Starého Města) na jmenném seznamu Zasedání rozhodčích lyžařského mistrovství Hlavního svazu německých spolků zimních sportů (Hauptverband deutscher Wintervereine), které se konalo v Janských Lázních od 30. ledna do 1. února 1930.²¹⁹ Pro sezónu 1932 jej Mezinárodní lyžařská federace (FIS) vybrala jako mezinárodního soudce pro skok na lyžích.²²⁰

Během druhé světové války sloužil v řadách Luftwaffe – jeho další osud je zmíněn v části 5.6.2. této práce a v přílohách č. 3 a č. 4.

3.2. Letci Luftstreitkräfte z Krkonoš

Účast krkonošských příslušníků německého císařského letectva na bojištích 1. světové války patří prozatím ke zcela nezpracovaným tématům. V mnoha zdrojích sice najdeme určité zmínky o Walteru Blumem, nicméně jde zpravidla o informace značně kusé a věnující se především jeho vlivu na meziválečný rozvoj plachtařského sportu na německé straně Krkonoš. Ve skutečnosti však v řadách Luftstreitkräfte i leteckých složkách Kaiserliche Marine sloužilo více letců a osudy některých z nich lze bezesporu označit za mimořádně zajímavé. V následujících řádcích jsou o příklad uvedeny „medailonky“ dvou z nich, podrobnější přehled je pak součástí příloh. Navzdory snaze o získání co největšího počtu informací je však nutné dodat, že v žádném případě nelze ani tak téma považovat za kompletně zpracované a pozornost badatelů a historiků si bude zasloužovat vždy.

217 REDAKCE. *Reichenberger Zeitung*. 1922, Jhg. 63, Nr. 12, s. 3.

218 TICHÝ, Antonín, pozn. 179.

219 REDAKCE. *Reichenberger Zeitung*. 1930, Jhg. 71, Nr. 303, s. 18.

220 REDAKCE. Mezinárodní lyžařští soudci ČSR. *Polední list*. 1932, roč. 6, č. 15, s. 5. ISSN 1804-8838.

3.2.1. Walter Blume

Walter Blume se narodil 10. ledna 1896 v Jelení Hoře. Po vypuknutí 1. světové války narukoval jako dobrovolník v září 1914 k 5. praporu slezských myslivců. V bojích u Lycku²²¹ ve Východním Prusku utrpěl 24. října 1914 průstřel stehna a v závěru své rekonvalescence byl v hodnosti Oberjäger přiřazen k výcvikové jednotce.²²² Toto zařazení mu nevyhovovalo, a tak podal žádost o převelení k letectvu. Žádosti bylo vyhověno a Walter Blume 30. června 1915 nastoupil k leteckému výcviku v Großenhainu. Další část výcviku absolvoval v Lipsku-Mockau a 30. března 1916 obdržel odznak polního pilota.²²³ Následně od 18. června 1916 až do 20. ledna 1917 létal jako pilot průzkumných letadel Aviatik u F. Fl. Abt. 65. Zde byl 24. července 1916 za zásluhy vyznamenán Železným křížem II. třídy.²²⁴ Podal žádost o přeložení ke stíhací letce, které bylo ze strany velení vyhověno. V úterý 30. ledna 1917 byl povýšen do hodnosti Leutnant²²⁵ a o den později nastoupil službu u stíhací jednotky Jasta 26, které velel Oblt. Bruno Loerzer.²²⁶ Jedním z Blumeho spolubojovníků u této letky byl i Hermann Göring. Svého prvního vítězství dosáhl Lt. Walter Blume 10. května 1917 odpoledne, když letěl na hlídku ve čtyřčlenném roji, který vedl právě Lt. Hermann Göring.²²⁷ Nad frontovou linií se setkali s čtveřicí dvoumístných D.H.4 od 55. perutě RFC, které prováděly fotoprůzkum. V nastálém boji byly dva britské stroje sestřeleny. Jeden si na své konto připsal Lt. Hermann Göring a druhý Lt. Walter Blume.²²⁸ Po přistání svůj úspěch náležitě oslavili.²²⁹ Je zajímavé, že

221 Dnes Ełk ve Varmijsko-mazurském vojvodství v severovýchodní části Polska.

222 STERNAL, Bernd. *Eroberer des Himmels. Lebensbilder – Deutsche Luft- und Raumfahrtpioniere, Träger des Ordens „Pour le Mérite“, Namen von A – L*. Díl 3. Gemrode: Sternal Media, 2018. ISBN 978-3-7481-2098-8. S. 34.

223 STERNAL, Bernd, pozn. 222, s. 34.

224 FRANKS, Norman, VANWYNGARDEN, Greg. *Fokker D.VII Aces of World War 1*. Díl 2. Oxford: Osprey Publishing. ISBN 1-84176-729-8. S. 64.

225 FRANKS, Norman, VANWYNGARDEN, Greg, pozn. 224, s. 65.

226 KILDUFF, Peter. *Hermann Göring. Stíhací eso první světové války*. Praha: Naše vojsko, 2016. ISBN 978-80-206-1590-9. S. 129.

227 KILDUFF, Peter, pozn. 226, s. 126.

228 KILDUFF, Peter, pozn. 226, s. 126. Blumeovým protivníkem byl D.H. 4, A.7413, který havaroval u Gouzeaucourt. Byl pilotovaný Capt. Normanem Seniozem, který byl zraněn. Jeho stílec/pozorovatel, Cpl. P. Hubbard Holland, bohužel padl.

229 KILDUFF, Peter, pozn. 226, s. 129.

většinu vítězství Waltera Blumeho tvoří stíhací letouny – do značné míry to hovoří o jeho kvalitách. Jeho druhou obětí se stal Sopwith Pup od 66. perutě RFC, který sestřelil 28. května 1917 po poledni poblíž Malincourt. Britský stroj pilotoval Lt. R. M. Roberts, kterého ihned po nouzovém přistání zajali němečtí pěšáci.²³⁰ Své třetí vítězství vybojoval nad Comines 11. července 1917 večer nad protivníkem více než úctyhodným. Byla jím nová britská stíhačka Sopwith Triplane, která disponovala mimořádnou obratností a stoupavostí a lze říci, že Albatros D.III v mnoha ohledech předčila. V tomto konkrétním případě šlo o Triplane N5357 od 10. (N) perutě RNAS. Za jeho řízením seděl Flt Sub-Lt. Raymond Leslie Kent, který padl do zajetí.²³¹ Dne 14. srpna 1917 za své dosavadní úspěchy Lt. Blume získal Železný kříž I. třídy.²³² Jeho činnost u jednotky Jasta 26 skončila 29. listopadu 1917, když v boji s britskými Bristol F.2B „Fighter“ od 48. perutě nad Houthulstským lesem utrpěl zásah do prsou a jen s vypětím všech sil dokázal přistát – z letadla ho však museli vynést. Včasná lékařská pomoc mu zachránila život, nicméně v lazaretu strávil tři a půl měsíce.²³³ Až do svého zranění dosáhl v řadách Jasta 26 šesti vzdušných vítězství.²³⁴ Když se jeho stav zlepšil, převzal 5. března 1918 po Oblt. Kurtu Studentovi²³⁵ velení stíhací jednotky Jasta 9 a udržel si ho až do konce války.²³⁶ Za své úspěchy obdržel Rytířský kříž Královského hohenzollernského domácího řádu s mečí²³⁷ a 30. září 1918 mu bylo uděleno nejprestižnější vyznamenání císařského Německa – řád Pour le Mérite, proslulý „Modrý Max“.²³⁸ Do skončení bojů dosáhl ještě 22 vzdušných vítězství. Svého posledního vítězství dosáhl 8. října 1918, když u Remaucourtu sestřelil Sopwith Camel od 209. perutě.²³⁹

230 FRANKS, Norman. *Sopwith Pup Aces of World War 1*. Oxford: Osprey Publishing, 2005. ISBN 978-1-84176-886-1. S. 52.

231 GUTTMAN, Jon. *Naval Aces of World War 1*. Díl I. Oxford: Osprey Publishing, 2011. ISBN 978-1-84908-345-4. S. 44, 46.

232 FRANKS, Norman, VANWYNGARDEN, Greg, pozn. 224, s. 65.

233 VANWYNGARDEN, Greg. *Aces of Jagdgeschwader Nr III*. Oxford: Osprey Publishing, 2016. ISBN 978-1-47280-843-1. S. 14.

234 STERNAL, Bernd, pozn. 222, s. 36.

235 Kurt Student se později proslavil v řadách Luftwaffe jako generál výsadkových vojsk.

236 FRANKS, Norman, VANWYNGARDEN, Greg, pozn. 224, s. 65.

237 FRANKS, Norman, VANWYNGARDEN, Greg, pozn. 224, s. 65.

238 KILDUFF, Peter, pozn. 226, s. 129.

Oblt. Walter Blume dosáhl během války 28 vítězství. Po skončení války vystudoval letecké inženýrství a později se stal šéfkonstruktérem firmy Arado. Jeho zajímavá konstruktérská činnost je podrobněji rozebrána v části 3.3. této práce.

3.2.2. Hans-Georg Horn

O tomto pruském letci, který byl jedním z pouhých pěti pozorovatelů, kteří během 1. světové války obdrželi prestižní řád Pour le Mérite, existuje v českojazyčných zdrojích pouze jeden článek. Ten publikoval v roce 1998 ve 22. čísle časopisu REVI Mgr. Petr Aharon Tesař, který zřejmě ve velké míře čerpal z britského odborného periodika Cross & Cockade International Journal, konkrétně z 2. čísla z roku 1986. V tomto čísle uvedl historik Dan Egan biografii Hanse-Georga Horna. Příspěvek v této práci má tak opět za cíl obecně známá fakta doplnit o další informace a souvislosti.

Hans-Georg Horn²⁴⁰ se narodil 28. dubna 1892 v obci Berbisdorf (dnes Dziwiszów) nedaleko Jelení Hory do rodiny luteránského pastora. Po ukončení středoškolských studií na jelenohorském gymnáziu vstoupil do armády, konkrétně do řad pluku 5. Niederschlesisches Infanterie-Regiment Nr. 154, s posádkou v nedalekém Javoru.²⁴¹ Krátce před vypuknutím války začal studovat na válečné škole v Gdaňsku.²⁴² Po začátku bojů se svým plukem odjel na západní frontu, kde se vyznamenal v bojích o Mázskou pahorkatinu.²⁴³ Za své zásluhy v těchto bojích 14. září 1914 získal Železný kříž II. třídy a povýšení do důstojnické hodnosti poručíka.²⁴⁴ Účastnil se tvrdých bojů u Combres-sous-

239 Je pravděpodobné, že šlo o Sopwith Camel E4378, pilotovaný 2Lt. Frankem Cornwallem, který padl do zajetí.

240 V článku Mgr. Tesaře uveden jako Hans-Jürgen Horn, byť jde o tutéž osobu. Znamé jsou obě varianty, nicméně v dostupných zdrojích se častěji objevuje „Hans-Georg“.

241 TREADWELL, Terry C., WOOD, Alan C. *German Knights of the Air 1914–1918*. Londýn: Brassey's, 1998. ISBN 1-85753-231-7. S. 95.

242 V původním názvu Danzig Kriegsschule. Tamtéž.

243 TESARĚ, Petr Aharon. Oberleutnant Hans-Jürgen Horn. *REVI*. 1998, roč. 5, č. 22, s. 9.

244 TESARĚ, Petr Aharon, pozn. 243, s. 9.

les-Côtes²⁴⁵ a 17. července 1915 byl raněn při útoku u Les Éparges ve stejné oblasti. Na konci měsíce utřžil další zranění a během rekonvalescence získal Železný kříž I. třídy. Patrně zde se také setkal s jistým letcem z Luftstreitkräfte, což předurčilo jeho budoucí dráhu. Po propuštění z lazaretu si na konci října 1915 podal si přihlášku k Luftstreitkräfte. K letecké zbrani jej přijali a k základnímu výcviku k jednotce FEA 10²⁴⁶ nastoupil 5. prosince 1915.²⁴⁷ Na začátku roku 1916 prodělal výcvik pro pozorovatele a střelce v Poznani a po jeho absolvování odjel k bojové jednotce Kasta 29²⁴⁸, patřící pod Kagohl 5²⁴⁹.²⁵⁰ V řadách této eskadry se mu během bitvy u Verdunu podařilo 15. srpna 1916 sestřelit svého prvního protivníka, prozatím blíže neurčený francouzský stíhací Nieuport. Další převelení následovalo 17. ledna 1917, tentokrát k jednotce Schusta 11.²⁵¹ Dne 9. března 1917 potom k jednotce F. Fl. Abt. (A).221, která se věnovala především navádění dělostřelecké palby a průzkumu, ale také přímé podpoře pěchoty.²⁵²

Dne 27. května utrpěl zranění při nouzovém přistání poblíž domovské základny F. Fl. Abt. (A).221 Bissegem²⁵³ u Courtrai²⁵⁴.²⁵⁵ O dva týdny později, 7. června 1917 utrpěl Hans-Georg Horn při jedné z akcí na podporu pěchoty těžké zranění,²⁵⁶ když jej palba ze země zasáhla do hýždí.²⁵⁷ Dne 20. července 1917²⁵⁸ obdržel z rukou císaře Viléma II.

245 Obec v départementu Meuse.

246 Flieger Ersatz Abteilung 10.

247 TREADWELL, Terry C., WOOD, Alan C., pozn. 241, s. 96.

248 Celým názvem Kampfstaffel 29.

249 Kampfgeschwader der Obersten Heeresleitung 5.

250 TESAR, Petr Aharon, pozn. 243, s. 9.

251 Schutzstaffel 11.

252 TESAR, Petr Aharon, pozn. 243, s. 9.

253 Toto letiště, založené Němci v roce 1916, dodnes existuje a je provozováno jako mezinárodní pod názvem Flanders International Airport. V širší známost vešlo v roce 2022, kdy na něm začala a také ukončila svůj let kolem světa doposud nejmladší žena, tehdy 19letá Zara Rutherfordová. RANKIN, Jennifer. Belgian-Briton Zara Rutherford is youngest woman to fly solo around world. Nineteen-year-old completes 52,000 km journey that took in 31 countries and five continents. In: *The Guardian* [online]. 20. 1. 2022. [vid. 1. 8. 2023]. Dostupné z: [Belgian-Briton Zara Rutherford is youngest woman to fly solo around world | Belgium | The Guardian](#)

254 V nizozemštině Kortrijk.

255 STANKEY, Douglas G., DEZENG, Henry L. Career Summaries – Luftwaffe Officers 1934 – 1945 [online]. 1. 4. 2023. [vid. 10. 5. 2023] Dostupné z: [Luftwaffe Officer Career Summaries \(ww2.dk\)](#)
S laskavým svolením autorů.

256 TESAR, Petr Aharon, pozn. 243, s. 9.

257 STANKEY, Douglas G., DEZENG, Henry L., pozn. 255.

258 TESAR, Petr Aharon, pozn. 243, s. 9.

Rytířský kříž Královského hohenzollernského domácího řádu s meči.²⁵⁹ Od 21. července do 16. srpna působil Hans-Georg Horn v Geschwaderschule v Paderbornu. Následně se vrátil ke své jednotce F. Fl. Abt. (A).221, kde s velkými úspěchy dále létal jako pozorovatel a střelec. Řádem Pour le Mérite byl, opět samotným císařem Vilémem II., dekorován 23. prosince 1917.²⁶⁰ Na začátku roku 1918 působil jako instruktor u Armeeflugpark 4 a v březnu 1918 se opět vrátil k bojové jednotce. S tou se následně až do začátku dubna 1918 účastnil tvrdých bojů během tzv. Ludendorffovy ofenzivy. Večer 21. března 1918 letoun AEG J.I čísla 483/17 s posádkou Lt. Hans-Georg Horn a Vzfw. Bernhard Müller při přistání po návratu z bojového letu havaroval, ale oba letci z trosk vylezli nezraněni.²⁶¹ Dne 4. dubna 1918 byl vyznamenán Bavorským vojenským záslužným řádem s meči. Na konci srpna 1918 utrpěl však Lt. Horn opět vážná zranění a jeho rekonvalescence trvala několik měsíců.²⁶² Mezitím byl povýšen do hodnosti Oberleutnant²⁶³ a 6. listopadu 1918 převelen k F. Fl. Abt. 39. Během své prvoválečné letecké kariéry absolvoval více než 300 bojových letů, přičemž asi v sedmdesáti případech se jednalo o nebezpečné akce na přímou podporu pěchoty.²⁶⁴

Po skončení války vstoupil do řad Freikorpsu a účastnil se bojů v rámci Grenzschutzflieger-Abteilung 401. Na podzim roku 1919 byl úředně převeden zpět ke svému původnímu 154. pěšímu pluku a demobilizován.²⁶⁵

Dne 1. května 1932 vstoupil do strany NSDAP a obdržel členské číslo 1091787. Aktivně působil i v řadách NSFK, kde ve 30. letech obdržel relativně vysokou hodnost Standartenführera²⁶⁶. V roce 1938 vstoupil do Luftwaffe, kde mu byla udělena hodnost Hauptmann der Reserve. V průběhu války dosáhl povýšení do hodnosti majora a sloužil ve

259 STANKEY, Douglas G., DEZENG, Henry L., pozn. 255.

260 STANKEY, Douglas G., DEZENG, Henry L., pozn. 255.

261 TESAŘ, Petr Aharon, pozn. 243, s. 9.

262 STANKEY, Douglas G., DEZENG, Henry L., pozn. 255.

263 TREADWELL, Terry C., WOOD, Alan C. *German Fighter Aces of World War One*. Tempus, 2003. ISBN 978-80-75242-808-6. S. 111.

264 TESAŘ, Petr Aharon, pozn. 243, s. 9.

265 TREADWELL, Terry C., WOOD, Alan C., pozn. 241, s. 97.

266 Tato hodnost v paramilitárních organizacích jako NSFK či NSKK odpovídala přibližně vojenské hodnosti plukovníka.

velitelských funkcích a ve výcvikových střediscích. V roce 1945 byl povýšen do hodnosti Oberstleutnant a sloužil jako důstojník pro věci politické u Flughafen-Bereichs-Kommando²⁶⁷ 1/XVII ve Vídeňském Novém Městě.²⁶⁸ V roce 1945 jej u Drážďan zajali rudoarmějci. Zemřel za doposud nevyjasněných okolností 16. března roku 1946 ve Vídni. Pohřben je na tamním Ústředním hřbitově.²⁶⁹

4. Meziválečné období a letectví na československé i německé straně Krkonoš

Pomineme-li již zmíněné krátké období kurýrních letů bývalých vojenských letců k.u.k. Luftfahrtruppen v rámci provincie Deustchböhmen, hlavní letecké aktivity, které se v oblasti Krkonoš několik let po skončení války odehrávaly, souvisely s rozvojem letecké dopravy. Šlo zvláště o linku Francouzsko-rumunské vzduchoplavecké společnosti²⁷⁰ mezi Prahou a Vratislaví, která vedla přes východní část hor a Královecké sedlo. Od roku 1926 pak i o aktivity německých leteckých společností, jež se týkaly dopravy na nově zřízené civilní letiště v Jelení Hoře. Společnost Deutsche Luft-Hansa pak provozovala, nezávisle na francouzské společnosti CIDNA, svou linku mezi Vratislaví a Prahou.

V otázce rozvoje sportovního letectví, a především pak plachtění, byly podmínky na německé straně hor vytvářeny již od roku 1921. Jejich poněkud paradoxním, ačkoliv zcela pochopitelným předpokladem, byly podmínky Versailleské mírové smlouvy, které až do roku 1926 extrémním způsobem omezovaly možnosti motorového létání. Dalším problémem byla zoufalá hospodářská situace, která mnoha válečným vysloužilcům z řad vojsk bývalého císařského Německa neumožňovala nalézt adekvátně placenou práci. Oba tyto faktory vedly k tomu, že bývalí letci hledali jiné východisko. Tím se logicky ukázalo

267 Velitelství letištní oblasti.

268 STANKEY, Douglas G., DEZENG, Henry L., pozn. 255.

269 STANKEY, Douglas G., DEZENG, Henry L., pozn. 255.

270 Francouzsky Compagnie franco-roumaine de navigation aérienne, zkráceně CFRNA, později Compagnie internationale de navigation aérienne, zkráceně CIDNA.

být plachtění, které bylo dobře dostupné takřka všem sociálním vrstvám společnosti a zároveň nebylo v rozporu s tvrdými podmínkami Versailleské smlouvy.

Kluzáky i výkonné větroně zprvu vzlétaly pomocí dlouhého gumového lana, které mělo v polovině délky závěs. Po zaháknutí letadla se asi čtyř- až pětičlenná skupina pomocníků na každém konci lana dala na povel „Táhnout!“ (u německých skupin „Ausziehen!“) do pohybu, přičemž ocas letadla drželi další dva nebo tři pomocníci. Následoval povel „Běžet!“ (u Němců „Laufen!“), při kterém se obě skupiny držící lano rozeběhly. Na povel „Pustit!“ (pro německé plachtaře povel „Los!“) potom pomocníci u ocasu letoun uvolnili – tah napnutého gumového lana jej vymrštil do vzduchu, avšak jen do několikametrové výšky.²⁷¹ Z toho důvodu bylo pro plachtění vhodné využívat prudší svahy, které umožňovaly delší klouzavý let. V případě silnějšího větru vanoucího na svah se pak někdy zručnějším pilotům dařilo na návětrné straně svahu létat i delší dobu. Na některých kopcích pak plachtaři pro start stavěli i speciální dřevěné rampy, ze kterých větroně s pomocí gumového lana vzlétaly. Pomocníci u ocasu v takovém případě byli v nezáviděníhodné pozici, neboť seděli relativně vysoko na vrcholku rampy. Pomocník, který při startu držel křídlo letadla, potom stál na více či méně propracované vyvýšené dřevěné plošině. Zajímavá je taktéž plachtařská terminologie, která v českojazyčném i německojazyčném prostředí označovala pomocníky. Ti, kteří při vzletu drželi ocas letadla, byli mezi Čechy nazýváni jako „zadáci“. Pro německé plachtaře šlo potom o „Schwanzmannschaft“²⁷². Pro skupinu napínající gumové lano sice v češtině jednotný výraz nebyl, nicméně v případě německých plachtařů se zažil zajímavý název „Gummihunde“²⁷³. Jak je patrné, šlo o velmi jednoduchý a levný způsob startu – vyžadoval však společné úsilí 10 – 15 lidí a pochopitelně nemalé nadšení, neboť kluzák bylo po přistání nutné vlastními silami dopravit opět na „start“. Později byly prováděny rovněž vzlety pomocí autovleku, navijáku, či finančně mnohem nákladnějšího aerovleku.

271 PETERKA, Oldřich. *Pamětní listy obce Poniklá*. Jilemnice: Gentiana, 2004. S. 18.

272 V překladu „Ocasní mužstvo“. Například GROENHOFF, Günther. *Ich fliege mit und ohne Motor*. Frankfurt nad Mohanem: Frankfurter Societäts-Druckerei, 1932. S. 26.

273 Česky doslova „gumoví psi“. Například SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 19.

K samotným leteckým aktivitám pak v Krkonoších došlo v první polovině 20. let hlavně v souvislosti se založením odbočky Spolku německých letců v Jelení Hoře a plachtařské letiště v nedalekém Grunau. Lze říci, že kromě Jilemnicka, kde za počátky plachtění stojí iniciativa bratrů Pitrmanových, měly naprosto klíčový vliv na rozvoj plachtění i na československé straně Krkonoš právě průkopnické aktivity německých plachtařů z okolí Jelení Hory.

Popularizace sportovního letectví byla výrazná i v mladé Československé republice. Těmto aktivitám zvláště pomohlo založení Masarykovy letecké ligy. Její odbočky byly k roku 1927 aktivní již na Jilemnicku i Trutnovsku.²⁷⁴ Je však nutné poznamenat, že existence místní odbočky ještě zdaleka nemusela vždy vést ke vzniku plachtařského odboru a potažmo pak k letecké činnosti. V počátcích MLL je třeba vidět především snahu o soustředění zkušeností, šíření povědomí o sportovním letectví a jeho významu, ale také o propagaci. Mnoho místních odboček MLL se tak zabývalo především přednáškovou činností a v některých případech i organizováním leteckých dnů, kde však jednotlivá vystoupení zpravidla zajišťovali pozvaní letci. V německy hovořících částech země se pak většina zájemců o sportovní létání soustředila v místních skupinách organizace Verband deutscher Flieger in der ČSR, zkráceně V.d.F. Ačkoliv členové místních skupin V.d.F. a MLL mnohdy úzce spolupracovali – takovým případem bylo například Trutnovsko – lze říci, že zde kromě zájmu o létání byla základním tmelícím prvkem především národnost.²⁷⁵ Navzdory častým soudobým snahám o poněkud idylický výklad soužití českých Němců a Čechů byla situace ve skutečnosti taková, že Češi v meziválečném období nežili „společně s Němci“, ale spíše vedle Němců. Ve skupinách V.d.F. také byla situace ve srovnání s místními odbočkami MLL o poznání jiná a lze říci, že v ČSR takřka neexistovala místní skupina této organizace, která by své snahy nezaměřovala na aktivní plachtění.

V meziválečném období se ve střední části hor, správně spadající pod tehdejší okres Vrchlabí (Bezirk Hohenelbe) týkaly letecké sportovní aktivity převážně německy mluvícího

274 REDAKCE. Klubovní zprávy. Masarykova letecká Liga. *Letectví*. 1927, roč. 7, č. 2. s. 45-46.

275 SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 17, 18.

obyvatelstva. Hlavním důvodem bylo především národnostní složení – pro srovnání, evidence sčítání lidu z roku 1930 uvádí celkem 42 383 obyvatel, z toho 38 091 Němců, 3763 Čechů a 529 cizinců.²⁷⁶ Lze bez nadsázky říci, že v dalších oblastech, kde žilo převážně německé obyvatelstvo, byla situace obdobná. Jistou výjimku pak tvoří již zmíněné Trutnovsko, kde létaly jak německé skupiny V.d.F., tak i české odbočky MLL²⁷⁷. Je však nutné podotknout, že se ve skupinách MLL naprosto běžně vyskytovali i členové německé národnosti. Opačné případy, kdy byli Češi aktivní ve skupinách V.d.F. jsou však spíše vzácné. Zajímavé ovšem je, že členství v obou organizacích zřejmě nebylo podmíněno státní příslušností. Jsou totiž doloženy případy, kdy se členem stal i cizí státní příslušník.²⁷⁸ Oblast jihozápadních Krkonoš pak byla historicky víceméně českou oblastí, proto zde působily výhradně místní odbočky Masarykovy letecké ligy.

V ohledu propagace a osvěty každá z uvedených skupin v ČSR vydávala své periodikum. V případě MLL ke snaze propagovat letectví mezi mládeží významnou měrou přispíval i populárně-naučný časopis *Mladý Letec*, vydávaný touto organizací již od roku 1929. Kromě článků z „leteckého světa“ přinášel i řadu statí určených pro modeláře.²⁷⁹ Aeroklub Republiky československé pak vydával měsíčník *Letec* a pražské ústředí V.d.F. německojazyčné periodikum *Flugwesen*. K dostání byl i převážně českojazyčný²⁸⁰ časopis *Letectví*, který se však aktivitami leteckých nadšenců z řad amatérů zabýval spíše okrajově a zaměřoval se na „velké“ letectví. Stran propagace československého letectví nelze také opomenout významnou činnost pplk. Václava Rypla, který se narodil 11. března 1886 v Kunčicích v tehdejším okrese Vrchlabí. Po vypuknutí 1. světové války narukoval k 1. bosensko-hercegovskému pěšímu pluku a v srpnu 1914 padl do zajetí.²⁸¹ V roce 1916 vstoupil do legií, bojoval na usurijské frontě, kde byl raněn. Po válce se v srpnu 1920

276 Po odsunu zde ke 30. září 1947 bylo evidováno 29 027 obyvatel, z toho 1536 Němců, 25 494 Čechů a 1997 cizinců (zvláště pak Rusů a Bulharů). Ke 30. září 1948 zde potom žilo 26 952 obyvatel, z toho 948 Němců, 24 349 Čechů a 1655 cizinců. K těmto datům je třeba dodat, že potomci ze smíšených manželství nebyli započítáni mezi Němce. REDAKCE. *Riesengebirgsheimat*. 1950, Jhg. 5, Nr. 1, s. 10.

277 Zde se však angažovaly především v propagační a organizační činnosti.

278 Například „Toni“ Croý ze Starých Buků, který byl úředně rakouským státním příslušníkem.

279 REDAKCE. Reklama v časopisu *Letec*. Dejte svým dětem letecký časopis – *Mladý Letec*. *Letec*. 1939, roč. 15, č. 1, s. 4.

280 Toto periodikum nezářídka obsahovalo i články ve francouzštině.

281 HARTMAN, A. R. Hartman. *Letectví*. 1931, roč. 9, č. 2, s. 64.

dostal na letecké oddělení MNO a aktivně se věnoval propagační činnosti. Je autorem mnoha článků s leteckou tematikou a mezi jeho díla patří také publikace „Z dějin naší vzduchoplavby“ či „Synové nebes“. Stal se také mimo jiné prvním sekretářem MLL po jejím založení v roce 1926. V roce 1927 odešel do penze, které si však bohužel příliš neužil. Zemřel navečer 8. února 1931 v divizní nemocnici v Praze.²⁸²

Po rozmachu plachtařského sportu, ke kterému na tehdejší německé straně hor došlo především ve 2. polovině 20. let, na české pak začátkem 30. let, a který provázely opatrné „skoky“ na školních kluzácích, došlo i na stavbu pokročilejších konstrukcí. V německém Grunau byl průkopníkem v konstrukci větroňů především Edmund Schneider, kterého v jeho začátcích silně ovlivnil proslulý plachtař, zručný truhlář a amatérský konstruktér Gottlob Espenlaub.²⁸³ Na české straně hor šlo především o jilemnického rodáka Františka Pitrmana, který stál u zrodu moderních výkonných větroňů československé provenience.²⁸⁴ Nelze pak také opomenout význam Ing. Ericha Hackela z Horního Starého Města u Trutnova, jehož zajímavé aktivity stran konstrukce větroňů však provázela nepřízeň štěstěny.²⁸⁵

S modernější leteckou technikou, díky které bylo možné dosáhnout výrazně lepších výkonů, však také narůstala nutnost jisté profesionalizace, a to jak v ohledu konstrukce, tak i techniky pilotáže a bezpečnosti leteckého provozu. Nejdříve se tento problém objevil v Německu, kde byl vývoj plachtění dál, než v tehdejším Československu. Řada tragických událostí z počátku 30. let vedla k razantnímu zásahu ze strany Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug, zkráceně DFS, který roku 1933 vydal řadu bulletinů a doporučení.²⁸⁶ Míra nehodovosti pak výrazně klesla. Poněkud „divoký“ přístup k provádění leteckého provozu však neměli jen němečtí plachtaři. V ČSR nebyla situace o mnoho odlišnější, snad jen s tím

282 HARTMAN, A. R., pozn. 281, s. 64.

283 RADENBACH, Friedrich Wilhelm. *Gottlob Espenlaub: Ein Fliegerleben*. Stuttgart: K. Thienemann, 1943. S. 101.

284 VEJVODA, Ladislav. *Bezmotorová letadla v Československu 1918–1939*. Cheb: Svět křídel, 2009. ISBN 978-80-86808-73-4. S. 233.

285 SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 107, 124, 220.

286 Například DFS. DFS Mitteilung Nr. 11 der Prüfstelle des DFS. *Bauvorschriften für Gleit- und Segelflugzeuge BVS*. Griesheim b. Darmstadt: Deutsches Forschungsinstitut für Segelflug (Institut des Deutschen Luftsport-Verbandes), 1933.

rozdílem, že u nás byla určitá náprava provedena Leteckou komisí MVP až v roce 1935. Zajímavé, že nejvíce nehod vznikalo při vzletu „autostartem“.²⁸⁷

Ke zvýšení bezpečnosti a úrovně kompetence pilotů bezmotorových letadel také výrazně přispěla skvělá činnost leteckých vzdělávacích institucí. Na německé straně Krkonoš to byla Říšská škola plachtění, která byla v Grunau založena v roce 1931, v Čechách potom Ústřední plachtařská škola, zkráceně ÚPŠ, která byla založena v roce 1934 na Rané, nedaleko Loun. ÚPŠ pro zemi Moravskoslezskou a Slovenskou se potom nacházely v Čebíně a v Žilině. Pro plachtaře z Krkonoš však byla pochopitelně nejdostupnější první z jmenovaných škol. Provozována byla celoročně a pořádala i zimní kurzy, první z nich proběhl od 26. prosince 1934 do 6. ledna 1935.²⁸⁸ V letech 1935 a 1936 pořádala Ústřední plachtařská škola s velkým úspěchem nepřetržité plachtařské kurzy na Rané, v Čebíně a v Žilině v červenci, srpnu a září. Nedělní kurzy byly pořádány místními skupinami v Brně, v Lounech a v Žilině.²⁸⁹

Dalším z velkých problémů, týkajících se jak plachtařů z řad Čechů, tak i českých Němců, pak byla stránka legislativní. Při amatérské stavbě letecké techniky totiž nezřídka docházelo k porušování autorských a licenčních práv, stejně jako k ignorování nutných povolení k držení a provozování letadel. Ústředí MLL tak například v roce 1935 prostřednictvím měsíčníku *Letec* upozorňovalo jednotlivé odbočky MLL, že při stavbě větroňů podle zakoupených plánů není legální si plány vzájemně zapůjčovat ke stavbě dalších strojů. Pokud k tomu již došlo, bylo možné takový problém vyřešit doplacením licenčního poplatku.²⁹⁰

Lze však říci, že jak v Československu, tak i Německu bylo plachtění ve 2. polovině 30. let na velmi vysoké úrovni a s nadějnými vyhlídkami do budoucnosti. Pro létání v Krkonoších se pak jako naprosto zásadní ukázal objev fenoménu vlnového proudění na závětrné straně hor, k němuž došlo na německé straně Krkonoš v roce 1933.²⁹¹ Tento fakt,

287 MALÝ, Josef. Plachtění. *Letec*. 1934, roč. 10, č. 11, s. 162.

288 MALÝ, Josef, pozn. 287, s. 162.

289 MALÝ, Josef. Plachtění. *Letec*. 1935, roč. 11, č. 12, s. 202.

290 MALÝ, Josef, pozn. 289, s. 202.

291 HIRTH, Wolf, pozn. 4, s. 138.

umocněný dalším výzkumem jevu, umožnil plachtařům dosahovat do té doby naprosto nepředstavitelných výkonů. To samozřejmě přispělo k dalšímu výraznému rozvoji letecké techniky. Koncem 30. let tak již některé výkonné větroně disponovaly kvalitními přístroji pro let bez vidu, nádržemi na vodní balast i možností rychlé zástavby kyslíkového přístroje pro lety ve velkých výškách. Veškerý rozvoj sportovních leteckých aktivit však záhy ustal s vyhocením politické situace v období Mnichovské krize. V tomto období československá strana projevovala jasné ústupky v podobě omezení či zákazu sportovního létání v blízkosti státní hranice, avšak na německé straně byla situace opačná. Pro příklad lze uvést, že během provádění opevňovacích prací takřka každý den přilétalo k náhornímu plató Krkonoš ze směru Jelení Hory letadlo, které zřejmě pořizovalo fotografie opevněné linie.²⁹²

Po obsazení Sudet byly zrušeny odbočky MLL, které se na zabraném území nacházely, a jejich technika byla zabavena. V obsazeném pásmu se bohužel nacházela i Ústřední plachtařská škola na Rané. Skupiny V.d.F. byly začleněny do německé letecké paramilitární organizace NSFK, která se věnovala především přípravě budoucích pilotů Luftwaffe.²⁹³

Během jepičího života tzv. „Druhé republiky“ bylo v roce 1939 plánované spojení všech československých leteckých organizací, tedy MLL, Svazu letců RČS, Spolku inženýrů absolventů leteckých kursů, Zájmové skupiny leteckých inženýrů při SIA a místních aeroklubů do jednotného Národního leteckého svazu, jehož vytvoření bylo odsouhlaseno při jednání MVP 4. února 1939 všemi zástupci uvedených organizací. NLS měl vypracovaný i výchovný program, kde se počítalo se zřízením modelářského kroužku pod názvem „Modelářská šipka“ v rámci každé místní odbočky.²⁹⁴ Veškeré aktivity všech výše uvedených organizací však záhy násilně ukončila okupace a vznik Protektorátu Čechy a Morava v březnu téhož roku.

292 FARA, František. *Četnické vzpomínky*. Praha: Codyprint, 2002. ISBN 80-902964-4-0. S. 72.

293 PRIMAVESI, Erwin, pozn. 15, s 133.

294 MALÝ, Josef. Spojenými silami. *Letec*. 1939, roč. 15, č. 1, s. 3.

4.1 Rozvoj letecké dopravy

Krkonoše a jejich blízké předpolí – dnes zahrnující část České republiky a Polska, na počátku 20. století součást české části Rakouska-Uherska a slezské části Německa, se jakožto geograficky velmi výrazná a z hlediska cestovního ruchu vyhledávaná oblast staly objektem pozornosti leteckých společností již během prvopočátků civilní letecké dopravy.

Německá společnost DELAG,²⁹⁵ kterou lze považovat za první leteckou společnost na světě (byť šlo o přepravu vzducholodní), svůj provoz zahájila již v létě 1910, a sice na trati z Frankfurtu do Oosu (u Baden-Badenu) a Düsseldorfu. Postupně docházelo k rozšiřování tratí a ke stavbě množství vzducholodních hangárů – ať již na náklady společnosti DELAG, armády či samotných měst. V roce 1913 došlo k rozšíření tohoto nového způsobu dopravy i do severních a severovýchodních částí Německa. Přibylo spojení s Gothou, Hamburgem, Berlínem, Drážďany a Lipskem.²⁹⁶ V rámci plánovaného zavádění nových tratí, a především šíření publicity, řada letů směřovala do jiných měst mimo pravidelný letový řád a běžně byly pořádány i vyhlídkové lety.

Na jedné z pohlednic z Hirschbergu (dnes Jelenia Góra, Jelení Hora, v Dolním Slezsku na úpatí Krkonoš) datované k 8. září 1913 je zachycena vzducholod' Zeppelin. Není zde však zmíněno, o jakou vzducholod' se jedná – podle fotografie patrně o třídu F, v úvahu by tak přicházela LZ 9 nebo LZ 12. Na snímku je jasně patrná kabina cestujících uprostřed kýlu, zdvojený stabilizátor, avšak žádné kýlové plochy. Nezřídka však docházelo k modifikacím ocasních ploch. Nápis nebo označení viditelné není. Reálná je také alternativa, že se jedná o fotomontáž, neboť se jakékoliv informace v tisku nepodařilo dohledat.

Za zmínku jistě stojí i takzvaná „Liegnitz-Fahrt“, akce, která na letišti v Liegnitz (dnes Legnica, česky Lehnice) v Dolním Slezsku probíhala od 5. do 9. listopadu 1913.²⁹⁷ Původně byla akce plánována od 3. listopadu 1913, nicméně kvůli nepříznivým povětrnostním

295 Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft, založena 16. listopadu 1909 ředitelem společnosti Luftschiffbau Zeppelin GmbH Alfredem Colsmanem a průkopníkem vzducholodní dopravy Hugo Eckenerem za finanční účasti Franze Adickese a Wilhelma Marxe. GROSSMAN, Dan. DELAG: *The World's First Airline* [online]. 2017 [vid. 20. 2. 2022]. Dostupné z: [DELAG: The World's First Airline | Airships.net](https://www.delag-airships.net)

296 NĚMEČEK, Václav. *Civilní letadla I*. Praha: Nakl. Dopravy a spojů, 1981. S. 14.

podmínkám musel být vzlet o dva dny odložen. V roce 1912 zde byl vybudován hangár pro vzducholodě, což z lehnického letiště činilo ideální základnu. Vzducholod' LZ 17 „Sachsen“ přiletěla z Drážďan do Lehnice s několika prominentními pasažéry 5. listopadu ve 12:00 pod velením kpt. Georga Hackera a kpt. Ernsta Lehmana. Ve stejný den ještě vykonala jeden vyhlídkový let v okolí Lehnice a Jaworu (dříve Jauer, česky Javor) ve výšce kolem 500 m, ale vzhledem k nepříliš dobré dohlednosti bylo na jihozápadě vidět jen Krkonoško-jesenické podhůří, Krkonoše samotné ne.²⁹⁸ Po následující dva dny vzducholod' kvůli silnému větru nevykonala žádný z plánovaných letů – původně měla navštívit Jelení Horu a Frankenstein (dnes Żąbkowice Śląskie) a na zpáteční trasu do Drážďan (přes Nový Bor) se vydala v neděli 8. listopadu v 8:45.²⁹⁹ Další cesty měly proběhnout na jaře 1914, ovšem nad Evropou se pomalu začínala stahovat válečná mračna a osudy LZ 17 „Sachsen“, stejně jako jejích sesterských vzducholodí, již byly méně radostné.³⁰⁰

Mezi cestující veřejností se zhruba od roku 1908 těšila velké oblibě takzvaná „Zeppelinpost“, která z paluby vzducholodi doručovala unikátním razítkem označené pohlednice, velmi často s reklamními motivy DELAGu a nezřídka i s motivy vlasteneckými, někdy až propagandisticky laděnými, které byly následně z paluby vzducholodi shozeny nejprve samostatně, později v pytlích s pokyny, aby nálezce „zásilku“ odevzdal nejbližšímu poštovnímu úřadu. V některých případech se využívala i palubní schránka, z níž se po přistání pohlednice vybraly a odeslaly. Během letů v rámci zmíněné „Liegnitzfahrt“ byla na palubě i populární edice tzv. „Wilhelm-Karten“, pohlednic s vyobrazením císaře Viléma II. a na rubové straně s nápisem Liegnitz – Hirschberg – Frankenstein i. Schles.³⁰¹ a následujícím oslavným textem:

297 Legnicki tydzień ze sterowcem Zeppelina na łamach „Liegnitzer Tageblatt“ 1. 11. – 8. 11. 1913. In: *Fundacja historyczna Liegnitz* [online]. 2014 [vid. 20. 2. 2022]. Dostupné z: Liegnitz.pl : portal historyczny miasta Legnicy : Historia miasta/Wojsko : Sterowce (Die Luftschiffe).

298 Tamtéž.

299 Tamtéž.

300 LZ 17 se 1. srpna stala součástí flotily německé armádní vzduchoplavby a v jejích řadách se účastnila i několika nechvalně proslulých náletů, například bombardování Antverp v roce 1914 či Białystoku o rok později. Tamtéž.

301 ROTHBAUER, Erhard. Bildergalerie Liegnitz-Fahrt 05. 11. bis 09. 11. 1913. In: *Zeppelin Sachsen* [online]. 2020 [vid. 25. 8. 2022]. Dostupné z: Liegnitz-Fahrt - Zeppelin LZ 17 "Sachsen" (zeppelin-

*Lang' lebe unser guter Kaiser,
Mit ihm sein wackerer Zeppelin.
Ihr allerdelstes Erstreben ist
Dem Vaterland zu dienen.
Unser Kaiser, unser Zeppelin
Hurra! Hurra! Hurra!*³⁰²

Jistě není bez zajímavosti, že vydavatelem a možná i autorem této edice „Wilhelm-Karten“ byl proslulý jelenohorský nakladatel Carl Haelbig, známý svým nadšením pro vzducholodní dopravu.

Po skončení 1. světové války DELAG obnovila činnost se vzducholoděmi LZ 120 a LZ 121, nicméně ty jim v roce 1921 zabavily vítězné mocnosti. Restrikce dané Versailleskou smlouvou stavbu větších vzducholodí neumožňovaly, proto se společnost DELAG dostala k dalším aktivitám až v roce 1925, kdy došlo ke zmírnění omezení. O rok později začala pod vedením konstruktéra Ludwiga Dürra stavba slavné LZ 127 Graf Zeppelin. Krkonošskému nebi tak v meziválečném období dominovaly převážně stroje těžší vzduchu. Změna přišla až v roce 1930, kdy se 24. června nad Jelení Horou LZ 127 Graf Zeppelin objevila,³⁰³ ovšem šlo jen o přelet v rámci propagačních cest po německých městech.

Nespornou zajímavostí je, že s oblastí Krkonoš je bezprostředně spojena osobnost Dr. Alfreda Wilma (1869, Niederschellenberg – 1937, Saalberg), který měl na vývoj vzducholodí, a potažmo i letadel, zcela zásadní vliv, byť naprosto nezáměrně. Tento proslulý odborník v oblasti metalurgie v roce 1906 náhodně objevil proces velmi příznivého vlivu přirozeného stárnutí na tvrdost materiálu po tom, co nechal čerstvě

sachsen.de)

302 „*At' dlouho žije náš dobrý císař, s ním jeho čacký Zeppelin. Jejich nejušlechtlejší snahou je sloužit vlasti. Našemu císaři, našemu Zeppelinu hurá! Hurá! Hurá!*“

303 LZ 127 byla skutečně „šťastnou lodí“ a bezesporu ji lze označit za nejúspěšnější vzducholod' všech dob. Během své devítileté služby přepravila více než 18 000 lidí a při 650 vzletech nalétala více než 1 700 000 km bez jediné nehody. Zavítala mj. i nad Československo – známé jsou fotografie z 25. srpna 1930, které zachycují LZ 127 nad Jabloncem nad Nisou či nad Hodkovicemi nad Mohelkou. NĚMEČEK, Václav, pozn. 296, s. 20.

zakalený vzorek hliníkové slitiny se 4 % mědi přes víkend ležet ve své laboratoři. Po tomto zjištění postup dále vylepšoval (byl přidán hořčík), nechal patentovat, a v roce 1909 se vzniklý materiál dostal do výroby pod názvem Duralumin (podle Dürener Metallwerke, kde byl vyráběn).³⁰⁴ Postupem, který bychom mohli nazvat „první nanotechnologií“, ačkoliv to Dr. Wilm tehdy vědět nemohl, vznikl materiál, který umožňoval stavbu lehkých konstrukcí o vysoké pevnosti, tak důležitý pro stavbu vzducholodí i strojů těžších vzduchu.³⁰⁵ Mnoho metalurgických firem však Wilmova patentní práva porušovalo a po neúspěšných a vleklých sporech znechucený Dr. Wilm v roce 1919 ze sféry metalurgického výzkumu odešel s manželkou a šesti dětmi zpět do Krkonoš.³⁰⁶ Zde se až do konce svého života na rodinném statku v Saalbergu (dnes Zachełmie) věnoval chovu a šlechtění drůbeže.³⁰⁷

První komerční letecká linka, která vedla nad oblastí východních Krkonoš, vznikla v roce 1921 z iniciativy Francouzsko-rumunské vzduchoplavecké společnosti (Compagnie Franco-Roumaine de la Navigation Aérienne, zkráceně CFRNA) a spojovala Prahu a Varšavu,³⁰⁸ přičemž se linka v Praze dělila: jedna část vedla dále na Štrasburk a Paříž a další část dál na jihovýchod do Vídně, Budapešti a od roku 1923 přes Bělehrad a Bukurešť až do Konstantinopole (dnes Istanbul).³⁰⁹ Společnost v této době na uvedené

304 HORNBOGEN, Erhard. Editorial. *DGM Aktuell* [online]. 2001, č. 5, s. 1 [vid. 20. 2. 2022]. Dostupné z: [DGM05_01.pdf \(wiley-vch.de\)](#)

305 HORNBOGEN, Erhard. Hundred years of precipitation hardening. *Journal of Light Metals*. 2001, vol. 1, is. 2, s. 127. Dostupné také z: [Hundred years of precipitation hardening – ScienceDirect](#).

306 HARDOUIN DUPARC, Olivier. Alfred Wilm and the beginnings of Duralumin. *Zeitschrift für Metallkunde* [online]. 2005, č. 96, s. 401. Dostupné z: [\(PDF\) Alfred Wilm and the beginnings of Duralumin \(researchgate.net\)](#).

307 Je poněkud tragikomickým paradoxem, že vědec, který se v oblasti zušlechťování kovů tolik zasloužil o naprosto klíčový „letecký materiál“, zakončil svou kariéru šlechtěním hospodářského ptactva z řádu hrabavých, ovšem s velkým úspěchem. Skvělých výsledků dosáhl například s dalším šlechtěním „bílé leghornky“, jedné z nejproslulejších nosnic. HARDOUIN DUPARC, Olivier, pozn. 306, s. 401.

308 LEPLANQUAIS, Camille. La Franco-Roumaine et la C.I.D.N.A. *Icare, cahiers de l'aviation*. 1963, č. 27, s. 50. Šlo o „odbočku“ plánované trati spojující Paříž a Konstantinopol, která byla původní vizí generálního ředitele společnosti CFRNA, jímž byl bývalý stíhací pilot eskadry SPA 95 Pierre Claret de Fleurieu (11. září 1896 – 28. listopadu 1976). Fleurieuova představa pravidelného leteckého spojení Paříže s Konstantinopolí byla v období krátce po skončení Velké války naprosto revoluční ideou, kterou mnozí považovali takřka za utopickou. Pro ilustraci: známý rychlík Orient-Express tuto trasu zvládal za čtyři dny a navíc byl po válce vyhrazen především politikům, diplomatům a vojenským osobám. Letecký spoj společnosti CFRNA/CIDNA v roce 1923 tuto trať zajišťoval za tři dny s přespáním v hotelu v Praze a v Bukurešti, přičemž linka létala třikrát týdně.

309 LEPLANQUAIS, Camille, pozn. 308, s. 50.

trati využívala letadla Potez VII a Potez IX.³¹⁰ Provoz na této trati byl zahájen v úterý 12. dubna 1921, přičemž jeden Potez VII, řízený Jeanem Laulhé, odstartoval z Varšavy-Mokotowa a do Prahy přiletěl v 10:20, druhý stroj, řízený Gabrielem Haninem, odletěl z Prahy do Varšavy v 10:30. K této události se váže poněkud humorná příhoda: Pilot Laulhé se v Praze dříve seznámil s jistou sympatickou mladou slečnou, která cestovala do Varšavy. Tam se opět setkali, přičemž tato mladá dáma letce požádala, zda by zpáteční cestu do Prahy směla absolvovat s ním v letadle. Jean Laulhé se pro jistotu zeptal Marcela Haegelen, který tehdy bázi CFRNA na mokotowském letišti vedl. Haegelen Laulhému doslova řekl: „*Nic jsem neviděl, dělej, jak chceš.*“ Pilot vzal slečnu na palubu, odstartoval nasadil kurz na Prahu. Předpokládal, že na kbelském letišti bude klid a nikdo si ničeho nevšimne, neboť nepovažoval zahájení komerčního provozu – navíc pouze s nákladem pošty – na vedlejší trati za jakkoliv zvláštní událost. Jaké však bylo jeho zděšení, když se krátce před 10:20 přiblížil k letišti a všiml si davu, který před budovami čekal. Nezáviděníhodná situace se však nečekaně obrátila v jeho prospěch, neboť se atraktivní mladá slečna, vystupující z letadla jako první, byť neplatící, pasažérka linky, okamžitě stala středem pozornosti a pro společnost CFRNA skvělou reklamou.³¹¹ Údajně jí rámě nabídl sám francouzský ministr (*sic!*), vzpomínky Jeana Laulého však jeho jméno neuvádějí.³¹²

Pravidelná linka byla zahájena, a stroje společnosti CFRNA (později CIDNA a od roku 1933 Air France) tak byly i na krkonošském nebi v sezóně k vidění každý den. Letouny v oblasti zpravidla létaly přes Novou Paku, Hostinné a dál v prostoru mezi Žaclěrem a Trutnovem přes Královecké sedlo do Slezské nížiny. Bezprostřední blízkost hor

310 GUIDON, Louis. Souvenirs de la Franco-roumaine. *Icare – revue de l'aviation française*. 1975, č. 73, s. 10–12.

311 MORTANE, Jacques. 1936. Passagère indésirable. *Excelsior: Journal illustrée quotidien*, 12. 8. 1936, s. 2.

312 Pokud by šlo skutečně o ministra, lze se domnívat, že jím mohl být buď ministr veřejných prací Yves Le Troquer, nebo ministr obchodu a průmyslu Lucien Dior. S jistotou takřka stoprocentní lze však říci, že se ve skutečnosti této události žádný ministr neúčastnil a rámě tak oné krásce musel nabídnout někdo jiný. Ranní vydání Národních listů z 13. dubna v rubrice „denní zprávy“ zmiňuje účast polského vyslance Leszka Malczewskiho, legálního rady Jana Masaryka, plk. Vladimíra Hurbana, odborového rady Leopolda Trefného z Ministerstva vnitra, rady Ing. Zdeňka Janáka, ředitele letiště Ing. Bedřicha Trnky, zástupce CFRNA Ing. Rudolfa Vojtíška a správce celního úřadu Leise. Je vysoce nepravděpodobné, že by případná přítomnost francouzského ministra pozornosti novinářů unikla. Kdo však pozornosti tisku neunikl, byla zmíněná atraktivní mladá dáma – podle Národních listů šlo o jistou slečnu Říhovou.

s sebou nesla zvýšená rizika i nároky na pilotáž. Faktory jako větrem způsobené turbulentní proudění,³¹³ časté mlhy, nízká oblačnost (zvláště pak na jaře a na podzim) a podstatně nižší počet vhodných ploch pro případné nouzové přistání než v otevřené krajině z toho úseku trati vytvořily její kritický bod. Bezpečnost a spolehlivost leteckého provozu obecně neměla zaslouženě dobrou pověst a bohužel právě společnost CFRNA vešla ve známost nedostatečným důrazem na údržbu svých strojů, což se na nehodovosti nutně muselo projevit.³¹⁴ Zajímavá je kupříkladu událost, ke které došlo 18. července 1923 na louce na Olešnickém kopci (Ölsner Berg) mezi Hostinným a Dolní Olešnicí. Událost se samozřejmě pro místní obyvatelstvo stala velkou senzací a „létající stroj“ si přišla prohlédnout řada lidí. Následujícího dne bylo letadlo rozebráno a odvezeno po železnici.³¹⁵ Z této informace lze jednoznačně vyvodit, že poškození muselo být vážnějšího charakteru, ať již šlo o příčinu nouzového přistání, či o další možné poškození, ke kterému mohlo dojít při přistání v terénu.

Z hlediska leteckých nehod této společnosti je velmi pozoruhodná oblast mezi východním okrajem Krkonoš a Broumovskou vrchovinou, tvořící na česko-polské hranici již zmíněné Královecké sedlo. V okruhu o poloměru přibližně 10 km od nedaleké obce Chełmsko Śląskie (dříve Schömberg) zde na trati Praha – Varšava v letech 1922–1928 došlo ke třem leteckým katastrofám, přičemž je však třeba podotknout, že přinejmenším v případě dvou nehod hrálo klíčovou roli špatné počasí a nesprávné rozhodnutí pilota.

První z nich, při které zahynulo slavné ruské carské stíhací eso, Pavel Vladimirovič Argejev (po emigraci s pofrancouzštěným jménem Paul d'Arguéeff), se odehrála v Supích skalách (Adršpašsko-teplických skalách) 30. října 1922 přibližně ve 14 hodin. Stroj Potez VII³¹⁶ odletěl z kbelského letiště v 11:33 a před 13. hodinou přistál na louce asi půl kilometru západně od Dolních Verněřovic, evidentně z důvodu ztráty orientace kvůli husté

313 Při převládajícím západním či severozápadním proudění lze říci, že se tato oblast nachází na závětrné straně hor.

314 KELLER, Ladislav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 1. 1918–1939*. Cheb: Svět křidel, 2009. ISBN 978-80-86808-63-5. S. 69.

315 WEISS, Otto. Nachkriegsleben in Arnau. In: WEISS, O. et al. *Die alte Heimat Arnau an der Elbe im Riesengebirge*. Marktobendorf: Heimatkreis Hoheneibe/Riesengebirge, 2004. S. 261.

316 Šlo o stroj s imatrikulací F-FRAV, výrobního čísla 133.

mlze. Pilot Argejev po zjištění, že lidé, kteří k místu přistání přišli, mluví německy, ihned odstartoval, aniž by přesněji ověřoval přesnou polohu. Po vzletu levou zatáčkou obletěl vrch Záhoř a následně se mírnou pravou zatáčkou nad Studnicí srovnal na severovýchod, zhruba do kurzu plánované trati. Netuše však, že se přímo před ním nacházejí Adršpašsko-teplické skály, zčásti zahalené mlhou. V blízkosti Supích skal stroj v mlze zachytil o stromy a havaroval. P. V. Argejev při nehodě zahynul a jediný cestující, který byl na palubě, byl lehce zraněn. Po ošetření v broumovské nemocnici pokračoval do Varšavy vlakem.³¹⁷ Nehoda je velmi podrobně popsána ve 12. čísle občasníku *Teplické ozvěny* z roku 2012.³¹⁸

Ač tato nešťastná událost svým umístěním již nepatří do oblasti Krkonoš (stroj se nacházel na východ od plánované trati), jasně ilustruje podmínky, za kterých letecká doprava tehdy fungovala, a především nepřímo poukazuje i na další skutečnost, která se v souvislosti s činností CFRNA velmi často nezmiňuje, ačkoliv měla na osud nejen tohoto letu zjevný vliv. Touto skutečností jsou velmi nedobré právní vztahy mezi CFRNA/CIDNA a německými úřady. Bez nadsázky lze říci, že tyto vyhrocené vztahy vznikly v důsledku událostí po skončení 1. světové války a tehdejší vzájemné francouzsko-německé nevraživosti. V případě nouzových či bezpečnostních přistání³¹⁹ docházelo nezřídka k zabavení strojů a někdy i k internaci posádek. Kupříkladu Gabriel Hanin, již zmíněný letec, který „otevíral“ linku Praha-Varšava, byl po jednom z incidentů v Německu vězněn dva měsíce.³²⁰ Dne 27. srpna 1923 došlo ke stávkce letového personálu společnosti CFRNA právě kvůli nepříliš taktnímu přístupu německých úřadů v případě přistání na německém území. Do léta 1923 bylo v Německu internováno jedenáct letadel společnosti, což mělo samozřejmě na provoz nemalý vliv.³²¹ Lze důvodně předpokládat, že podobné incidenty měly na rozhodování a jednání pilotů v případě přistání na německém území jednoznačně

317 KUBEČEK, Štěpán a Bohumil SÝKORA. Smrt Orla z Krymu v Supích skalách. *Teplické ozvěny*, 2012, č. 12, s. 5–6.

318 Tamtéž.

319 Bezpečnostní přistání je přistání do terénu v případě, že podmínky neumožňují bezpečné pokračování v letu.

320 RAFFALOVICH, Georges. La carrière de Hanin. *Le Journal*, 3.9.1928, s. 3.

321 KÖNIG, Václav. Spor o letadla Franko-rumunské společnosti. *Lidové noviny*, 28.8.1923, s. 4.

vliv, byť šlo v případě P. V. Argejeva o omyl způsobený tím, že lidé byli čeští Němci, což pochopitelně nemohl tušit.

K další letecké katastrofě společnosti CIDNA došlo v této oblasti 27. června 1927 kolem 18. hodiny. Není bez zajímavosti, že se tento incident v mnoha ohledech podobá Argejevově nehodě z října 1922. Opět šlo o linku z Prahy do Varšavy, avšak doposud se nepodařilo dohledat informace o typu letadla. S vysokou pravděpodobností lze však předpokládat, že mohlo jít o typ Blériot-SPAD S.66. Při nehodě přišel o život jak polský pilot Ludwik Strzelczyk (ve francouzských zdrojích uváděný jako Louis Strzelczyk), tak i jediný pasažér, penzionovaný major Friedrich Griefsch, ředitel blíže nejmenované soukromé telekomunikační společnosti z Prahy.³²² Stroj ve špatném počasí (silný vítr, nízká oblačnost, místy mlha) přeletěl přes Trutnov a Královec a krátce po přeletu státní hranice přistál na louce u Dittersbachu (dnes Jurkowice, předměstí obce Lubawka). Zanedlouho opět odstartoval, ale kvůli nízké oblačnosti letěl ve výšce jen kolem 50 metrů, přičemž se potýkal se silnou mechanickou turbulencí. Pilot Strzelczyk krátce po vzletu udělal z neznámého důvodu zatáčku doprava po větru a pokračoval dál na jihovýchod ve směru na Schömburg (dnes Chełmsko Śląskie). Za obcí se přiblížil ke svahu Streitberg (dnes vrch Róg, 715 m n. m.). Pokusil se jej přeletět, ale stroj ve vysoké rychlosti pod vrcholkem, v nadmořské výšce asi 650 m, zachytil o stromy a zcela se roztříštil. Pilot i cestující utrpěli při nárazu rozsáhlá zranění, kterým na místě podlehli. Náraz byl tak silný, že došlo ke zničení velké části přepravovaného nákladu a poštovních zásilek.³²³ Příčinu této nehody lze jednoznačně připsat především dvěma faktorům – velmi nepříznivému počasí a relativní nezkušenosti pilota. Ludwik Strzelczyk dokončil pokračující výcvik ve vyšší vojenské letecké škole v Grudziądzu v severním Polsku v roce 1922. V létě 1925 se jako jeden z prvních polských plachtařů účastnil druhého ročníku závodů „Wszechpolski Konkurs Szybowcowy“, kde se mimo jiné proslavil svými lety s kluzákem „Bydgoszczanka“, a na podzim téhož roku nastoupil jako dopravní pilot ke společnosti S. A. Aero v Poznani, kde

322 LAUTIER, Eugène. Un avion français allant à Varsovie, tombe en Silésie. *L'Homme libre: journal quotidien du matin*, 29. června. 1927, s. 1.

323 GRUHN, Herbert. Vom Gebirge: Der Absturz eines Flugzeuges. *Der Wanderer im Riesengebirge*. č. 8, 1927, s. 115.

začal v sezóně 1926 létat převážně na lince Poznaň – Varšava. Později pracoval u společnosti CIDNA.³²⁴ Lze tedy říci, že v dopravním letectví působil do tragické nehody přibližně rok a půl.

S oblastí Krkonoš bezprostředně historii společnosti CFRNA/CIDNA spojuje nehoda, ke které došlo v dopoledních hodinách 5. června 1928 u Königshanu (dnes hraniční přechod Královec) poblíž Žacléře. Letoun SPAD S.66 s česko-polskou posádkou František Lehký a Franciszek Przybylski letící na lince z Varšavy do Prahy zde havaroval při nezdařeném nouzovém přistání v Královeckém sedle. Nehoda byla bezprostředně způsobena pádem z výšky asi 50 metrů v důsledku ztráty rychlosti po vysazení motoru. Podrobné informace uvádí závěrečná zpráva vyšetřovací komise Ministerstva veřejných prací, kterou vedl Ing. Bedřicha Trnka.³²⁵ Popis nehody, který z této zprávy vychází, zmiňuje ve své knize *Nehody dopravních letadel v Československu* také Ing. Ladislav Keller, bývalý kapitán ČSA.³²⁶ Pilot František Lehký utrpěl při havárii lehká zranění a při vědomí ho odvezli do žacléřské nemocnice. Avšak Polák Przybylski bezprostředně po vytažení z vraku zemřel v důsledku devastujících zranění. Krátce před nehodou se odpoutal a při nárazu byl mrštěn dopředu a dolů do prázdné kabiny cestujících, kam byl však zároveň vražen motor letadla.³²⁷

Podle výpovědi letoun v okamžiku nehody pilotoval František Lehký. Určitou záhadou však zůstává role Franciszka Przybylského, který je ve zprávě MVP uveden jako „pilot-pozorovatel“, přičemž je zmíněno, že šlo o nově přijatého pilota společnosti CIDNA, ačkoliv v civilním letectví působil již od roku 1924. Otázkou zůstává fatální skutečnost, proč se Franciszek Przybylski před nehodou odpoutal. Ať již šlo o nově přijatého pilota či nikoli, v každém případě šlo o letce velmi zkušeného, veterána Polsko-ukrajinské a Polsko-sovětské války a držitele prestižního vyznamenání *Virtuti Militari*.³²⁸

324 OSTROWSKI, Bolesław. Na polu chwały! *Lotnik: organ Związku Lotników Polskich*. 1927, č. 1, s. 85.

325 NA, fond MVP, karton 1290, Zápis o komisionálním šetření o havarii letadla Cidny F-AEBK u Königshanu u Žacléře dne 5. června 1928.

326 KELLER, Ladislav, pozn. 314, s. 227, 228.

327 NA, pozn. 325.

328 ROMEYKO, Marjan. *Ku czci poległych lotników księga pamiątkowa*. Warszawa: Wydawnictwo komitetu budowy pomnika ku czci poległych lotników, 1933. S. 352.

Faktem je, že komise MVP při ohledání vraku našla zapalování v zapnuté poloze, a je tedy možné, že se polský letec, který seděl na místě vedle pilota Lehkého, pokoušel na poslední chvíli zapalování vypnout, čehož ovšem ze své sedačky mohl dosáhnout pouze tehdy, byl-li odpoutaný.³²⁹

Výjimkou však nebyla ani bezpečnostní přistání, jak dokládá zajímavá událost z 26. října 1929, kdy kvůli husté mlze kolem 10:30 přistál na osetém poli na okraji Vlčic stroj Potez 32 společnosti CIDNA. Letoun, imatrikulovaný F-AIVV, vezl poštu na pravidelné lince z Varšavy do Prahy. K této události se dochovala zpráva od vlčického strážníka Aloise Kaufmanna, která obsahuje řadu zajímavých detailů.³³⁰ Stroj pilotoval zkušený polský letec Józef Rejman,³³¹ který přistál na pozemku velkostatkáře Bedřicha Reimanna.³³² Během přistání podvozek letadla v poli vyryl brázdu, čímž došlo k drobné škodě. Po vylepšení počasí se pilot Rejman pokusil odstartovat, ale půda byla po dešti rozměklá a vzlet se nezdařil. Letadlo tedy nechal na místě s tím, že jej přijedou rozmontovat mechanici společnosti. Odpoledne v 15 hodin pak odjel i s poštou, kterou přepravoval, z pilníkovského nádraží do Prahy.³³³ Zajímavý je též dodatek ke zprávě, zpracovaný vrchním strážmistrem Kmochem z četnické stanice v Pilníkově 2. listopadu, ve kterém se

329 Smutným paradoxem je, že se Františku Lehkému při této nehodě, ze které vyvázl jen lehce zraněný, nepodařilo vypnout zapalování před havárií – letoun však naštěstí po dopadu nehořel, avšak při tragické nehodě dopravního letounu Wibault-Penhoët 282-T-12 im. F-AMYD v Kašperských horách na Štědrý večer 1937, při které František Lehký zahynul stejně jako radiotelegrafista Pierre Austruc a jediný cestující, JUDr. Karel Flanderka, dokázal zapalování u všech tří motorů před dopadem do lesa vypnout. K nehodě došlo za velmi špatného počasí na trati Vídeň–Praha v důsledku chyby obsluhy ruzyňského gonia, adjunkta Václava Živsy, který si hodnotu z goniozaměrovače spletl o 180° a letadlu nacházejícímu se jihozápadně Prahy místo kurzu 035° udal kurz 215°, tedy na jihozápad. Když si svou chybu uvědomil, bylo již pozdě.

330 Mezi velmi zajímavou informací patří i zbarvení letadla, které se od dosavadních zvyklostí společnosti CFRNA/CIDNA, kdy byly stroje žluté, krémově bílé či bílé, dost lišilo. Stroj měl totiž modře natřený trup a bílé nosné plochy, s imatrikulací na spodní i vrchní části potahu. Na směrovce potom obligátní nápis „Cie Internationale De Naviagation Aérienne“).

331 V četnické zprávě je tento letec uveden jako Reimann, ve francouzských zdrojích uváděný jako Reiman, v jeho rodné řeči však jako Rejman. Šlo o velmi zkušeného letce, který se v rámci 2. průzkumné eskadry (2. Eskadra Wywiadowcza) vyznamenal během Polsko-sovětské války v letech 1919–1921. K červenci 1929 měl nalétáno 2369 hodin. BENOIT-GABIN, Jean, *L'aviation commerciale française : Les lignes de la C.I.D.N.A.*, In : *Les Ailes*, No. 421, vyd. 7. listopadu 1929, s. 8.

332 Shoda přijetí pilota a majitele pole je čistě náhodná.

333 Zpráva velitele četnické stanice v Pilníkově, vrchního strážníka Kmocha, o přistání francouzského civilního letadla u obce Vlčic, okres Trutnov, dne 26.10. 1929. SOKA Trutnov, fond OÚ Trutnov (1909–1936), sign. XIV 12/1406, inv. č. 22776.

uvádí, že mechanik³³⁴ přijel letadlo rozmontovat a dopravit zpět do Prahy až 1. listopadu. Podle zprávy měl být stroj rozmontován přímo na poli a odeslán do Prahy z Pilníkova po železnici.³³⁵

Společnost CIDNA absorbovala v roce 1933 nově vzniklá státní Air France a linky z Prahy do Varšavy byly provozovány až do vypuknutí 2. světové války.

Jistě není bez zajímavosti, že kromě Františka Lehkého u společnosti CIDNA sloužilo i několik dalších československých letců, kteří kromě jiných tratí létali i na lince Praha-Varšava. Byli to Jan Sládek, František Čermák, Jaroslav Mareš³³⁶, Antonín Knapp³³⁷ a Václav Kolomazník.³³⁸

Ke zřízení pravidelné letecké dopravy přímo do oblasti Krkonoš došlo v pondělí 23. května 1927 na tehdy německé straně hor, kdy v předešlém roce vzniklá společnost Deutsche Luft Hansa (DLH) začala létat na vnitrostátní letiště Hirschberg-Hartau (dodnes existující jelenohorské letiště). V letových řádech DLH však bylo toto letiště často uváděno jako „Riesengebirge“ na „Riesengebirgslinie“. Pravidelná trať v sezóně 1927 vedla z letiště Breslau-Gandau (dnes již zaniklé vřatslavské letiště) přes Jelení Horu do Zhořelce a dále

334 Šlo o mechanika Františka Kampeho, bytem Žižkova tř. 91, Radlice. Tamtéž, dodatek zprávy datovaný k 2. listopadu 1929.

335 Ačkoliv se o tom zpráva nezmiňuje, je nepochybné, že k demontáži relativně velkého stroje potřeboval mechanik Kampe pomocníky z řad místních.

336 DOUBEK, Oldřich a Miroslav JINDRA. *Ikarové bez legend a bájí*. Brno: Barrister & Principal, 2016. ISBN 978-80-7485-099-8. S. 129.

337 GUIDON, Louis, cit. v pozn. 308, s. 66.

338 BOUTINEAU, Maryla. Čech ve službách CFRNA/CIDNA: Jan Sládek (1897–1981). In: *Flying revue* [online]. 8. října 2019 [cit. 2022-06-25]. Dostupné z: [Čech ve službách CFRNA/CIDNA: Jan Sládek \(1897-1981 | CIDNA 2019 články | CIDNA 2019 | Expedice | Flying Revue \(flying-revue.cz\)](#). Kromě Františka Lehkého přinejmenším J. Sládek, F. Čermák a J. Mareš sloužili později i u Air France. Během 2. světové války J. Sládek a F. Čermák létali jako členové Vzdušných sil svobodné Francie (FAFL) v řadách gaullistické vojenské letecké společnosti LAM (Lignes Aériennes Militaires) převážně v Africe a na středním východě. Kapitán Sládek po válce dále létal u Air France. Roku 1946 obdržel francouzské občanství a za své válečné zásluhy byl jmenován důstojníkem Řádu čestné legie. Dne 13. června 1950 měl těžkou nehodu s DC-4, F-BBDE, "Ciel de Picardie" při nočním přistání v Bahrajnu, přičemž přežil doslova zázrakem – z 52 lidí na palubě kromě velmi těžce raněného kapitána Sládka přežili jen čtyři cestující a radista Collard. Nehoda nikdy nebyla zcela objasněna a v historii letectví je smutným unikátem. O dva dny později na stejném místě a za takřka stejných okolností došlo k další nehodě DC-4, F-BBDM, společnosti Air France. (Ministère des travaux publics, des transports et du tourisme. *Rapport d'accident civil No. CA.134, avion Douglas DC.4 F.BBDE a Bahrein le 12 Juin 1950* [online]. 1952 [cit. 2022-06-25]. Dostupné z: [F-BBDE \(aviation-safety.net\)](#). Příčina zůstává dodnes neznámá a existuje tak více teorií od sabotáže, přes CFIT (Controlled flight into terrain – řízený let do terénu) v důsledku únavy, až po microburst, jev v té době ještě neznámý.

na Chotěbuz a Berlín.³³⁹ Pravidelnou dopravu zpravidla zajišťoval komerčně velmi úspěšný typ Junkers F-13, ale fotograficky doložený je i provoz typu LFG V130 Strela-Land. Šlo však zřejmě o výjimku. Článek v květnovém čísle lokálního periodika *Der Wanderer im Riesengebirge* uváděl i plánovaný letový řád, podle kterého měl stroj odstartovat z Vratislavi v 6:00, v Jelení Hoře být v 6:45, v 6:55 pokračovat dále do Zhořelce (něm. Görlitz), tam přistát v 7:25, v 7:35 odletět do Chotěbuzi, přistát v 8:15 a na konečnou část trati do Berlína odstartovat v 8:25, přičemž přílet na cílové letiště byl plánován v 9:20.³⁴⁰ Zpáteční cesta pak vypadala následovně: Berlín 15:35 – Chotěbuz 16:30 (odlet 16:40) – Zhořelec 17:20 (odlet 17:35) – Jelení Hora 18:05 (odlet 18:15) – Vratislav 19:00. Nutno poznamenat, že podle letního letového řádu DLH uvedené informace skutečně realitě odpovídaly.³⁴¹ Velmi zajímavou skutečností je však zmínka o plánovaném spoji Nisa (něm. Neisse, dnes Nysa v Polsku) – Jelení Hora, který měl být v den otevření „Riesengebirgslinie“ (česky doslova „Krkonošské linky“) podle článku zajištěn „lehkým třímístným typem Messerschmitt“.³⁴² Zmíněny jsou i technické údaje, plánovaný časový harmonogram letů pro daný den a ceník. Článek sice neuvádí, o který typ Messerschmittu (respektive BFW) mělo jít, avšak vzhledem k uvedeným technickým údajům a skutečnosti, že Willy Messerschmitt do té doby zkonstruoval pouze jeden dopravní typ, je jasné, že muselo jít o BFW M 18 (později uváděný jako Messerschmitt M 18), s největší pravděpodobností pak o variantu M 18a s motorem Siemens-Halske Sh 11 o výkonu 80 koní.³⁴³ V roce 1927 však existovaly pouze čtyři exempláře M 18. Všechny patřily společnosti Nordbayerische Verkehrsflug GmbH (NOBA), která se společností DLH po většinu času své existence neměla vůbec dobré vztahy, a mezi oběma společnostmi probíhal v oblasti vnitrostátní letecké dopravy velmi tvrdý konkurenční boj. Bohužel se doposud nepodařilo zjistit, které typy se skutečně 23. května 1927 na letišti Hirschberg-Hartau objevily. Je možné, že si společnost DLH letoun M 18 od společnosti NOBA pronajala.

339 Flugplatzmuseum Cottbus. *Geschichte des Flugplatzes* [online]. [cit. 2022-03-15]. Dostupné z: [Geschichte des Museums | Flugplatzmuseum Cottbus](#).

340 GRUHN, Herbert. Das Riesengebirge im Luftverkehr. *Der Wanderer im Riesengebirge*, č. 5, 1927, s. 8.

341 Tamtéž.

342 Tamtéž.

343 VANN, Frank. *Willy Messerschmitt*. Plzeň: Laser, 1997. ISBN 80-7193-031-8. S. 43-46.

Vzhledem k uvedeným vztahům je to však nepravděpodobné, ovšem vyloučit to s absolutní jistotou nelze. Stejně tak je možné, že šlo o samostatnou akci konkurenční společnosti NOBA, což by však bylo také poněkud neobvyklé vzhledem k tomu, že se tato společnost orientovala převážně na města v jižní a střední části Německa. Nejsevernějším letištěm, na které v sezóně 1927 NOBA létala, bylo letiště Leipzig/Halle.³⁴⁴

Jisté však je, že počátkem léta roku 1927 již pravidelná letecká doprava do Krkonoš pod hlavičkou společnosti DLH fungovala, přičemž si ihned získala velkou oblibu mezi cestujícími. Letový řád DLH byl velmi dobře zpracovaný a na jednotlivých letištích trati Riesengebirgslinie spoje skvěle navazovaly na další tratě společnosti včetně mezinárodních. K oblibě přispěl i výrazný rozvoj turismu v Krkonoších stejně jako blízkost známých lázní Bad Warmbrunn (dnes Cieplice Śląskie-Zdrój), kam bylo zajištěno spojení přímo z jelenohorského letiště Hartau. O nedělích končila trať v Jelení Hoře, odkud stroj až do večerních hodin prováděl vyhlídkové lety nad Krkonošemi. Ve všední dny pak trať opět podle standardního plánu končila na letišti Vratislav-Gandau. V letní sezóně 1927 došlo také k zavedení pravidelné linky mezi Jelení Horou a Nisou.³⁴⁵ Další nově zavedená trať spojovala denně města Vratislav, Praha a Mnichov. Z vratislavského letiště Gandau stroj odstartoval v 9:10, před desátou hodinou se nacházel v oblasti Krkonoš, v 11:05 přistál v Praze-Kbelích a v 11:20 pokračoval dále do Mnichova, kde přistál v 13:50.

Jeden ze strojů společnosti Deutsche Luft Hansa se právě na této trati stal 21. září 1927 příčinou velkého pozdvižení v Horní Brusnici (něm. Oberprausnitz), když zde kolem 9:45 provedl kvůli husté mlze bezpečnostní přistání v jetelovém poli. Šlo o letoun Fokker-Grulich F.IIb, im. D 717, „Weichsel“. Tato „událost“ přilákala mnoho zvědavců z vesnice, včetně školních tříd a učitelského sboru. Když se počasí vylepšilo, stroj kolem poledne odletěl do Prahy.³⁴⁶

344 MULDER, Rob. Nordbayerischer Verkehrsflug GmbH (1926–1931). In: *European Airlines* [online]. 17. 6. 2010 [cit. 2022-02-22]. Dostupné z: [Nordbayerischer Verkehrsflug GmbH – NOBA \(1926-1931\) – European Airlines](#).

345 DLH. *Flugplan Sommer 1927*. Berlin: DLH, 2. vyd., 1927. S. 91.

346 JIRASEK, Franz Josef. *Volks- und Heimatkunde des politischen Bezirkes Hohenelbe und der deutschen Gemeinden der im Westen angrenzenden Gerichtsbezirke Neupakau und Starckenbach*. Marktobderdorf/Allgäu: Heimatkreis Hohenelbe/Riesengebirge, 1986. S. 12.

Počátkem ledna 1929 zahájila lety do Krkonoš společnost „Oberschlesische Luftverkehrs A.G.“ z Hlivity.³⁴⁷ Tato společnost, založená v Hlivity 3. února 1925, se z obchodního hlediska na jaře 1926 stala součástí společnosti Deutsche Luft Hansa.³⁴⁸ Provoz však stále probíhal pod hlavičkou Oberschlesische Luftverkehrs A.G. V sezóně 1929 byla letecká doprava mezi městy Hlivity a Jelení Hora provozována každou sobotu a neděli. Účelem bylo umožnit osobám zaměstnaným v průmyslové oblasti v okolí Hlivity krátkou víkendovou rekreaci v Krkonoších. Z Hlivity stroj Junkers F13 startoval v sobotu ve 13 hodin, ve 13:45 přistál v Nise a v 15:55 potom v Jelení Hoře. V opačném směru byl vzlet v Jelení Hoře plánován na 10:20, přistání v Nise v 11:20 a v Hlivity ve 12:15.³⁴⁹ Ceny letenek se snažila společnost držet v nižších částkách a byla v nich započítána i doprava k letišti a pojištění na 25000,- Říšských marek.³⁵⁰

Linka DLH mezi Jelení Horou a Berlínem byla provozována vždy s výjimkou zimní sezóny – létalo se až do konce října. V roce 1936 byla trať pozměněna a pravidelná doprava létala pouze mezi Vratislaví a Jelení Horou, ovšem tentokrát třikrát denně.³⁵¹ V zimním období však služby opět poskytovány nebyly, neboť letiště mělo pouze nezpevněný povrch. V letních sezónách 1937³⁵², 1938³⁵³ a 1939³⁵⁴ byla trať zajišťována opět třikrát denně, přičemž lety trvaly 45 minut. S vypuknutím války Deutsche Luft Hansa do značné míry své lety omezila a došlo ke zrušení linek Praha – Vratislav i Vratislav – Jelení Hora.

Na československé straně absence vhodného letiště v blízkosti Krkonoš vylučovala možnost rychlého leteckého spojení, a tak nejbližším vnitrostátním letišťem, na které bylo možné dostat se pravidelnou linkou s dobrou návazností na mezinárodní linky, byl Liberec

347 REDAKCE. Letectví 4/1929 (duben), ročník 9, Praha: Aeroklub RČS, 1929. s. 156.

348 Mezi menšinové akcionáře této společnosti patřilo město Glivice s podílem 25%, těžební společnost Gräflich Schaffgotsch'chen Werke GmbH s podílem 20%, spolek Oberschlesischer Bergmännischer Verein s podílem 5% a konstruktér a průmyslník Hugo Junkers, jehož podíl činil 3,6%. Vzhledem k tomu, že veškerá činnost byla postupně převzata DLH, byla společnost v roce 1937 rozpuštěna. ZOELLER, Horst. The Hugo Junkers Homepage. *Oberschlesische Luftverkehrs A.G. (Upper Silesian Air Traffic)* [online]. 2005. [vid. 14.6.2023] Dostupné z: https://www.geocities.ws/hjunkers/ju_osla_a1.htm

349 REDAKCE. Letectví 4/1929. Praha: Aeroklub RČS, 1929. s. 156.

350 Tamtéž. REDAKCE, 1929, s. 156.

351 DLH. *Flugplan Sommer 1936*. Berlin: DLH, 1936.

352 DLH. *Flugplan Sommer 1937*. Berlin: DLH, 1937.

353 DLH. *Flugplan Sommer 1938*. Berlin: DLH, 1938.

354 DLH. *Flugplan Sommer 1939*. Berlin: DLH, 1939.

v bezprostřední blízkosti Jizerských hor. Podrobněji se rozvoji letecké dopravy v této oblasti věnuje PhDr. Vojtěch Hájek ve své stati „Československá města v sítích letecké dopravy meziválečného období“³⁵⁵. Zde lze jen krátce, již mimo hlavní zaměření této práce na oblast Krkonoš uvést, že Československé státní aerolinie pravidelnou linku do Liberce provozovaly od sezóny 1937 a službu zpravidla zajišťoval typ Avia F-VIIb-3m (licenčně vyráběný Fokker F-VIIb-3m). V zimních měsících byla linka dočasně přerušena. Provoz byl na této trati obnoven pondělí 2. května 1938. Většinu letů v této sezóně již zajišťoval moderní typ Airspeed AS.6 Envoy. Let trval jen 40 minut při ceně 100,- Kč za jednosměrnou letenku a 180,- Kč za zpáteční. Lety byly provozovány denně kromě nedělí – z Liberce stroje vzlétaly v 8:10 ráno a z Prahy do Liberce potom v 16:45.³⁵⁶

Pro dopravu z letiště do centra města mohli cestující využít automobilové spojení k hotelu Schienhof (dnes hotel Praha na nám. Dr. Edvarda Beneše), které trvalo pouhých 20 minut. Pro cenovou představu: jednosměrná letenka z Liberce do Prahy v sezóně 1938 stála 100,- Kč, zpáteční 180,- Kč a za 1 kg zavazadla se platilo 75 haléřů.³⁵⁷ Po 2. světové válce a obnovení provozu ČSA byla krátce obnovena i linka do Liberce pomocí strojů Siebel Si 204D (čs. označení Aero C-103). Od roku 1951 se pak dalo využít i služeb aerotaxi ČSA, které zajišťovaly leteckou dopravu na většinu aeroklubových letišť, včetně Vrchlabí, jehož letiště bylo otevřeno v roce 1947. O zajištění pravidelné letecké dopravy na toto krkonošské letiště se vážně uvažovalo až na počátku sedmdesátých let. Koncem května 1971 se na vrchlabském letišti objevil dokonce letoun L-410 OK-ZKA s posádkou Vladimír Vlk a Miroslav Pšovský. Na palubě byli i pasažéři z řad odborníků z LETu Kunovice a Státní letecké inspekce. Z tohoto projektu však nakonec sešlo.³⁵⁸

355 HÁJEK, Vojtěch. Československá města v sítích letecké dopravy meziválečného období. *Střed*. 2021, roč. 13, č. 2, s. 33–63. ISSN 1803-9243. S. 51, 52, 58.

356 REDAKCE. *Flugwesen*. 1938, roč. 18, č. 4.-5., s. 62.

357 ČSA. *Tarif 1938*. Praha: ČSA. 1938.

358 KOPÁČ Stanislav, 2022. Rozhovor s pamětníkem, dlouholetým členem Krkonošského aeroklubu Vrchlabí, pilotem a mechanikem ÚPLŠ a později Letecké školy Vrchlabí, a.s. Vrchlabí, 25. 4.

4.2 Počátky létání v Grunau

Vysloužilý stíhací pilot Walter Blume, jelenohorský rodák a čerstvý absolvent leteckého inženýrství v Hannoveru, se podobně jako mnoho dalších válečných veteránů scházel s ostatními kolegy od „své“ zbraně. V Jelení Hoře se bývalí letci a členové organizace Bund deutscher Flieger scházeli v hostinci „Zur Post“.³⁵⁹ Podmínky Versaillské smlouvy byly pro poválečné Německo velmi tvrdé – podle článku 199 tohoto dokumentu bylo k 8. květnu 1920 definitivně rozpuštěno vojenské letectvo a veškerá vojenská letadla podle článku 202 předána vítězným mocnostem. Někteří letci se smířili s tím, že dolétali, jiní odešli do zahraničí, avšak našla se i řada těch, kteří se snažili za dané situace nalézt přijatelné řešení. Walter Blume byl jedním z nich. Byl to právě on, kdo v Hannoveru ještě během studií roku 1921 ve spolupráci s Arthurem Martensem, Fritzem Hentzenem a dalšími studenty leteckého inženýrství zkonstruoval kluzák „Vampyr“ a účastnil se letů na Wasserkuppe v pohoří Rhön.³⁶⁰ Odtud pramenila i jeho myšlenka využít Krkonoš a jejich kopcovitého předhůří. Jako ideální oblast po svých zkušenostech z Wasserkuppe vybral vrchol Schieferberg³⁶¹ nad vesničkou Grunau, která se nachází v Kačavských horách, severozápadně od jeho rodiště.³⁶² O lokalitě budoucího plachtařského střediska bylo rozhodnuto, avšak zbývalo ještě zařídit patřičné zázemí.

Zcela zásadním faktorem pozitivně ovlivňujícím rozvoj letiště a plachtařských aktivit v Grunau byla vydatná podpora ze strany hraběte Friedricha Schaffgotsche a tajného rady Kreutze, které pro celý podnik získal Dr. med. Weingärtner.³⁶³ Hrabě Schaffgotsch se mimo jiné nepřímo zasloužil o získání velkého hangáru.³⁶⁴ Místním plachtařům totiž

359 MORGNER, Mario, BAUMANN, Jens. *Kulturregion Riesengebirge – Die Wiesenbaude – Ein kulturhistorischer Streifzug durch das Riesengebirge mit den ehemaligen Bewohnern der Wiesenbaude*. Norderstedt: Books on Demand. ISBN 978-3-73229-465-7. S. 42.

360 STERNAL, Bernd, pozn. 222, s. 36.

361 Zvaný též Galgenberg. Dnes polsky Góra Szybowcowa, tedy doslova „Plachtařská hora“.

362 MORGNER, Mario, BAUMANN, Jens, pozn. 359, s. 42.

363 MORGNER, Mario, BAUMANN, Jens, pozn. 359, s. 42.

364 REDAKCE. Die Taufe des Segelflugzeuges „Bad Warmbrunn“. *Warmbrunner Nachrichten, Herischdorfer Tageblatt*. 1929, Jhg. 48, Nr. 164. s. 3.

daroval 40 m³ dřeva. Ti materiál v roce 1923 vyměnili ve Zhořelci za bývalou výstavní halu, kterou odvezli do Grunau a sestavili. Dr. med. Weingärtner také pořádal množství přednášek zaměřených na rozvoj sportovního letectví, díky čemuž se podařilo získat značnou podporu veřejnosti. Významným příspěvkem také byly dary v podobě stavebního materiálu. Díky tomu kromě hangáru v Grunau brzy vyrostla také dílna, kancelář a ubytovna.³⁶⁵ Kdy přesně plachtařský provoz v Grunau na Schieferbergu začal, není prozatím jasné, nicméně je potvrzené, že v polovině června 1923 zde již plachtaři létali. Mezi jinými zde v této době plachtil i Dipl.-Ing. Tann z Vratislavi. Na podzim stejného roku pak byly plánovány větší plachtařské závody.³⁶⁶

Koncem roku 1923 pak do Grunau přišli z Wasserkuppe dva rhönští průkopníci – Edmund Schneider a Gottlob Espenlaub. Ačkoliv Gottlob Espenlaub obdržel nabídku k plachtění v Americe, dal přednost Krkonošům a na podzim 1923 přijal pozvánku do Grunau.³⁶⁷ Na novém plachtařském letišti začal působit v zimě 1923–1924. V neděli 2. března 1924 využil Gottlob Espenlaub výhodného větru o rychlosti 9–10 m/s, odstartoval z Grunau s větroněm Espenlaub V a na svahu létal 50 minut, než byl kvůli chladu a vyčerpání nucen přistát.³⁶⁸ Právě tento plachtařský průkopník byl také prvním pilotem v historii, který s větroněm odstartoval z hřebene Krkonoš. Stalo se tak v neděli 11. května 1924 dopoledne, když se svým typem Espenlaub V pomocí gumicuku odstartoval ze Stříbrného hřebene nad Boudou prince Jindřicha.³⁶⁹ Přistál po 32 minutách na louce u dnešní obce Wojanów,³⁷⁰ nedaleko Jelení Hory.³⁷¹

365 MORGNER, Mario, BAUMANN, Jens, pozn. 359, s. 43.

366 GRUHN, Herbert. Vom Gebirge. *Der Wanderer im Riesengebirge*. 7/1923. Vyd. 1.7.1923. Vratislav: Wilhelm Gottlieb Korn. s. 62.

367 RIEDEL, Peter. *Start in den Wind: erlebte Rhöngeschichte 1911–1926*. Stuttgart: Motorbuch-Verlag, 1977. ISBN 3-87943-539-1. S. 224.

368 GEORGII, Walter. Deutscher Modell- und Segelflugverband. *Flugsport*. Nr. 5/1924. Vyd. 15. března 1924. 16. ročník. Frankfurt nad Mohanem.: Verlag Flugsport, 1924. s. 78.

369 RADENBACH, Friedrich Wilhelm, pozn. 283, s. 125.

370 Dříve Schildau.

371 WOLFF, Theodor. Der Sport des Sonntags. Hirschberg, 11. Mai. *Berliner Tageblatt und Handels-Zeitung*. Večerní vydání 12. května 1924. Berlín: Rudolf Mosse. S. 4.

První dva v Grunau zkonstruované jednoduché kluzáky, pokřtěné „Stoppelhopser“ a „Furchenschleicher“, byly při slavnostním otevření letiště předvedeny publiku. Významným darem, který místní plachtaři získali od vřatislavského podnikatele, byl zcela nový kluzák, který byl na návrh Dr. med. Weingärtnera pokřtěn jako „Galgenvogel“.³⁷²

Edmund Schneider, který byl mimořádně zručný truhlář a měl se stavbou letadel již určité zkušenosti, s aktivním plachtěním zřejmě začal až v Grunau. Tomu napovídá fakt, že v sezóně 1925 získal plachtařský průkaz „A“ a „B“ s číslem 100³⁷³.³⁷⁴ Není však doposud zcela jasné, na jakém kluzáku zkoušky absolvoval. Sedmé číslo německého odborného časopisu „Flugsport“ z roku 1925 uvádí ke stavu flotily skupiny „Bund Deutscher Flieger, Ortsgruppe Hirschberg“, 2 kluzáky. V soukromém vlastnictví Heinricha Seilera³⁷⁵ z Jelení Hory potom 1 kluzák.³⁷⁶

Přibližně v této době začalo také narůstat povědomí o ideálních plachtařských podmínkách, které v okolí Kačavských hor³⁷⁷ v severním předhůří Krkonoš panují, i mezi širší plachtařskou veřejností. O Velikonocích 1925 tak do Grunau zavítala i plachtařská skupina z Žitavy se svým kluzákem³⁷⁸ a v průběhu následujících týdnů dosáhla navzdory velmi proměnlivému počasí dobrých výsledků. První let žitavští plachtaři uskutečnili v sobotu 11. dubna večer, kdy letec Fischer za 2 a půl minuty uletěl 4 km dlouhou trať. Téhož večera startoval ještě jednou, přičemž dokázal uletět 3,5 km. Obzvláště zajímavého a vpravdě unikátního výsledku však dosáhl 12. dubna, o Božím hodu velikonočním, plachtař Heinze. Šlo totiž o jeho první let na kluzáku. Počasí bylo vskutku „aprílové“ –

372 MORGNER, Mario, BAUMANN, Jens, pozn. 359, s. 44.

373 Něm. „Ausweis A, B Nr. 100“.

374 URSINUS, Oskar. Nachfolgende Segelfliegerausweise wurden ausgestellt. In: Zeitschrift Flugsport. č. 25/1925. 25. ročník. s. 505.

375 Heinrich Seiler byl jedním z prvních plachtařů vůbec. V roce 1894 si jako první „zákazník“ zakoupil kluzák od Otto Lilienthala, který jej pak na Rhinowských vrcholcích v Braniborsku učil létat. Podle svědků byl Seiler žákem velmi nadaným. NITSCH, Stephan. Vom Sprung zum Flug: Der Flugtechniker Otto Lilienthal. Berlín: Brandenburgisches Verlagshaus. 1991. s. 40.

376 URINUS, Oskar. Zeitschrift Flugsport, Jahrgang 1925, Nr.7, s. 152.

377 Dnes se označují jako Góry Kaczawskie, původně se užívalo německé označení Bober-Katzbachgebirge.

378 Prozatím není bohužel zcela jasné, o jaký typ šlo. Vzhledem k udávané hmotnosti 200 kg to však jistě nebyl klasický „rámový typ“. Kluzák byl polosamonosné konstrukce, s rozpětím 14 m a plošným zatížením 14 kg/m². URSINUS, Oskar. Segelflug-Vereinigung Zittau im Bober-Katzbachgebirge bei Grunau-Hirschberg. Ostern 1925. In: Zeitschrift Flugsport, Jahrgang 1925, Nr.9, s. 184.

foukal jižní vítr o rychlosti 6 m/s a přes den se v oblasti vyskytovaly časté přeháňky. Navzdory těmto pro úplného začátečníka nelehkým podmínkám dokázal novopečený plachtař Heinze provést nad obcí Grunau několik ostřejších zatáček a po absolvování trati o délce 3,7 km v dešti bezpečně přistát.³⁷⁹ Kromě 14. dubna, kdy bylo počasí letové, však v následujících dnech museli plachtaři obdivovat krásy krkonošského předhůří ze země. V sobotu 25. dubna se však počasí opět umoudřilo a plachtaři Fischerovi se podařilo dosáhnout převýšení 100 m nad místem startu a uletět trať o délce 3,7 km. Celková doba jeho letu byla 7 minut 37 vteřin.³⁸⁰

S pomocí Gottloba Espenlauba plachtařská škola v Grunau, která se společně s Wasserkuppe v pohoří Rhön a Rossittenem na Kuronské kose ve východní části Baltského moře brzy stala jedním z center německého meziválečného plachtění, zahájila činnost v roce 1926. Základní kurzy byly čtrnáctidenní, přičemž „kurzovné“ činilo 100,- marek. Pravidelný výcvik byl však čtyřtýdenní a zahrnoval teorii i praktické základy. Kurzy byly zpravidla zakončeny plachtařskou „A“ zkouškou, nicméně schopnější letci mohli dosáhnout i zkoušky „B“.³⁸¹ V tomto roce však Espenlaub odešel do Kasselu³⁸² a místo hlavního instruktora po něm převzal veterán z 1. světové války, pilot Robert Schwede³⁸³. Edmund Schneider však už v Grunau zůstal, vzal si za ženu dceru místního zahradníka a na jeho pozemku pak založil svou leteckou dílnu.³⁸⁴

Mezi jeho první samostatné konstrukce patřil školní kluzák ESG 27, vyrobený, jak název napovídá, roku 1927, jemuž byl určitým předobrazem typ Espenlaub S z roku 1924.

379 URSINUS, Oskar. Segelflug-Vereinigung Zittau im Bober-Katzbachgebirge bei Grunau-Hirschberg. Ostern 1925. In: Zeitschrift Flugsport, Jahrgang 1925, Nr.9, s. 184.

380 URSINUS, Oskar. Segelflug-Vereinigung Zittau im Bober-Katzbachgebirge bei Grunau-Hirschberg. Ostern 1925. In: Zeitschrift Flugsport, Jahrgang 1925, Nr.9, s. 184.

381 Letectví 1/1927 (leden), ročník 7, rubrika „Sportovní“, Praha: Čs. Aeroklub, s. 15.

382 Po svém působení v Grunau se nadále věnoval stavbě letadel a experimentoval s jejich raketovým pohonem. Během války konstruoval větrné draky, kteří sloužili jako součást protiletadlové obrany letišť a průmyslových objektů. Po válce se také věnoval konstrukci aut a ačkoliv jeho modely byly velmi propracované a futuristické, sériové výroby se bohužel nedočkaly. Gottlob Espenlaub se později dal na poněkud okultní dráhu. Ve svém domovském Bádensku-Württembersku se zabýval kázáním, ale také léčením nemocných pomocí exorcismu. Zemřel 9. ledna 1972.

383 Robert Schwede, rodák z falckého města Pirmasens, kromě letecké instruktorské činnosti vedl i kurzy stavby letadel. Žil v letech 1897–1980.

384 SIMONS, Martin. *Sailplanes 1920–1945*. Königswinter: EQIP Werbung & Verlag, 2006. ISBN 3-9806773-4-6. S. 40.

Ve stejném roce byl dokončen i větroň ESG 27 pokřtěný „Burkbraun“, neboť jeho stavba byla financována z daru 2000,- RM, které plachtařské škole v Grunau věnoval stejnojmenný výrobce oblíbené čokolády.³⁸⁵ V tomto větroni konečně získala místní plachtařská skupina výkonný typ, se kterým bylo možné provádět i delší lety. Ing. Hans Bruno Andresen s tímto letadlem patrně koncem května nebo 1. června 1927 odstartoval ze Stříbrného hřebene nad Boudou prince Jindřicha. Další let provedl z vrcholku Sněžky 2. června a 1. července 1927 potom z Vysokého Kola, poblíž Boudy u Sněžných jam. Po vzletu udělal zatáčku na východ k vrcholku Šmielec³⁸⁶ a odtud potom letěl na sever dolů do údolí, přes Jagniątków³⁸⁷ a Slezské Teplice k Wojcieszycím³⁸⁸ kde po 22 minutách letu přistál.³⁸⁹

V sobotu 20. srpna 1927 Ing. Andresen ze Sněžky odstartoval znovu, tentokrát ale za velmi silného nárazového větru. Patrně i to bylo důvodem, proč rychle zamířil dolů do údolí směrem k Jelení Hoře. Po pouhých 5 minutách klouzavého letu přistál mezi Miłkówem³⁹⁰ a Mysłakowicemi^{391, 392}.

O týden později se skupina plachtařů z B.d.F. Hirschberg vypravila do Jizerských hor, kde ve dnech 27. a 28. srpna 1927 létali z vrcholku Stóg Izerski, poblíž tehdejší Heufuderbaude³⁹³. Při těchto letech s sebou v rámci propagace Andresen vezl i dopisnice. Na každé bylo razítko „Mit Segelflugzeug Burkbraun befördert /vom Isergebirgskamm aus./ (Heufuderbaude 1107 m Seehöhe)/ Pilot Ing. Andresen.“³⁹⁴

385 Die Taufe des Segelflugzeuges „Bad Warmbrunn“ In: Warmbrunner Nachrichten, Herischdorfer Tageblatt, 1929, Nr. 164, 48. Jahrgang, Dienstag, den 16. Juli 1929, Bad Warmbrunn: Paul Flesicher, s. 3.

386 Německy Große Sturmhaube, 1424 m.n.m. Jde o vrchol, který se nachází asi 150 m na sever od Velkého Šišáku.

387 Původně německy Agnetendorf.

388 Německy Voigtsdorf.

389 GRUHN, Herbert. Vom Gebirge. Segelflug vom Riesengebirgskamm. In: Der Wanderer im Riesengebirge. 8/1927. Vyd. 1. srpna 1927. Vratislav: Wilhelm Gottlieb Korn. s. 115.

390 Německy Arnsdorf.

391 Německy Erdmannsdorf.

392 GRUHN, Herbert. Vom Gebirge. Segelflug von der Schneekoppe. In: Der Wanderer im Riesengebirge. 8/1927. Vyd. 1. srpna 1927. Vratislav: Wilhelm Gottlieb Korn. s. 143.

393 Dnes nese tato bouda stejný název jako vrchol, na jehož svahu stojí – Stóg Izerski.

394 SHORT, Simine. *Glider Mail: An Aerophilatelic Handbook*. Mineola, USA: American Air Mail Society, 1987. ISBN 978-0-93942-900-4. S. 65.

V následujícím roce začal konstruktér Schneider ve své dílně vyvíjet trojici velmi úspěšných větroňů, z nichž dva měly letadlovou flotilu skupiny B.d.F. Hirschberg brzy posílit. Prvním z nich byl ESG 29 „Wiesenbaude“, jehož stavbu si u Schneidera objednal Eugen Bönsch z Lučňi boudy. Na stavbu dvou klubových větroňů potom výrazně přispěly obce Krummhübel³⁹⁵ a Bad Warmbrunn³⁹⁶, jejichž jména později větroně nesly na trupu.

V pátek 4. května 1928 pak Ferdinand Schulz pokořil světový plachtařský výškový rekord, když po startu z Grunau dosáhl výšky 652 m nad místem vzletu.³⁹⁷

Příznivci stále populárnější kluzákové pošty si na své potom přišli v létě, když dopisnice ve dnech 21. a 22. července 1928 letěly na palubě větroně ze Sněžky. Každá z nich byla pečlivě označená razítkem „Erste/Segelflug – Post/ von der Schneekoppe/ im Riesengebirge/ 21. u. 22. Juli 1928“.³⁹⁸ Při obou letech byl pilotem zřejmě Ing. Andresen. První z letů zakončil přistáním nedaleko Karpacze, mezi dnešní Księżou Górą³⁹⁹ a Eulengrundbaude⁴⁰⁰ po 17 minutách plachtění. Ferdinand Schulz měl během tohoto víkendu bohužel méně štěstí. V sobotu 21. července odstartoval od Boudy prince Jindřicha, ale při přiblížení na přistání zachytil o vedení vysokého napětí.⁴⁰¹ Sám vyvázl bez vážnějších zranění, avšak větroně utrpěl vážná poškození.⁴⁰²

V pondělí 17. září 1928 odstartoval kolem poledne Hans Bruno Andresen od Boudy prince Jindřicha a o 10 minut později přistál na louce mezi zmíněnou boudou a Lučňi boudou.⁴⁰³ Kolem 14. hodiny odpoledne pak odstartoval přímo z místa svého přistání

395 Obec Krummhübel se dnes polsky nazývá Karpacz.

396 Dnes polsky Cieplice Śląskie-Zdrój, česky Slezské Teplice.

397 KOLATZEK, Robert. Heilsberg: Geschichte. *Der Ikarus von Ostpreußen*. [online]. 2012. [vid. 14.6.2023]. Dostupné z: <https://www.heilsberg.org/seiten/geschichte-sonstiges.html>.

398 SHORT, Simine, pozn. 394, s. 66.

399 Dříve se tento vrcholek, nacházející se při severovýchodním okraji Karpacze, jmenoval Pfaffenberg.

400 Dnes hotel Relaks v ulici Obrońców Pokoju v Karpaczi.

401 Bohužel není prozatím znám ani typ letadla, ani místo, kde k nehodě došlo. Je však velmi pravděpodobné, že to bylo zhruba v prostoru mezi Karpaczi a Myslakowicemi.

402 GRUHN, Herbert. Vom Gebirge. Segelflug. In: *Der Wanderer im Riesengebirge*. 8/1928. Vyd. 1. srpna 1928. Vratislav: Wilhelm Gottlieb Korn Zeitschriften Abteilung Breslau 1, 1928. s. 121.

403 GRUHN, Herbert. Vom Gebirge. In: *Der Wanderer im Riesengebirge*. 10/1928. Vyd. 1. října 1928. Vratislav: Wilhelm Gottlieb Korn Zeitschriften Abteilung Breslau 1, 1928. s. 154.

směrem nad kar Malého Stavu,⁴⁰⁴ po hraně karu doletěl až k Boudě prince Jindřicha a odtud pokračoval klouzavým letem dolů do údolí, přeletěl Karpacz⁴⁰⁵ a po 20 minutách letu přistál v bezprostřední blízkosti vsi Ściegny.⁴⁰⁶

Tato sezóna byla velmi úspěšná i pro plachtařskou školu. Během celého roku 1928 proběhlo v plachtařské škole v Grunau 5 kurzů, během kterých výcvikem prošlo 105 pilotních žáků. 72 z nich složilo základní zkoušku „A“ a 55 potom zkoušku „B“.⁴⁰⁷ Škola byla nejen skvělou reklamou, ale i vítaným zdrojem příjmů pro místní plachtařskou skupinu. Pro další rozvoj také v tomto roce plachtařské škole v Grunau poskytl dotaci ve výši 10.000,- RM Dolnoslezský zemský výbor.⁴⁰⁸

V březnu roku 1929 dokončil Edmund Schneider další z výkonných větroňů, který rozšířil flotilu organizace Flugsportverein Hirschberg. Byl jím typ ESG 29 „Krummhübel“, který byl slavnostně pokřtěn Hermannem Köhlem.⁴⁰⁹ Zálet tohoto stroje provedl 27. března Hans Bruno Andresen, který s ním již o necelý měsíc později, 18. dubna, dosáhl nového slezského rekordu.⁴¹⁰ Po prvním nepřilíš úspěšném pokusu, kdy po vzletu z Grunau

404 Dnes polsky Mały Staw, dříve německy Kleiner Teich. Jde o druhé největší karové jezero v Krkonoších. Toponymum je do češtiny nezřídka lingvisticky správně, ale fakticky špatně překládáno jako „Malý rybník“, což je ovšem z odborného hlediska velmi zavádějící nesmysl. Jde totiž o jezero ledovcového původu, nikoli o antropogenní rybník.

405 Název této obce svůj český ekvivalent nemá a přinejmenším do konce 2. světové války Češi užívali německý název Krummhübel. Ústní sdělení historika Krkonošského muzea ve Vrchlabí, pana Mgr. Jiřího Loudy, ze dne 6. září 2023.

406 Dříve Steinseiffen. GRUHN, Herbert. Vom Gebirge. In: Der Wanderer im Riesengebirge. 10/1928. Vyd. 1. října 1928. Vratislav: Wilhelm Gottlieb Korn Zeitschriften Abteilung Breslau 1, 1928. s. 155.

407 REDAKCE. Schlesische Segelflieger-Ausbildung 1928. In: Volkswacht für Schlesien, Mittwoch, den 19. Dezember 1928., 39. Jahrgang – Nr. 298. s. 10.

408 GRUHN, Herbert. Vom Gebirge. In: Der Wanderer im Riesengebirge. 10/1928. Vyd. 1. října 1928. Vratislav: Wilhelm Gottlieb Korn Zeitschriften Abteilung Breslau 1, 1928. s. 155.

409 Kpt. Hermann Köhl, dr. h. c. (1888–1938), byl letcem, který 12. dubna 1928 společně s Ehrenfriedem Güntherem svobodným pánem von Hünefeld (1892–1929) a Jamesem Christopherem Fitzmauricem (1898–1965) na stroji Junkers W33 „Bremen“ jako první pokořil severní Atlantik při letu z východu na západ. Šlo o velmi odvážného a schopného pilota. Za 1. světové války létal jako bombardovací pilot a za své zásluhy obdržel řád Pour le Mérite. Od roku 1926 sloužil v řadách společnosti DLH a jako první zde létal i na nočních linkách. Byl také propagátorem samokřidel. Po převzetí moci v Německu nacisty byl jako odpůrce nového režimu vyhozen od DLH a z letectví se stáhl. Zemřel v roce 1938 na onemocnění ledvin.

410 GRUHN, Herbert. Vom Gebirge. Das Segelflugzeug „Krummhübel“ erringt den schlesischen Dauerrekord. In: Der Wanderer im Riesengebirge. 7/1929. Vyd. 1. července 1929. Vratislav: Wilhelm Gottlieb Korn Zeitschriften Abteilung Breslau 1, 1929. s. 104.

zanedlouho přistál u sousední vsi Flachenseiffen,⁴¹¹ odstartoval znovu kolem třetí hodiny – a tentokrát s velmi dobrým výsledkem. Navzdory nepříliš silnému větru a relativně úzkému pásmu, kde se na svahu směrem k obci Berbisdorf⁴¹² dalo stoupat, se Hans Bruno Andresen udržel ve vzduchu 2 hodiny a 22 minut.⁴¹³

V sezóně 1929 také jelenohorská odbočka Spolku německých letců⁴¹⁴ pozvala do Krkonoš letce z vratislavského modelářského a plachtařského spolku „Schlesischer Adler“. Vratislavští plachtaři v Krkonoších pobývali od 11. července do 5. srpna a během své výpravy v horách provedli řadu vzletů z různých míst.⁴¹⁵ Z Vratislavi si s sebou letci přivezli i svá vlastní letadla – vzpěrový hornoplošník RRG Prüfling⁴¹⁶ pojmenovaný „Dr. Friedel“ a školní kluzák Zögling s gondolou, pokřtěný „Lilo“. Ten zapůjčila organizace Deutscher Luftsportverband.⁴¹⁷ Jelenohorští plachtaři pak kolegům půjčili svá letadla – ESG 27 Burkbraun a nový dvoumístný Bad Warmbrunn. Tento Schneiderův vzpěrový větroň měl rozpětí 15,2 m, plocha křídla činila 22 m², a použitým profilem byl oblíbený Göttingen Gö 535. Prázdná hmotnost letadla čítala 170 kg, přičemž se počítalo s hmotností pilota 70 kg. Stroj disponoval klouzavostí 1:20.⁴¹⁸

V neděli 14. července 1929 se v Bad Warmbrunnu konal Jezdecký, letecký a automobilový den. Celé akci předcházela slavnostní večer v sále hotelu Preußenhof, kde všechny hosty uvítal ředitel lázní Georg Nave.⁴¹⁹ Přítomni byli zástupci Slezského kartelu pro chov koní a sport,⁴²⁰ organizace motoristů A.D.A.C.⁴²¹, ale také představitelé

411 Dnes obec Płoszczyna.

412 Dnes obec Dziwiszów.

413 GRUHN, Herbert. Vom Gebirge. Das Segelflugzeug „Krummhübel“ erringt den schlesischen Dauerrekord. In: Der Wanderer im Riesengebirge. 7/1929. Vyd. 1. července 1929. Vratislav: Wilhelm Gottlieb Korn Zeitschriften Abteilung Breslau 1, 1929. s. 104.

414 Německý Bund deutscher Flieger, Hirschberg.

415 PUSCH, Gerhard. Studiensegelflüge im Riesengebirge. In: Flugsport. 1929 s. 364.

416 Konstrukce Dr. Alexandra Lippische a Fritze Stamera z roku 1926.

417 Zkráceně D.L.V. Do češtiny lze název přeložit jako Německý svaz leteckého sportu.

418 Die Taufe des Segelflugzeuges „Bad Warmbrunn“ In: Warmbrunner Nachrichten, Herischdorfer Tageblatt, 1929, Nr. 164, 48. Jahrgang, Dienstag, den 16. Juli 1929, Bad Warmbrunn: Paul Flesicher, s. 3.

419 FLEISCHER, Paul. Reit-, Flug- und Auto-Tag in Bad Warmbrunn. In: Warmbrunner Nachrichten, Herischdorfer Tageblatt, 1929, Nr. 164, 48. Jahrgang, Dienstag, den 16. Juli 1929, Bad Warmbrunn: Paul Flesicher, s. 2.

420 Schlesische Kartell für Pferdezucht und -Sport.

421 Allgemeiner Deutscher Automobil-Club.

vratislavského Slezského spolku pro vzducholodní dopravu.⁴²² Za jelenohorský plachtařský spolek promluvil jeho pokladník, Dipl. Ing. Hans Bruno Andresen, který hosty požádal o finanční podporu pro plachtaře, neboť stát v důsledku Versailleské smlouvy⁴²³ tyto aktivity podporovat nemohl.⁴²⁴ V rámci finanční podpory jelenohorských plachtařů byly také prodávány pohlednice z takzvané „plachtařské pošty“,⁴²⁵ jejichž prodej během slavnostního večera zajišťovaly atraktivní mladé dámy.⁴²⁶ Součástí galavečera byla i premiéra nového zimního propagačního filmu, v němž se objevil i Eugen Bönsch, který byl jedním z vážených hostů.⁴²⁷

V neděli dopoledne potom v sále lázeňského domu proběhl křest nového dvoumístného větroně z dílny Edmunda Schneidera, jehož stavba byla financována obcí a lázeňskou správou. Šlo o skutečně velkou událost, ať již z hlediska technického – dvoumístné větroně byly v této době spíše raritou – tak i z hlediska společenského a z dobové německé perspektivy i vlasteneckého. Z pohledu přítomných hostů šlo o „triumf německé vůle a vynalézavosti“ nad omezeními danými Versailleskou smlouvou. Starosta obce, Dr. Kurt Unger, ve své úvodní řeči doslova prohlásil, že nový větroň je „symbolem německé obětavosti, německého ducha a německé práce a úsilí plachtařů je znovuzrozením podmaněné vlasti.“ Hraběnka Schaffgotschová poté kluzák slavnostně pokřtila „Bad

422 Schlesische Verein für Luftschiffahrt.

423 Není bez zajímavosti, že se v německých dobových zdrojích tento akt velmi často objevuje pod termínem Versailler Diktat (Versailleský diktát) či dokonce Schanddiktat von Versailles (doslova Hanebný diktát z Versailles).

424 Financování plachtařských aktivit, ať již šlo o pokrytí nákladů na stavbu letadel, zázemí letišť, opravy či výdaje ryze provozního charakteru, bylo často zajišťováno veřejnými sbírkami v rámci leteckých dnů a jiných sportovních akcí, kulturních akcí jako výstav, plesů či divadelních představení, ale především pak podporou od obcí, firem (jejichž logo pak často recipročně v rámci reklamy zdobilo potah větroňů) a jednotlivých mecenášů, nezřídka z řad šlechty. Na slezské straně hor plachtění štědře podporoval rod Schaffgotschů.

425 Je zde jasná podobnost s již uvedenou „Zeppelinpost“ – s tím rozdílem, že v tomto případě byly pohlednice či dopisnice přepravovány větroni při letech v Krkonoších či v Jizerských horách. Kromě Hanse Bruno Andresena se zde na těchto aktivitách výrazně podílel i slavný východopruský letec Ferdinand Schulz (1892–1929), otec plachtění v Rossitenu a držitel několika plachtařských rekordů. Schulze letecké štěstí opustilo 16. června 1929, kdy zahynul při letecké nehodě v centru Stuhmu (dnes Sztum v Polsku, v Pomořském vojvodství). Mezi Schulzovy žáky patřil například i Günther Groenhoff, ikona německého plachtění.

426 Jelenohorským plachtařům v tomto ohledu nelze upřít k dokonalosti přivedený smysl pro obchod.

427 Tamtéž.

Warmbrunn“. Následoval proslov radního Müllera z Jelení Hory, hraběte Pražmy a Hans Bruno Andresen přítomným hostům představil konstruktéra Edmunda Schneidera.⁴²⁸ Ve 12:55 potom odstartoval ze Stirnbergu⁴²⁹ od Brotbaude⁴³⁰ s větroněm „Dr. Friedel“ Emile Rolle⁴³¹ a v 15:48, po 2 hodinách a 53 minutách, bezpečně přistál u Märzdorfu. Tím pokořil dosavadní slezský rekord a od starosty Dr. Ungera za svůj výkon obdržel zlatou medaili.⁴³² Stříbrné medaile pak za své konstruktérské a plachtařské úspěchy obdrželi Edmund Schneider a Hans-Bruno Andresen.⁴³³

Nad Bad Warmbrunnem také v odpoledních hodinách proběhla akrobatická ukázka, o kterou se na svém Klemmu⁴³⁴ postaral Stud. Ing. Hentschel z vratislavského AKA-Fliegu „Dädalia“ a akrobatický letec Hans Biehl na dvouplošníku Raab-Katzenstein RK 9 „Grasmücke“,⁴³⁵ taktéž z Vratislavi.⁴³⁶

Emile Rolle provedl další zajímavý let, tentokrát na větroni „Burkbraun“, 24. července 1929.⁴³⁷ Odstartoval z vrcholku Studniční hory a na svahu mezi místem vzletu, Modrým sedlem a Luční horou létal 41 minut. Poté přistál v blízkosti Luční boudy. Šlo zároveň o první let slezských plachtařů na československém území.⁴³⁸

V létě 1930 se letci z B.d.F. Hirschberg opět věnovali kluzákové poště. Během plachtařského víkendu, který proběhl v Krummhübelu 26. a 27. července 1930, vezl Ing. Hans Bruno Andresen na palubě větroně dopisnice ze svahu u Karpacze Górneho⁴³⁹.

428 FLEISCHER, 1929, s. 2.

429 Dnes vrchol Czoło, 873 m n. m.

430 Dnes horská chata Stokrotka poblíž Karpacze.

431 Rolle byl v tomto roce ještě studentem Vyšší státní strojnické školy ve Vratislavi (něm. Staatliche Höhere Maschinenbauschule Breslau).

432 Die Taufe des Segelflugzeuges „Bad Warmbrunn“ In: Warmbrunner Nachrichten, Herischdorfer Tageblatt, 1929, Nr. 164, 48. Jahrgang, Dienstag, den 16. Juli 1929, Bad Warmbrunn: Paul Flesicher, s. 3.

433 Die Taufe des Segelflugzeuges „Bad Warmbrunn“ In: Warmbrunner Nachrichten, Herischdorfer Tageblatt, 1929, Nr. 164, 48. Jahrgang, Dienstag, den 16. Juli 1929, Bad Warmbrunn: Paul Flesicher, s. 3.

434 S největší pravděpodobností šlo o typ Klemm-Daimler L20 nebo o Klemm L25.

435 Pravděpodobně šlo o stroj imatrikulovaný D-1703. Registr http://www.airhistory.org.uk/gy/reg_D-6.html.

436 Reit- und Fahrturnier. In: Warmbrunner Nachrichten, Herischdorfer Tageblatt, 1929, Nr. 164, 48.

Jahrgang, Dienstag, den 16. Juli 1929, Bad Warmbrunn: Paul Flesicher, s. 3.

437 Emile Rolle, který později úspěšně absolvoval studium leteckého inženýrství, hrál v roce 1932 zcela klíčovou roli při konstrukci proslulého Schneiderova typu Grunau-Baby II.

438 PUSCH, Gerhard. Studiensegelflüge im Riesengebirge. In: Flugsport. 1929 s. 364.

439 Německy Brückenberg.

Přistál u obce Ścięgny⁴⁴⁰, mezi Karpaczi a Kowary. Dopisnice v tomto případě zdobilo razítko „Segelflugtage 26. u. 27. Juli 1930/ in Krummhübel/ Brückenberg – Steinseiffen.“⁴⁴¹

Přelomovou se pro plachtařskou školu v Grunau stala sezóna 1931. V tomto roce se oficiálně stala státní institucí s názvem „Reichschule für Segelflug Grunau im Riesengebirge“.⁴⁴² V této sezóně byla délka kurzů elementárního výcviku 3 týdny (zkoušky „A“, eventuálně „B“) a pokračovací výcvik (zkouška „C“) 2 týdny, přičemž školení probíhala takřka po celý rok, a to včetně zimních měsíců, jak dokládají fotografie. Jako instruktoři v této sezóně působili: Paul Steinig pro elementární výcvik⁴⁴³, Peter van Husen⁴⁴⁴ v rámci pokračovacího výcviku a v létě vypomáhal instruktor Paul Kuschel.⁴⁴⁵ V dubnu 1931 do Grunau na pozici vedoucího letového provozu další letec, kterým nebyl nikdo jiný, než známá plachtařská legenda Wolf Hirth.⁴⁴⁶ Během výcviku se vzlety pomocí gumového lana prováděly v Grunau, v případě nácviu autovlekových, navijákových⁴⁴⁷ nebo aerovlekových vzletů pak bylo využíváno jelenohorské letiště Hartau. Jako vlečný stroj zde sloužil Klemm L25.

Zkušení plachtaři potom často vzlétali i z různých míst na vrcholcích Krkonoš. Velmi oblíbená byla kupříkladu louka v blízkosti Boudy prince Jindřicha. Při vzletech z těchto míst zpravidla nebyla nouze o početné publikum. Že nejsou mnohatisícové davy

440 Německy Steinseiffen.

441 SHORT, Simine, pozn. 394, s. 68.

442 Česky doslova „Říšská škola plachtění Grunau v Krkonoších“.

443 Šlo o velmi zkušeného pilota a dobrého plachtaře. V závěru sezóny 1930 také provedl první „přelet“ s dvousedadlovkou, když společně s tělocvikářem Wenzelem zvládli doletět nad zhruba 10 km vzdálené městečko Lähn a vrátit se zpět do Grunau. Celková doba letu činila 56 minut. Není však jasné, s jakým typem letěli – buď šlo o Grunau 8 nebo Bad Warmbrunn. Vzhledem k výkonnosti obou těchto typů jde však o velmi slušný výkon. GRUHN, Herbert. Vom Gebirge. In: Der Wanderer im Riesengebirge. 12/1930. Vyd. 1. prosince 1930. Vratislav: Wilhelm Gottlieb Korn Zeitschriften Abteilung Breslau 1, 1930. s. 196 Není bez zajímavosti, že Paul Steinig byl také později požádán MLL o posouzení vhodnosti terénu na Ještědu, který navštívil a uznal za velmi vhodný pro plachtění. MALÝ, Josef. 6000 m výšky na bezmotorovém letadle, In: Letec 7/1937, Praha: Masarykova letecká liga, 1937. s. 107.

444 Peter „Pit“ van Husen pocházel z Kolína nad Rýnem, kde se narodil v roce 1906. V plachtařské škole v Grunau působil od jako instruktor od 1. března 1931. Mezi jeho slavnější žáky patřila i zkušební pilotka Hanna Reitsch, raketový konstruktér Wernher von Braun či proslulý stíhací pilot Wolfgang Späte.

445 VÁHALA, Hubert, Plachťová škola v Grunau, In: Letec 8/1931 (srpen), Praha: Masarykova letecká liga, s. 319.

446 MORGNER, Mario, BAUMANN, Jens, pozn. 359, s. 44.

447 Na jelenohorském letišti se pro vzlety větroňů používal i naviják s poznávací značkou IA-35100. STÖCKER, Alex. *Deutscher Segelflug*. Berlin: Deutscher Schriftenverlag, 1937. S. 71.

turistů na vrcholcích Krkonoš jen nežádoucí doménou dnešních dnů jasně prokázala letová sezóna 1932. Ve dnech 9. a 10. července 1932 uspořádali letci ze spolku Flugsportverein Hirschberg ve spolupráci s obcemi Krummhübel, Steinseiffen, Brückenberg a Querseiffen plachtařský víkend. Během této akce se Wolf Hirth nechal vlečným Klemmem odtáhnout ke Krummhübelu, kde se vypnul a poté několik hodin létal v blízkosti Sněžky, kde před nadšenými zraky mnoha tisíců diváků předváděl svou plachtařskou produkci. Další piloti vzlétali „gumicukem“ z osvědčeného startoviště na louce před Boudou prince Jindřicha a svahovali mezi Sněžkou a kary Velkého a Malého Stavu.⁴⁴⁸

Z hlediska propagace sportovního létání, avšak také německé národnostně-politické propagandy, byla velmi významná činnost Dr. Loly Schröter,⁴⁴⁹ která se ve 30. letech často vyskytovala na letišti v Grunau či v Jelení Hoře. Tato známá parašutistka⁴⁵⁰ a plachtařka⁴⁵¹, často vystupující s uměleckým jménem Lola Vorescou, se proslavila především svými odvážnými seskoky, z nichž mnohé byly rekordními. V první polovině 30. let se také věnovala propagačním plachtařským letům po různých částech Německa.

V Krkonoších se poprvé objevila zřejmě v roce 1932. V neděli 21. srpna se v blízkosti Luční boudy konal Gauturnfest, během kterého také nad náhorním plató, kde se shromáždilo na 8000 diváků z řad turnerů i turistů, provedla Lola Schröter seskok.⁴⁵² Šlo o

448 GRUHN, Herbert. Vom Gebirge. Segelflug um die Schneekoppe. In: Der Wanderer im Riesengebirge. 8/1932. Vyd. 1. srpna 1932. Vratislav: Wilhelm Gottlieb Korn Zeitschriften Abteilung Breslau 1, 1932. s. 139.

449 Narodila se 5. dubna 1906 v Mnichově. Svůj 1. seskok provedla 31. května 1925. Ačkoliv 1. května 1933 přijala členství v NSDAP, nelze říci, že by byla skalní nacistkou, jako například Hanna Reitsch. S parašutismem zřejmě v důsledku zranění přestala v roce 1935. V sobotu 17. června 1939 se v Böblingenu provdala za Gerharda Carvina Tauchera. Od této chvíle nesla příjmení Schröter-Taucher. Během války se věnovala především přednáškové činnosti, ve které pokračovala i po roce 1945. Zemřela 8. července 1953 v nemocnici v Karlsruhe ve věku pouhých 47 let na rakovinu. HÜTTER, Andreas. Lola Schröter-Vorescou: Die weiteren Jahre. [online]. 2023. Dostupné z: [Lola Schröter-Vorescou- die weiteren Jahre – chemnitz-gestern-heute.de](https://www.chemnitz-gestern-heute.de).

450 Spolupracovala i se známým esem z 1. světové války a pozdějším generálem Luftwaffe Ernstem Udetem. S ním létala z letiště v Saské Kamenici a pod uměleckým jménem Lola Vorescou prováděla seskoky.

451 V sezóně 1934 se Lola Schröter také chtěla přihlásit do plachtařské soutěže v pohoří Rhön, nicméně pro velký počet přihlášek se účastnit nemohla. Polkwitzer Stadtblatt, 1934, pátek 27. července 1934, Nr. 60, ročník 52, Polkwitz: Buchdruckerei Polkwitz, Paul & Walter Brucksch, s. 8.

452 GRUHN, Herbert. Mit Flugzeug und Fallschirm auf die Weiße Wiese herunter, mit dem Auto zur Schneekoppe hinauf. In: Der Wanderer im Riesengebirge. 9/1932. Vyd. 1. září 1932. Vratislav: Wilhelm Gottlieb Korn Zeitschriften Abteilung Breslau 1, 1932. s. 157.

její 164. seskok a zároveň první seskok na padáku v Krkonoších.⁴⁵³ Dr. Schröter šťastně přistála kolem 15. hodiny asi 200 m západně od boudy, v blízkosti Friessova pomníčku.⁴⁵⁴ Luční bouda zřejmě nebyla vybrána náhodou – Lola Schröter se úzce přátelila s Eugenem Bönschem. Jak blízký ovšem vztah mezi nimi byl, není doposud jasné. Eugen Bönsch od roku 1932, kdy mu bylo úřady zakázáno létání v blízkosti Luční boudy, létal s výkonným větroněm Wiesenbaude zřejmě z jelenohorského letiště Hartau.⁴⁵⁵ Své letadlo však evidentně také poskytoval Lole Schröter, která s ním prokazatelně v roce 1933 létala. Tento elegantní stroj byl těžce poškozen 11. července 1933, kdy jej při převleku z vratislavského letiště Gandau do Hartau za Klemmem L 26, D-2416, pilotovala právě Lola Schröter. V blízkosti Jelení Hory se vypnula ve výšce asi 1500 m a pokračovala na letiště v Hartau. Zde však při přistání z prozatím blíže nezjištěných příčin havarovala. Větroň Wiesenbaude byl zcela zničen. Pilotka byla okamžitě dopravena do nemocnice v Jelení Hoře s těžkými zlomeninami obou dolních končetin u kterých reálně hrozilo, že jí budou muset být amputovány.⁴⁵⁶ Navzdory nepříliš optimistickým vyhlídkám se však stav Loly Schröter začal postupně zlepšovat, nohy jí lékaři zachránili a po 3 měsících léčení se začátkem října 1933 z jelenohorské nemocnice dostala.⁴⁵⁷ V zimě se plánovala dostat do znovu do kondice chůzí na sněžnicích a v březnu chtěla začít opět plachtit a skákat – svůj první seskok po zranění plánovala na duben 1934. Zajímavé je, že podle tisku měl být přes zimu opraven i těžce poškozený větroň D-Wiesenbaude.⁴⁵⁸ Je možné, že právě při této rozsáhlé opravě byl

453 REDAKCE. Reichenberger Zeitung. Ranní vydání. 26. srpna 1932. Liberec: Gebrüder Stiepel. s. 5.

454 Pomník patří Franzi Friessovi, hlídači z Luční boudy, příslušnému do Velké Úpy. Ve věku 24 let zmrzl 2. března 1903 pouhých 200 metrů od boudy. Pohřben byl 7. března 1903 na hřbitově ve Velké Úpě. LOKVENC, Theodor. Krkonošské pomníčky: Tajemství Friesova náhrobku. In: Krkonoše. 10/1995. Vrchlabí: Správa Krkonošského národního parku, 1995. S. 22.

455 Skutečnosti, že šlo skutečně o Bönschovu výkonnou Wiesenbaude jasně napovídá fakt, že v seznamu německých „Kennzeichen“, tedy „poznávacích značek“, je stroj D-Wiesenbaude uveden pod typovým označením ESG 30. Takové označení, v kombinaci s názvem letadla, nesl jen Bönschův větroň. Zkratka „D-“ před názvem dále napovídá, že bylo letadlo registrováno v Německu. Kennzeichen. [online]. 2023 Dostupné z: https://alles-mit-links.ch/Wordpress/?page_id=394&kennzeichenlandintern=DV2W.

456 Těžké zlomeniny nohou při nehodách větroňů zpravidla odpovídají haváriím při pádu do vývrtky nebo klasickému pádu „po čumáku“ při přetažení letadla v blízkosti země.

457 HÜTTER, Andreas. Lola Schröter-Vorescou Rekorde [online]. 2023. [vid. 6. 7. 2023]. Dostupné z: <https://chemnitz-gestern-heute.de/lola-schroeter-vorescou-rekorde/>

458 Reichenberger Zeitung, 1933, Jahrgang 74, Nr. 238, vyd. 11.10. 1933, s. 4.

původní ESG-30, dříve nesoucí jméno Wiesenbaude II, upraven na modernější variantu ESG-31.

Rekonvalescence zřejmě proběhla dobře, neboť na přelomu května a června 1934 měla Lola Schröter v plánu v rámci propagace německých menšin v sousedních zemích provést aerovlek nad Německem v celkové délce 5000 km. Pro propagační účely tak vlečný stroj Klemm L 25 nesl velký nápis „Saarland“ a vlečený větroň, pilotovaný Lolou Schröter, nápis „Sudetenland“. Tento „Deutschlandflug“, jak byla akce v médiích nazývána, začal v úterý 29. května kolem 7. hodiny ranní vzletem z vratslavského letiště Gandau a letem do Jelení Hory.⁴⁵⁹ Dále plánovala Lola Schröter letět přes Zaháň do Hlohova⁴⁶⁰, odkud chtěla následujícího rána pokračovat do Lehnice⁴⁶¹.⁴⁶² Let však takřka od počátku provázela smůla. Před samotným začátkem první etapy provedla pilotka 29. května dva zkušební vzlety, načež aerovlek odstartoval a nabral směr na Krkonoše. Po přistání a pauze na jelenohorském letišti Hartau následovala před polednem další etapa. Krátce po vzletu však došlo k přetržení vlečného lana a Lola Schröter tak musela přistát nedaleko Grunau.⁴⁶³ Větroň sice při přistání nebyl poškozen, musel být však rozmontován a odvezen na jelenohorské letiště, neboť plachtařské letiště na kopci v Grunau nebylo pro vzlety aerovlekem vhodné.⁴⁶⁴ Ve svém letu pokračovala z letiště Hartau ve středu 30. května ráno, avšak scénář se opakoval – po 15 minutách letu se vlečné lano opět přetrhlo, a pilotka tak musela opět přistávat do terénu, tentokrát jižně od vesničky Schmottseiffen⁴⁶⁵ u dnes již

459 Das Programm des ersten Tages des Schlepp-segelflugs. In: Warmbrunner Nachrichten, Herischdorfer Tageblatt, 1934, č. 122, 50. ročník, nedělní vydání, 30. května 1934, Bad Warmbrunn: Paul Flesicher, s. 6.

460 Německy Glogau, dnes polský Głogów.

461 Německy Liegnitz, dnes Legnica v Polsku.

462 Segelschleppflug. In: Polkwitzer Stadtblatt, 1934, Freitag, den 25. května 1934, č. 42, 52. ročník, Polkwitz: Buchdruckerei Polkwitz, Paul & Walter Brucksch, s. 2.

463 Lola Schröters Deutschlandflug. In: Polkwitzer Stadtblatt, 1934, Freitag, den 1. Juni 1934, Nr. 44, 52. Jahrgang, Polkwitz: Buchdruckerei Polkwitz, Paul & Walter Brucksch, s. 8.

464 Lola Schröters Pech beim Schleppsegelflug. In: Warmbrunner Nachrichten, Herischdorfer Tageblatt, 1934, Freitag den 1. Juni 1934, 50. Jahrgang, Nr. 124, Bad Warmbrunn: Paul Flesicher, s. 4.

465 Dnes Pławna Średnia v Polsku.

neexistující železniční trati mezi Lemberkem⁴⁶⁶ a Luboměř^{467, 468}. Když bylo na místo dopraveno nové lano, pokusila se o nový start – v silném bočním větru však během vzletu vlečný Klemm „Saarland“ zachytil o strom, stočil se a narazil do země. Při havárii došlo k těžkému poškození levého křídla, ulomení ocasu a utržení podvozku.⁴⁶⁹ Lola Schröter proto musela od dalších pokusů na několik týdnů upustit.⁴⁷⁰

Hned v červenci stejného roku však s úspěchem uskutečnila patnáctihodinový etapový let v aerovleku o délce 1000 km. Let zahrnoval i úseky Vratislav – Jelení Hora, Jelení Hora – Zhořelec – Vratislav, Vratislav – Kamenná Hora⁴⁷¹, Kamenná Hora – Jelení Hora – Vratislav, Vratislav – Sobotka⁴⁷², Vratislav – Jelení Hora⁴⁷³. Zde provedla jeden místní let, kdy ve středu 18. července v blízkosti Sněžky létala 1 hodinu a 15 minut a kolem 14. hodiny přistála na Scharfově louce za nemocnicí v Kovarech. Na místo přistání se samozřejmě seběhlo mnoho zvědavců, pro které se přistání letadla, navíc pilotovaného dívkou, stalo velkou senzací. Zanedlouho však přijelo auto s vlekem a šesti plachtaři, kteří pilotce pomohli větroň rozebrat a odvézt na letiště do Jelení Hory.⁴⁷⁴ Lola Schröter dále pokračovala na trase Jelení Hora – Lázně Dušníky⁴⁷⁵, z důvodu zhoršeného počasí však musel aerovlek část této trati letět v mracích. Dvakrát, po přistání u Sobotky a u Kovar, byl větroň demontován a na transportéru odvezen na letiště.⁴⁷⁶ Lola Schröter měla v plánu společně s Wolffem Hirthem pořádat další propagační aerovleky v srpnu 1937.⁴⁷⁷

466 Německy Löwenberg, dnes Lwówek Śląski.

467 V němčině Liebenthal, dnes polská Lubomierz.

468 Lola Schröters Deutschlandflug. In: Polkwitzer Stadtblatt, 1934, Freitag, den 1. Juni 1934, Nr. 44, 52. Jahrgang, Polkwitz: Buchdruckerei Polkwitz, Paul & Walter Brucksch, s. 8.

469 Der Schlesiensegelflug Lola Schröter's vorläufig aufgegeen. In: Warmbrunner Nachrichten, Herischdorfer Tageblatt, 1934, Nr. 126, 50. Jahrgang, Sonntag, den 3. Juni 1934, Bad Warmbrunn: Paul Flesicher, s. 7.

470 Lola Schröter gibt ihren Schlesiensegelflug einstweilen auf. In: Polkwitzer Stadtblatt, 1934, Freitag, den 1. Juni 1934, Nr. 44, 52. Jahrgang, Polkwitz: Buchdruckerei Polkwitz, Paul & Walter Brucksch, s. 3.

471 Let do Kamenné Hory proběhl v rámci oslav 600 let od založení města.

472 Jde o dnes polské městečko Sobótka v Dolnoslezském vojvodství. Německý název této obce je Zobten.

473 K návratu do Krkonoš došlo v rámci oslav „Krkonošského týdne“ (něm. „Riesengebirgswoche“).

474 Lola Schröter landete in Schmiedeberg. In: Warmbrunner Nachrichten, Herischdorfer Tageblatt, 1934, Nr. 168, 50. Jahrgang, Sonntag, den 22. Juli 1934, Bad Warmbrunn: Paul Flesicher, s. 7.

475 Dnes Duszniki-Zdrój v Kladsku, v Dolnoslezském vojvodství. Německy Bad Reinerz.

476 Polkwitzer Stadtblatt, 1934, pátek 27. července 1934, Nr. 60, 52. Jahrgang, Polkwitz: Buchdruckerei Polkwitz, Paul & Walter Brucksch, s. 8.

477 Tamtéž. s. 8.

V září 1934 se pak rozhodla velký „Deutschlandflug“ ve větroni „Sudetenland“ zkusit znovu. Vlečným letadlem byl opět Klemm L 25, D-2121, „Saarland“, řízený Ing. Georgem Wentorfem ze Solingenu, za kterým větroň letěl na 95 m dlouhém vlečném laně. Tentokrát bez větších obtíží, kromě špatného počasí v oblasti Krkonoš, kvůli kterému obě letadla musela počkat na letišti v Jelení Hoře na zlepšení podmínek.⁴⁷⁸ V pátek 14. září 1934 Lola Schröter v 18:15 přistála na vřatislavském letišti Gandau, a úspěšně tak dokončila takřka 5000 km dlouhý propagační aerovlek za Klemmem „Saarland“. Trasa vedla z Vřatislavi přes Jelení Horu a Zhořelec do Drážďan, dále pak do Saské Kamenice, Cvikova, Lipska, Magdeburgu, Berlína, Hannoveru, Hamburku, Brém, Münsteru, Essenu, Düsseldorfu, Kolína nad Rýnem, Wiesbadenu, Frankfurtu nad Mohanem, Mannheimu, Stuttgartu, Augsburgu, Mnichova, Bayreuthu, Plavna, znovu do Cvikova, Saské Kamenice, Drážďan a poté přes Zhořelec a Hlohov zpět do Vřatislavi.⁴⁷⁹

V květnu 1934 také v Grunau proběhl 7. ročník závodů německých plachtařů. V Kačavských horách, kde byly zprvu klidné povětrnostní podmínky, došlo k výrazné změně v pátek 21. května 1934, kdy v průběhu noci začal vanout vítr o 18 m/s. Někteří plachtaři tak do vlny startovali již za úsvitu, krátce po 4. hodině. Několika plachtařům se nad Krkonošemi podařilo dosáhnout výšky přes 5000, Paulu Steinigovi pak téměř 6000 m.⁴⁸⁰

Plachtařské aktivity na letištích Grunau a Hartau se pochopitelně netýkaly jen výcviku, výzkumu a pokořování rekordů. Prováděly se i lety jiného charakteru, například stále populárnější přelety. Pro ilustraci, 21. dubna 1936 letěl Peter „Pit“ van Husen s pasažérem do 82 km vzdálené Vřatislavi s větroněm Grunau 8 D-Blindekuh.⁴⁸¹ Šlo o první přelet „dvousedadlovky“ na této trati a je nutné dodat, že vzhledem k nepřítisí oslnivým

478 REDAKCE. Schelppsegelflug durch Deutschland. In: Warmbrunner Nachrichten, Herischdorfer Tageblatt, 1934, č. 206, 50. Jahrgang, Mittwoch, den 5. September 1934, Bad Warmbrunn: Paul Flesicher, s. 3.

479 REDAKCE. Der Deutschlandflug Lola Schröters beendet. In: Warmbrunner Nachrichten, Herischdorfer Tageblatt, 1934, Nr. 216, 50. Jahrgang, Sonntag, den 16. September 1934, Bad Warmbrunn: Paul Flesicher, s. 2.

480 MALÝ, Josef. 6000 m na bezmotorovém letadle, In: Letec 7/1937, Praha: Masarykova letecká liga, s. 107

481 URSINUS, Oskar. Zeitschrift Flugsport. 9/1936. Frankfurt nad Mohanem: Flugsport, 1936, s. 195.

parametrům typu Grunau 8 dosažený úspěch jasně vypovídá o fantastickém plachtařském umění Pita van Husena.

S plachtařskou školou v Grunau je také spojeno jméno Hanny Reitsch. Svůj elementární výcvik zde absolvovala v roce 1931. Jistě není bez zajímavosti, že ve stejném kurzu byl i Wernher von Braun, který se později proslavil jako konstruktér raket.⁴⁸² Celoživotní přátelství Hanny Reitsch a Wernhera von Brauna začalo právě během tohoto plachtařského kurzu. V následujícím roce zde pak oba absolvovali pokračovací plachtařský výcvik.⁴⁸³ Se zdejší plachtařskou školou jsou však spojena i jiná slavná jména – v Grunau získala také svůj plachtařský C-průkaz slavná německá pilotka Elly Beinhorn,⁴⁸⁴ průkaz A, B i C další pilotka a rekordmanka Feodora Schmidt,⁴⁸⁵ pocházející z Vratislavi, a výcvik zde absolvovali i českoslovenští plachtařští průkopníci Ing. Ludvík Elsnic a Hubert Váhala z Pražského plachtového odboru.⁴⁸⁶ Elsnic zde již v roce 1929 složil zkoušky A a B a v roce 1930 potom i zkoušku C.⁴⁸⁷

V roce 1933 přešla plachtařská škola v Grunau a na letišti v Jelení Hoře pod správu NSFK. Všichni zdejší instruktoři se tak stali členy této polovojenské organizace a získali příslušné hodnosti. V dalších letech však hlavním cílem výcviku již nebylo vyškolení zkušených a schopných plachtařů, ale základní výcvik a teoretická příprava budoucích pilotů Luftwaffe. Ve válečných letech zde zůstalo i několik původních instruktorů, mezi

482 BERGAUST, Erik. *Wernher von Braun. The Authoritative and Definitive Biographical Profile of the Father of Modern Space Flight*. Washington, D.C., USA: National Space Institute, 1976. ISBN 978-0-91768-001-4. S. 105.

483 BERGAUST, Erik, pozn. 482, s. 106. Wernher von Braun se po svém odchodu do USA v poválečných letech věnoval především své profesi. Takřka 40 let po absolvování elementárního plachtařského výcviku v Grunau, se Wernher von Braun k plachtění vrátil. Ve volném čase jezdil do Cumberlandu ve státě Maryland, kde létal – byl spolujeditelem celokompozitového výkonného větroně „Glassflugel-Libelle“. O sobotách a nedělích, když byly podmínky příhodné, rád dlouhé hodiny plachtil. Nad horami západního Marylandu se občas vyskytovaly i vhodné vlnové podmínky. Letem ve vlně tak Wernher von Braun „oslavil“ i velikonoční neděli v roce 1975. Tamtéž. s. 105 a 351.

484 Dostupné z: https://www.cockpit.aero/rubriken/detailseite/news/beruehmte-fliegerinnen-ein-neuer-stern-am-fliegerhimmel-elly-beinhorn/?no_cache=1.

485 ZEGENHAGEN, Evelyn. *German Women Pilots at War, 1939-1945. Air Power History*. 2009, Vol. 56, No. 4, s. 19. ISSN 1044-016X.

486 Letectví 10/1931 (říjen), ročník 11, s. 358.

487 KOPR, Karel. První český „céčkař“. In: *Letectví + kosmonautika*. 5/1996. Ročník 72. Praha: Magnet-Press, 1996. s. 12/268.

nimi i Peter „Pit“ van Husen, který v rámci NSFK získal hodnost Hauptsturmführer a dále zde plnil funkci učitele létání a vlekaře.⁴⁸⁸

Jedinou operační jednotkou, která z tohoto letiště za války působila, byl Pz.Aufkl.Schwarm 5, jehož činnost je zde doložena v březnu a dubnu 1945. Jelenohorské letiště 8. května 1945 obsadila, stejně jako plachtařské letiště v blízkém Grunau, Rudá armáda.⁴⁸⁹

4.4 Plachtařská činnost Eugena Bönsche na Luční boudě

Když se Eugen Bönsch vrátil z první světové války, chvíli se zabýval – podobně jako mnoho jiných loajálních pilotů bývalého mocnářství – kurýrními lety mezi Vídní a zbylými částmi území, stále věrnými bývalé podunajské monarchii.⁴⁹⁰ Jak zmiňuje další z „krkonošských plachtařů“, Erwin Primavesi, pohraničí rychle obsazovala armáda, a tak když v únoru 1919 letěl do Trutnova a zjistil, jak se věci mají, rychle pokračoval do Libavy, aby letadlo nepadlo do rukou československým vojákům. Zde doplnil palivo a počkal na svého bratra Emila,⁴⁹¹ se kterým měl v úmyslu letět zpět do Vídně.⁴⁹² Krátce po vzletu ale došlo v důsledku poruchy k vysazení motoru a Eugen Bönsch se již na českém území v blízkosti hranice pokusil nouzově přistát.⁴⁹³ Letadlo sice bylo při nezdařeném přistání

488 GNEWIKOW, Karl. Mein Leben für den Segelflug. Meine Fluglehrer [online]. 20. 9. 2010. [vid. 22. 8. 2023]. Dostupné z: <https://gnewikow.hpage.com/meine-fluglehrer.html>

489 DEZENG, Henry L. Luftwaffe Airfields 1935-45 Germany (1937 Borders). [online]. Dostupné z: [http://ww2.dk/Airfields%20-%20Germany%20\[1937%20Borders\].pdf](http://ww2.dk/Airfields%20-%20Germany%20[1937%20Borders].pdf) červen 2014. s. 289.

490 MORGNER, Mario, BAUMANN, Jens, pozn. 359, s. 48.

491 Emil Bönsch, který se po povinné školní docházce vyučil u řeznického mistra Ettricha ve Svobodě nad Úpou, také „propadl živilům“, avšak v jeho případě především vodním. Po vyučení odešel do Hamburku, kde našel práci jako lodní kuchař u slavného rejdářství HAPAG. Na zaoceánských linkách této společnosti se plavil 12 let a v roce 1900 se zúčastnil bojů během Boxerského povstání v Číně. Za 1. světové války sloužil u k. u. k. Kriegsmarine v Pule. Po skončení bojů se vrátil domů na Luční boudu, proslavil se jako skokan na lyžích a dál se věnoval provozu rodinného podniku – pracoval jako kuchař, lyžařský instruktor a ve volných chvílích se věnoval lovu a preparátorské činnosti. SCHNEIDER, Karl. *Die Geschichte eines alten Hauses*. In: FUCHS, Hans. *Die Geschichte der Wiesenbaude im Riesengebirge bis zur Vertreibung im Mai 1945*. 1989. Marktoberdorf: Selbstverl. - vydáno samonákladem. S. 40.

492 PRIMAVESI, Erwin, pozn. 15, s. 53.

493 MORGNER, Mario, BAUMANN, Jens, pozn. 359, s. 48.

zcela zničeno, ale oba bratři z trosk vylezli nezranění.⁴⁹⁴ Po podepsání Saintgermainské smlouvy bylo jasné, že je celá snaha o udržení Deutsch-Böhmen marná, a Eugen Bönsch se tak z Rakouska vrátil zpět do Krkonoš. Ačkoliv by patrně existovala možnost vstupu do řad nově vzniklého československého letectva, proněmecky smýšlející Bönsch této příležitosti z pochopitelných důvodů nevyužil a na čas tak dolétal.⁴⁹⁵ Vrátil se na Luční boudu a věnoval se rodinnému podniku. Byl také velmi schopným lyžařským instruktorem a společně se starším bratrem Emilem, který na Luční boudě vedl místní odbočku horské záchranné služby,⁴⁹⁶ se přímo účastnil záchrany mnoha lidských životů.⁴⁹⁷

Co se týče Bönschova charakteru, šlo zřejmě o velmi příjemného, skromného, a přátelského člověka. Podle svědectví byl dobrým sportovcem, vždy plným elánu. Ačkoliv byl obyčejně velmi klidný a působil spíše uzavřeným dojmem,⁴⁹⁸ dokázal být žoviálním společníkem – rád bavil hosty hrou na akordeon, zpěvem a vyprávěním historek. Je také doloženo, že interiér restaurace na Luční boudě zdobila v meziválečném období dřevěná vrtule a množství fotografií z Bönschova leteckého života.⁴⁹⁹ Všudypřítomná byla také jeho dýmka, kterou zpravidla třímal v zubech.⁵⁰⁰ Jediné, o čem takřka nikdy nemluvil, byly jeho zážitky z 1. světové války.

Bývalého stíhače k.u.k. Luftfahrtruppen však myšlenky na létání neopouštěly – je velmi pravděpodobné, že se znal se všemi válečnými letci, kteří chodili v Jelení Hoře do hostince „Zur Post“ vzpomínat na „staré časy“. Zřejmě tak byl i svědkem událostí z roku 1921, kdy se bývalí němečtí frontoví letci rozhodli, omezením Versailleské smlouvy

494 ALBRICH, Thomas, HAGEN, Nikolaus, pozn. 107, s. 80.

495 ALBRICH, Thomas, HAGEN, Nikolaus, pozn. 107, s. 80.

496 Tzv. „Bergrettungsdienst“, v tomto případě tedy „Bergrettungsdienst Wiesenbaude“, byla organizace fungující v podobném duchu jako současná Horská služba. Na Luční boudě byl kromě Emila a Eugena Bönschových v jejích řadách aktivní také jejich synovec, Herbert Beutel a tamní lyžařští instruktoři Otto a Gustl Berauerovi a Otto Hackel. Bergrettungsdienst byla původně organizována přes hasičský sbor, nicméně její činnost prozatím není podrobně probádána a zpracována. Ústní sdělení pana Mgr. Jiřího Loudy, historika Krkonošského muzea ve Vrchlabí, 21. února 2023.

497 SCHNEIDER, Karl. In: FUCHS, Hans, pozn. 491, s. 41.

498 RAJLICH, Jiří, pozn. 164, č. 3, s. 95.

499 MORGNER, Mario, BAUMANN, Jens, pozn. 359, s. 48.

500 FEISTNER, Wilhelm. Gut Land! Prächtiger Flugtag in Görlitz. *Reichenberger Zeitung*. 1932, roč. 73., s. 3.

navzdory, „vrátit na nebe“.⁵⁰¹ Po založení spolku Flugsportverein Hirschberg se stal jeho členem a na novém letišti v Grunau absolvoval plachtařský výcvik.

Podle článku Jaromíra Czernina-Morzina Eugen Bönsch létal z Luční hory se školním kluzákem ESG již v roce 1926.⁵⁰² Tato informace je však dost zvláštní a je možné, že jde o tiskovou chybu. Eugen Bönsch si sice po absolvování plachtařského výcviku v Grunau a v Jelení Hoře u Edmunda Schneidera objednal stavbu kluzáku, avšak je potvrzené, že šlo o cvičný typ ESG 27, předchůdce slavného Grunau 9, který ve svých začátcích v letech 1932–1933 používali vrchlabští plachtaři. Podle tehdejšího Schneiderova zvyku značení ESG 27 napovídá, že stroj byl vyroben v roce 1927. Na svých křídlech tento školní kluzák nesl nápis „Wiesenbaude“.⁵⁰³ Výkonný větroň ESG 29 „Wiesenbaude“, jehož stavbu si Bönsch u Schneidera objednal pravděpodobně až v roce 1928, byl dokončen v únoru následujícího roku.⁵⁰⁴ Je tak pravděpodobné, že k prvním Bönschovým letům u Luční boudy došlo zřejmě až v roce 1927 nebo později.

Z hlediska plachtění v okolí Luční boudy je pak zvláště významný rok 1929. Jak bylo zmíněno v předchozí kapitole, 24. července odstartoval pomocí „gumicuku“ z vrcholku Studniční hory Větroň „Burkbraun“ pilotovaný Emilem Rollem a v severozápadním větru létal nad plátó mezi jejím severním svahem a Modrým sedlem 41 minut, načež přistál u Luční boudy.⁵⁰⁵ Je velmi pravděpodobné, že to v tento den zdaleka nebyl jediný let a i letadel zde bylo zřejmě více. Zároveň by bylo s podivem, kdyby se takové události neúčastnil i Bönsch.

Celkem byly v roce 1929 uspořádány na Luční boudě dva plachtařské kurzy.⁵⁰⁶ O prvním z nich je uvedena zmínka ve třetím čísle periodika Flugsport z roku 1931,⁵⁰⁷ kde se v rubrice Segelflieger-Ringnachrichten uvádí, že proběhl v září 1929. Kurs trval 14 dní,

501 MORGNER, Mario, BAUMANN, Jens, pozn. 359, s. 42.

502 Z popisu však není zcela jasné, o jaký typ konkrétně šlo.

503 Fotografie z knihy. SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 4A.

504 GRUHN, Herbert. Vom Gebirge: Der Segelflug im Riesengebirge. *Der Wanderer im Riesengebirge*. 1929, roč. 49, Nr. 3, s. 43.

505 URSINUS, Oskar. Segelfliegen im Riesengebirge. *Flugsport*. 1929, roč. 21, Nr. 19, s. 365.

506 CZERNIN-MORZIN, Jaromír. Hohenelbe-Mittellangenu. *Flugwesen*. 1935, roč. 15, č. 8-9, s. 42.

507 URSINUS, Oskar. Segelflieger-Ringnachrichten. *Flugsport*. 1931, roč. 23, Nr. 3, s. 54.

příčemž byly použity „2 školní stroje grunauského typu“ (tedy s největší pravděpodobností Bönschův školní ESG 27 a možná Grunau 9) a dále potom 3 větroně; dvousedadlový Bad Warmbrunn a jednosedadlovky Krummhübel a Burkbraun. Kurzu se pod vedením instruktora Sedlatscheka⁵⁰⁸ účastnilo 14 žáků. Počasí kurzistům bohužel nepřálo, neboť se, podle zprávy, museli potýkat s mlhou, deštěm a bouřkami, nicméně navzdory této nepřízni provedli 254 startů.⁵⁰⁹ Bönsch také 5. září 1929 nad svahem Studniční hory neoficiálně pokořil tehdejší československý rekord, když zde plachtil 2 hodiny a 37 minut.⁵¹⁰

Eugen Bönsch však nelétal jen v Dolním Slezsku a v okolí Luční boudy. Dne 29. června 1930 odpoledne Bönsch provedl vzlet z Jankova kopce u Vrchlabí, v rámci oslav 50. výročí založení tamní odbočky Krkonošského spolku.⁵¹¹ O necelý týden později však došlo k nešťastné události, která pro Bönsche znamenala konec plachtařské sezóny v tomto roce. V pátek 4. července 1930 odpoledne odstartoval se svým větroněm ESG 29 „Wiesenbaude“ z vrcholku Studniční hory a létal na svahu. Když nad svahem ve výšce asi 150–200 m prováděl zatáčku, patrně vletěl do silné turbulence. Větroň ztratil rychlost a zřítíl se na kamenitý svah. Když na místo nehody přispěchala pomoc, byl Bönsch v bezvědomí. Ačkoliv se po chvíli probral, utrpěl při dopadu těžká zranění kyčlí, pánve a rukou. Ve vážném stavu byl pak odvezen do nemocnice v Maršově.⁵¹² V celé nešťastné události však zůstává určitou záhadou, kde přesně k nehodě došlo. Jisté je, že Bönsch odstartoval ze Studniční hory, německy Brunnberg, a že patrně létal na jižním svahu. Potíž je však v místních názvech. Zajímavé je, že deník *Deutsche allgemeine Zeitung* uvádí, že k havárii došlo na „nad Svatým Petrem“ – Studniční hora se však nad Svatým Petrem nenachází. Určitou indicií je článek v novinách *Polkwitzer Stadblatt*, který zmiňuje, že k

508 Sedlatschek vedl od roku 1931 1. Československou plachtařskou školu v Jablunkově, kterou původně založili a vedli Ziv. Ing. Eck a Ing. Herßer. Ke stejnému roku byl Sedlatschek veden, podobně jako Eugen Bönsch, jako držitel plachtařského oprávnění „C“.

509 URSINUS, Oskar, pozn. 507, s. 54.

510 PRIMAVESI, Erwin, pozn. 15, s. 53.

511 FEIKS, Heinrich. 50 jähriges Bestandesfest des Deutschen Riesengebirgs-Vereines Hohenelbe. *Reichenberger Zeitung*. 1930, roč. 71, Nr. 161, s. 7-8.

512 KLEIN, Fritz. Absturz eines Segelfliegers im Riesengebirge. *Deutsche allgemeine Zeitung*. 1930, roč. 69, Nr. 313, s. 3.

pádu došlo, když Bönsch prováděl zatáčku nad „Brunnberge“.⁵¹³ Pod tímto toponymem se v některých německých mapách Krkonoš označuje oblast zahrnující jak Studniční, tak i Luční horu, německy Hochwiesenberg, dohromady. Pokud k nehodě skutečně došlo „nad Svatým Petrem“, jak uvádí Deutsche Allgemeine Zeitung a zároveň „nad Brunnberge“, jak píše Polkwitzer Stadblatt, znamenalo by to, že se Bönsch zřítil zřejmě na jižním nebo jihozápadním svahu Luční hory.

Jak dlouho trvala jeho rekonvalescence není prozatím známo, šlo však maximálně o tři týdny, neboť již na konci července se Bönsch účastnil leteckého a motoristického víkendu v Krummhübelu.⁵¹⁴ Akci, která proběhla ve dnech 26. a 27. července 1930, organizátoři pojali velkolepým způsobem – v blízkosti obce Steinseiffen⁵¹⁵ dokonce nechali zřídit provizorní letiště. Na něm za přihlížení četného obecenstva přistávali plachtaři, kteří startovali od Boudy prince Jindřicha a od Hamplovy boudy. Eugen Bönsch si navzdory relativně čerstvým zraněním nenechal tuto příležitost ujít a letu se účastnil. Letěl však ve dvoumístném větroni „Bad Warmbrunn“ společně s Heinrichem Seilerem.⁵¹⁶ Impozantní akci, během které se do Krummhübelu sjelo několik stovek automobilů a na 5000 návštěvníků, zakončil působivou leteckou ukázkou vratslavský akrobat Hans Biehl na svém Junkersu.⁵¹⁷

Na podzim roku 1930 se Eugenu Bönschovi také za jeho sportovní, záchranářskou a leteckou činnost dostalo zvláštního ocenění. Bönsch byl členem vrchlabské odbočky Německého krkonošského spolku⁵¹⁸ a během slavnostního večera, který proběhl ve Vrchlabí 14. listopadu, obdržel její Čestný odznak. Zajímavostí je, že stejné ocenění téhož

513 REDAKCE. Fliegerabsturz. *Polkwitzer Stadtblatt*. 1930, roč. 48, Nr. 54, s. 2.

514 Dnes Karpacz na polské straně hor.

515 Dnes Ściegny v Polsku.

516 Kromě Seilera s Bönschem na provizorním „letišti“ přistál také Hans-Bruno Andresen s větrónem „Krummhübel“, instruktor Küschel na prozatím blíže neurčeném typu ESG, plachtař Kroener z Vratslavi s větrónem „Schneider“ a Germershausen na „Zöglingu“ ze Zhořelce.

517 PLEYER, Willi. Segelflug-, Auto- und Motorradspporttage in Krummhübel-Brückenberg-Steinseiffen. *Gablonzer Tagblatt*. 1930, roč. 39, Nr. 207, s. 6-7.

518 Deutscher Riesengebirgsverein.

večera mezi jinými obdržel i další člen spolku, JUDr. Hubert Schrimpl, otec prvoválečného stíhače a známého sportovce Ing. Otto Schrimpla.⁵¹⁹

K následující sezóně není mnoho známo, avšak v rubrice Segelflieger-Ringnachrichten 1931 Nr.2 se mezi jinými objevuje i Bönschovo jméno s poznámkou, že je vlastníkem větroně „Wiesenbaude“ a je držitelem plachtařského oprávnění kategorie „C“.⁵²⁰ Třetí číslo periodika Flugsport z tohoto roku pak v rubrice Segelflug in den sudetendeutschen Gebieten, informace dále upřesňuje. Kromě již zmíněného je zde uvedeno, že byl Bönsch také držitelem průkazu pro piloty motorových letadel a vlastnil 1 školní kluzák a 1 výkonný větroň.⁵²¹ Ačkoliv některé zdroje uvádějí, že po havárii byl Bönschův větroň opraven a vylepšen,⁵²² zdá se pravděpodobnější, že šlo o víceméně novou konstrukci, během jejíž stavby mohly být použity některé díly z vraku původní ESG 29 Wiesenbaude.⁵²³ Nový stroj létal pod typovým označením ESG 30 .

V roce 1932 však musel Eugen Bönsch své plachtařské aktivity v blízkosti hranice, a tedy i Luční boudy, z nařízení československých úřadů ukončit. Podle Jaromíra Czernina-Morzina za zákazem stály konkrétně místní okresní úřady (tedy ve Vrchlabí a v Trutnově), které však byly nepochybně instruovány z vyšších míst.⁵²⁴ Zákaz letů v blízkosti hranice souvisel s největší pravděpodobností nejen se zhoršující se politickou situací mezi ČSR a Německem a poněkud nepříznivým vývojem situace s českými Němci v Sudetech, ale patrně také s faktem, že zákon o letectví č. 172 Sb. z 8. července 1925 naprosto nepočítal s tím, že by se v budoucnu v blízkosti hranice provozovalo plachtění. Uvedený zákon v § 3 stanovoval, že kromě případů nouze smí být státní hranice přelétávána pouze ve vymezených úsecích. V Krkonoších se tento úsek týkal především Královeckého průsmyku. Hraničními body této přeletové oblasti totiž byl na západě Žacléř a Kamenná Hora a na

519 REDAKCE. Mitteilungsblatt des Riesengebirgsvereins. *Der Wanderer im Riesengebirge*. 1930, roč. 50, s. 16.

520 URSINUS, Oskar. *Flugsport*. 1931, roč. 23, Nr. 12, s. 279.

521 URSINUS, Oskar. *Flugsport*. 1931, roč. 23, Nr. 3, s. 55.

522 Například RAJLICH, Jiří, pozn. 164, č. 3, s. 92.

523 Je velmi nepravděpodobné, že by byly použity části draku letadla, které ve vývrtece spadlo na kamenitý povrch svahu a bylo takřka zničeno. Spíše mohlo jít o drobnější části nenosného charakteru, které při dopadu neutrpěly výraznější poškození.

524 CZERNIN-MORZIN, Jaromír, pozn. 506, s. 42.

východě Police nad Metují a Kladsko.⁵²⁵ Úřady nad porušováním tohoto zákona doposud zjevně přivíraly oči, avšak nová národnostně-politická situace v pohraničí je zřejmě nutila konat. Nelze však říci, že by Eugen Bönsch byl jediný, kdo se s nesmyslným zákazem v tomto roce potýkal. Jak bude podrobněji uvedeno v části 4.10.4., týkající se meziválečných aktivit Igo Etricha, byl tento průkopník a propagátor autostabilních profilů výnosem MVP nucen ke zničení svého letadla, i když dlužno připomenout, že výzvy neuposlechl. Bizarními zákazy se však v tomto neřešila jen situace v pohraničí. V září roku 1932 byl pro nepřiliš utěšenou situaci v ohledu bezpečnosti plachtařského sportu v ČSR vydán zákaz bezmotorového létání, který postihl například i letecký den v Praze – z programu musela být vyřazena plachtařská letová ukázka. V deníku Polední list vyšel v den konání leteckého dne krátký článek, který absurdní situaci velmi trefně komentoval: „Nyní, kdy všude v cizině je snaha zpopularisovati bezmotorové létání, kdy tato snaha je podporována značnými subvencemi státu (Italie, Německo a j.), najde se u nás úřad, který vydá šalamounský zákaz létání ve větroni. Půjde-li to takto dále, bude jako ve středověku létání vůbec prohlášeno za vynález belzebugův a dán do klatby.“⁵²⁶ Je zřejmé, že podobně krátkozraká rozhodnutí žádný kladný efekt nepřinesla – jediným výsledkem bylo, že mezi československými plachtaři vzrostl odpor a nedůvěra k úřadům. V případě plachtařů ze skupin Verband deutscher Flieger in der Č.S.R. se potom zhoršila už tak pošramocená loajalita vůči státu.⁵²⁷ Zářným příkladem je právě Eugen Bönsch, který kvůli zakazu plachtění v blízkosti hranice přesunul většinu svých aktivit za německou hranici do Jelení Hory a do Grunau, i když byl činný i v rámci V.d.F. Mittellangenu-Hohenelbe na vrchlabsku.

V květnu roku 1932 se Eugen Bönsch v rámci grunauské skupiny účastnil se svým výkonným větroněm Wiesenbaude prvního ročníku Slezské plachtařské soutěže, během

525 V němčině se Kamenná Hora, dnes polská Kamienna Góra, nazývala Landeshut. Kladsko, dnes polsky Kłodzko, se v němčině označovalo jako Glatz. Z leteckých zákonů a nařízení. Úseky pro přelet přes hranice. In: Letectví. 8/1932. Ročník 12. Praha: Aeroklub RČS. s. 212.

526 WERNER, Karel. Bezmotorové létání zakázáno při leteckém dni v Praze. *Nedělní list*. 1932, roč. 6, č. 254, s. 1.

527 Jako daleko účinnější, než zákazy, se pochopitelně ukázal být kvalitnější výcvik a důkladná osvěta.

kteře plachtařů provedli více než 600 startů.⁵²⁸ Není bohužel zcela jistě, o který z Bönschových větroňů šlo – vzhledem k roku konání soutěže však lze předpokládat, že šlo o pozdější model ESG 30 Wiesenbaude II.

Pravděpodobně v létě 1932 musel Bönschův větroň Wiesenbaude projít rozsáhlejší opravou, když jej při vzletu u Krummhübelu poškodil prozatím blíže neznámý cizí plachtař.⁵²⁹ Je velmi pravděpodobné, že se právě kvůli této nehodě Bönsch nemohl zúčastnit 13. ročníku prestižních plachtařských závodů v pohoří Rhön, kam byl přihlášen.⁵³⁰ Byl zapsán do obou částí soutěže⁵³¹ s přiděleným pořadovým číslem 73 a přihlášeným strojem Grunau 30 „Wiesenbaude“. Pokud skutečně došlo k opravě (a úpravě) a ne k využití zcela nového větroně ze série ESG 31, Edmund Schneider se o potřebné práce postaral vskutku promptně, neboť již v neděli 28. srpna 1932 se Eugen Bönsch s „Wiesenbaude II“⁵³² zúčastnil leteckého dne ve Zhořelci. Ještě před oficiálním začátkem leteckého dne absolvoval dopoledne jeden let. Po 10 minutách aerovleku za strojem Flamingo se vypnul, plachtily nad Zhořelcem a po 26 minutách přistál. Během programu leteckého dne jeho číslo následovalo za vystoupením již tehdy světoznámého akrobata a konstruktéra Gerharda Fieselera, který své akrobatické kousky předvedl ve svém letadle Fieseler F2 Tiger.⁵³³ Eugen Bönsch zde také společně se dvěma dalšími plachtaři a pilotem vlečného Flaminga Bönigem předvedl, patrně poprvé v historii, trojvlek.⁵³⁴ Nepřekvapí, že se tohoto leteckého dne účastnila i slavná parašutistka a plachtařka Dr. Lola Schröter, která zde provedla svůj 167. seskok.⁵³⁵ O úzké provázanosti krkonošských letců z obou stran hor jasně svědčí fakt,

528 RYCHNER, Max. Kölnische Zeitung, č. 285. Ranní vydání. Sobota, 28. května 1932. s. 3.

529 Reichenberger Zeitung, 1932, Jahrgang 73, Nr. 189, vyd. 11.8. 1932, Liberec: Gebrüder Stiepel, s. 6.

530 Bönschovo jméno figuruje na seznamu přihlášených závodníků. Šlo však o velmi nešťastný ročník, který provázely velmi smutné události. Při nehodách zahynuli dva plachtaři – Günther Groenhoff a Herbert Rüdiger. XIII. Rhön-Segelflugwettbewerb 1932. In: Flugsport. 12/1932. s. 230.

531 Šlo o části „Übungs“ a „Leistungs“, tedy cvičnou a výkonnostní část.

532 O typu v tomto případě naprosto není pochybností. Článek doplňuje fotografie a v textu je i zmíněn „šestiboký tvar trupu“. Předchozí ESG 29 „Wiesenbaude“ měla průřez trupu oválný.

533 FEISTNER, Wilhelm. Gut Land! Prächtiger Flugtag in Görlitz. In: Reichenberger Zeitung, ročník 73., 1932, večerní vydání 29.8. 1932. Liberec: Gebrüder Stiepel. s. 3.

534 FEISTNER, Wilhelm. Gut Land! Prächtiger Flugtag in Görlitz. In: Reichenberger Zeitung, ročník 73., 1932, večerní vydání 29.8. 1932. Liberec: Gebrüder Stiepel. s. 4.

535 Zajímavá je i zmínka, která uvádí, že jí kolegové letci žertem přezdívali „Frauenzimmer im Pyjama“, tedy česky doslova „Fraucimor v pyžamu“. Není však známo, co bylo důvodem této přezdívky. FEISTNER, Wilhelm. Gut Land! Prächtiger Flugtag in Görlitz. In: Reichenberger Zeitung, ročník 73., 1932, večerní

že se během této akce s Bönschem i Lolou Schröter setkal Ing. Theodor Petera z Vrchlabí a konstruktér Igo Etrich.⁵³⁶

Nepříliš známým faktem o Bönschovi také je, že uskutečnil první noční bezmotorový let v Krkonoších. Pro účely letu bylo na vrcholku Studniční hory umístěno silné směrové světlo a v blízkosti Luční boudy potom tři světla pro přistání.⁵³⁷ Eugen Bönsch v noci na svahu létal 2 hodiny a 17 minut.⁵³⁸

Luční bouda, respektive hranice v její těsné blízkosti, se stávala i častým otočným bodem plachtařů z Grunau. V neděli 28. května 1933 trať Jelení Hora – Luční bouda a zpět prolétl legendární německý plachtař Dipl.-Ing. Peter Riedel.⁵³⁹ Ve stejný den zde také po průletu bouřkou přistála kolem 17:30 s větroněm Grunau Baby II „D-Onkel-Otto“ i budoucí slavná zkušební pilotka Hanna Reitsch, rodačka z Jelení Hory.⁵⁴⁰ V bouřkovém mraku, který jí nasál, vystoupala do tří kilometrů, kde jí však potkala silná námraza. Podle svých vzpomínek na sobě měla jen krátké letní šaty a sandály, tudíž byla zakrátko promrzlá a z neobvyklého zážitku i dost vyděšená. Když se vrstvou námrazy pokryl i překryt kabiny,⁵⁴¹ vytloukla jeho okénka a když se z mraku nad hřebenem Krkonoš dostala, s úlevou přistála na louce v blízkosti boudy. Eugen Bönsch jí vesele přivítal a pomohl rychle zorganizovat „záchrannou akci“, aby se předešlo nepříjemnostem s úřady, že německé letadlo přistálo na československém území.⁵⁴² Wolf Hirth společně s Edmundem Scheiderem přiletěli v Hirthově Klemmu (D-2121), shodili gumové lano a kroužili poblíž. Eugen Bönsch si mezitím vzal „na povel“ skupinku turistů, letadlo odnesli za hranici a pomocí „gumicuku“ umožnili Hanně Reitsch vzlétnout. Na svahu

vydání 29.8. 1932. Liberec: Gebrüder Stiepel. s. 4.

536 FEISTNER, Wilhelm. Gut Land! Prächtiger Flugtag in Görlitz. *Reichenberger Zeitung*. 1932, Jhg. 73, 29.8., s. 3.

537 *Reichenberger Zeitung*, 1932, Jahrgang 73, Nr. 189, vyd. 11.8. 1932, Liberec: Heinrich T. Stiepel, s. 6

538 CZERNIN-MORZIN, Jaromír, pozn. 506, s. 42.

539 URSINUS, Oskar. *Flugsport* 5/1934. Frankfurt nad Mohanem: Flugsport, 1934. s. 107.

540 URSINUS, Oskar. *Flugsport* 12/1933. Frankfurt nad Mohanem: Flugsport, 1933. s. 251.

541 Na tomto typu se tento starý druh překrytí s relativně malými okénky vyskytoval velmi vzácně.

542 V tomto případě by však šlo zřejmě o výjimku, neboť šlo víceméně o stav nouze, ne o cílené překročení státní hranice.

získala ještě 100 m výšky a se soumrakem přistála necelý kilometr před jelenohorským letišťem.⁵⁴³

O Bönschových leteckých aktivitách ve 2. polovině 30. let bohužel není mnoho známo. Je však pravděpodobné, že se, stejně jako dopsud, účastnil provozu jak na německé straně hor, tedy v Grunau a v Jelení Hoře, tak i ve Vrchlabí. Zajímavá je však Bönschova osobnost po stránce politické orientace, zvláště pak v období narůstající národnostně-politické krize v pohraničí. V tomto ohledu lze říci, že jako sudetský Němec příliš nevybočoval z řady. Eugen Bönsch se, stejně jako ostatní členové tohoto krkonošského rodu, se svou podporou německého nacionalismu ve 30. letech nijak netajil.⁵⁴⁴ Byl členem SdP a zřejmě i obdivovatelem Konrada Henleina. Na Luční boudě se dokonce nacházela selsky zařízená světnice tohoto sudetoněmeckého politika, ve které nechyběla patřičná stranická výzdoba.⁵⁴⁵ Za daných okolností nepřekvapí, že se Bönsch také stal členem NSDAP.⁵⁴⁶ V době Mnichovské krize, kdy byly pohraniční oblasti obsazeny československou armádou, z Luční boudy uprchl a vrátil se po odstoupení Sudet společně s prvními jednotkami Wehrmachtu. Luční bouda však mezi tím vzala za své. Existují indicie, že byla Luční bouda československými vojáky vyrabována a vykradena, stejně jako nedaleká Rennerova bouda, přičemž ukradené cennosti putovaly do vnitrozemí přes Špindlerův Mlýn i Pec pod Sněžkou. Obě boudy pak českoslovenští vojáci s pomocí benzínu v noci z 1. na 2. října 1938 zapálili. Kromě řady cenností požáru za oběť padla i většina unikátní ornitologické sbírky, Album botaniků, díla malíře Ericha Fuchse a zřejmě i většina leteckých artefaktů Eugena Bönsche.⁵⁴⁷ Důvodů k podobně barbarskému jednání měli českoslovenští vojáci v tomto kritickém a velmi komplikovaném období mnoho – k jejich zlosti by zřejmě stačila již zmíněná stranicky vyzdobená Henleinova světnice – což však jejich činy přesto nijak neomlouvá. S výraznou Henleinovou podporou byla záhy bouda znovu postavena – zhruba do podoby, jak jí známe dnes.

543 URSINUS, Oskar. Flugsport 12/1933. s. 250.

544 BARTOŠ, Miloslav. *Příběh Luční boudy*. Vrchlabí: Správa Krkonošského národního parku, 2014. ISBN 978-80-87706-45-9. S. 91.

545 BARTOŠ, Miloslav, pozn. 544, s. 94.

546 RAJLICH, Jiří, pozn. 164, č. 3, s. 93..

547 BARTOŠ, Miloslav, pozn. 544, s. 93–95.

4.4. Počátky plachtění na Vrchlabsku

První vzlet větroně ve Vrchlabí se odehrál v neděli 29. června 1930 v 16:30, když z Jankova kopce odstartoval Eugen Bönsch ve své ESG 29 „Wiesenbaude“. Start se odehrál v rámci velkolepých oslav 50. výročí založení vrchlabské odbočky Německého krkonošského spolku, jehož členem byl. Oslavy započaly v pátek 27. června večer a Bönschův nedělní let byl součástí jejich slavnostního zakončení. Po vzletu větroň přeletěl nad místem konání oslav a mírnou zatáčkou pokračoval za Městský park, kde na louce přistál.⁵⁴⁸ Patrně v této době také začala za Bönschova výrazného přispění vznikat místní odbočka Svazu německých letců.

Zhruba ve stejné době začal usilovat o založení plachtařské skupiny i Ing. Walter Hak z Prostředního Lánova a v roce 1932 tato skupina skutečně vznikla. Úředně byla zanesena do rejstříku jako místní skupina Verband deutscher Flieger in der Č.S.R.⁵⁴⁹

4.4.1. Verband deutscher Flieger in der Č.S.R., Ortsgruppe Mittellangenu

Navzdory oficiálnímu vzniku až k roku 1932 vyvíjeli lánovští plachtaři v čele s Walterem Hakem značné úsilí o získání vhodného pozemku pro plachtařský provoz již od roku 1930.⁵⁵⁰ Nakonec získali pozemek, který se nachází u silnice do Čisté, bezprostředně za Lánovem.⁵⁵¹

548 FEIKS, Heinrich, pozn. 511, s. 7-8.

549 SOKA Trutnov. Rejstřík spolků. Okresní úřad ve Vrchlabí, XVIII-XIX, 1910-1938. S. 44.

550 HAK, Walter. Ortsgruppe Mittel-Langenu des VDF. In: Flugwesen. 8-12/1933. Praha: Verband deutscher Flieger, 1933 s. 53. S laskavým svolením knihovny NTM v Praze.

551 Dnes se toto místo nachází u silnice směrem na Čistou, za východní částí Lánova známou jako „V Domcích“.

Stran stavby letadel v Lánově je velmi zajímavá informace, že zde Leo Erben postavil větroň „Professor“⁵⁵² a Ludwig Graf závěsný kluzák.⁵⁵³ O aktivitách Lea Erbena bohužel prozatím není nic bližšího známo. Ludwig Graf však zřejmě byl členem nově založené plachtařské skupiny, neboť společně s pomocí ostatních plachtařů přestavěl svůj závěsný kluzák na klasickou trupovou jednosedadlovou konstrukci. Grafův kluzák byl však v nové konfiguraci nestabilní a při prvním vzletu havaroval. Pozoruhodná je také zpráva, že místní plachtaři dokázali v průběhu neuvěřitelných tří týdnů postavit školní kluzák Zögling.⁵⁵⁴

4.4.2. Verband deutscher Flieger in der Č.S.R., Ortsgruppe Hohenelbe

Ve Vrchlabí byla v roce 1932 utvořena plachtařská skupina pod vedením spolujitele zdejší karosárny, Ing. Theodora Petery. Vrchlabští plachtaři ve svých začátcích využívali zapůjčený školní kluzák ESG 27 Eugena Bönsche, přičemž vzlety prováděli prozatím z Jankova kopce.⁵⁵⁵ Je dost dobře možné, že Eugen Bönsch svůj cvičný kluzák vrchlabským plachtařům prodal nebo daroval, neboť v blízkosti Luční boudy v této době již létat nesměl a na letišti Grunau, kde bylo školních kluzáků dost, by pro něj zřejmě nebylo využití.

V roce 1933 došlo po dohodě mezi vrchlabskou a lánovskou skupinou k jejich sloučení, což výrazně přispělo k jejich rozvoji. Nově vzniklá V.d.F. Ortsgruppe Mittellangenu-Hohenelbe oficiálně zahájila činnost 4. dubna 1933. Zdejší letecký provoz probíhal především o víkendech. Instruktorem místní skupiny byl ze začátku jejího

552 Tato informace se jeví jako velmi zvláštní, neboť typ RRG Professor nebyl jednoduchý školní kluzák, ale jeden z prvních výkonných větroňů. Šlo o relativně složitou, avšak velmi zdařilou konstrukci proslulého Alexandra Lippische z roku 1928.

553 CZERNIN-MORZIN, Jaromír, pozn. 506, s. 42.

554 CZERNIN-MORZIN, Jaromír, pozn. 506, s. 42.

555 CZERNIN-MORZIN, Jaromír, pozn. 506, s. 42.

působení Anton Prinz von Croÿ ze Starých Buků,⁵⁵⁶ mezi přáteli a později i mezi plachtařskou veřejností známý jako „Toni“ Croÿ. Když během svých studií v Praze přešel k tamnímu AKA-Fliegu,⁵⁵⁷ novým instruktorem se stal zkušený vrchlabský plachtař Reinhold Rieger.⁵⁵⁸

4.4.3. Plachtařská činnost po sloučení skupin do V.d.F. Ortsgruppe Mittellangenu-Hohenelbe

Zajímavou událostí první společné sezóny 1933, bohužel však s neslavným koncem, byl zálet samokřídla Ing. Ericha Hackela, dílenského vedoucího Etrichovy přádelny a člena trutnovské MLL. Hackelovo samokřídlo bylo v listopadu zkoušeno v Lánově,⁵⁵⁹ kam bylo z Etrichovy továrny v Horním Starém Městě odvezeno firemním nákladním autem.⁵⁶⁰ Zálet na sklonku sezóny 1933 prováděl „Toni“ Croÿ, který však, kvůli lepšímu výhledu, před vzletem posunul sedačku příliš dopředu – tím se však posunulo i těžiště a samokřídlo tak bylo „těžké na hlavu“. Tento neuvážený krok měl za následek nevyhnutelné – při vzletu došlo k havárii, při které bylo samokřídlo těžce poškozeno.⁵⁶¹

Pokusné vzlety kluzáků však na tomto pozemku probíhaly již několik týdnů před návštěvou komise. Pokud se zde létalo – což bylo především o nedělích – nikdy nebyla

556 Anton Prinz von Croÿ se narodil 1. září 1909 v Königfeldu ve Schwarzwaldu do rodiny Alexandra Prinze von Croÿ a Matildy, hraběnky von Stockau. Šlechtický rod Croÿů má svůj původ v severní Francii. Starobucké panství rodině patřilo od roku 1913, přičemž zde žili i po vzniku ČSR. SCHMIDT, David A. Anton von Croÿ. Rodokmen. [online]. Dostupné z: <https://geneee.org/anton/von+croy/d?lang=de> 21. srpna 2023 a OBEC STARÉ BUKY. Dějiny obce. [online]. 2023. Dostupné z: <https://www.starebuky.cz/dejiny-obce>.

557 V rámci pražského AKA-Fliegu létalo i několik dalších krkonošských plachtařů. Jmenovat lze kupříkladu Adolfa Fische z Žacléře či Erwina Primavesiho z Kalné Vody u Trutnova.

558 CZERNIN-MORZIN, Jaromír, pozn. 506, s. 42.

559 Zpráva z Okresního četnického velitelství v Trutnově z 11. ledna 1934, adresovaná Okresnímu úřadu v Trutnově. SOkA Trutnov, Fr. Fiedler, člen MLL v HSM – bezmotorové létání, 1933-1934. Sign. XIV, 12/1718. Inv. č. 22778, ukl.č. 774.

560 SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 220.

561 SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 124.

nouze o množství zvědavců.⁵⁶² Samotná prohlídka místa ze strany úřadů pak s úspěchem proběhla 20. září 1933. Během podzimu pak místní plachtaři vykonali 200 startů a dvěma z nich se podařilo složit zkoušku „A“. V sezóně 1933 V.d.F. Mittellangenu-Hohenelbe disponovala dvěma kluzáky – ESG 27 a Zöglingem.⁵⁶³ V dílnách byl v té době dokončován Zögling s gondolou a přes zimu 1933–1934 byla plánována stavba Grunau-Baby I.⁵⁶⁴ Ta byla provedena v režii Theodora Petery, který nové letadlo pokřtil jménem „Rübezahl“.⁵⁶⁵ Tento větroň se za V.d.F. Mittellangenu-Hohenelbe účastnil i I. Plachtařských závodů MLL na Rané, kdy se soutěžilo o ceny J. A. Bati.⁵⁶⁶ Závody proběhly mezi 2. a 12. zářím 1934, jejich začátek byl ale poznamenán nepřízní počasí. Rozmoklá půda způsobila letcům nemalé problémy. Během neděle 2. září byly poškozeny čtyři větroně, přičemž mezi nimi byl i „Rübezahl“.⁵⁶⁷ Toni Croý⁵⁶⁸ přistával se zádočným větrem do kamenitého svahu a při tvrdém dosednutí na přistání ulomil ocas.⁵⁶⁹ Z účasti na závodech tak byl sice vyřazen, větroň „Rübezahl“ byl však později opraven a dále provozován až do září roku 1937.

V sezóně 1934 se ke skupině přidali další členové: hrabě Jaromír Czernin-Morzin, Reinhold Rieger (který však se skupinou zřejmě spolupracoval již dříve a pravděpodobně patřil i k jejím zakladatelům), Erhard Kraus, Otto Gottstein, Fritz Hanka, Anton Werner a Franz Rotter.⁵⁷⁰ Celkový počet členů místní skupiny tak v průběhu roku vzrostl na 23. V rámci propagace své činnosti místní plachtaři v této sezóně uspořádali leteckou výstavu, která sklídila velký úspěch. Za účelem získání prostředků na stavbu a provoz dalších letadel

562 SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 266.

563 Podle fotografií šlo zřejmě o Zögling 31.

564 HAK, Walter. Ortsgruppe Mittel-Langenu des VDF. In: Flugwesen. 8-12/1933. Praha: Verband deutscher Flieger, 1933 s. 53. S laskavým svolením knihovny NTM v Praze.

565 CZERNIN-MORZIN, Jaromír, pozn. 506, s. 42.

566 MALÝ, Josef. Raná 1934. In: Letec. Praha: Masarykova letecká liga, 1934. s. 152–153. Zajímavé je, že v periodiku „Letec“ je Toni Croý uveden jako reprezentant Ústředního plachtařského výboru, nicméně např. ve 20. čísle periodika Flugsport z roku 1934 je uvedena skupina V.d.F. Mittellangenu, což spíše odpovídá. Toni Croý byl v této době stále instruktorem místní skupiny a letadlo patřilo Theodoru Peterovi.

567 MALÝ, Josef. Raná 1934. In: Letec. Praha: Masarykova letecká liga, 1934. s. 152–153.

568 VEJVODA, Ladislav, pozn. 284, s. 113.

569 Segelflug-Wettbewerb am Rannayer Berg. *Flugsport*. 20/1934 s. 448.

570 HAK, Walter. Mittellangenu. *Flugwesen*. 1934, roč. 14, č. 5-9, s. 18. S laskavým svolením knihovny NTM v Praze.

však nebyly pořádány jen výstavy, ale i taneční zábavy. Ve volných chvílích se pak místní letci často scházeli ve vrchlabském hotelu Petera, v kavárně Ettrich, někdy v hotelu Bremen, v Hořejším Vrchlabí pak v hostinci Williho Weikerta a nezřídka i u kadeřníka Williho Tamma v centru města. Když létali v Prostředním Lánově, rádi chodili do zdejšího hotelu Winter.⁵⁷¹

V této sezóně skupina V.d.F. Mittellangenu-Hohenelbe provedla 536 vzletů během 26 letových dnů. Přičemž provozovala 2 klubová letadla – Bönschovu ESG 27 a Zögling a přinejmenším další 2, která byla v soukromém vlastnictví – jedním z nich byla Peterova Grunau Baby I „Rübezahl“, o druhém letadle však informace chybí. Skupina se také věnovala stavbě dalších větroňů – během 123 dní a 1462 odpracovaných hodin byl postaven nový Zögling (patrně s gondolou, pokřtěný „Hohenelbe“).⁵⁷² V zimě 1934–1935 byl pak ve stavbě další větroň.⁵⁷³

Od začátku roku 1935 předsedal místní skupině V.d.F. Mittellangenu-Hohenelbe hrabě Jaromír Czernin-Morzin⁵⁷⁴. Přibyli i noví členové: Wilhelm Tamm, Hans Schneider, Robert Bradler, Franz Schulz z Heřmanových Sejfů a Willy Rotter.⁵⁷⁵ V této sezóně také začal v rámci místní flotily létat přes zimu postavený větroň „Lalaghe“ s rozpětím 12 m. Název mu propůjčila oblíbená kosmetická firma, která se na stavbě letadla v rámci reklamy finančně podílela.⁵⁷⁶ Tento větroň byl vlastní konstrukcí místních plachtařů, zejména pak Reinholda Riegera a kadeřníka Wilhelma Tamma, kteří jej s pomocí Ing. Theodora Petery

571 REDAKCE. *Flugwesen*. 1938, roč. 18, č. 3, s. 47.

572 CZERNIN-MORZIN, Jaromír. Mittellangenu. *Flugwesen*. 1935, roč. 15, č. 1-3, s. 8.

573 CZERNIN-MORZIN, Jaromír, pozn. 572, s. 8. S největší pravděpodobností šlo o Riegerovu a Tammovu „Lalaghe“.

574 Hrabě Jaroslav Czernin-Morzin, který byl majitelem vrchlabského zámku, byl do určité míry „enfant terrible“ svého rodu. Stran rodinného majetku zřejmě nebyl příliš dobrým hospodářem. Jeho spíše bonvivánský způsob života a velká záliba v rychlých kolech a krásných ženách stavu rodinných financí majetku příliš nepřispěly. Je však nabíledni, že po pozemkové reformě a ztrátě většiny půdy na Vrchlabsku rodu Czerninů-Morzinů mnoho příležitostí ke zbohatnutí nezbylo. Navzdory všem zmíněným specifickým tohoto mladého šlechtice je ale důležité zmínit, že byl člověkem přinejmenším slušným a čestným.

575 CZERNIN-MORZIN, Jaromír, pozn. 572, s. 8. Willy Rotter patřil mezi nejbližší přátele hraběte Jaromíra Czernina-Morzina a byl u něj na zámku častým hostem. CZERNIN-MORZIN Alexander, 2015. Z mailové komunikace se synem Jaromíra Czernina-Morzina. Vrchlabí, 21. 5.

576 Z dopisu Mimi Peterové Erwinu Primavesimu ze dne 9.6.1982. Fotokopii dopisu laskavě poskytl pan Jiří Leník.

a truhláře Zeinera⁵⁷⁷ stavěli ve volných chvílích. Za dílnu posloužila půda Tammova domu,⁵⁷⁸ protože Peterova půda už byla plná složených letadel a dalšího materiálu. Ideální bylo, že Reinhold Rieger žil v domě, kde se nacházelo Tammovo kadeřnictví, se svou rodinou v nájmu,⁵⁷⁹ tudíž na stavbě větroně mohli pracovat takřka každý den.⁵⁸⁰ Když bylo letadlo hotové, vyvstal problém, jak jej dostat z půdy domu dolů na dvůr. Nakonec bylo nutné rozebrat část střechy a části letadla spustit na lanech dolů. Nový větroň pak Reinhold Rieger úspěšně zalétal na louce ve Vejsplachách, jihozápadně od města. „Lalaghe“ byla velmi zdařilou konstrukcí, bohužel však nelétala dlouho.⁵⁸¹

Velmi příjemná změna nastala patrně v roce 1934 nebo 1935, kdy si plachtaři na jižním svahu pod vrcholem Jankova kopce postavili dřevěný hangár. Svá letadla tak už na místo startu nemuseli dopravovat až z centra města. Rozměry tohoto hangáru, určeného pro uskladnění rozložených letadel, byly přibližně 6,5 m na 18 m. Hangár tedy zaujímal plochu o výměře zhruba 117 m².⁵⁸² Stavba tak umožňovala hangárování dvou až tří strojů. Pro lepší transport kluzáků nechal Ing. Petera zhotovit transportér, který se jednoduše připojil za automobil – vznikl tak předchůdce „Gundelwagenu“, transportéru, kterých se u Peterů během pozdějšího období vyrobily stovky. Až k hangáru vedla relativně úzká, ale plně dostačující a velmi kvalitně zpracovaná štetovaná cesta, která umožňovala s transportérem pohodlně přijet až na „start“. V létě 1935 udělil okresní úřad ve Vrchlabí plachtařům povolení k „vystavování větroňů za účelem propagačním“ každou letní neděli na Masarykově náměstí. Za účelem naplnění klubové pokladny také místní plachtařská skupina uspořádala ples s bohatou tombolou a rautem. Účast byla hojná, neboť vrchlabští občané byli na své plachtaře hrdí – vybralo se tak dost peněz na stavbu dalších letadel.⁵⁸³

577 HAHN-RIEGER, Ruth, RIEGER, Reinhold, pozn. 216.

578 Dnes dům č.p. 24 v Krkonošské ulici.

579 Wilhelm Tamm bydlel v zadní části domu. SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 50.

580 Z dopisu Mimi Peterové Erwinu Primavesimu ze dne 9.6.1982. Fotokopii dopisu laskavě poskytl pan Jiří Leník.

581 SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 50-51.

582 Do dnešních dnů se ze zdejšího hangáru dochovaly pouze základy, rozměry hangáru byly určeny autorem během šetření přímo na místě podle obvodových betonových patek.

583 Z dopisu Mimi Peterové Erwinu Primavesimu, 1982. Fotokopii dopisu laskavě poskytl pan Jiří Leník.

V sobotu 6. července 1935 byl ve Vrchlabí uspořádán letecký den.⁵⁸⁴ V předvečer samotného leteckého dne uskutečnil v rámci propagace žacléřský plachtař Adolf Fisch se svou Grunau-Baby II „Sorgenkind“ 60 km dlouhý okružní aerovlek nad Vrchlabskem a Trutnovskem. Aerovlek odstartoval z louky u Vejsplach 5. července v 17:30 a letěl na trase Vrchlabí – Heřmanovy Sejfy – Svoboda nad Úpou – Mladé Buky – Horní Staré Město – Poříčí – Trutnov – Pilníkov – Hostinné – Vrchlabí. Během letu byly nad těmito obcemi shazovány propagační letáky.⁵⁸⁵ Podle krátkého filmu, který se z této akce dochoval, je patrné, že vlečným letounem bylo Aero A-26, OK-AAZ.

Samotný letecký den potom začal v pátek 6. července, v Den upálení mistra Jana Husa. Plachtaři z místní skupiny V.d.F. předváděli veřejnosti jednotlivé úlohy z tehdejšího plachtařského výcviku, stejně jako různé druhy vzletu – od startu pomocí „gumicuku“, přes autovlek a navijákový start až po aerovlek. O působivé představení vrcholné akrobacie na větroni se postaral Adolf Fisch se svou Grunau-Baby II.⁵⁸⁶ Akce měla velký úspěch navzdory nepříznivému počasí, které do značné míry program narušilo.⁵⁸⁷ Letci se tak rozhodli, že 14. července bude letecký den zopakován.⁵⁸⁸ Adolf Fisch také avizoval, že se pokusí překonat svůj dosavadní rekord z Karlových Varů, kdy provedl 21 přemetů.⁵⁸⁹

V obou termínech se leteckého dne zúčastnil i Leo Forkarth, náčelník karlovarské plachtařské školy, který s sebou přivezl naviják a ve Vrchlabí přes týden zůstal.⁵⁹⁰ Vrchlabsští plachtaři tak vedle gumicukových provedli i řadu navijákových startů, které probíhaly z louky na vrcholku mezi Třídomím a hřbitovem.⁵⁹¹ Žacléřský plachtař Adolf Fisch se po vzletu aerovletem se svou Grunau-Baby II „Sorgenkind“ vypnul v 1500 m nad terénem, a i tentokrát provedl velkolepou akrobatickou ukázkou. Svůj let potom zopakoval, tentokrát s výškou vypnutí 1200 m. V sobotu 20. července 1935 v odpoledních hodinách

584 Letectví, ilustrovaný časopis pro techniku, dopravu a sport, 2/1936. Praha: Aeroklub RČS, 1936. s. 74.

585 FEISTNER, Wilhelm. Flugtag in Hohenelbe. *Reichenberger Zeitung*. Vyd. 2. července 1935. Liberec: Gebrüder Stiepel. s. 7.

586 FEISTNER, Wilhelm, pozn. 585, s. 7.

587 FEISTNER, Wilhelm. Flugtag in Hohenelbe. *Reichenberger Zeitung*. Vyd. 13. července 1935. Liberec: Gebrüder Stiepel. s. 6.

588 REDAKCE. *Deutsche Zeitung Bohemia*. 1935, 25. července, s. 4.

589 FEISTNER, Wilhelm, pozn. 587, s. 6.

590 CZERNIN-MORZIN, Jaromír, pozn. 572, s. 8.

591 SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 50A.

z vrcholku Žalého poprvé s pomocí „gumicku“ odstartoval na větroni „Lalaghe“ Reinhold Rieger, který létal asi 16 minut na svahu. Následně po celkové době letu 26 minut přistál u Výsplat⁵⁹².⁵⁹³ Později ze Žalého odstartoval ještě Felix Czernin s větronem „Schwarzenberg“,⁵⁹⁴ avšak vítr byl již příliš slabý na to, aby se na svahu udržel.⁵⁹⁵ Doklouzal tedy dolů do údolí, kde na louce, opět u Vejsplach v blízkosti Vrchlabí, přistál.⁵⁹⁶ Pro provádění vzletů ze Žalého bylo třeba místo startu patřičně upravit – byly odklizeny větší kameny, srovnán terén, a z prken postavena dřevěná rampa, z níž větroně vzlétaly. Žlab rampy, ve kterém byla při startu umístěna ližina větroně, byl před každým vzletem natřen silnou vrstvou měkkého mýdla, aby se snížilo tření.⁵⁹⁷

Počet členů místní plachtařské skupiny dále narůstal – v této sezóně do řad V.d.F. Mittellangenu-Hohenelbe vstoupili Ing. Kurt Löwit, Hans Werner Pilz, Josef Zeiner, Walter Klesatschek, Henryk Segal, Johann Staffen a Hans Exner.⁵⁹⁸ Mezi další členy místní skupiny prokazatelně patřili Hans Bilas, Alfred Möhwald a Ing. Ernst Schirmer z Lánova.

Ve čtvrtek 16. července 1936 složil po vzletu ze Žalého hrabě Jaromír Czernin-Morzin zkoušku „C“, když nad svahem létal s větronem Grunau-Baby I „Rübezahl“ 22 minut 10 vteřin.⁵⁹⁹ Na místě startu se nacházela i jeho manželka, hraběnka Marta

592 Místní název této osady vznikl necitlivým počestěním německého toponyma „Weißbach“, tedy doslova „Bílý potok“, který místem protéká. Paradoxní je, že tento potok se na současných mapách vyskytuje pod víceméně odpovídajícím názvem Bělá. Oblast, která se nazývá Vejsplachy, německy „Weißbachwiesen“, a nachází se v bezprostřední blízkosti osady Výsplaty, ke svému současnému názvu přišla obdobným způsobem.

593 SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 50.

594 Felix Czernin byl sice příbuzným Jaromíra Czernina-Morzina, avšak relativně vzdáleným. Jejich nejbližším společným rodovým předkem byl Prokop Vojtěch František hrabě Czernin z Chudenic (1726–1777), který je pohřbený v Černínské kapli v katedrále sv. Víta na Pražském hradě. Jaromír byl prapravnukem Jana Rudolfa Czernina z Chudenic (1757–1845), Prokopova nejstaršího syna. Felix byl potom prapravnukem Wolfganga Mariy Czernina z Chudenic (1766–1813), Prokopova syna z druhého manželství (Prokopova první manželka, Marie Czerninová, hraběnka Colloredo, zemřela v roce 1757 v pouhých 29 letech, když byly Janu Rudolfovi necelé 4 měsíce). Jan Rudolf a Wolfgang Maria Czerninové, předkové Jaromíra a Felixe Czerninových, tak byli nevlastními bratry.

595 CZERNIN-MORZIN, Jaromír, pozn. 506, s. 42.

596 REDAKCE. *Deutsche Zeitung Bohemia*. 1935, roč. 108, vyd. 25.6., s. 4.

597 SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 50.

598 REDAKCE. *Neue Mitlieder. Flugwesen*. 1935, Jhg. 15, Nr. 4-7, s. 20.

599 Plachtařský „C“ průkaz Jaromíra Czernina-Morzina. S laskavým svolením jeho syna, pana Alexandra Czernina-Morzina, který poskytl fotokopii otcova průkazu.

Széchényi, která let fotografovala.⁶⁰⁰ Ve stejném roce získal „A“ zkoušku také čtrnáctiletý syn Reinholda Riegera Günther, a tím se ve své době stal nejmladším plachtařem v tehdejší ČSR.⁶⁰¹

S nedělí 19. července 1936 přišel na vrchlabské plachtaře černý den. Kadeřník Willi Tamm měl tehdy v úmyslu složit zkoušku „C“. Krátce po vzletu ze Žalého však jeho větroň „Lalaghe“ ztratil v poryvu rychlost a zřítíl se na kamennou budovu, kde se zcela roztránil. Při tvrdém dopadu Tamm utržil těžká zranění – zlomeninu pánve, těžký otřes mozku, řadu drobnějších ran v obličeji a frakturu patní kosti. Do vrchlabské nemocnice jej ve vážném stavu svým vozem dopravili dobrovolní hasiči z Vrchlabí.⁶⁰² Po několikaměsíční rekonvalescenci se sice uzdravil a v místní skupině V.d.F. nadále aktivně působil, avšak do konce života zůstal částečně invalidní.⁶⁰³

V srpnu 1936 se potom místní plachtaři zúčastnili 4. Jihomoravské plachtařské soutěže v Klentnici.⁶⁰⁴ Soutěž, kterou tradičně pořádala brněnská skupina V.d.F.⁶⁰⁵ a účastnila se jí i plachtařská skupina V.d.F. Hohenstadt⁶⁰⁶, začala v neděli 16. srpna 1936. V řadách plachtařské skupiny ze Zábřehu zde létal i Adolf Fisch, který v té době příslušel do Žacléře. Za V.d.F. Mittellangenu-Hohenelbe zde létala tři letadla: kluzák „Hohenelbe“ s gondolou, větroň „Lalaghe“ s rozpětím 12 m a Grunau-Baby I „Rübezahl“. Z létajících členů spolku zde byl Ing. Theodor Petera, Reinhold Rieger, Walter Hak, Dr. Wilhelm Medinger, Felix Czernin, Robert Bradler a Otto Gottstein. V tomto roce také složil zkoušku „A“ tehdy čtrnáctiletý syn Reinholda Riegera Günther, stal se tak na čas nejmladším plachtařem v ČSR.⁶⁰⁷

600 Fotografie z rodinného alba Jaromíra Czernina-Morzina. Fotokopii stránky s fotografiemi laskavě poskytl pan Alexander Czernin-Morzin.

601 SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 76.

602 DRECHSLER, Adolph. Neues Tagblatt für Schlesien und Nordmähren. 1936, vyd. Donnerstag 23.7. 1936, Nr. 170. 3. Jahrgang, Troppau: Adolph Drechsler, s. 3.

603 Z dopisu Mimi Peterové Erwinu Primavesimu ze dne 9.6.1982. Fotokopii dopisu laskavě poskytl pan Jiří Leník.

604 PAVKA, Rudolf. Flugsport. IV. Südmährischer Segelflug-Wettbewerb 1936 in Klentnitz. In: Morgenpost. č. 219/1936. Vyd. 12. srpna 1936. Ročník 71. Brno: Globus. s. 3.

605 Z brněnských plachtařů zde byl i Lothar Vogt, který následujícího roku přesídlil do Vrchlabí. Tamtéž.

606 Dnes Zábřeh.

607 SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 76.

V letní sezóně roku 1937 zorganizovali vrchlabští plachtaři další propagační akci. Od soboty 3. do úterý 6. července uspořádali v blízkosti vrchlabského zámku leteckou výstavu. V rámci statické ukázky byla vystavena většina flotily místní VDF: Grunau Baby I, blíže nespecifikovaný výkonný větroň a školní kluzáky. Kromě toho byl k vidění i naviják, záchranný padák⁶⁰⁸, obrazový materiál a mnoho dalšího.⁶⁰⁹ V případě vhodného počasí byly avizovány i letové ukázky.⁶¹⁰

Na sklonku léta se letci z V.d.F. Mittellangenu-Hohenelbe potom opět, stejně jako předchozího roku, vydali na Pálavu. Zde ve dnech 5. až 19. září 1937 brněnští plachtaři pořádali již 5. ročník Jihomoravské plachtařské soutěže. Z oblíbeného „Tafelbergu“ u Klentnice létali kromě brněnských plachtařů společně s letci z V.d.F. Hohenstadt.⁶¹¹ Navzdory několikadennímu bezvětrí, kdy trávili čas v místních vinných sklípcích,⁶¹² se všem letcům povedlo během soutěže provést řadu startů. V rámci vrchlabské skupiny zde také poprvé létal větroň Lo-105 „Ardetta“ konstruktéra Lothara Vogta.⁶¹³ Ve středu 15. září 1937 však došlo k neštěstí. Během létání na svahu Stolové hory se Reinhold Rieger, který s Grunau-Baby I „Rübezahl“ startoval jako třetí, při úhybném manévru křídlem srazil s křídlem větroně Grunau-Baby II brněnského plachtaře Fuchse.⁶¹⁴ Oba větroně se zřítily ve vývrtce a na zem dopadly takřka ve stejném okamžiku. Willi Fuchs⁶¹⁵ skončil v troskách svého větroně v malém kamenolomu a při dopadu utrpěl smrtelná zranění. Reinhold Rieger měl více štěstí – vrak jeho letadla dopadl do olšiny za zmíněným lomem a Rieger při dopadu kromě drobnějších zranění utrpěl šestinásobnou zlomeninu pravé nohy.⁶¹⁶ Za svůj

608 Patně šlo o typ PAK VII.

609 REDAKCE. Reichenberger Zeitung, 27.6.1937, Nr.150, s. 9.

610 Vzhledem k tomu, že z uvedených 4 dnů byly přinejmenším 2 v oblasti Krkonoš „letové“ je pravděpodobné, že k letovým ukázkám došlo.

611 Místní skupina Svazu německých letců ze Zábřehu.

612 HAHN-RIEGER, Ruth, RIEGER, Reinhold. Großvaters Wettbewerb und sein Absturz. In: *Flughistorie Rieger* [online]. 2022. [vid. 4. 6. 2023]. Dostupné z: [UL-Flugsport - Flugwettbewerb 30er Jahre](#)

613 Der tschechoslowakische Segelflug im Jahre 1937. In: *Flugwesen*. 1/1938. Praha: Verband deutscher Flieger, 1938. s. 2.

614 PRIMAVESI, Erwin, pozn. 15, s. 96.

615 Šlo o velmi zkušeného plachtaře a instruktora brněnské V.d.F. 13. září 1937 nad Stolovou horou dokázal létat 5 hodin a 2 minuty. *Neues Tagblatt für Schlesien und Nordmähren*. 1937, vyd. Donnerstag 16.9. 1937, Nr. 218. 4. Jahrgang, Troppau: Adolph Drechsler, s. 3.

616 HAHN-RIEGER, Ruth, RIEGER, Reinhold, pozn. 612.

život vděčil také rychlému převozu do nemocnice v Mikulově, který zajistil princ Edward, vévoda z Windsoru, sám velmi zkušený pilot.⁶¹⁷ V těchto dnech byl na mikulovském zámku na návštěvě u Alexandra Dietrichsteina⁶¹⁸ a jako nadšený letec si nemohl nechat plachtařský sraz ujít.⁶¹⁹ Byl tak přímým svědkem zmíněné tragické nehody a k převozu těžce zraněného Reinholda Riegera pohotově poskytl svůj vůz i s řidičem.⁶²⁰ Reinhold Rieger pak strávil dlouhý čas v Úrazové nemocnici v Brně, kam byl ještě tentýž den z mikulovské nemocnice sanitkou převezen. Do Mikulova i do Brna svého zraněného otce doprovázel jeho syn Günther Rieger, pozdější stíhací pilot.⁶²¹

Smůle však v tomto měsíci ještě nebyl konec – již 3 dny po Riegerově havárii zemřel na zápal plic Lothar Vogt, zmíněný konstruktér Lo-105.⁶²²

Navzdory smutným záříjovým událostem ukončili vrchlabští plachtaři sezónu 1937 s dobrým výsledkem. Ačkoliv přišli o Peterovu Grunau Baby I „Rübezahl“, jejich flotila měla stále k dispozici 2 školní kluzáky, 2 kluzáky s gondolou a 2 výkonné větroně. Letci v průběhu roku provedli 423 vzletů v celkovém trvání 6 hodin 38 minut a 40 vteřin. Sedm členů získalo zkoušku „A“, jeden zkoušku „B“ a Felix Czernin s Dr. Wilhelmem Medingerem zkoušku „C“.⁶²³ Odpracovali také 1606 hodin.⁶²⁴ Přes zimu 1937–1938 pak byly v dílnách ve výstavbě dva větroně typu Lo-105, plánované již pro nadcházející sezónu.⁶²⁵

617 Vévoda z Windsoru, vlastním jménem David Windsor, své první letadlo zakoupil již v roce 1929. Šlo o oblíbený jednomotorový dvouplošník de Havilland Gipsy Moth. Následně si zakoupil několik strojů de Havilland Puss Moth, avšak nezůstal jen u jednomotorových strojů. Na jaře 1933 si pořídil dvoumotorový dopravní de Havilland Dragon a velký dvoumotorový celokovový hornoplošník Vickers Vistra. LYNN, Bert D. Edward-King or Duke-Is a Flyer. In: Popular Aviation. 3/1937. Ročník 20. Chicago, USA: Ziff-Davis Publ. Co., 1937. S. 21.

618 Alexander Dietrichstein nad kletnickými plachtařskými závody držel patronát.

619 Vévoda z Windsoru na Moravě. In: Polední list. Číslo 257. Praha: Tempo. 16. září 1937. s. 3.

620 Není však jasné, zda šlo o jeho vůz poznávací značky CUL 4021, nebo nějaký jiný.

621 SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 78.

622 PRIMAVESI, Erwin, pozn. 15, s. 123.

623 OG Hoheneibe. In: Flugwesen. 3/1938. Praha: Verband deutscher Flieger. s. 45.

624 OG Hoheneibe, pozn. 623, s. 46.

625 OG Hoheneibe, pozn. 623, s. 46.

Dne 4. února 1938 uspořádala místní skupina svou již 6. valnou hromadu. Probíraly se výsledky za uplynulou sezónu a ve volbách dosavadní vedení s plným počtem hlasů obhájilo svou pozici i pro rok 1938.⁶²⁶ Začátkem roku 1938 pak vrchlabští plachtaři požádali Zemský úřad v Praze o povolení ke stavbě 6 větroňů. Na základě prověrek všech funkcionářů místního spolku, které provedla vrchlabská četnická stanice, toto povolení získali.⁶²⁷ Ačkoliv by výsledek prověrek na první pohled vypovídal, že šlo o spořádané a loajální občany ČSR, pozdější události jasně ukázaly, že tomu tak v mnoha případech nebylo. Vzhledem k německé národnosti všech členů místního spolku, událostem z let 1918–1919, zákazu létání v blízkosti státní hranice z roku 1932, úzkému napojení na plachtařskou skupinu NSFK v Grunau i na Eugena Bönsche a faktu, že mnozí z místních plachtařů byli zároveň členy turnerského hnutí, by však bylo velmi naivní očekávat cokoliv jiného.

V sezóně 1938 se členská základna skupiny V.d.F. Mittellangenu-Hohenelbe také rozšířila o mnoho mladých zájemců o létání. V létě však místní plachtařskou skupinu opustil zkušený plachtař Felix Czernin. Ve Vrchlabí byl bankovním úředníkem a později ředitelem místní pobočky České eskomptní banky. V létě 1938 se však stal generálním ředitelem pobočky v Ústí nad Labem.⁶²⁸ Jeho další osudy jsou však vcelku zajímavé a bezpochyby stojí za zmínku. Po okupaci byl činný v Národní bance pro Čechy a Moravu v Praze. Během války se pak, jako člen správní rady Länderbank, přesunul do Belgie, kde v Bruselu působil jako ředitel S.A. Continentale Bank, pobočky německé Dresdner Bank. Zde se zabýval financováním armádních zakázek, avšak také vyvlastňováním a správou židovského majetku.⁶²⁹ Zároveň působil jako agent Abwehru. Obdobnou činnost později

626 OG Hohenelbe, pozn. 623, s. 46

627 SOKA Trutnov, nezařazené. Žádost o V.d.F. Mittellangenu-Hohenelbe ke stavbě 6 větroňů, 1938.

628 FEISTNER, Wilhelm. Geschäftsbericht. In: Reichenberger Zeitung, 13.7.1938. s.6. Večerní vydání. 79. ročník, příloha k č. 163. Liberec: Gebrüder Stiepel.

629 HOFMANS, Geertrui. Het probleem van de economische kollaboratie. De houding van de Groep de Launoit tijdens de tweede wereldoorlog. *Cahiers d'Historie de la seconde guerre mondiale*. 1/1992. 15. ročník. Brusel: Centre de Recherches et d'Études Historiques de la Seconde Guerre Mondiale, 1992. S. 20.

vyvíjel i v Maďarsku.⁶³⁰ Po válce byl prokuristou a později ředitelem vídeňské pobočky Bankhaus Breisach & Co.⁶³¹ Zda se po válce k plachtění vrátil, bohužel prozatím není známo.

Politická situace v létě 1938 plachtařským aktivitám příliš nepřála a sportovní létání bylo československými úřady v některých oblastech, Krkonoše nevyjímaje, i na čas zakázáno.⁶³² Díky dobrým kontaktům Ing. Theodora Petery se však podařilo na určitou dobu povolení k létání opět získat.⁶³³ Potom však přišlo září 1938 a Mnichovská dohoda, jejímž podepsáním byla nemalá část československého pohraničí postoupena Třetí říši. Tím zdejší skupiny „Verband deutscher Flieger in der Č.S.R.“ zanikly, respektive byly začleněny do paramilitární organizace NSFK.

Ačkoliv členové místní skupiny nebyli v ohledu politiky v období mnichovské krize z pochopitelných důvodů otevřeně aktivní,⁶³⁴ většina těch, kteří vývoj záříjových a říjnových událostí přímo nevídali, jej přinejmenším tiše kvitovala.

4.5 Počátky plachtění v Žacléři

Začátkem 30. let vznikla plachtařská skupina V.d.F. Schatzlar v Žacléři ve východních Krkonoších. Přes zimu 1933–1934 zde v prostorách nevyužívané sklárny stavěli dva z místních plachtařů, technik Adolf Chott, příslušný do Žacléře č.p. 72, a učitel Ernst Menzel, příslušný tamtéž, č.p. 67, kluzák Zögling.⁶³⁵ Stavbu letadla financoval učitel Menzel. V sezóně 1934 plánovali se svým kluzákem létat na Rýchorách.⁶³⁶ Ernst Menzel

630 MELICHAR, Peter. *Neuordnung im Bankwesen. Die NS-Maßnahmen und die Problematik der Restitution*. Vídeň: R. Oldenbourg Verlag, 2004. ISBN 3-7029-0491-3. S. 40.

631 MELICHAR, Peter, pozn. 630, s. 233.

632 Z dopisu Mimi Peterové Erwinu Primavesimu ze dne 9.6.1982. Fotokopii dopisu laskavě poskytl pan Jiří Leník.

633 Tamtéž.

634 Budoucí vývoj byl značně nejistý a s československými úřady museli vycházet pokud možno dobře, aby mohli létat. Stručně lze říci, že v kritickém období jednali zcela pragmaticky a bez ohledu na svou „národnostní identitu“ si nechtěli „špinit ruce“.

635 Zpráva bohužel neuvádí typ Zöglingu, nicméně uvádí alespoň rozpětí 10 m a délku 5 m. Je tak pravděpodobné, ýže šlo o Zögling 31 nebo Zögling 33.

636 Východní část Krkonoš tvoří právě tento hřeben. V němčině je známý jako Rehorn.

absolvoval dvoutýdenní elementární plachtařský výcvik na Rané od 14. do 31. srpna 1933⁶³⁷ a stal se předsedou místní skupiny.⁶³⁸

V roce 1934 se potom kromě dvou zmíněných letců ke skupině připojili tito noví členové: Johann Mahrla, Franz Hennig, Willi Reeh, Alfred Hönig, Josef Weber, Alfred Schreiber, Ernst Bönsch, Franz Kirschschräger, Alfred Kirsch a Hugo Bock, který se stal Menzelovým zástupcem.⁶³⁹ Na začátku roku 1935 pak do řad V.d.F. Schatzlar vstoupili Wilfried Bönsch, Ernst Honsa a Herbert Chott.⁶⁴⁰ Velmi zručný řemeslník Ernst Honsa se stal dílenským vedoucím místní skupiny. Všichni členové pracovali v dílně dvakrát týdně,⁶⁴¹ což vedlo nejen ke skvělému stavu letecké techniky, ale i k jejímu brzkému rozšíření o typ Grunau Baby II. Založen byl také modelářský odbor, který vedl Franz Gross.⁶⁴² Okolní terén nabízel k plachtění skvělé možnosti – bezmála 2 km dlouhý Žacléřský hřbet byl ideální pro létání na svahu při severovýchodním proudění. Místní plachtaři tak nad Boberskou strání létali „osmičky“ až k nedaleké státní hranici. Při jihovýchodním proudění pak mohli pro vzlety využívat i mírný svah na výšinách u Černé vody. Ten byl ideální pro elementární výcvik, který nejmladší členové zahajovali již ve 14 letech – z místních plachtařů byl takovým například Franz Feest, který začínal pod Grossovým vedením jako modelář a účastnil se i stavby větroňů.⁶⁴³ Žacléřští plachtaři však také ve své dílně upravili automobil, který pak bylo možné využívat jako naviják. S lanem dlouhým 1000 m pak dosahovali při navijákovém vzletu výšek kolem 300 m. Pro navijákové vzlety využívali louky mezi obcemi Bobr a Nové Domky či severozápadně od obce Královec. Toto místo bylo obzvláště vhodné při západním proudění, neboť po

637 Zpráva z Okresního četnického velitelství v Trutnově z 11. ledna 1934, adresovaná Okresnímu úřadu v Trutnově. SOkA Trutnov, Fr. Fiedler, člen MLL v HSM – bezmotorové létání, 1933-1934. Sign. XIV, 12/1718. Inv. č. 22778, ukl.č. 774.

638 SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 18.

639 MAHRLA, Hans. Schatzlar. In: Flugwesen. 5-9/1934. Praha: Verband deutscher Flieger, 1934. s. 18.

S laskavým svolením knihovny NTM v Praze.

640 Schatzlar. In: Flugwesen. 4-7/1935. Praha: Verband deutscher Flieger, 1935. s. 20.

641 SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 33.

642 SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 18.

643 SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 30.

vzletu v Královeckém průsmyku stačilo jen udělat zatáčku na východ, přeletět Královec a plachtit na dlouhém a prudkém západním svahu Vraních hor.

V pátek 28. února 1936 uspořádala místní skupina V.d.F. valnou hromadu, kde si zvolila tyto nové funkcionáře: Předseda Franz Kirschschräger, hodinář, místopředseda Franz Hennig, správce žacléřské nemocnice, tajemník Johann Mahrla, úředník, zástupce tajemníka Adolf Chott, technik, pokladník Willy Reeh, řezník a zástupce pokladníka Ernst Bönsch, zámečník.⁶⁴⁴

Kromě zmíněného zakladatele místní plachtařské skupiny, učitele Ernsta Menzela, byl mimořádně schopným plachtařem také Reinhold Hubert, přezdíváný „Mottl“, který se stal nejmladším plachtařským instruktorem v ČSR.⁶⁴⁵ Dalším z místních instruktorů byl i Josef Fisch, který zároveň působil i u skupin v Trutnově a Horním Starém Městě. O Velikonocích dosáhli tito dva plachtaři při létání na východní straně Žacléřského hřbetu skvělého výsledku. Všechny podobné úspěchy pak žacléřští letci oslavovali v hostinci „Zum Bär“ na náměstí v č.p. 8, který vlastnil Josef Püschel (v místním nářečí zvaný „Püschl Seff“).⁶⁴⁶

Z Žacléře pocházel také Adolf Fisch, který mj. působil v rámci odboru V.d.F. pro zásobování materiálem.⁶⁴⁷ Dodával také plány k výrobě nových větroňů, včetně výkonných typů.⁶⁴⁸ Od roku 1933 létal v řadách pražského AKA-Fliegu, kde dosáhl řady obdivuhodných plachtařských výkonů.⁶⁴⁹ Byl také vlastníkem Grunau-Baby II „Sorgenkind“, kterou si zakoupil od skupiny V.d.F. z Jablonce nad Nisou.⁶⁵⁰ S tou se také v sezóně 1934 zúčastnil plachtařské soutěže II. Südmährischen Segelflugwettbewerb

644 SOKA Trutnov. Svaz německých letců Žacléř, 1936. 20/135. ukl.č. 842. Oznámení VDF Schatzlar o uspořádání a výsledcích valné hromady okresnímu úřadu v Trutnově ze dne 2.3.1936.

645 SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 30.

646 PFANNER, Hans, VLAČIHA, Josef. *Adressbuch für den polit. Bezirk Trautenau*. Trutnov: Reise- und Verkehrsbüro, 1930. S. 253, 138 a SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 35.

647 Německy „Materialbeschaffungstelle des V. d. F.“ Volně vkládaná reklama z periodika Flugwesen. 10-12/1934. S laskavým svolením knihovny NTM.

648 REDAKCE. Rhön-Bussard-Pläne. Reklama. In: Flugwesen. 4-7/1935. Praha: Verband deutscher Flieger, 1935. s. 20.

649 Flugwesen. 8-12/1933. Praha: Verband deutscher Flieger. s. 53. S laskavým svolením knihovny NTM.

650 PRIMAVESI, Erwin. Rekordflug 1938 – eine Erinnerung. Strojopis. Nedatováno. s. 1.

v Klentnici na Pálavě.⁶⁵¹ V roce 1935 pak s tímto větronem podnikl propagační aerovlek nad severními Čechami.⁶⁵² Šlo o 700 km dlouhý reklamní let pro deník „Bohemia“, přičemž traťové body byly Praha – Litoměřice – Ústí nad Labem – Rumburk – Česká Lípa – Liberec – Jablonec nad Nisou – Mimoň – Mělník a následovalo opět přistání v Praze.⁶⁵³ Fischův větroň měl pro tuto příležitost na spodní části nosných ploch namalován velký nápis „Bohemia“. Během leteckého dne v Karlových Varech, který místní plachtařská škola uskutečnila 10. června 1935, také provedl se svým větronem „Sorgenkind“ 21 přemetů, čímž vytvořil nový československý rekord.⁶⁵⁴ Grunau-Baby II „Sorgenkind“, která byla vyrobena u Schneidera v Grunau pod výrobním číslem 86, později prodal plachtařské škole Lea Forkartha v Karlových Varech.⁶⁵⁵ V předválečném období patřil tento sudetoněmecký pilot k nejznámějším osobnostem z řad plachtařů z ČSR. Během války sloužil v řadách Luftwaffe. Po válce se odstěhoval do Kanady.⁶⁵⁶

V závěru sezóny 1936 byla skupina V.d.F. Schatzlar nucena s létáním v okolí Žacléře přestat, neboť kvůli zhoršujícím se československo-německým vztahům z hlediska úřadů nebylo létání v těsné blízkosti hranice žádoucí. K další plachtařské činnosti tak na Rýchorách došlo až anexi Sudet a začlenění skupiny V.d.F. do nacistické organizace NSFK. Poslední let žacléřské V.d.F. tak, poněkud symbolicky, vykonal Ernst Menzel 29. září 1936. Odstartoval s Grunau-Baby II z Žacléřského hřbetu a nad Boberskou stráni létal 1 hodinu 23 minut, než přistál nedaleko sklárny.⁶⁵⁷

651 KLEINHANS, Erich. Flugwesen. 10-12/1934. Praha: Verband deutscher Flieger, 1934. Titulní stránka.

652 FISCH, Adolf. Flugzeugschlepp über Nordböhmen. In: Flugwesen. 4-7/1935. Praha: Verband deutscher Flieger. s. 11-12. S laskavým svolením knihovny NTM.

653 Verband deutscher Flieger in der ČSR. In: Letectví. 2/1936. Ročník 16. Praha: Aeroklub RČS. s. 74.

654 Verbandsnachrichten. In: Flugwesen. 4-7/1935. Praha: Verband deutscher Flieger. s. 1.

655 Od plachtařské školy Lea Forkartha měl toto letadlo zapůjčené další krkonošský letec, Erwin Primavesi, když na něm 12. srpna 1938 doletěl z Rané do více než 40 km vzdáleného Hermsdorfu v Sasku. PRIMAVESI, Erwin. Rekordflug 1938 – eine Erinnerung. Strojopis. Nedatováno. s. 1-2.

656 Z dopisu Mimi Peterové Erwinu Primavesimu z května 1982. Fotokopii dopisu laskavě poskytl pan Jiří Leník.

657 SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 31.

Zajímavostí je, že v Žacléři také ve 30. letech působila hlídka Povětrnostní služby letecké v ČSR. Pozorování počasí prováděla nepravidelně, v závislosti na časových údajích z letového řádu.⁶⁵⁸

4.6 Počátky plachtění na Trutnovsku

V Trutnově a jeho okolí působily na přelomu 20. a 30. let 2 skupiny se zájmem o letectví – místní skupina Svazu německých letců v Horním Starém Městě a odbočka Masarykovy letecké ligy v Trutnově. Místní odbočka MLL se zprvu zabývala především propagační a organizační činností, s aktivním plachtěním zřejmě začala až v zimě 1933. Nutno poznamenat, že uvedené skupiny spolu velmi úzce spolupracovaly, a to až do Mnichovské krize. Jde tak o vcelku unikátní výjimku, kdy spolu Češi i Němci bez jakékoli vzájemné antipatie koexistovali, nehledě na politický vývoj.⁶⁵⁹

Ustavující valné shromáždění odbočky MLL v Trutnově se konalo 3. listopadu 1926.⁶⁶⁰ Na programu byl proslav o dosavadní činnosti místní skupiny MLL, který přednesl předseda přípravného výboru kpt. Karel Burka od 2. hraničářského praporu. Dále rada politické správy Emil Engehalter vedl rozpravu o stanovách místní skupiny MLL a poté následovaly volby. Za předsedu si trutnovští zvolili již zmíněného Emila Engehaltera, místopředsedou se stal vrchní finanční rada Jaroslav Starý, jednatelem odbočky rtm. manip. Josef Čejchan, který byl zároveň zvolen delegátem pro ústředí, pokladníkem inspektor pojišťovny František Klein a zapisovatelem rtm. zdravotnictva Stanislav Svršek. Výbor tvořili kpt. Karel Burka, restaurátér Josef Krčmář a malíř Josef Michalička. Revizory účtů se stali škpt. Jaroslav Klust a rtm. František Peška. Náhradníky byli škpt. Jan Petera, rtm. František Schejbal a čet. František Baudisch.⁶⁶¹ Výraznější aktivitu však tato skupina

658 REDAKCE. Seznam hlavních a pomocných hlídek povětrnostní služby letecké v ČSR (podle stavu 15. listopadu 1935). In: Letectví. 12/1935. Praha: Aeroklub RČS, 1935. s. 482.

659 SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 18.

660 In: Letectví. 2/1927. Praha: Československý aeroklub. s. 46.

661 In: Letectví. 2/1927. Praha: Československý aeroklub. s. 46.

zřejmě nevyvívěla, neboť bezmála o dva roky později, 18. ledna 1928, byla v Trutnově uspořádána ustavující valná hromada nově založené odbočky MLL znovu. Předsedou odbočky se tentokrát stal vrchní železniční rada Ing. Zikmund Horvát, místopředsedou kpt. Karel Burka od 2. hraničářského praporu, jednatelem místní skupiny se stal rtm. pomocného zdravotnictva Stanislav Svršek, pokladníkem adjunkt čsl. František Fišer a členy výboru dále byli: vrchní finanční rada Jaroslav Starý, školní inspektor Němeček, inspektor pojišťovny Klein, restauratér Josef Krčmář, špkt. Jan Petera, výpravčí ČSD Karel Soukup, telegrafista ČSD Karel Grof, rtm. Josef Čejchan, rtm. František Peška a slečna Truksová. Náhradníky potom byli inspektor Alois Netoušek, trafikant Dominik Kult a malíř Josef Michalička. Revizory účtů se stali drogistka Antonín Martinec a účetní rtm. František Schejbal.⁶⁶²

Počátky samotné plachtařské činnosti na Trutnovsku potom sahají do přelomu let 1927–1928.⁶⁶³ V průběhu zimy vyrobil Etrichův dílenský vedoucí, Ing. Erich Hackel, společně se svým bratrem Alfredem v Horním Starém Městě větroň, který pokřtili jménem „Aupa“⁶⁶⁴ První vzlet tohoto zajímavého letadla se odehrál 12. února 1928 na Pekelském vrchu. Slabším místem nové konstrukce byla zřejmě přistávací ližina, která se při prvním přistání zlomila.⁶⁶⁵ O den později bratři Hackelovi s již opravenou ližinou provedli další let, který však neskončil dobře – patrně v důsledku ztráty rychlosti větroň spadl z výšky asi 6 metrů a při dopadu došlo k těžkému poškození.⁶⁶⁶ Pilot Alfred Hackel z trosk vylezl takřka bez zranění, ale nehoda znamenala konec dalších pokusů s tímto letadlem, neboť bratři neměli dostatek peněz na jeho opravu.⁶⁶⁷ Nešlo však o poslední aktivitu bratrů Hackelových na poli leteckých konstrukcí.

662 Klubovní zprávy MLL. In: Letectví. 4/1928. Ročník 8. Praha: Aeroklub RČS. s. 130.

663 Pomineme-li průkopnickou činnost Igo Etricha a Franze Xavera Welse z počátku 20. století, která byla zmíněna v části 2.

664 Česky „Úpa“.

665 Je však docela dobře možné, že pilot při přistání pozdě podrovnal nebo vyplaval a při následném tvrdém přistání došlo k poškození přistávacího zařízení.

666 SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 107.

667 Tamtéž., s. 107 Není však vyloučeno, že stroj po případné pozdější opravě nemohl létat v rámci skupiny V.d.F. Oberaltstadt. Informace k prvním letadlům této skupiny prozatím chybí.

V pondělí 10. listopadu 1930 měl v Trutnově přednášku o samokřídlech a autostabilních profilech známý „pokořitel Atlantiku“, kpt. Hermann Köhl, kterého zde hostil Igo Etrich. Ten své zkušenosti z pokusů se samokřídlem zanoniového tvaru s německým kolegou zevrubně probíral a v následujícím roce se za Etrichem vypravil znovu. Je velmi pravděpodobné, že se Etrichův dílenský vedoucí, Ing. Erich Hackel, který byl členem místní odbočky MLL, přednášky účastnil a jistě mu mohla být v mnoha ohledech inspirací. Tomu napovídá fakt, že společně se svým bratrem Alfredem zkonstruoval, a patrně v letech 1932–1933 postavil, bezmotorové samokřídlo. To vykazovalo jistou podobu s typem Lippisch Delta, na jehož konstrukci se Hermann Köhl podílel. Ke stavbě a k držení hotového letadla však Ing. Hackel neměl žádná úřední povolení. Zálet stroje měl v listopadu 1933 provést v Prostředním Lánově „Toni“ Croÿ, avšak, jak bylo zmíněno v části týkající se skupiny V.d.F. Mittellangenu-Hohenelbe, nadějný stroj byl kvůli zcela zbytečné chybě při prvním vzletu těžce poškozen. Vrak samokřídla byl poté uložen v Etrichově továrním skladišti.⁶⁶⁸

Samotná činnost plachtařské skupiny z Horního Starého Města, V.d.F. Oberaltstadt b. Trautenau, začala zřejmě na přelomu let 1929–1930. Tomu napovídá fakt, že ve zprávách Segelflieger-Ringnachrichten č. 1 z roku 1931 jsou k sezóně 1930 v rámci flotily této skupiny uvedeny tři vlastními silami postavené „trupové“ větroně.⁶⁶⁹

Místní plachtaři se svými větroni zpravidla startovali od bývalé Pruské cesty⁶⁷⁰ ze svahu poblíž Weberovy boudy.⁶⁷¹ Není bez zajímavosti, že právě na této boudě byly každoročně pořádány letecké plesy, které měly posloužit k propagaci plachtění i k získání prostředků pro stavbu a provoz letadel.⁶⁷² Pro starty pomocí gumového lana se používala dlouhá dřevěná rampa podobné konstrukce, jakou měla již zmíněná rampa na vrcholku

668 Zpráva z Okresního četnického velitelství v Trutnově z 11. ledna 1934, adresovaná Okresnímu úřadu v Trutnově. SOkA Trutnov, Fr. Fiedler, člen MLL v HSM – bezmotorové létání, 1933-1934. Sign. XIV, 12/1718. Inv. č. 22778, ukl.č. 774.

669 Segelflieger-Ringnachrichten, In: Flugsport Nr. 3, 1931, s. 54 Trupovým větroněm je míněn typ s klasickým trupem s potahem, ne s „rámovým“ trupem jako v případě školních kluzáků.

670 Německy Preußenweg, dnes součást naučné stezky Nové Dvory – Babí.

671 Německy Weberbaude, dnes Věbrovka či Vebrovka.

672 SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 11.

Žalý, odkud vzlétali plachtaři skupiny V.d.F. Mittellangu-Hohenelbe. Větroně pak přistávaly na louce v blízkosti Nových Dvorů.⁶⁷³ Tam se po přistání rozmontovaly a odnesly se zpět nahoru na místo startu. Prudký, bezmála 3 km dlouhý svah, který se nad okolní terén zvedá do výše kolem 150–200 m, se táhne v jihovýchodním směru od Zámeckého vrchu (635 m n. m.) až za vrchol Bučina (521 m n. m.). Při západním proudění, které je v oblasti převládající, šlo o naprosto ideální plachtařský terén, který i průměrným pilotům umožňoval při svahovém létání dosahovat pěkných výsledků.⁶⁷⁴ Veškeré plachtařské zkoušky však byly prováděny na Kozákově u Semil, kam museli trutnovští plachtaři dojíždět.⁶⁷⁵

Činnost trutnovských a hornostarměstských plachtařů se však netýkala jen vlastního létání. V neděli 2. října 1932 uspořádala místní skupina MLL v Trutnově ve spolupráci s libereckou odbočkou V.d.F. a župní letkou MLL Praha letecký den. Za účelem propagace této události přiletěl do Trutnova již v sobotu 1. října stroj Vysokoškolského Aeroklubu Praha řízený letcem F. Kutlochem⁶⁷⁶. Přihlášené stroje přiletěly do Trutnova v neděli mezi 10. a 12. hodinou. Samotný program začal v 9:30 přednáškou npor. Jana Churého, velitele letky MLL Praha, o vývoji sportovního letectví a významu činnosti MLL. Odpolední program začal ve 14:00 shozením věnce na státní vlajku.⁶⁷⁷ V rámci leteckého dne byl uspořádán i letecký závod na trati Trutnov – Poříčí – Trutnov, přičemž se jako 1. umístil letec Kutloch, druhé místo obsadil Alois Krahulec⁶⁷⁸ a třetí Ing. Stein.

673 Zdejší louky byly také využívány pro první vzlety úplných začátečníků.

674 SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 8.

675 SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 11.

676 Otázkou je, zda iniciála „F.“ před příjmením Kutloch není tiskovou chybou. Mezi známé československé předválečné letce patřil Karel Kutloch.

677 Ačkoliv zdroje neudávají, o jaký typ letadla při této produkci šlo, lze předpokládat, že npor. Churý letěl jako pozorovatel ve stroji Letov Š-10. V neděli 31. července téhož roku totiž předvedl stejné číslo se shozením věnce na státní vlajku právě ze stroje Š-10, v.č. 31, im. OK-LIL, během leteckého dne na Vypichu. KÍVAL, C.A.V. Zdařilý letecký den MLL na Vypichu. In: Letec 8/1932. Praha: Masarykova letecká liga, 1932. s. 261.

678 Alois Krahulec zahynul 13. srpna 1938 jako druhý pilot dopravního letounu Savoia-Marchetti S.M. 73 OK-BAG při nehodě ve Schwarzwaldu. Nešťastná událost si vyžádala celkem 17 obětí a šlo tak o nejtragičtější leteckou nehodu společnosti ČSA v meziválečném období. Letoun havaroval v oblačnosti nedaleko vrcholku Brandeckkopf na lince do Štrasburku. Velmi podrobné informace o této nehodě jsou uvedeny na stránkách Letecké badatelny. JINDRA, Miroslav, KREJČÍ, Pavel. Savoia-Marchetti SM-73, OK-BAG, Československé aerolinie, Durbarch, pohoří Schwarzwald, Německo, 13.8.1938. Letecká

Následovala akrobatická ukázka v podání Ing. Vladimíra Šimůnka, kterou provedl na letounu Avia BH-20, OK-IPB. Pilot Alois Krahulec obecenstvu předvedl typ Příkryl-Blecha PB-4, OK-BPA. Mezi dalšími ukázkami nechyběl ani „bombardovací nálet“ na letiště a shoz dvou figurín na padácích.⁶⁷⁹

Letecká flotila místních plachtařů byla v sezóně 1933 rozšířena o pozoruhodný a v ČSR nepřiliš rozšířený kluzák. Člen V.d.F. Oberaltstadt a trutnovské odbočky MLL Franz Fiedler,⁶⁸⁰ příslušný do Horního Starého Města č.p. 27, v létě tohoto roku vlastnoručně postavil větroň „Hol's der Teufel“.⁶⁸¹ Ke stavbě měl všechna úřední povolení a byl i držitelem průkazu pilota bezmotorových letadel, který získal v Chrudimi.⁶⁸² Pokusné lety se svým větroněm, pokřtěným jménem „Martha“ (po manželce okresního soudce Dr. Václava Jiřího Rady z Trutnova), prováděl Franz Fiedler v zimě na přelomu let 1933–1934.⁶⁸³ Všechny uskutečnil v osvědčených Nových Dvorech, na pozemku svého otce, velkostatkáře Maxe Fiedlera.⁶⁸⁴ Jeden z letů také tento plachtař provedl na Štědrý den 1933 z návrší u nedalekých Hertvíkovic. Když nelétal, Fiedler svůj větroň hangároval ve skladišti Etrichovy přádelny.⁶⁸⁵ Později se svým letadlem dosáhl po startu od Weberovy boudy skvělého výsledku, když na svahu létal 1 hodinu a 5 minut. Tolik umění bohužel neprokázal výše zmíněný okresní soudce Dr. Rada, který s blíže neurčeným větroněm⁶⁸⁶ při létání nad zalesněným svahem tzv. „zahnízdil“, tj. vletěl do větví mohutného buku. Po

badatelna. Duben 2014. [online]. Dostupné z:

<http://www.leteckabadatelna.cz/havarie-a-sestrelky/detail/161/>.

679 KÍVAL, C.A.V. Kolem leteckého dne v Trutnově. In: Letec 10/1932. Praha: Masarykova letecká liga. s. 324.

680 Šlo o sudetského Němce, v českých dobových zdrojích je však uváděn pod křestním jménem „František“.

681 Jde o velmi úspěšnou konstrukci Alexandra Lippische, Hanse Jacobse a Alexandra Schleichera z roku 1928. Klouzavost letadla 1:13 není nijak závratná, kluzák je však zcela nezávadný, velmi dobře ovladatelný a snadný na pilotáž. Osobní zkušenost autora.

682 Zpráva z Okresního četnického velitelství v Trutnově z 11. ledna 1934, adresovaná Okresnímu úřadu v Trutnově. SOkA Trutnov, Fr. Fiedler, člen MLL v HSM – bezmotorové létání, 1933-1934. Sign. XIV, 12/1718. Inv. č. 22778, ukl.č. 774.

683 SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 13.

684 Max Fiedler byl majitelem zdejšího statku „Hummelhof“. Tamtéž. s. 10.

685 Zpráva z Okresního četnického velitelství v Trutnově z 11. ledna 1934, adresovaná Okresnímu úřadu v Trutnově. SOkA Trutnov, Fr. Fiedler, člen MLL v HSM – bezmotorové létání, 1933-1934. Sign. XIV, 12/1718. Inv. č. 22778, ukl.č. 774.

686 Je však možné, že šlo právě o tento kluzák, pojmenovaný po jeho ženě.

několikahodinovém společném úsilí členů V.d.F. a MLL byl z nezáviděníhodné pozice 9 m vysoko ve větvích zachráněn. Letadlo bylo v dílně opraveno a dále provozováno.⁶⁸⁷ Dílnu trutnovských a hornostaroměstských plachtařů vedl zručný truhlář Rudi Weiß.⁶⁸⁸ Veškeré opravy, ale i stavby nových letadel, probíhaly pod jeho dozorem a vedením.⁶⁸⁹

Na počátku sezóny 1936 uspořádala trutnovská odbočka MLL valnou hromadu, která proběhla 14. ledna. Místo předsedy výboru získal Ing. Zikmund Horváth, I. místopředsedy plk. Jiří A. Vorlíček a II. místopředsedou se stal Dr. Václav Jiří Rada. Do funkce pokladníka zvolili rtm. Arnošta Portena. Funkci náčelníka dorostu obdržel profesor Ferdinand Jakubec. Funkci revizorů účtu potom získali insp. Alfred Daubek a kpt. v.v. Karel Zajíček. Členy výboru tvořili škpt. Josef Hejl, Michael Kulma, zubař Walter Sräga, Antonín Svěrák, Franz Fiedler, Josef Najman, Karel Vašíček a vrch. stržm. Hanousek. Náhradníky byli Josef Katz, Jindřich Gřivnacký, Ferdinand Nejedlý a jistý Votava. V samotném plachtovém odboru výbor tvořili: předseda Dr. Václav Jiří Rada, místopředseda Jindřich Gřivnacký, jednatel Willy Bachstein, šéfpilot Franz Fiedler, dílenský vedoucí Rudolf Fisch a revizor účtu již výše uvedený rtm. Porten.⁶⁹⁰

V polovině 30. let se národnostně-politická situace v pohraniční začínala vyostřovat a v rámci skupin V.d.F. či skupin MLL s členskou základnou částečně německé národnosti se začaly na příkaz pražského ústředí MLL provádět prověrky politické spolehlivosti. Tyto prověrky byly často prováděny nejen výbory samotných skupin, ale i okresními politickými správami či četnictvem až do roku 1938. V roce 1936 také místní skupina MLL v Trutnově obdržela doplněk k oběžníku č. VI. 1935, týkajícího se prověrek, jenž měl následující znění:

„Ústředí MLL bylo upozorněno, že některé místní skupiny přijímají za členy občany, kteří byli známi svou činností ve zrušených německých politických stranách, a to v německé straně nacionální a v německé národně socialistické straně dělnické (strana

687 SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 10.

688 Letecká dílna se nacházela v centru Trutnova, nedaleko Špitálského mostu.

689 SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 12.

690 Hlášení MLL v Trutnově o valné hromadě ze dne 15. ledna 1936, adresované Okresní politické správě v Trutnově. SOkA Trutnov.

hakenkreuzlerská). Ve smyslu hlavních stanov MLL je povinností každého člena pracovati ku prospěchu čs. republiky a tudíž člen, u něhož tato podmínka není splněna (náležitost ke straně s programem protistátním) nemůže se státi členem MLL. Totéž platí o příslušnících čs. strany komunistické.). Ústředí proto žádá místní výbory, aby překontrolovaly seznam členů a zjistí-li příslušnost politickou závadu, necht' provedou podle stanov zrušení členství (vyloučení).“⁶⁹¹

Z trutnovské odbočky šlo o tyto členy: Walter a Kurt Srägovi, oba zubní technici z Trutnova, Willi Bachstein, bankovní úředník, Willi Gall, bankovní úředník, Willi Epstein, obchodník, Franz a Max Fiedlerovi, mechanici, Josef Krebs, elektrikář, Bruno Menzel, mechanik, Karl Kaltofen, hudebník, Alois Hampel, hudebník, Friedrich Schmidt, elektrikář, Anton Croÿ, Rudolf a Josef Fischovi, oba truhláři, Friedrich Höllige, truhlář a Berthold Janausch. Protože výbor trutnovské MLL žádný podobný případ mezi uvedenými členy z řad českých Němců neshledal, požádal 13. června 1936 o pomoc okresní politickou správu.⁶⁹² Ta zřejmě pověřila četnictvo, neboť podle hlášení velitele trutnovské četnické stanice, vrchního strážmistra Filipa, z 1. července 1936 nebylo prokázáno, že by zmínění členové byli členy DNSAP, DN nebo KSČ.⁶⁹³ V polovině července pak přišlo Okresnímu úřadu v Trutnově hlášení od vrchního strážmistra Kmocha, velitele četnické stanice v Pilníkově, pod jehož obvod spadaly i Staré Buky. Z této obce totiž pocházel „Toni“ Croÿ, bývalý instruktor lánovských plachtařů, člen pražského AKA-Fliegu a zároveň i trutnovské MLL. V jeho případě četnictvo shledalo, že jakožto rakouský státní příslušník „není snad Československé republice příznivě nakloněn“. Ostatním členům trutnovské MLL pocházejícím ze Starých Buků, jmenovitě Rudolfovi a Josefovi Fischovým, Friedrichovi Hölligemu a Bertholdovi Janauschovi nebyla sice prokázána žádná protistátní činnost a ani členství v rozpuštěné DNSAP, bylo však podotkunto, že s touto stranou sympatizovali

691 Doplněk k oběžníku MLL č. VI. 1935. SOkA Trutnov. Masarykova letecká liga Trutnov, 1936. Sign. 22/441. č. Ukl. 855.

692 SOkA Trutnov. Masarykova letecká liga Trutnov, 1936. Sign. 22/441. č. Ukl. 855.

693 Postoupení spisu četnické stanici v Pilníkově ze dne 1. července 1936. SOkA Trutnov. Masarykova letecká liga Trutnov, 1936. Sign. 22/441. č. ukl. 855.

a jsou přívrženci Henleinovy SdP.⁶⁹⁴ Kromě všech již zmíněných plachtařů trutnovské odbočky mezi další prozatím známé předválečné členy patřili tito letci: Franz Müller, Gustl Müller, Josef Klos, Rudi Kühnel, Otto Altmann, Adolf Illner z Voletin, Ernst Klenner a fotograf Schmidt.⁶⁹⁵

Trutnovští plachtaři také v rámci popularizace a finanční podpory svých aktivit svá letadla vystavovali. Dělo se tak například na trutnovském náměstí či u vstupu do německé dívčí školy. Tyto aktivity probíhaly i po záboru Sudet a včlenění místní skupiny V.d.F. do NSFK. Zde však již nešlo o podporu plachtařského sportu, ale zejména o propagaci válečného úsilí a sbírkové akce v rámci „Winterhilfe“ (zimní pomoci vojákům na frontě).⁶⁹⁶

Kromě Trutnova a Horního Starého Města entuziasmus pro plachtění projevovali i tři nadšenci v Poříčí. Případ těchto „plachtařů“ byl však poněkud tragikomický. Šlo o tři dělníky, dvaadvacetiletého Gustava Kaspera z Poříčí č.p. 347, třiaadvacetiletého Rudolfa Patzelta ze Lhoty č.p. 6 a Rudolfa Rasche, kteří 1. září 1933 získali od trutnovského stavitele Kubiny kostru větroně. Tu společně dopravili do nedalekého Bezděkova, kde jí pečlivě uschovali ve stodole rolníka Václava Föhsta v č.p. 4. Zde chtěli letadlo dokončit a následně s ním létat. Povolení však neměli žádné a s největší pravděpodobností ani zkušenosti. Někdo je však zřejmě udal, neboť o měsíc později, 4. října 1933, jim bylo letadlo poříčskými četníky zabaveno a předáno do úschovy obecnímu úřadu v Bezděkově.⁶⁹⁷ Jaký byl další osud kluzáku a všech tří nadšenců bohužel není známo.

694 Hlášení vrch. Stržm. Kmocha, velitele četnické stanice v Pilníkově, o spolehlivosti členů MLL v Trutnově ze dne 10. července, adresované Okresnímu úřadu v Trutnově. SOkA Trutnov. Masarykova letecká liga Trutnov, 1936. Sign. 22/441. č. ukl. 855.

695 SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 17.

696 SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 15.

697 Zpráva z Okresního četnického velitelství v Trutnově z 11. ledna 1934, adresovaná Okresnímu úřadu v Trutnově. SOkA Trutnov, Fr. Fiedler, člen MLL v HSM – bezmotorové létání, 1933-1934. Sign. XIV, 12/1718. Inv. č. 22778, ukl.č. 774.

4.7. Počátky plachtařského sportu na Jilemnicku

Takřka jedinou ryze českou výspou v rámci krkonošských plachtařských skupin byla tradičně česká oblast Jilemnicka v jihozápadních Krkonoších. Místní odbočky Masarykovy letecké ligy byly na přelomu 20. a 30. let založeny v Jilemnici, v Poniklé a v Roztokách u Jilemnice. K zorganizování aktivních plachtařských skupin však došlo pouze u prvních dvou jmenovaných odboček. Navzdory těžkostem, které počátky jejich činnosti provázely, dokázaly i díky úzké spolupráci obě skupiny svou činnost obdivuhodným způsobem rozvinout. Zcela ikonickou osobností, která se o tento rozvoj naprosto klíčovým způsobem zasloužila, byl jilemnický rodák František Pitřman.

4.7.1. Plachtění v Jilemnici

Dne 7. října 1926 se v Jilemnici konala ustavující valná hromada místní odbočky MLL v sále městské dvorany. Shromáždění zahájil proslovem Karel Hampl, který připomněl oběť špkt. Jindřicha Kostrby, pplk. Jovana Jugoviće a npor. Eugena Njegovana, a následným povstáním přítomných k uctění památky uvedených letců.⁶⁹⁸ Na schůzi bylo hromadně odsouhlaseno zaslání pozdravného telegramu prezidentovi republiky T. G. Masarykovi a ministrovi národní obrany. Právní konsulent ústředí MLL Dr. Novák měl poté krátkou přednášku o rozvoji a významu československého letectví. Následovaly volby, z nichž jako předseda místní skupiny vyšel vlád. rada František Kadlec,

698 Všichni tři letci zahynuli při vzletu ze kbelského letiště v pátek 24. září 1926. 5 strojů Breguet 19 A3, N° 106 od Královského jugoslávského letectva se účastnilo ve dnech 22.-24. září návštěvy ČSR, na své cestě Praha – Varšava – Bukurešť. Při odletu 24. září, kdy je měl v letounu Aero Ab-11.12 doprovázet špkt. Jindřich Kostrba došlo k osudnému nedorozumění – Kostrbův letoun měl startovat jako první, ale pilot prvního Breguetu, npor. Njegovan, jej přes čumák neviděl. Když dal startér praporkem pokyn ke vzletu rozjely se oba stroje – jak Aero, tak i Breguet. Breguet byl zřejmě při stoupání rychlejší a ve výšce 10 metrů se oba stroje srazily, přičemž byl špkt. Kostrba zabit vrtulí Breguetu. Při následné havárii byl npor. Njegovan smrtelně zraněn, pplk. Jugović mrtev na místě a mechanik Ivan Aksionov se zraněním přežil. Z československého stroje přežil taktéž mechanik. TOMIĆ, Miodrag P. Spomenica srpskog vojnog vazduhoplovstva. Kruševac – Bělehrad: Leadensky books, 2015. ISBN 978-86-917625-1-3. s. 96.

1. místopředsedou se stal A. Janč, ředitel místního reálného gymnázia, a 2. místopředsedou řídící učitel ve výslužbě Antonín Kliment. Členy výboru se stali ředitel chlapecké školy Josef Tomek, účetní Stanislav Jaroš, Rudolf Stránský, učitel Josef Trýzna, profesor Ladislav Šíma, profesor Josef Macnač, pokladník městské spořitelny Antonín Valeš, profesor Zeno Vencálek, učitelka sl. Marie Kaucká, učitel Josef Metelka, Václav Mečír ml. a Karel Hampl. Náhradníky byli vrchní berní správce Alois Jandl, učitel Jaromír Horáček, Oldřich Rejmon, František Pitra, Jeroným Hainiš a berní úředník Karel Soukup. Revizory účtů byly zvoleni účetní Václav Kocourek a prokurista Antonín Matejka.⁶⁹⁹

Velkou událostí byl letecký den, který v sobotu 28. září 1929 uspořádala v Roztokách u Jilemnice místní odbočka MLL a Sokola. Akci se dostalo velké publicity a na improvizované letiště přišlo přibližně 3000 lidí.⁷⁰⁰ Letecký den zahájil přednáškou npor. Jan Churý. Součástí programu bylo i shození figuríny na padáku a pořádání vyhlídkových letů. Tuto lákavou příležitost využilo 10 návštěvníků. Krátce po 15. hodině přiletěl stroj Avia BH-21, v.č. 105, od 41. letky, Leteckého pluku č. 4, řízený des. Františkem Červeným, který předvedl působivé akrobatické vystoupení, a i když se měl po produkci vrátit zpět do Prahy, kvůli úniku oleje do kabiny přistál a závadu ohlásil npor. Churému. Po prohlídce se kolem 16. hodiny vydal na zpáteční cestu – krátce po startu však došlo k tragédii. Únik oleje se zřejmě znovu projevil a pilot se rozhodl k návratu – v zatáčce však zřejmě ztratil rychlost a spadl do vývrtky. Po nárazu do země se letoun roztrhl a des. Červený utrpěl smrtelná zranění, kterým přibližně za 20 minut podlehl.⁷⁰¹ Rozloučení se konalo 1. října 1929. S ostatky des. Červeného, jehož rakev byla vystavena v místní Sokolovně, se přišlo rozloučit kolem 500 lidí. Smuteční průvod potom doprovázel

699 REDAKCE. Klubovní zprávy. Masarykova Letecká Liga. In: Letectví. 2/1927. Praha: Československý aeroklub. s. 45-46.

700 MEČÍŘ, Vlastimil. Letecký den před 60 lety. In: Krkonoše 10/1989. Vrchlabí: Správa Krkonošského národního parku s. 20.

701 KNOTEK, Ondřej. Pomníky letců. 28.9.1929: des. František Červený. [online]. 14. června 2010. Dostupné z: <https://www.pomnikyletcu.cz/clanky/pomniky-letcu/ceska-republika/ceskoslovenske-letectvo/ceskoslovenske-letectvo-1918---1938/pomniky-leteckych-katastrof/28.9.1929.html>.

vůz s rakví až k Prklínu, kde se s ním lidé rozloučili zpěvem státní hymny. Desátník František Červený byl 2. října 1929 pohřben ve Zbirohu, své domovské obci.⁷⁰²

Bez nadsázky lze říci, že duší plachtění na Jilemnicku byla osobnost Františka Pitřmana, který se narodil 9. prosince 1909. Tento jilemnický rodák společně se svým bratrem Jaroslavem během letních prázdnin 1929 postavil kluzák FP-1, což byl mírně pozměněný německý školní typ Grunau 9. Kluzák byl zalétán na podzim stejného roku a dále s úspěchem sloužil v rámci jilemnické odbočky MLL.⁷⁰³ O počátcích této skupiny však doposud není mnoho známo. Jak se zdá, zpočátku zde přílišný zájem místního obyvatelstva o aktivní létání zřejmě nebyl, neboť plachtařská odbočka MLL v Jilemnici byla připravována až v roce 1934.⁷⁰⁴ Samotná odbočka pak pravděpodobně na počátku 30. let činnost nevykazovala, neboť o ní z tohoto období chybí jakékoliv zprávy. František Pitřman však mezitím velmi aktivně létal. Na I. závodech plachtařů MLL na Rané v sezóně 1934 reprezentoval pražskou skupinu MLL. S větroněm Kassel 20⁷⁰⁵ Ústředního plachtařského výboru MLL pojmenovaným „Tatra“ zde svým skvělým výkonem získal 1. místo s celkovým nalétaným časem 17 hodin 57 minut 16 vteřin a pěkné 2. místo za jednotlivě uletěný čas 5 hodin 31 minut a 27,8 vteřiny.⁷⁰⁶ Zajímavé je, že jedním dalších soutěžících byl jiný krkonošský rodák, „Toni“ Croň ze Starých Buků. Ten zde létal s větroněm Grunau Baby I „Rübezahl“. Není však zcela jasné, kterou organizaci reprezentoval. V této době byl stále členem a instruktorem V.d.F. Mittellangenu-Hohenelbe, zároveň i členem pražského AKA-Fliegu,⁷⁰⁷ protože v Praze studoval, ve startovní listině byl však zřejmě zapsán jako reprezentant Ústředního plachtařského výboru MLL. O rok později na II. Závodech plachtařů MLL získal František Pitřman opět s

702 REDAKCE. Místní skupina MLL v Roztokách u Jilemnice. In: *Letec*. 1/1930. Praha: Masarykova letecká liga, 1930. s. 47.

703 VEJVODA, Ladislav, pozn. 284, s. 143.

704 REDAKCE. Plachtění, *Letec*. 1934, č. 11, vyd. 1.11.1934, Praha: Masarykova letecká liga a svaz letců RČS, red. J. Malý, s. 162.

705 Šlo o velmi úspěšnou konstrukci z rýsovacího prkna Gerharda Fieselera. VEJVODA, Ladislav, pozn. 284, s. 101.

706 REDAKCE. Konečné výsledky závodů a soutěží. *Letec*. 1934, roč. 10, č. 10, s. 155.

707 VEJVODA, Ladislav, pozn. 284, s. 113.

větroněm „Tatra“ 1. místo, tentokrát s celkovým náletem 23:6 a dosaženou výškou 550 m.⁷⁰⁸

Nový začátek jilemnické odbočky MLL přišel v sezóně 1935, kdy byla tato skupina, zřejmě díky iniciativě Františka Pitřmana, reaktivována.⁷⁰⁹ Ještě ve stejném roce objednala nový školní kluzák Zlin V a gumové lano navzdory tomu, že v pokladně nebyla ani polovina potřebné částky, se však peníze díky nadlidskému usilí podařilo dodatečně sehnat.⁷¹⁰ V neděli 3. listopadu dopoledne byl nový kluzák vystaven na náměstí a plachtařský kurs měl začít v odpoledních hodinách. Zcela výjimečně vál v tento den východní vítr, proto byl za místo vzletu určen vrcholek Kozinec (vrcholek severozápadně města, 561 m n. m.). Na místo se s kluzákem stejného typu dostavili také plachtaři místní skupiny MLL z Poniklé. Celá akce se udála za hojně účasti veřejnosti, které učitel Jaroslav Lachman poskytl přednášku na téma „O významu bezmotorového létání pro přípravu pilotů“ a vyzdvihl činnost MLL v ČSR. Jako první se Zlinem odstartoval František Pitřman z Jilemnice, po vzletu udělal nad davem přihlížejících levou zatáčku a přistál. Poté odstartoval Zlin V ponikelských plachtařů s Bohumilem Holubcem za řízením. Po vynesení kluzáků zpět na „start“ toho dne ještě pod dohledem Pitřmana létali žáci z ponikelské MLL a dva z jilemnické odbočky MLL.

Ve stejném roce také František Pitřman ve spolupráci s Františkem Peštou zkonstruoval výkonný větroň PP-1 „Tulák“. Větroň disponoval celou řadou moderních prvků jako například zakrytou kabinou, Schrenkovými brzdícími klapkami či balastní nádrží na vodu.⁷¹¹ Prototyp byl postaven v dílnách plachtařského odboru MLL v Praze na Maninách v roce 1936.⁷¹² O kvalitách této skvělé konstrukce svědčí to, že získala 1. cenu na soutěži Ústředního plachtařského odboru MLL o nejlepší konstrukci. Kuriózní je, že se

708 VEJVODA, Ladislav, pozn. 284, s. 103.

709 Plachtění, In: Letec, 1935, č. 12, vyd. 1.12.1935, Praha: Masarykova letecká liga, red. J. Malý, s. 202

710 REDAKCE, (F.M.). Něco z Jilemnice. *Letec*. 2/1936, Praha: Masarykova letecká liga, redaktor J. Malý, ISSN 1805-7365, s. 20.

711 Za účelem zvýšení „přeskokové rychlosti“.

712 VEJVODA, Ladislav, pozn. 284, s. 233, 234.

ještě nezalétaný prototyp účastnil III. závodů plachtařů MLL v Žilině, kde s ním František Pitřman získal 1. místo.⁷¹³

Na podzim v roce 1936 uspořádali plachtaři jilemnické odbočky MLL letecký den. Účast návštěvníků byla hojná a akce se ve všech ohledech vydařila. Není bez zajímavosti, že součástí zajištění byla i zdravotní služba, o kterou se postaral MUDr. Ladislav Nebeský.⁷¹⁴

V následující sezóně se jilemničtí plachtaři zúčastnili plachtařských kursů Ústřední plachtařské školy na Rané. Pilot Juraj Košábek zde získal zkoušku „C“, František Moravec zkoušku „B“, Bohumil Ott zkoušky „B“ a „C“ a mladší bratr Františka Pitřmana Jaroslav potom taktéž zkoušky „B“ a „C“.⁷¹⁵ Sám František Pitřman se také v červenci 1937 zúčastnil prestižních mezinárodních plachtařských závodů na Wasserkuppe v pohoří Rhön, tentokrát se k němu však štěstěna obrátila zády – svůj PP-1 Tulák, pokřtěný „OK-Gen. Čeček“, rozbil hned při prvním vzletu.⁷¹⁶

V neděli 24. října 1937 odpoledne se pak letci z jilemnické MLL společně s ponikelskými plachtaři zúčastnili srazu k uctění památky prezidenta T. G. Masaryka na Kozákově. Akci pořádal plachtařský odbor MLL z Železného Brodu a se svými větroni se srazu účastnili také plachtaři z Liberce, Semil, Rovenska a Staré Paky. Za ústředí MLL byl přítomen i odborový rada. Ing. Jan Bervida.⁷¹⁷

Na Kozákov se plachtaři z jilemnické odbočky MLL vrátili hned na jaře následujícího roku. V dubnu 1938 zde létal František Pitřman a Juraj Košábek.⁷¹⁸ V této sezóně se jilemničtí plachtaři také přihlásili do republikové soutěže plachtařů se svým větroněm „Vagabund“. Z jilemnické odbočky MLL byli přihlášení tito letci: Jaroslav

713 VEJVODA, Ladislav, pozn. 284, s. 235.

714 REJHA, Antonín. *Jilemnicko. Naše hory*. č. 42, 1936. vyd. 16.10.1936. Liberec: Jan Kögler. s.10

715 REDAKCE. Spolkové zprávy. In: *Letec*. 11/1937. Vyd. 23.11.1937. Praha: Masarykova letecká liga. s. 171.

716 VEJVODA, Ladislav, pozn. 284, s. 236.

717 REDAKCE. Hold severočeských plachtařů památce T. G. Masaryka. In: *Letec*. 11/1937. Vyd. 23. listopadu 1937. Praha: Masarykova letecká liga. s. 168.

718 Se všech stran něco. In: *Letec*. 4/1938. Vyd. 25. dubna 1938. Praha: Masarykova letecká liga, 1938. s. 57.

Pitrman⁷¹⁹, Juraj Košábek, Bohumil Ott a František Moravec.⁷²⁰ Nešlo však jen o plachtařské soutěže, u jilemnické odbočky byl také velký zájem o plachtařský výcvik. V roce 1938 se tak v Jilemnici školilo více než 20 nových žáků-plachtařů.⁷²¹ Další aktivity velmi slibně se rozvíjející plachtařské skupiny v této části Krkonoš však přerušil Mnichovský diktát a následná okupace.

4.7.2. Plachtění v Poniklé

Podle vzpomínek Josefa Pičmana, jednoho z ponikelských plachtařů, byla v Poniklé místní odbočka MLL činná v letech 1930–1938. Kluzák pořídili za režijní cenu, přičemž na jeho zakoupení přispěli místní občané a členové MLL si na něj zčásti vydělali pořádáním vesnických tanečních zábav a ochotnických divadelních představení.⁷²² Šlo o typ Zlin V.⁷²³ Leteckou činnost zahájila odbočka MLL Poniklá v neděli 11. listopadu 1934. Lety na kluzáku Zlin V prováděl František Pitřman⁷²⁴ ze Stráňky. K zahájení činnosti byla také na Stráňce uspořádána menší slavnost. Vrchní poštovní revident Novák zde přednesl projev „O významu letectví“.⁷²⁵

Běžný letecký provoz byl zpravidla omezen na volné dny, tudíž se létalo hlavně o nedělích. Vzlety probíhaly především z již zmíněné Stráňky a také z prostoru mezi Krejčovým a Kocourkovým hájkem. Protože šlo o místa, na kterých rostly zemědělské plodiny, létalo se většinou až po žních. Mezi místní plachtaře patřil i Josef Pičman, Bohumil Skalský, Vladimír Šimek a Jan Nechanický, který však po havárii, kdy po ztrátě rychlosti kluzák narazil čumákem do země, plachtění raději zanechal.⁷²⁶ Z Poniklé také

719 Bratr Františka Pitřmana.

720 Letošní soutěž plachtařů. In: Letec 5/1938. Praha: Masarykova letecká liga. s. 81.

721 ELSNIC, Ludvík, Činnost plachtařů v r. 1938, In: Letec, č.2/1939, vyd. 10.3.1939, Praha:Masarykova letecká liga a Svaz letců RČS, red. J. Malý, s. 22.

722 PETERKA, Oldřich, pozn. 271, s. 18.

723 Josef Pičman uvádí ve svých vzpomínkách ZLIN VII, což je však nepravděpodobné, neboť ZLIN VII byl výkonný větroň, ne cvičný kluzák.

724 Rodák z Jilemnice, t.č. však žil v Praze.

725 REDAKCE. Rubrika Plachtění, In: Letec 12/1934, Praha: Masarykova letecká liga, s. 179.

726 PETERKA, Oldřich, pozn. 271, s. 18.

pocházel pozdější slavný akrobat kpt. Bohuslav Holubec a Stanislav Tomíček, taktéž vojenský letec.

Poniklá je proslulá perlařským řemeslem, a tak nepřekvapí, že si místní odbočka MLL přinejmenším od roku 1935 přivydělávala i výrobou a prodejem vánočních ozdůbek v podobě skleněných letadélek.⁷²⁷

V roce 1936 uspořádali místní plachtaři dva letecké dny, kterých se účastnili i plachtaři z Vrchlabí a Mladé Boleslavi. Obě akce byly velmi úspěšné a výtěžek umožnil místní odbočce MLL finančně pokrýt stavbu hangáru.⁷²⁸ Dne 30. srpna 1936 pak došlo v Poniklé k župním závodům v bezmotorovém létání s putovním pohárem jako hlavní cenou. Účastníků se přihlásilo relativně hodně – plachtařský odbor odbočky MLL Mladá Boleslav přihlásil 1 větroň a 11 plachtařů, MLL Turnov 1 větroň a 1 plachtaře, odbočka MLL z Železného Brodu 2 větroně a 6 pilotů, sousední odbočka MLL Jilemnice přihlásila 2 letadla a 2 plachtaře, V.d.F. Mittellangenau-Hohenelbe potom 2 letadla a 4 plachtaře, semilská odbočka MLL 1 větroň a 5 plachtařů a domácí MLL Poniklá potom 1 větroň a 4 plachtaře.⁷²⁹ Ředitelem závodů byl zvolen František Pitřman. Akce byla zahájena proslovem protektora závodů a předsedou severočeské župy MLL, poslancem Janem Dubickým^{730 731}.

V následujícím roce se v neděli 24. října 1937 ponikelští plachtaři se svým Zlínem zúčastnili slavnostního Holdu severočeských plachtařů památce T. G. Masaryka na

727 Reklama z periodika Letec, 12/1935, Praha: Masarykova letecká liga, str. 205.

728 PETERKA, Oldřich, pozn. 271, s. 18.

729 REDAKCE. Plachtařské závody v Poniklé u Jilemnice. In: Letec. 8/1936, Praha: Masarykova letecká liga, 1936. s. 133.

730 Zůstává otázkou, zda patronát poslance Jana Dubického, jednoho z hlavních aktérů velké korupční aféry se zbytkovými statky (po pozemkové reformě) a přijímáním úplatků „pro agrární stranu“, která na světlo „vyplula“ v letech 1927–1928, považovali obyčejní plachtaři a návštěvníci akce za „čest“, či nikoli. Šlo sice o předsedu severočeské župy MLL, nicméně zde je třeba podotknout, že si členstvím v MLL na různých pozicích mnoho prvorepublikových politiků, úředníků a jiných příslušníků „elity“ – a mezi nimi bohužel i řada různých hochštaplerů – záměrně vylepšovala reputaci. V řadách MLL se tak vyskytovalo velké množství osob, které s letectvím či jeho propagací de facto neměly nic společného, zájem nevyjímaje. Například PŠENIČKOVÁ, Jana. Aféry agrární strany související s prováděním pozemkové reformy. *Paginae Historiae* 8. Sborník Státního ústředního archivu v Praze. Praha: Státní ústřední archiv v Praze, 2000. s. 106, 111, 112. ISBN 80-85475-67-7.

731 REDAKCE. Plachtařské závody v Poniklé u Jilemnice. In: Letec. 8/1936, Praha: Masarykova letecká liga, 1936. s. 133.

Kozákově. Celé události se zúčastnilo celkem 7 plachtařských skupin MLL z Libereckého kraje. Ačkoliv panovalo velmi dobré počasí, jihovýchodní vítr neumožňoval využít Kozákovský hřbet pro létání na svahu. Všechny provedené lety tak byly vyložene klouzavé s přistáním pod svahem. O úspěchu akce svědčí nejen značný mediální zájem, ale i 2000 návštěvníků, kteří na Kozákov přišli.⁷³²

Dobře se rozvíjející činnost skupiny MLL v Poniklé ukončila až Mnichovská krize. Mnichovský diktát a odstoupení Sudet znamenaly pro místní odbočku MLL katastrofu, neboť Poniklá se nacházela v anektovaném území. MLL Poniklá tak byla zrušena a další létání zakázáno. Německá armáda obsadila obec 24. listopadu 1938. Němci poté ponikelským plachtařům rozebrali hangár, letadlo zabavili a odvezli zřejmě do Vrchlabí.

4.8 Vlnové proudění

Mezi hřebeny Krkonoš a Jelení Horou se, zvláště na podzim a v zimních měsících vysoko na obloze objevoval mrak elegantního čočkovitého tvaru, který zůstával prakticky nehybně na svém místě, i když od hor silně foukalo. Mezi místními starousedlíky byl známý jako „Moatzagotl“, „Moazagotl“ či též „Mozagotl“. Podle pověsti byl název odvozen od jména jednoho z místních pastýřů, Gottlieba Matze, v místním „schlesisch“ dialektu „Moatza Gotla“. Gotl, který trávil mnoho času venku a rád sledoval mraky nad horami, si brzy „stojícího“ mraku, který se při jižním proudění nad horami objevoval, brzy povšiml a dokázal podle něj předpovídat počasí. Wolfa Hirtha roku 1931 na „Moazagotl“ upozornil Dr. Rudolf Feige, známý meteorolog a ředitel krieternské observatoře Vratislavi.⁷³³ Řekl mu, že by okolí tohoto mraku z plachtařského hlediska jistě stálo za bližší prozkoumání.

732 REDAKCE. Hold severočeských plachtařů památce T. G. Masaryka. In: Letec. 11/1937. Vyd. 23. listopadu 1937. Praha: Masarykova letecká liga. s. 168.

733 Krietern je dnes vratislavskou čtvrtí Krzyki.

V pátek 17. března 1933 se Wolf Hirth nacházel na jelenohorském letišti Hartau, kde s žáky prováděl aerovlekový výcvik. Odpoledne si na obloze všimli větroně z nedalekého Grunau, který letěl proti větru směrem k Jelení Hoře, a přitom zdatně stoupal. Wolf Hirth si na startu rychle připravil Grunau-Baby II, nasedl do ní, a vlečným Klemmem⁷³⁴ se nechal vytáhnout do 800 m, kde se vypnul a letěl ke druhému větroni. Brzy poznal, že jde o Grunau-Baby I „D-Dominicus“, patřící turnerskému spolku z Grunau, s Hansem Deutschmannem za řízením. Hirth, jehož Grunau-Baby II byla na rozdíl od Deutschmannovy Grunau-Baby I vybavena přístroji, brzy zjistil, že se na severním okraji Jelení Hory nachází pásmo s opadáním kolem -4 m/s, kdežto na jižním okraji města lze ztracenou výšku v pásmu se stoupáním 4 m/s opět snadno získat. Slabší stoupání se v této oblasti projevovalo již od nadmořské výšky kolem 700 m.⁷³⁵ S výškou postupně sílilo, kulminovalo kolem nadmořské výšky 1200 m a následně opět sláblo, přičemž patrné bylo až do 1400 m. Když potom Slunce začalo mizet za Jizerskými horami, oba plachtaři se vrátili zpět na svá letiště – Hans Deutschmann po 2 hodinách letu přistál v Grunau a Wolf Hirth po hodině a čtvrt v Hartau. Během tohoto letu tak byl poprvé prakticky objasněn základ principu vlnového proudění v závětrí hor. Wolf Hirth pro tento jev, který se měl brzy stát pro plachtění v Krkonoších naprosto stěžejním, použil termín „dlouhá vlna“. Toto označení se používá dodnes.⁷³⁶

Z meteorologického hlediska je „Moazagotl“ stacionární oblak typu *altocumulus lenticularis*, tvořený kapičkami vody a ledovými krystalky, který je, jak je z Hirthova popisu patrné, orografického původu. Vzniká tedy v důsledku vlivu hornatého reliéfu na proudění vzdušné masy, která při silném větru proudí přes horskou překážku. Při přechodu přes hřebeny hor se rychle proudící vzduch zvlíní, přičemž se v závětrí hor, zpravidla již na druhém výkyvu takto vzniklé vlny, vytvoří tento druh mraku.

734 Šlo o Hirthův Klemm L25, im. D 2121.

735 Průměrná nadmořská výška této části města se pohybuje kolem 350 m. Znamená to tedy, že během Hirthova letu bylo stoupání patrné již ve výšce kolem 350 m nad terénem.

736 V němčině „die lange Welle“. V češtině se potom také zažil místně specifikovaný termín „krkonošská vlna“. V polštině potom „fala Karkonoska“ či taktéž „fala Jeleniogórska“.

Proslulý meteorolog Dr. Walter Georgii popisoval vznik lentikulární oblačnosti již ve své monografii „Der Segelflug und seine Kraftquellen im Luftmeer“, vydané v roce 1922. Vycházel z pozorování provedených z balónu nad Sofijskou kotlinou v závětrí bulharského pohoří Vitoša v roce 1917.⁷³⁷ V otázce vlnového proudění teoreticky nevyklučoval ani výskyt v oblasti tropopauzy.⁷³⁸ Jak se později ukázalo, nemýlil se.

Získané poznatky byly vzápětí rozšiřovány o další zkušenosti a lze říci, že ve 2. polovině 30. let bylo létání ve vlně již relativně dobře objasněné a celkem efektivně využívané. Příkladem mohou být polské plachtařské závody v Ustjanowé v roce 1936, kde se účinky vlnového proudění v závětrí Karpat na výsledcích výrazně projeví.⁷³⁹

V sobotu 20. listopadu 1937 se potom podařil husarský kousek Franzí Schnaubeltovi z Opavy, který díky krkonošské vlně splnil jako první sudetský Němec a současně jako v pořadí třetí občan ČSR podmínky k získání výkonnostního odznaku C.⁷⁴⁰ Franz Schnaubelt se po absolvování základního výcviku a získání průkazu „A“ a „B“ v karlovarské plachtařské škole Leo Forkartha v říjnu 1937 vydal do Grunau, kde chtěl podstoupit pokračovací výcvik. V Krkonoších se mu podařilo na Grunau-Baby II získat průkaz „C“ a zároveň převýšením 1500 m splnit jednu z podmínek k získání výkonnostního „C“.⁷⁴¹ V rámci pokračovacího kurzu se také pokusil na typu Grunau Commodore splnit vytrvalostní let, což mu bohužel o pouhých 28 minut nevyšlo. Po skončení tohoto kurzu se však zapsal do kurzu létání v aerovleku, kde se zároveň přeškolil na výkonné větroně DFS Rhön-Bussard, DFS Rhön-Sperber a DFS Kranich.⁷⁴²

737 HIRTH, Wolf, pozn. 4, s. 135.

738 Budoucnost plachtění, In: Letec, č.2/1938. Vyd. 25.2.1938, Praha: Masarykova letecká liga a Svaz letců RČS, red. J. Malý, s. 20.

739 Budoucnost plachtění, In: Letec, č.2/1938. Vyd. 25.2.1938, Praha: Masarykova letecká liga a Svaz letců RČS, red. J. Malý, s. 19.

740 V této době se ještě výkonnostní odznaky nedělily do několika skupin, jako dnes. Podmínky k získání předválečného výkonnostního C spočívaly v získání převýšení 1500 m nad výškou startu gumicukem nebo výškou vypnutí, vytrvalostním letem o délce 5 hodin a přeletem v délce 100 km.

741 SCHNAUBELT, Franz. 4000 Meter über dem Riesengebirge. Flugwesen. 1/1938. s. 11.

742 Zajímavé je, že v dobových zdrojích se názvy typů dnes známých jako DFS Rhönsperber a DFS Rhönbussard objevují s pomlčkou, tedy jako DFS Rhön-Sperber a DFS Rhön-Bussard. V textu jsou z tohoto důvodu zachovány v původní podobě.

Při posledním letu aerovlekového kurzu odstartoval 20. listopadu 1937 v 10:34 z jelenohorského letiště Hartau na typu DFS Rhön-Sperber v silném jihozápadním větru.⁷⁴³ Nad úpatím hor se u Podgórzynu vypnul v 1000 m a ve stabilním stoupání 2 m/s pokračoval až do 3000 m, kdy dosáhl základny mraků. Ty prostoupal a pokračoval blíže k horám, kde proletěl prvním rotorem a vystoupal do 5000 m. Protože s sebou neměl dýchací přístroj a začínal již pociťovat nevolnost, rozhodl se stoupání přerušit a využít výšku a zádivý vítr pro splnění podmínky 100 km přeletu. Udělal zatačku směrem do slezského vnitrozemí a pokračoval směrem na Vratislav. Zde se stočil na jihovýchod, přeletěl Olavu⁷⁴⁴ a přistál za Břehem⁷⁴⁵ u vesničky Łosiów.⁷⁴⁶ Celková délka letu Franze Schnaubelta činila 143 km. Větroň byl po přistání a vyřízení všech formalit rozmontován a na transportéru odvezen zpět do Krkonoš, kam se i se svým pilotem dostal až ráno následujícího dne.⁷⁴⁷

Velmi zajímavé je také následně citované svědectví Erwina Zillera, který v dlouhé vlně 21. listopadu 1938 pokořil převýšením 6840 m nad výškou vypnutí dosavadní rekord Waltera Drechsela ze srpna 1938: *„Dne 21. listopadu se před polednem nad jelenohorským údolím v Krkonoších vytvořil dobře známý „Moazagotl“, který se svými specifickými zónami stoupavých proudů představuje pro piloty větroňů nový a zajímavý jev. Odstartoval jsem aerovlekem v 11:15 z letiště Hartau u Jelení Hory ve větroni Kranich, který jsem vybavil kyslíkovým přístrojem za účelem provedení výškového letu. Podle mého výškoměru jsem se vypnul v 1200 m. Z důvodu velmi slabého stoupání jsem potom pomalu dosáhl zhruba 2000 m, když se náhle Kranich ocitl ve velmi silném stoupavém proudu. Ve výšce 3600 m jsem vletěl do mraků, přičemž mé přístroje zamrzly, tudíž jsem dlouho musel letět „naslepo“. Vystoupal jsem do 6500 m, ale když jsem se snažil dostat z mraku, vlétl jsem do oblasti silného opadání, ve kterém jsem se dostal až do 2300 m. Letěl jsem jižním směrem ke Sněžce, dosáhl přední hrany „Moazagotlu“ a docela hladce stoupal do výšky 8600 m.*

743 SCHNAUBELT, Franz. 4000 Meter über dem Riesengebirge. Flugwesen. 1/1938. s. 11.

744 Dnes polská Oława, dříve německy Ohlau.

745 Dnes polský Brzeg, dříve německy Brieg.

746 Německy Lossen.

747 SCHNAUBELT, Franz. 4000 Meter über dem Riesengebirge. Flugwesen. 1/1938. s. 11–12.

*Ve výšce 6000, 7000 a 8000 m jsem musel prostoupat ledové mraky. Teplota klesla k -40°C , takže i mé teplé kožešinové boty neposkytovaly příliš dobrou ochranu před chladem. Kvůli chladu a blížícímu se soumraku jsem musel let ukončit. Přistál jsem po zhruba 4 a půl hodinách na letišti Vratislav-Gandau, 70 km od Hartau.*⁷⁴⁸

Otázkou využití dlouhé vlny se v tomto období zabývali i plachtaři na české straně Krkonoš – v tomto ohledu je více než výmluvný článek Felixe Czernina o teoretické dosažitelnosti jelenohorského „Moazagotlu“ z české strany hor, který byl otištěn v březnovém vydání periodika Flugwesen v roce 1938.⁷⁴⁹ Felix Czernin, aktivní člen V.d.F. Hohenelbe a držitel C-průkazu, v článku z hlediska teorie popsal tři etapy možného letu do jelenohorské kotliny při silnějším jižním větru. Počítal se vzletem na vrcholku Žalý, následným „přeskokem“ na jižní svah Černé hory, potom dále na sever na svah Luční hory a odtud potom dál směrem k Jelení Hoře, kde uvažoval s minimální výškou příletu 600 m nad terénem. V článku se však zároveň zabýval potřebou podrobnějšího zkoumání vlnových podmínek na našem území a jako příklad uvedl let Adolfa Fische z Žacléře, který nad Vrchlabím pod souvislou vrstvou mraků létal přes $\frac{3}{4}$ hodiny, přičemž ve vzduchu mohl zůstat i déle.⁷⁵⁰

748 SLATER, Alan E. The Sailplane and Glider, February 1939, Vol. 10, No. 2, published monthly, Official Organ of the British Gliding Association. Londýn: British Gliding Association. 1939. s. 27. (překlad Pavel Kocián). Velmi zajímavý je také záznam z pásky Zillerova barografu, jejíž kopii redakci z Vratislavi zaslal meteorolog Dr. Joachim Küttner, sám velmi zkušený plachtař a držitel jednoho z předchozích „vlnových“ rekordů. Z pásky je patrné, že když Erwin Ziller přiletěl nad vratislavské letiště, byl ještě v nadmořské výšce 6000 m. Tamtéž. s. 27.

749 CZERNIN, Felix. Ist das „Moazagotl“ von der böhmischen Seite des Riesengebirges erreichbar? In: Flugwesen. 3/1938. Praha: Verband Deutscher Flieger in der ČSR, 1938. s. 38.

750 Z autorova pohledu, jakožto plachtaře, který v místních podmínkách plachtil 15 let, je jasné, že s největší pravděpodobností muselo jít o slabší „vlnu“. Co se týče samotného Czerninova článku a nastíněných možnostech, je nutné poznamenat, že tehdejší problémem byl především dostatečně výkonný větroň a potřebné přístrojové vybavení. Popsané tři etapy totiž při alespoň trochu vhodných podmínkách rozhodně nejsou „vzdušnými zámky“, jak Felix Czernin v článku zmínil, ale celkem jednoduše dosažitelnými cíli, kterých místní plachtaři od první poloviny 50. let dosahují. Lze říci, že s větronem, který by disponoval klouzavostí kolem 1:25, variometrem, výškoměrem a průměrným plachtařem za řízením, by to nebyl nepřekonatelný problém. V žádném případě také nelze říci, že by dostatečně výkonný větroň byl v roce 1938 „hubbou budoucnosti“ – již v roce 1937 se po konstrukčních změnách podařilo německému konstruktérovi Hansi Jacobsovi zvýšit klouzavost u typu DFS Reiher až na hodnotu 1:33. MALÝ, J. Budoucnost plachtění, In: Letec, č.2/1938. Vyd. 25.2.1938, Praha: Masarykova letecká liga a Svaz letců RČS. s. 19.

K důkladnějšímu průzkumu vlnového proudění na československé straně Krkonoš došlo pravděpodobně až po skončení války,⁷⁵¹ když v roce 1949 na vrchlabském letišti působila právě za účelem výzkumu anemoorografických jevů skupina amatérských meteorologů z Točné, kterou vedl Karel Jensen.⁷⁵² Významně k průzkumu vlnového proudění nad Krkonošemi také přispěli meteorologové RNDr. Ladislav Háza (který na vrchlabském letišti po svém přestupu z Hodkovic od roku 1950 dlouhodobě působil)⁷⁵³ a jeho spolužák z Univerzity Karlovy RNDr. Jiří Förchtgott, který létal jako instruktor na letišti v Hodkovicích nad Mohelkou. Zde také v poválečných letech získal s létáním ve vlně, v tomto případě v oblasti Ještědského hřbetu, nemalé zkušenosti.⁷⁵⁴

4.9. Ostatní sportovní letecké aktivity v oblasti Krkonoš

Kromě činnosti vyvíjené místními plachtařskými skupinami B.d.F. a NSFK na německé, a kluby V.d.F. a místními odbočkami MLL na české straně, se Krkonoše staly také dějištěm mnoha velmi zajímavých událostí z hlediska motorového sportovního letectví.

751 Z let 1938–1945 se bohužel doposud nepodařilo objevit dostatek relevantních zdrojů o činnosti místní nebo žacléřské či trutnovské skupiny NSFK a takřka žádné, které by obsahovaly jakékoliv informace o létání ve vlně. Zároveň však prozatím nejsou k dispozici ani informace, které by podobné snahy těchto skupin NSFK vylučovaly.

752 CHVOJKOVÁ, Helena, pozn. 18, s. 42.

753 RNDr. Háza, který začal létat již před válkou v Dubničné u Českých Budějovic, se v poválečných letech stal jedním z předních československých rekordmanů. S létáním ve vlně začal v roce 1947, kdy také získal první z rekordů – na větroni Vážka (DFS Weihe) dosáhl výšky 3678 m. V roce 1951 však na větroni Šohaj v krkonošské vlně dosáhl rekordní výšky 8066 m a další rekordy brzy následovaly. Působil však také jako instruktor a na letištích Raná, Kralupy nad Vltavou, Hodkovice nad Mohelkou či Vrchlabí, pod jeho „rukama“ prošel bezpočet pilotních žáků. KRIVÁNEK, František. Národní plachtařské rekordy. *Křídla vlasti*. 23/1953. Vyd. 10. listopadu 1953. Praha: Naše vojsko. s. 539 a REDAKCE. Kdo je Dr. Ladislav Háza? In: *Křídla vlasti* 10/1963. Vyd. 15. května 1963. Praha: Naše vojsko. s. 283.

754 Dne 19. srpna 1947 zde dokonce společně s J. Tomsou na větroni VT-52 „Jeřáb“ (DFS Kranich II) pokořili dosavadní československý rekord v převýšení (J. Háza, 3678 m), když dosáhli výšky 4150 m. KRIVÁNEK, František. Národní plachtařské rekordy. In: *Křídla vlasti* 23/1953. Vyd. 10. listopadu 1953. Praha: Naše vojsko. s. 539. Velmi podrobně se činnosti tohoto proslulého meteorologa ve svém příspěvku Zemské plachtařské středisko Hodkovice 1946–1951 v periodiku *Fontes Nissae* č. 1/2016 věnoval také PhDr. et Mgr. Vojtěch Hájek. HÁJEK, Vojtěch. Zemské plachtařské středisko Hodkovice 1946–1951. *Fontes Nissae*. 2016, roč. 17, č.1, s. 59–60.

V roce 1923 se v Krummhübelu od 4. do 11. února konal sportovní týden. V rámci této akce, během které probíhaly závody v sáňkování, bobování, v jízdě na rohačkách apod., byla plánována i letecká produkce v blízkosti Sněžky. Letadlo mělo létat ke Sněžce od Slezské boudy⁷⁵⁵ Předseda sportovního spolku Krummhübel a zároveň majitel Slezské boudy Hugo Teichmann tak v předstihu žádal československé Ministerstvo obrany státu o povolení k provedení letecké produkce. Panovaly totiž obavy, že by stroj musel například kvůli nepříznivým povětrnostním podmínkám přistát v oblasti státní hranice, přičemž by jí mohl narušit.⁷⁵⁶ Podle přiložené fotografie mělo jít o lehký jednomístný stroj Rieseler R.I. K uskutečnění letů však z doposud neznámých důvodů zřejmě nakonec nedošlo.⁷⁵⁷

Velkou událostí byl „Krkonošský letecký den“, který se konal 12. září 1926 v Libavě. Akci zorganizoval starosta Schmitz společně s vedoucím odboru dopravy, vrchním poštmistrem Gillerem a publicitu měla opravdu velkou - přišlo více než 15 000 návštěvníků. O zajímavou produkci se postarali letci z berlínské letecké společnosti „Weißer Stern“. Pilot Hermann Steindorff prováděl vyhlídkové lety se strojem Junkers,⁷⁵⁸ Fritz Heidt předvedl skvělé akrobatické vystoupení s letadlem Dietrich DP IIa „Bussard“,⁷⁵⁹ přičemž z oblohy srážel vypuštěné balónky, a velmi působivým číslem bylo vystoupení akrobata Harryho Finka, který během letu na stroji Rumpler C.I, s Fritzem Erbem⁷⁶⁰ za řízením, chodil po křídlech, lezl po trupu, seděl na podvozku a visel na žebříku spuštěném z letadla.

755 Německy Schlesierhaus.

756 SokA Trutnov. 1910–1936. Sportovní spolek „Krummhübel“ – sportovní lety nad Sněžkou. Sign. 8 7/236. Inv. č. 21368, ukl. č. 744. Žádost o povolení k provedení letecké produkce, adresovaná Ministerstvu obrany státu ČSR, datovaná k 28. prosinci 1922.

757 SokA Trutnov. 1910–1936. Sportovní spolek „Krummhübel“ – sportovní lety nad Sněžkou. Sign. 8 7/236. Inv. č. 21368, ukl. č. 744.

758 V článku je stroj uveden jako „Junkers-Limousine“, toto označení bylo ve 20. letech typické pro proslulý Junkers F-13, o který s největší pravděpodobností šlo.

759 Pravděpodobně šlo o stroj výrobního čísla 188, imatrikulovaný D 1007.

760 Flugkapitän Fritz Erb patřil mezi nejzkušenější německé meziválečné dopravní piloty. Jeho osud se naplnil 6. listopadu 1934 ve 23:30 u vesničky Rokity (dříve Groß Rakitt), když během nezdařeného nočního nouzového přistání se strojem Junkers Ju 52/3m ge D-AVAN německých drah, letícího na lince z Královce (Königsbergu) do Berlína, došlo k havárii. Při nehodě zahynula tříčlenná posádka i všech 7 pasažérů. Na Erbovu počest byl jménem „Fritz Erb“ pokřtěn Junkers Ju 52 D-AMIP společnosti DLH. Bureau of Aircraft Accidents Archives. Crash of a Junkers Ju.52/3mge in Gross Rakitt: 10 killed. [online]. 2023. Dostupné z: <http://www.baaa-acro.com/crash/crash-junkers-ju523mge-gross-rakitt-10-killed>.

Velkou senzací byl také seskok parašutistky Heddy Schumann⁷⁶¹ z letadla řízeného Friedrichem Zitzmannem.⁷⁶² Letecký den skončil shovením množství oblíbených čokoládek firmy Leonhard Monheim na padáčcích, přičemž sladkosti stejným způsobem následovaly malé zubní pasty značky Chlorodont.⁷⁶³

Pravděpodobně k prvnímu přistání motorového letadla na vrcholcích Krkonoš došlo zřejmě o necelý týden později, v pátek 17. září 1926, když v blízkosti Stříbrného návrší přistál kolem 17. hodiny výše zmíněný Fritz Erb, opět s Rumplerem C.I.⁷⁶⁴ Zakrátko opět odstartoval, udělal průlet nad Boudou prince Jindřicha a odletěl do Jelení Hory.⁷⁶⁵

Na podzim roku 1930 se v jelenohorském hotelu „Drei Berge“ konala přednáška slavného letce, dobrodruha a cestovatele Edgara Gottholda. Dobrodruhova cesta do Krkonoš se však bez dobrodružství neobešla. Pilot měl pochopitelně v úmyslu se na místo dopravit letecky, avšak jeho plány zkomplikovala hustá mlha. Edgar Gotthold se však odmítl vzdát, zklesal téměř k zemi a pokračoval v letu na západ. U Rabishau⁷⁶⁶ v předhůří

761 Heddy Schumann (1902–1968) v této době byla ještě relativně neznámá, šlo totiž zřejmě o její teprve 5. seskok, přičemž skákat začala teprve v srpnu 1926. Jako parašutistka si vydobyla velkou slávu. V osobním životě však příliš štěstí neměla, krátce před plánovanou svatbou totiž přišla o svého snoubence a dlouholetého kolegu Fritze Schindlera. Ve čtvrtek 18. září 1930 došlo nad letištěm Stuttgart-Böblingen k tragické nehodě, kdy se při přípravě na letecký den srazily stroje Klemm FL27 D-1781 a Udet U-12 „Flamingo“ D 867. O život přišli všichni čtyři letci – pilot Klemmu Leopold Hagenmeyer, pilot a ředitel místní letecké školy Hptm. Gustav Engwer, instruktor letecké školy Walter Spengler a snoubenec Heddy Schumann, akrobat Fritz Schindler. Schindler měl ve vzduchu přelét z Flaminga na žebřík spuštěný z Klemmu, ale když už byl na žebříku, patrně kvůli turbulenci se stroje srazily. Náraz Schindlera ze žebříku shodil – při dopadu prorazil střechu nedalekého stavení a byl na místě mrtev. Heddy Schumann se později provdala za známého kameramana Alberta Klinga. KNOBLICH, Reinhard. Das Unglück auf dem Böblinger Flughafen. Böblinger Flughafengeschichten. [online]. 2022. Böblingen. Dostupné z: <https://flughafenbb.com/1919-1945/die-tragik-von-fritz-schindler/fritz-schindler-3/>.

762 Friedrich Zitzmann, který ve 20. letech pracoval pro firmu Junkers, později odcestoval do Persie, kde létal jako instruktor perského vojenského letectva. WESTENFELDER, Frank. Mit der Ju-W-33. Söldnerpiloten in Persien. [online]. 2023. Dostupné z: <http://www.kriegsreisende.de/relikte/junkers-w33.htm>.

763 MEYER, Oskar Erich. Der Riesengebirgsflugtag in Liebau. In: Der Wanderer im Riesengebirge. 10/1926. Vyd. 1. října 1926. Vratislav: Wilhelm Gottlieb Korn Zeitschriften Abteilung Breslau 1, 1926. s. 176.

764 Šlo o stroj výrobního čísla 7089/18, im. D 31. FROST, Günter, KOOS, Volker, KÖSSLER, Karl, OTT, Günther. Arbeitsgemeinschaft Deutsche Luftfahrtshistorik. Eintragungen in die Luftfahrzeugrolle B (1920–1934). D-1 bis D-50. [online]. 2023. Dostupné z: <https://adl-luftfahrtshistorik.de/dokumentationen-berichte/typenbezeichnungen-und-zulassungskennzeichen/>.

765 KOCIÁN, Pavel. Toulky krkonošskou minulostí. O letectví v Krkonoších. In: *Krkonošská sezóna*. 2017, roč. 10, č. 1, s. 16.

766 Dnes polská obec Rębiszów.

Jizerských hor ho však štěstí definitivně opustilo – stroj urazil vršky několika stromů, ztratil rychlost a za hřbitovem se zapíchl čumákem do hlíny na pastvině sedláka Schrötera. Otřesený, ale jen lehce zraněný Gotthold se však nenechal odradit a po rychlém vyřízení formalit nasedl na místním nádraží na vlak a plánovanou přednášku v Jelení Hoře nakonec uskutečnil. Jeho těžce poškozené letadlo přes noc zapadalo sněhem, ale další den bylo rozmontováno a odvezeno po železnici.⁷⁶⁷ V září následujícího roku se Edgar Gotthold do Krkonoš velkolepým způsobem vrátil – přistál s novým elegantním dolnoplošníkem Junkers A50ci Junior, D-2042, v.č. 3582,⁷⁶⁸ na louce mezi Luční boudou a Boudou prince Jindřicha.⁷⁶⁹

V létě 1932 uspořádal Nordböhmisches Aero-Klub e.V. (N.Ae.K.) z Liberce letecký mítink na nově zřízeném letišti v Hostinném v blízkosti Poštovního Dvora.⁷⁷⁰ Mítink, který byl první svého druhu ve východních Čechách, proběhl pod vedením kpt. v.v. Ziky ve dvou etapách – od 16. do 19. července a od 23. do 24. července.⁷⁷¹ O návštěvníky akce, kterých se sešlo na 9000, bylo velmi dobře postaráno – občerstvení zajišťovala vyhlášená Kudernatschova kavárna a restaurace, která se nacházela v blízkosti improvizovaného letiště. V tomto oblíbeném podniku se také po dobu trvání tohoto leteckého mítinku každý večer pořádala letecká taneční zábava. Podle plakátu vydaného k leteckému mítinku, měla samotná akce začít již v sobotu 16. července ráno. V neděli potom již od 9. hodiny pořádal šéfpilot N.Ae.K. Franz Himmel vyhlídkové lety na letounu Aero A-22, OK-UCB, „Reichenberg“, které kromě dvouhodinové polední pauzy pokračovaly až do 8. hodiny večerní a následně i v pondělí 18. července.⁷⁷² K vidění také proběhla skvělá ukázka letecké

767 JUNKER, Ullrich. Chronik von Rabishau/Rębiszów. s. 28-29. Bodnegg, 2018. [online]. 3/2018. Dostupné z: [Microsoft Word - Rabishau Chronik Korn.docx \(jbc.jelenia-gora.pl\)](#).

768 ZÖLLER, Horst. Junkers A50 Production List. In: The Hugo Junkers Homepage. [online]. 22. listopadu 2020. Dostupné z: [Junkers A50 Production List \(hugojunkers.bplaced.net\)](#).

769 GRUHN, Herbert. Vom Gebirge. Flugzeuglandung auf dem Riesengebirgskamm. In: Der Wanderer im Riesengebirge. 9/1931. Vyd. 1. září 1931. Vratislav: Wilhelm Gottlieb Korn Zeitschriften Abteilung Breslau 1, 1931. s. 141.

770 O možnost využití louky u Poštovního Dvora jako letiště se zasloužil především Hugo Kluge, předseda spolku Hut- und Weidegenossenschaft, a Prof. Alois Nagel. REDAKCE. Arnauer Flugmeeting. In: Reichenberger Zeitung. Vyd. 28. července 1932. Liberec: Gebrüder Stiepel. s. 5.

771 REDAKCE. Arnauer Flugmeeting. In: Reichenberger Zeitung. Vyd. 28. července 1932. Liberec: Gebrüder Stiepel. s. 5.

772 Reklamní plakát s programem leteckého dne v Hostinném, avizovaném na 16. až 18. července 1932.

akrobacie a srážení balónků, o což se na stroji Avia BH-20, OK-IPB, postaral por. Ing. Vladimír Šimůnek, či seskok proslulého kadaňského parašutisty Ludwiga Kämpfa na padáku značky PAK z výšky 900 m. Zajímavá čísla také předvedl František Altmann se strojem Aero A-12, OK-ALV, v.č. A12.85, a pilot Strunz na letounu de Havilland.⁷⁷³ Tito letci se svými letadly také prováděli vyhlídkové lety. Působivý hudební doprovod celé akce pak zajistila městská kapela z Hostinného, která na letišti pod taktovkou Aloise Wohlanga v neděli hrála v dopoledních, i odpoledních hodinách.⁷⁷⁴ Celá akce se, navzdory proměnlivému počasí, s velkým úspěchem vydařila.⁷⁷⁵

Již tři dny po jejím skončení, ve středu 27. července 1932, se však jeden z účastníků, pilot MLL František Altmann z Terezína, postaral o povyražení v podobě nehody se šťastným koncem na náhorním plató mezi Slezskou a Luční boudou.⁷⁷⁶ Po poledni se od Černé hory přiblížil již zmíněný dvouplošník Aero A-12, OK-ALV, patřící MLL. Stroj třikrát zakroužil nad Luční boudou a poté se pokusil přistát na československém území na Bílé louce. Při pokusu o přistání však havaroval.⁷⁷⁷ Podle zprávy velitele prozatímní četnické stanice na Obří boudě, štábního strážmistra Mana, došlo k nehodě přesně ve 12:05 asi 700 kroků od Luční boudy směrem k Obří boudě. Jak se zdá, nešlo jen o vyhlídkový let, ale pilot Altmann měl se svými pasažéry zřejmě v úmyslu u Luční boudy přistát. Cestujícími byli věhlasný hostinský kavárník Adolf Kudernatsch a úředník Emil Glause z Rochlic u Liberce, příslušný zde do č.p. 242.⁷⁷⁸ Těsně před přistáním u Luční boudy letadlu vysadil motor a Františku Altmannovi zbývalo k louce pouhých

773 Pravděpodobně šlo o de Havilland DH.50A, imatrikovaný buď OK-AHB nebo OK-ALG.

774 Reklamní plakát s programem leteckého dne v Hostinném, avizovaném na 16. až 18. července 1932.

775 REDAKCE. Arnauer Flugmeeting. In: Reichenberger Zeitung. Vyd. 28. července 1932. Liberec: Gebrüder Stiepel. s. 5.

776 František Altmann pocházející z Terezína, kde bydlel v Tyršově ulici č.p. 212, byl velmi zkušený letec. Po okupaci odešel do zahraničního odboje a sloužil u RAF, kde dosáhl hodnosti Flight Lieutenant a získal vyznamenání Air Force Cross. Létal mj. u 24. dopravní perutě a jako pasažéra údajně vezl i britského ministerského předsedu Winstona Churchilla. Po návratu domů byl za totality byl sedm a půl roku vězněn komunisty.

777 REDAKCE. Landung eines tschechischen Flugzeuges auf dem Kamme. In: Polkwitzer Stadtblatt, Freitag, 1932, den 29. Juli 1932, Nr. 61, 50. Jahrgang, Polkwitz: Buchdruckerei Polkwitz, Paul & Walter Brucksch, s. 3.

778 Zpráva velitele prozatímní četnické stanice na Obří boudě, št.stržm. Mana, okresnímu úřadu v Trutnově ze dne 28. července 1932. SOKA Trutnov, Fr. Altmann, Pilot z Terezína – havárie letadla u Luční boudy, 1932. Sign. XIV, 12/1598. Inv. č. 22777, ukl.č. 774.

5 metrů, když letadlo zachytilo podvozkem o zmíněnou kosodřevinu. Následně se zarylo čumákem do rašeliny a skončilo s přeraženou vrtulí převrácené na zádech. Posádka naštěstí utrpěla jen lehká zranění – František Altmann z nehody odešel s tržnou ránou nad pravým okem, kavárník Kudernatsch si rozbil nos a oficiál Glause utrpěl několik lehčích zranění na hlavě. Poškozené letadlo bylo postaveno zpět na kola a odtaženo k Luční boudě, kde bylo částečně rozebráno.⁷⁷⁹

Velmi zajímavými osobnostmi světového letectví, s Krkonošemi však poněkud paradoxně spojenými díky zimním sportům, byli také dva rumunští piloti – Alexandru Papană⁷⁸⁰ a Dumitru Hubert,⁷⁸¹ kteří ve Szklarske Porębe⁷⁸² v únoru 1933 získali titul mistrů světa v bobování. Alexandru Papană se během své letecké kariéry proslavil mnoha rekordy. Jako plachtař se účastnil berlínské olympiády v roce 1936 a ve stejném roce odletěl jako cestující vzducholodí L.Z. 129 Hindenburg do USA, kde se v Los Angeles zúčastnil závodů v letecké akrobacii se strojem Bücker Bü 133B. V Americe se jako akrobat účastnil mnoha leteckých dnů a později létal jako zkušební pilot u společnosti Northrop. Dne 17. dubna 1946 spáchal v poušti nedaleko Las Vegas sebevraždu otrávením, pravděpodobně z důvodu velmi těžké situace v osobním životě.⁷⁸³

K zajímavé události došlo v sobotu 30. srpna 1936, kdy nad ránem přes Krkonoše letěli čtyři českoslovenští „olympijské“ piloti, škt. Václav Fuksa, npor. Albín Hejtmánek, kpt. Jaroslav Polma a npor. František Zelený při svém rekordním dálkovém letu na trati Praha – Moskva se dvěma letadly Praga E-114 „Baby“ (šlo o stejné stroje, se kterými v tomtéž roce absolvovali Olympiádu). Po přeletu Krkonoš musel škt. Fuksa s npor. Hejtmánkem ještě za tmy nouzově přistát u Reichenbachu⁷⁸⁴ kvůli závadě

779 Tamtéž.

780 Alexandru Papană (1906–1946) pocházel z Bukurešti z rodiny generála Iona Papană. Spolu s kpt. Dumitru Hubertem se v roce 1932 na olympijských hrách v Lake Placid v USA umístil na 4. místě v závodě dvojbobů. Na mistrovství světa ve švýcarském Engelbergu v roce 1934 dvojice Papană – Hubert získala pro Rumunské království bronz.

781 Dumitru Hubert (1899–1934) se narodil v Bukurešti, Jeho úspěšnou sportovní a leteckou kariéru náhle ukončila tragická nehoda na leteckém mítniku v Brašově 27. srpna 1934, při které přišel o život.

782 Dříve německy Schreiberhau.

783 ANDREI, Mihai. Alex Papană, Aerobatics Champion of the Two Americas. [online]. Dostupné z: <http://www.airclub.rdsnet.ro/modules.php?name=News&file=article&sid=60>. [cit. 17. 4. 2021].

784 Dnes město Dzierżoniów v Dolním Slezsku.

v zapalování. Stroj sice při nouzovém přistání poškodili, avšak oba letci vyvázli bez zranění.⁷⁸⁵ Druhá „Bejbina“ s osádkou Polma – Zelený Krkonoše přeletěla ve výšce 1700 m (tedy, podle Polmova článku, ve výšce asi 300 – 400 m nad hřebeny hor) a pokračovala dále směrem na Vratislav, Varšavu, Minsk a Moskvu. Do cíle vzdáleného 1680 km doletěli za 14 hodin a 27 minut a překonali tak dosavadní americký rekord v délce letu na přímou vzdálenost v kategorii letounů do 280 kg, který doposud činil 1051 km.⁷⁸⁶

4.9.1. Jména letadel inspirovaná Krkonošemi

Mnoho letadel, ať již větroňů či motorových letounů, zdobilo jméno spojené s Krkonošemi. V případě větroňů skupin V.d.F. se tak lze setkat s názvem „Rübezahl“⁷⁸⁷, který nenesla jen Grunau Baby I létající u V.d.F. Hohenelbe-Mittellangenu, ale zřejmě i výkonný větroň DFS Rhönsperber, patřící stejné skupině. S názvem D-Rübezahl potom létala i jedna Grunau-Baby II na německé straně hor. Samotný místopisný název „Grunau“ se pak objevil u několika větroňů létajících na severní straně hor. Například u jednoho z dvoumístných Grunau 8, a to v takřka identické podobě „D-Grunau 8“.⁷⁸⁸ Z dalších toponym lze uvést názvy Schneiderových konstrukcí, které spolufinancovaly obce Krummhübel⁷⁸⁹ a Bad Warmbrunn⁷⁹⁰. Větroně pak na svých křídlech a trupech nesly právě tyto názvy. Ve Vrchlabí také létal prozatím blíže neznámý větroň s názvem „Schwarzenberg“, odkazující na ikonickou Černou horu, vrchol v jihovýchodní části Krkonoš.⁷⁹¹ V případě Bönschových letadel z Luční boudy, ať šlo již o školní kluzák ESG

785 Weltrekord Polmas mit Praga-Baby. In: Flugwesen 9/1936. Praha: Verband deutscher Flieger. s. 99.

S laskavým svolením knihovny NTM v Praze.

786 POLMA, Jaroslav. Dálkový rekordní let Praha – Moskva s letounem Praga – Baby. In: Letectví, 9/1936, ročník 16. Praha: Aeroklub RČS. s. 339–342.

787 Německy Krakonoš.

788 Kennzeichen. [online]. 2023 Dostupné z: https://alles-mit-links.ch/Wordpress/?page_id=394&kennzeichenlandintern=DV2W.

789 Dnes Karpacz, ležící zhruba 4 km severně od Sněžky.

790 Polsky Cieplice Śląskie-Zdrój, dnes lázeňská čtvrť města Jelenia Góra.

791 CZERNIN-MORZIN, Jaromír, pozn. 506, s. 42.

27 či o výkonné typy ESG-29, resp. ESG-30, či ESG-31, všechny nesly název „Wiesenbaude“. ESG-31 „Wiesenbaude II“, později, po zápisu do německého rejstříku v roce 1932, létala s názvem „D-Wiesenbaude“.⁷⁹² V Horním Starém Městě u Trutnova pak létaly přinejmenším dva větroně s názvem „Aupa“, tedy „Úpa“. Díky výkonům Wolfa Hirtha a Ludwiga Hofmanna je pak velmi proslulý výkonný větroň Grunau 7 „Moazagotl“, vyrobený v jediném exempláři roce 1933. Stroj na svém trupu nesl název „D-Moazagotl“, v odkazu na svůj název vycházející z krkonošského nářečního termínu pro oblak typu *altocumulus lenticularis*. Stopa tohoto krkonošského názvu se pak objevuje i u sériově vyráběného větroně Göppingen Gö 3 „Minimoa“, vyráběného firmou Sportflugzeugbau Göppingen. Firmu v roce 1935 založil Martin Schempp společně s Wolfem Hirthem a v případě větroně „Minimoa“ šlo de facto zmenšenou a upravenou variantu výkonného Grunau 7 „Moazagotl“. Termín „Minimoa“ má tedy význam „Mini Moazagotl“.⁷⁹³ Silueta typu Gö 3 „Minimoa“ dodnes tvoří logo proslulého výrobce větroňů Schempp-Hirth.

„Krkonošské“ názvy však nenesla jen letadla bezprostředně spojená s místními názvy či provozovateli. Ve flotile pražského AKA-Fliegu létala také Grunau Baby I „Igo Etrich“, pojmenovaná po známém krkonošském konstruktérovi.⁷⁹⁴ Jedním z prvních československých kluzáků byl i typ „Krkonoš“, zkonstruovaný v roce 1922 Ing. Jaroslavem Šlechtou. V roce 1923 s ním kapitán Josef Kalla získal hezké 3. místo v plachtařských závodech na Baních.⁷⁹⁵ Není bez zajímavosti, že název nejvyššího vrcholku Krkonoš, Sněžky, nesly v německé formě „Schneekoppe“ i dva dopravní letouny letecké společnosti Deutsche Luft-Hansa. Nejprve šlo o Rohrbach Ro VIII Roland im. D-1124 a později Junkers Ju-86B-1 im. D-AHYP.⁷⁹⁶

792 Kennzeichen. [online]. 2023 Dostupné z: https://alles-mit-links.ch/WordPress/?page_id=394&kennzeichenlandintern=DV2W.

793 COHAUSZ, Peter W. *Deutsche Flugzeuge bis 1945*. Oberhaching: Aviatic Verlag. ISBN 978-39-25505-47-8. S. 199.

794 Obě Grunau Baby I, jak od V.d.F. Mittellangenu-Hohenelbe, tak i od pražského AKA-Fliegu se účastnily I. závodů plachtařů na Rané. S větroněm „Rübezahl“ zde létal Toni Croý, původem ze Starých Buků na Trutnovsku. S větroněm „Igo Etrich“ potom plachtař pražského AKA-Fliegu Gerhard Pitschak.

795 VEJVODA, Ladislav, pozn. 284, s. 15.

796 ZOELLER, Horst. Junkers Production List. In: The Hugo Junkers Homepage. [online]. 19. července 2000. Dostupné z: http://www.geocities.ws/hjunkers/ju_g60pl.htm.

4.10. Krkonošští letečtí konstruktéři a průmyslníci v meziválečném období

Ačkoliv hrál bývalý stíhač z 1. světové války a čerstvě vystudovaný letecký konstruktér Walter Blume naprosto klíčovou roli při výběru Grunau v předhůří Krkonoš jakožto ideálního terénu pro rozvoj plachtařského sportu, v Krkonoších nakonec nezůstal a dal přednost konstruktérské dráze u renomovaných leteckých výrobců. Z pohoří Rhön však do Grunau ve 20. letech společně s Gottlobem Espenlaubem přišel i Edmund Schneider, který se v zde usadil a po odchodu Espenlauba se sám věnoval výrobě letadel. Se Schneiderem později navázal úzkou spoluprací i spolujitel proslulé vrchlabské karosárny Ing. Theodor Petera, který patřil mezi zdejší plachtařské průkopníky. Tato spolupráce později vedla k zavedení licenční výroby cvičného kluzáku SG-38 a větroně Grunau-Baby GB IIb. Kromě konstruktérů a výrobců letadel velmi důležitou roli hráli i lokální výrobci potahového materiálu z řad textilních průmyslníků. Mezi ně lze zařadit i již zmíněného Iga Etricha, který se však ke konstrukcím letadel na přelomu 20. a 30. let vrátil. Jeho návrat byl však v tomto odvětví zároveň i jeho labutí písni.

4.10.1. Walter Blume – od větroňů k vojenským strojům

Po skončení 1. světové války se Walter Blume vrátil ke studiu strojínského inženýrství na technické univerzitě v Hannoveru. Během studia se zde společně s Arthurem Martensem a kolegou z válečných dob Friedrichem Hentzenem pod vedením Dr. Georga Hanse Madelunga účastnil konstrukce, stavby a prvních letů větroně „Vampyr“ v pohoří Rhön.⁷⁹⁷ Zkušenosti, které zde získal, se ukázaly jako zcela zásadní pro položení základů plachtění v Krkonoších. Na vhodnost jeho domovské Jelenohorské kotliny, která je na severu

⁷⁹⁷ STERNAL, Bernd, pozn. 222, s. 36.

ohraničena Kačavskými horami a na jihu masivem Krkonoš, pro účely provozování plachtařského sportu poukázal již v roce 1921.⁷⁹⁸

Aktivní však nezůstával pouze v oblasti svého rodiště. Dne 10. prosince 1922 byl Walter Blume na zasedání německého aeroklubu⁷⁹⁹ ve Frankfurtu nad Mohanem jmenován členem dozorčí rady.⁸⁰⁰ Začátkem roku 1923 pak založil společně s již zmíněným Dipl.-Ing. Friedrichem Hentzenem, v té době již známým plachtařem, v Berlíně dílnu, ve které společně zamýšleli vyrábět malá sportovní letadla.⁸⁰¹ Jednou z jejich prvních úspěšných konstrukcí byl letounek „Habicht“. Malý vzpěrový hornoplošník o rozpětí 12 m a ploše křídla 11 m² poháněl dvouválcový motor Siemens & Halske o výkonu 14 ks. Svůj stroj také zapsali do soutěže Německého aeroklubu a DLV o malé sportovní letadlo. Hlavními podmínkami bylo, že letoun musí být domácí provenience včetně motoru, který měl být v letadle použit poprvé – z toho důvodu Blume s Hentzenem vybrali výše zmíněný motocyklový motor.⁸⁰² Protože podmínky soutěže splnili jako první, v roce 1924 obdrželi 1. cenu ve výši 600,- švýcarských franků.⁸⁰³ Druhou cenu pak obdržel další známý stíhač z 1. světové války, Ernst Udet.⁸⁰⁴

Na přelomu května a června 1925 se Dipl.-Ing. Walter Blume zúčastnil leteckého závodu Deutschen Rundflug jako reprezentant společnosti Junkers Luftverkehr. Letěl pochopitelně na stroji Junkers, konkrétně na hornoplošníku T26 I, s motorem Junkers L Ia o výkonu 58 kW.⁸⁰⁵

Patrně ve stejném roce začal také pracovat pro firmu Albatros Flugzeugwerke v Berlíně-Johannistalu, kde se společně s šéfkonstruktérem firmy Dipl.-Ing. Rudolfem Schubertem významně podílel na vzniku nového dvoumotorového dopravního letadla

798 ROSENBERG, Walter. Vom Gebirge. In: Der Wanderer im Riesengebirge. 1/1922. Vyd. 1. ledna 1922. Vratislav: Wilhelm Gottlieb Korn. s. 8.

799 Aero-Club von Deutschland.

800 URSINUS, Oskar. Flugsport. 1/1923. Frankfurt nad Mohanem: Flugsport, 1923. s. 9.

801 REDAKCE. Reichenberger Zeitung. č. 19, ročník 64, čtvrtek 25. ledna. Liberec: s. 7.

802 URSINUS, Oskar. Flugsport. 13/1924. Frankfurt nad Mohanem: Flugsport, 1924. s. 239-240.

803 Oproti říšské marce, či „Rentenmarce“, která měla stabilizovat hyperinflaci z roku 1923, šlo o stabilní, byť cizí měnu. Z toho důvodu byly udělené ceny vypláceny právě ve švýcarských francích, někdy taktéž ve švédských korunách.

804 URSINUS, Oskar. Flugsport. 3/1925. Frankfurt nad Mohanem: Flugsport, 1925. s. 54.

805 URSINUS, Oskar. Flugsport. 7/1925. Frankfurt nad Mohanem: Flugsport, 1925. s. 153.

Albatros L 73.⁸⁰⁶ Tento velký dvouplošník se zakrytou kabinou byl na svou dobu velmi pokrokový – disponoval vytápěním, záchodem a v případě nočních letů bylo možné osm sedaček přestavět na spací křesla a k tomu navíc sklopit dvě skládací lůžka.⁸⁰⁷ Celkem se vyrobily čtyři exempláře tohoto zajímavého typu. Dva létaly v letech 1926 až 1932 ve službách DLH na tratích Berlín – Lübeck – Kodaň – Malmö a Berlín – Glivice – Brno – Vídeň (D-960 „Preußen“ a D-961 „Brandenburg“⁸⁰⁸) a dva získalo v roce 1931 darem Bulharsko. Tam létaly ve službách Leteckého odboru ministerstva železnic, pošt a telegrafů.⁸⁰⁹

Po odchodu Dipl.-Ing. Schuberta se v listopadu roku 1926 stal Dipl.-Ing. Walter Blume šéfkonstruktérem firmy. Pod jeho vedením zde vzniklo několik velmi zdařilých konstrukcí. Mezi jinými například dvouplošník Albatros L 75 „Esel“ z roku 1928 určený pro výcvik,⁸¹⁰ Albatros L 82 podobné kategorie z roku 1929,⁸¹¹ či turistický a výcvikový hornoplošník Albatros L 101, který poprvé vzletěl v roce 1930.⁸¹²

Dopady světové hospodářské krize v roce 1931 donutily firmu Albatros k fúzi s akciovou společností Focke-Wulf Flugzeugbau. Dipl.-Ing. Walter Blume byl tak nucen hledat své uplatnění jinde. Své konstruktérské zkušenosti a nadání bezzbytku zúročil u společnosti Arado Flugzeugwerke, ke které na místo vedoucího technické kanceláře ve Warnemünde nastoupil začátkem roku 1932. Hned v létě následujícího roku postoupil na pozici technického ředitele výrobního závodu.

Na podzim 1933 se vedení firmy rozhodlo, že otevře pobočku své továrny v Braniboru nad Havelou s Walterem Blumem jako technickým ředitelem. V říjnu 1934 byla nová pobočka zapsána do obchodního rejstříku a již v dubnu následujícího roku se naplno rozjela výroba letadel. Braniborské letiště tak po 20 letech opět ožilo zvukem

806 MEHNE, Erich. *Handbuch für Luftfahrt und Luftfahrt-Industrie*. Berlin: Luftfahrt Verlag, 1929. S. 302.

807 STEMP, Peter D. *Kites, Birds & Stuff: Aircraft of Germany. Volume I – A to D*. Morrisville, NC, USA: Lulu Publishing, 2013. ISBN 978-12-91292-66-4. S. 74.

808 D-961 „Brandenburg“ havaroval 28.5.1928 u Babekuhlu (poblíž obce Lanz) při nezdařeném nouzovém přistání během letu na trati z Berlína do Hamburgu. Nehoda se naštěstí obešla bez obětí na životech.

809 Albatros L 73. In: *Aviation in Germany 1919–1945*. [online] 27. 2. 2005. [vid. 13. 3. 2023]. Dostupné z: https://web.archive.org/web/20070927190643/http://www.histaviation.com/Albatros_L_73.html.

810 STEMP, Peter D., pozn. 807, s. 75.

811 STEMP, Peter D., pozn. 807, s. 77.

812 STEMP, Peter D., pozn. 807, s. 78.

motorů strojů z rýsovacích prken krkonošských konstruktérů. V následujícím roce byla také z Warnemünde do Braniboru nad Havolou přemístěna konstrukční kancelář firmy a sám Walter Blume se v roce 1939 stal u firmy Arado-Flugzeugwerke, Brandenburg/Havel, generálním ředitelem. Během svého předválečného působení u této firmy zkonstruoval řadu velmi úspěšných typů. Z nejznámějších lze jmenovat kupříkladu cestovní a kurýrní Arado Ar 79 z roku 1938, které bezesporu patří k Blumeových nejzdařilejším předválečným konstrukcím. Tento stroj poloskořepinové konstrukce již disponoval zatahovacím podvozkem, a především velmi dobrými výkony. Mezi významné sportovní úspěchy, kterých bylo dosaženo na tomto typu, patří i dálkové lety Oblt. Horsta Pulkowskiho⁸¹³ a Lt. Rudolfa Jenetta⁸¹⁴ na stroji Ar 79 V3 D-EHCR, s motorem Hirth HM 504 A2 o výkonu 105 ks. V prosinci 1938 pokořili světový rekord, když na své cestě z Německa do Austrálie letěli v etapě Benghází – Gaja⁸¹⁵ přes 6000 km bez mezipřistání.⁸¹⁶ Dále pokrčovali přes Bangkok, Medan, Surabaju, Port Darwin a Clencurry do Sydney, kde na letišti Kingsforda-Smithe přistáli v pondělí 16. ledna 1939 v 17:00 místního času. Oba letce pochopitelně čekalo bouřlivé přijetí a recepce u německého velvyslance, Dr. Asmise. Ačkoliv let nebyl „oficiální“,⁸¹⁷ Pulkowski s Jenettem připravovali pro firmu Arado zprávu o výkonnosti typu Ar 79.⁸¹⁸ Zřejmě i z toho důvodu odletu z Brandenburgu přihlížel osobně i sám Walter Blume.⁸¹⁹ Během letu z Austrálie zpět do Evropy však došlo k neštěstí. Při zastávce v Madrásu vzal 10. února 1939 Horst Pulkowski na vyhlídkový let indického cestujícího Ratnama, člena Madras Flying Clubu, avšak během letu došlo ke střetu s velkým dravcem a stroj se zřítíl. Oblt. Pulkowski zahynul na místě a Ind Ratnam během

813 Horst Pulkowski žil v letech 1908–1939.

814 Rudolf Jenett, který se narodil v roce 1914, měl více štěstí – ve zdraví přežil i 2. světovou válku a zemřel ve vysokém věku v roce 1998.

815 Město v Indii, ve státě Bihár.

816 REDAKCE. *Sydney Morning Herald*. 1939, vyd. 13.2., s. 12.

817 Oba letci, příslušníci bombardovací eskadry Kampfgeschwader 27 „Boelcke“, byli na „prodloužené dovolené“.

818 REDAKCE. *The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser*. 1939, vyd. 3.2., s. 3.

819 URSINUS, Oskar. *Flugsport*. 1939, Jhg. 31, Nr. 2, s. 54.

převozu do nemocnice. Vzhledem k tomu, že stroj byl pouze dvoumístný, na palubě Lt. Rudolf Jenett v době nehody ke svému štěstí nebyl.⁸²⁰

Dvěma dalšími mimořádně zdařilými konstrukcemi Dipl.-Ing. Waltera Blumeho z roku 1938 byla vojenská letadla Arado Ar 96 a plovákové Arado Ar 196. Prototyp Ar 96, elegantního dvoumístného letadla pro pokračovací výcvik pilotů vzletl již v roce 1937 a do konce války bylo těchto krásných strojů vyrobeno téměř 3000 kusů. Výroba probíhala i v tehdejší Protektorátu Čechy a Morava, konkrétně v továrnách Avia a Letov. Po skončení války v Československu výroba této mimořádně zdařilé konstrukce pokračovala až do roku 1948 pod označením Avia C-2 a mezi piloty si „Arádo“, jak byl stroj nazývaný, pro své báječné letové vlastnosti získalo velkou oblibu. U československého vojenského letectva poslední dosloužily koncem roku 1955.

Koncem 2. světové války bylo rozhodnuto typ Ar-96 nahradit konstrukcí, u které by bylo použito minimální množství tehdy nedostatkových strategických surovin. Na rýsovacích prknech se tak objevil typ s označením Arado Ar-396. Konstrukce tvarově do značné míry podobného stroje byla z velké části dřevěná a jednodušeji byl řešen i podvozek. Několik exemplářů Ar-396 bylo postaveno ve Francii u firmy SIPA⁸²¹ a další potom u nás v Avii a Letovu. Jistě není bez zajímavosti, že některé části byly údajně vyráběny i firmou Petera ve Vrchlabí. Jedno z v Praze vyrobených Ar-396 se také stalo prvním československým letadlem na našem nebi koncem války – během Pražského povstání provedlo 5. května 1945 s posádkou František Janča a Antonín Kraus průzkumný let nad Prahou.⁸²² Po skončení války létalo „povstalecké Arado“ pod označením C-26, dlouho však v provozu nebylo.

Velice zajímavým a mimořádně úspěšným typem z rýsovacího prkna Waltera Blumeho je i zmíněné Ar 196, jednomotorový plovákový letoun. První let provedl v květnu 1937 a do srpna 1944 bylo vyrobeno více než 500 těchto hydroplánů. Sloužily nejen

820 REDAKCE. Pilot Who Was Here Killed. Death in Madras Accident. *The Straits Times*. 1939, Vyd. 15. 2., s. 12.

821 Zkratka SIPA značí Société industrielle pour l'aéronautique.

822 STREJČEK, Jaromír, PEŠKOVÁ, Miluše, PROKOP, Miloš, VLASÁK, Václav. *Léta létání*. Praha: Nadas, 1979. S. 151.

u německé Kriegsmarine a námořní záchranné služby, ale i v letectvech Rumunska, Bulharska, Norska nebo Finska, kde byly využívány i během operací speciálních jednotek.

4.10.2. Edmund Schneider

Po odchodu Gottloba Espenlauba ke Kassel Segelflugzeugbau v roce 1926 si Schneider přímo pod plachtařským letištem v Grunau zřídil větší leteckou dílnu, kde začal sám konstruovat a pod označením „ESG“ vyrábět letadla. Toto označení, původně ve významu „Esenlaub Schneider Grunau“, v průběhu času měnilo svůj význam. Řada školních kluzáků vyvinutých z typu Espenlaub S⁸²³, ESG 27 či ESG 28⁸²⁴ a následně pak sériový ESG 29⁸²⁵, byla často označována pouze jako „ESG“⁸²⁶, avšak ve smyslu „Einheits-Schulmaschine-Grunau“.⁸²⁷ Oproti Espenlaubovu kluzáku měl základní školní typ ESG 29 (Grunau 9) rozpětí 10,8 m a prázdnou hmotnost 95 kg. Udávaná klouzavost v poměru 1:10 při optimální rychlosti 45 km/h delší lety samozřejmě neumožňovala, nicméně pro nácvik vzletů, přistání a základní koordinace pohybů při pilotáži, výkonové parametry tohoto typu více než dostačovaly. Navzdory tomu, že Grunau 9 byl na pilotáž skutečně nezáludný kluzák, si typ kvůli své konstrukci, kde pilot seděl v trojúhelníkovém rámu, přičemž se čelní části rámu levou rukou držel, vysloužil nelichotivé jméno „Schädelspalter“.⁸²⁸ Před zavedením typu SG-38 však patřil k nejrozšířenějším školním kluzákům a jeden exemplář se vyskytoval dokonce i na Luční boudě, s obligátním nápisem „Wiesenbaude“ na obou křídlech.⁸²⁹

823 Rámový školní kluzák s konstrukcí převážně z borového dřeva, vyrobený Gottlobem Espenlaubem v Grunau v roce 1924. Stroj měl profil Göttingen 532, rozpětí křídel 12 m, délku 6,1 m, výšku 2,8 m, prázdnou hmotnost 150 kg, maximální vzletovou hmotnost 220 kg, plochu křídla 22 m² a plošné zatížení 10 kg/m². LANGSDORFF, Werner von. *Das Segelflugzeug*. Mnichov: J.F. Lehmanns Verlag, 1931. S. 76, 136.

824 Patrně byly vyrobeny jen jednotlivé kusy.

825 Později označovaný jako „Grunau 9“.

826 Výjimečně se objevuje také varianta ES-27, ES-28 či ES-29. BRINKMANN, Günter, ZACHER, Hans. *Die Evolution der Segelflugzeuge*. Bonn: Bernard und Graefe, 1992. ISBN 978-37-63761-04-3. S. 42.

827 VÁHALA, Hubert. Plachtová škola v Grunau. *Letec*. 1931, roč. 7, č. 8, s. 318.

828 Doslova „Rozbiječ lebek“.

I když šlo o letadlo velmi jednoduché a příjemné na pilotáž, ke zraněním docházelo u nezkušených pilotních žáků relativně často – zvláště při tvrdších přistáních, kdy právě u typů s hladkými sedačkami (Grunau 9, Zögling a další) pilot ze sedačky „sklouzl“. Z toho důvodu vydal úřad DFS (Deutsches Forschungsinstitut für Segelflug) zvláštní nařízení závazné k 15. lednu 1934. To uvádělo, že hladké sedačky musí být opatřeny filcem, houbovinou, pěnovou gumou, či jiným protiskluzovým materiálem. Zároveň doporučovalo, aby kluzáky určené pro základní výcvik nebyly opatřeny gondolou⁸³⁰, která v případě nehody jen zvyšovala riziko poranění pilota.⁸³¹ Z toho důvodu létala většina školních kluzáků Grunau 9 bez gondoly. Fotografie, na kterých je tento typ gondolou vybaven, jsou tak spíše vzácností.

Typ používaný pro pokračovací výcvik (klasický „trupový“) byl potom označován jako RSG (Rumpf-Schulmaschine-Grunau), přičemž měl s typem ESG shodné rozměry a zaměnitelné části jako např. kormidla. Oba tyto typy pro Schneidera zkonstruoval Robert Schwede.⁸³² Později, když Edmund Schneider nabízel více typů, byla zkratka „ESG“ uváděna zpravidla ve smyslu „Edmund Schneider Grunau“. Další modifikací školního „ESG“ byla kromě „RSG“ i varianta „ARSG“ (Auto-Rumpf-Schulmaschine-Grunau). Ta se na letišti Jelení Hora–Hartau využívala ke vzletům pomocí autovleku a od klasické „RSG“ se lišila přistávacím zařízením tvořeným dvěma balonovými pneumatikami.⁸³³

Pro Schneidera představoval značný přelom rok 1929, kdy dokončil stavbu tří nesériových výkonných větroňů, z nichž byl každý originální konstrukcí. V únoru tohoto roku Schneider dokončil větroň „Wiesenbaude“ objednaný Eugenem Bönschem,⁸³⁴ o měsíc

829 Zde je třeba nezaměňovat tento školní kluzák „Wiesenbaude“, pravděpodobně v jedné z prvních variant značených ESG 27, za výkonný větroň ESG 29 „Wiesenbaude“. Oba byly ve vlastnictví Eugena Bönsche, nicméně šlo o zcela rozdílné konstrukce, s odlišným určením a pochopitelně se zcela rozdílnými výkonnostními parametry.

830 Gondola do značné míry zvyšuje aerodynamickou čistotu kluzáku a z čistě psychologického hlediska přináší pilotovi poněkud klamný dojem, že je krytý, nicméně z hlediska pevnosti neposkytuje v případě nehody takřka žádnou ochranu.

831 JACOBS, Hans, LIPPISCH, Alexander. Mitteilung Nr. 11 der Prüfstelle des DFS. In: Bauvorschriften für Gleit- und Segelflugzeuge BVS. Griesheim b. Darmstadt: Deutsches Forschungsinstitut für Segelflug (Institut des Deutschen Luftsport-Verbandes), 1933.

832 VÁHALA, Hubert. 1931, s. 319.

833 VÁHALA, Hubert. 1931, s. 319.

později větroň „Krummhübel“⁸³⁵ a v neděli 14. července 1929 byl jménem „Bad Warmbrunn“ slavnostně pokřtěn Schneiderův dvoumístný větroň. Šlo o letadlo s rozpětím 15,2 m a profilem Gö 535, které mělo při optimální rychlosti 54 km/h klouzavost 1:20.⁸³⁶ Oproti předchozím konstrukcím, u kterých byl před kabinou patrný poněkud archaický lopatkový snímač anemometrického rychloměru, již Bad Warmbrunn disponoval Venturiho trubicí. Ta kromě lepší přesnosti měření během letu produkovala i mnohem menší odpor. Typ Bad Warmbrunn byl velmi zdařilý a plachtaři z německé strany Krkonoš s ním s oblibou létali. Jeho častým pilotem byl i Eugen Bönsch z Luční boudy.

Mezi další zajímavé typy pocházející ze Schneiderovy dílny patřil i dvoumístný větroň Grunau 8 o rozpětí 14,5 m, s klouzavostí 1:14 při optimální rychlosti 58 km/h. Typ byl primárně určen pro vzlety pomocí aerovleku.⁸³⁷ Tento vzpěrový hornoplošník z roku 1932 je společnou konstrukcí Wolfa Hirtha a Edmunda Schneidera. Z hlediska pilotáže šlo o velmi nezákladný typ, zcela ideální i pro elementární výcvik pilotních žáků. Úspěšnou konstrukci Hirth dále rozvinul, když v roce 1935 začal v Göppingenu spolupracovat s Martinem Schemppem. Výsledkem byl dvoumístný Schempp-Hirth Gö 2.⁸³⁸

Z dnešního pohledu se plachtařské výkony z přelomu 20. a 30. let nezdají, vzhledem k relativně dobrým charakteristikám a výkonnosti tehdejších větroňů, nikterak oslnující. Zde je však třeba si uvědomit, že létání v termice a problematika stoupavých proudů byla podrobněji prozkoumána až mezi roky 1930 a 1931. Výsledkem bylo vybavení větroňů variometry (indikátory rychlosti stoupaní či klesání) a z konstrukčního hlediska pak především zajištění adekvátní manévrovatelnosti, aby bylo možné se v relativně úzkém „trychtýři“ stoupavého proudu udržet.⁸³⁹ Dalším problémem byla základna mraků, zvláště

834 GRUHN, Herbert. Vom Gebirge. Der Segelflug im Riesengebirge. *Der Wanderer im Riesengebirge*. 1929, Jhg. 49, Nr. 3, s. 43.

835 GRUHN, Herbert. Vom Gebirge. Das Segelflugzeug „Krummhübel“ erringt den schlesischen Dauerrekord. *Der Wanderer im Riesengebirge*. 1929, Jhg. 49, Nr. 7, s. 104.

836 REDAKCE. Warmbrunner Nachrichten, Herischdorfer Tageblatt. 1929, Jhg. 48, Nr. 164, s. 3.

837 VOGELSANG, Carl Walther. *Handbuch des Motor- und Segelfliegens*. Díl 1. Postupim: Akademische Verlagsgesellschaft Athenaion, 1935. S. 213.

838 COHAUSZ, Peter W., pozn. 793, s. 189.

839 SHENSTONE, B. S., SCOTT-HALL, S. *Glider development in Germany: A Technical Survey of Progress in Design in Germany Since 1922. Technical Memorandum No. 780*. Washington, USA: National Advisory Committee for Aeronautics (NACA), 1935. S. 7.

pak v případě, kdy se nacházela nízko. Stoupání samozřejmě často pokračuje až do mraku, respektive až nad něj, avšak let v mracích je pro plachtaře i v dnešní době nepříliš snadnou záležitostí a klade relativně vysoké nároky na jemnou pilotáž, koordinaci pohybů a psychiku.⁸⁴⁰ Některé výkonné větroně osadili již na počátku 30. let zatačkoměrem a příčným sklonoměrem (přístroji používanými již za 1. světové války), nicméně plachtařům chyběly patřičné zkušenosti s létáním v mracích, což se nutně muselo projevit. Zlomovou pak byla sezóna 1932, kdy na XIII. Ročníku plachtařských závodů v pohoří Rhön došlo v důsledku iluze za letu „bez vidu“ ke dvěma nehodám.⁸⁴¹ Tento ročník byl pro německé plachtaře velmi nešťastný a bezpochyby lze říci, že symbolizoval nepříliš dobrou situaci, která stran bezpečnosti v plachtařském sportu té doby panovala. Jmenovitě šlo především o pevnost tehdejších větroňů z hlediska pozitivních i negativních násobků přetížení, které byla daná konstrukce schopná snést, a v neposlední řadě i o techniku pilotáže, zvláště pak při letu podle přístrojů.

Velice zajímavým a mezi širší veřejností takřka neznámým byl Schneiderův typ Grunau 6. Je pravděpodobné, že tento větroň vznikl právě v roce 1932, v reakci na výše zmíněné nehody. Je patrné, že se určité prvky použité u tohoto letadla později uplatnily u sériově vyráběné Grunau Baby II. Typ byl zkonstruován podle nových požadavků DLV (Deutscher Luftfahrt Verband), které udávaly relativně náročné podmínky: jednoduše a amatérsky proveditelnou stavbu, klesavost do 0,9 m/s, pevnost konstrukce do +14 G (pro vybrání ze střemhlavého letu) a odhoditelný podvozek. Návrh konstrukce proběhl ve

840 Autorovy vlastní zkušenosti.

841 Tento ročník poznamenaly celkem tři nehody. V úterý 19. července došlo ke katastrofě větroně D-Senator. Pilot Rüdiger z lehnické skupiny při letu v mracích dostal „iluzi“, letadlo z mraku vyletělo ve střemhlavém letu a po překročení maximální rychlosti došlo k destrukci. Pilotovi se větroň opustit na padáku nepodařilo a při dopadu zahynul. Velmi podobný případ se odehrál 22. července, přičemž jeho hlavním aktérem byl tentokrát plachtař Kronfeld na větroni Austria. Při letu bez vidu přešel do spirály a ve vysoké rychlosti se letadlu ulomily konce křídel. Kronfeldovi se však naštěstí podařilo vyskočit a padák včas otevřít. Hned nazítří, 23. července, přišla při nezdařeném startu o život německá plachtařská legenda Günther Groenhoff. Při vzletu větroň Fafnir zachytil ocasem o zem, přičemž došlo k poškození a vychýlení směrovky. Výchylka poškozeného kormidla byla tak velká, že způsobila zaseknutí výškovky. Groenhoff navzdory malé výšce vyskočil, ale s polootevřeným padákem spadl do lesa a při nárazu do větví utrpěl smrtelná zranění. Větroň byl po dopadu do lesa jen lehce poškozený a je velmi pravděpodobné, že kdyby v něm Groenhoff zůstal, zřejmě by přežil. URSINUS, Oskar. Rhön-Segelflug-Wettbewerb 1932. *Flugsporty*. 16/1932. XIII. Frankfurt nad Mohanem: Flugsport, 1932. s. 290-291.

spolupráci s Ing. Wolfem Hirthem a v mnoha ohledech byl typ pozoruhodný (například zmíněným odhoditelným neodpruženým podvozkem s balonovými koly o průměru 400 mm) , nicméně je patrné, že si výše uvedené podmínky vybraly nemalou daň na výkonnosti typu, který byl v porovnání s jinými letadly dost těžký a s nízkou klouzavostí.⁸⁴² Nejspíš právě to bylo důvodem, proč se typ nedostal do sériové výroby.

Patrně nejslavnější větroň v historii letectví, Grunau-Baby II, vznikl v dílnách Edmunda Schneidera v letech 1932–33. Tato konstrukce byla společným dílem Edmunda Schneidera a Ing. Emila Rolleho. Schneider byl sice velmi zručný a zkušený stavitel větroňů, nicméně v problematice pružnosti a pevnosti materiálů neměl dostatečné znalosti. Po tragické nehodě větroně „Senator“ během 13. ročníku závodů Rhön Segelflug Wettbewerb v roce 1932, kdy při střemhlavém letu došlo k destrukci křídel a zahynul pilot Herbert Rüdiger, Schneider požádal Ing. Rolleho o spolupráci⁸⁴³ a po patřičných výpočtech společně zesílili a upravili konstrukci úspěšného typu Grunau Baby I. Na první pohled měla Grunau Baby II oproti původnímu typu větší rozpětí, upravený tvar trupu za centroplánem, robustnější ocasní plochy a prostornější kokpit.⁸⁴⁴ Nutno dodat, že Grunau Baby II absolutně předčila všechna očekávání – lze říci, že právě tento typ představoval Schneiderův životní úspěch. Perfektní reklamou se stal rekordní let sedmadvacetiletého Kurta Schmidta z Královce,⁸⁴⁵ když ze 3. na 4. srpna 1933 létal ve své vlastnoručně postavené Grunau „Baby“ nad baltickým pobřežím 36 hodin a 36 minut.⁸⁴⁶

Na konci listopadu 1933 vydal DFS pro typ Grunau-Baby II závazný servisní bulletin, který mj. požadoval zesílení 14. trupové přepážky (v blízkosti madla pro zvedání ocasu letadla) s poznámkou, že potřebné výkresy dodá výrobce. Zároveň nebyla povolena další výroba modelu Grunau-Baby I.⁸⁴⁷

842 VÁHALA, Hubert, 1932. Grunau 6, In: Letec 8/1932, Praha: Masarykova letecká liga, s. 248-249.

843 Ing. Emile Rolle se s Edmudem Schneiderem důvěrně znal již od roku 1929, kdy v Krkonoších poprvé létal.

844 COHAUSZ, Peter W., pozn. 793, s. 190, 191.

845 Německy Königsberg, od roku 1945, kdy byl obsazen Sověty, Kalinigrad.

846 COHAUSZ, Peter W., pozn. 793, s. 191.

847 JACOBS, Hans, LIPPISCH, Alexander. Mitteilung Nr. 11 der Prüfstelle des DFS. *Bauvorschriften für Gleit- und Segelflugzeuge BVS*. Griesheim b. Darmstadt: Deutsches Forschungsinstitut für Segelflug (Institut des Deutschen Luftsport-Verbandes), 1933.

Verze Grunau-Baby IIA z roku 1935 potom měla oproti klasické Grunau-Baby II užší a delší křídélka, pozměněný tvar výškovky a získala polouzavíratelný kryt kabiny s větrným štítkem a brzdícími klapkami, které se vysouvaly na horní straně křídla a do značné míry usnadňovaly přistání.⁸⁴⁸ U typu Grunau-Baby IIB se brzdící klapky vysouvaly zároveň i na spodní straně křídla a po jejich vysunutí nebylo možné překročit maximální povolenou rychlost. To výrazně zvyšovalo bezpečnost při nepodařené akrobacii či při ztrátě prostorové orientace při letu podle přístrojů. Právě varianta Grunau-Baby IIB se stala nosným typem pro pokračovací plachtařský výcvik v rámci skupin NSFK v předválečné a válečné době.

Zajímavou verzí, která však nepocházela ze Schneiderovy produkce, pak byla poválečná GB IIC. Tuto plně akrobatickou variantu začala stavět firma Kochmann v Kralupech nad Vltavou v roce 1947. Varianta GB IIC byla vybavena vyvažovací ploškou na výškovém kormidle a měla zesílenou konstrukci. Oproti GB IIB mělo křídlo této verze dělená žebra, v důsledku toho masivnější nosník (byl asi o 20 mm vyšší) a o půl milimetru silnější překližkový potah torzní skříně, který byl kladen diagonálně. Zajímavé je, že původní Schneiderova konstrukce tento způsob kladení, který je technicky i časově méně náročný a efektivnější, nevyužívala. Trup měl zesílený potah, vzpěry, silnější kování závěsů včetně čepů a přepážky v jeho blízkosti. Vyrobena bylo přibližně 50 kusů Grunau Baby IIC ve dvou sériích.⁸⁴⁹

Mezi výkonné Schneiderovy větroně patřil i typ Grunau Commodore, u nějž přední část trupu, centrolán a křídla výrazně připomínají výkonné typy ESG 29, ESG 30 a ESG 31. Ocasní plochy potom typ Grunau Baby II. Zajímavostí je, že u tohoto typu je již

⁸⁴⁸ Zavedení vzdušných brzd bylo zvláště důležitým milníkem v oblasti konstrukce a mechaniky letu – nejen z hlediska výrazně lepší možnosti regulace opadání například při přiblížení na přistání, zvláště pak v případě přistání v terénu, ale především z hlediska neporovnatelně vyšší bezpečnosti při letu v mracích. Nezřídka totiž docházelo k nezvládnutí pilotáže podle přístrojů, ať už z důvodu „iluze“ nebo příliš hrubé techniky pilotáže – větroně pak často přešel do pádu, vývrtky, či do spirály. Právě spirála se vyznačuje tím, že v ní narůstá rychlost, která, není-li spirála adekvátním zásahem do řízení „vybrána“, může vést až k překročení limitu povolených násobků, následně pak meze pevnosti a destrukci větroně. Pro ilustraci, zavedením vzdušných brzd dosáhl konstruktér Hans Jacobs u typu DFS Rhönsperber z roku 1934 snížení rychlosti ve střemhlavém letu z původních 415 km/h na 190 km/h. MALÝ, Josef. Budoucnost plachtění, In: Letec, č.2/1938. Vyd. 25.2.1938, Praha: Masarykova letecká liga a Svaz letců RČS, 1938. s. 19.

⁸⁴⁹ BRŠKOVSKÝ, Jan, ODEHNAL, Zdeněk. 1986. O větroně GB II. In: Letectví+kosmonautika, č. 11/1986, vyd. 20. května 1986, Praha: MNO, s. 420.

fotograficky doložen překryt kabiny, který se až do produkce Grunau Baby IIa na Schneiderových typech až na vzácné výjimky zpravidla neobjeoval.⁸⁵⁰ Commodore o rozpětí 16 m disponoval klouzavostí 1:23, což byly na dobu vzniku letadla obdivuhodné parametry.⁸⁵¹

Bezesporu nejslavnějším z vysoce výkonných větroňů, které byly vyrobeny u Schneidera, byl však legendární Schneider Grunau 7 „Moazagotl“. Tento elegantní větroň nechal v roce 1932 ve Schneiderově továrně zhotovit Wolf Hirth. Konstruktorem v tomto případě však nebyl Schneider, nýbrž Friedrich Wenk. Stroj poprvé vzlétl v roce 1933. Mezi absolutní novinky tohoto typu patřila nádrž na 50 litrů vodního balastu, umístěná za pilotem. Balast bylo možné pomocí ventilu snadno během letu vypustit. Moazagotl se v roce 1937 účastnil prvního plachtařského mistrovství světa, kde se umístil na druhém místě, pilotován Ludwigem Hofmannem. Tento elegantní a unikátní stroj bohužel neměl příliš šťastný osud – byl spálen v Hornbergu v roce 1945, aby nepadl do rukou blízcím se Američanům.⁸⁵²

Schneider se však nevěnoval jen vysoce výkonným větroňům, ale i kluzákům pro elementární výcvik. Ačkoliv se typ Grunau 9 těšil velké oblibě i rozšíření, zastarávání jeho konstrukce se nedalo ignorovat. V letech 1936–1937 tak byl zkonstruován slavný cvičný „Schulgleiter“ SG-38.⁸⁵³ Byl společným dílem konstruktéra Edmunda Schneidera, pilota Ludwiga Hofmanna a technika Rehberga. Nový „Schulgleiter“ v sobě kombinoval to nejlepší ze Schneiderova „Grunau 9“ a z vývojové řady „Zögling“ Dr. Alexandra Lippische, Hanse Jacobse a již zmíněného technika Rehberga. Cílem bylo zkonstruovat kluzák, který by byl extrémně jednoduše ovladatelný, zcela nezáludný, lehce opravitelný a zároveň co nejlacinější. Sériová výroba se v Grunau rozběhla v roce 1938, ale mnoho leteckých klubů si typ SG-38 stavělo vlastnoručně. „Schulgleiter“ se záhy stal extrémně

850 Nutno poznamenat, že i během provozu typu Grunau Baby II se překryt kabiny používal spíše vzácně a především pak v předválečných letech na typu GB IIa.

851 VOGELSANG, Carl Walther, pozn. 837, s. 213.

852 SIMONS, Martin, pozn. 384, s. 96.

853 Česky doslova „školní kluzák“.

oblíbeným a ve válečných i poválečných letech se skvěle uplatnil v elementárním výcviku pilotních žáků, kteří na něm získávali základní návyky.⁸⁵⁴

4.10.3. Činnost firmy Petera a menších regionálních výrobců v meziválečném leteckém průmyslu.

Jedním ze zakládajících členů vrchlabské pobočky Verband deutscher Flieger in der Č.S.R. byl Ing. Theodor Petera (1907–1966), spolumajitel místní karosárny. Karosárnu, respektive „kočárovnu“ založil v roce 1864 jeho dědeček Ignaz Theodor Petera.⁸⁵⁵ Postupem času si kočárovna získala skvělé jméno a s nástupem automobilů začala vyrábět i karoserie.⁸⁵⁶ Po skončení 1. světové války a vyhlášení Československa dále pokračovala výroba kočárů i karoserií. V roce 1932 Theodor Petera starší ve věku 63 let zemřel a na jeho místo nastoupil jeho syn, Ing. Theodor Robert Petera. Ten vystudoval techniku a bez vědomí svého otce také stavbu letadel, neboť letectví mu zcela učarovalo.⁸⁵⁷ Není přesně známo, kdy se osobně seznámil s Edmundem Schneiderem, nicméně je velmi pravděpodobné, že k tomu došlo prostřednictvím Eugena Bönsche asi v letech 1930–1932. Zkušenosti se stavbou Schneiderových konstrukcí začal Ing. Petera získávat v následujících letech – jednou z prvních byla i Grunau-Baby I postavená v letech 1933–1934.⁸⁵⁸ Zřejmě již od roku 1934 se také firma Ig. Th. Petera & Söhne stala hlavním zástupcem firmy I.B.V. (Imhoff, Bochkoltz & Vogeler) pro prodej startovacích gumových lan v ČSR.⁸⁵⁹

854 COHAUSZ, Peter W., pozn. 793, s. 204.

855 Ignaz Theodor Petera (1840–1904) do Vrchlabí přišel z Pecky. Když roku 1904 zemřel, řízení podniku přešlo na tři z jeho synů, Josefa (vedl výrobu), Theodora st. (ten měl na starosti péči o zákazníky) a Roberta (staral se vedení podniku a administrativu). KRÁLÍK, Jan, pozn. 137, s. 10, 11.

856 První karoserii Peterova firma vyrobila v roce 1908 pro Willibalda Jerie, majitele vrchlabské přádelny. Ve stejném roce také začala spolupráce s libereckou automobilkou RAF (Reichenberger Automobil-Fabrik). Podle vzpomínek Mimi Peterové měl být jeden z automobilů značky RAF určen pro samotného císaře Františka Josefa – a právě pro tento vůz zhotovila karoserii Peterova karosárna, čímž si ve Vídni udělala velmi dobré jméno. Z dopisu Mimi Peterové Erwinu Primavesimu ze dne 9.6.1982. Fotokopii dopisu laskavě poskytl pan Jiří Leník.

857 Tamtéž.

858 CZERNIN-MORZIN, Jaromír, pozn. 506, s. 42.

859 Volně vkládaná reklama z periodika Flugwesens. 10-12/1934. S laskavým svolením knihovny NTM.

V roce 1936 navštívil Ing. Petera se svou ženou Mimi, švagrovou a jejím mužem kolébku německého plachtění ve Wasserkuppe. Zde se setkali s prof. Oskarem Ursinem, slavným plachtařským průkopníkem, a zkušební pilotkou Hannou Reitsch, se kterou se však zřejmě znal již z Grunau, kde společně s Reinholdem Riegerem absolvoval čtyřtýdenní kurs.⁸⁶⁰

Na podzim tohoto roku také díky Peterovi do Vrchlabí z Brna přesídlil Lothar Vogt, nadšený plachtař a absolvent brněnské techniky, s nímž se Theodor Petera znal z plachtařských soutěží v Klentnici. Z Brna s sebou přivezl také výkonný větroň Lo 105 vlastní konstrukce pojmenovaný „Ardetta“. Ačkoliv se poválečná varianta o rozpětí 10 m dodnes s oblibou používá především pro akrobacii, původní účel této konstrukce je odlišný. Vogtovi šlo o zkonstruování letadla, které by bylo menší, a tedy skladnější, než proslulá Grunau-Baby II, bezpečnější a zároveň i dosahovala lepších výkonů. Konstrukce Lo 105 tyto požadavky ve všech ohledech splňovala. Ve svém novém působišti Vogt pracoval u firmy Roha v Podhůří⁸⁶¹ a ve volných chvílích se v rámci místní V.d.F. věnoval létání a dalším konstrukčním úpravám svého letadla. Od podzimu 1936 také ve Vrchlabí pracoval na vylepšené variantě tohoto letadla, která byla označována Lo 105 „Klein aber mein“.⁸⁶² Tato upravená verze disponovala stejným rozpětím křídel, byla o několik centimetrů kratší a měla štíhlejší křídla, což sice zvýšilo plošné zatížení, ale zároveň i optimální rychlost. Na rozdíl od zažité praxe, kdy měly soudobé větroně části nosných ploch za torzní skříní potažené plátnem, stejně jako kormidla, tvořila potah všech částí vylepšené varianty Lo 105 překližka – včetně kormidel. Nosník křídla byl, podobně jako u původní varianty „Ardetta“, průchozí, což přispělo ke značné tuhosti a odolnosti konstrukce; povolený násobek přetížení byl 10 G a maximální rychlost 380 km/h. Zjištěná klouzavost byla 1:26 při

860 Z dopisu Mimi Peterové Erwinu Primavesimu ze dne 9.6.1982. Fotokopii dopisu laskavě poskytl pan Jiří Leník.

861 Součást města Vrchlabí, známější spíše jako Harta.

862 Doslova „Malý, ale můj“.

rychlosti 70 km/h. To vše při prázdné hmotnosti neuvěřitelných 75 kg⁸⁶³ a ceně materiálu potřebného na stavbu v hodnotě tehdejších 2000,- Kč.⁸⁶⁴

Při jednom ze zkušebních letů na jaře 1937 se Lothar Vogt nachladil a následně onemocněl zápallem plic.⁸⁶⁵ Existují i jisté indicie, že mohl mít tuberkulózu. Jisté je, že těžkému plicnímu onemocnění 18. září 1937 podlehl.⁸⁶⁶ Tím byly bohužel snahy o rozšíření tohoto nadějného letadla mezi odbočky V.d.F. či MLL přerušeny. Další vývoj jeho větroně probíhal až v roce 1940 pod vedením jeho bratra Alfreda. V mnoha odborných publikacích se objevuje nepravdivé tvrzení, že tento úspěšný výkonný větroň získal název „Lo 105“ právě díky Alfredovi Vogtovi, který jej tak měl pojmenovat na památku svého bratra. Název „Lo 105“ se však objevuje již ve zdrojích z léta 1937, kdy byl Lothar Vogt ještě mezi živými.⁸⁶⁷ Je však pravdou, že jméno poválečné a sériově vyráběné varianty Lo 100 z roku 1952 již je od Lotharova jména odvozeno.

Skvělé vztahy Theodora Petera s Edmundem Schneiderem vedly k tomu, že již v první polovině 30. let Petera nabízel stavbu větroňů Grunau-Baby a jejich částí na zakázku. Největšího rozmachu ve výrobě letadel a letadlových částí však Peterova továrna dosáhla až během druhé světové války, kdy Schneiderovy typy Grunau-Baby IIB a SG-38 vyráběla licenčně.

Přínejmenším v ohledu regionálního významu je také na místě věnovat alespoň krátkou zmínku výrobcům leteckého textilního materiálu, zvláště pak potahového plátna. To bylo produktem doslova spotřebního charakteru, neboť plátěný potah bylo nutné velmi často opravovat. Větší firmy, jako například ESG či Peterova karosárna, měly své vlastní dodavatele, nicméně zdejší plachtařské skupiny, ať již z řad MLL či V.d.F., nakupovaly potahový materiál zpravidla u menších dodavatelů či výrobců. Mezi takové patřila

863 Navzdory skutečně těžko uvěřitelné hodnotě nejde o tiskovou chybu, identický údaj se v uvedeném zdroji vyskytuje několikrát a uveden je i v článku o Lo 105 z červnového čísla předchozího ročníku.

864 REDAKCE. Und nochmals „Lo 105“! *Flugwesen*. 1938, Jhg. 18, Nr. 2, s. 28.

865 Dopis Alfreda Vogta Erwinu Primavesimu. Fotokopii dopisu laskavě poskytl pan Jiří Leník. Nedatováno, pravděpodobně počátek 80. let.

866 Tamtéž.

867 Například REDAKCE. Lo 105. Ein tschechoslowakisches Leistungssegelflugzeug. *Flugwesen*. 1937, Jhg. 17, Nr. 6, s. 39.

například trutnovská Meislova tkalcovna lněného a damaškového zboží⁸⁶⁸, či firma „A. Steffan a spol.“ z Jilemnice. Jistě není bez zajímavosti, že tato firma byla se svými výrobky přihlášena na III. Mezinárodní leteckou výstavu v Praze, která se konala od 31. května do 9. června 1924.⁸⁶⁹

4.10.4. Igo Etrich a jeho E.VIII Sport-Taube

Igo Etrich se rozhodl k leteckému průmyslu vrátit v roce 1928, kdy na své přednášce v Berlíně avizoval své rozhodnutí zkonstruovat malé, stabilní a bezpečné turistické letadlo, které by doslova bylo jakýmsi „létajícím autíčkem“, jak sám tvrdil.⁸⁷⁰ Je vcelku zajímavý a takřka neuváděný fakt, že se Igo Etrich odhodlal ke konstrukci a stavbě nového letadla v době, kdy rodinná firma procházela těžkým obdobím hospodářské krize. V roce 1929 byl nucen propustit 400 dělníků ze své přádelny lnu v Horním Starém Městě a dalších 120 z provozu v Bohuslavicích.⁸⁷¹ Na poli konstruování motorových letadel však mělo jít o Etrichovu labutí píseň. Stavba tohoto jednomotorového vzpěrového hornoplošníku s příhradovou konstrukcí byla dokončena v dílně Etrichovy textilky v Horním Starém Městě roce 1929 – právě jeho konstrukce však měla být pověstným „kamenem úrazu“. Etrich totiž, patrně ve snaze o ušetření hmotnosti, stroj zkonstruoval v souladu s německými normami BVF (Bauvorschriften für Flugzeuge).⁸⁷² V ČSR, stejně jako v řadě dalších evropských zemí, však byly závazné normy CINA.⁸⁷³ Zajímavé je, Letecký odbor MVP Etrichovi závazné předpisy k prostudování zapůjčil, ten je však evidentně vůbec nerespektoval. I samotná stavba letounu proběhla bez patřičného povolení

868 Reklama otištěná v periodiku Letectví 3/1931. Praha: Aeroklub RČS, 1931. s. 87.

869 III. mezinárodní letecká výstava v Praze, In: Letectví 4/1924 (duben), č. 4, ročník 4, Praha: Čs. aeroklub, s. 64.

870 SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 107.

871 SMUTNÝ, Bohumír, pozn. 59, s. 32.

872 Za tímto problémem mohl stát i fakt, že teoretické výpočty pro Etricha prováděl německý výpočtář Dr. Ing. Alfred King. TÝC, Pavel. Etrich E.VIII 1929/1930 Taube, část II. In: Letectví + kosmonautika, č. 18, 1994, ročník 70, vyd. 1.9. 1994, s. 33/1403.

873 V plném znění „Commission internationale de la navigation aérienne“. Tedy doslova „Mezinárodní komise pro vzduchoplavbu“.

– to Etrich od Ministerstva obchodu po dohodě s Ministerstvem veřejných prací získal až zpětně 14. března 1930.⁸⁷⁴

K prvnímu záletu nového stroje došlo v Josefově 7. října 1929 odpoledne, s Hellmuthem Hirthem za řízením.⁸⁷⁵ Pilot Hirth měl ke stroji řadu připomínek, přičemž nejvýznamnější byla asi přední centráž, která mu způsobila nemalé problémy při přistání.⁸⁷⁶ Bylo tedy jasné, že bude třeba provést docela zásadní konstrukční změny. Pro další zkušební lety pak musel Etrich sehnat jiného zkušebního pilota, protože Hellmuth Hirth onemocněl. Nakonec se mu na doporučení podařilo najmout Johannese Hentschela z Vratislavi, který další vzlet provedl 23. října 1929 z louky nedaleko Etrichovy textilky poblíž trati na Svobodu nad Úpou.⁸⁷⁷ Zkušební pilot Hentschel po provedených letech navrhl několik změn, které byly promptně provedeny. Pro další testování se vybralo letiště Praha-Kbely, neboť disponovalo skvělým zázemím, a i kompetentní úřady v blízkosti.⁸⁷⁸ Sport-Taube byla na místo dopravena po silnici a zde pod vedením Etrichova dílenského vedoucího a konstruktéra, Ing. Ericha Hackela, sestavena. Zkušební lety prováděl pilot Hentschel od 23. listopadu. V sobotu 30. listopadu letěla Sport-Taube i v plném obsazení, když druhé místo vedle Hentschela zaujal právě Ing. Erich Hackel.⁸⁷⁹

Ačkoliv byl o Etrichovo letadélko či jeho stavbu zájem i mezi leteckou veřejností v ČSR – mezi jinými i ze strany karlovarské odbočky V.d.F., Etrich žádné z nabídek nevyužil. Problémem také byl neustálý boj o získání osvědčení o letové způsobilosti, typ E.VIII však zároveň postrádal i úřední typovou zkoušku, protože Etrich doposud komisi nedodal ani statický, ani aerodynamický výpočet.

874 TÝC, Pavel. Etrich E.VIII 1929/1930 Taube Limousine. Část III. In: Letectví + kosmonautika. 18/1994. Vyd. 15. září 1994. Praha: Magnet-Press, 1994. s. 34/1404.

875 SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 111.

876 Přední centráží je v odborné letecké terminologii myšleno těžiště posunuté dopředu. Centráž, tedy poloha těžiště, má vliv především na podélnou stabilitu letadla.

877 TÝC, Pavel. Etrich E.VIII 1929/1930 Taube, část II. In: Letectví + kosmonautika, č. 18, 1994, ročník 70, vyd. 1.9. 1994, s. 31/1401.

878 TÝC, Pavel. Etrich E.VIII 1929/1930 Taube Limousine. Část III. In: Letectví + kosmonautika. 18/1994. Vyd. 15. září 1994. Praha: Magnet-Press, 1994. s. 33/1403.

879 TÝC, Pavel. Etrich E.VIII 1929/1930 Taube Limousine. Část II. In: Letectví + kosmonautika. 19/1994. Vyd. 1. září 1994. Praha: Magnet-Press, 1994. s. 31/1477.

V lednu 1930 Etrich z ryze pragmatických důvodů uzavřel smlouvu i s novým zkušebním pilotem, Janem Šandou, velmi zkušeným letcem, který v té době ve Kbelích sloužil u Československé letecké společnosti jako dopravní pilot.⁸⁸⁰ Etrich nebyl s Johannesem Hentschelem nespokojený, ale problémem v tomto ohledu byly spíše československé úřady, které se na Etrichův podezřele „proněmecký“ postup dívaly s pochopitelnou nedůvěrou – stroj konstruoval podle německých norem a výpočtů německého konstruktéra Dr. Ing. Kinga sudetský Němec Ing. Hackel a zalétával jej Němec Hentschel.⁸⁸¹ Jan Šanda měl po dalších zkušebních letech k typu řadu připomínek, které vedly k dalším úpravám. Lze říci, že v ohledu vlastností letadla a jeho pilotáže se v létě 1930 podařilo všechny „dětské nemoci“ odstranit a Etrich Jana Šandu v srpnu 1930 za jeho služby vyplatil. Při sebelepší Šandově práci však Etrich stále ke Sport-Taube postrádal osvědčení o letové způsobilosti a získat jej ze strany Leteckého odboru MVP ani nemohl, neboť konstrukce normám CINA zkrátka neodpovídala.⁸⁸² Není proto příliš překvapivé, že po přezkoumání všech podkladů, kdy mimo jiné shledal nemálo konstrukčních nedostatků, vydal Dr. Ing. Antonín Štícha z Leteckého odboru MVP zamítavé stanovisko. Zároveň však Etrichovi nastínil možné řešení problému. Bylo třeba konstrukci přepracovat podle závazných norem a podrobit lámací zkoušce – oba kroky byly ovšem pro Etricha zcela nepřijatelné.⁸⁸³ Etrich se tak začal poohlížet po zahraničních zájemcích. V rámci Evropy však pro Etricha byla velkou překážkou právě organizace CINA a Mezinárodní úmluva o letectví, kterou však nesignovalo ani Německo, ani Rakousko, státy, k nimž Etrich cítil asi největší sympatie a počítal s možností případného odbytu. Dlužno říci, že v případě obchodního a potažmo i provozního neúspěchu typu E VIII nehrály roli jen úřady, ale i jistá

880 Jan Šanda (narozen 3. ledna 1903 v Žeroticích u Znojma) sloužil u společnosti ČLS od roku 1930.

Na jejích tratích létal mj. na typech Avia BH-25, Avia Fokker F-VIIb-3m, Fokker F.XVIII, DC-2 a DC-3. V řadách ČLS létal až do obsazení ČSR německými vojsky v březnu 1939. Za odbojovou činnost, kdy vedl skupinu „Za svobodu“ a tajně konstruoval a zhotovoval krátkovlnné radiostanice, byl po zradě zadržen Gestapem a 28. července 1943 v Drážďanech nacisty popraven. TÝC, Pavel. Etrich E.VIII 1929/1930 Taube Limousine. Část II. In: Letectví + kosmonautika. 19/1994. Vyd. 1. září 1994. Praha: Magnet-Press, 1994. s. 31/1401 a JIST, Adam, KORDA, Václav. Pilotem R.A.F. Praha: Mladá Fronta, 1992. ISBN 80-204-0272-1. s. 142.

881 SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 113, 114.

882 SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 116.

883 TÝC, Pavel. Etrich E.VIII 1929/1930 Taube Limousine. Část II. In: Letectví + kosmonautika. 19/1994. Vyd. 1. září 1994. Praha: Magnet-Press, 1994. s. 31/1477.

Etrichova rigidnost a vybíravost, pro kterou řadu obchodních příležitostí odmítl. Jako příklad lze uvést zájem Švýcarska, mj. člena CINA, kterého však Etrich nevyužil, či zájem německého leteckého výrobce Raab-Katzenstein, u nějž jednání v průběhu roku 1930 vyzněla do ztracena.⁸⁸⁴ Nutno říci, že nešlo jen o úřední překážky a Etrichovu nerozhodnost, problematická byla i vysoká cena, která některé zájemce odradila.⁸⁸⁵ Navzdory tomu v Německu ještě v roce 1931 požádal o udělení letové způsobilosti, nicméně úřad DVL⁸⁸⁶ po přezkoumání zcela nečekaně a k Etrichovu nemalému znechucení požadoval řadu konstrukčních změn, navzdory tomu, že letadlo bylo v ČSR úspěšně zalétáno. Demotivovaný Etrich tak Sport-Taube uschoval ve skladu své továrny v Horním Starém Městě a dalších pokusů o získání letové způsobilosti a zahájení sériové produkce zanechal.⁸⁸⁷ Úřední anabázi však ještě zdaleka nebyl konec.

V Etrichově biografii z roku 1942 je uvedeno, že československé úřady nařídily stroj Sport-Taube zrušit, respektive zničit.⁸⁸⁸ Téměř identickou informaci pak lze nalézt v monografii Erwina Primavesiho „Im Auf- und Abwind“ z roku 1986.⁸⁸⁹ Hanuš Salz v monografii „Igo Etrich“ toto stanovisko označil za lživé.⁸⁹⁰ Zde je však nutno uvést, že se v tomto ohledu ve své jinak velmi hodnotné publikaci zcela mýlil, když tvrdil, že československé úřady zničení letadla nenařídily. Jasným důkazem je výnos Ministerstva veřejných prací č. 26b-1637/7-60.196 ai 1931 ze dne 22. dubna 1932. Tento výnos Igo Etrichovi ukládal, aby: *„své letadlo – Etrichovu holubici E 8 – zrušil, t.j. učinil jeho podstatné součásti /: trup letadla s řídicími orgány, řídicí a vodící plochy, nosné plochy a přistávací zařízení :/ neupotřebitelnými /: nařízením, neb jiným neodstranitelným znehodnocením :/.*⁸⁹¹ Dalším důkazem je oznámení vrchního strážmistra Bělohlávka, velitele četnické stanice v Hořejším Starém Městě, adresované tamnímu okresnímu úřadu a

884 SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 118.

885 SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 120.

886 Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt, česky Německý výzkumný ústav pro letectví.

887 SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 122.

888 OBAL, Adalbert, SWOBODA, Erich, pozn. 70, s. 61.

889 PRIMAVESI, Erwin, pozn. 15, s. 28.

890 SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 6.

891 SOKA Trutnov. Igo Etrich – výroba a zkoušení letadel. 1929 – 1934. Sign. XIV 12/1372. Inv. č. 22775, ukl. č. 474. Výzva o vyšetření splnění výnosu Ministerstva veřejných prací č. 26b-1637/7-60.196 ai 1931, adresovaná Okresnímu úřadu v Trutnově dne 7. července 1934.

datované k 8. srpnu 1934. V tomto oznámení se uvádí, že strážmistr Vašíček provedl šetření stran splnění podmínek nařízení o znehodnocení letadlových částí. Při svém šetření za Etrichovy nepřítomnosti vyslechl Ing. Ericha Hackela, který mu sdělil, že pohonná jednotka byla prodána zpět do Německa a lana a části řízení byly upotřebeny v Etrichově továrně. Ve zprávě se však také uvádí, že: „*Součásti létadla, jako trup, nosné plochy, řídicí plochy a podvozek nejsou učiněny nepotřebnými, jak bylo továrníku Etrichovi nařízeno.*“⁸⁹²

Nutno dodat, že díky Etrichovu houževnatému odporu stran splnění uvedeného nařízení přečkal stroj Etrich Sport-Taube ve skladu nelehké předválečné období, druhou světovou válku i bouřlivé období v květnu 1945 a stal se exponátem Národního technického muzea.⁸⁹³ Na přelomu let 1978–1979 prošlo toto elegantní letadlo renovací na kbelském letišti a dnes patří k nejcennějším klenotům NTM.⁸⁹⁴

S typem Sport-Taube svou činnost v leteckém průmyslu ukončil – nikoli však v letectví jako takovém. Aktivní byl kupříkladu jako technický poradce v trutnovské odbočce MLL⁸⁹⁵ a pořádal i přednášky.

Navzdory obrovským Etrichovým zásluhám v leteckém průmyslu, a především v jeho konstruktérské a průkopnické činnosti, zůstává osobností do značné míry kontroverzní. O Etrichově politickém postoji v meziválečném období, a zvláště pak ve 2. polovině 30. let není pochyb – proněmecky orientován byl patrně vždy, nicméně od roku 1935 byl aktivním členem SdP. Politika této strany se záměrně čím dál tím více přibližovala říšské NSDAP a po obsazení Sudet byla nařízením Adolfa Hitlera z 30. října 1938 založena sudetská župa NSDAP. Igo Etrich do této strany aktivně podal přihlášku již k 1. listopadu 1938,⁸⁹⁶ přičemž samotná SdP byla do NSDAP včleněna 5. listopadu. Etrichovo členské

892 SOkA Trutnov. Igo Etrich – výroba a zkoušení letadel. 1929 – 1934. Sign. XIV 12/1372. Inv. č. 22775, ukl. č. 474. Oznámení velitele četnické stanice v Hořejším Starém Městě místnímu Okresnímu úřadu z 8. srpna 1934.

893 SALZ, Hanuš, pozn. 16, s. 123.

894 TÝC, Pavel. Etrich E.VIII 1929/1930 Taube, část III. In: Letectví + kosmonautika, č. 19, 1994, ročník 70, vyd. 15.9. 1994, s. 34/1480.

895 MALÝ, Josef. Místní skupina MLL Trutnov. In: Letec 11/1932. Praha: Masarykova letecká liga. s. 360

896 Při podrobnějším zkoumání Etrichovy osobnosti a jeho aktivit od poloviny 30. let však dojdeme k závěru, že mu pravděpodobně ani tolik nešlo o politiku či nacistickou ideologii, jako spíše o uznání, byť o jeho vřelé náklonnosti k německému absolutně není sporu. Nicméně vytoužené členství v NSDAP mu v poválečném období příliš nepomohlo. Bylo pro něj velkým štěstím, že se z osvobozeného Československa vůbec dostal živý. Někdejší členství ve straně však jeho reputaci kazí dodnes –

číslo bylo 6685942. Z Etrichova „německého“ pohledu a událostí dané doby je však jeho jednání není tolik překvapující. Tehdejší situaci velmi dobře vystihla svým výrokem slavná britská novinářka Sheila Duff Grantová: „Žít jako ne-nacista v sudetoněmeckých oblastech bylo čistým hrdinstvím.“⁸⁹⁷

Během války se Etrich nadále věnoval svému podniku a v roce 1943 pak požádal o přijetí do Říšské literární komory. Následujícího roku obdržel čestný doktorát na Technické univerzitě ve Vídni.⁸⁹⁸ Po skončení války jej odsunuli do Německa a později se usadil v Rakousku. Dr. Ing. h.c. Ignaz „Igo“ Etrich, lnářský a jutařský průmyslník, letecký konstruktér, vizionář a čestný předseda Rakouského aeroklubu, zemřel 4. února 1967 v Salzburgu.

5. Letectví a letecký průmysl v oblasti Krkonoš v období 2. světové války

Určitým paradoxem historie pohraničních oblastí – bohužel však poměrně častým – je, že i sousedé z vedlejšího či dokonce stejného města nebo vesnice museli kvůli válečnému šílenství pozvednout proti sobě zbraně. Nejinak tomu bylo i v oblasti Krkonoš, ačkoliv je třeba zdůraznit, že letců, kteří se účastnili protinacistického zahraničního odboje, bylo v poměru výrazně méně, než mimo oblast Sudet. Tento fakt je dán národnostním složením dané oblasti, kde lze za „českou“ považovat především její jihozápadní část. Celý sever a většinu středu a východu až na výjimky obývali především Němci.

Navzdory razantním změnám, které přineslo připojení Sudet k Německu a včlenění skupin V.d.F. do organizace NSFK, však plachtění ani během 2. světové války

v Rakousku se i v současnosti vedou spory o tom, jestli kupříkladu nepřejmenovat Etrichstraße, vídeňskou ulici v městské části Kaiserebersdorf. AUTENGRUBER, Peter, NEMEC, Birgit, RATHKOLB, Oliver, WENNIGER, Florian. Forschungsprojektendbericht. *Straßennamen Wiens seit 1860 als „Politische Erinnerungsorte“*. Závěrečná zpráva projektu. 2013. Vídeň: Universität Wien. S. 267. Dostupné z: <http://images.derstandard.at/2013/07/03/strassennamenbericht.pdf>.

897 GRANT DUFF, Shiela. *Europe and the Czechs*. Harmondsworth: Penguin Books Ltd., 1938. S. 158.

898 GRANT DUFF, Shiela, pozn. 897, s. 267.

v Krkonoších neustalo. Nad horami se stále objevovaly větroně, tentokrát šlo však ve většině případů o typ Grunau Baby IIb, který se stal nosným typem pro pokračovací výcvik v rámci plachtařských skupin a středisek NSFK. Vzácněji potom dvoumístný typ DFS Kranich, kterým zpravidla disponovaly větší skupiny (například trutnovská či grunauská). Motorové létání se však omezilo takřka výhradně na vlekání a převážně výcvikový provoz Luftwaffe. Přinejmenším pak do posledního roku konfliktu, kdy se přiblížila frontová linie a nad Krkonošemi začaly probíhat i bojové operace. V letech 1939 – 1944 však pro instruktory i pilotní žáky Luftwaffe Krkonoše zůstaly lákavým cílem, jak dokládají některé nehody, ale i vzpomínky. Jako například zážitek stíhacího pilota Norberta Hanniga:

„Vyhýbali jsme se nízkému létání nad Lehnici a jinými městy. Ale zbytek Dolního Slezska v blízkosti naší základny se stal doslova naším hřištěm. Když jsme prolétali nad známými vesnicemi, řekami, lesy a potoky, tak jsem ze zcela jiné perspektivy mohl poznávat všechna ta místa, která jsem si pamatoval z dětství. Ale nejkrásnější pohled ze všech byl bez nejmenších pochybností na hřebeny hor, které na jihu dělily Slezsko od Protektorátu Čechy a Morava. Impozantní Krkonoše a jejich 1605 metrů (sic!) vysoká Sněžka. Na jejím vrcholku stál hotel, meteorologická stanice a stožár vysílače. Pohled na horu vystupující ze zvlněných slezských kopců mi bral dech. Nahoru se dalo dostat jen po dvou úzkých stezkách – jedna strmější a obtížnější, než druhá (sic!). My jsme to měli jednodušší. Se svými třemi žáky, seřazenými ve formaci stupňovitě vpravo, jsem letěl ke Sněžce, s nízkými slezskými vrcholky po pravé ruce. Když jsme se souběžně s hřebenem přiblížili, asi 200 metrů pod vrcholem jsem dal svému roji rozkaz stoupat spirálovitě vlevo, kolem skalnatého úbočí hory. Turisté nám svrchu z obou cest mávali, jak jsme k nim kolem Sněžky stoupali. Když jsme dosáhli vrcholku, přešli jsme do těsné formace a udělali průlet nad hotelem a meteorologickou stanicí. Další rozkaz a už jsme seřazení ve formaci za sebou uháněli střemhlav dolů do údolí. Přes úpatí Krkonoš to domů na základnu trvalo jen slabých 10 minut. Náš výlet ke Sněžce byl nesmírně vzrušující zážitek – ale měl svůj účel. Moji tři

žáci drželi skvěle drželi skupinu, poslouchali každý můj rozkaz a hladce měnili formaci. Získali tak neocenitelné zkušenosti.“⁸⁹⁹

Nedílnou součástí místní druhoválečné letecké historie je pak i průmyslová činnost, která zde v průběhu války doznala nebyvalého rozvoje. Paradoxní je, že po skončení konfliktu nebylo toto průmyslové zázemí pro leteckou výrobu již dále využíváno, ačkoliv řada typů, jichž se produkce týkala, zůstala v provozu ještě roky.

5.1 Činnost NSFK v oblasti Krkonoš

Organizace NS-Fliegerkorps, či zkráceně NSFK, vznikla na základech předchozí asociace Deutscher Luftsportverband (DLV) Hitlerovým příkazem z 15. dubna 1937. DLV s tímto datem ukončila činnost a přešla zcela pod správu nové NSFK.⁹⁰⁰ V otázce vrchního vedení se nezměnilo prakticky nic – měl jej stále na starosti říšský ministr letectví Hermann Göring. Pod ním pak byl jako NSFK Korpsführer generál Friedrich Christiansen.⁹⁰¹ Od června 1943 pak ve funkci Korpsführera NSFK působil generál Alfred Keller (bývalý bombardovací pilot z první světové války). Po organizační stránce vycházela NSFK z paramilitární organizace SA (Sturmabteilung) a hlavním úkolem byl výcvik „nové krve“ pro Luftwaffe. Během existence NSFK došlo několikrát k jejímu přeorganizování v rámci územních zisků Třetí říše (tj. po obsazení Sudet a po vzniku tzv. Generálního gouvěrnementu na území nacisty okupovaného Polska). Takřka bezprostředně po anexi Sudet pod NSFK hromadně přešly i plachtařské skupiny svazu Verband deutscher Flieger in der Č.S.R. Navzdory víceméně kladnému přijetí nové situace ze strany německého

899 HANNIG Norbert, WEAL, John. *Luftwaffe fighter ace*. Mechanicsburg, PA: Stackpole Books, 2004. ISBN 978-1-908117-97-7. S. 118, 119. (Překlad Pavel Kocián).

900 Organizace NSFK jako taková byla založena již v roce 1932. V následujícím roce však byla pohlcena DLV. Po rozpuštění DLV byla obnovena právě k 17. dubnu 1937. TAYLOR, Victoria. Fledglings of the Third Reich: The National Socialist Flyers Corps. *Journal of Aeronautical History*. Paper 2022/01. Londýn: Royal Aeronautica Society, 2022. S. 2.

901 Bývalé námořní stíhací eso z první světové války. Po druhé světové válce byl jako válečný zločinec odsouzen ke 12 letům vězení, protože nechal v říjnu 1944 v reakci na odbojářskou činnost vypálit nizozemskou vesnici Putten. Z vězení byl překvapivě propuštěn již v roce 1951.

obyvatelstva nelze říci, že by tuto zásadní změnu přijali bývalí členové skupin V.d.F. jednoznačně kladně. I když byla NSFK organizací prozatím úzce zaměřenou na sportovní letectví, do značné míry byla také organizací politicko-ideologickou. O tom svědčí například i fakt, že se po značně dlouhou dobu členem NSFK mohl dospělý občan stát pouze v případě, byl-li zároveň členem NSDAP. Nejen tato skutečnost byla mnohým plachtařům ze skupin V.d.F. pověstným „trnem v oku“. Během prvorepublikové éry skupin V.d.F. se totiž politika pramálo řešila a jediným zájmem bylo létání. Typická skupina NSFK naopak své členy vedla k jasnému politickému uvědomění v duchu nacistické ideologie a spíše než pouhému létání „pro radost“ se věnovala výcviku mladých pilotů, kteří ve své podstatě tvořili dorost Luftwaffe. To vše navíc s poněkud militantním charakterem, který se diametrálně lišil od zcela neformálních a veskrze kamarádských vztahů ve skupinách V.d.F. Pro mnohé z nadšených plachtařů tak nastal čas velkého rozhodnutí – buď se od politiky zcela distancovat a přestat s létáním, nebo se podvolit režimu a ztotožnit se s principy NSFK. Našli se však i takoví, kteří z výše popsaných důvodů svou plachtařskou kariéru na čas ukončili. Existovalo však i množství „ideologicky zapálených“ jedinců, kteří novou změnu přijali s neskrývaným nadšením a stali se v rámci NSFK funkcionáři.⁹⁰² Během války pak v rámci NSFK figurovalo 20 „Gruppe“ (skupin), které se dále organizačně dělily na tzv. „Standarte“ a následně na podřízené „Sturm“, odpovídající místním odbočkám. Vrchlabská, trutnovská, žacléřská i grunauská skupina organizačně spadaly pod NSFK-Gruppe 6, jejíž vedení sídlilo ve Vratislavi.

Mezi skupinami V.d.F. zajímavou výjimku tvořila její plachtařská odbočka v Žacléři, která svůj provoz z nařízení československých úřadů musela v blízkosti hranice ukončit již v závěru sezóny roku 1936. Pro tuto významnou krkonošskou plachtařskou skupinu znamenalo obsazení Sudet německou armádou a včlenění do NSFK opětovnou možnost létat. S novými změnami přišel i nový instruktor, prozatím blíže neznámý plachtař Svoboda.⁹⁰³ Mezi piloty, kteří v letech 1939–1941 u žacléřského „Sturmu“ NSFK létali,

902 Z mailové komunikace s panem Reinholdem Riegerem, vnukem Reinholda Riegera, vedoucího vrchlabské NSFK. Ze dne 20. srpna 2020.

903 SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 31.

patřili Franz Efler, Franz Feest, Josef Fisch, Gustl Hofmann, Reinhold „Mottl“ Hubert,⁹⁰⁴ Katschmer, Josef Klos, Anton Lukesch, Alfred Lux, Rudolf Meier, Gustl Müller, Walter Müller, Ferdinand Pasler, Josef Patzak, Fritz Pieschel, Walter Püschel, Franz Rabe, Rudolf Reh, Wenzel Scholawy, Fritz Schreiber, Hans Starek, Roland Zimmer⁹⁰⁵ a Ernst Honsa.⁹⁰⁶

Na začátku války bylo také v rámci NSFK v Žacléři založeno výcvikové středisko s oficiálním názvem Segelflug-Übungsstelle Schatzlar im Riesengebirge, spadající pod NSFK 6/1/31. Zde byli v budově bývalé II. obecné školy teoreticky i prakticky školeni plachtaři-žáci nejen z okolí Žacléře, ale z celé říše. Podle dostupných zdrojů zde školením od října 1942 procházel například Ernst Wilms z Duisburgu, narozený 20. srpna 1928. Z jeho dochovaných dokumentů lze zjistit, že vedoucím letecké dílny byl v Žacléři v této době jistý Kühn a ve funkci Sturmführera, tedy vedoucího místní skupiny NSFK, potom plachtař Schmitz.⁹⁰⁷ Jména dalších žacléřských letců, či těch, kteří zde během války plachtili prozatím nejsou známa. Budova č.p. 227, kde letecká škola sídlila, v průběhu 50. let sloužila jako ubytovna.⁹⁰⁸

Flotilu žacléřské NSFK tvořily zpočátku kluzáky SG-38 a větroně Grunau-Baby IIB. Z konkrétních strojů je znám SG-38 s gondolou, jejíž levý bok zdobil obrázek černého kocoura a nápis „Toi-toi-toi“. Z GB IIB je pak znám větroň imatrikulovaný D-6-645.⁹⁰⁹

Pro trutnovské plachtaře přišla naopak s novými změnami a začleněním do NSFK v porovnání s žacléřskou skupinou zpočátku spíše řada negativ. Čeští plachtaři z místní MLL, se kterými měli jejich němečtí kolegové skvělé vztahy, pochopitelně museli okamžitě ukončit svou činnost. RLM, Říšské ministerstvo letectví, také zakázalo další lety z Pruské

904 Reinhold „Mottl“ Hubert, velmi zkušený plachtař a instruktor, později sloužil u Luftwaffe v řadách 6./JG27. Sloužil na Sicílii, ve Francii a v Německu při obraně Říše. Během své stíhací kariéry dosáhl jednoho vzdušného vítězství, když 25. února 1944 sestřelil u Braunau na Innu americký bombardér Boeing B-17. Padl v boji nad Mosbachem nedaleko Augsburgu 4. března 1944. Pohřben byl v Žacléři. SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 73, 74.

905 SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 18.

906 SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 74.

907 NSFK. Leistungsbuch des NS-Fliegerkorps: Ernst Wilms. Žacléř: NSFK-Gruppe 6 Sturm 1/31, 1942. S. 3.

908 Žacléř – „Letecká škola“. SOkA Trutnov. Pronájem letecké školy. Sign. Škol 99, č. inv. 4869, č. kart. 676.

909 SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 32.

cesty od Weberovy boudy.⁹¹⁰ Skupina pak následně létala společně s žacléřskými plachtaři v rámci NSFK-Sturm 1/31. Přišla i nová nařízení – než směl pilotní žák poprvé usednout do kabiny kluzáku, musel nejprve odpracovat 200 hodin v letecké dílně. Leteckou flotilu kromě již zmíněných typů Grunau-Baby IIB a SG-38 později doplnil i dvoumístný výkonný větroň DFS Kranich.⁹¹¹ Létalo se ze stejných míst, která žacléřská skupina V.d.F. dříve používala až do zastavení činnosti na konci sezóny 1936. U lesa nad vsí Bobr si také plachtaři z místní NSFK postavili hangár, který byl však po válce Poláky kvůli bezprostřední blízkosti hranice zbourán.⁹¹²

Ve Vrchlabí byly změny přijaty víceméně kladně. Do řad NSFK nadšeně vstoupil zapisovatel a dlouholetý instruktor místní skupiny, Reinhold Rieger, který byl přesvědčeným nacistou a členem NSDAP. Situace se nakonec vyvinula tak, že se jako nejzkušenější z vrchlabských letců stal v hodnosti NSFK-Obertruppführer vedoucím místní skupiny NSFK-Sturm 6/31⁹¹³ – rozhodnutí, které jej později stálo život.⁹¹⁴ Zajímavé je, že oba jeho synové, starší Günther a o tři roky mladší Erwin⁹¹⁵, měli na rozdíl od svého otce k nacionálně-socialistické ideologii vztah více než vlažný, nebyli členy strany a před svým odvodem do armády dokonce nebyli ani členy Hitlerjugend.⁹¹⁶ Odpor k režimu je kupříkladu patrný i z fotografie z pohřbu jejich strýce Ericha Riegera, který zemřel „leteckou smrtí“ 21. května 1941. Na tomto snímku Günther Rieger, toho času stíhací

910 SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 18.

911 MAREK, Radomír. *O létání u nás. Kronika pro členy Aeroklubu Hronov a jeho příznivce*. Hronov: MC Production, 2010. S. 20.

912 SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 35.

913 Reichs-Telefonbuch (Telephon-Adressbuch für das Deutsche Reich), Sonderband Ostmark und Sudetenland, Ausgabe 1940, Berlín: Paul Aug. Hoffmann/Berlin NW7 Schiffbauerdamms, 1929 s. 29.

914 Z mailové komunikace s Reinholdem Riegerem mladším, vnukem zmíněného Reinholda Riegera z 20. srpna 2020.

915 Erwin Rieger, narozený v roce 1925, zahynul „leteckou smrtí“ v červnu 1943. Pohřben byl 15. června 1943 na vrchlabském hřbitově. Evidence hrobů vrchlabského hřbitova. Karta k hrobu IB-3-4-91/92.

916 Z mailové komunikace s Reinholdem Riegerem ml. z 20. srpna 2020.

pilot,⁹¹⁷ v letecké uniformě vzdává mrtvému poctu salutováním – na rozdíl od drtivé většiny ostatních přítomných, kteří provádějí tzv. „Hitlergruß“^{918 919}.

Bývalý předseda místní skupiny V.d.F., hrabě Jaromír Czernin-Morzin do řad NSFK vstoupil víceméně formálně.⁹²⁰ Vzhledem k tomu že byl držitelem plachtařského i motorového pilotního průkazu a disponoval nemalými zkušenostmi, není překvapivé, že byl po vypuknutí války na základě branné povinnosti povolán k Luftwaffe. Brzy po jeho odvodu se u něj však vyskytly zdravotní potíže neurologického charakteru. Jeho syn, hrabě Alexander Czernin-Morzin, popsal projevy jako velmi podobné epilepsii, o kterou však prokazatelně nešlo. Na základě nového zdravotního posudku byl tak Jaromír Czernin-Morzin služby v armádě zbaven. Otázkou zůstává, nakolik nakolik „nevyhovující“ jeho stav skutečně byl. Nelze říci, že by byl pacifistou a odpůrcem zbraní – na svém maršovském panství s oblibou chodil do lesa na lov. Avšak válka, armáda a politika byly věci, které ho absolutně nezajímaly a cítil k nim výrazný odpor.⁹²¹ Šlo o velmi aktivního plachtaře, sportovce a milovníka rychlých automobilů a koní, tudíž po fyzické i psychické stránce zdravý byl. Lze tak předpokládat, že „nevyhovující zdravotní stav“ byl v případě Jaromíra Czernina-Morzina spíše záminkou, jak se ze spárů vojenské služby dostat. Kromě mlhavé vidiny létání totiž ke službě v Luftwaffe neměl naprosto žádnou motivaci a ani takřka žádné „vlastenecké cítění“ ke Třetí říši. Jeho konání ve válečných letech bylo prokazatelně extrémně rozporuplné, avšak zdá se, že bylo motivované jen touhou po jakémsi vlastním klidu. Pro ilustraci, Jaromír-Czernin Morzin se přihlásil do NSDAP, avšak jeho žádost nepřijali, neboť byl z politického hlediska nespolehlivým občanem Říše.⁹²²

917 Během války létal na strojích Messerschmitt Bf-109, Fieseler Fi-156 Storch, Heinkel He-111 a Messerschmitt Me-262. Válku přežil a v 60. letech se znovu vrátil ke sportovnímu létání. Kdysi nejmladší z plachtařů v celé ČSR zemřel v roce 2003 ve věku 81 let. Z mailové komunikace s Reinholdem Riegerem mladším z 20. srpna 2020.

918 Česky řečeno „hajlují“.

919 HAHN-RIEGER, Ruth, RIEGER, Reinhold, pozn. 216.

920 Nutno poznamenat, že Jaromírovi Czerninovi-Morzinovi, ačkoliv se přihlásil k německé národnosti (byť z etnického hlediska Němcem fakticky nebyl), přišla anexe Sudet, okupace a válka extrémně nevhod. Pro jeho bohémský a bez nadsázky bonvivánský způsob života nová změna znamenala doslova konec „zlaté éry“ jeho života.

921 Z mailové komunikace s hrabětem Alexanderem Czerninem-Morzinem z 16. června 2015.

922 HOŘEJŠ, Miloš. Mezi dvěma světy. Proměny národnostní identity rodiny Czernin-Morzinů v 1. polovině 20. století. In: Securitas imperii, sv. 30, 1/2017. Praha: Ústav pro studium totalitních režimů, 2017. s. 26.

Určitým morálním „škraloupem“ také je, že na svých pozemcích během války zaměstnával sovětské a britské zajatce. Nutno poznamenat, že na svých pozemcích ale zaměstnával i Čechy, ke kterým se choval korektně. V roce 1940 jej finanční důvody donutily státu prodat vrchlabský zámek a přestěhovat se do Maršova. Pozoruhodné je, že se po rozvodu se svou první ženou Martou Széchényi v roce 1938 oženil s Alix-May von Frankenberg und Ludwigsdorf, která však měla židovské předky a podle německých úřadů byla taktéž politicky nespolehlivá. Na svém oděvu také během války nosila žlutou Davidovu hvězdu. Manželství však dlouho nevydrželo a v roce 1942 bylo rozvedeno po nepěkných soudních tahanicích, kde Jaromír Czernin-Morzin kromě jiného několikrát zdůraznil i židovský původ Alix-May.⁹²³ V následujícím roce bylo Jaromírovi Czernin-Morzinovi zrušeno domovské právo v Maršově a musel se přesunout do Rakouska, kde potom žil ve Štýrském Hradci.⁹²⁴ V srpnu 1944 jej zatklo a vyslýchalo Gestapo, po 5 týdnech věznění se však dostal na svobodu. Na podzim stejného roku se pak znovu oženil se svou druhou manželkou Alix-May von Frankenberg und Ludwigsdorf. Do Krkonoš už se ale nevrátil a v poválečných letech dál vedl svůj život v předválečném, byť ne již tak bouřlivém, duchu. Bývalý plachtař a první předseda plachtařské skupiny V.d.F. Mittellangenu-Hohenelbe vydechl naposledy 1. února 1966.⁹²⁵

O členství Ing. Theodora Petera v NSFK žádný doklad ani svědectví prozatím k dispozici není, nicméně lze předpokládat, že přinejmenším formálně v této organizaci pravděpodobně byl. I když Ing. Petera s NSFK prokazatelně spolupracoval a měla jeho plnou podporu, v otázce politiky zůstával víceméně chladným. Vyráběl sice později ve velkém letadla pro NSFK i Luftwaffe, byl však především technikem, obchodníkem a pilotem. Ačkoliv si v předválečných letech nezřídka stěžoval na problémy s československými úřady a vystupoval spíše proněmecky, nelze v žádném případě říci, že by byl nacistou.⁹²⁶ Zde je třeba připomenout, že jeho dědeček Ignác Theodor Petera,

923 HOŘEJŠ, Miloš. Mezi dvěma světy. Proměny národnostní identity rodiny Czernin-Morzinů v 1. polovině 20. století. *Securitas imperii*. 2017, Sv. 30, č. 1. Praha:Ústav pro studium totalitních režimů, 2017. s. 26-27.

924 Z mailové komunikace s hrabětem Alexanderem Czerninem-Morzinem z 16. června 2015.

925 HOŘEJŠ. s. 30.

926 Dopis Mimi Peterové Erwinu Primavesimu. 1982. Fotokopii dopisu laskavě poskytl pan Jiří Leník.

zakladatel firmy, byl etnickým Čechem a jeho vnuk se,⁹²⁷ na rozdíl od svého otce, kterému se jakékoliv projevy češství silně zajídaly,⁹²⁸ pramálo zajímal o národnostní nebo politické otázky. Pověstnou „alfou-omegou“ pro něj byla rodinná firma a létání. V průběhu války se však věnoval převážně letecké výrobě v rodinném podniku.

V letech 1938–1945 vycvičila vrchlabská skupina NSFK celou řadu budoucích letců Luftwaffe – z Vrchlabí a blízkého okolí v jejich řadách kromě bratrů Riegerových létali a bojovali Kurt Schrauber, Bert Purmann, Gerhard Illner, Friedrich Bradler a mnozí další.⁹²⁹ Je však třeba dodat, že se letecký výcvik stal prioritou až během války, když začínaly narůstat ztráty pilotů. V letech 1939 a zčásti i 1940 se tak plachtaři místní NSFK částečně věnovali i sportovní činnosti. O tom jasně vypovídá 3 hodiny a 5 minut dlouhý let Scharführera Franze Erbena, instruktora zdejší NSFK. Let provedl v červnu 1939 na větroni Grunau-Baby II a jeho délkou tak pokořil dosavadní sudetský rekord, jehož držitelem byl Eugen Bönsch.⁹³⁰

Kromě vrchlabského „Sturmu“ pak byla v Prostředním Lánově od roku 1939 činná skupina Flieger-Hitlerjugend, Sitz Mittellangenu, která pro létání využívala školní kluzák SG-38. Organizace Flieger-HJ, založená nezávisle na NSFK v roce 1937, se zabývala výchovou mladých leteckých modelářů a výukou základů létání. Některé skupiny disponovaly i leteckou technikou, zpravidla pak typem SG-38 či vzácněji Grunau 9. Lze říci, že mezi NSFK a Flieger-HJ panovaly víceméně vřelé vztahy a mnozí členové

927 Kolář a sedlář Ignác Petera pocházel z nedaleké Pecky. Jeho počátky ve Vrchlabí však nebyly jednoduché – německy příliš neuměl a místní Němci jej často s posměchem titulovali výrazy „Kolarsch“ a „Sedlarsch“, s důrazem na ono koncové „Arsch“ (německé vulgární označení oblasti, kde končí záda). Ústní sdělení historika Krkonošského muzea ve Vrchlabí, pana Mgr. Jiřího Loudy z 10. února 2023.

928 Za příklad může posloužit česko-německý spor o otevření české menšinové školy ve Vrchlabí v roce 1913. Theodor Petera starší neváhal okamžitě propustit 26 českých zaměstnanců, kteří si dovolili se zřízením zmíněné školy otevřeně souhlasit. REDAKCE. Kulturní boje českých menšin, In: Osvěta americká, rubrika Z luhů česko-moravských, č. 16, ročník XXI, vyd. 5.11. 1913, USA, Omaha, Nebraska. s. 4.

929 Bert Purmann se stal stíhací pilotem, létal na Messerschmittech Bf-109. SCHOLZ, Günther, pozn. 13, s. 18.

930 REDAKCE. Neuer sudetendeutscher Segelflugrekord. Reichenberger Tagesbote. Vyd. 30. června 1939. Liberec: Emil Böhme, 1939. s. 5.

„leteckých Hitlerjugend“ se později, po dosažení 15 let, stali členy NSFK za účelem získání dalších leteckých zkušeností.

Vrchlabská skupina NSFK také v roce 1944 uspořádala na Jankově kopci letecký den s modelářskou soutěží, ve které se jako druhý umístil s modelem „Jungvolk“ Roland Zirm z Lánova. Téhož roku se zřejmě otevřely i nové dílny místní skupiny NS-Fliegerkorps, postavené v průběhu roku 1943. Do provozu se je však podařilo uvést pravděpodobně až roku 1944, neboť novostavba vykazovala jisté nedostatky, které bylo nejprve třeba odstranit.⁹³¹ Činnost skupiny NSFK-Sturm 6/31 pokračovala takřka až do konce války. Po obsazení Vrchlaví Rudou armádou byl vedoucí místní NSFK Reinhold Rieger 20. května 1945 zadržen příslušníky revolučních gard a bez soudu zastřelen. Pohřben je v horní části vrchlabského hřbitova bez náhrobku.⁹³²

Zajímavé je, že na rozdíl od mnoha jiných skupin dvě letadla, kterými ke konci války vrchlabská NSFK disponovala, kluzák SG-38 s gondolou a větroň Grunau-Baby IIB, nebyla zničena. V poválečných letech pak tvořila základ letecké flotily Krkonošského aeroklubu Vrchlaví.

V Grunau a v Jelení Hoře působila NSFK stabilně od roku 1937 a převzala na sebe veškerou činnost zdejší Říšské plachtařské školy. V průběhu války zde byli až do jara 1945 připravováni budoucí letci Luftwaffe. V létě a na podzim roku 1944 zde také proběhly přinejmenším dva ryze „ženské“ kurzy pro instruktorky plachtění. Prvního z nich, který proběhl v srpnu, se účastnilo 50 žen, a druhého, podzimního, 120 žen. Tyto instruktorky měly dále sloužit v řadách NSFK a učit mladé pilotní žáky základy létání.⁹³³

931 Žádost o informace stran odstranění zjištěných závad adresovaná starostovi města Vrchlaví z 31. března 1944. Složka „Letiště Vrchlaví“. Archiv stavebního úřadu, MÚ Vrchlaví.

932 Podle šetření autora na vrchlabském hřbitově.

933 ZEGENHAGEN, Evelyn. German Women Pilots at War, 1939-1945. In: Air Power History. Zima 2009. č. 4, ročník 56. Potomac, MD, USA: Air Force Historical Foundation. ISSN 1044-016X. s. 20.

5.2 Letci a parašutisté z Krkonoš na straně domácího i zahraničního odboje

Během druhé světové války bojovalo u letectva v řadách zahraničního odboje přinejmenším 19 mužů z Krkonoš. Mezi nimi bylo 5 pilotů bombardérů (4 padli), 2 stíhači (1 padl), 3 letci v dalších palubních funkcích (1 padl) a 9 příslušníků pozemního personálu (1 padl). Do zahraničního odboje se chystal také odejít již zmíněný stíhací pilot Bohumil Holubec z Poniklé. Organizátoři útěku z okupované vlasti, pplk. Hamšík a npor. Janoušek však byli zatčeni – Bohumil Holubec tak zůstal v Protektorátu, kde byl aktivní v domácím odboji. Koncem války byl také členem partyzánské brigády Jana Žižky. Z krkonošských rodáků také jeden sloužil v řadách Rudé armády, kde absolvoval parašutistický výcvik a byl vysazen na Slovensku během SNP. Ačkoliv byla letců a parašutistů z Krkonoš především z národnostních důvodů na straně spojeneckých sil jen hrstka, své čestné místo si v historii krkonošského letectví bezesporu zasloužili. Tři vybrané osudy analyzují v následujících kapitolách.

5.2.1. Otakar Žanta

Otakar Žanta se narodil 20. března 1915 ve vesničce Stanový, nedaleko Vysokého nad Jizerou. Pilotní výcvik dokončil v srpnu 1936 ve Škole leteckého dorostu v Prostějově.⁹³⁴ Po obsazení ČSR a vyhlášení Protektorátu Čechy a Morava opustil vlast 18. června roku 1939.⁹³⁵ Přes Krakov a Gdyni se měsíc před vypuknutím války dostal na lodi MS Chrobry, patřící rejdařství Gdynia–Ameryka Linie Żeglugowe, do Francie.⁹³⁶ Po krátkém intermezzu v cizinecké legii byl po vypuknutí války převelen k letectvu a 7.

934 SLÁDEK, Čestmír. Zapadlí vlastenci v Anglii. In: Letectví + kosmonautika. 3/1997. Ročník 73. Praha: Magnet-Press. s. 12/148.

935 ADAMEC, František. *Liberátor 995 se nevrátil: 311. československá bombardovací peruť RAF a příběh osmi letců osádky kapitána Otakara Žanty*. Praha: Epoque, 2021. ISBN 978-80-278-0041-4. S. 160.

936 SLÁDEK, Čestmír. Zapadlí vlastenci v Anglii. In: Letectví + kosmonautika. 3/1997. Ročník 73. Praha: Magnet-Press. s. 12/148.

října 1940 nastoupil do výcvikového centra v Toulouse, kde se mj. přeškolil na bombardovací letoun Marcel Bloch MB.210.⁹³⁷ K 19. květnu 1940 byl Otakar Žanta v hodnosti Caporal-Chef převelen k jednotce GB I/21 na základnu La Ferté Gaucher.⁹³⁸ V řadách této bombardovací eskadry, kde působil až do 18. června 1940, létal na typech Marcel Bloch MB.210 BN5 a Amiot 351 a 354.⁹³⁹ Během bojů v Belgii a Francii se zúčastnil řady útoků na postupující německé kolony⁹⁴⁰ a také 14 nočních náletů.⁹⁴¹ K přístupu a organizaci velení francouzského letectva byl Otakar Žanta velmi kritický – nutno však dodat, že právem. Podle vzpomínek Jaroslava Nováka, který s ním později sloužil u 311. perutě, doslova prohlásil, že „ve francouzském bombardovacím letectvu byl děsný bordel...“⁹⁴² Kritizoval především všudypřítomnou disorganizaci, nepřipravenost, ale i lajdácký přístup pozemního personálu.

Po zhroucení Francie se 18. června 1940 jeden z Amiotů eskadry GB 21 stal pro Otakara Žantu jeho tři kolegy, Sgt. Jana Irvinga, Sgt. Aloise Kedu a Cpl.Chef. Ladislava Malovce „jízdenkou na svobodu“, byť za poněkud dramatických okolností. Otázkou zůstává, jak stroj k úletu získali – většina zdrojů uvádí, že jej, společně s jedním Blochem, českoslovenští letci dostali od velitele letiště v Agen na příkaz generála Josepha Vuillemina.⁹⁴³ Iveta Irvingová, dcera pilota Jana Irvinga, který zmíněný Amiot pilotoval, však v knize o svém otci uvádí informace zcela odlišné. Podle nich si odpoledne po nástupu, kde generál Vuillemin předal letcům za účast v bojích o Francii vyznamenání,⁹⁴⁴

937 ADAMEC, František, pozn. 935, s. 162.

938 RAJLICH, Jiří. *Na nebi sladké Francie. Válečný deník československých letců ve službách francouzského letectva 1939–1945*. Praha: Ares, 1998. ISBN 80-86158-33-0. S. 62.

939 RAJLICH, Jiří, pozn. 938, s. 62.

940 Při jednom z náletů jeho Bloch MB.210 nad Bruselem napadly německé stíhačky, z nezáviděníhodné situace se mu však podařilo šťastně vyvázat a dokončit útok. NOVÁK, Jaroslav, VOTAVA, Jan. *Přisolíme si*. Praha: Naše Vojsko, 2011. ISBN 978-802-06-1238-0. S. 141.

941 SLÁDEK, Čestmír. Zapadlí vlastenci v Anglii. In: *Letectví + kosmonautika*. 3/1997. Ročník 73. Praha: Magnet-Press. s. 13/144.

942 NOVÁK, Jaroslav, VOTAVA, Jan, pozn. 940, s. 140.

943 Například RADOSTA, Petr. *Noci nad Německem*. Praha: Nadas, 1990. ISBN 80-7030-122-8. S. 21 či RAJLICH, Jiří. *Na nebi sladké Francie. Válečný deník československých letců ve službách francouzského letectva 1939–1945*. Praha: Ares, 2003. ISBN 80-206-0678-5. S. 414.

944 Včetně Otakara Žanty, kterému byl udělen Croix de Guerre. ADAMEC, František, pozn. 935, s. 163.

letci bombardér stojící na letištní ploše prostě vzali.⁹⁴⁵ V tom se jim údajně snažil se zbrání v ruce zabránit český stíhací pilot Josef Jaške, který jim vyhrožoval, že je zastřelí za dezerci.⁹⁴⁶ Po velmi ostré výměně názorů, kdy byl Jan Irving nucen Jaškeho fyzicky napadnout, se však čtyřem letcům záměr podařil.⁹⁴⁷ Pět minut po odletu Amiotu 354 z letiště v Agen potom odstartoval další stroj – Marcel Bloch MB.210 s Karlem Schořem za řízením.⁹⁴⁸ Z těchto dvou verzí o úletu francouzských strojů s československými posádkami se jako pravděpodobnější jeví druhá, zmiňovaná Ivetou Irvingovou.⁹⁴⁹ Svědčí pro to i fakt, že Amiot, ve němž letěl Otakar Žanta a jeho tři kolegové, se nacházel v poněkud bídém stavu – nesl řadu poškození z prodělaných bojů, některé z přístrojů nefungovaly, nádrže byly poloprázdné⁹⁵⁰, letci s sebou neměli ani mapu, a dokonce zapoměli sundat kryt z pitotovy trubice.⁹⁵¹ To všechno jednoznačně svědčí o velkém spěchu, v němž odlet pravděpodobně probíhal. Skutečný stav věcí zřejmě letci zjistili až ve vzduchu. Není proto divu, že svůj původní záměr letět do Británie krátce po vzletu přehodnotili a za cíl své cesty zvolili Jugoslávii.

945 Podle seznamu vyrobených kusů typu Amiot 354 šlo o stroj sériového čísla 25, imatrikulovaný I-095 a náležející ke GB I/21. Liste AMIOT 350 et dérivés. [online]. Dostupné z: [Amiot-354 \(passionair1940.fr\)](http://passionair1940.fr)

946 Podle Ivety Irvingové její otec toto rigidní a za daných okolností nepochopitelné jednání Josefu Jaškemu nikdy nezapomněl. IRVINGOVÁ, Iveta. *Po stopách lovce ponorek: Životopis generálmajora letectva Jana Romana Irvinga – 311. sq. RAF*. Vlkov: Helena Rezková–Agentura Regiona, 2019. ISBN 978-80-88182-14-6. S. 28.

947 Zajímavé je, že v knize Ivety Irvingové nefiguruje jméno Ladislava Malovce. Jako čtvrtého z letců však uvádí Otto Smika, což je však zcela vyloučeno. Otto Smik, který se později proslavil v řadách Royal Air Force, se bojů během bitvy o Francii nezúčastnil. Dne 24. června se společně s řadou dalších Čechoslováků nalodil na palubu lodi MV Apapa, patřící rejdářství Elder Dempster Lines Ltd. - African Steamship Co., na které 7. července 1940 připlul do Liverpoolu. RAJLICH, Jiří. *Spitfire nad Evropou – československý stíhač Otto Smik a jeho doba*. Cheb: Svět křídel, 2004. ISBN 80-86808-06-8. S. 27, 30.

948 V Blochu letěli s Karlem Schořem další 4 letci, Bohuslav Baumruk, František Kráčmer, Václav Kříž a František Petr. Karlu Schořovi se po vysazení motoru podařilo kolem 17. hodiny s Blochem přistát „na břicho“ na poli u Dartmouthu v hrabství Devon. RAJLICH, Jiří, pozn. 943, s. 414.

949 Bezpečně však prozatím nelze ani vyvrátit možnost, že jsou pravdivé obě varianty – generál Vuillemin skutečně mohl československým letcům dva stroje poskytnout, ale nadporučík Jaške pokus o úlet zároveň mohl považovat za dezerci, neboť de facto i de iure šlo o opuštění jednotky.

950 Dolet Amiotu 354 s plnými nádržemi byl 3500 km. Pokud stroj v Jugoslávii přistál s téměř prázdnými nádržemi, znamenalo by to, že odstartovat musel s poloprázdnými.

951 Z toho důvodu vzápětí přistáli na letišti v blízkém Toulouse, kde Otakar Žanta přímo na dráze kryt snímače sundal a stroj ihned znovu odstartoval. IRVINGOVÁ, Iveta, pozn. 946, s. 29.

Ve vzpomínkách Jaroslava Nováka, který přímo svého kolegu Otakara Žantu cituje, se objevuje zmínka, že jedním z důvodů, proč se letci rozhodli letět do Jugoslávie, bylo špatné počasí v blízkosti Británie. To je však zjevně mylná informace, neboť podle dobových meteorologických záznamů bylo počasí v oblasti Normanských ostrovů, nad kanálem La Manche a v jižní Anglii velmi dobré.⁹⁵² Podle vzpomínek Karla Schoře, který do Anglie se zmíněnou MB.210 doletěl, vzlétli do oblačnosti krátce po vzletu z Agen a vylétli z ní přibližně po 30 minutách.⁹⁵³ Tedy při kurzu do jižní Anglie a cestovní rychlosti Blochu přibližně na pomezí regionů Nouvelle-Aquitaine a Pays de la Loire. Horší počasí v oblasti Akvitánie odpovídá i dobovým meteorologickým záznamům.⁹⁵⁴ Otakar Žanta tak mohl mít na mysli oblast před Bretání, zcela jistě však ne před Británií.

Podle publikace Ivety Irvingové Jugoslávii zvolili kvůli potenciálně nedostatečnému množství paliva pro let až do Británie. Ani to však není pravda – vzdálenost z Agen do Záhřebu činí přibližně 1220 km, do Británie, kam původně zamýšleli letět, pak zhruba 750 km. Je velmi pravděpodobné, že k rozhodnutí letět do Jugoslávie dospěla posádka Amiotu jednoduše proto, že to za dané situace bylo s poškozeným letadlem bezpečnější – trať nevedla nad mořem a Italové v této době na rozdíl od Němců nedisponovali stíhacími letouny, které by svými výkony mohly moderní Amiot 354 vážněji ohrozit.

Horšímu počasí se však letci nevyhnuli ani při letu na východ. Z oblačnosti vylétli nad Pádskou nížinou, kde je však přivítala italská protiletadlová palba. Ta byla naneštěstí docela přesná.⁹⁵⁵ Pravý motor Amiotu patrně zasáhlo několik střepin, neboť začal vynechávat.⁹⁵⁶ Těsně před pobřežím Jaderského moře pak motor definitivně vysadil. Dramatickým okamžikům však nebyl konec – při přiblížení na přistání na letiště Borongaj došlo k úplnému vyčerpání pohonných hmot a vysadil i levý motor. Stroj tak na letiště

952 MET OFFICE. National Meteorological Library & Archive. Daily Weather Report 1940, DWR_1940_06. [online]. 2023. Dostupné z: https://digital.nmla.metoffice.gov.uk/IO_7ab09239-e814-4a39-9147-7b513fa5e205/.

953 RADOSTA, Petr, pozn. 943, s. 21.

954 INFOCLIMAT. Climatologie du mois de juin 1940 à Bordeaux-Merignac. [online]. 2001. Dostupné z: <https://www.infoclimat.fr/climatologie-mensuelle/07510/juin/1940/bordeaux-merignac.html>.

955 RADOSTA, Petr, pozn. 943, s. 21.

956 SRP, František. Pilot. In: Letectví + kosmonautika. 13/1992. Ročník 68. Praha: Magnet-Press. s. 13/92.

doklouzal. Posádce se po šťastném přistání dostalo vřelého přivítání.⁹⁵⁷ Nespornou výhodou bylo, že byl na palubě i výše zmíněný Ladislav Malovec, který oblast velmi dobře znal, neboť přes ní jako předválečný pilot ČSA⁹⁵⁸ létal na linkách do Říma, Benátek, Terstu i Záhřebu.⁹⁵⁹ Kuriózní na celém případě bylo, že československé velení všechny čtyři letce považovalo za mrtvé – do Británie totiž nedoletěli. V říjnu 1940 tak získali Čs. medaili za chrabrost „in memoriam“.⁹⁶⁰

Z hlediska mezinárodní situace však pochopili, že ani ve spřátelené Jugoslávii není zcela bezpečno. Přes Řecko a Turecko se všem čtyřem letcům podařilo dostat do Haify v Palestině, kde vstoupili do řad 11. čs. pěšího praporu – Východního.

Do Velké Británie Otakar Žanta připlul 15. května 1941. Krátce na to vstoupil do řad Royal Air Force Volunteer Reserve⁹⁶¹ a od začátku července do poloviny srpna působil na základně RAF Upavon v hrabství Wiltshire, kde tehdy sídlila Central Flying School. Zde létal na typech Miles M.9 Master a Avro 621 Tutor.⁹⁶² Koncem srpna ho převedli k No.9 Service Flying Training School na základnu RAF Hullavington ve stejném hrabství, kde prošel pokračovacím výcvikem.⁹⁶³ Dne 2. října 1941 ho pak ve funkci pilota zařadili k No. 2 Signal School působící na základně v Yatesbury, odkud létal s radiotelegrafisty-žáky na strojích de Havilland DH.89 Dominie.⁹⁶⁴

Mezi 1. srpnem a 21. listopadem 1942 se zúčastnil operačního kurzu v rámci No. 1429 COTF⁹⁶⁵. Zde létal se svou posádkou ve složení P/O Z. Hanuš, Sgt. Marcel Ludikar,

957 NOVÁK, Jaroslav, VOTAVA, Jan, pozn. 940, s. 141.

958 Ladislav Malovec patřil k velmi zkušeným pilotům – v meziválečném období létal na linkách Československých státních aerolinií. Po skončení války se vrátil k ČSA, odkud byl však v roce 1951 z nařízení strany vyhozen. Zemřel 17. března 1986.

959 V některých odborných francouzských zdrojích, např. v periodiku Pégase n° 42 z června 1986 na s. 12, se vyskytují informace, že byl tento Amiot při letu do Anglie, kdy jej pilotovala „nezkušená československá posádka“, ztracen. Ve světle faktů je však třeba toto tvrzení zcela rozporovat – šlo bez výjimky o jedny z nejzkušenějších čs. letců, kteří navzdory extrémně těžkým podmínkám dokázali bezpečně doletět do svého cíle, byť jim kvůli počasí nebyla Anglie.

960 RAJLICH, Jiří, pozn. 943, s. 414.

961 Dobrovolnická záloha královského letectva.

962 SLÁDEK, Čestmír. Zapadlí vlastenci v Anglii. In: Letectví + kosmonautika. 3/1997. Ročník 73. Praha: Magnet-Press. s. 13/144.

963 ADAMEC, František, pozn. 935, s. 166.

964 RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu: válečný deník československých letců*. Svazek 5. 1999. Praha: Ares. ISBN 978-80-852-8084-5. 1999. S. 130.

965 Czechoslovak Operation Training Flight, tedy „československá operačně-výcviková letka“.

Sgt. Theodor Schwarz, Sgt. S. Fonta a Sgt. J. Friedl na typu Vickers Wellington Mk.IC ze základny RAF Church Broughton v hrabství Derbyshire. Po skončení kurzu ho přidělili k 311. československé bombardovací peruti, která v této době již spadala pod Coastal Command.⁹⁶⁶ Perut' v této době operovala z letiště Talbenny v hrabství Pembrokeshire ve Walesu.⁹⁶⁷ Svůj první bojový let v rámci RAF uskutečnil Otakar Žanta 13. prosince 1942.⁹⁶⁸ Přibližně o půl roku později, 21. května 1943, odjel Otakar Žanta s dalšími osmi kapitány na základnu RAF Beaulieu, kde se přeškolil na typ B-24 Liberator.⁹⁶⁹

Životní chvíle F/Sgt Otakara Žanty přišla 10. listopadu 1943, kdy se jeho posádka ve složení F/Sgt. J. Matějka, navigátor F/O P. Kubín, radiotelegrafisté F/Lt. A. Uvízl, F/Sgt. B. Vaverka, Sgt. A. Pokorný, palubní mechanik F/Sgt František Hecl a střelci Sgt. František Veitl a W/O Ladislav Kadlec významnou měrou podílela na zničení německé ponorky U-966 u španělského pobřeží.

Zajímavé je, že v řadě tuzemských zdrojů je Otakar Žanta uveden jako strůjce jejího potopení.⁹⁷⁰ Takové tvrzení by však nebylo objektivní, neboť šlo o relativně rozsáhlou spolupráci několika letadel, která ve výsledku vedla k potopení nepřátelského plavidla. Žantově posádce byl přiznán 50% podíl na zničení této ponorky, což však nikterak nesnižuje hodnotu jeho skvěle provedeného útoku. Vzhledem k tomu, že se ponorka U-966

966 „Pobřežní velitelství“. Činnost perutí spadajících pod Coastal Command se zpravidla sestávala z protiponorkových hlídek na Biskajským zálivem, Atlantickým oceánem, Severním mořem, Keltským mořem a kanálem La Manche.

967 U této peruti společně s ním sloužil i jeho dobrý přítel Karel Kopal, další z krkonošských letců. Karel Kopal vstoupil do řad polského letectva, ale byl po porážce Polska zajat Sověty. V sovětském gulagu byl až do začátku roku 1941. V únoru 1941 odplul z Ruska s dalšími čs. letci a po dlouhé anabázi se dostal do Velké Británie až 12. července 1941. V rámci 311. československé bombardovací perutě provedl svou první protiponorkovou hlídku nad Biskajským zálivem 5. prosince 1942. V červnu následujícího roku se přeškolil na typ B-24 Liberator. U 311. perutě působil až do 4. září 1944, kdy byl převelen k 246. transportní peruti. Během působení u této jednotky létal na střední, ale i dálný východ. Několikrát letěl i přes pohoří Himálaj. Málem osudným se mu stal let z Luliangu nad hornatou oblastí prefektury Čchü-ťing, kdy proletěl okrajem tajfunu. Po válce a návratu do vlasti létal u Letecké dopravní skupiny. V roce 1947 odešel z armády a nastoupil k ČSA. SLÁDEK, Čestmír. Zapadlí vlastenci v Anglii. In: Letectví + kosmonautika. 3/1997. Ročník 73. Praha: Magnet-Press. s. 14/150.

968 SLÁDEK, Čestmír. Zapadlí vlastenci v Anglii. In: Letectví + kosmonautika. 3/1997. Ročník 73. Praha: Magnet-Press. s. 13/144.

969 SLÁDEK, Čestmír. Zapadlí vlastenci v Anglii. In: Letectví + kosmonautika. 3/1997. Ročník 73. Praha: Magnet-Press. s. 13/144.

970 Např.: VOTAVA, Jan, VOTAVA, Milan. Spojenečtí letci v boji proti U-206. *Čtvrtletník Severočeského muzea v Liberci*. IV/2018., Liberec: Severočeské muzeum v Liberci. s. 10.

potopila v bezprostřední blízkosti pobřeží a většina posádky se zachránila, je k dispozici i velmi podrobný popis událostí z německé strany. To je svým způsobem unikátní, neboť v naprosté většině případů, kdy k potopení nepřátelské ponorky došlo, z posádky nepřežil nikdo, nebo šlo jen o jednotlivé šťastlivce. Z dochovaných výpovědí a zpráv tak lze celý průběh událostí, ke kterým 10. listopadu 1943 v oblasti Rías Altas u pobřeží severní Galicie došlo, rekonstruovat:

Krátce po 4. hodině ranní zachytil radarový operátor Wellingtonu „B“⁹⁷¹ od 612. perutě na svém přístroji kontakt a letoun k němu okamžitě navedl. Velitel letadla, W/O Ian Donald Gunn, při přiblížení k cíli záměrně nepoužil Leighovo světlo,⁹⁷² aby docílil dokonalého momentu překvapení.⁹⁷³ Útok tak probíhal jen za měsíčního světla a zezadu, což byla pozice naprosto ideální. Hlídka na věži ponorky⁹⁷⁴ si blížícího se Wellingtonu nevšimla.⁹⁷⁵ Přes hluk dieselů nebyl slyšet ani zvuk motorů letadla, takže útok byl pro posádku U-966 naprostým překvapením. Těsně před shobením pum začal do věže ponorky střílet přední střelec, což překvapenou hlídku přinutilo ke krytí – navzdory tomu utrpěli dva muži lehká zranění. Gunnův Wellington shodil z výšky asi 30 metrů celkem šest hlubinných pum, které ale byly poněkud „krátké“ a dopadly za ponorkou.⁹⁷⁶ Poslední z pum však explodovala těsně za zádi, kterou její výbuch zvedl z vody. V ponorce okamžitě zhasla světla, nicméně po chvíli se podařilo zapnout nouzové osvětlení. Rozsah způsobených škod byl značný: kromě množství uvolněných trubek, kabeláže a rozbitých přístrojů došlo k zadření ložiska pravého elektromotoru a jeho následnému spálení. Poškození utřžila i řada vnějších ventilů, přes které začala do balastních nádrží pronikat voda. Krátce po útoku spustila posádka ponorky po útočnickovi palbu z protiletadlových zbraní. Ta však netrvala

971 Šlo o typ Vickers Wellington Mk. IX „B“ od 612. perutě „County of Aberdeen“s posádkou W/O Ian Donald Gunn (RAFVR, pilot), Sgt. Louis Jaffre (FFAF, palubní technik/2. pilot), F/Sgt. G. Bayliss (navigátor), Sgt. B. Dennehy (střelec), Sgt. R. Wingfield (střelec) a Sgt. R. G. Saddler (střelec).

972 Anglicky Leigh Light – šlo o velmi výkonný světlomet o svítivosti 22 Mcd.

973 FRANKS, Norman. *Search, Find and Kill: The RAF's U-Boat Successes in World War Two*. Londýn: Grub Street, 1995. ISBN 1-898697-35-3. S. 141, 142.

974 Těto hlídce velel 1. důstojník ponorky, Oblt.z.S. Hans Richter.

975 K útoku došlo krátce po střídání hlídek ve chvíli, kdy ještě oči nebyly venkovní tmě přivyklé - navzdory červenému osvětlení uvnitř centrály ponorky a speciálním brýlím, které členové hlídky před nástupem služby nosili.

976 FRANKS, Norman, pozn. 973, s. 141.

dlouho, neboť kapitán Wolf dal před bojem přednost úniku a vydal rozkaz k ponoření do 150 metrů. To se však ukázalo jako velmi problematické, neboť poškozená ponorka s jediným funkčním elektromotorem a čerpadly pracujícími proti vysokému tlaku vody, klesala stále hlouběji. Hlavnímu inženýrovi Kuhlmannovi se podařilo zhruba ve 200 metrech vyrovnat alespoň sklon ponorky tím, že nechal část mužstva přeběhnout na zád', klesání však stále pokračovalo. V zoufalé situaci vydal příkaz ke vpuštění stlačeného vzduchu do balastních nádrží, což klesání v neuvěřitelných 240 metrech⁹⁷⁷ konečně zastavilo a ponorka začala pomalu stoupat. Ve 150 metrech začala posádka se zjišťováním škod, které se ukázaly jako mnohem vážnější, než se předpokládalo. Oba pravé motory byly zcela mimo provoz a na moři neopravitelné. Na levé straně došlo k těžkému poškození hlavního zadního ložiska, které se neustále přehřívalo a vyžadovalo dodatečné chlazení.

V 8:30 se ponorka vynořila – stav byl dost kritický, neboť zásoba stlačeného vzduchu byla takřka vyčerpaná, baterie vybité a do poškozených balastních nádrží neustále pronikala voda. U-966 tak zůstala na počátku dne takřka bez možnosti ponoření. Na levý diesel, pracující na maximální možný výkon, plula ponorka ve snaze vyhnout se hrozbě leteckého útoku na jihojihovýchod ke španělskému pobřeží.⁹⁷⁸ Kapitán Wolf vydal příkaz nasadit záchranné vesty a zůstal s třetí hlídkou na věži. V 9 hodin jeden z členů hlídky, kormidelník Heinz Maslock, spatřil letadlo blížící se z 260°. Šlo o americký Consolidated PB4Y-1 Liberator z eskadry VB-105⁹⁷⁹, pilotovaný Lt. Leonardem Harmonem. Pilot provedl zatáčku tak, aby na ponorku útočil „ze Slunce“ - navzdory tomu byl ale při útoku přivítán zuřivou palbou. Střelci protiletadlových kanonů, námořníci Ludwig Plank a Bernhard Rachwitz, měli v tomto případě dobrou mušku – trefili útočící letoun do levého

977 V případě typu VIIC se za maximální přípustnou operační hloubku považovalo přibližně 220 m. Hranici, od které ponorce bezprostředně hrozila imploze, pak činila hloubka 250 m. Jde však pouze o vypočítanou hodnotu, neboť skutečná odolnost závisela i na kvalitě výroby, která se lišila doslova „plavidlo od plavidla“.

978 Útok Gunnova Wellingtonu v mnoha zdrojích týkajících se potopení U-966 často vůbec nefiguruje nebo je jeho výsledek považován za nevýznamný, což je dost zvláštní. Například ADAMEC, František, pozn. 935, s. 179. Jak je totiž z patrné z německé zprávy, šlo v podstatě o útok, který osud ponorky definitivně zpečetil, neboť zůstala bez možnosti ponoření ve vzdálenosti přibližně 550 km od německých základen na francouzském pobřeží Biskajského zálivu.

979 MONTESINOS, José Luis Viejo. *Buena Madera*. Córdoba: Mascarón de Proa, 2022. ISBN 978-84-11311-04-5. S. 36.

křídla, ocasních ploch, a především se jim podařil velmi šťastný zásah, který vyřadil část hydraulického systému a elektrický okruh pumovnice.⁹⁸⁰ Svržení hlubinných pum tak nepřicházelo v úvahu, a ani zavřít vrata pumovnice. Dva útoky, které Lt. Harmon provedl, se tak omezily na palbu z palubních střelišť. Poškozený Liberator pak opustil oblast s vlečkou černého kouře, ale šťastně se vrátil na základnu.

Krátce před polednem na U-966 zaútočil další americký Liberator, tentokrát letoun „E“ od eskadry VB-103, pilotovaný Lt.(j.g.) Kennethem Wrightem. Wright provedl dva útoky, při kterých shodil 6 hlubinných pum. Na palubě ponorky byli při těchto útocích zraněni tři muži a došlo k dalšímu poškození nádrží a ventilů na zádi, která se pod tíhou vody začala zanořovat. Ve 13:05 ponorku na svém přístroji zachytil radarový operátor Liberatoru „E“ Lt. Williama Parishe od eskadry VB-110. Ten ve 13:15 provedl útok šesti hlubinnými pumami a po jejich shoení v blízkosti ponorky kroužil.

Kapitánovi Wolffovi se dařilo s ponorkou manévrovat tak, aby byla k útočícím letadlům bokem, což značně snižovalo šanci k zásahu úzkého plavidla. Nicméně i výbuchy bomb, které dopadly vedle ponorky, způsobily další poškození. V tuto chvíli se U-966 nacházela nedaleko Punta de Estaca de Bares, nejsevernějšího cípu Španělska. Všechny letecké útoky provázela zuřivá protiletadlová palba, která si však vybrala svou daň i na vlastní straně – u jednoho z kanonů se roztrhla hlaveň a poranila desátníka Mendorfa, který musel být ošetřen v podpalubí. Heinze Maslocka kulometná palba z letadel zasáhla do paže, tudíž i on skončil v péči zdravotníka. Jakmile ponorka dosáhla španělských výsostných vod, intenzita leteckých útoků ztelně zeslábla. Poškození však v tu dobu již bylo kritické – záď lodi stále nabírala vodu a jasně patrná byla i olejová skvrna z porušených nádrží, která se za ní táhla.

Nedlouho po Parishově útoku se na scéně objevil Liberator GR Mk.V (BZ774) „D“⁹⁸¹ Otakara Žanty, který na ponorku zaútočil ve 13:45 raketami.⁹⁸² Ponorka se v té době nacházela nedaleko ústí zálivu Ría do Barqueiro. Střelci ze stroje Lt. Parishe poskytovali

980 SALGADO, Juan Carlos. U-Historia, U 966 „Gut Holz“. [online]. Dostupné z: [U 966 "Gut Holz" \(u-historia.com\)](http://u-historia.com). [cit. 9. května 2023].

981 ADAMEC, František, pozn. 935, s. 177.

982 Šlo o šedesátilibrové rakety RP-3. Žantův Liberator na svých závěsnících nesl celkem 8 těchto raket.

během útoku českého *Liberatoru* krycí palbu.⁹⁸³ Podle zprávy o útoku vypálil Žanta dvě rakety ze vzdálenosti 300 metrů, přičemž jedna selhala. Z druhého páru selhaly obě, nicméně ze zbylých čtyř raket, vypálených z 200 metrů, přinejmenším dvě svůj cíl bezpečně našly. Střely vletěly do vody asi 15 metrů od ponorky na úrovni její příde a zasáhly její pravobok pod čarou ponoru.⁹⁸⁴ Oba *Liberatory* krátce po provedeném útoku pro nedostatek paliva odletěly zpět do Británie.

Na zmrzačené ponorce v tu chvíli již bylo celé posádce jasné, že její první válečná plavba bude i plavbou poslední. Když se na obzoru objevila loď připomínající korvetu,⁹⁸⁵ kapitán Wolff vydal příkaz ke zničení veškerých tajných dokumentů a přípravě lodi k potopení. Podle německé zprávy také přibližně v tu chvíli ponorka najela na skrytý útes a po nárazu se zastavila.⁹⁸⁶ Byl vydán příkaz k částečnému zaplavení balastních nádrží a ke shromáždění posádky na palubě. Byly spuštěny nafukovací čluny, avšak většinu z nich vlny od ponorky odnesly dříve, než do nich trosečníci stačili vlézt. Na můstku byla vztyčena vlajka *Kriegsmarine* a kapitán vydal rozkaz k opuštění lodi. Námořníci nastavili zpoždovač náloží ke zničení lodi na 5 minut a opustili loď, kromě tří, kteří zemřeli uvnitř ponorky.⁹⁸⁷ Kapitán Wolf z můstku do moře skočil jako poslední. U-966 se se vztyčenou vlajkou *Kriegsmarine* potopila kolem čtrnácté hodiny. Trosečníci v chladné vodě, která měla kolem 18°C, plavali v příbojových vlnách směrem k nejbližším útesům. Zdroje se poněkud rozcházejí ve vzdálenosti pevniny od místa ztroskotání. Není sporu, že šlo o *Illa Coelleira*,⁹⁸⁸ asi 500 metrů široký a stejně tak dlouhý neobydlený skalnatý ostrůvek, který se nachází přibližně 800 metrů od *Punta do Embarcadoiro*, nejbližšího mysu

983 Před útokem se posádka československého *Liberatoru* rádiem spojila se svými americkými kolegy a oznámila jim svůj záměr zaútočit. Není bez zajímavosti, že Parishův radiooperátor ve své výpovědi po návratu na základnu *Dunkeswell* v hrabství *Devon* poznamenal, že jeho protějšek byl zřejmě cizinec, protože měl problémy s porozuměním řeči.

984 Zpráva o útoku *Liberatoru* „D“ z 311. perutě. [online]. Dostupné z: [U-boat Archive - U-966 - FAW 7 Weekly Report \(uboatarchive.net\)](https://uboatarchive.net/Weekly-Report-uboatarchive.net).

985 Ve skutečnosti šlo o plavidlo španělské pobřežní stráže „*Arcila*“, kterému velel korvetní kapitán *Miguel Domínguez Sotelo*. *MONTESINOS*, José Luis Viejo, pozn. 979, s. 43.

986 Zajímavé je, že v německé zprávě není o útoku raketami žádná zmínka.

987 Byli to Ogfr. Fritz Nowacek, Mt. Karl Wiegand a Ogfr. Walter Zitterbart. *VALLS*, Jorge. *El rastro fantasma de la Alemania nazi en España*. Madrid: Books on Demand, 2020. ISBN 978-84-13266-92-3. S. 95.

988 V galicijštině doslova „*Králičí ostrov*“.

kontinentálního Španělska. Žantova posádka uvedla ve svém hlášení, že se ponorka od pobřeží nacházela asi 200 metrů,⁹⁸⁹ vrak ponorky, nalezený v červnu 2018 v hloubce necelých 30m španělskými potápěči, je od ostrova vzdálen asi 800 metrů.⁹⁹⁰ Ať tak či onak, vyčerpání a chlad Atlantiku si začaly vybírat svou daň a námořníci museli pomáhat těm, kterým již docházely síly. Navzdory všemu úsilí se 5 trosečnicků v moři utopilo.⁹⁹¹ Někteří se podařilo dosáhnout břehu, většina však zůstala uvězněná na skaliscích daleko od něj. Mnoho trosečnicků bylo zraněno, když jimi rozbouřené moře mrštilo o skaliska, na kterých nyní v hloučcích seděli a čekali na záchranu. Španělé celý boj a potopení německé ponorky ze břehu pozorovali a ihned zahájili záchrannou akci – v přístavu O Barqueiro zorganizoval velitel místní Guardia Civil, Ángel Castro, záchrannou skupinu, která vyplula na rybářské lodi San Pedro. Z přístavu Estaca de Bares dále vypluly lodě La Concha, Virgen de Covadonga a San Francisco.⁹⁹²

Dramatu však ještě zdaleka nebyl konec. Na scéně se brzy objevil létající člun Catalina „B“ z 202. perutě, pilotovaná E.V.C. Smithem, která nafotila celou scénu potopení ponorky i s trosečnickými v moři. Zajímavé je, že se v německé zprávě o potopení U-966 vyskytuje zmínka o tom, že létající člun sestřelila trojice Junkersů Ju 88 a že po dopadu na hladinu explodoval. Královské letectvo ale v této oblasti tohoto dne žádnou Catalinu neztratilo a zmíněný stroj se bezpečně vrátil na základnu v Gibraltar. V tomto případě jde o jasnou záměnu – chvíli po odletu Cataliny se totiž na scéně objevil Short Sunderland Mk. III EK 572 z 228. perutě, pilotovaný F/O Arthurem Franklinem – právě v okamžiku, kdy německé námořníky z vody a útesů zachraňovali galicijské rybáři. Posádka Sunderlandu shodila trosečnickům, kteří ještě byli v moři, záchranný vor. O chvíli později však přiletěla trojice německých Junkersů Ju 88 R-2 od II/ZG1, které na velký létající člun provedly

989 Precise of Attack by Liberator Aircraft „D“ of 311 Squadron. 10.11.43. Ref. A.U.D. 792/43. Přepis hlášení o útoku. [online]. Dostupné z: [U-boat Archive - U-966 - FAW 7 Weekly Report \(uboatarchive.net\)](https://uboatarchive.net).

990 HELGASON, Guðmundur. U-966. [online]. Dostupné z: [The Type VIIC U-boat U-966 - German U-boats of WWII - uboat.net](https://uboat.net) [cit. 23.2.2023].

991 Byli to O.Mech. Karl Grauthe, Masch.Mt. Klemens Hipler, Oblt. Ing. Franz-Wilhelm Kuhlmann, Ogrfr. Günther Mendorf a Ogrfr. Ernst Pilz. VALLS, Jorge, pozn. 987, s. 96.

992 SALGADO, Juan Carlos. U-Historia, U 966 „Gut Holz“. Online Dostupné z: [U 966 "Gut Holz" \(u-historia.com\)](https://u-historia.com) vid. 9.5. 2023. Cit. V pozn.

celkem 6 útoků. Kolem 18. hodiny se Franklinův Sunderland po útoku Ju 88 poručíka Albrechta Bellstedta⁹⁹³ rozlomil na dvě části a spadl do moře.⁹⁹⁴

V sobotu 27. listopadu 1943 si Otakar Žanta za své úspěchy vysloužil povýšení do důstojnické hodnosti Pilot Officer. Jeho osud se naplnil pravděpodobně 13. března 1944, kdy se svou posádkou ve složení F/Lt Alois Uvízl, P/O Jan Timko, Sgt. Oskar Lojka, F/O Pavel Kubín-Kohn, W/O Ladislav Kadlec, F/Sgt. František Hecl a Sgt. Herbert Beck odstartoval k protiponorkové hlídce nad Biskajský záliv. Tato hlídka byla jeho 40. operačním letem u 311. peruti.⁹⁹⁵ Jejich Liberator BZ 995 „J“ zůstal nezvěstný.⁹⁹⁶ Žantův kolega od 311. perutě, Karel Kopal, mimo jiné taktéž krkonošský rodák, vyjádřil názor, že v případě zmizení Žantova Liberatoru nemuselo jít o napadení nepřátelskými letouny, ale o špatně fungující výškoměr. Při letu podle přístrojů v nižší výšce tak mohlo

993 Albrecht Bellstedt, který od začátku listopadu 1943 působil jako velitele 14./KG 40 (2./ZG1), vyzbrojené Junkersy Ju 88 C-6, nebyl žádným nováčkem. Několikrát se nad Biskajským zálivem utkal i s Liberatory z 311. československé perutě. Byl také strůjcem těžko pochopitelného zločinu, ke kterému došlo 1. června 1943, když nad Biskajským zálivem sestřelil civilní Douglas DC-3, G-AGBB (původně PH-ALI), „Ibis“ od společnosti KLM, letící na lince BOAC Lisabon – Whitchurch. Oblt. Bellstedt letěl společně se svým „číslem“, Lt. Wittmerem-Eigenbrodtem, vysoko nad šestičlenným zbytkem skupiny vedeném Oblt. Hintzem jako horní zajištění. Okamžitě zaútočil z převýšení a než se k civilnímu letounu dostali ostatní, identifikovali jej jako civilní a zastavili útok, bylo příliš pozdě – levý motor i křídlo zasažené DC-3 již halily plameny. Stroj přešel do ploché levé zatáčky, ve které zůstal až do kontaktu s hladinou. Po dopadu vrak DC-3 chvíli plaval, načež se potopil. Nutno dodat, že nešlo o žádný náhlý útok bez rozmyslu – radiotelegrafista DC-3 Cornelis van Brugge nejprve odeslal zprávu, že je stroj pronásledován neznámými letouny a následně další zprávu o útoku. Při sestřelení zahynula celá čtyřčlenná posádka kapitána Quirina Tepase, O.B.E., i všech 13 cestujících, včetně dvou dětí. Na místo neštěstí se také 2. června z Ferrolu vydal španělský torpédoborec Velasco-Melilla, ale námořníci nenašli nic. Nutno dodat, že podle některých indicií se Němci domnívali, že by na palubě mohl být ministerský předseda Winston Churchill a ministr zahraničních věcí Anthony Eden, kteří se v létě 1943 vyskytovali v severní Africe, ale do Británie se vrátili na palubě čtyřmotorového stroje Avro 685 York, LV633, „Ascalon“ od 24. perutě. Vzhledem k obrovskému množství špiónů v Lisabonu, kteří odlety a přílety civilních letounů včetně jejich pasažerů dobře sledovali, je však záměna velmi nepravděpodobná. K útoku došlo před polednem a za dobrého počasí. Bylo by tak poněkud alibistické jej také považovat za „omyl“. GOSS, Chris. *Sea Eagles: Luftwaffe Anti-Shipping Units, 1942-45*. Hershaw, UK: Classic, 2005. ISBN 978-19-03223-56-7. S. 131, 139 a NOPPEN, Ryan K., pozn. 92, s. 317.

994 Při sestřelení Sunderlandu EK 572 bohužel zahynula celá dvanáctičlenná posádka: F/O Arthur Franklin (pilot), F/Sgt. Joseph Jarvis, F/Lt. William Merrifield (navigátor), Sgt. Arthur Boocock (radiotelegrafista), Sgt. Alistair Aitken, Sgt. Frank Lawrence, Sgt. David Macaree, Sgt. Douglas Moss, Sgt. Richard McCormick, Sgt. Arthur Nattrass, Sgt. James Phizacklea a Sgt. Alfred Wells. Těla šesti britských letců vylovila rybářská loď San Francisco a společně německými trosečníky je odvezla do přístavu O Barqueiro. Ostatních šest se nepodařilo nalézt. Následujícího dne Španělé v O Barqueiro uspořádali padlým britským letcům a pěti německým námořníkům, kteří utonuli, důstojný pohřeb.

995 ADAMEC, František, pozn. 935, s. 183.

996 WEIDENHÖFER, Miloš. *Boje v Atlantiku*. Brno: Návrat, 1992. ISBN 80-85432-14-5. S. 100.

dojít k nárazu na mořskou hladinu. Nutno dodat, že nad Biskajským zálivem se vyskytovala tlaková níže a radiotelegrafista neodeslal žádnou zprávu, což by Kopalově teorii odpovídalo.⁹⁹⁷

5.2.2. Josef Hanuš

Josef Hanuš se narodil 13. září 1911 v Dolních Štěpanicích. Po maturitě na jilemnickém gymnáziu v roce 1931 byl nezaměstnaný a na sklonku téhož roku začal působit v nedalekém Jestřabí jako učitel.⁹⁹⁸ V této profesi dlouho nezástal, neboť se v následujícím roce musel dostavit k odvodu. Podal si přihlášku k letectvu, byl přijat, a v říjnu 1932 začal studovat na Škole pro důstojníky letectva v záloze na VLU v Prostějově. Po jejím absolvování započal v roce 1934 se studiem na prostějovském leteckém oddělení Vojenské akademii v Hranicích. Po ukončení studia nastoupil v hodnosti poručíka letectva k Leteckému pluku č. 1, kde létal na typu Letov Š-328.⁹⁹⁹ V roce 1938 vstoupil do řad Četnických leteckých hlídek – od 25. dubna sloužil u ČLH v Chebu a 1. července 1938 se stal velitelem ČLH v Terezíně. Zajímavé je, že se 24. května jako pozorovatel zúčastnil s pilotem stržm. Josefem Bajerem výzvědného letu nad pohraničním, včetně německého území, na trati Plzeň – Přimda – Tachov – Mähring – Tři Sekery – Waldassen – Cheb – Schirding – Cheb – Plzeň.¹⁰⁰⁰

V červenci 1939 opustil území Protektorátu Čechy a Morava a přes Polsko se dostal do Francie. Zde prošel stíhacím výcvikem v Avordu¹⁰⁰¹ a Chartres. Dne 20. května 1940 byl přidělen ke stíhací eskadře GC III/1, vyzbrojené letouny Morane-Saulnier M.S. 406 C1. U této eskadry se 31. května 1940 podílel na sestřelení německého průzkumného letounu Henschel Hs 126 nedaleko Herbécourt. Dne 12. června 1940 po vstupu Itálie do války

997 SLÁDEK, Čestmír. Zapadlí vlastenci v Anglii. In: Letectví + kosmonautika. 3/1997. Ročník 73. Praha: Magnet-Press. s. 13/144.

998 HANUŠ, Josef, MAYER, Jiří. *Dravec temnot. Deník nejúspěšnějšího čs. nočního stíhače ve Středomoří.* Praha: Ares/Deus. ISBN 80-86158-25-X. S. 5.

999 MAREK, Jindřich. *Vzdušní donkichoti.* Cheb: Svět křídel, 2001. ISBN 80-85280-69-8. S. 112.

1000 MAREK, Jindřich, pozn. 999, s. 74.

1001 Zde létal především na typech Morane MS 230 a stíhacích letounech Dewoitine 500/501.

převeleli celou eskadru na jihovýchod do Valence.¹⁰⁰² Během přeletu na nové působiště však musel nouzově přistát v ovesném poli poblíž Saint-Georges-de-Reneins, když jeho Moranu během přeletu začal hořet motor. Situace nebyla „adrenalinová“ jen ve vzduchu, ale i na zemi, protože na pole přiběhl rozezlený sedlák a pilota ohrožoval vidlemi.¹⁰⁰³ Vzápětí na místo přijel hrabě Jacques de Rosemont, sám bývalý letec z první světové války,¹⁰⁰⁴ který Josefa Hanuše z nezáviděníhodné situace vysvobodil.¹⁰⁰⁵ Působení Josefa Hanuše u GC III/1 skončilo 21. června 1940. Bojových letů se účastnil na stroji Morane Saulnier M.S. 406 C1. Nešťastná francouzská kampaň, která se na spojenecké straně v mnoha ohledech vyznačovala chaosem, nepřilíš schopným velením a demoralizací, zanechala v myslích našich letců velmi trpkou pachut' – sám Josef Hanuš francouzské válečné poměry označil za „un bordel organisé“.¹⁰⁰⁶

Po bitvě o Francii odplul do Velké Británie, kde ho do svých řad jako záložník (V.R.) v hodnosti Pilot Officer (P/O) přijalo Royal Air Force . Po výcviku na typu Hawker Hurricane byl přidělen ke 310. československé stíhací peruti, v jejíž řadách se zúčastnil závěrečné fáze Bitvy o Británii a u této eskadry sloužil až do června 1941. Poté sloužil u 32. stíhací peruti a u 245. peruti. Po absolvování výcviku na typu Bristol Beaufighter byl v březnu 1942 převelen k 600. noční stíhací peruti, z níž v září 1942 přešel k 68. noční stíhací peruti k československé letce B. Jeho působení u této peruti však nebylo příliš šťastné.¹⁰⁰⁷

1002 Departement Drôme, západně od Alp.

1003 HANUŠ, Josef, MAYER, Jiří, pozn. 998, s. 20.

1004 De Rosemont, Gilbert Marie Jacques (10-04-1895), osobní karta. Base des Personnels de l'aéronautique militaire. Ministère des Armées, Mémoire des Hommes – Portail culturel du Ministère des Armées. Dostupné z: <https://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/fr/ark:/40699/m00523ad24b26a0e>

1005 Tamtéž. Dravec temnot s. 20 Hrabě de Rosemont (10. dubna 1895–30. července 1974) Josefa Hanuše pohostil ve svém nedalekém sídle Château d'Arginy poblíž Charentay, kde jej také nechal přespat do dalšího dne. Poněkud úsměvnou perličkou je, že hrabě Jacques de Rosemont byl, stejně jako jeho otec Pierre de Rosemont, posedlý hledáním pokladu Řádu templářů. V roce 1950 se na svém sídle dokonce pokusil „hledat poklad“ s pomocí buldozeru, avšak neúspěšně. Châteaux de France: Château d'Arginy. [online]. [cit. 24. května 2023]. Dostupné z: <http://www.chateau-fort-manoir-chateau.eu/chateaux-rhone-chateau-a-charentay-chateau-arigny.html>.

1006 FAJTL, František. Vánoce v exilu. In: Letectví + kosmonautika 1/1970. 1970. Ročník 46. Praha: Svazarm. s. 14.

1007 Za problémem zřejmě stála osobnost velitele československé letky „B“ 68. peruti Vlastimila Veselého. Ten v Josefovi Hanušovi, aspirujícímu na velitelskou funkci, patrně spatřoval jistou konkurenci. Když v lednu 1943 Hanuš s radostí přijal jeho nabídku převelení k peruti na severoafrické válčičtě, citelně se

Na začátku roku 1943 se opět vrátil k 600. noční stíhací peruti „City of London“, která od 18. listopadu 1942 působila ve Středomoří.¹⁰⁰⁸

Dne 23. ledna 1943 odpoledne vyplula loď Duchess of Kent i s Josefem Hanušem a jeho radiooperátorem Eylesem. V konvoji 24 lodí dorazili do Alžíru 1. února 1943 odpoledne.¹⁰⁰⁹

V neděli 14. února americký letoun C-47 přepravil oba letce z letiště Maison Blanche do Sétifu, jejich nového působiště.¹⁰¹⁰ Konkrétně 600. perut' zde létala ze základny Súk-el-Arba, ze které se následně přesunula na nově zřízené a mnohem lépe vybavené letiště Súk-el-Khemis, mezi letci brzy známé pod názvem „Paddington“.¹⁰¹¹

Své skóre v řadách RAF otevřel Josef Hanuš v úterý 16. března 1943, když se mu nad mořem podařilo poškodit Dornier Do 217.¹⁰¹²

Již 4. dubna 1943 potom F/Lt Hanuš společně s radiooperátorem P/O Eylesem k poškozenému Dornieru přidali svůj první samostatný sestřel. Jejich obětí se stal Junkers Ju 88, který spadl v plamenech do moře severně od Bone.¹⁰¹³ Dalšího sestřelu dosáhl F/Lt Hanuš ve stejné oblasti 21. dubna 1943 brzy ráno, když opět s P/O Eylesem poslal do vln Středozemního moře další Junkers Ju 88.¹⁰¹⁴ Již o tři dny později, 24. dubna, pak sestřelil další německý letoun stejného typu severozápadně od Pont du Fahs. Zasažený nepřátelský letoun se roztrátil o zem a shořel.¹⁰¹⁵ Tentokrát s F/Lt Hanušem jako radiooperátor letěl P/O Thompson.¹⁰¹⁶

ulevilo oběma. HANUŠ, Josef, MAYER, Jiří, pozn. 998, s. 61.

1008 ONDERWATER, Hans. *Gentlemen in Blue. The History of No. 600 (City of London) Squadron Royal Auxiliary Air Force and No. 600 (City of London) Squadron Association 1925–1995*. Londýn: Leo Cooper, 1997. ISBN 0-85052-575-6. S. 272.

1009 HANUŠ, Josef, MAYER, Jiří, pozn. 998, s. 61, 63.

1010 HANUŠ, Josef, MAYER, Jiří, pozn. 998, s. 66.

1011 ONDERWATER, Hans, pozn. 1008, s. 313. To však nesouhlasí s informací z publikace „Dravec temnot“, která jako „Paddington“ chybně uvádí základnu Súk-el-Arba. Viz. HANUŠ, Josef, MAYER, Jiří. *Dravec temnot. Deník nejméně úspěšného čs. nočního stíhače ve Středomoří*. Praha: Ares/Deus. ISBN 80-86158-25-X. s. 72.

1012 HANUŠ, Josef, MAYER, Jiří, pozn. 998, s. 68.

1013 ONDERWATER, Hans, pozn. 1008, s. 363. Je možné, že šlo o Ju 88 A-4 Lt. Hermanna Wischüfa, označený 4D+HP, náležející k 6./KG 30. Tento stroj zůstal v oblasti Tuniska (ačkoliv Bone se nachází v Alžírsku při hranici s Tuniskem) v noci z 3. na 4. dubna 1943 neznámý. STANKEY, Douglas G., DEZENG, Henry L. *Career Summaries – Luftwaffe Officers 1934 – 1945. Section S – Z*. [online]. 2023. Dostupné z: [Luftwaffe Officer Career Summaries \(ww2.dk\)](http://www.ww2.dk) S laskavým svolením autorů.

1014 ONDERWATER, Hans, pozn. 1008, s. 603.

1015 HANUŠ, Josef, MAYER, Jiří, pozn. 998, s. 74.

1016 ONDERWATER, Hans, pozn. 1008, s. 603.

Působení na základně Súk-el-Khemis pro perut' skončilo 12. května 1943, kdy ji přemístili na letiště Bone. Josef Hanuš byl při odletu na nové působiště nucen přerušit vzlet, neboť jeho Beaufighteru při vzletu praskla jedna z pneumatik.¹⁰¹⁷ V pátek 25. června 1943 pak 600. perut' definitivně opustila africký kontinent a přesunula se na základnu Luqa na Maltě.¹⁰¹⁸ K dalšímu přesunu došlo o měsíc později – od 26. července 1943 působila 600. stíhací perut' z letiště Cassibile na Sicílii.¹⁰¹⁹ Zde došlo k poněkud dramatické události, která dobře vypovídá o Hanušově temperamentu. Je nepochybné, že byl vcelku rázovité povahy a pro příslovečnou „ránu“ nikdy nešel daleko.¹⁰²⁰ Na letišti v Cassibile se 15. srpna objevil německý zajatec. Šlo o palubního mechanika z Junkersu Ju 88, kterého o pět dní dříve sestřelili F/O Mellersh s P/O Poolem. Němce, jediného přeživšího ze čtyřčlenné posádky Junkersu, po 32 hodinách vylovil z vody britský rychlý člun.¹⁰²¹ Německého letce pozvali do jídelny, kde se s ním britští letci začali přátelsky bavit.¹⁰²² Když však došla řeč na vývoj války a Němec projevil víru ve vítězství Třetí říše, Josef Hanuš musel být z jídelny ostatními vyveden, protože chtěl Němce na místě zastřelit. Od velitele peruti, W/Cdr Charlese Patricka Greena, DSO, DFC, následně dostal rozkaz držet se od jídelny na 500 yardů.¹⁰²³ U této peruti byl však velmi šťastný a Britové jeho schopnosti dovedli náležitě ocenit – 20. srpna 1943 obdržel za své bojové zásluhy prestižní vyznamenání DFC,¹⁰²⁴ které mu osobně předal AVM Harry Broadhurst.¹⁰²⁵

Svého posledního sestřelu ve středomoří dosáhl F/Lt Hanuš společně s F/O Finlayem v noci 16. září 1943, když jihovýchodně od Punta Campanella poslal do moře další Junkers Ju 88.¹⁰²⁶ Na sklonku roku přišlo převelení a v pondělí 6. prosince 1943

1017 ONDERWATER, Hans, pozn. 1008, s. 344.

1018 ONDERWATER, Hans, pozn. 1008, s. 618.

1019 ONDERWATER, Hans, pozn. 1008, s. 618.

1020 Byl známý i tím, že ve vypjatých okamžicích, nebo když byl rozčilený, mluvil česky – čemuž pochopitelně nikdo z jeho britských kolegů nemohl rozumět. ONDERWATER, Hans, pozn. 1008, s. 248.

1021 ONDERWATER, Hans, pozn. 1008, s. 408.

1022 Zčásti z toho důvodu, že se od něj díky přátelskému přístupu dověděli řadu užitečných informací. ONDERWATER, Hans, pozn. 1008, s. 408.

1023 ONDERWATER, Hans, pozn. 1008, s. 408. s. 410.

1024 HANUŠ, Josef, MAYER, Jiří, pozn. 998, s. 91.

1025 ONDERWATER, Hans, pozn. 1008, s. 408. s. 405.

1026 HANUŠ, Josef, MAYER, Jiří, pozn. 998, s. 96. Je možné, že šlo o Ju 88A-4/Trop, F1+HP, W.Nr. 822200 Uffz. Edgara Fischera od 6./KG 76, který zůstal 16. září 1943 nezvěstný při plnění úkolu v prostoru

pak F/Lt Hanuš 600. peruť definitivně opustil. Jeho další krátkou zastávkou bylo Bari, odkud potom, již jako cestující, letěl přes Maltu do Tunisu.¹⁰²⁷ V úterý 18. ledna se v Alžíru nalodil na parník SS Elizabethville, který následujícího dne vyplul v konvoji přes Gibraltar do Británie. Loď přistála 3. února 1944 ve skotském přístavu Clyde.¹⁰²⁸ Po návratu působil, ke své nevoli, na Inspektorátu československého letectva v kancelářské funkci.

Po návratu do osvobozené vlasti dále sloužil u letectva až do roku 1948, kdy byl ve vykonstruovaném procesu souzen společně s dalšími „západními letci“. Odsouzen nakonec nebyl, nicméně mu bezpochyby bylo jasné, že radostná budoucnost jej v socialistickém státě nečeká. V červenci 1948 se mu za doposud nepřilíš vyjasněných okolností podařilo uprchnout za hranice. Znovu vstoupil do řad Royal Air Force, kde sloužil až do roku 1968, kdy odešel do penze. Po Sametové revoluci se dočkal rehabilitace a povýšení do hodnosti plukovníka. V sobotu 7. března 1992 byl rozkazem prezidenta ČSFR Václava Havla povýšen do hodnosti generálmajora.¹⁰²⁹ Zemřel 21. dubna 1992 v Británii.¹⁰³⁰

5.2.3. Willi Gaida

Mezi příslušníky zahraničního odboje z řad vrchlabských rodáků patřil i Willi Gaida (1902–1988). Narodil se do rodiny sociálního demokrata Wilhelma Gaidy (1866–1930), který se mj. spolupodílel na založení východočeské německé sekce KSČ 13. února 1921. Po obsazení Sudet odjel přes Prahu do SSSR, kde do vypuknutí německého tažení proti SSSR pracoval v traktorovém závodě v Čeljabinsku (po vypuknutí války se zde mj. podílel na výrobě tanků T-34). Vstoupil do řad Rudé armády a po vypuknutí SNP ho vysadili na Slovensku, kde prováděl zpravodajskou činnost jako velitel skupiny radiotelegrafistů. Po

Salerna. KING, Alexander D., KING, David. Aircrew Remembrance Society. Junkers Ju 88 Loss Database by Werk-Nr. [online]. 2023. Dostupné z: [Junkers Ju 88's \(aircrewremembrancesociety3.com\)](https://aircrewremembrancesociety3.com)

1027 HANUŠ, Josef, MAYER, Jiří, pozn. 998, s. 106.

1028 HANUŠ, Josef, MAYER, Jiří, pozn. 998, s. 108.

1029 LANG, Pavel. Omluva letcům. In: Letectví + kosmonautika 9/1992. Vyd. 28.4. 1992. Ročník 68. Praha: Magnet-Press. s. 14/526.

1030 REDAKCE. Zahraniční letci. Nekrolog Josefa Hanuše. In: Letectví + kosmonautika 12/1992. Vyd. 4.6. 1992. Ročník 68. Praha: Magnet-Press. s. 59/763.

skončení války se vrátil do Prahy s vedoucími funkcionáři KSČ a následně odcestoval domů do Vrchlabí. V roce 1946 přesídlil do Erfurtu, stal se zástupcem ředitele automobilky v Eisenachu a zastával funkce i ve východoněmecké armádě. Nadále se věnoval i stranické činnosti. V roce 1972 obdržel ke svým sedmdesátinám čestné uznání městského výboru KSČ a čestné občanství města Vrchlabí za „dlouholetou obětavou činnost v mezinárodním komunistickém hnutí“.¹⁰³¹

5.3 Letci z Krkonoš na straně Luftwaffe

Vzhledem k národnostnímu složení regionu Krkonoš je pochopitelné, že výrazně převažující většina letců z řad místního obyvatelstva sloužila během války v německé Luftwaffe. Doposud je pro nedostatek relevantních zdrojů velmi komplikované vytvořit jejich kompletní seznam, nicméně v příloze této práce jsou v tabulce uvedeni Ti, jejichž působení v řadách Luftwaffe se prozatím podařilo bezpečně ověřit. Zde je, pro ilustraci, příběh jednoho z těch, kteří z německého pohledu v rámci bojů dosáhli výrazných úspěchů.

5.3.1. Siegfried Fischer

Narodil se 27. listopadu 1918 v Pommerndorfu (dnes východní část Strážného) do početné rodiny vyššího učitele¹⁰³² Josefa Fischera. Vzdělání na obecné škole se mu dostalo doma v Pommerndorfu a od roku 1930 pak pěšky docházel do měšťanské školy do Vrchlabí. Od dětství se v rámci turnerského hnutí s oblibou věnoval sportu, zvláště pak lehké atletice a gymnastice.¹⁰³³ Byl také velmi schopným lyžařem. Kromě sportu byl jeho

1031 REDAKCE. Přítel. *Obrana lidu*. Vyd. 4. ledna 1975, Praha: Magnet-Press, 1975. S. 6.

1032 Původní německý termín „Oberlehrer“ se v dobových českojazyčných pramenech vyskytuje ve dvou variantách; „vyšší učitel“ či „nadučitel“. Například DLOUHÝ, František. Zprávy školské: V příčině volebního práva učitelů. *Učitel. List věnovaný zájmům školy obecné a měšťanské*. 25/1892. Vyd. 1. listopadu 1892. Ročník 3. Brno: Emilian Schulz. s. 420.

1033 BARTL, Anton W., VERSTRAETEN, Bart. *Die Ritterkreuzträger des Sudetenlandes 1939–1945. Teil I: Namen A bis K*. Antverpy: Wolfgang Historica, 2015. ASIN B0199YAALQ. S. 48.

velkou vášní les, což předurčilo jeho budoucí profesní cestu. Po studiu na obecné škole absolvoval o prázdninách v létě 1935 lesnické praktikum a v září začal studovat na Vyšší lesnické škole v Nových Zákupích u České Lípy. V otázce národně-politického smýšlení není v případě Siegfrieda Fischera žádných pochybností – pocházel z rodiny českých Němců a s myšlenkou připojení Sudet k říši se plně ztotožňoval.¹⁰³⁴ Zabránil Sudet se v roce 1938 aktivně účastnil, za což byl v létě následujícího roku vyznamenán Sudetskou pamětní medailí. Po ukončení studia získával v létě roku 1939 další praktické zkušenosti jako lesnický adjunkt ve Špindlerově Mlýně. Zdánlivě idylický život mladého krkonošského lesníka však přerušilo vypuknutí války. Siegfried Fischer vstoupil do řad Luftwaffe 1. října 1939 jako dobrovolníka jej přidělili k základnímu leteckému výcviku k jednotce Flieger-Ausbildungs-Regiment 61 na letišti v saském Oschatzu.¹⁰³⁵ Po jeho absolvování pokračoval v pilotním výcviku v Drážďanech a 1. srpna 1940 nastoupil k výcviku pro střemhlavé bombardovací piloty na letišti Thalerhof u Štýrského Hradce.¹⁰³⁶ Po jeho ukončení byl v hodnosti Gefreiter přidělen k 6./St.G. 1, která v té době působila ze sicilského letiště Trapani.

Podle německých zdrojů svůj první bojový let s letounem Junkers Ju 87 absolvoval 15. dubna 1941. Cílem náletu měl být přístav Grand Harbour v La Valettě na Maltě, což však neodpovídá velmi podrobné dobové spojenecké evidenci náletů.¹⁰³⁷ Podle té se 15. dubna 1941 žádný nálet německých „štuk“ na tento přístav neuskutečnil. V uvedených zdrojích se také uvádí, že zde Siegfried Fischer potopil britskou ponorku.¹⁰³⁸ Identická informace je však zmíněna například i v knize PhDr. Jiřího Rajlichy, Ph.D. „Na nebi hrdého Albionu“,¹⁰³⁹ stejně jako v řadě dalších zdrojů. Zajímavé ovšem je, že v seznamu ztrát

1034 Zde je však nutné dodat, že jeho případ nikterak nevybočoval z pomyslné řady. Komplikovaná národnostní situace, která mezi Čechy a Němci nejen v oblasti Krkonoš krystalizovala od 2. poloviny 19. století, byla ještě umocněna vojenským obsazením některých příhraničních oblastí ČSR po skončení 1. světové války. Řada Němců to pochopitelně vnímala jako křivdu a bylo víceméně jasné, že k vyhocení situace za daného politického vývoje dříve nebo později dojít musí.

1035 Shodou okolností zde během války ve štábní funkci působil další krkonošský rodák, Eugen Bönsch.

1036 BARTL, Anton W., VERSTRAETEN, Bart, pozn. 1033, s. 50.

1037 Luftwaffe Attacks on Malta January–April & December 1941. National Archives Microcopy No. T-821, Roll 162. 1960. Washington, D.C.: American Historical Association Committee for the Study of War Documents.

1038 Například BARTL, Anton W., VERSTRAETEN, Bart, pozn. 1033, s. 48.

1039 RAJLICH, Jiří, pozn. 964, s. 593.

ponorek královského námořnictva ztráta žádné z nich tomuto nároku neodpovídá.¹⁰⁴⁰ Totéž platí i pro ponorky francouzského, řeckého, jugoslávského a dokonce i italského a německého námořnictva (pokud by šlo o útok na vlastní plavidlo v blízkosti Malty v důsledku omylu). Lze tak konstatovat, že Siegfried Fischer svůj „křest ohněm“ nad Maltou absolvoval patrně v jiný den¹⁰⁴¹ a že během svého působení ve Středomoří s pravděpodobností hraničící s jistotou žádnou ponorku nepotopil.¹⁰⁴²

Po zahájení útoku na Sovětský svaz působil se svou jednotkou na východní frontě. V červenci 1941 byl po sestřelení nucen svou štuku opustit na padáku zhruba 40 km za frontovou linií.¹⁰⁴³ Na padáku se zachránil i jeho střelec/pozorovatel Anton Kraus. Společně se po 4 dnech dokázali vrátit zpět ke své jednotce. Při svém 13. bojovém letu byl 8. srpna 1941 Siegfried Fischer sestřelen v boji se stíhačkami I-153 a I-16 od 29. stíhacího pluku asi 5 km za nepřátelskými liniemi, nedaleko města Velikije Luki.¹⁰⁴⁴ Svůj letoun s těžce popálenýma rukama a tváří opustil na padáku.¹⁰⁴⁵ Navzdory zraněním se dokázal opět s pomocí předsunutých hlídek vyhnout zajetí a opět překročit frontu.¹⁰⁴⁶ Postupem času získával další zkušenosti a stal se z něj specialista na ničení mostů, kterých zasáhl přibližně 30.¹⁰⁴⁷ Mezi nimi například silniční most u Smolensku, Juchnovský most na řece

1040 WEST, Fred, ROWNTREE, Charles, MORROW, Sam. RN Subs: Timeline of losses. [online]. 2023. Dostupné z: [Losses \(rnsubs.co.uk\)](https://www.rnsubs.co.uk).

1041 Vzhledem k tomu, že eskadra v této oblasti operovala již od konce února, je pravděpodobné, že k Fischerovu „křestu ohněm“ došlo dříve, než v dubnu. Ruská publikace Asi Ljuftwaffe. Kto jest kto. M. V. Zefirova z roku 2011 uvádí v souvislosti s Fischerovou první bojovou akcí právě konec února 1941. Na letišti Trapani bázovala eskadra St.G. 1 právě 22. února, v březnu se potom přesunula do jihovýchodní části ostrova, na letiště Comiso. Zde působila až do května 1941, kdy byla přesunuta do Řecka. HOLM, Michael. The Luftaffe 1933–1945. Sturzkampfgeschwader 1. [online]. 2023. Dostupné z: <https://www.wv2.dk/air/attack/stg1.htm>.

1042 To ovšem neznamená, že by jeho „útok na nepřátelskou ponorku“ byl smyšlený. Mohl skutečně útočit na ponorku, které se ale podařilo uniknout, případně jí mohl pouze poškodit. Zároveň však nelze vyloučit útok na jiné malé plavidlo či dokonce na velrybu, což by zdaleka nebyl ojedinělý případ.

1043 SPICK, Mike. Luftwaffe Bomber Aces. Pen & Sword Books, 2015. ISBN 978-18-483-2863-1. S. 218.

1044 ZEFIROV, Michail Vadimovič. *Asi Ljuftwaffe. Kto jest kto. Vyderžka, Mošč, Vnimanie*. Moskva: Vydavatelstvo ACT, 2011. ISBN 978-5-17-057776-7. S. 239. (ЗЕФИРОВ, Михаил Вадимович. Асы Люфтваффе. Кто есть кто. Выдержка, мощь, внимание Москва: Издательство АСТ. ISBN 978-5-17-057776-7. С. 239).

1045 Šlo o Junkers Ju 87 R-1 W.Nr. 5543, s označením 6G+MT. ZEFIROV, Michail Vadimovič, pozn. 1044, s. 239.

1046 BARTL, Anton W., VERSTRAETEN, Bart, pozn. 1033, s. 48.

1047 BARTL, Anton W., VERSTRAETEN, Bart, pozn. 1033, s. 48.

Ugra,¹⁰⁴⁸ mosty na Volze u Rževa či mosty u Volchova.¹⁰⁴⁹ Několikrát také vyzvedl se strojem Fieseler Fi 156 „Storch“ zpoza nepřátelských linií či z „území nikoho“ sestřelené letce včetně velitele své letky.¹⁰⁵⁰

V neděli 17. října 1943 byl Siegfried Fischer vyznamenán Německým křížem ve zlatě. V roce 1944 se přeškolil na Focke Wulf Fw 190. Na konci války létal v západním Prusku a v Pomořansku v řadách 9/SG 1.¹⁰⁵¹ K 28. únoru 1945 získal Rytířský kříž. Během tohoto období zničil se svým Focke-Wulfem 80 sovětských tanků a bylo mu přiznáno 15 vzdušných vítězství. Svůj poslední bojový let vykonal 17. dubna 1945. Jednotka útočila na pozice sovětské 69. armády severozápadně od Frankfurtu nad Odrou. Při útoku byl však Fischerův Fw 190 F-8 zasažen protiletadlovou palbou do ocasních ploch. Z neřiditelného stroje se pilotovi podařilo vyskočit, při jeho opuštění však nešťastně narazil na stabilizátor a zlomil si oba bérce. Na padáku přistál přímo v oblasti frontové linie, byl však zachráněn německými vojáky a dopraven do lazaretu v Zossenu. Válka pro něj skončila 21. dubna 1945, kdy byl Zossen obsazen vojsky sovětské 3. a 4. gardové tankové armády. Ze zajetí byl jako invalida propuštěn 18. září 1946.¹⁰⁵² Během války vykonal celkem 713 operačních letů, z toho 123 na Fw 190.¹⁰⁵³ Třináctkrát byl sestřelen, pětadvacetkrát musel nouzově

1048 Šlo o velmi důležitý most, který byl zcela klíčový pro postup na Moskvu. Po německých náletech byl částečně opraven, nicméně 6. října 1941 po krvavých ústupových bojích jeho větší část vyhodili do povětří sovětské výsadkáři pod velením kapitána Ivana Georgijeviče Starčaka (1905–1981). Tito výsadkáři se s takřka fanatickým úsilím pokoušeli zpomalit německý postup – prováděli i záškodnické akce v německém týlu, avšak po 5 dnech byli donuceni se stáhnout. Ze 430 jich přežilo přibližně 60. Za zmínku stojí i nálet na koncentraci německých vojsk u mostu 8. října 1941. Útok provedly Petljakovy Pe-3 od 40. bombardovacího pluku. Stroj kapitána Alexeje Grigorjeviče Rogova (1913–1941), velitele jedné z eskader pluku, byl těžce zasažen protiletadlovou palbou. V beznadějně situaci se pilot rozhodl svůj hořící stroj navést do poškozeného mostu. Při dopadu s ním zahynul i jeho navigátor, kapitán Vasilij Ivanovič Farnosov (1911–1941). A. G. Rogov byl posmrtně vyznamenán Zlatou hvězdou hrdiny SSSR a Leninovým řádem. Leninův řád posmrtně získal i V. I. Farnosov. Památce obou letců v blízkosti mostu po válce postavěli pomník. STARČAK, Ivan Georgijevič. *S neba – v boj*. Moskva: Voenizdat, 1965. S. 53–54. (*СТАРЧАК, Иван Георгиевич. С неба — в бой, Москва: Воениздат, 1965. С. 53–54.*)

1049 BARTL, Anton W., VERSTRAETEN, Bart, pozn. 1033, s. 48.

1050 S největší pravděpodobností šlo o Oblt. Karla Schrepfera (1917–1946), pozdějšího držitele Rytířského kříže s dubovými ratolestmi. STANKEY, Douglas G., DEZENG, Henry L. *Career Summaries – Luftwaffe Officers 1934 – 1945. Section S – Z*. [online]. 2023. Dostupné z: [Luftwaffe Officer Career Summaries \(www2.dk\)](http://www2.dk) S laskavým svolením autorů.

1051 SPICK, Mike, pozn. 1043, 218.

1052 WARD, John. *Hitler's Stuka Squadrons*. 2004. MBI Publishing. ISBN 978-07-603-1991-8. S. 217.

1053 ZEFIROV, 2011, s. 240.

přistát (z toho dvakrát za sovětskými liniemi) a byl třikrát zraněn.¹⁰⁵⁴ Od roku 1947 pokračoval ve svém předválečném povolání a jako lesník sloužil v Kürnachu poblíž Kemptenu.¹⁰⁵⁵ Sportu a létání zůstal věrný i v dalších letech – v roce 1951 zvítězil ve slalomu na německém mistrovství pro tělesně postižené v Berchtesgadenu¹⁰⁵⁶ a po obnovení sportovního leteckého provozu motorově létal v aeroklubu. Vrátil se i ke své původní profesi a pracoval jako lesník. Zemřel 26. března 1998 v Rheinbachu.

Ačkoliv měl Siegfried Fischer během své barvitě kariéry bitevního pilota neuvěřitelné štěstí, pro mnohé z krkonošských letců z řad českých či „říšských“ Němců se jejich láska k létání během války stala osudem. Jedním z nich byl i Reinhold „Lerge“ Hoffmann, který pocházel ze slezské části hor. Takto na jeho konec a rozloučení s ním vzpomínal kolega Norbert Hannig,¹⁰⁵⁷ který v té době sloužil v Lehnici jako instruktor a cvičil piloty stíhacích Focke-Wulfů Fw-190:

„Lergeho Hoffmanna, který dlouho létal jako mé číslo, začátkem května povýšili na poručíka. Zařadili ho ke III. Gruppe k obraně Říše, kde ke svému skóre brzy přidal 6 těžkých bombardérů. Přišel o život 24. května, když se s poškozením vracel z boje a jeho letadlo se převrátilo při pokusu o nouzové přistání...“¹⁰⁵⁸

„Nebyly tam žádné slzy, žádný nářek, žádné viditelné známky truchlení nebo smutku. Kdyby byly, člověk by se užíral myšlenkami na vlastní smrt. Jediným rozumným způsobem, jak vyjádřit své pocity, bylo památku kamaráda uctít. A tak tomu bylo i v případě Lergeho. Společně jsme absolvovali přes 40 bojových letů. Často jsme bojovali proti přesile a vždy se

1054 BRÜTTING, Georg. *Das waren die deutschen Stuka-Asse*. Stuttgart: Motorbuch Verlag, 1992. ISBN 38-794-3433-6. S. 194.

1055 RENNEN, Josef. Einer der das Leben meisterte. *Riesengebirgsheimat Heimatblatt für die ehemaligen Kreise Hohenelbe und Trautenau*. 5/1969. Ročník 23. Kempten/Allgäu: Riesengebirgsverlag. s. 141.

1056 BRÜTTING, Georg. *Německá esa na střemhlavých bombardérech*. Praha: Naše vojsko, 2003. ISBN 80-206-0661-0. S. 148.

1057 Norbert Hannig kromě svého krátkého intermezza, kdy létal jako instruktor, většinu války strávil v řadách eskadry JG 54 „Grünherz“. Celkem absolvoval přes 200 bojových letů a dosáhl 42 potvrzených vítězství. Na konci války krátce létal u JG 7 „Nowotny“ na proudových Me 262. Ve 2. polovině 50. let vstoupil do obnovené Luftwaffe a sloužil u eskadry JG 73. Svou kariéru stíhacího letce ukončil v roce 1976. STANKEY, Douglas G., DEZENG, Henry L. *Career Summaries – Luftwaffe Officers 1934 – 1945. Section G – K*. [online]. 2023. Dostupné z: [Luftwaffe Officer Career Summaries \(ww2.dk\)](http://www2.dk) S laskavým svolením autorů.

1058 HANNIG Norbert, WEAL, John, pozn. 899, s. 128. (Překlad Pavel Kocián).

mohli spolehnout jeden na druhého. Osudu však uniknout nelze. A tak jsem mu teď, když odešel, chtěl vzdát poctu. Poctu opravdovému kamarádovi a dobrému příteli. Lerge pocházel z malé krkonošské vesničky Petersdorf a měl být pohřbený na tamním hřbitově. Eskadra na jeho pohřeb vyslala několik vojáků, aby mu k hrobu položili věnec. Na letišti v Lehnici jsem zjistil datum a čas pohřbu. V ten den jsem se svými třemi žáky odstartoval a nabrali jsme kurs na Petersdorf. Kroužili jsme vysoko nad kostelíkem, abychom nerušili bohoslužbu, a čekali, až se objeví smuteční průvod. Slunce jasně svítilo a hory se zdály tak blízko, že by se jich dalo dotknout. Když se otevřely dveře kostela a objevili se smuteční hosté v čele s knězem a ministranty, za kterými nosiči nesli Lergeho rakev, dal jsem svým žákům rozkaz, aby se seřadili do těsné formace na mém pravém křídle. Stáhl jsem plyn a vedl svůj roj dolů v široké levé zatáčce. Přelétli jsme nad kostelní věží a pokračovali nízko a pomalu podél cesty ke hřbitovu, nad hlavami celého procesí, než jsme vystoupali do bezmračného modrého nebe. Vypálil jsem krátkou salvu, můj poslední pozdrav Lergemu, a pak jsem svůj roj vedl dál nad Krkonoše, abychom dokončili svůj plánovaný cvičný let.“¹⁰⁵⁹

5.4. Účastníci Velkého útěku a oblast Krkonoš

Mezi nejproslulejší a zároveň nejrozsáhlejší útěky spojeneckých zajatců patří i takzvaný „Velký útěk“,¹⁰⁶⁰ kdy v noci 24. března 1944 ze zajateckého tábora pro spojenecké letce Stalag Luft III v Zaháni tunelem uprchlo celkem 76 válečných zajatců.

S plánováním hromadného útěku začali spojenečtí zajatci pod vedením S/Ldr Rogera Bushella již na jaře roku 1943. Mnozí ze zajatců patřili k „notorickým útěkářům“ a lze říci, že v tomto ohledu disponovali nemalými zkušenostmi. Při plánování útěku se tak snažili neponechat nic náhodě – začali s výrobou map, kompasů, dokumentů, s přešíváním

1059 Tamtéž, str. 128-129. (Překlad Pavel Kocián).

1060 Anglicky „the Great escape“.

uniformem do „civilnější“ podoby,¹⁰⁶¹ zjišťováním užitečných informací¹⁰⁶² a započali také s kopáním tunelů. Aby nedošlo ke zmaření šancí na útěk, kdyby Němci tunel odhalili, rozhodli se zajatci k ražbě třech tunelů – dostaly krycí jména „Tom“, „Dick“ a „Harry“. Kopání tunelu „Dick“ bylo přerušeno, když Němci zajatecký tábor rozšířili právě do míst, kde měl tunel ústít na povrch. V září 1943 pak Němci objevili tunel „Tom“, a tak zůstal k dispozici jen „Harry“. Celkem 111 metrů dlouhý tunel se podařilo dokončit v březnu 1944. První ze zajatců, který 24. března 1944 zhruba ve 22:30 vylezl, byl F/Lt Leslie Bull,¹⁰⁶³ když však vykoukl na povrch, s hrůzou zjistil, že ústí tunelu není v lese, ale na jeho okraji, jen pár metrů od strážní věže. Přesto bylo rozhodnuto v akci pokračovat. Německý strážný na obchůzce ústí tunelu zcela náhodně objevil až krátce před pátou hodinou ranní. Do té doby se, i přes komplikace způsobené závalem, ke kterému v průběhu útěku došlo, podařilo dostat na svobodu 76 zajatcům. F/Lt Bull patřil ke skupině, která měla v plánu dostat se přes Československo dále na jih. Jeho cesta ke svobodě však měla skončit, stejně jako pro dalších 11 uprchlíků ze stejné skupiny,¹⁰⁶⁴ na úpatí Krkonoš. Těchto dvanáct letců se přes les dostalo na 7 km vzdálené nádraží v Tschiebsdorfu¹⁰⁶⁵. Díky padělaným dokladům a jízdenkám, které zakoupil německy plynně hovořící F/Lt Jerzy Mondschein,¹⁰⁶⁶

1061 Přesto někteří ze zajatců uprchli v takřka nepozměněných uniformách. V případě opětovného zajetí to podle platných dohod zajišťovalo statut válečného zajatce a náležité zacházení. V případě civilního oděvu by totiž mohl být vězeň považován za špiona a popraven. Příslušníci kriminální policie, jimž se většina uprchlých zajatců dostala do rukou, za uniformy považovala i jejich přešité součásti. Gestapo však bylo zcela jiného názoru a jak se záhy ukázalo, uniforma a ani statut válečného zajatce v tomto případě neposkytovaly ochranu doslova žádnou.

1062 V tomto ohledu byl mimořádně aktivní Arnošt Valenta, Čechoslovák, příslušník 311. bombardovací perutě.

1063 Flight Lieutenant Leslie Bull (7. listopadu 1916–29. března 1944) , rodilý Londýňan, byl zajat 5.11.1941. LUFTWAFFE. Meldung N°63. Abgänge des kriegsgefangenen Lager N°3 der Luftwaffe. 50 Brit. Offiziere. 15.7.1944. Hlášení, seznam úbytků válečných zajatců z tábora Stalag Luft 3. Složka IMT Nuremberg Archives, H–1509, International Court of Justice.

1064 Šlo o tyto válečné zajatce: F/Lt. Bull, Maj. Dodge, F/Lt. Green, F/Lt. James, F/O Kierath, F/Lt. Kiewnarski, F/Lt. Mondschein, F/O Pawluk, F/Lt. Poynter, P/O Skanziklas, F/Lt. Wernham, S/Ldr. Williams. Výpověď F/Lt. Sydneyho Hastingsse Dowse z 31. května 1945. United Kingdom Charges against German War Criminals, Charge No. U.K. - G/B. 70. Shooting of 50 R.A.F. Prisoners of War from Stalag Luft III. S. 2.

1065 Dnes obec Trzebów.

1066 F/O Jerzy Tomasz Mondschein, který pocházel z Varšavy, sloužil jako navigátor u 304. bombardovací peruti na letounech Vickers Wellington. Byl zajat 8.11.1941. KRZYTEK, Anna, KRZYTEK, Tadeusz. Polskie Siły Powietrzne w Wielkiej Brytanii w latach 1940-1947, łącznie z Pomocniczą Lotniczą Służbą Kobiet (PLSK – WAAF). 3. vyd. Sandomierz. [online] 2012. Dostupné z: listakrzystka.pl/pdf Personel

se jim podařilo část cesty absolvovat vlakem. V sobotu 25. března před devátou hodinou ráno letci vystoupili z vlaku na nádraží Boberröhrsdorf.¹⁰⁶⁷ Zde, aby se vyhnuli případné kontrole, prolezli dírou v plotě a rozdělili se do skupin.¹⁰⁶⁸

K F/Lt Jerzemu Mondscheinovi a F/Lt Leslie Bullovi se za Boberöhrsdorfem brzy připojili dva Australané, F/O Reginald Kierath¹⁰⁶⁹ a S/Ldr John Williams¹⁰⁷⁰. Čtyři kamarádi se rozhodli, že půjdou spolu a zkusí přejít Krkonoše podobně jako F/Lt James a P/O Sotoris Skanziklas. Vydali se směrem k Harrachovu a ušli přibližně 20 km. V horách však byli 25. března spatřeni v blízkosti staré hranice, zřejmě nedaleko Sklářské Poruby, a zadrženi německou hlídkou. Po zatčení byli odvezeni do věznice v Liberci.¹⁰⁷¹ Vyslýchání byli 28. března 1944 na zdejším velitelství kriminální policie. Kolem 4. hodiny ranní 29. března byli pod eskortou odvedeni neznámo kam.¹⁰⁷² Když byly do zajateckého tábora přivezeny

Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii 1940–1947. Dále LUFTWAFFE. Meldung N°63. Abgänge des kriegsgefangenen Lager N°3 der Luftwaffe. 50 Brit. Offiziere. 15.7.1944. Hlášení, seznam úbytků válečných zajatců z tábora Stalag Luft 3. Složka IMT Nuremberg Archives, H–1509, International Court of Justice.

1067 Dnes obec Siedlęcín, asi 4 km severozápadně od Jelení Hory.

1068 VANCE, Jonathan F. *The True Story of the Great Escape*. Londýn: Greenhill Books, 2019. ISBN 978-17-84384-38-8. S. 273.

1069 Australan F/O Reginald Kierath pocházel z Narromine ze státu Nový Jižní Wales, kde se narodil 20.2.1915. Zaját byl 23.4.1943. LUFTWAFFE. Meldung N°63. Abgänge des kriegsgefangenen Lager N°3 der Luftwaffe. 50 Brit. Offiziere. 15.7.1944. Hlášení, seznam úbytků válečných zajatců z tábora Stalag Luft 3. IMT Nuremberg Archives, složka H–1509, International Court of Justice.

1070 Australan S/Ldr John Edwin Ashley Williams, DFC, pocházel ze Sydney. Narodil se 6.5.1919. Sloužil u 450. stíhací peruti RAAF, kde za své zásluhy 23. září 1942 obdržel DFC. Zaját byl 31.10.1942 po nouzovém přistání u tábora Buq Buq v severozápadním Egyptě, když byl jeho Curtiss Kittyhawk omylem sestřelen pilotem z vlastní peruti, Sgt. Harrisonem, při útoku na pozemní cíle. V době svého zajetí velel 450. peruti teprve třetí den. LUFTWAFFE. Meldung N°63. Abgänge des kriegsgefangenen Lager N°3 der Luftwaffe. 50 Brit. Offiziere. 15.7.1944. Hlášení, seznam úbytků válečných zajatců z tábora Stalag Luft 3. IMT Nuremberg Archives, složka H–1509, International Court of Justice. Dále Distinguished Flying Cross. In: Second Supplement to the London Gazette, 16 March 1943. Londýn: H.M. Stationery Office, 1943. s. 1246 a HERRETT, Gary. Comments and Extracts from the Diary of Viv Herrett – RAAF. [online]. 1999. Zápis z 31. října 1942. Dostupné z: <https://web.archive.org/web/20060105000326/http://www.boztek.com.au/~aldrich/450/herrett.html#ae>.

1071 Výpověď F/Lt Iva Tondera z 24. srpna 1945. F/Lt Tonder byl společně s Stowerem zatčen kriminální policií ve vlaku z Žitavy do Liberce, když je prozradilo jejich nedokonale přešité oblečení. V liberecké věznici se setkali s Bullem, Kierathem, Mondscheinem a Williamsem a měli krátkou příležitost spolu mluvit. Tonder sám odjezd zmíněných zajatců neviděl, ale během dne mu o něm řekl zajatý sovětský důstojník, který krátce sdílel celou s jedním z nich, patrně s F/Lt Mondscheinem. German War Crimes: Report on the responsibility for the killing of 50 R.A.F. officer prisoners of war after recapture following a mass escape from Stalag Luft III at Sagan on the night of 24/25 march 1944. IMT Nuremberg Archives, složka H–1509, International Court of Justice. S. 1.

1072 Tamtéž, s. 2.

urny s jejich popelem, na štítcích se jmény stálo, že kremace proběhla 29. března 1944 v Mostě. F/Lt Bernard Green¹⁰⁷³, kterému tehdy bylo už 57 let, se po rozumné úvaze snažil Boberröhrsdorf obejít a pokračovat na jih. Všude mimo cesty však bylo sněhu až do pasu, tudíž po poledni uznal, že mu nezbývá než obcí projít. V poslední zatáčce na samém konci Boberröhrsdorfu ho však spatřil místní policista, který ho bez váhání legitimoval a zatkl.¹⁰⁷⁴

S.Lt. Douglas Poynter se,¹⁰⁷⁵ podobně jako F/Lt Bernard Green, zdržoval blízko Boberröhrsdorfu a přes den se ukrýval v lese jižně od vsi. Podařilo se mu dojít na menší železniční stanici asi 8 km jižněji, kde si promrzlý a hladový večer zakoupil jízdenku do Polubného u Kořenova¹⁰⁷⁶. Nastoupil do vlaku, avšak krátce před 21. hodinou přišla kontrola – dva policisté v civilních šatech a příslušník Hitlerjugend.¹⁰⁷⁷ Poynter se prokázal

1073 F/Lt Bernard „Pop“ Green, MC, (23.12.1887–2.11.1971) byl veteránem z první světové války, kde se v řadách pluku Oxfordshire & Buckinghamshire Light Infantry vyznamenal např. v bitvách u Ypres, na Sommē a u Passchendaele. Během těchto bojů byl dvakrát vážně zraněn. Po vypuknutí druhé světové války znovu ve věku 52 let vstoupil do armády, tentokrát však do řad dobrovolných záloh královského letectva (RAFVR – Royal Air Force Volunteer Reserve). Absolvoval výcvik pro palubní střelce a létal jako zadní střelec u 44. perutě. Během kladení min u severozápadního dánského pobřeží byl jeho bombardér Handley Page Hampden Mk.I nad ránem 20. července zasažen protiletadlovou palbou a nouzově přistál v moři, asi 400 metrů od břehu u Kandestederne. Ze čtyřčlenné posádky přežil jen on a pilot, Sgt. Farrands. Oba byli zajati. SELDON, John. *Stories from the SOFO Archives: Flight Lieutenant Bernard „Pop“ Green, RAFVR, MC. Soldiers of Oxfordshire Museum.* [online] 10. září 2022. Dostupné z: <https://www.sofo.org.uk/sofostories-popgreen/>.

1074 Například JAMES, Bertram Arthur. *Noc, kdy nespíval Měsíc.* Brno: Koala, 2004. ISBN 80-903520-1-4. S. 126.

1075 Sub Lieutenant Douglas Arthur Poynter byl příslušníkem 825 Naval Air Squadron v rámci Fleet Air Arm, kde létal jako pozorovatel na letunech Fairey Swordfish. Do zajetí se dostal po nezdařeném náletu na trondheimský přístav. Odstartoval nad ránem 22. září 1940 z letadlové lodi HMS Furious ve Swordfishi L9756, jehož pilotem byl syn známého ropného magnáta sira H. W. A. Deterdinga, Sub Lieutenant Henri Deterding, a střelcem A. G. H. W. Brown. Před norským pobřežím se rapidně zhoršilo počasí a skupina se rozpadla. Některé stroje se vrátily, tři však pokračovaly dál na vlastní pěst. Kvůli husté nízké oblačnosti cíl nenašly a pokusily se vrátit na letadlovou loď. Po vyčerpání pohonných hmot dva z nich, L 9756 a L 7656, přistály v poli na norském ostrově Leka. Místní rybáři letcům poskytli rybářskou loď, se kterou se pokusili doplout na Shetlandy. Po dvou dnech plavby v rozbouřeném moři však loďce vypověděl službu motor a byla unášena zpět k norskému pobřeží. Pevniny dosáhla u ostrova Rorsøya, kde však byla umístěna posádka Kriegsmarine, která letce zajala. HORE, Peter. *The Fleet Air Arm and British Naval Operations over Norway and Sweden: Part I – Autumn of 1940.* *Forum navale.* 2012, Vol. 68, s. 196. ISSN 0280-6215.

1076 Německy Polaun.

1077 VANCE, Jonathan F., pozn. 1068, s. 276. Tato informace souhlasí i s Poynterovou výpovědí. Zajímavé však je, že autor také uvádí, že vlak se S.Lt. Poynterem v tu dobu byl na cestě již tři hodiny, což však lze naprosto vyloučit. S vysokou mírou jistoty lze říci, že S.Lt. Poynter do vlaku nastoupil pravděpodobně na nádraží v Bad Warmbrunn (dnes Cieplice Śląskie-Zdrój), obci, která je dnes již součástí jihozápadního okraje Jelení Hory. Jeho falešná totožnost byla patrně odhalena krátce po nástupu do vlaku, neboť vyslýchán byl v Hermsdorfu (dnes Sobieszów), což je hned následující stanice, vzdálená pouhé 2 km.

doklady francouzského dělníka a všechno by bylo prošlo, kdyby si aktivní „Hitlerjunge“ nevšiml drobné vady v dokumentech.¹⁰⁷⁸ Policisté S.Lt. Poyntera dopravili k výslechu do Hermsdorfu¹⁰⁷⁹ a následně na služebnu kriminální policie v Jelení Hoře. Po dalším výslechu putoval do místní věznice.

F/Lt Bertram James¹⁰⁸⁰ a Řek P/O Sotiris Skanzikas¹⁰⁸¹ se vydali na jih s cílem přejít Krkonoše a dostat se do Čech. Celý den se plahočili v hlubokém sněhu, v němž však postupovali jen s velkými obtížemi. Po překročení boberského údolí pokračovali dál na jih, kde se na planině na kraji lesa zastavili u krmelce. Zde rozdělali malý ohniček a snažili se osušit. Navečer jim však bylo jasné, že pěšky to nepůjde. Není zcela jasné, kudy přesně šli, nicméně podle popisu F/Lt Bertrama Jamese se zdá, že se mohli dostat zhruba 11 km na jihozápad od Boberröhrsdorfu. Zamířili dolů do údolí na východ do Jelení Hory a doufali, že se jim opět podaří cesta vlakem. Došli na nádraží Hirschberg West¹⁰⁸², avšak krátce předtím, než se jim však podařilo koupit jízdenky, byli na nádraží policistou legitimováni a zadrženi.¹⁰⁸³ Odvedeni byli na jelenohorskou policejní stanici.

Celková délka trati z Jelení Hory do Polubného u Kořenova, kam měl namířeno, činí necelých 50 km. O 3 hodiny tedy zcela jistě nešlo, spíše 3 minuty.

1078 Výpověď Lt. Douglase Arthura Poyntera z 10. července 1944. In: German War Crimes: Report on the responsibility for the killing of 50 R.A.F. officer prisoners of war after recapture following a mass escape from Stalag Luft III at Sagan on the night of 24/25 march 1944. Složka IMT Nuremberg Archives H-1509, International Court of Justice. S. 6. Podle Vanceovy práce „The True Story of the Great Escape“ byla příčinou odhalení chyba v řeči, které se Poynter dopustil. VANCE, Jonathan F., pozn. 1068, s. 276. To je však v rozporu s Poynterovou výpovědí.

1079 Podle Vance šlo o Hammersdorf, obec toho jména se však nikde v oblasti nevyskytovala. Podle Poynterovy výpovědi šlo o Hermsdorf, dnes Sobieszów, což skutečnosti odpovídá. V souvislosti s dalšími chybami to relevanci jinak skvělé práce renomovaného autora poněkud zpochybňuje. VANCE, Jonathan F., pozn. 1068, s. 276.

1080 Bertram James byl pilotem bombardéru Vickers Wellington, který byl sestřelen 5. června 1940 večer západně Dordrechtu. Zachránil se na padáku, ale o den později byl Nizozemci udán, zadržen nizozemskou policií a předán Němcům. JAMES, Bertram Arthur, pozn. 1074, s. 11, 12, 15.

1081 P/O Sotiris Skanziklas pocházel z městečka Mina a byl příslušníkem Královského řeckého letectva. Zajat byl 23. července 1943. LUFTWAFFE. Meldung N°63. Abgänge des kriegsgefangenen Lager N°3 der Luftwaffe. 50 Brit. Offiziere. 15.7.1944. Hlášení, seznam úbytků válečných zajatců z tábora Stalag Luft 3. Složka IMT Nuremberg Archives, H-1509, International Court of Justice.

1082 Dnes stanice Jelenia Góra Zachodnia.

1083 JAMES, Bertram Arthur, pozn. 1074, s. 121.

Dva polští letci, F/Lt Antoni Kiewnarski¹⁰⁸⁴ a F/O Kazimierz Pawluk¹⁰⁸⁵, se vydali rovnou do Jelení Hory, ale odpoledne byli přímo v centru města legitimováni a zadrženi.

Maj. John Dodge¹⁰⁸⁶ a F/Lt James Wernham¹⁰⁸⁷ z Boberröhrsdorfu vyrazili pěšky na jihovýchod a kolem půl čtvrté došli na malé nádraží poblíž Jelení Hory.¹⁰⁸⁸ Úředník, který na nádraží kontroloval doklady, si prohlédl jejich falešné jugoslávské pasy, a ačkoliv nepojal žádné podezření, pro jistotu vyzval Jugoslávce, který se náhodou právě v čekárně nacházel, aby dvojici srbochorvatsky oslovil. Dodge ani Wernham přirozeně neuměli ani slovo, a když neodpovídali, následovalo zatčení. Dne 26. března byli vyslýcháni na úřadovně kriminální policie v Jelení Hoře a po výslechu odvedeni do zdejší věznice.¹⁰⁸⁹

Do jednoho dne od rozchodu dvanáctičlenné skupiny na boberröhrsdorfském nádraží se tak na úřadovně kriminální policie v Jelení Hoře ocitlo 8 letců. Následovaly výslechy, po kterých byli všichni zajatí letci odvedeni do cel. Brzy však případ převzalo gestapo, které po několika dnech začalo zajatce z Jelení Hory odvádět.¹⁰⁹⁰ První byl z jelenohorské věznice odveden Maj. John Dodge, který skončil v koncentračním táboře Sachsenhausen.¹⁰⁹¹ F/Lt. Kiewnarski, F/Lt. Pawluk, P/O Skanziklas a F/Lt. Wernham byli

1084 F/Lt Antoni Kiewnarski patřil ke starším letcům polského zahraničního odboje. Narodil se 26.1.1899 v Moskvě. Zaját byl 28.8.1942. LUFTWAFFE. Meldung N°63. Abgänge des kriegsgefangenen Lager N°3 der Luftwaffe. 50 Brit. Offiziere. 15.7.1944. Hlášení, seznam úbytků válečných zajatců z tábora Stalag Luft 3. Složka IMT Nuremberg Archives, H-1509, International Court of Justice.

1085 F/O Kazimierz Pawluk pocházel z Ceranówa, kde se narodil 1.7.1906. Zaját byl 28.3.1942. LUFTWAFFE. Meldung N°63. Abgänge des kriegsgefangenen Lager N°3 der Luftwaffe. 50 Brit. Offiziere. 15.7.1944. Hlášení, seznam úbytků válečných zajatců z tábora Stalag Luft 3. Složka IMT Nuremberg Archives, H-1509, International Court of Justice.

1086 Major John Dodge, DSO, DSC, MC patřil k nejstarším válečným zajatcům. V době útěku mu bylo 50 let - navzdory svému věku však disponoval skvělou vitalitou, velkými zkušenostmi a odvahou. Vyznamenal se již během první světové války, kde bojoval mimo jiné u Antverp či u Gallipoli. Nováčkem nebyl ani v roli zajatce – v roce 1921 ho během cesty na Kavkaz zajali Sověti a dva měsíce jej věznili jako domnělého špióna. Po vypuknutí druhé světové války znovu vstoupil do armády v hodnosti majora, ale po zhroucení Francie padl v červnu 1940 do německého zajetí. Mezi zajaté letce se dostal v tranzitním táboře. JAMES, Bertram Arthur, pozn. 1074, s. 129.

1087 Kanadčan F/Lt James Chrystall Wernham se narodil 15.10.1917 v Gourrocku, ve Skotsku. Během války sloužil u 405. peruti.

1088 S největší pravděpodobností šlo o stanici Hirschberg West (dnes Jelenia Góra Zachodnia), kde byli později zadrženi F/Lt James a P/O Skanziklas.

1089 JAMES, Bertram Arthur, pozn. 1074, s. 126.

1090 JAMES, Bertram Arthur, pozn. 1074, s. 130.

1091 Výpověď W/Cdr H.M.A. Daye z 29.8.1945. MD/JAG/FS/22/2 (2A): In the Matter of German War Crimes and In the Matter of the Shooting of 50 Royal Air Force Prisoners of War from Stalag Luft III. British National Office Charge No: UK.G./B.70. United Nations War Crimes Commission Reference.

z cely odvedeni 29. března před třetí hodinou.¹⁰⁹² Do zajateckého tábora v Zaháni později dorazily urny s jejich jmény. Nesly datum kremace 30. března 1944.¹⁰⁹³ Ve středu 29. března 1944 vyvedli z cely S.Lt. Poyntera a společně s F/Lt Bernardem Greenem ho odvezli zpět do zaháňského zajateckého tábora. F/Lt Bertram James zůstal ve vězení v Jelení Hoře až do 6. dubna 1944, kdy byl o půl páté ráno z cely vyveden dvěma muži v civilních šatech.¹⁰⁹⁴ Ti ho také odvedli na nádraží.¹⁰⁹⁵ Odtud v doprovodu obou mužů odjel vlakem do Berlína, kde byl autem odvezen na velitelství Gestapa.¹⁰⁹⁶ Zde byl předán příslušníkům SD a autem odvezen do koncentračního tábora Sachsenhausen.¹⁰⁹⁷

Z celkového počtu 76 uprchlíků se zpátky do Británie podařilo dostat jen třem. Adolf Hitler zuřil a 50 ze spojeneckých letců, kteří se útěku účastnili, bylo na jeho zvláštní příkaz zavražděno Gestapem.¹⁰⁹⁸ Mezi zavražděné patřil i F/Lt Arnošt Valenta a z 12 letců, kteří se pokusili přes Krkonoše dostat do Čech, gestapácké řádění přežili jen čtyři – Bertram „Jimmy“ James, „Pop“ Green, „Doug“ Poynter a Maj. John Dodge. Ostatních 8, Sotorise Skanzikase, Antoniho Kiewnarskiho, Kazimierze Pawluka, Jerzyho Mondscheina, Jamese Wernhama, Reginalda Kieratha, Johna Williamse a Leslieho Bulla, nacisté na doposud neznámých místech zavraždili a jejich těla zpopelnili.¹⁰⁹⁹ V seznamu úbytků

Složka IMT Nuremberg Archives, složka H–1509, International Court of Justice. S. 4.

1092 JAMES, Bertram Arthur, pozn. 1074, s. 130, 131.

1093 German War Crimes: Report on the responsibility for the killing of 50 R.A.F. officer prisoners of war after recapture following a mass escape from Stalag Luft III at Sagan on the night of 24/25 march 1944.

Složka IMT Nuremberg Archives, H–1509, International Court of Justice. s. 3.

1094 Patrně šlo o příslušníky Gestapa.

1095 VANCE, Jonathan F., pozn. 1068, s. 346.

1096 JAMES, Bertram Arthur, pozn. 1074, s. 135.

1097 JAMES, Bertram Arthur, pozn. 1074, s. 136, 137.

1098 Vraždy proběhly na zvláštní Hitlerův rozkaz s vědomím a souhlasem Wilhelma Keitela, Heinricha Himmlera, Hermanna Göringa a Ernsta Kaltenbrunnera. Po návratu na OKW si Wilhelm Keitel nechal předvést generály Hanse von Grävenitze a Adolfa Westhoffa, do jejichž kompetence váleční zajatci spadali, a doslova jim řekl: „Pánové, toto musí skončit. Nesmíme dopustit, aby se něco takového opakovalo. Důstojníci, kteří uprchli, budou zastřeleni. Musím vás ostatně informovat, že většina z nich je v této chvíli již po smrti.“ Dlužno dodat, že tato informace oba generály značně znechutila. Zpráva z výslechu generála Adolfa Westhoffa z 2. listopadu 1945. Brief Interrogation of General Adolf Westhoff by Colonel Curtis L. Williams, IGD. . Office of U.S. Chief of Counsel. APO 403, U.S. Army, Operations Section, Interrogation Division. [online]. Norimberk, 5. listopadu 1945. Dostupné z: <http://reader.library.cornell.edu/docviewer/digital?id=nur00759#mode/1up>.

1099 Zavraždění a zpopelnění těl zajatců bylo pochopitelně v jasném rozporu s Ženevskou konvencí. Jejím dalším překročením bylo i umístění některých důstojníků, kteří nebyli zastřeleni, do koncentračních táborů. Zpráva z výslechu generála Adolfa Westhoffa z 2. listopadu 1945. Brief Interrogation of General

zajatců ze zajateckého tábora Stalag Luf III je u všech zavražděných letců uvedena poznámka „Bei Fluchtversuch erschossen“, tedy doslova „zastřelen při pokusu o útěk“.¹¹⁰⁰

5.5. Letecký průmysl v Krkonoších v období 2. světové války

Na obou stranách hor se v průběhu 2. světové války řada místních průmyslových podniků orientovala na leteckou výrobu. Objevily se i nové pobočky větších firem, které převzaly výrobní objekty menších lokálních firem a zahájily v nich vlastní výrobu. S rozvojem válečného průmyslu byly nutné i výrazné kroky v otázce zajištění potřebné pracovní síly – kromě totálně nasazených dělníků šlo o válečné zajatce, ale i vězně z koncentračních táborů.

5.5.1. Petera Flugzeugbau

Z hlediska leteckého průmyslu byla jednou z nejvýznamnějších továren v regionu již zmíněná karosárna Ig. Theodor Petera & Söhne ve Vrchlabí, jejíž část přešla na leteckou výrobu pod názvem Petera Flugzeugbau Hohenebel. Ing. Theodor Petera získal po dohodě s Edmundem Schneiderem licenční práva na výrobu školních kluzáků SG-38 a větroňů pro pokračovací výcvik Grunau-Baby IIb. V roce 1940 přišla první zakázka od Říšského ministerstva letectví a Petera začal vyrábět letadla pro potřeby NSFK, Flieger-HJ a Luftwaffe. V srpnu 1940 byl také díky Ing. Theodoru Peterovi ve firmě na postu leteckého konstruktéra zaměstnán Alfred Vogt, bratr již zmíněného konstruktéra Lothara

Adolf Westhoff by Colonel Curtis L. Williams, IGD. Office of U.S. Chief of Counsel. APO 403, U.S. Army, Operations Section, Interrogation Division. Norimberk, 5. listopadu 1945. Dostupné z: <http://reader.library.cornell.edu/docviewer/digital?id=nur00759#mode/1up>.

1100 LUFTWAFFE. Meldung N°63. Abgänge des kriegsgefangenen Lager N°3 der Luftwaffe. 50 Brit. Offiziere. 15.7.1944. Hlášení, seznam úbytků válečných zajatců z tábora Stalag Luft 3. Složka IMT Nuremberg Archives, H-1509, International Court of Justice.

Vogta, tvůrce výkonného větroně Lo 105. Zde v práci svého zesnulého bratra pokračoval a typ Lo 105 dále vyvíjel. Počátkem 50. let Alfred Vogt začal se sériovou výrobou velmi úspěšného typu Lo 100, kterému byl Lo 105 přímým předchůdcem.

Letecké výrobě v Peterově továrně však dominovaly školní kluzáky SG-38 a větroně Grunau Baby II. „Schulgleiterů“ se ve Vrchlabí vyrobilo téměř 1400 a větroňů GB II asi 830. Dále z bran továrny vyjely i stovkytransportérů na přepravu kluzáků. Každý z transportérů¹¹⁰¹ mohl uvést dva SG-38 v rozloženém stavu. V Peterově továrně kromě německých a českých dělníků pracovala i celá řada nuceně nasazených, zvláště válečných zajatců, z nichž velkou část tvořili Francouzi. O Ing. Theodoru Peterovi samotném lze říci, že se ke všem svým zaměstnancům – ať to již byli Češi, Němci či zajatci – choval vždy korektně a všichni si ho také pro jeho charakter velmi vážili.¹¹⁰² Koncem války Peterova továrna vyráběla pro pražskou továrnu Letov i části letadel Arado Ar 96 a v menší míře i pro Ar 396. Podle vzpomínek francouzských zajatců pak také části raket V2.

Ing. Theodor Petera byl 10. května 1945 zatčen a na podzim roku 1945 vznikla z bývalé Peterovy továrny firma Sevkar – První severočeská továrna letadel, karoserií a vozidel, Petera a synové, v národní správě. V roce 1946 však byla znárodněna a stala se součástí AZNP (Automobilový závod národní podnik) Mladá Boleslav¹¹⁰³.

Theodor Petera byl ze zajetí s těžce podlomeným zdravím a s uzlíčkem starých hadrů propuštěn až o rok později, na podzim 1946. Jeho rodina se po vysídlení usadila v Allgäu, kde se s ní opět shledal.¹¹⁰⁴ Pro bývalého továrníka nastal v tvrdých poválečných podmínkách boj o holou existenci. Pokusil se zřídit malý podnik v Kemptenu v prostorách bývalých kasáren.¹¹⁰⁵ V extrémně těžkých podmínkách se snažil vybudovat nový provoz se

1101 Německy označovaných jako „Gundelwagen“.

1102 KRÁLÍK, Jan, pozn. 137, s. 166.

1103 TULIS, Jan, ŠTĚPÁN, Martin. 2011. *J. Sodomka: pohled do historie firmy Sodomka a dalších československých karosáren*. Brno: Computer Press. ISBN 978-80-251-3604-1. s. 22

1104 Z dopisu manželky Ing. Theodora Petery, Mimi Peterové, Erwinu Primavesimu., 1982. Fotokopii dopisu laskavě poskytl pan Jiří Leník.

1105 Z dopisu Josefa Rennera: An alle lieben Freunde aus der alten Heimat!, dat. 1. prosince 1948, v Kemptenu. In: *Rund- und Heimatbriefe an die vertriebenen Riesengebirgler des ehemaligen Kreises Hohenelbe aus den Jahren 1947 bis 1949*. Vorläufer der Monatszeitschrift Riesengebirgsheimat, č. 1–3, 1947–1949. V reedici vydal *Heimatkreis Hohenelbe/Riesengebirge e.V. Marktoberdorf/Allgäu* v roce 2014.

skupinkou svých bývalých pracovníků, avšak firma postrádala nejzákladnější kapitál. Díky vynaložené snaze se Peterovi sice v roce 1947 podařilo dosáhnout malých úspěchů, nicméně k prosperující firmě měl podnik skutečně daleko. Krátce spolupracoval s Wolfem Hirthem a setkal se i s Edmundem Schneiderem,¹¹⁰⁶ ale k letecké výrobě se již nevrátil. Nakonec získal místo u Ferdinanda Porscheho a později u firmy Daimler-Benz. V roce 1960 se opět setkal i s dalším krkonošským leteckým průkopníkem, Igo Ettrichem, tvůrcem slavné „Taube“. Ing. Theodor Robert Petera, vrchlabský letecký průmyslník a jeden z prvních krkonošských plachtařů, zemřel 5. března 1966. Letectví však zůstal věrný takřka až do konce svých dnů, velmi často navštěvoval sportovní letiště v okolí Stuttgartu.

5.5.2. Stolzenberg G.m.b.H.

Závod firmy Stolzenberg Gesellschaft für Getriebetechnik m.b.H., Hoheneibe, se nacházel v severovýchodní části města Vrchlabí. Byly zde mimo jiné vyráběny části řízení pro letadla¹¹⁰⁷ a agregáty pro letadlové celky, avšak údajně i pro nechvalně proslulé rakety V2. Kromě totálně nasazených zahraničních dělníků zde pracovali i váleční zajatci, především pak z pobočného lágru zhořeleckého zajateckého tábora Stalag VIII A.¹¹⁰⁸

V bezprostřední blízkosti objektů lágru se také nacházel labyrint štol, s jejichž ražbou se začalo pravděpodobně 4. prosince 1944 v rámci projektu s krycím názvem „Pirai“.¹¹⁰⁹ Tento podzemní objekt měl mít celkovou podlahovou plochu 4000 m² a byl určen jako chráněné výrobní prostory pro potřeby firmy Stolzenberg. Přesun důležité průmyslové výroby do podzemí, tzv. U-Verlagerung, byl ve Třetí říši prováděn z důvodu sílících spojeneckých náletů od roku 1944. Projekt ve Vrchlabí nebyl dokončen, neboť

1106 Schneider společně se svým synem marně hledal v poválečném Německu obživu – po cestě do Jižní Ameriky a opětovném návratu do Německa se nakonec natrvalo usadil v Austrálii, kde založil úspěšnou továrnu na větroně.

1107 Například pro jeden z nosných stíhacích typů Luftwaffe, letoun Focke-Wulf Fw 190.

1108 BUBENÍČKOVÁ, Růžena, KUBÁTOVÁ, Ludmila, MALÁ, Irena. *Tábory utrpení a smrti*. Praha: Svoboda. 1969. S. 342, 343.

1109 HERBACH, Jens, Untertage-Verlagerungen & Mineralöl-Sicherungsplan. [online]. 2023. Dostupné z: https://www.sachsenschiene.net/bunker/sys/typ_uv1.htm. [cit. 15. 6. 2023].

z původně plánované délky 436 m bylo při průzkumu, který na přelomu let 2013 – 2014 provedli záchranáři Báňské záchranné služby Odolov, změřeno přibližně 250 m.¹¹¹⁰ Ačkoliv to není prozatím nijak potvrzené, je velmi pravděpodobné, že ražbu štol prováděli především zajatci či nuceně nasazení dělníci.

5.5.3. C. Lorenz A.G.

Z hlediska produkce leteckých radiotechnických zařízení byla velmi důležitým provozem pobočka firmy C. Lorenz v Hořejším Vrchlabí. Hlavním produktem tohoto závodu byly od roku 1941 především elektronky.¹¹¹¹ V závodě došlo k nucenému nasazení řady dělníků z okupovaných zemí, ale od září 1944 také přes 400 vězeňkyň z koncentračních táborů Auschwitz¹¹¹² a Groß-Rosen. Na jaře 1945 zaměstnávala továrna C. Lorenz A.G. zaměstnáno více než 3000 osob.¹¹¹³

5.5.4. Flugzeugbau Edmund Schneider, Grunau

Válečnou produkci Schneiderovy továrny v Grunau tvořila především výroba kluzáků SG-38 a větroňů Grunau-Baby IIb, určených pro pokračovací výcvik v rámci skupin NSFK. Kvůli odvodům se však Schneiderovy závody takřka po celou dobu války potýkaly s nedostatkem kompetentního personálu. Nedostatek zkušených a kvalifikovaných pracovníků v letecké výrobě byl patrný již na konci roku 1940, kdy do své továrny Edmund Schneider hledal 1 inženýra nebo provozního technika, 1 konstruktéra nebo technického kreslíře nejlépe s praxí v letectví, nicméně byl ochotný přijmout i pracovníky bez zmíněné

1110 Ústní sdělení vedoucího Závodní báňské záchranné služby Odolov, pana Mgr. Martina Dvořáka ze dne 14. března 2023.

1111 Po válce ve zdejší továrním komplexu sídlila vrchlabská pobočka Tesly a elektronky se zde vyráběly až do 2. poloviny 80. let. Ústní sdělení pana Pavla Bercika, dlouholetého pracovníka firmy Tesla Vrchlabí. Herlíkovice, 29. června 2023.

1112 Dnes Oświęcim v Polsku, česky Osvětim.

1113 PICHLER, Hans, PREDIGER, Ernst. *Die alte Heimat Oberhohenelbe im Riesengebirge*. Marktoberdorf: Heimatkreis Hohenelbe/Riesengebirge e. V., 2002. S. 335.

praxe.¹¹¹⁴ S dalšími válečnými roky se situace na poli personalistiky jen zhoršovala. V průběhu dubna a května 1943 firma Sudetenländische Flugzeugwerk hledala 3 konstruktéry, 2 technické výpočtáře, 1 přípravného výpočtáře a 1 časoměřiče. Nástup byl možný ihned a platové podmínky si případný zájemce mohl navrhnout sám.¹¹¹⁵ Zdejší závod se výrobou a opravami typů SG-38 a GB II zabýval takřka až do konce války.

5.5.5. Schmidding-Werke, Buschvorwerk

Firma Wilhelm Schmidding se během 2. světové války zabývala mimo jiné i výrobou raketových motorů.¹¹¹⁶ Spektrum využití vyráběných pohonných jednotek bylo relativně široké – od použití u samostatných raketových střel, přes kluzákové pumy až po pomocné rakety, využívané při vzletu letadel z kratších vzletových a přistávacích drah. Uvést lze kupříkladu raketové motory pro řízenou protilodní pumu Henschel Hs 293H¹¹¹⁷ či pro protiletadlovou raketu Henschel Hs 298, motory pro přepadovou raketovou stíhačku Bachem Ba 349 Natter, pomocné raketové motory Schmidding 109-533 pro protiletadlovou raketu země-vzduch Henschel Hs 117 „Schmetterling“, motory Schmidding 109-603 pro raketu vzduch-vzduch Ruhrstahl X-4 a plánované, avšak neuskutečněné bylo využití u přepadových stíhacích strojů Zeppelin „Rammer“ a Zeppelin „Fliegende Panzerfaust“, který měl využívat motory Schmidding SG 34.¹¹¹⁸

1114 Inzerát Edmunda Schneidera. *Flugsport*. 26/1940 s. 468.

1115 Inzerát Sudetenländische Flugzeugwerk. In: *Flugsport*. 8/1943. s. 104. Dále pak *Flugsport* 9/1943, s. 122 a *Flugsport* 10/1943, s. 139.

1116 Pole působnosti této firmy bylo relativně široké. Kromě rozsáhlých pokusů s raketovými motory a palivem, které u řady produktů Schmidding-Werke tvořil methylnitrát, v dobových úředních dokumentech nazývaný jako „Myrol“, se firma zabývala i vývojem proudových, pulzačních a náporových motorů, ale i zařízeními pro odhoz pum apod. T-2, USAAF. *Bibliography on German Guided Missiles*. Wright Field, Dayton, USA: Technical Intelligence T-2, AMC, 1946. S. 29, 43, 62, 137.

1117 REDAKCE. *Journal of the British Interplanetary Society*. Vol. 6. Wallasey, UK: British Interplanetary Society, 1958. s. 49.

1118 WEISS, Hermann F. *Buschvorwerk im Riesengebirge. Eine Gemeinde in Niederschlesien von den Kriegsjahren bis zur Vertreibung*. Herbolzheim: Centaurus Verlag, 2006. ISBN 978-38-25506-63-6. S. 92-93.

Pobočný závod v Krkonoších, krytý jako továrna na nádobí a kuchyňské potřeby,¹¹¹⁹ se nalézal nejprve v dnešních Kovarech,¹¹²⁰ přibližně od poloviny roku 1943 pak v nedaleké Krzaczyně.¹¹²¹ Kromě výše uvedených raketových motorů na tuhá paliva zde podle svědectví nuceně nasazených pracovníků byly vyráběny i části raket V-2 a pravděpodobně prováděny i prozatím blíže neznámé práce s radioaktivním materiálem.¹¹²² Zdejší továrnu, která se zčásti nacházela v podzemí, vybudovali především sovětští zajatci a židovští vězni. Zajímavé je, že během rovozu továrny zde kromě Rusů, Poláků, Čechoslováků, Francouzů, Belgičanů a menšího množství Italů byli nasazeni i Lucemburčané.¹¹²³ Podrobné informace o podmínkách, v jakých zde vězni i nuceně nasazení dělníci pracovali, jsou velmi dobře popsány v knize „Buschvorwerk im Riesengebirge. Eine Gemeinde in Niederschlesien von den Kriegsjahren bis zur Vertreibung“ H.F. Weisse, jehož otec jako technik u zdejší pobočky Schmidding-Werke pracoval.¹¹²⁴

1119 FRIEDRICH, Evy. Geheimwaffen im Buschvorwerk. In: *Als Luxemburg entvölkert werden sollte. Geschichte und Gescichten der Umsiedlung*. Lucemburk: Verlag Bourg-Bourger, 1969. S. 54.

1120 Německy Schmiedeberg. Ačkoliv se dnes i v češtině velmi často používá toponymum „Kovary“, odvozené z víceméně stejného polského názvu „Kowary“, nutno poznamenat, že historický český název „Šmídeberk“, vychází z německého.

1121 Německy Buschvorwerk, dnes součást horského městečka Kowary.

1122 FRIEDRICH, Evy, pozn. 1119, s. 54.

1123 FRIEDRICH, Evy, pozn. 1119, s. 54.

1124 RUCHNIEWICZ, Małgorzata. H. F. Weiss. Buschvorwerk im Riesengebirge. Eine Gemeinde in Niederschlesien von den Kriegsjahren bis zur Vertreibung. *Śląski kwartalnik historyczny Sobótka*. 1/2008. Vratislav: Wrocławskie Towarzystwo Miłośników Historii, 2008. ISSN 0037-7511. S. 254.

5.5.6. Nuceně nasazené osoby, spojenečtí zajatci a vězni

Značnou část pracovníků, kteří v oblasti Krkonoš působili v letecké výrobě, tvořili nuceně nasazení. Mezi ně patřilo mnoho občanů Protektorátu Čechy a Morava, ale i velké množství zahraničních dělníků. Velké zastoupení zde měli například Ukrajinci, Rusové, Poláci, Francouzi či Nizozemci.

Mezi spojeneckými válečnými zajatci, kteří se podíleli na stavbě letadel u vrchlabské firmy Petera, bychom našli především Francouze, Belgičany, Holanďany a v menší míře Poláky a Rusy.¹¹²⁵ Drženi byli v zajateckém lágru, který stál v bezprostřední blízkosti továrny.¹¹²⁶ V porovnání s jinými tábory měli zejména francouzští zajatci ve Vrchlabí relativně přijatelné životní podmínky a značnou volnost – ve dnech volna někdy docházeli i do 6 km vzdáleného Mrklova, kde je místní učili jezdit na lyžích, v letních měsících společně hráli fotbal atp. O poznání horší podmínky pak měli zajatci z tábora poblíž továrny Stolzenberg. V průběhu války zde bylo drženo množství sovětských válečných zajatců, kteří zde dlouhou dobu přežívali v nevyhovujících podmínkách. Bylo zde také umístěno menší množství Francouzů a Nizozemců.

Podle francouzských zdrojů byli také na práci při výrobě letadel využíváni vězni z koncentračního tábora Groß-Rosen.¹¹²⁷ V úvahu by však v tomto ohledu přicházel jen závod Petera Flugzeugbau Hohenelbe, kde však působení vězňů z koncentračních táborů není jinými zdroji potvrzené. Prokázáno je však jejich působení v místních továrnách zabývajících se výrobou leteckých agregátů či jejich součástí. Mezi takové například patřil například i již zmíněný závod C. Lorenz v Hořejším Vrchlabí, kde kromě žen z Osvětimi pracovaly i vězeňkyně z výše zmíněného tábora.

1125 KRÁLÍK, Jan, pozn. 137, s. 161.

1126 Dnes se v těchto místech nachází areál Škoda Auto, a.s.

1127 PERROT, François. Mémoire vivante, Bulletin de la Fondation pour la Mémoire de la Déportation – Trimestriel, numéro 46. Juin 2005, Annexe – Principaux Kommandos et camps annexes de Gross-Rosen (liste non exhaustive). Paris: Fondation pour la Mémoire de la Déportation. ISSN 1253-7535. S. 5.

5.5.7. Sabotáže ve výrobě a odbojová činnost

Ačkoliv je podle výpovědí francouzských válečných zajatců prokázáno, že docházelo i k sabotážím letadlových částí během jejich výroby, není prozatím potvrzeno, že by některá z nich vedla ke katastrofě některého z letadel. Jedinou možnou výjimkou paradoxně zůstává tragická nehoda jilemnického leteckého průkopníka Františka Pitřmana, která je blíže popsána v části 6.1.1.

K velmi výrazné aktivitě místního německého komunistického odboje pak docházelo především v závodě C. Lorenz A.G. v Hořejším Vrchlabí. Mezi zaměstnanci této firmy bylo i několik členů rodiny Gaidových, která se ke komunistickým idejím hlásila již ve 20. letech. Kromě sabotáží v podobě výroby zmetkových součástek se komunističtí odbojáři věnovali i propagační a zpravodajské činnosti, kdy ve spolupráci s československými komunisty šířili letáky a vynášeli utajované průmyslové informace. Organizačně spadali pod proslulou berlínskou skupinu Schulze-Boysen – Harnack, která byla součástí tzv. „Rote Kapelle“. V roce 1941 byl do Hořejšího Vrchlabí ze závodu z Berlína – Tempelhofu přemístěn Ing. Oswald Schiering, který se zde spojil s místní komunistickou odbojovou skupinou Wenzela Scholze. Ing. Schiering poskytoval odboji především informace o novém radiotechnickém vývoji. Navzdory zničení Rote Kapelle v roce 1943 a zatčení mnoha jejích členů Gestapem zůstal Ing. Oswald Schiering do konce války neprozrazen.¹¹²⁸

Uvedená odbojová skupina Schulze-Boysen - Harnack však byla v průběhu let 1942 a 1943 rozprášena Gestapem. Další odbojové aktivity tak byly spíše individuálního charakteru.¹¹²⁹

1128 PICHLER, Hans, PREDIGER, Ernst, pozn. 1113, s. 355.

1129 Například KRÁLÍK, Jan, pozn. 137, s. 162.

5.5.8. Činnost konstruktérů a zkušebních letců z Krkonoš ve zbrojním průmyslu

Mezi krkonošské konstruktéry, kteří se významnou měrou podíleli na vývoji a výrobě letadel v rámci německého zbrojního průmyslu, patří kromě Edmunda Schneidera¹¹³⁰ především Prof. Dipl.-Ing. Walter Blume. Z hlediska vývoje a testování tajných leteckých projektů pak hráli významnou roli i bývalí plachtaři z Grunau, jmenovitě pak již zmíněná Hanna Reitsch a Erwin Ziller. Doposud takřka neznámou a zároveň mimořádně zajímavou je potom činnost dvou raketových inženýrů z Krkonoš, Prof. Dr. Dipl.-Ing. Wolfganga Pilze z Vrchlabí a Prof. Dr. Dipl.-Ing. Hanse Kleinwächtera z Trutnova. Tito dva vědci se podíleli na vývoji raket v Peenemünde na baltském pobřeží pod vedením Wernhera von Brauna a v poválečném období hráli klíčovou roli při vývoji francouzských a egyptských raket.

5.5.8.1. Konstruktérská činnost Waltera Blumeho

Šéfkonstruktérem firmy Arado zůstal Walter Blume i během druhé světové války. V rámci této firmy se proslavil jako „otec“ řady zdařilých konstrukcí, mezi nimi i prvního proudového bombardéru na světě, Arado Ar 234.¹¹³¹ Kromě tohoto elegantního letadla však konstrukční tým pod jeho vedením vytvořil celou řadu dalších velmi zajímavých letadel.

Stavba stroje Ar 234 V-1 začala již na jaře roku 1941 a ačkoliv byly již na konci tohoto roku k dispozici dva hotové draky nového typu, problémem zůstaly pohonné jednotky Jumo 004 A, které byly dodány až v únoru 1943. Prototyp Arado Ar 234 tak poprvé vzletěl až 15. června 1943 se zkušebním pilotem Heinzem Sellem za řízením.¹¹³² Jako poněkud

1130 Jeho typy Grunau 9, SG-38 a Grunau Baby IIb tvořily páteř plachtařských škol, kde byl prováděn elementární výcvik. Jeho absolventi následně dvořili „dorost Luftwaffe“.

1131 KOBER, Franz. *Die ersten Strahlbomber der Welt. Arado 234 und Junkers Ju 287. Band 61.* Friedberg: Podzun-Pallas-Verlag, 1980. ISBN 3-7909-0122-9. S. 3.

1132 KOBER, Franz, pozn. 1131, s. 5.

problematické se ukázalo použití vozíkového podvozku, ze kterého letoun vzlétal. U prvních variant totiž nebylo v trupu místo pro podvozkovou šachtu. Letoun proto startoval ze zmíněného speciálního vozíku a přistával na vysouvacích ližinách.¹¹³³ Vozíkový podvozek však nebyl příliš spolehlivý a během testování činil řadu problémů. Dalším zdrojem potíží byla pohonná jednotka Jumo 004 A, která se s tahem 8230 N ukázala jako příliš slabá. Problém s podvozkem Walter Blume definitivně vyřešil u verze Ar 234 B, která již podvozkovou šachtou disponovala. Bylo však nutné odstranit prostřední trupovou nádrž, což mělo za následek zkrácení doletu stroje. Varianta byla také vybavena silnějšími motory Jumo 004 B-1. Prototyp této verze, Ar 234 V-9, poprvé vzlétl 10. března 1944. První sériovou variantou pak byl průzkumný Ar 234 B-1, hlavní vyráběnou verzí byl však bombardovací Ar 234 B-2 „Blitz“.¹¹³⁴

První jednotkou, která kdy v historii použila proudový bombardér, byla III/KG 76. Eskadra začala s přeškolením již v červenci roku 1944 a první stroje dostala koncem srpna. Velení této jednotky převzal 6. prosince 1944 major Hans-Georg Bätcher, držitel Rytířského kříže s dubovými ratolestmi. Jistě není bez zajímavosti, že tento vysoce vyznamenaný pilot své „letecké ostruhy“ v podobě plachtařských zkoušek „A“ a „B“ získal v říjnu 1931 v Grunau v předhůří Krkonoš a v následujících sezónách zde dále létal.¹¹³⁵ Stav KG 76 také v posledních dnech války doplnilo několik kusů čtyřmotorové varianty Ar 234 C-3.

Vyslovenou raritou mezi Blumeho válečnými konstrukcemi pak byl miniaturní a velice jednoduchý průzkumný plovákový letoun Arado Ar 231, určený pro službu na oceánských ponorkách typu IX německé Kriegsmarine. Rozložení i složení letounku dokázala zkušená obsluha zvládnout za 6 minut. První let byl proveden 25. července 1940, ale letové i nautické vlastnosti stroje nikoho moc neoslbnily, což jeho výrobu ukončilo na počtu šesti prototypů a ke službě na ponorkách nakonec nedošlo. Prototypy V3 a V4 použil

1133 STEMP, Peter D., pozn. 807, s. 119.

1134 NĚMEČEK, Václav. Ar 234. In: *Letectví + kosmonautika*. 7/1977. vyd. 28. března 1977. Praha: Magnet, 1977. s. 268.

1135 BRÜTTING, Georg. *Německá bombardovací esa*. Praha: Naše vojsko, 2003. ISBN 80-206-0650-5. S. 68.

pomocný křižník Stier při čtyři a půl měsíce dlouhé plavbě v Atlantiku v létě 1942.¹¹³⁶ Bojového nasazení se dočkal jenom jeden z letounů, když 23. srpna 1942 provedl půlhodinový průzkumný let. Osud pomocného křižníku Stier, stejně jako obou prototypů Ar 231, se naplnil 27. září 1942, když byla loď Stier těžce poškozena při nerovném souboji s americkou ozbrojenou obchodní lodí SS Stephen Hopkins třídy Liberty. Posádka americké lodi se navzdory nesrovnatelné výzbroji a těžkým ztrátám srdnatě bránila, avšak proti lépe vyzbrojenému nepříteli neměla velkou šanci. Po tvrdém boji se loď SS Stephen Hopkins potopila. Pomocný křižník Stier však utrpěl natolik vážná poškození, že nebyl dále schopný plavby a musel být zanedlouho potopen vlastní posádkou.¹¹³⁷

Konstrukcí naopak velmi zdařilou se ukázal být typ Ar 232, který Dipl.-Ing. Walter Blume zkonstruoval společně s Dipl.-Ing. Wilhelmem van Nesem.¹¹³⁸ Nový transportní letoun disponoval prvky typickými pro moderní transportní stroje – byl hornoplošné koncepce, měl široký trup obdélníkového průřezu, rampu v zadní části nákladového prostoru, která umožňovala snadnou nakládku i vykládku, křídla byla vybavena velmi účinnými dvouštěrbínovými Fowlerovými klapkami a podvozek speciálně uzpůsobený pro přistání v měkčím neupraveném terénu. Kromě podvozku s předovým kolem byl letoun vybaven 22 malými koly umístěnými pod trupem, což typu vysloužilo přezdívku „Tausendfüßler“¹¹³⁹ nebo také „Tatzelwurm“.¹¹⁴⁰ Tento nestandardní podvozek se velmi osvědčil například při operacích jednotky Westa 5¹¹⁴¹ na Špicberkách v červenci 1943, kde letoun přistával v rozměklém terénu.¹¹⁴² Není bez zajímavosti, že se tento unikátní letoun v červnu 1944 objevil také na letišti v Jelení Hoře, rodišti Dipl.-Ing. Waltera Blumeho.¹¹⁴³

1136 SGARLATO, Nico, SGARLATO, Alessio. *Secret Projects of the Kriegsmarine. Unseen Designs of Nazi Germany's Navy*. Barnsley, UK: Greenhill Books, 2022. ISBN 978-1-78438-688-7. S. 59.

1137 RYAN, George J., MCCAFFERY, Thomas F. *Braving the Wartime Seas. A Tribute to the Cadets and Graduates of the U.S. Merchant Marine Academy and Cadet Corps Who Died during World War II*. Bloomington, IN, USA: Xlibris, 2014. ISBN 978-1-4931-8613-6. S. 84.

1138 KRANZHOF, Jörg Armin. *Arado Ar 232 „Tatzelwurm“*. *Flugzeug Profile 48*. Stengelheim: Unitec-Medienvertrieb, 2010. S. 1.

1139 „Stonožka“, byt' by v přímém překladu z němčiny šlo o „tisícinožku“, slovo, která čeština nezná. Tak či onak, podvozek typu Ar 232 oba termíny vystihují velmi trefně.

1140 Bájný alpský jedovatý tvor, podobný ještěru či červu.

1141 Westa značí Wetterkundungsstaffel, tedy doslova „Meteorologickou průzkumnou letku“.

1142 KRANZHOF, Jörg Armin, pozn. 1138, s. 44.

Navzdory tomu, že byl typ Ar 232 vyroben jen v malé sérii 22 kusů, v rámci transportního letectva prokázal velmi dobrou službu.

V prosinci 1944, kdy bylo nutné vynakládat značné úsilí a prostředky na ochranu průmyslové kapacity před spojeneckými nálety, přišel Dipl.-Ing. Walter Blume s návrhem malého parazitního stíhacího letounu, který měl po odpojení od mateřské Ar 234 C bránit dané průmyslové objekty před nepřátelskými bombardéry. Ačkoliv Blume vyprojektoval tři varianty této zajímavé raketové stíhačky a nechal vyrobit maketu v měřítku 1:1, ministerstvo letectví o projekt ztratilo zájem, a tudíž nebyl nikdy realizován.¹¹⁴⁴

V poválečných letech se Walter Blume dostal ke konstrukcím letadel až v roce 1952, kdy založil vlastní konstrukční kancelář. Ta se později podílela i na vývoji mimořádně úspěšného transportního letounu Transall C-160. Prof. Dipl.-Ing. Walter Blume, rodák z Jelení Hory, stíhací eso a velmi úspěšný letecký konstruktér, ukončil svou životní pouť 27. května 1964 v Duisburgu.

5.5.8.2. Erwin Ziller

Erwin Ziller, rodák ze Slezských Teplic¹¹⁴⁵ a bývalý vedoucí leteckého výcviku z plachtařské školy v Grunau, vstoupil krátce po vypuknutí války do řad Luftwaffe. Byl jedním z 11 pilotů Sturmgruppe Granit, 86členné skupiny elitních výsadkářů, kteří 10. května 1940 pod velením Oblt. Rudolfa Witziga obsadili „nedobytnou“ belgickou pevnost Eben Emael, střežící mosty přes Albertův kanál. Uffz. Erwin Ziller při tomto útoku pilotoval výsadkový kluzák DFS 230 se sedmi výsadkáři z 6. družstva.¹¹⁴⁶ Krátce po

1143 Detašované konstrukční kanceláře firmy Arado se také nacházely v nedaleké Kamenné Hoře (německy Landeshut, dnes polsky Kamienna Góra). KRANZHOFF, Jörg Armin, pozn. 1138, s. 3.

1144 UHR, Daniel, SHARP, Dan. *Luftwaffe Secret Projects Profiles*. Horncastle, UK: Mortons Media, 2018. ISBN 978-1-911276-69-2. S. 44.

1145 Německy Bad Warmbrunn, dnes Cieplice Śląskie Zdrój, součást Jelení Hory. Erwin Ziller se zde narodil 14. září 1915.

1146 Německy „Trupp 6“. Této útočné skupině velel Ojäg. Siegfried Harlos. Dalšími členy kromě velitele a pilota Zillera byli: Richard Bläser, Werner Grams, Hans Grigowski, Walter Kippnick, Franz Lukascheck a Peter Zirwes.

4. hodině ranní s nimi přistál v severní části pevnosti.¹¹⁴⁷ Tento úspěšný útok jasně prokázal, že sebelepší statická obrana je prvkem, který tváří v tvář moderním způsobům boje ztrácí svůj smysl. Erwin Ziller je také autorem trojrozměrného modelu pevnosti, který v rámci příprav k útoku pro skupinu „Granit“ vlastnoručně vytvořil. Model se dodnes nachází v ženíjní škole v Mnichově. V letech 1941–1942 sloužil jako plachtařský instruktor u jednotky LLG 2 v Parchimu,¹¹⁴⁸ nicméně již v roce 1942 nastoupil dráhu zkušebního pilota u Lw. Kdo IX v Göttingenu. V hodnosti Oberleutnant pak od června 1943 působil ve výzkumném středisku letectva v Rechlinu. Zahynul 18. února 1945 při nehodě proudového samokřídla Horten Ho 229 V-2 nedaleko od dráhy letiště v Oranienburgu.¹¹⁴⁹ Šlo o třetí let druhého prototypu tohoto letadla, při kterém měla být prováděna rychlostní a výšková měření. Po 45 minutách letu však vysadil pravý motor a Zillerovi se nepodařilo jej nahodit. Hydraulický systém letadla byl však poháněn pravým motorem, tudíž byl pilot nucen podvozek vysunout nouzově, pomocí stlačeného vzduchu. Brzy mu však bylo jasné, že vysunutý podvozek klade tak velký odpor, že se mu k letišti nepodaří doletět. Podle svědků zvýšil otáčky levého motoru, přičemž letoun přešel do široké zatáčky, či spíše spirály, ve které zůstal až do nárazu do země. Je velmi pravděpodobné, že Erwina Zillera přiotrávil kouř z poškozeného motoru nebo výpary některé z provozních kapalin, unikající do kabiny, a při dopadu byl již patrně v bezvědomí. Během spirály se totiž nepokusil o žádný zásah do řízení ani o katapultáž (letoun již byl vybaven vystřelovací sedačkou).¹¹⁵⁰

1147 SHEPELEV, Andrei, OTTENS, Huib. *Horten Ho 229 Spirit of Thuringia. The Horten All-Wing Jet Fighter*. Ticehurst, UK: Chevron Publishing, 2006. ISBN 978-1-903223-66-6. S. 45

1148 STANKEY, Douglas G., DEZENG, Henry L. *Career Summaries – Luftwaffe Officers 1934 – 1945. Section S – Z*. [online]. 2023. Dostupné z: [Luftwaffe Officer Career Summaries \(ww2.dk\)](#) S laskavým svolením autorů.

1149 WILLS, Chris. *Obituaries: Peter Ernst Riedel*. In: *Vintage Glider Club News*. No. 96. jaro 1999. Ewelme, UK: The Vintage Glider Club, 1999. s. 34.

1150 SHARP, Dan. *Secret Projects of the Luftwaffe. Volume 1. Jet Fighters 1939–1945*. Horncastle, UK: Tempest Books, 2020. ISBN 978-1-911658-08-5. S. 324.

5.5.8.3. Hanna Reitsch

Hanna Reitsch, která se narodila 29. března 1912 do rodiny jelenohorského očního lékaře, své letecké začátky absolvovala na podzim 1931 v nedalekém Grunau pod vedením Pita van Husena. Po počátečním neúspěchu, kdy byla pro neuposlechnutí van Husenova příkazu a způsobení drobné nehody z elementárního výcviku málem vyloučena, se jí k překvapení všech místních plachtařů podařilo velmi rychle dosáhnout zkoušky „A“. Následně se jejím instruktorem stal slavný Wolf Hirth, pod jehož vedením šla takřka od úspěchu k úspěchu.¹¹⁵¹ Motorový výcvik absolvovala v roce 1932 na letišti Berlín-Staaken pod vedením Otto Thomsena. V roce 1933 se poprvé zúčastnila proslulých plachtařských závodů na Wasserkuppe v pohoří Rhön, a i když zde nebyla příliš úspěšná, získala neocenitelné zkušenosti. V květnu 1934 obdržela jako první žena na světě plachtařský výkonnostní odznak a ve stejném roce se také zúčastnila německé výzkumné plachtařské expedice do Jižní Ameriky pod vedením profesora Waltera Georgiiho.¹¹⁵² Od června 1934 pak byla zaměstnána u DFS jako zkušební pilotka. V roce 1936 dosáhla světového ženského rekordu, když se jí podařil přelet o délce 305 km. Necelých 6 let po jejím prvním letu, 17. května 1937, jí byl jako první ženě na světě, udělen titul „Flugkapitän“.¹¹⁵³ Ve stejném roce také začala pracovat jako zkušební pilotka ve výzkumném leteckém centru v Rechlinu. Mezi typy, se nimiž v této době létala, patřil i jeden z prvních vrtulníků Focke-Wulf Fw 61 – s tímto strojem také v roce 1938 veřejně vystoupila v uzavřené Deutschlandhalle v Berlíně. Nadále se však věnovala i plachtění – v pátek 13. května 1938 letěla Hanna Reitsch s větroněm DFS Reiher na trati z Darmstadtu do Wasserkuppe a zpět. Trať o celkové délce 250 km dokázala uletět za 5 hodin 30 minut, čímž dosáhla nového světového rekordu.¹¹⁵⁴

1151 REITSCH, Hanna. *Létání - můj život*. Ostrava: Revi Publications, 1996. ISBN 80-85957-01-9. S. 16, 19.

1152 REITSCH, Hanna, pozn. 1151, s. 49.

1153 PROBST, Ernst. *Königinnen der Lüfte: Biographien berühmter Fliegerinnen wie Elly Beinhorn, Hanna Reitsch, Amelia Earhart, Jacqueline Auriol und Valentina Tereschkova*. Hamburg: Diplomica Verlag, 2014. ISBN 978-3-8428-7296-7. S. 77.

1154 Zielflug Darmstadt–Wasserkuppe und zurück. *Flugwesen*. 4-5/1938. Praha: Verband deutscher Flieger, 1938. S. 63.

V únoru 1939 se zúčastnila další plachtařské výzkumné expedice – tentokrát do severní Afriky, kde létala mezi Tripoli a Benghází. Po vypuknutí války prováděla zkušební lety s výsadečným kluzákem DFS 230 v rámci příprav kombinovaných operací. S bombardovacími letouny Dornier Do 17 a Heinkel He 111 potom testovala zařízení proti balonovým barážím a od října 1942 prováděla zkušební lety na raketovém letounu Messerschmitt Me 163.¹¹⁵⁵ Při jednom z letů s Me 163 B utrpěla těžké zranění, když se pokusila přistát s vozíkovým podvozkem, který se nepodařilo odhodit. Při havárii utrpěla kromě kontuze mozku a naštipnutí nosní kosti čtyřnásobnou zlomeninu spodiny lebeční a dvojnásobnou zlomeninu horní čelisti. Po téměř půlroční hospitalizaci a několikátýdenní rekonvalescenci se k létání vrátila.¹¹⁵⁶ V otázce národnostně-politického přesvědčení byla Hanna Reitsch vlastenkou a zároveň velmi rigidní stoupenkyní nacistického režimu. V této souvislosti je temnou stránkou jejího leteckého života také zásadní úloha, jakou sehrála při prosazení sebevražedných leteckých útoků. Tato akce, známá jako „Selbstopfer–Einsatz“ byla připravována od druhé poloviny roku 1943, kdy se válečná situace začala pomalu obracet ve prospěch spojenců.¹¹⁵⁷ Zajímavé je, že k myšlence sebevražedného nasazení došli Němci nezávisle na Japoncích, kteří se podobnou myšlenkou začali zabývat téměř o rok později.¹¹⁵⁸ Jako pilotovaná kluzáková puma měl být využit typ Messerschmitt Me 328. Sériové výroby se však tento letoun nedočkal, tudíž bylo nutné najít jinou vhodnou platformu. S tou nepřišel nikdo jiný, než SS-Sturmbannführer Otto Skorzeny, který navrhl využití pilotované varianty letounové střely V1. Po překonstruování pracovníky DFS vznikl typ Fieseler Fi 103R „Reichenberg“, který byl připraven ve čtyřech variantách. Dvě bezmotorové varianty, Reichenberg I a II, byly určeny pro základní výcvik, přičemž verze II byla dvoumístná, s kabinou pro instruktora. Varianta III byla již opatřena pulzačním motorem Argus, ale disponovala přistávací ližinou. Bojová varianta bez přistávacího zařízení pak byla označována jako Reichenberg IV.¹¹⁵⁹

1155 PROBST, Ernst, pozn. 1153, s. 78, 79.

1156 REITSCH, Hanna, pozn. 1151, s. 162, 164.

1157 REITSCH, Hanna, pozn. 1151, s. 172.

1158 YEO, Mike. *Desperate Sunset: Japan's kamikazes against Allied ships, 1944-45*. Oxford, UK: Osprey Publishing, 2019. ISBN 978-1-4728-2942-9. S. 18.

1159 REITSCH, Hanna, pozn. 1151, s. 176.

Nepříliš hospodárný pulsační motor Argus As 014, který byl použit u sériových nepilotovaných střel V-1 měl být také nahrazen novým proudovým motorem Porsche 109-005 s osmistupňovým axiálním kompresorem, který měl umožnit takřka trojnásobné zvýšení dosavadního doletu střely a zároveň umožnit její použití bez startovací rampy nebo nutnosti vypouštění ze vzduchu. Tento motor však neopustil rýsovací prkno a střela Reichenberg IV tak byla stále poháněna pulsačním motorem Argus.¹¹⁶⁰

Sebevražedná jednotka složená z dobrovolníků získala název „Leonidas Staffel“ a organizačně spadala pod speciální bombardovací eskadru KG 200. Pozoruhodné je, že se k sebevražednému letu dobrovolně přihlásila i samotná Hanna Reitsch. Testování letových vlastností pilotované střely, které probíhalo od září 1944, se však neobešlo bez těžkostí a nehod, z nichž některé skončily katastrofou. Hanna Reitsch na střele Reichenberg absolvovala přibližně deset zkušebních letů.¹¹⁶¹ V dalších jí zabránilo zranění, které utrpěla v Berlíně v říjnu 1944 při spojeneckém náletu cestou do krytu.¹¹⁶²

Definitivní přítrž zvrácené myšlenky využití sebevražedných letounových pum učinil až Werner Baumbach, vysoce vyznamenaný bombardovací pilot, který se 15. listopadu 1944 stal velitelem zmíněné speciální bombardovací eskadry KG 200. Při jednání 15. března 1945 se mu společně s říšským ministrem pro zbrojní výrobu, Albertem Speerem, podařilo přesvědčit Adolfa Hitlera, že sebevražedné útoky jsou ze strategického hlediska nesmyslné a navíc ani v nejmenším neodpovídají německým tradicím.¹¹⁶³ Leonidas Staffel okamžitě zrušil a její členy přeřadil ke IV. skupině své eskadry. Operačních letů se tak pilotovaná střela Reichenberg IV naštěstí nedočkala. Hannu Reitsch Baumbachovo rozhodnutí velmi rozhořčilo, avšak nutno podotknout, že plukovník Baumbach byl především profesionál s dlouholetými frontovými zkušenostmi, ne nacistický fanatik a propagátor zoufalých činů.¹¹⁶⁴

1160 KAY, Antony L. *German Jet Engine and Gas Turbine Development 1930–1945*. Shrewsbury, UK: AirLife Publishing, 2002. ISBN 978-1-8403-7294-6. S. 153, 155.

1161 REITSCH, Hanna, pozn. 1151, s. 177.

1162 REITSCH, Hanna, pozn. 1151, s. 180.

1163 ZALOGA, Steven J., LAURIER, Jim. *V-1 Flying Bomb 1942-52*. Botley, UK: Osprey Publishing. ISBN 1-84176-791-3. S. 39.

1164 THOMAS, Geoffrey J., KETLEY, Barry. *KG 200. The Luftwaffe's Most Secret Unit*. Crowborough: Hikoki Publications, 2003. ISBN 1-902109-33-3. S. 78.

Z nemocnice byla po svém zranění Hanna Reitsch propuštěna až v lednu 1945. V následujících měsících absolvovala dvakrát kurýrní let do obležené Vratislavi a také domů do Jelení Hory, těsně před příchodem Rudé armády. Dne 26. dubna 1945 letěla společně s generáplukovníkem von Greimem do Berlína za Adolfem Hitlerem. Jejich Fieseler Fi 156 Storch byl však zasažen protiletadlovou palbou a von Greim, který pilotoval, byl zraněn a upadl do bezvědomí. Hanně Reitsch se s rozstříleným strojem podařilo přistát v blízkosti Brandenburské brány. Von Greima, který byl v bunkru Říšského kancléřství ošetřen, povýšili do hodnosti polního maršála a jmenovali nástupcem říšského maršála Hermanna Göringa, který podle Hitlera zradil. Z Berlína se Hanna Reitschová společně s maršálem von Greimem dostala krátce po půlnoci 29. dubna na palubě Arada Ar 96.¹¹⁶⁵

Válka pro Hannu Reitsch skončila 8. května 1945, když s polním maršálem von Greimem odletěla do Zell am See, kde byli oba zajati Američany.¹¹⁶⁶ Polní maršál Robert Ritter von Greim spáchal v americkém zajetí 24. května 1945 sebevraždu. Hanna Reitsch byla v zajetí 18 měsíců.¹¹⁶⁷ Po návratu se opět věnovala sportovnímu létání. Zemřela 24. srpna 1979.

5.5.8.4. Melitta Schiller, hraběnka von Stauffenberg

Melitta Schiller se narodila v roce 1903 v Kratošínu v dnešním Velkopolském vojvodství. Ačkoliv nešlo přímo o krkonošskou rodačku, v roce 1919 odjela společně se svou sestrou Lieselotte studovat do Jelení Hory, kde žila jejich babička. Krkonoše si již v dětství zamilovala a nyní, na prahu dospělosti, často do hor vyrážela jak v zimním, tak i v letním období. Zároveň velmi ráda chodila do blízkého Grunau, kde na začátku 20. let pozorovala počátky zdejšího plachtařského provozu a pomáhala s transportem kluzáků zpět

1165 REITSCH, Hanna, pozn. 1151, s. 187, 188. Je poněkud symbolické, že se tato jelenohorská rodačka dostala z Berlína posledním letadlem, které zároveň bylo úspěšnou konstrukcí jejího krajana z Jelení Hory, Dipl.-Ing. Waltera Blumeho.

1166 ZEGENHAGEN, Evelyn. *German Women Pilots at War, 1939–1945. Air Power History*. Zima 2009. č. 4, ročník 56. Potomac, MD, USA: Air Force Historical Foundation. ISSN 1044-016X. s. 18.

1167 REITSCH, Hanna, pozn. 1151, s. 189, 190.

na start.¹¹⁶⁸ Zde také zřejmě v roce 1922 absolvovala svůj první let.¹¹⁶⁹ Postupem času získala i licenci pro řízení motorových letadel a své kvalifikace si dále rozšiřovala. Ve 2. polovině 30. let již patřila mezi nejkvalifikovanější letce v Německu.

V roce 1937 se provdala za Alexandra Schenka hraběte von Stauffenberga, jednoho ze starších bratrů známého Clause Schenka hraběte von Stauffenberga. V předválečném období se během práce pro Askania-Werke věnovala návrhům a testování prvků automatického směrového řízení pro hydroplány Dornier Do 18 a Blohm & Voss Ha 139.¹¹⁷⁰

Během války svou činnost zaměřila především na výzkum střemhlavého letu. Od roku 1942 provedla v rámci výzkumu metod střemhlavého bombardování více než 2500 střemhlavých letů. Ty prováděla především na typech Junkers Ju 87 a Ju 88. Nutno dodat, že šlo o práci, která kladla značné nároky na fyzický stav organismu. V roce 1944 začala působit ve Versuchsstelle für Flugzeug-Sondergerät e.V.¹¹⁷¹ v Berlíně-Adlershofu. Zde se mimo jiné účastnila výzkumu v oblasti automatického odhozu pum, bombardování naslepo, nočního stíhání, vývoje zaměřovačů, nočních přiblížení a přistání apod.¹¹⁷²

Po tom, co se 20. července 1944 Claus hrabě Schenk von Stauffenberg neúspěšně pokusil o atentát na Adolfa Hitlera, zadrželo Melitta, jakožto jeho švagrová, společně s manželem Gestapo. Po řadě výslechů ji po 6 týdnech věznění propustili a mohla se vrátit ke své práci ve výzkumu střemhlavého bombardování. Její manžel Alexander Schenk, hrabě von Stauffenberg, však putoval do koncentračního tábora v Buchenwaldu. Osud dalších dvou bratrů Stauffenbergových byl ještě méně radostný – Claus byl zastřelen již den po nezdařeném atentátu a Berthold byl 10. srpna 1944 před lidovým soudem odsouzen k trestu smrti známým nacistickým fanatikem Rolandem Freislerem, a ještě téhož dne v Berlíně-Plötzensee oběšen. Dodnes však není zcela objasněno, jak hluboko, a zda vůbec,

1168 MULLEY, Clare. *The Women Who Flew For Hitler. The True Story of Hitler's Valkyries*. Londýn: Macmillan, 2017. ISBN 978-1-4472-7423-7. S. 31.

1169 MULLEY, Clare, pozn. 1168, s. 34.

1170 PROBST, Ernst, pozn. 1153, s. 87.

1171 Česky Výzkumné centrum pro zvláštní vybavení letadel.

1172 ZEGENHAGEN, Evelyn, pozn. 1166, s. 18.

byla do příprav atentátu zasvěcena.¹¹⁷³ Lze však říci, že právě nezdařený atentát na Hitlera byl událostí, která nepřímo vedla k její zkáze. Je nesporné, že jí nebylo cizí vlastenectví a láska k Německu. Vyrostla v silně věřící protestantské rodině. Poněkud problematický byl však její čtvrtinový židovský původ, neboť dědeček z otcovy strany byl židovským obchodníkem s kožešinami, který později konvertoval k protestantismu.¹¹⁷⁴

Melittě Schiller se v průběhu manželova věznění podařilo jej několikrát se souhlasem úřadů navštívit. Osudný se jí však stal nedělní let 8. dubna 1945 za manželem, kterého přesouvali z koncentračního tábora Buchenwald do Dachau. Právě 8. dubna se měl vyskytovat v jisté školní budově v Schönbergu. Na cestě tam, poblíž Straßkirchenu v Bavorsku, ji v jejím kurýrním Bückeru Bü 181 Bestmann sestřelila americká stíhačka.¹¹⁷⁵ Se zasaženým letadlem dokázala nouzově přistát a z havarovaného letadla ji náhodní svědci při vědomí vytáhli. Její zranění se na první pohled nejevila jako vážná, avšak kromě zlomeniny pravého kotníku, pohmožděnin a drobnějších tržných ran utrpěla i zlomeninu spodiny lebeční, které si přítomný doktor od Luftwaffe nevšiml. Melitta Schenk, hraběnka von Stauffenberg zemřela o dvě hodiny později ve Straubingu. Pohřbena byla nejprve 13. dubna 1945 na místním hřbitově sv. Michala. V září 1945 pak byla na přání svého manžela Alexandra, který věznění v koncentračních táborech přežil, pohřbena v rodinné hrobce v Lautlingenu v Bádensku-Württembersku.

1173 Zdroje se v tomto ohledu zcela rozcházejí. Například v publikaci Claus Schenk Graf von Stauffenberg lze na s. 200 najít zmínku o tom, že do atentátu podle posledních poznatků zřejmě nebyla zasvěcena vůbec. SCHLIE, Ulrich. *Claus Schenk Graf von Stauffenberg, Biografie*. Freiburg im Breisgau: Verlag Herder, 2018. ISBN 978-3-451-03147-2. S. 200. Naopak v článku renomované historičky Evelyn Zegenhagen, otištěném v zimě 2009 v americkém odborném letecko-historickém periodiku *Air Power History*, je na s. 25 uvedeno, že o přípravách dobře věděla. ZEGENHAGEN, Evelyn, pozn. 1166, s. 25.

1174 ZEGENHAGEN, Evelyn, pozn. 1166, s. 24.

1175 Pravděpodobně šlo o North-American P-51D „Mustang“ náležející 15th Tactical Reconnaissance Squadron, řízený 1st Lt. Thomasem A. Norbounem Ten 8. dubna v 7:40 nárokoval sestřelení Fw 190 (sic!) v prostoru Řezna. Americký letoun zřejmě hledal náhodné cíle na železniční trati mezi Řeznem a Pasovem. MULLEY, Clare, pozn. 1168, s. 399.

5.5.8.5. Raketoví inženýři – Wolfgang Pilz a Hans Kleinwächter

Wolfgang Pilz se narodil 4. září 1911 ve Vrchlabí a po absolvování základní a střední školy odešel studovat do Prahy, kde se skvělými výsledky vystudoval strojní inženýrství. Po ukončení studia žil zřejmě dále ve Vrchlabí až do roku 1939,¹¹⁷⁶ kdy nastoupil do Berlína k firmě Borsig.¹¹⁷⁷ Po vypuknutí války pravděpodobně narukoval a podle dostupných zdrojů se v rámci operace Barbarossa účastnil ruského tažení. Brzy byl však převelen do výzkumného a zkušebního střediska v Peenemünde-Ost, kde pracoval na vývoji raket v týmu Dr. Ing. Martina Schillinga.¹¹⁷⁸ Zde se také pravděpodobně poprvé setkal s Dipl.-Ing. Hansem Kleinwächterem, trutnovským rodákem, který pracoval na vývoji raketových motorů. Dipl. Ing. Wolfgang Pilz se významně podílel na vývoji pohonné jednotky rakety C-2 „Wasserfall“. Později také pracoval ve zkušebním týmu Helmuta Zoikeho.¹¹⁷⁹ Je velmi pravděpodobné, že byl Wolfgang Pilz během války činný i na akademické půdě, neboť jeho jméno figuruje ve výpisech mezd a platů Technische Hochschule Dresden z let 1944–1945.¹¹⁸⁰ Po stránce osobnosti patřil Wolfgang Pilz k nepřiliš výrazným, spíše introvertním typům. Možná i proto se o něm sám Wernher von Braun krátce po válce vyjádřil poněkud nelichotivě, když prohlásil, že zpravidla „hraje druhé housle“. Jak se však brzy ukázalo, tento dojem byl zcela mylný.¹¹⁸¹

1176 V obchodním adresáři z roku 1940 je však stále uveden jako „Pilz, Wolfgang, Ing., Ges. m. b. h., Hohenelbe 144. Je tak pravděpodobné, že měl k tomuto roku trvalé bydliště stále vedené zde. COMPASS. *Kommerzielles Jahrbuch 1940: Sudetenland*. Vídeň: Verlagsgesellschaft Compass, 1940. S. 53. Objekt č.p. 144, kde, tehdy ještě Ing. Wolfgang Pilz, žil, dnes již neexistuje. V jeho místě stojí část obchodního domu IT Centrum v dnešní Krkonošské ulici.

1177 REDAKCE. Prof. Wolfgang Pilz (Hohenelbe) gestorben. *Sudetenpost*, Folge 17, Wien-Linz, Verlagspostamt: Linz, 1. září 1994, 40. ročník, s. 11.

1178 Martin Schilling po válce odešel do USA.

1179 MÜHLHÄUSER, Alfred H. *Deutsche Flugscheibenkonstrukteure im Zweiten Weltkrieg: Phantome, Lügner, Versager oder erfolgreiche Luftfahrtpioniere?* Norderstedt: Books on Demand, 2020. S. 135.

1180 UNIVERSITÄTSARCHIV, *Findbuch Altbestand der TH/TU Dresden bis 1945*. Drážďany: Technische Universität Dresden, Universitätsarchiv. s. 17 [online]. 2020. Dostupné z: https://tu-dresden.de/ua/ressourcen/dateien/findbuecher-und-bestaende/Best_TH_TU/altbest

1181 SIRRS, Owen L. *Nasser and the Missile Age in the Middle East*. Abingdon, UK: Routledge, 2006. ISBN 0-415-37003-5. S. 26.

Po válce byl zajat Brity a zaměstnán u MOSECu.¹¹⁸² Od 15. května 1946 potom začal pracovat pro Francouze v rámci DEFA, Oddělení pro výzkum a vývoj zbraní.¹¹⁸³ Úředně však půlroční kontrakt s DEFA podepsal až 3. října 1946. V letech 1947 až 1959 pracoval ve Vernonu ve Francii v Laboratoire de recherches balistiques et aérodynamiques (LRBA)¹¹⁸⁴ a hrál zcela klíčovou roli při konstrukci pohonné jednotky pro střelu Véronique.¹¹⁸⁵ Po návratu do Německa krátce pracoval pod Eugenem Sängerem ve Forschungsinstitut für Physik der Strahlantriebe, nicméně již v roce 1960 založil spolu s Paulem Jensem-Görckem společnost INTRA (International Rakete). V rámci této společnosti odcestoval do Egypta, kde společně s Hansem Kleinwächterem, Paulem Goerckem a několika dalšími specialisty vyvíjel rakety pro režim Gammala Abdula Násira.¹¹⁸⁶

První zkonstruovanou střelou byl jednostupňový typ El Zafer¹¹⁸⁷ s doletem 370 km a možností nést nálož o hmotnosti 500 kg. Další v pořadí byla 12 m dlouhá raketa El Kaher, která disponovala nosností 680 kg a doletem 600 km.¹¹⁸⁸ Posledním vývojovým stupněm pak byla střela El Ared¹¹⁸⁹ z roku 1963. Ačkoliv egyptští představitelé tvrdili, že je určena pro výzkum vesmíru, přítomnost čtyř těchto velkých raket na vojenské přehlídce v roce 1963 nenechávala nikoho na pochybách, že jejich účel zdaleka není tak nevinný. Šlo o dvoustupňovou balistickou raketu, která byla schopná svou 1000 kg nálož dopravit na

1182 MOSEC = Ministry of Supply. Britské ministerstvo dodávek. V rámci vývoje pro něj po válce pracovala řada německých vědců. SEIBERT, Günther. *The History of Sounding Rockets and Their Contribution to European Space Research. HSR-38*. Listopad 2006. Noordwijk, Nizozemsko: ESA. ISBN 92-9092-550-7. S. 9.

1183 Francouzská zkratka „DEFA“ značí Direction des études et fabrications d'armement.

1184 Pracoviště pro výzkum balistiky a aerodynamiky.

1185 Tyto rakety byly od roku 1952 vypouštěny z raketové základny Hammaguir, která se nachází v severozápadní části Sahary, asi 110 km na jihozápad od Colomb-Béchar v dnešním Alžírsku. SEIBERT, Günther, pozn. 1182, s. 8.

1186 MILLS, James. *The Origins of Surface-to-Air Guided Missile Technology: German flak rockets and the onset of the Cold War*. Havertown, PA, USA:Casemate publishers, 2022. ISBN 978-1-95271-514-3. S. 161.

1187 V některých zdrojích je název této střely uváděn jako „Al Zafir“. Například SIRRS, Owen L., pozn. 1181, s. 47.

1188 Tyto parametry rakety El Kaher, někdy uváděné jako Al Kahir, udávají egyptské zdroje. Americká rozvědky je potom poněkud „zmírnila“ na hmotnost nálože 220 kg a dolet 370 km. SIRRS, Owen L., pozn. 1181, s. 47.

1189 Někdy je název této rakety uváděn jako El Raed.

vzdálenost téměř 1000 km.¹¹⁹⁰ Zároveň s vývojem raket probíhaly i práce na případných náložích, přičemž se kromě konvenčních uvažovalo i o plynových, biologických a chemických variantách.¹¹⁹¹ Rakety vyvíjeli němečtí vědci v tajném závodě č. 333 v Heliopoli – navzdory snaze o co nejlepší utajení však tyto aktivity pozornosti Mossadu neunikly. Izraelští představitelé se z pochopitelných důvodů začali na vývoj raket v Egyptě dívat s velkým znepokojením a zanedlouho začali podnikat kroky k jeho zastavení, a to nejen v Egyptě, ale i na evropské půdě. Když však pozadí této bezpečnostní krize vyšlo ve větší míře najevo, vedla vzniklá aféra i ke krizi diplomatické, kdy se značně zhoršily vztahy mezi Izraelem na jedné a Německem a Švýcarskem na straně druhé. Je však nutné dodat, že izraelská strana vzniklou situaci bezesbytku využila i pro ospravedlnění svého vlastního raketového výzkumu.¹¹⁹² Izraelské snahy o eliminaci egyptského raketového nebezpečí vedly ke spuštění operace s krycím názvem „Damokles“, jejímž cílem se stala vůd' fyzická likvidace německých vědců, nebo je přinejmenším přimět k odcestování z Egypta. Dosažení kýženého výsledku se mělo dít pomocí únosů, výhrůžek a útoků bombami v dopisech. V úterý 11. září 1962 tak v Mnichově ve společnosti muže orientálního vzezření zmizel Dr. Heinz Krug, který přes společnost INTRA dodával do Egypta potřebný materiál. S vysokou pravděpodobností byl unesen a zavražděn.¹¹⁹³

Následujícím cílem Mossadu se stal sám Wolfgang Pilz. Izraelská rozvědka získala informace o tom, že se Wolfgang Pilz rozvádí, aby se mohl oženit se svou sekretářkou Hannelore Wende. Manželka Wolfganga Pilze žila v Berlíně, ale měla najatého právníka z Hamburku. Izraelci nechali poslat falešný dopis s bombou uvnitř, který vypadal, že je od zmíněného advokáta. Nepočítali však s tím, že by dopis mohl otevřít někdo jiný než Pilz. Bohužel se však mýlili. Dopis došel 27. listopadu 1962 a otevřela jej Pilzova sekretářka Hannelore Wende – při otevření došlo k explozi, která jí utrhla několik prstů, vyrazila

1190 Informace jsou v ohledu takticko-technických údajů střely poněkud rozdílné. Dobová egyptská propaganda kupříkladu uváděla těžko uvěřitelnou nosnost 4000 kg, SIRRS, Owen L., pozn. 1181, s. 83.

1191 BLACK, Ian, MORRIS, Benny. *Israel's Secret Wars: A History of Israel's Intelligence Services*. New York, USA: Grove Press, 1991. ISBN 978-0-8021-3286-4. S. 194.

1192 SIRRS, Owen L., pozn. 1181, s. 57.

1193 SIRRS, Owen L., pozn. 1181, s. 61.

několik zubů, připravila o oko a trvale poškodila sluch.¹¹⁹⁴ O den později došlo k dalšímu výbuchu dopisu s bombou v závodě 333 v Heliopoli, kde o život přišlo 5 egyptských pracovníků a několik dalších utrpělo zranění.

Na Hanse Kleinwächtera spáchali neúspěšný pokus o atentát 12. února 1963 v Lörrachu v Bádensku, když se autem vracel domů ze své laboratoře. V úzké uličce musel zastavit kvůli jinému vozu, v němž se nacházeli tři muži. Jeden z nich ke Kleinwächterovu vozu došel a zeptal se, kde bydlí Dr. Schenker – následně však vytáhl zbraň a na Kleinwächtera vystřelil – izraelský střelec však minul, přičemž kulka Kleinwächterovi prostřelila šálu. Vědec však nehodlal svůj život dát lacino. Útočnickovu zbraň chytil za hlaveň a odsunul ji stranou. Zároveň se pokusil vytáhnout svou vlastní pistoli. Atentátník následně uprchl a odjel zmíněným vozem. Nutno dodat, že celý incident Hanse Kleinwächtera od práce pro Egypt'any rozhodně neodradil.¹¹⁹⁵

Ačkoliv byli pod neustálou hrozbou, Pilz i Kleinwächter si života v Egyptě náležitě užívali – často jezdili na koních do pouště nedaleko Gízy, rybařili v Rudém moři – avšak stále ozbrojeni a s ochrankou poblíž. Žili tak v kombinaci luxusu a strachu.¹¹⁹⁶ Po dalším tlaku Mossadu i diplomatických špiček nakonec němečtí vědci z Egypta začali odcházet. Wolfgang Pilz i Hans Kleinwächter Egypt definitivně opustili v roce 1965. Egypt'ané později svůj vlastní raketový vývoj ukončili a nakoupili střely sovětské provenience R-17, ve státech NATO známé jako Scud-B.¹¹⁹⁷

Stran celé egyptské raketové aféry je velmi zajímavý článek „Káhirske rakety“ z periodika Křídla vlasti z roku 1964, který se působením „západoněmeckých“ raketových konstruktérů zabývá. Pochopitelně nepostrádá prvky dobové komunistické propagandy – německou přítomnost v Egyptě přisuzuje snahám o neokolonialismus a výrobní závod v Heliopoli označuje jako „ilegální vývojové a zaškolovací pracoviště západoněmecké raketové techniky“. Zároveň však nepřímou vyjadřuje k vývoji egyptských raket chápavé stanovisko, neboť Sjednocená arabská republika s podporou SSSR představovala určitou

1194 SIRRS, Owen L., pozn. 1181, s. 61.

1195 SIRRS, Owen L., pozn. 1181, s. 62

1196 SIRRS, Owen L., pozn. 1181, s. 85.

1197 SIRRS, Owen L., pozn. 1181, s. 153, 162.

hráz proti britsko-francouzsko-izraelské rozpínavosti v této oblasti.¹¹⁹⁸ Nelze však říci, že by článek, jakkoliv tendenčně může působit, neobsahoval zajímavé informace. Nejpozoruhodnější a zároveň velmi vypovídající je však příslovečný „tanec mezi vejci“ autora článku, Dr. Jindřicha Hanzala, který musel skloubit kritiku vědeckých špiček nacistického Německa, neokolonialistických snah Británie a Francie a zároveň vyslovit mladé Sjednocené arabské republice podporu v protikapitalistické přestavbě, do níž spadalo i využití služeb oněch kritizovaných „hitlerovských“ vědců.¹¹⁹⁹

Zajímavá zmínka o Wolfgangu Pilzovi je také uvedena v knize „Mao: The Unknown Story“, kde je popsán test čínské rakety, k němuž došlo 27. října 1966. Tohoto dne se v severozápadní Číně podařilo vypustit raketu s jadernou hlavicí na vzdálenost asi 800 km. Ze strany čínského vedení šlo vzhledem k vysoké míře nespolehlivosti tehdejších čínských raket k obrovskému hazardu. Jen díky obrovskému štěstí raketa zasáhla plánovanou oblast. Další test, tentokrát naštěstí bez „ostré“ hlavice, již tak úspěšný nebyl – řízení rakety selhalo krátce po startu a střela začala divoce rotovat. Zajímavá je však zmínka, že právě v říjnu 1966 byl Wolfgang Pilz v doprovodu dalších tří Němců spatřen jistým indickým diplomatem v Pekingu.¹²⁰⁰ Zpráva o Pilzově přítomnosti mezi raketovými inženýry z ČLR se již v září téhož roku objevila také v západním tisku. Americký Newsweek uváděl: „Wolfgang Pilz s Číňany spolupracuje již čtvrt roku.“¹²⁰¹ Lze samozřejmě namítnout, že šlo o náhodu – nicméně pokud šlo skutečně o Wolfganga Pilze, tak náhodu přinejmenším podezřelou.

V závěru svého života žil Prof. Dr. Dipl.-Ing. Wolfgang Pilz v Kranzelhofenu v Korutanech, kde se staral o svou zdravotně handicapovanou ženu Hannelore. Zemřel na

1198 HANZAL, Jindřich. Káhirske rakety. *Křídla vlasti*. 8/1964. Vyd. 15. dubna 1964. Praha: Naše vojsko, 1964. S. 250-252.

1199 Zde je však nutné podotknout, že jak Wolfgang Pilz, tak i Hans Kleinwächter nikdy nacisty ani antisemity nebyli a během své práce pro Francouze dokonce s izraelskými raketovými vědci spolupracovali. Lze říci, že ač šlo bezesporu o geniální raketové konstruktéry a velmi schopné vědce, v ohledu světa politiky a mocenských bojů byli velmi naivní. SIRRS, Owen L., pozn. 1181, s. 152.

1200 CHANG, Jung, HALLIDAY, Jon. *Mao: The Unknown Story*. New York, USA: Anchor Books, 2011. ISBN 978-0-679-74632-4. S. 554.

1201 PACNER, Karel. *Kolumbové vesmíru*. Praha: Mladá fronta, 1976. S. 250.

Velký pátek, 1. dubna 1994.¹²⁰² Jeho syn při rozloučení nad hrobem citoval slova Wernhera von Brauna: „Věda zjistila, že nic nemůže zmizet beze stopy. Příroda nezná zničení, ale pouze proměnu. Vše, co mě věda doposud naučila, a stále učí, posiluje mou víru v pokračování našeho duchovního bytí za hranicí smrti.“¹²⁰³

5.6. Poslední měsíce války

Vzhledem k tomu, že průmyslové objekty v oblasti Krkonoš nebyly zasaženy žádným náletem ani sabotážní akcí většího rozsahu, probíhala výroba až do posledních dnů války. Výraznější letecký provoz byl nad Krkonošemi patrný od února 1945, kdy sovětská vojska obklíčila Vratislav a město se muselo zásobovat letecky. V průběhu sovětské Dolnoslezské ofenzivy se v blízkosti hor od února 1945 také začala objevovat letadla s rudou hvězdou na trupu, především pak ze stavu 2. letecké armády generálplukovníka Stěpana Akimoviče Krasovského. Za úkol měli především podporovat vojska 1. ukrajinského frontu maršála Ivana Stěpanoviče Koněva. K výraznějším leteckým bojům však na krkonošském nebi nedošlo.

5.6.1. Aktivity VVS RKKA a Luftwaffe v Krkonoších v roce 1945

Mezi poslední letecké operace většího rozsahu, které v roce 1945 Luftwaffe provedla, patřil i letecký most do Vratislavi. S touto leteckou operací přímo souvisí i nebývale výrazná letecká aktivita v Krkonoších. Již 7. února 1945, když bylo jasné, že je

1202 REDAKCE. Prof. Wolfgang Pilz (Hohenelbe) gestorben. In: Sudetenpost, 17/1994, vyd. 1. září 1994. Vídeň-Linec: Sudetenpost Verlag, 1994. s. 11.

1203 KEMPA, Paul-Werner. Unschuldig zwischen den Mühlsteinen: In Kärnten starb der aus dem Sudetenland stammende Weltraumraketenforscher Dr. Wolfgang Pilz. *Das Ostpreußenblatt*. 16. července 1994. Vyd. 28. Hamburg: Landsmannschaft Ostpreußen e.V., 1994. s. 12. Dostupné z: [1994_07_16_28.pdf \(preussische-allgemeine.de\)](http://www.preussische-allgemeine.de/1994_07_16_28.pdf)

situace na frontě v blízkosti města neudržitelná a brzy dojde k jeho úplnému obklíčení vojsky 2. ukrajinského frontu, se z rozkazu vrchního velení navýšily počty transportních letů do Vratislavi.¹²⁰⁴ Oproti dřívějším operacím nebyl ze strany velení stanoven žádný denní limit přepravených zásob, neboť vzhledem k žalostné situaci Luftwaffe něco takového zcela postrádalo smysl. Po stránce zásob však situace ve městě vůbec nebyla špatná – byl zde jak dostatek potravin, tak i zdravotnického materiálu a ošacení, tudíž letecké zásobování zahrnovalo především zbraně, munici a vojáky, přičemž během zpátečních cest náklad zpravidla tvořili ranění, důležité osoby a pošta.¹²⁰⁵ Až do začátku dubna 1945 bylo využíváno především letiště Vratislav–Gandau. Za účelem snížení rizika napadení Luftwaffe pochopitelně prováděla většinu zásobovacích letů v noci. Ačkoliv sovětské letectvo v této době nedisponovalo velkým počtem letounů vybavených pro noční stíhání,¹²⁰⁶ představoval pro německé posádky letecký most do Vratislavi velmi nebezpečný podnik, který mnohdy hraničil se sebeobětováním. Podle vzpomínek velitele německého transportního letectva, generálmajora Fritze Morzika, a přímých účastníků leteckého mostu, bylo kromě sovětské protiletadlové palby největším nepřítelem počasí.¹²⁰⁷ Na letištích Drážďany–Klotzsche, Jüterbog a Vratislav–Gandau se v tomto období vyskytovaly časté mlhy, což pilotům ztěžovalo především přiblížení a přistání. Horší však byla situace během letu, kdy se posádky velmi často potýkaly s námrazou, která byla příčinou nemalé části ztrát.¹²⁰⁸

Jako příklad může dobře posloužit nehoda transportního Junkersu Ju 52/3mg4e W.Nr. 6820, 4V+DR, řízeného Ofw. Emilem Hannemannem od jednotky 7./TG3. Tento

1204 MORZIK, Fritz. *German Air Force Airlift Operations*. Potomac, USA: Pickle Partners Publishing, 2017. ISBN 978-1-78720-571-0. S. 256.

1205 Šlo o Junkers Ju 52/3mg8e, W.Nr. 7759, 4V+NR, pilota Ofw. Otto Kloppmanna.

1206 Jedinou výjimkou byly stroje Douglas A-20G vybavené prvním sovětským sériově vyráběným palubním radarem Gneis-2. Ty sice téměř každou noc, kdy počasí dovolovalo, nad obleženou Vratislaví létaly, avšak v porovnání s protiletadlovým dělostřelectvem byly jejich úspěchy nevalné. Celkově lze však říci, že vzdušná blokáda Vratislavi byla při kooperaci pozemních a leteckých složek relativně účinná. SOLARZ, Jacek. *Breslau 1945*. Varšava: Militaria, 2007. ISBN 978-83-721926-3-9. S. 57, 58, 59.

1207 MORZIK, Fritz, pozn. 1204, s. 257.

1208 Například HARGREAVES, Richard. *Hitler's Final Fortress Breslau 1945*. Mechanicsburg, PA, USA: Stackpole Books, 2011. ISBN 978-0-8117-1551-5. S. 294.

stroj do obležené Vratislavi přivezl ze základny v Jüterbogu výsadkáře¹²⁰⁹ a zpět odvážel lehce raněné vojáky. Na palubě byla i další čtyřčlenná posádka z jiného Ju 52 stejné jednotky, který při přistání ve Vratislavi havaroval.¹²¹⁰ Po vzletu kolem 3. hodiny ranní, kdy byl po určitou dobu pod těžkou palbou sovětských pěchotních zbraní i protiletadlového dělostřelectva,¹²¹¹ stoupal Ju-52 pravděpodobně buď nad Němci drženým centrem města, nebo pokračoval přímo na jihozápad, nejkratší cestou k frontové linii. Podle dochovaných svědectví piloti transportních letadel praktikovali při odletu z Vratislavi jeden i druhý způsob.¹²¹² Je nutné poznamenat, že typ Junkers 52 byl vzhledem ke svým velkým rozměrům a velmi nízké rychlosti, která se ve stoupání pohybovala přibližně kolem 150 km/h, relativně snadným cílem. Podle vzpomínek generálmajora Morzika bylo při lepším počasí možné přibližně navigovat podle viditelné linie fronty, to však patrně nebyl případ noci z 22. na 23. února, kdy bylo oblačno až zataženo.¹²¹³ Další praxe byla taková, že piloti v koridoru mezi Krkonošemi a téměř rovnoběžně jdoucí frontovou linií, který v těchto dnech dosahoval přibližně šířky 20 km, potom upravili kurz na západ a pokračovali buď na letiště Dážd'aný–Klotzsche nebo severněji do Jüterbogu.¹²¹⁴ Otočný bod se během této noci mohl nacházet přibližně v prostoru mezi Svídnicí a Kamennou Horou. Vzhledem k silnému západnímu větru, oblačnosti znemožňující provádění srovnávací navigace a přesný výpočet snosu větrem, se však posádka mohla pouze domnívat kde se právě nachází.¹²¹⁵ Letadlo se k severní straně Krkonoš přiblížilo v prostoru Lesního hřebene, přičemž s největší pravděpodobností letělo v západojihozápadním směru.

1209 Šlo zřejmě o výsadkáře 25. a 26. výsadkového pluku, kteří byli do Vratislavi dopraveni z Jüterbogu. HARGREAVES, Richard, pozn. 1208, s. 283.

1210 KLIMEŠ, Pavel. HMU havárie letadla Ju-52 1945. [online]. 14. srpna 2020. Dostupné z: [Archa Krkonoš - Událost - HMU havárie letadla JU-52 1945 \(archa.krkonos.cz\)](http://archa.krkonos.cz). [cit. 12. 7. 2023].

1211 Doloženo jednak poškozením dochovaných částí a svědectvím Uffz. Ericha Königa, který však den po nehodě zemřel na následky zranění v nemocnici.

1212 HARGREAVES, Richard, pozn. 1208, s. 266.

1213 MORZIK, Fritz, pozn. 1204, s. 258.

1214 MORZIK, Fritz, pozn. 1204, s. 256.

1215 Podle reanalýz provedených pracovníky ČHMÚ a archivních dat z Pece pod Sněžkou bylo v noci z 22. na 23. února oblačno, k ránu až zataženo a vanul západní vítr, který mohl v nadmořské výšce 1600 m dosahovat maximálně 70 km/h (tedy přibližně 19–20 m/s). Teplota se v této výšce nad ránem mohla pohybovat kolem –2°C a nepříliš významné srážky byly zaznamenány především v průběhu 23. února. Z mailové komunikace s Mgr. Stanislavou Kliegrovou, Ph.D., z pobočka ČHMÚ v Hradci Králové.

Poslední okamžiky letu Ju 52 musely být pro posádku a zvláště pak pro velitele letadla velmi náročné. Pilotoval podle přístrojů, protože se stroj nacházel v oblačnosti, přičemž pilotáž komplikovala jak silná námraza,¹²¹⁶ tak i výrazná mechanická turbulence. Povědomí o přesné poloze měl navíc pouze velmi přibližné.

Z prostoru Lesního hřebene letadlo pokračovalo dále na západojihozápad, minulo Svorovou horu, velmi nízko přeletělo hřeben hor a následně se dostalo do závětří na jižní straně Obřího hřebene. Následovalo prudké klesání,¹²¹⁷ kontakt pravého křídla se svahem a letadlo se v následném mírném pravém náklonu stočilo do svahu a havarovalo. Místo nehody se nachází přibližně v nadmořské výšce zhruba 1350 m.

Nehodu mohla přežít přibližně polovina lidí na palubě, přičemž se přinejmenším šest z nich vydalo hledat pomoc – mezi nimi byl i Uffz. Erich König, patrně člen posádky Ju 52 Ofw. Kloppmanna.¹²¹⁸ Těchto šest přeživších vojáků se po strastiplné cestě hlubokým sněhem dostalo na Růžohorky, kde jeden z nich, teprve sedmnáctiletý Grnd. Siegfried Scheffczyk, krátce nato zemřel.¹²¹⁹ Záchrana dorazila na místo nehody až během dne, kdy

1216 Stroj letěl v nadmořské výšce přibližně 1400 m. Je velmi pravděpodobné, že pilot kvůli námraze, která se za meteorologických podmínek, které v oblasti panovaly, tvoří velmi rychle, výš nastoupat jednoduše nemohl. Vlastnosti křídla obaleného námrazou jsou o mnoho horší, než za normálních okolností – křídlo produkuje méně vztlaku a rezerva rychlosti mezi cestovní a minimální (v letové konfiguraci) se výrazně snižuje. K tomu je třeba přičíst i stejně vysokou pravděpodobnost vzniku námrazy na ocasných plochách a v důsledku toho zhoršenou ovladatelnost letadla. Podle dochovaných svědectví se posádky během leteckého mostu do Vratislavi na přelomu února a března s tímto negativním a nebezpečným jevem potýkaly téměř při každém letu. Typ Ju 52/3mg4e navíc nebyl vybaven žádným systémem odmrazování nosných nebo ocasných ploch a je třeba podotknout, že riziko tvorby námrazy zvyšovala i samotná konstrukce letounu, jehož potah tvořil vlnitý plech.

1217 Na závětrné straně se vždy nachází oblast opadání, která byla při rychlosti větru kolem 17–20 m/s velmi výrazná. Opadání zde umocňoval ještě tzv. katabatický vítr. Jde o jev, kdy v noci chladný vzduch proudí z vrcholů hor po svazích dolů do údolí.

1218 Uffz. Erich König, který se v Junkersu jen „vezl“, je v mnoha zdrojích mylně uváděn jako „navigátor“ a zároveň je mu mnohdy zcela neprávem připisována „navigační chyba“, v důsledku které se letoun dostal do blízkosti hor (například KREJČÍ, Pavel. Junkers Ju 52/3m VB+UO W.Nr. 6820, 7./Transport Geschwader 3, Obfw. Emil Hannemann +22 KIA. [online]. Únor 2014. Dostupné z: [letecká badatelna \(leteckabadatelna.cz\)](http://leteckabadatelna.leteckabadatelna.cz) [cit. 4. 8. 2023].). Právě Erich König podal svědectví o velmi těžké nepřátelské palbě při odletu z Breslau. Svým zraněním bohužel podlehl o den později, 24. února 1945, v nemocnici v Trutnově. Na rozdíl od ostatních obětí nehody je toto datum úmrtí zmíněno i v seznamech brněnského vojenského hřbitova.

1219 V mnoha člancích je jméno tohoto vojáka často chybně uváděno jako „Schewezyk“, což je však prokazatelně dané chybou přepisu (například KLIMEŠ, Pavel, pozn. 1210). Na jeho náhrobku v Brně je jméno uvedeno ve správné podobě, tedy jako „Scheffczyk“. Není však doposud známo, zda šlo o českého Němce, nebo z nějakého důvodu odvedeného Čecha „Vítězslava Ševčíka“ se záměrně poněmčeným jménem. V dobových úředních dokumentech se lze běžně s poněmčováním českých jmen setkat, stejně

už byli všichni, kteří nehodu přežili a zůstali ve vraku, mrtví.¹²²⁰ Nehoda se tak s celkovým počtem 24 obětí do letecké historie Krkonoš zapsala jako doposud nejtragičtější. Z výše uvedeného je také patrné, že za daného stavu úspěšnost provedení podobného letu nezávisela ani tolik na schopnostech posádky, jako na štěstí, a bez přehánění lze říci, že šlo o čirou zoufalost hraničící se sebeobětováním. Sám velitel transportního letectva, generálmajor Fritz Morzik, poznamenal, že lety byly pro posádky extrémně náročné a vyčerpávající, přičemž mnoho posádek nemělo ani patřičné zkušenosti a za normálních okolností by do podobných podmínek vůbec nebyly vyslány.¹²²¹

Nehoda zmíněného Ju 52 však zdaleka nebyla jedinou, které této noci v důsledku špatného počasí a sovětské protiletadlové palby v rámci leteckého mostu do Vratislavi došlo. K sestřelům a nehodám transportních letadel či bombardérů pochopitelně docházelo po celou dobu trvání leteckého mostu a v Krkonoších jsou i další místa, kde došlo k haváriím těchto strojů.¹²²²

V březnu a dubnu 1945 pak již byla v oblasti Krkonoš výraznější i aktivita sovětského letectva. 20. března zaútočily tři stroje Bell P-39 Airacobra od 9. GIAD¹²²³ na hlavní nádraží v Jelení Hoře. Sovětští letci při dvou ztečích rozstříleli vagony několika vojenských transportů, přičemž se jim dva z vagonů podařilo zapálit. Zaútočili také na vlak, který se právě nacházel na trati mezi jelenohorským a wojanówským nádražím.¹²²⁴

Nešlo jen o průzkumné lety, hlídky a útočné operace frontového letectva. Například v noci z 26. na 27. března 1945 Sověti vysadili poblíž Horní Kalné paraskupinu Chan II.

jako s počestvováním jmen německých v prvorepublikovém období.

1220 K záchranné akci samotné podává vyčerpávající informace periodikum Veselý Výlet, především pak čísla 14/1999 a 38/2012.

1221 MORZIK, Fritz, pozn. 1204, s. 257.

1222 Jednotlivé incidenty jsou blíže rozebrány v příloze věnované leteckým nehodám v Krkonoších. Seznam leteckých nehod v příloze však nelze v žádném případě považovat za kompletní, neboť jde o téma doposud ne zcela vyčerpávajícím způsobem zpracované a indicie o dalších nehodách, které se v oblasti Krkonoš odehrály, se čas od času stále objevují. Nicméně v současnosti lze tento seznam považovat za patrně za nejkompletnější a nejobsáhlejší.

1223 Rusky гвардейская истребительная авиационная дивизия, gvardějskaja istrebitělnaja aviacionnaja divizija, tedy v češtině „gardová stíhací letecká divize“.

1224 PRIMKE, Robert, SZCZEREPA, Maciej. Airacobra nad Jelenią Górą. [online]. 13. srpna 2018. Dostupné z: [\(20+\) Bóbr 1945 - Jelenia Góra w ostatnich dniach wojny. Ostatni lot... | Facebook](#) [cit. 29. 9. 2023].

Devítičlenná skupina pod velením kapitána Jakova Alexandroviče Frolova měla v oblasti plnit především zpravodajské úkoly. Tento výsadek však již od počátku provázela smůla a německé velení prakticky již od chvíle seskoku o jeho přítomnosti vědělo. Po udání dalších informací ze strany sudetského Němce Hamatscheka ze Zálesní Lhoty byl osud výsadku již takřka zpečetěn. Již 2. dubna došlo k pokusu o likvidaci skupiny, při kterém došlo ke ztrátě obou vysílaček a čtyř výsadkářů, včetně obou radistů. Zbylých pět výsadkářů se ve snaze uniknout pronásledovatelům ze strany Gestapa a Volkssturmu snažilo často měnit úkryty a pobývali například i v Peřimově v č.p. 75, ve mlýně patřícím Josefu Lukšovi. Velitel J. A. Frolov později úzce spolupracoval s partyzánskou skupinou Nikolaj, vedenou uprchlým sovětským zajatcem Nikolajem Grigorovičem Kimlikem.¹²²⁵

V sobotu 31. března 1945 také došlo nad severozápadním předhůří Krkonoš k leteckému souboji mezi sovětskými P-39 od 9. GIAD a německými Focke-Wulfy Fw 190D. Přinejmenším jedna z Airacober zřejmě vletěla do oblačnosti jihozápadně od Szklarske Poręby a na Lubošské planině v bezprostřední blízkosti hranice havarovala. Tělo prozatím neznámého sovětského letce bylo později pohřbeno v Harrachově.¹²²⁶ Podle některých zdrojů došlo nedaleko místa dopadu této P-39 ještě k havárii další P-39 a také blíže neurčeného Messerschmittu Bf-109.¹²²⁷

Na jižní straně hor pak na začátku dubna 1945 přeletělo prozatím blíže neznámé, zřejmě sovětské, letadlo obec Peřimov a nad nedalekými Vrchy shodilo dvě bomby, které vybuchly na zemědělském pozemku patřícím k objektu č.p. 28. Kromě dvou kráterů

1225 Činnost této partyzánské skupiny byla velmi kontroverzní a její působení lze hodnotit především negativně. Od 14. května 1945 působila ve Špindlerově Mlýně. Partyzáni se zde takřka nepřetržitě věnovali především krádežím, vraždám civilního obyvatelstva, mučení a znásilňování. Smutným mementem těchto „hrdinů“ je pomník na Věřině stezce, kde bylo mezi 15. květnem a 22. červnem 1945 zavražděno přinejmenším 23 osob. Skutečný počet však bude s největší pravděpodobností vyšší. Československou část skupiny vedl František Štrinc z nedaleké obce Mříčná a Václav Sucharda ze sousedního Peřimova. Zdroj: JIŘIŠTA, Milan. Peřimov za 2. světové války. *Zpravodaj obecního úřadu Peřimov: List pro sousedy a chalupáře*. 2/2020. Ročník XXII. Peřimov: OÚ Peřimov. s. 7.

1226 KREJČÍ, Pavel. Bell P-39 Airacobra. 1,5 km západně Vosecké boudy – Krkonoše březen 1945. *Letecká badatelna*. [online]. Červen 2014. Dostupné z: [letecká badatelna \(leteckabadatelna.cz\)](http://leteckabadatelna.leteckabadatelna.cz). [cit. 10. 9. 2023].

1227 Ústní sdělení leteckého historika a znalce vojenské historie Krkonoš, pana Vladimíra Víta. Trutnov, 10. května 2023.

a patřičného vyděšení obyvatel nebyly způsobeny žádné škody. Je pravděpodobné, že se pilot chtěl bomb prostě jen zbavit.¹²²⁸

O dramatické události však nebyla nouze ani na severu. V úterý 24. dubna 1945 na jelenohorském letišti Hartau nouzově přistál sovětský bombardér Petljakov Pe-2. Stroj se pro poruchu ještě před přeletem frontové linie oddělil od své skupiny, která letěla bombardovat cíl v blízkosti Berlína. Osamocený letoun se však v důsledku ztráty orientace dostal nad nepřátelské území v blízkosti Jelení Hory, kde byl zřejmě sestřelen protiletadlovou palbou. Po nouzovém přistání dva z letců, lejtěnant¹²²⁹ Nestěrov a lejtěnant Antipov, odmítli padnout do rukou Němců a raději se zastřelili. Střelec letounu, staršíj seržant¹²³⁰ Vichljancev, byl zabit při pokusu o útěk.¹²³¹

5.6.2. Osud Otto Schrimpla

Po vypuknutí války Dipl.-Ing. Otto Schrimpl vstoupil do řad Luftwaffe, zároveň však v letech 1939–1941 působil jako okresní správce NSBDT¹²³² (Kreiswalter des NSBDT).¹²³³ Trvalé bydliště měl na počátku 40. let stále v Horním Starém Městě, kde bydlel v tehdejší č.p. 295.¹²³⁴ Ačkoliv o jeho válečném působení není mnoho známo, lze předpokládat, že se vzhledem ke svému věku a zdravotnímu handicapu téměř jistě leteckých bojových operací aktivně neúčastnil. Podle vzpomínek Günthera Riegera působil

1228 JIŘIŠTA, Milan. Peřimov za 2. světové války. *Zpravodaj obecního úřadu Peřimov: List pro sousedy a chalupáře*. 2/2020. Ročník XXII. Peřimov: OÚ Peřimov. S. 8.

1229 Český ekvivalent této hodnosti je poručík.

1230 V české armádě by tato hodnost odpovídala rotnému.

1231 PRIMKE, Robert, SZCZEREPA, Maciej. Jelenia Góra w ostatnich dniach wojny. Ostatni lot bombowca Pe-2. [online]. 1. února 2020. Dostupné z: [\(20+\) Bóbr 1945 - Jelenia Góra w ostatnich dniach wojny. Ostatni lot... | Facebook](#). [cit. 13. 9. 2023].

1232 Nationalsozialistische Bund Deutscher Technik, tedy „Nacionálně-socialistický svaz německé techniky“.

1233 RADEMACHER, Michael. *Handbuch der NSDAP-Gaue, 1928-1945. Die Amtsträger der NSDAP und ihrer Organisationen auf Gau- und Kreisebene in Deutschland und Österreich sowie in den Reichsgauen Danzig-Westpreussen, Sudetenland und Wartheland*. Norderstedt: Books on Demand, 2000. ISBN 978-3-8311-0216-7. S. 266. Není však jasné zda v tomto případě nejde o shodu jmen. Titul v kombinaci s tímto příjmením je však natolik vzácnou kombinací, že je to neproavděpodobné.

1234 PAREY, Walter, RÖMER, Ernst. *VDI: Zeitschrift des Vereines Deutscher Ingenieure*. Berlín: VDI-Verlag, 1940. S. 464.

v létě 1943 v hodnosti Hauptmann jako velitel letiště v hornoslezských Hlivicích.¹²³⁵ Doposud nejasná pak zůstává jeho role na základně v Tarnewitz v rámci tamější „E-Stelle“¹²³⁶, kde se nacházel v závěru války. Podle prozatím dostatečně neověřených indicií zde mohl opět působit ve funkci velitele letiště. To bylo využíváno v rámci zdejšího zbraňového vývojového střediska, kde byly testovány především nové palubní zbraně, ale i zbraňové systémy a některá letadla. Mezi jinými lze zmínit například raketový Bachem Ba 349 Natter, zbraně pro Arado Ar 234, Messerschmitt Me 262, Dornier Do 335, Junkers Ju 388 či řízené rakety RZ-65 a RZ-100.¹²³⁷ Právě na tomto letišti se se zřejmě 3. května 1945 naplnil Schrimplův osud.¹²³⁸ Jak dokládá zápis z deníku 3. roty Královských ženistů, 3. brigády, 6. výsadkové divize, se základnu v Tarnewitz 3. května 1945 podařilo obsadit britským výsadkářům:

„Průzkumné družstvo 1. čety 3. výsadkové roty Královských ženistů provedlo průzkum pobřežní silnice z Wismaru do Dassowa. Velení základny v Tarnewitz souhlasilo s kapitulací, ale když průzkumné družstvo vjíždělo na letiště, několik německých letadel ještě stačilo uletět.“¹²³⁹

Podle některých zdrojů měl Hptm. Otto Schrimpl na letišti spáchat sebevraždu zastřelením.¹²⁴⁰ Doposud toto tvrzení nelze ani potvrdit, ani vyvrátit. Možné to je, zvláště pak v případě, že by došlo k záměně Britů za Sověty.¹²⁴¹ Mohlo však také dojít ke konfliktu a zabití Schrimpla ze strany Britů. Nutno podotknout, že si výsadkáři z 1. čety s nikým přílišné servítky nebrali. V deníku je kupříkladu také zmínka o incidentu z předchozího

1235 HAHN-RIEGER, Ruth, RIEGER, Reinhold, pozn. 216.

1236 Erprobungsstelle Tarnewitz – česky doslova „zkušební středisko Tarnewitz“.

1237 GRIEHL, Manfred. *Luftwaffe X-Planes. German Experimental Aircraft of World War II*. Croydon: Frontline Books, 2015. ISBN 978-1-84832-789-4. S. 24.

1238 REDAKCE. *September-Heimatbrief 1949, an alle lieben Riesengebirgler aus dem Landkreis Hohenelbe. Riesengebirgs-Heimatdienst*. Nachdruck. Marktobendorf/Allgäu: Heimatkreis Hohenelbe/Riesengebirge e.V., 2014. S. 14.

1239 Deník 3. roty Královských ženistů, 3. brigády, 6. výsadkové divize, zápis z 3. května 1945. [online]. Dostupné z: [3rd Parachute Squadron, RE \(pegasusarchive.org\)](https://www.pegasusarchive.org/). [cit. 10. 4. 2023].

1240 Například TICHÝ, Antonín, pozn. 179.

1241 K tomu mohla velmi snadno přispět i skutečnost, že britští výsadkáři neměli tvarově typické přilby Mk.II, ale přilby výsadkářské, a přes battledress zpravidla nosili dlouhé blůzy Denison, které při pohledu z dálky mohou svým střihem připomínat sovětské „gymnast'orky“. Přijeli navíc z východu, a to v době, kdy i sovětské jednotky byly nedaleko.

dne, kdy v přístavu ve Wismaru postříleli několik vzpurných Němců, včetně správce přístavu.¹²⁴²

Letiště v Tarnewitz později předali Sovětům.¹²⁴³

5.6.3. Osud Eugena Bönsche

S vypuknutím druhé světové války vstoupil Eugen Bönsch do řad Luftwaffe. Vzhledem k jeho zkušenostem a zásluhám z první světové války mu byla udělena hodnost Leutnant, později během války však dosáhl hodnosti Hauptmann.¹²⁴⁴ Pro aktivní frontovou službu byl již příliš starý, nicméně své zkušenosti zúročil při práci na velitelství letiště v saském Oschatzu, zhruba v polovině cesty mezi Lipskem a Drážďany.¹²⁴⁵ Tato základna byla vystavěna na okraji lesa západně od stejnojmenné obce v roce 1935 a od počátku měla fungovat jako výcviková základna Luftwaffe. V době Bönschova působení zde sídlilo několik výcvikových jednotek. Později během války se zde také nacházel montážní hangár firmy Erla, která na tomto letišti od srpna 1944 kompletovala a prováděla zálety nově vyrobených letounů Messerschmitt Bf-109 různých variant. Velkým náletům základna v Oschatzu víceméně unikla – jedinou výjimkou byl útok amerických Thunderboltů od 9. letecké armády USAAF, kterému 16. dubna 1945 padlo za oběť 15 zničených a asi 20 poškozených letounů.¹²⁴⁶ Zajímavostí je, že patrně jednou z mála operačních jednotek, které na tomto letišti během války působily, bylo Nachtschlachtkommando 7, vybavené provizorně vyzbrojenými kurýrními a cvičnými letouny Bücker Bü 181. Operační lety této jednotky zde probíhaly zřejmě od dubna 1945.¹²⁴⁷

1242 Deník 3. roty Královských ženistů, 3. brigády, 6. výsadkové divize, zápis z 2. května 1945. [online]. Květen 2023. Dostupné z: [3rd Parachute Squadron, RE \(pegasusarchive.org\)](http://3rd.Parachute.Squadron.RE(pegasusarchive.org)).

1243 GRIEHL, Manfred, pozn. 1237, s. 24.

1244 RAJLICH, Jiří, pozn. 164, č. 3, s. 94.

1245 CAVALLARO, Gaetano V. *Futility Ending in Disaster. Diplomatic, Military, Aviation and Social Events in the First World War on the Austro-Italian Front 1917*. Vol. 2. 2009. Bloomington, USA: Xlibris. ISBN 978-1-4134-5742-1. S. 537.

1246 DEZENG, Henry L. Luftwaffe Airfields 1935-45 Germany (1937 Borders).[online]. Dostupné z: [http://ww2.dk/Airfields%20-%20Germany%20\[1937%20Borders\].pdf](http://ww2.dk/Airfields%20-%20Germany%20[1937%20Borders].pdf) s. 508–509.

1247 DEZENG, Henry L. Luftwaffe Airfields 1935-45 Germany (1937 Borders).[online]. Dostupné z: [http://ww2.dk/Airfields%20-%20Germany%20\[1937%20Borders\].pdf](http://ww2.dk/Airfields%20-%20Germany%20[1937%20Borders].pdf) s. 508–509.

Ve kterém roce války Eugen Bönsch však letiště v Oschtazu opustil a kde sloužil následně, bohužel prozatím není známo. Jisté však je. Že se na konci války Eugen Bönsch vyhnul zajetí a vydal se zpět domů do Krkonoš. Již v úterý 8. května 1945 odjel v civilních šatech vlakem z Liberce přes Jablonec nad Nisou do Smržovky a odtud šel pěšky do Harrachova. Se sovětskými vojsky se poprvé setkal v Novém Světě v blízkosti Harrachova – Rusové mu však nevěnovali pozornost. V Harrachově přenocoval u přítele Lamberta Erlebacha a následujícího dne odjel na voze s částí Erlebachovy rodiny na Dvoračky, kde zůstal do dalšího dne.¹²⁴⁸ V pátek 11. května se sám vydal pěšky přes les na Horní Mísečky, odkud šel dál na východ dolů do údolí. Vyhnul se Špindlerovu Mlýnu, překročil Labe a přes Pláň a Klínové boudy došel na Výrovku, kde přespal u svého bratra Vinzenze.¹²⁴⁹ Domů na Luční boudu došel 12. května 1945. Dlouho si však domova neužil, neboť byl již 16. května zatčen a odveden do Špindlerova Mlýna. Zde strávil 3 dny v provizorní věznici v hotelu Central, než se mohl vrátit zpět domů.

Luční boudu definitivně opustil v pondělí 25. června 1945, když přišli dva strážníci, sebrali mu boty¹²⁵⁰ a kolem 17. hodiny jej společně s Martou Fuchsovou¹²⁵¹ odvedli do Špindlerova Mlýna. Následujícího rána byl s dalšími lidmi naložen do nákladáku a odvezen do Herlíkovic. Ještě téhož dne odpoledne jej transportovali do Vrchlabí. Zde strávil noc v lágru blízko nádraží a ve středu 27. května 1945 spatřil Krkonoše naposledy – spolu s ostatními českými Němci nastoupil do nákladního vagónu a po cestě přes Starou Paku, Liberec, Hrádek, Žitavu a Ottendorf¹²⁵² skončil 1. července v Drážďanech na uhelném nádraží. Dále pokračoval přes Hluchov do Cvikova v sovětské zóně. Odtud se mu podařilo uprchnout a vydat se do Salcburku, kam dorazil 8. července. Jeho další cesta vedla do tyrolského Ehrwaldu za bratrem Emilem Bönschem, který zde žil již od roku 1936.¹²⁵³

1248 MORGNER, Mario, BAUMANN, Jens, pozn. 359, s. 48.

1249 Vinzenz Bönsch byl zavražděn československými „partyzány“. Na Výrovce byl nalezen s kuchyňským nožem zapíchnutým v hrudníku.

1250 Dopis Erwina Primavesiho Mimi Peterové z 31. července 1982. Archiv Mnichov. Prostřednictvím Jiřího Leníka.

1251 Manželka Hanse Fuchse, stavbyvedoucího, který po vypálení Luční boudy v roce 1938 vedl její rekonstrukci. Marta Fuchsová byla až do konce války na Luční boudě zaměstnána. MORGNER, Mario, BAUMANN, Jens, pozn. 359, s. 49.

1252 Dnes Oberottendorf.

1253 MORGNER, Mario, BAUMANN, Jens, pozn. 359, s. 49.

Poklidného života v míru si však bohužel Eugen Bönsch v novém domově příliš neužil. Na sklonku 40. let onemocněl rakovinou a trpěl velkými bolestmi. V neděli 6. května 1951 byl po vyčerpávající 14hodinové cestě přijat do nemocnice ve Vídni, kde se od 12. května podrobil rentgenové terapii.¹²⁵⁴ Dlouhodobé bolesti a vyčerpání si u kdysi neuvěřitelně vitálního a zpravidla veselého a optimistického horala vybraly svou daň. V dopise svému bratrovi z 8. dubna 1951 napsal: „*Nechci žádné návštěvy...chci mít svůj klid, který nutně potřebuji. Příliš nedoufám, že by posrané rentgenové záření zmírnilo mé bolesti, nebo mě uzdravilo. Jídlo mi neposílejte, je ho tu dost. Tak prosím žádné balíčky, jen napište, jak se vám v podniku daří.*“ S neradostnou prognózou měl bohužel Eugen Bönsch pravdu. V úterý 24. července 1951 v domě svého bratra v Ehrwaldu zemřel.¹²⁵⁵

6. Poválečné období 1945–1948

Již krátce po skončení války začali předváleční plachtaři, ale i noví a letectvím takřka netknutí nadšenci, usilovat o co nejrychlejší obnovení plachtařské činnosti. Z původních letadel, se kterými létali v předválečných letech členové MLL a V.d.F., se přinejmenším v oblasti Krkonoš nedochovalo žádné, a tak veškerá letecká technika, se kterou plachtařské kluby na české, ale nově i polské straně hor začínaly, byla kořistní. Nejvíce zastoupeny byly pochopitelně nosné typy skupin NSFK, tedy SG-38, Grunau-Baby IIB a v menší míře potom dvoumístný DFS Kranich. Začaly také vznikat nové odbočky obnoveného Českého národního aeroklubu, a to nezřídka i v místech, kde v předválečných letech místní odbočky MLL nepůsobily. Velké nadšení pro plachtění však s sebou neslo i některé nežádoucí prvky, které v mnoha ohledech připomínaly poněkud divokou situaci z počátku 30. let. Šlo především o nedostatek zkušeností, jistou živelnost a nepřilíš dobrou úroveň teoretického a praktického výcviku, což nutně vedlo k relativně vysoké míře „zbytečných“ nehod. To prokazuje jak velké množství fotografií těchto incidentů, tak i vzpomínky pamětníků. Úřední záznamy a další archivní materiály z tohoto období však

1254 ALBRICH, Thomas, HAGEN, Nikolaus, pozn. 107, s. 82.

1255 ALBRICH, Thomas, HAGEN, Nikolaus, pozn. 107, s. 82.

velmi často chybí. Vzhledem k povaze většiny letů a k faktu, že účastníci ve většině případů neutrpěli vážnější zranění a letecká technika byla často v dílnách opravena.

Příznivá změna nastala po obnovení činnosti Ústředních plachtařských škol, které zajišťovaly kvalitní teoretickou i praktickou přípravu.

6.1. Rozvoj letectví na československé straně Krkonoš

6.1.1. ČNA Jilemnice a ČNA Mrklův

Již na přelomu července a srpna 1945 vznikla místní odbočka ČNA v Mrklůvě. Za předsedu zvolili Františka Macha.¹²⁵⁶ Za jednoho z nejaktivnějších členů lze rozhodně pokládat jejího jednatele a zdejšího rodáka Josefa Světa (narozený 26.8.1923), předválečného člena modelářské skupiny MLL. V období jeho dětství mu velkou inspirací byly plachtařské aktivity spolku VDF Mittellangenau-Hohenelbe, jehož provoz chodil na blízké Žalý sledovat. Členové mrklůvské ČNA zřídili zřejmě v létě roku 1945 v jednom z místních domů klubovnu a zajistili vhodnou louku pro plachtařský provoz. Josef Svět však byl povolán k povinné vojenské službě a v době jeho nepřítomnosti se místní odbočka ČNA rozpadla, aniž by letecký provoz zahájila.¹²⁵⁷

Jilemnický aeroklub se sice podařilo po válce formálně založit, chyběla mu však letadla a letiště. Je možné, že by se situace vyvíjela jinak, nebýt tragické události, ke které došlo v neděli 15. září 1946 během leteckého dne na ruzyňském letišti. Velkolepé akce se kromě československých plachtařů a československého vojenského letectva účastnili také piloti USAAF a RAF se svými stroji. I divácká účast byla hojná, přišlo přes 400 000

1256 STYBLÍK, Jindřich. Seznam ustavených odboček ČNA. *Rozlet* 4/1945. Praha: Přípravný výbor ČNA. s. 13.

1257 Kdo je Ing. Josef Svět? In: *Letectví + kosmonautika*. 19/1971. Praha: Magnet n.p.. s. 10/730. Ing. Josef Svět se po návratu z vojny k plachtění vrátil. Elementárním plachtařským výcvikem prošel na letišti v Hradci Králové. Později absolvoval instruktorský kurz a stal se i inspektorem. Aktivní byl především na letišti Točná.

diváků. Letové ukázky zahajovala skupinovou akrobacií trojice československých plachtařů, mezi nimi i František Pitřman. Při akrobatické ukázce se však jeho letadlu v necelých 200 metrech nad zemí utrhlo jedno z křídel a František Pitřman při dopadu v troskách svého větroně zahynul.¹²⁵⁸ Názory na příčinu selhání konstrukce se různí. Podle dostupných informací foukal 15. září 1946 silný nárazový vítr. Lze tedy předpokládat, že velmi turbulentní vzduch k nehodě přispěl. Podle vzpomínek Františka Kantora byla v křídlech konstrukční chyba. Zároveň však mohlo jít o sabotáž, způsobenou ještě během válečné výroby.¹²⁵⁹ Po tragické smrti Františka Pitřmana byl na letišti Točná každoročně pořádán jeho memoriál ve formě plachtařské soutěže.¹²⁶⁰ Jeho bratr Jaroslav Pitřman se po válce zasloužil o založení ČNA Žižkov, kde byl aktivní i jako člen plachtařského výboru.¹²⁶¹ V Praze pracoval v továrně Auto – Praga.¹²⁶²

V Jilemnici tak působil až do konce sezóny 1947 především modelářský odbor. Solidní podporu měl místní aeroklub především ze strany 1. náměstka a předsedy MNV v zastoupení Josefa Hendrycha. Ten zařídil mimo jiné i výkup pozemků, na kterých mělo dojít ke zřízení jilemnického aeroklubového letiště.¹²⁶³ K tomu však již bohužel nedošlo. Přesto však v Jilemnici nebyla o letecké zážitky nouze.

Dne 25. května 1947 odpoledne členové jilemnického aeroklubu uspořádali přednášku se stíhacím esem, pplk. Josefem Hanušem, DFC, o jeho válečných zážitcích.

1258 Pitřmanova tragická smrt se pochopitelně stala objektem mediálního zájmu a popis tragických událostí nechyběl takřka v žádném deníku v Československu. Nutno však dodat, že příspěvky některých novinářů působily poněkud pochybným dojmem, který na jejich práci nevrhal právě nejlepší světlo. Za vyložene stupidní pak lze označit článek v deníku Svobodné noviny: „Pořad leteckého dne měl od začátku rychlý spád. Velmi pěkná byla čísla plachtařů, při nichž došlo k vážné havarii jednoho ze tří ve skupině letících větronů. Konstruktor Pitřman z Českomoravských strojírén, startující za Aeroklub Jilemnice, se zřítíl s výše 230 m, když náraz silného větru urazil při evoluci pravé křídlo jeho letounu. Pilot byl na místě mrtev.“ Přehledka letecké techniky. In: Svobodné noviny. 1946, ročník 2., vyd. 17.9.1946. Praha: Sdružení kulturních organizací. S. 3.

1259 REDAKCE, Neštěstí na leteckém dnu v Praze. *Slovo národa*. Brno: Přípravný výbor ČSNS. 17.9.1946 č. 214, ročník 2. s. 5 a ŠPITÁLSKÝ, Jaroslav. *Průkopník plachtění*. Cheb: Svět křídel, 2016. ISBN 978-80-7573-000-8. S. 138, 142.

1260 ŠPITÁLSKÝ, Jaroslav, pozn. 1259, s. 138, 142.

1261 ŠPITÁLSKÝ, Jaroslav, pozn. 1259, s. 138, 140.

1262 ŠPITÁLSKÝ, Jaroslav, pozn. 1259, s. 154.

1263 REDAKCE. V Jilemnici přemohli počasí. In: *Rozlet*. 24/1947. Praha: Přípravný výbor ČNA, 1947. S. 11.

Přednáška de facto uváděla letecký den, který pod vedením maj. Jaroslava Polmy proběhl 26. května.¹²⁶⁴ Letecký den zahájili svými ukázkami letečtí modeláři místní ČNA. Poté začaly letové ukázky, jichž se účastnily stroje K-65 Čáp, Piper L4 a Bücker 131. S ním škpt. Mečtř provedl velmi efektní akrobatickou ukázkou. Akce vyvrcholila příletem tří stíhaček Supermarine Spitfire československého letectva, které předvedly bojové manévry, ukázky skupinového létání v různých formacích, průlety. Jeden z pilotů pak i působivou akrobatickou ukázkou. Po skončení produkce Spitfirů se pořádaly vyhlídkové lety. Za město Jilemnice se akce účastnil předseda MNV Josef Hendrych, za Ministerstvo dopravy potom Ing. Konečný. Ing. Veselý a Ing. Dvořák.¹²⁶⁵

Stran poválečného letectví je také důležité zmínit významného jilemnického rodáka Jiřího Kramáře, který zde světlo světa spatřil 8. května 1939. Ačkoliv se na rozvoji krkonošského letectví přímo nepodílel, nelze opomenout jeho aktivitu v parašutistickém sportu. Svůj první seskok absolvoval v roce 1955 a již o 9 let později se stal členem státního reprezentačního družstva. S ním se v letech 1965¹²⁶⁶ a 1967 účastnil Jadranského poháru a v roce 1968 potom mistrovství světa v Rakousku.¹²⁶⁷

1264 REDAKCE. V Jilemnici přemohli počasí. In: Rozlet. 24/1947. Praha: Přípravný výbor ČNA, 1947. S. 11.

1265 V Jilemnici přemohli počasí. In: Rozlet. 24/1947. Praha: Přípravný výbor ČNA, 1947. S. 11.

1266 V tomto roce získal i titul „Mistr sportu“. Aktivní byl především na letišti Raná. Kdo je Jiří Kramář?. In: Letectví + kosmonautika. 9/1969. Praha: Magnet n.p.. s. 10/330.

1267 Kdo je Jiří Kramář?. In: Letectví + kosmonautika. 9/1969. Praha: Magnet n.p.. s. 10/330.

6.1.2. Vznik Krkonošského aeroklubu Vrchlabí

Krátce po osvobození Československa přešla letecká sportovní činnost pod správu nově založeného Českého národního aeroklubu (ČNA). Odbočka této organizace vznikla zřejmě v srpnu 1945 i ve Vrchlabí. Do funkce předsedy si na volební schůzi zvolili npor. Otu Spanilého,¹²⁶⁸ předválečného vojenského letce.¹²⁶⁹ Jednatel odbočky se potom stal Bedřich Kcheml (1912–1950), známý předválečný mladoboleslavský plachtař a modelář.¹²⁷⁰ Nejprve bylo nutné pro místní odbočku ČNA zajistit členskou základnu. Za tím účelem byla ve spolupráci s SČM uspořádána náborová akce.¹²⁷¹ Nově vzniklý vrchlabský aeroklub tak ve své podstatě navázal na činnost prvorepublikového plachtařského klubu „Verband deutsches Flieger, Ortsgruppe Hohenelbe – Mittellangenu“ a lze říci, že i poměry byly vcelku podobné – tedy značné nadšení pro plachtění a prozatím žádné velké „politikaření“.

Po organizační stránce začal vrchlabský aeroklub vyvíjet výraznější činnost v září 1945. Takřka od začátku zde působil jak modelářský, tak i plachtařský odbor. O rozvoj obou těchto odborů se zasloužil především jednatel aeroklubu Bedřich Kcheml.¹²⁷² Na rozdíl od jiných aeroklubů měla zdejší odbočka ČNA velkou výhodu v tom, že převzala část letadlového parku po místní skupině NSFK. Všechna 4 letadla však byla poškozená, tudíž se přelom let 1945–1946 nesl především ve znamení oprav. O ty se po odborné stránce v dílnách, taktéž „zděděných“ po NSFK, postaral především vedoucí plachtařského

1268 Npor. Ota Spanilý se společně s mjr. Zdeňkem Líkařem 8. května 1945 zúčastnil předání vrchlabského okresního úřadu zpět do českých rukou. BARTOŠ, Martin. Odsun Němců 1945-1946. In: CS-Magazín. Český a slovenský zahraniční časopis. 6/2008. [online]. Dostupné z: <https://www.cs-magazin.com/index.php?a=a2008071006>. [cit. 12. 9. 2021].

1269 Rozlet v odbočkách ČNA. *Rozlet*. 8/1945. Praha: Přípravný výbor ČNA, 1947. S. 13.

1270 Bedřich Kcheml zahynul „leteckou smrtí“ 1.5.1950 při nehodě na letounu Praga E-114, OK-CGN, v Mladé Boleslavi. Na prvomájových slavnostech měl společně s pilotem Antonínem Tirnerem, předsedou motorového odboru (který letoun řídil a při nehodě také zahynul), shodit před fotbalovým utkáním míč na nově upravené hřiště Astonka. Letoun se k hřišti přiblížil kolem 17. hodiny, v mírné pravé zatáčce však ztratil rychlost a v blízkosti hřiště se zřítil. V té době byl Bedřich Kcheml předsedou modelářského odboru a sportovním komisařem ARČS. HERČÍK, Karel. Osudný májový let. *Boleslavan*. č.5, 2006. 10. ročník. Mladá Boleslav: Magistrát města Ml. Boleslav. S. 6.

1271 Rozlet v odbočkách ČNA. *Rozlet*. 8/1945. s. 13.

1272 Úspěchy dobré práce ve Vrchlabí. *Rozlet*. 5/1947. Praha: Přípravný výbor ČNA, 1947. S. 11.

odboru Rudolf Kuhn a Vincent Vacula, s pomocí všech členů.¹²⁷³ Po odchodu Oty Spanilého a Bedřicha Kchemla se předsedou stal kpt. Trunec a jednatelem jistý Janeba.¹²⁷⁴ Leteckou činnost zahájil Krkonošský aeroklub Vrchlabí v sezóně 1946 s osmi či devíti členy a jedním kluzákem.¹²⁷⁵ K létání byl využíván Jankův kopec, kde stále stál dřevěný hangár po německých letcích z období první republiky. Létalo se výhradně o víkendech a začátky byly poněkud krušné, i když plné nadšení. Klubovou dílnu později vedl Vlastimil Šafr, jeden z nejschopnějších místních plachtařů a během létání na jižním svahu Jankova kopce často dosahoval nejlepších výsledků.¹²⁷⁶ Po přistání kluzáku dole pod kopcem následovaly tzv. „galeje“ – pomocí kladkostroje byl kluzák vytažen zpět na start. Celý proces probíhal tak, že zpravidla tři plachtaři táhli lano přes kladku dolů z kopce, a tím vytahovali kluzák nahoru do svahu.¹²⁷⁷ Ke konci roku 1946 pak již Krkonošský aeroklub Vrchlabí disponoval přibližně 30 členy a celkem čtyřmi letadly,¹²⁷⁸ jedním větroněm GB IIB a třemi kluzáky SG-38. V tomto roce také místní plachtaři provedli celkem 842 vzletů z blízkého Jankova kopce, přičemž nalétali 5 hodin a 15 minut. Složili také 7 zkoušek „A“ a 11 zkoušek „B“.¹²⁷⁹ Přes zimu 1946–1947 v dílnách zkonstruovali naviják pro vlečení letadel zpět nahoru na místo startu.¹²⁸⁰ Zimní měsíce se také zpravidla využívaly pro opravy a údržbu letecké techniky. V období 1946–1947 docházelo během vzletů pomocí gumicuku k řadě drobnějších havárií, které si dílenskou péčí vyžádaly. Kupříkladu Jindřichovi Jirmanovi se podařila i jedna těžší havárie, kdy po vzletu došlo k přetažení kluzáku – ten spadl asi z 20 metrů a zapíchl se čumákem do země.¹²⁸¹ Není třeba dodávat, že z gondoly SG-38 zbyla jen hromada třísek. Jako zázrakem však z trosek vylezl nezraněný pilot.

1273 Úspěchy dobré práce ve Vrchlabí. In: Rozlet 5/1947. Praha: Přípravný výbor ČNA, 1947. S. 11.

1274 Bližší informace o kpt. Truncovi či jednatele Janebovi se prozatím nepodařilo zjistit.

1275 PAUL, Zdeněk. *Lidé na větroních*. In: Rudé právo, vyd. 18.7. 1954. Praha: Rudé právo. s. 4.

1276 Ústní sdělení. Záznam z rozhovoru s Jaroslavem Kuttelwascherem, Vrchlabí, 15. července 2014.

1277 Ústní sdělení. Záznam z rozhovoru s Jaroslavem Kuttelwascherem, Vrchlabí, 15. července 2014.

1278 Úspěchy dobré práce ve Vrchlabí. In: Rozlet 5/1947. Praha: Přípravný výbor ČNA 1947. S. 11.

1279 Plachtařská reportáž z čísel. In: Rozlet. 12/1947. S. 4.

1280 Otázkou zůstává, zda šlo o ryze vlastní konstrukci nebo spíše opravu navijáku, který pro stejné účely prokazatelně využívala již místní skupina V.d.F. ve 30. letech. Jde však pouze o dohady, neboť o osudu původního navijáku prozatím není nic známé.

1281 Ústní sdělení. Záznam z rozhovoru s Jaroslavem Kuttelwascherem, Vrchlabí, 15. července 2014.

Na přelomu let 1946 a 1947 se také členové místního aeroklubu rozhodli založit nové letiště, které by bylo vhodné i pro motorový provoz. Z toho důvodu bylo 5. ledna 1947 odsouhlaseno založení motorového odboru odbočky ČNA Vrchlabí. Jeho předsedou se stal továrník Josef Čermák z Prostředního Lánova a jednatelem jistý Štěpánek. K tomuto rozhodnutí bezesporu významně přispěl fakt, že Josef Čermák, který byl dobrým přítelem místního instruktora a pozdějšího náčelníka Ústřední plachtařské školy Václava Uhlíře, zakoupil letoun Praga E-114 Air Baby. Ačkoliv byl Josef Čermák majitelem tohoto letadla, sám pilotní licenci neměl – jako pilot s ním proto létal právě Václav Uhlíř.¹²⁸²

Výstavba nového letiště sice vyšla z iniciativy Krkonošského aeroklubu ve Vrchlabí, je však třeba zmínit, že po stránce zajištění pozemků pomohl místním letcům i vrchlabský ONV. Úprava plochy a stavba aeroklubového hangáru započala na jaře roku 1947.¹²⁸³ Jako příspěvek k vybudování nového letiště také v tomto roce místní ONV přispěl Krkonošskému aeroklubu Vrchlabí částkou 10 000,- Kčs. Šlo o první větší finanční dar, který místní aeroklub obdržel.¹²⁸⁴

Dne 8. února 1947 pak členové místní odbočky uspořádali první poválečný letecký ples ve Vrchlabí, což výrazně přispělo k propagaci i k dobré finanční podpoře dalších aktivit klubu.¹²⁸⁵ I v této sezóně zůstal dále aktivní modelářský odbor, jehož schůzky probíhaly každou sobotu ve 14:30. Schůzky plachtařského odboru potom dvakrát týdně, ve středu v 19:00 a každou neděli ve 14:00, kdy probíhalo teoretické školení. Schůzky probíhaly celoročně – v zimních měsících se členové plachtařského odboru věnovali opravám a údržbě letecké techniky. Klubovna i dílny místní odbočky ČNA se nacházely naproti dnes již neexistující autodílně Walter¹²⁸⁶ ve Vančurově ulici.¹²⁸⁷

1282 Ústní sdělení. Rozhovor s panem Jaroslavem Čermákem, synem Josefa Čermáka, ze dne 24. října 2023.

1283 REDAKCE. Letadlem na Krkonoše. In: Civilní letectví 3/1947. Praha: Ministerstvo dopravy. s. 95

1284 Pochodeň: Orgán východočeského KV KSČ. 1. ledna 1948. Hradec Králové: Za výkonný výbor KSČ Petr Čech, 1948. s. 5.

1285 Úspěchy dobré práce ve Vrchlabí. In: Rozlet 5/1947. Praha: Přípravný výbor ČNA, 1947. S. 11.

1286 Ústní sdělení historika Krkonošského muzea ve Vrchlabí, pana Mgr. Jiřího Loudy, ze dne 24.7.2023.

1287 Úspěchy dobré práce ve Vrchlabí. In: Rozlet 5/1947. Praha: Přípravný výbor ČNA, 1947. S. 11.

Ve středu 25. června 1947 večer uspořádala místní odbočka ČNA ve své klubovně ve Vrchlabí valnou hromadu.¹²⁸⁸ Patrně v této době také došlo k přenesení části letecké činnosti z Jankova kopce do prostoru současného letiště, kde si členové aeroklubu postavili dřevěný hangár.¹²⁸⁹ Pro vzlety z nového letiště se používal naviják a aerovleky. S pomocí gumového lana se však i nadále startovalo z Jankova kopce, i když už ne tak často jako v minulosti. V neděli 3. srpna 1947 pak vrchlabská odbočka ČNA uspořádala letecký den, kterého se zúčastnilo 19 letadel. Pořadatelskou službu zajistili vrchlabští skauti ze střediska Krakonoš. Do programu se podařilo zahrnout akrobatickou ukázkou i vyhlídkové lety – několik z nejpříčinnivějších skautů si tak za svou pomoc během leteckého dne vysloužilo za odměnu právě vyhlídkový let nad Krkonošemi.¹²⁹⁰ Na akci dorazili lidé v hojném počtu a celkově se velmi vydařila.¹²⁹¹

6.1.3. Počátky poválečného létání na Trutnovsku

Odbočka ČNA v Trutnově vznikla na podzim 1945 – prozatím však nedisponovala ani letištěm, ani leteckou technikou, neboť stroje, které v Trutnově zbyly po místní skupině NSFK, si odvezli plachtaři z Hronova.¹²⁹²

V Poříčí u Trutnova vznikl v květnu roku 1946 kroužek leteckých modelářů, který se brzy začlenil do ČNA. Byla tak založena místní odbočka, byť prozatím jen s modelářským odborem. Zájem o členství byl značný a do konce roku v řadách ČNA Poříčí získalo teoretické znalosti 15 nových modelářů. Navzdory zájmu se však místní odbočka potýkala se zoufalým nedostatkem finančních prostředků. Místní obchodník Sejkora modelářům pro účely propagace činnosti poskytl výkladní skříň svého obchodu.

1288 SOKA Trutnov. Krkonošský aeroklub Vrchlabí. 1947–1948. Sign. IV2 inv. č. 702, kartón 294. Oznámení valné hromady ČNA Vrchlabí ONV Vrchlabí ze dne 20.6.1947. Na dokumentu je za odbočku ČNA Vrchlabí stále podepsán jednatel Janeba.

1289 Částečně zrekonstruovaný a rozšířený hangár stále stojí a je piloty Krkonošského aeroklubu využíván dodnes.

1290 ADAMEC, Bohuslav, BUDÍN, Václav, HRADECKÁ, Jitka, ŠIMON, Jaroslav. *Vrchlabí: 50. výročí založení Junáka ve Vrchlabí 1945–1995*. Vrchlabí: Junák středisko 510-05 Krakonoš Vrchlabí, 1995. S. 14.

1291 REDAKCE. Letci ve Vrchlabí. In: *Rozlet 34/1947*. 3. ročník, Praha: s. 10.

1292 MAREK, Radomír, pozn. 911, s. 20.

Následně pak v prosinci 1946 proběhla veřejná sbírka, při níž se podařilo vybrat přibližně 5000,- Kčs. Nezůstalo však jen u modelářské činnosti – členové místní odbočky také požádali Ústředí ČNA o přidělení cvičného kluzáku. To žádosti vyhovělo.¹²⁹³ Letecký odbor Ministerstva dopravy trutnovským plachtařům přidělil školní kluzák ŠK-38 (nově vyrobený Letecko-technickou výrobní společností v Letňanech, takže nešlo o kořistní kus).¹²⁹⁴ V závěru roku 1946 tak trutnovský aeroklub disponoval dvěma letadly.¹²⁹⁵ Pozemky a povolení ke zřízení letiště však trutnovští plachtaři získali až v roce 1948.¹²⁹⁶

6.2. Rozvoj letectví na polské straně Krkonoš

Ačkoliv nebyla po skončení 2. světové války na Postupimské konferenci otázka nových polských hranic spolehlivě dořešena, nová, Sověty navržená hranice vedoucí po linii řek Odra a Nisa byla vítěznými mocnostmi víceméně akceptována. Německo tak na úkor Polska kromě Západního Pruska, části Východního Pruska a Pomořanska přišlo i o Slezsko. Po poválečném obsazení Dolního Slezska Poláky byl plachtařský provoz v Grunau, nově označovaném jako Grunów, brzy obnoven. V listopadu 1945 se v Jelení Hoře konala celopolská plachtařská konference, na které bylo schváleno opětovné zřízení plachtařské školy. Již v lednu následujícího pak na leteckém kongresu v Jelení Hoře došlo k rozhodnutí o zřízení místního aeroklubu, který pod názvem Aeroklub Jeleniogórski oficiálně vznikl 27. ledna 1946. Armáda nově založenému aeroklubu poskytla i leteckou techniku v podobě dvou strojů Polikarpov Po-2.¹²⁹⁷ Jeden z těchto letounů, imatrikulovaný SP-AFW, v.č. 9637, byl však 26. listopadu 1946 zničen při nezdařeném pokusu o úlet „za svobodu“.¹²⁹⁸ Politická situace, zasahující takřka do veškerého dění ve státě, se v Polsku

1293 REDAKCE. Rozlet v našich aeroklubech. In: Rozlet. 5/1947. Praha: s. 11.

1294 Letecký odbor Ministerstva dopravy. In: Civilní letectví 11-12/1946. Praha: Ministerstvo dopravy. s. 285c.

1295 REDAKCE. Plachtařská reportáž z čísel. In: Rozlet 12/1947. s. 5.

1296 SOkA Trutnov. Letiště v Trutnově, 1948. Sign. XI 16/6. č.in.v. 3500, karta 412.

1297 JANUSZEWSKI, Stanisław. Historia Aeroklubu Jeleniogórskiego. [online]. 2003. Dostupné z: [Aeroklub Jeleniogórski \(jelenia.pl\)](http://AeroklubJeleniogorski(jelenia.pl)). [cit. 1. 10. 2023].

1298 LIGARSKI, Sebastian. Tajemnicza katastrofa pod Przesieką w 1946 roku. *Rocznik jeleniogórski 2006*. Jelenia Góra: Towarzystwo Przyjaciół Jeleniej Góry, 2006. ISSN 0080-3480. S. 112-113.

takřka bezprostředně po skončení války odehrávala pod taktovkou komunistů a mnoho polských občanů, ať již šlo o bývalé či aktivní členy odbojové organizace Armia Krajowa, bývalé příslušníky „západní“ části zahraničního odboje či o prosté občany, kteří s komunistickým režimem nesouhlasili, uprchlo do zahraničí. V letech 1945 až 1948 tak podle odhadů ze země uprchlo více než 100 000 Poláků. Strůjci zmíněného neúspěšného pokusu o úlet byli bratři Rudolf a Alfred Szymański,¹²⁹⁹ Franciszek Rybczyński a Władysław Burławski.¹³⁰⁰ Tito muži vnikli kolem 3. hodiny ranní ještě ve společnosti dalšího na letišti v Grunówě. Pětice mužů neunikla pozornosti dvou strážných, Ference Wawrzyniece a Andrzeje Czapy. Na dotaz, co jsou zač, jim však pětice odpověděla, že jsou od veřejné bezpečnosti¹³⁰¹ a než se oba strážní stačili vzpamatovat, mířilo na ně několik pistolí. Ozbrojenci oba strážné ihned odzbrojili a svázali, přičemž je se zbraní v ruce hlídal pátý, dodnes neznámý muž. Čtveřice mužů pak otevřela hangár a připravila Polikarpov k letu. Bohužel není jasné, jakým způsobem se do letounu v klasické dvoumístné úpravě dostali čtyři muži – lze však pochybovat, že všichni byli v trupu. Z grunówského letiště stroj odstartoval kolem půl čtvrté a zamířil k horám. Spoutané strážné hlídal zmíněný pátý neznámý muž až do páté hodiny ranní, kdy letišti opustil. Strážným se následně podařilo zbavit provazů, nicméně bezpečnostní složky nijak neupozornili, protože pětice pachatelů z pochopitelných důvodů přerušila i telefonní vedení. O krádeži letadla se tak bezpečnostní orgány dověděly až po příchodu další strážní směny. Tou dobou však již nikdo z uprchlíků nebyl mezi živými – stroj totiž při pokusu přeletět Krkonoše v lese nedaleko tehdejších Matejkowic¹³⁰² havaroval a všichni čtyři muži zahynuli. Cíl letu zůstal neznámý, ale vzhledem k tomu, že stroj letěl na jih lze předpokládat, že jím mohlo být buď doposud formálně demokratické Československo nebo spíše americká okupační zóna Německa.

1299 Oba byli vyznamenaní příslušníci organizace Armia Krajowa. „Nom de guerre“ 24letého Rudolfa Szymańskiho bylo „Marek“. Jeho 20letý bratr Alfred byl pak v rámci AK znám jako „Felek“. LIGARSKI, Sebastian, pozn. 1298, s. 117.

1300 F. Rybczyński (1926–1946) a W. Burławski (1920–1946) byli patrně také bývalými či stále aktivními příslušníky AK. Při ohledání u nich byly nalezeny pistole Radom VIS wz. 35 a patnáctiranná varianta FN Browning GP 35. LIGARSKI, Sebastian, pozn. 1298, s. 117, 118.

1301 Polsky Urząd Bezpieczeństwa. V běžné řeči byla zpravidla využívána zkratka „UB“.

1302 Dnešní Przesieka na severním úbočí střední části Krkonoš.

Závěr vyšetřující komise za bezprostřední příčinu nehody označil nezvládnutí pilotáže, nedostatek osvětlení palubních přístrojů a přetížení letadla.¹³⁰³ Nezvládnutí pilotáže je v tomto případě otázkou, nedostatek osvětlení přístrojů je za dané situace faktorem velmi ztěžujícím pilotáž, avšak přetížení letadla lze jednoznačně vyloučit. V letounu byly celkem 4 osoby bez zavazadel, přičemž každá mohla vážit maximálně 90 kg, spíše však méně. Letová a provozní příručka typu Polikarpov Po-2 uvádí prázdnou hmotnost letounu 766 kg a maximální vzletovou hmotnost potom 1350 kg.¹³⁰⁴ Plné zatížení letounu tedy činí 584 kg, z čehož připadá 90 kg na palivo, 10 kg na olej, 24 kg na výzbroj a munici, kterou však vlečný Po-2 pochopitelně nedisponoval, 160 kg na pilota a pozorovatele a 300 kg na náklad.¹³⁰⁵ Z uvedených údajů je tedy patrné, že hmotnost stroje při vzletu mohla být maximálně kolem 1250 kg, tedy o 100 kg méně, než je maximální vzletová hmotnost stroje.

Otázkou také zůstává, jaké zkušenosti měli bratři Szimaňští, kteří letoun pilotovali, s létáním v noci – vzhledem k jejich věku a předpokladu, že během války jako členové odbojové organizace Armia Krajowa létat nemohli, však zřejmě nevelké, pokud vůbec nějaké. Oba však byli držiteli pilotního průkazu.¹³⁰⁶ Místo nehody je od tehdejšího letiště Grunów vzdálené přibližně 18,5 km v kurzu přibližně 200°. Start a let přes Jelenohorskou kotlinu zřejmě probíhal podle plánu uprchlíků, problémy však evidentně nastaly v blízkosti hor. Místo nehody se nachází v relativně prudkém zalesněném svahu v nadmořské výšce přibližně 755 m. Podle reanalýzy mohl ráno v úterý 26. listopadu 1946 vát západní vítr o rychlosti kolem 7 m/s,¹³⁰⁷ což je dost na to, aby se v závětrí za dvěma horskými hřbety, které se nacházejí na západ od místa nehody,¹³⁰⁸ vytvořila oblast s relativně silnou

1303 LIGARSKI, Sebastian, pozn. 1298, s. 117.

1304 IVANOV, V. A., LIPATOV, M. V. *Samolet Po-2*. Moskva: Redakcionno-izdatelskij otdel Aeroflota, 1946. S. 217. (ИВАНОВ, В. А., ЛИПАТОВ, М. В. *Самолет По-2*. Москва: Редакционно-издателский отдел Аерофлота, 1946. С. 217.).

1305 IVANOV, V. A., LIPATOV, M. V., pozn. 1304, s. 217.

1306 LIGARSKI, Sebastian, pozn. 1298, s. 115.

1307 Wetterzentrale.de. Reanalýza počasí 26. listopadu 1946 v 00:00 a v 06:00. [online]. [vid. 25. října 2023]. Dostupné z: <https://www.wetterzentrale.de/reanalysis.php?map=1&model=noaa&var=3&jaar=1946&maand=11&dag=26&uur=0000&h=0&tr=360&nmaps=24#mapref>

1308 Jde především o 1,5 km vzdálený Hutniczy Grzbiet a 3 km vzdálený Długi Grzbiet.

mechanickou turbulencí. Ta navíc ve spojitosti s katabatickým větrem pilotáž v okamžiku, kdy pilot zjevně bojoval o každý metr výšky, znesnadňovala. Letoun letící zřejmě v kurzu 200° byl v každém případě příliš nízko na to, aby Slezské sedlo, nacházející se v nadmořské výšce bezmála 1200 m, přeletěl. Je tak možné, že šlo v podstatě o řízený let do terénu, kterého si pilot buď nevšiml vůbec nebo až na poslední chvíli.

Zajímavá je zjevná snaha, se kterou se bezpečnost a především pak komunistická strana snažily celý incident takříkajíc „zamést pod koberec“. Policie dokonce ani nevyvíjela větší snahu o dopadení neznámého muže, který čtyřem uprchlíkům při úletu pomohl a hlídal spoutané strážné. Důvodem byly patrně obavy, aby se tento pokus o útěk nestal spíše inspirací, než odstrašujícím příkladem.¹³⁰⁹ V místě nehody dnes stojí pomník, který tento smělý, ale bohužel velmi zoufalý pokus o úlet připomíná.

Kromě zahájení provozu a zmíněného incidentu také v roce 1946 došlo ke změně toponyma Grunów, bývalého německého Grunau, na Jeżów Sudecki, pod kterým je tato obec a stejně tak i zdejší legendární letiště, známo dodnes. Díky skvělým a celkem četným příležitostem pro létání v dlouhé vlně, což plachtařům umožňovalo dosahovat mimořádných výkonů, se letišti také mezi leteckou veřejností začalo přezdívat „Diamantové doly“.¹³¹⁰

Důležitým milníkem se pro jelenohorské letiště stal listopad 1951, kdy zde bylo zřízeno plachtařské výzkumné středisko. Trvale zde byli zaměstnaní čtyři meteorologové, kteří se zabývali vlnovými podmínkami nad Krkonošemi a výzkumem vyšších vrstev atmosféry.¹³¹¹

1309 LIGARSKI, Sebastian, pozn. 1298, s. 118.

1310 FRÝBA, Josef. Diamantové doly Jeżow. *Křídla vlasti*. 21/1962. vyd. 17. října 1962. Praha: Naše vojsko, 1962. S. 602.

1311 PARČEVSKÝ, Vladislav. Výzkum dlouhých vln. *Křídla vlasti*. 7/1953. vyd. 31. března 1953. Praha: Naše vojsko, 1953. S. 164-165.

7. Letectví na československé straně Krkonoš v letech 1948–1956

S událostmi února 1948 přišel i celostátní zákaz létání, který byl ukončen až začátkem června téhož roku.¹³¹² Podle výnosu ministerstva vnitra č. 4310/1-23/3 – 1948 – III/4 z 24. května 1948 také musely být bezpečnostním referátům ONV, v jejichž okrese se dané letiště nacházelo, hlášeny veškeré obchodní i soukromé lety motorových letadel.¹³¹³ Následujícího roku pak zanikla dosavadní zastřešující organizace ČNA a veškerá administrativa přešla pod nově založený DOSLET – Dobrovolný svaz lidového letectví. Tato organizace v Československu působila do roku 1952, kdy došlo k jejímu včlenění do nově ustaveného Svazarmu – Svazu pro spolupráci s armádou. DOSLET, stejně jako pozdější Svazarm, (jemuž byl modelem sovětský DOSAAF¹³¹⁴) své členy utvářel nejen po stránce profesionální, ale především ideologické. V letech 1948–1949 tak došlo k personálním čistkám, kdy aerokluby musela opustit řada členů, kteří nebyli novému režimu nakloněni.¹³¹⁵

Nelze však říci, že by organizační změny nepřinesly určité výhody. V dobách ČNA museli letci jednotlivých odboček platit všechny výdaje spojené s leteckou i neleteckou činností. Zvláště nákladný byl pak samozřejmě motorový provoz včetně využívání aerovleků. Po únorovém převratu a vzniku DOSLETu se však podmínky začaly v tomto ohledu výrazně měnit a lze říci, že po jeho začlenění do Svazarmu v roce 1952 se létání stalo dostupné všem způsobilým lidem, bez ohledu na výši jejich příjmu. Pravdou je, že

1312 VEJVODA, Ladislav. *Na křídlech větru – historie bezmotorového létání v Československu 1918–1952*.
Cheb: Svět křídel, 2010. ISBN 978-80-86808-83-3. S. 424, 414.

1313 Například Hlášení o konání obchodního letu ze dne 11. září 1950, adresované bezpečnostnímu referátu ONV v Trutnově. SOKA Trutnov, Hlášení a povolování letů z letiště TU – Voletiny. 1949–1950. Sign. 239. č. Inv. 3549, kartón 460.

1314 DOSAAF – Dobrovolnoje občestvo sođejstvija armii, aviacii i flotu, tedy doslova Dobrovolná společnost pro spolupráci s armádou, letectvem a námořnictvem. Rusky ДОСААФ - Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту. REDAKCE, První celostátní plachtařské závody Svazarmu. In: Rudé právo. č. 199. 19. července 1953. Praha: ÚV KSČ. S. 6.

1315 Ústní sdělení. Záznam z rozhovoru s Jaroslavem Kuttelwascherem, Vrchlabí, 15. července 2014.

způsobilost v tomto ohledu neznamenal jen stav fyzického a duševního zdraví, ale i adekvátní kádrový profil a náklonnost k režimu. Členové aeroklubu Svazarmu sice platili členské poplatky, šlo však o částky skutečně symbolické, které si bez problémů mohly dovolit i chudší rodiny. Členství také zavazovalo k dobrovolné činnosti, kterou členové ve svém volném čase ve formě brigád na letištích prováděli. Veškeré náklady spojené s provozem, zabezpečením, opravami či nákupem letecké techniky a vybavení šly však na účet Svazarmu, respektive státu.¹³¹⁶

Pro rozvoj plachtění na československé straně Krkonoš se důležitým milníkem stal rok 1952 i z jiných důvodů. Na přelomu let 1951–1952 došlo v rámci reorganizace ke zrušení Zemských plachtařských středisek v Hodkovicích nad Mohelkou, Rané a Kralupech nad Vltavou. Velká část výcvikové činnosti, která v rámci ZPS na těchto letištích probíhala, se tak přenesla do Ústřední plachtařské školy ve Vrchlabí.¹³¹⁷ V dalším roce se zde pak pořádaly 1. Celostátní plachtařské závody.

7.1 Poúnorové aeroklubové létání v Trutnově

V roce 1948 získali trutnovští letci pozemek v severní části Voletin,¹³¹⁸ kde došlo ke zřízení nového letiště.¹³¹⁹ Takřka od počátku jeho užívání zde probíhal jak plachtařský, tak i motorový provoz. Již 12. září 1948 pak členové místního uspořádali letecký den. Na něj pozvali Trutnovští i letci z hronovského aeroklubu s jejich novým strojem Praga E-114, OK-BGT.¹³²⁰ Když se stroj přiblížil k letišti, posádka ve složení Mojmír Seidl a Ing. Rudolf Kleprlík zřejmě nevěnovala přílišnou pozornost větrnému rukávu a řídila se přistávacím „T“, které však trutnovští zapomněli po změně směru větru umístit na opačný konec dráhy. Praga, která byla proslulá svou skvělou klouzavostí a tendencí v blízkosti země „plavat“,

1316 MARŠÁLEK, Jaroslav. Budeme volit s vámi. *Křídla vlasti*. 10/1957. vyd. 14. května 1957. Praha: naše vojsko, 1957. S. 292.

1317 Například HÁJEK, Vojtěch, pozn. 754. s. 62, 63.

1318 Není bez zajímavosti, že se tento místopisný název, dnes v podobě Voletiny, v dobových dokumentech z konce 40. let objevuje jako „Voletín“. Německé označení pro tuto ves, dnes již součást města Trutnov, bylo Wolta.

1319 MAREK, Radomír, pozn. 911, s. 20.

1320 MAREK, Radomír, pozn. 911, s. 50.

tak nasadila na přistání s větrem v zádech. Stroj byl na přistání pochopitelně „dlouhý“ a posádka se rozhodla opakovat okruh – slabý motor letounku však již nestačil na to, aby jej se zádovým větrem přenesl přes les ve svahu na konci dráhy a došlo k havárii. Obrovským štěstím bylo, že čumák letounu vletěl mezi kmeny stromů a nedošlo k čelnímu nárazu. Posádka také zřejmě stihla vypnout zapalování, neboť stroj po havárii nehořel. Při celém nešťastném a poněkud zbytečném incidentu sice došlo k totálnímu zničení nebohého letadla, oba letci však jako zázrakem z vraku vylezli takřka nezraněni – neuvěřitelné štěstí měl zvláště Ing. Kleprlík, který neměl zapnuté upínací pásy.¹³²¹

Lze říci, že v rámci trutnovského aeroklubu byl motorový provoz markantnější než provoz plachtařský, který byl věnován především výcviku. V sobotu 15. dubna 1950 se za trutnovský aeroklub účastnili letu v rámci Budovatelské soutěže, pořádané Aeroklubem RČS, piloti Josef Janhuba a Jiří Šebesta. S letounem Praga E-114 M, OK-BGW, letěli na trati Trutnov – Medlánky – Šumperk – Trutnov.¹³²² Motorových letadel trutnovského aeroklubu využívali často za účelem obchodních letů také pracovníci Texlenu, bývalé Etrichovy přádelny. Nejčastěji užívaný stroj M1 Sokol, v.č. 131, imatrikovaný OK-BHQ, pilotoval zpravidla zaměstnanec Texlenu Jaromír Bakeš, nar. 16. září 1913. Hlášení o obchodních letech také vypovídají o cestujících. Byli jimi například podnikový energetik Texlenu Karel Štencl, který letěl s pilotem Bakešem 4. září 1950 do Vsetína.¹³²³ Dne 12. září letěl do Berouna opět pilot Jaromír Bakeš s cestujícími vedoucím stavební správy Ing. Janem Nechvátalem a vedoucím stavebního oddělení Texlenu Jaroslavem Ruferem.¹³²⁴ Ve stejný den také z voletinského letiště letěl stroj Praga E-114 M, v.č. 137, OK-BGW, s piloty Josefem Janhubou a Janem Vlčkem do Šumperku a zpět.¹³²⁵ Je pravděpodobné, že

1321 MAREK, Radomír, pozn. 911, s. 51.

1322 Potvrzení o povolení k přeletu z 15. dubna 1950 adresované trutnovskému aeroklubu. SOkA Trutnov, Hlášení a povolování letů z letiště TU – Voletiny. 1949–1950. Sign. 239. č. Inv. 3549, kartón 460.

1323 Hlášení obchodního letu ze dne 4. září 1950, adresované bezpečnostnímu referátu ONV v Trutnově. SOkA Trutnov, Hlášení a povolování letů z letiště TU – Voletiny. 1949–1950. Sign. 239. č. Inv. 3549, kartón 460.

1324 Hlášení o plánování letu, datované k 11. září 1950. SOkA Trutnov, Hlášení a povolování letů z letiště TU – Voletiny. 1949–1950. Sign. 239. č. Inv. 3549, kartón 460.

1325 Žádost o povolení přeletu Trutnov – Šumperk ze dne 12. září 1950, adresovaná bezpečnostnímu referátu ONV v Trutnově. SOkA Trutnov, Hlášení a povolování letů z letiště TU – Voletiny. 1949–1950. Sign. 239. č. Inv. 3549, kartón 460.

oba pánové patřili k místnímu aeroklubu. Ve středu 13. září 1950 letěl s pilotem Bakešem do Gottwaldova podnikový ředitel Texlenu Jaroslav Rejchrt a provozní účetní Texlenu Miroslav Škaloud.¹³²⁶

Pořádány však byly i vyhlídkové lety. Ty byly zpravidla prováděny s letounem M 1 Sokol, OK-BHQ, nejčastěji s pilotem Jaromírem Bakešem. Například 30. července 1950 pro 23 údernic a úderníků ze závodů Texlenu v Horním Starém Městě, Poříčí, Libči a Malých Svatoňovicích,¹³²⁷ v říjnu 1950 pro 34 úderníků Východočeských uhelných dolů (14 z dolu Jan Šverma z Žacléře, 13 z dolu Zdeněk Nejedlý a 2 z dolu Kolektiv ze Rtně v Podkrkonoší, 3 z dolu Stachanov z Radvanic a 2 z dolu Bedřich v Uhelné) a 3 příslušníky StB z Trutnova,¹³²⁸ ale výjimkou nebyly ani lety pro stranické funkcionáře. Kupříkladu 9. srpna 1950 vezl Jaromír Bakeš se Sokolem na vyhlídkový let tajemníka okresní správy KSČ v Trutnově Františka Slavíka a krajského politického instruktora z Hradce Králové, Antonína Mojžíše.¹³²⁹

Provoz na trutnovském letišti probíhal podobným způsobem i v následujících letech, a to až do sklonku léta 1954, kdy došlo k velmi nešťastné a poněkud dramatické události. V pondělí 16. srpna byl sestřelen letoun Piper L4H, im. OK-AOD, jehož pilot se po vzletu z Trutnova pokoušel uletět z ČSR na „západ“. Relevantních informací je však stran tohoto případu poněkud poskrovnu a dostupné zdroje se v určitých ohledech rozcházejí. Podle informací StB měl být aktérem úletu „nebezpečný zločinec“, nicméně skutečnost byla zcela odlišná.¹³³⁰ Piper pilotoval teprve sedmnáctiletý hornický učeň Milan Novák, čerstvý

1326 Dnes město Zlín. Hlášení obchodního letu ze dne 13. září 1950, adresované bezpečnostnímu referátu ONV v Trutnově. SOkA Trutnov, Hlášení a povolování letů z letiště TU – Voletiny. 1949–1950. Sign. 239. č. Inv. 3549, kartón 460.

1327 Hlášení o letu s obecnstvem ze dne 28. července 1950, adresovaná bezpečnostnímu referátu ONV v Trutnově. SOkA Trutnov, Hlášení a povolování letů z letiště TU – Voletiny. 1949–1950. Sign. 239. č. Inv. 3549, kartón 460.

1328 Žádost o povolení vyhlídkových letů ze dne 30. září 1950, adresovaná bezpečnostnímu referátu ONV v Trutnově. SOkA Trutnov, Hlášení a povolování letů z letiště TU – Voletiny. 1949–1950. Sign. 239. č. Inv. 3549, kartón 460.

1329 Hlášení letu pro oblast Trutnov. SOkA Trutnov, Hlášení a povolování letů z letiště TU – Voletiny. 1949–1950. Sign. 239. č. Inv. 3549, kartón 460.

1330 SCHNEIDER, Dušan. *Osudy letců*. Brno: Doplněk, 1997. ISBN 80-85765-78-0. S. 126.

absolvent plachtařského výcviku v trutnovském aeroklubu a čerstvý žák motorového létání.¹³³¹ K úletu za hranice se údajně rozhodl v důsledku nešťastné lásky k jisté Dáše O., která jej odmítla. Zmíněné slečně napsal dopis na rozloučenou, který ponechal v hangáru, z telefonu vymontoval mikrofon a během polední pauzy, kdy na letišti sám držel hlídku, odstartoval. Když se ostatní členové aeroklubu po poledni vrátili a zjistili, co se stalo, rychle telefon zprovoznili a neprodleně informovali příslušná místa, včetně SNB.¹³³²

Ke stíhání Piperu odstartovaly z hotovosti z letiště Plzeň-Líně dva letouny S-102¹³³³ od 5. slp. Dvojici měl vést npor. František Lier a na „čísle“ mu letěl por. Jiří Hejduk. Podle práce Dušana Schneidera vedl dvojici Cyril Dolíhal a František Lier byl jeho „dvojkou“.¹³³⁴ Inkriminovaný Piper stíhači spatřili v blízkosti Kolína v jižním kurzu a ve výšce asi 800 m nad terénem. „Dvojka“ byla odvolána, aby velitel mohl lépe manévrovat. Letounek se však snažil uniknout, vletěl do oblačnosti a i vedoucí S-102 se zanedlouho musel vrátit na základnu pro nedostatek paliva. Dušan Schneider také uvádí, že velitel hotovostní dvojice před svým odvoláním odmítl Piper sestřelit kvůli riziku, že by mohl zasáhnout lidi na polích či obydlí.¹³³⁵ Ať tak či onak, ústřední velitelské stanoviště se rozhodlo k navedení další dvojice z letiště Líně. Než však stačila odstartovat, k provedení úkolu se dobrovolně přihlásil stíhač 8. slp npor. Milan Hlavica, který se ve svém letounu připravoval k provedení

1331 Zajímavé je, že například v publikaci Marka Brzkovského a Jana Šafaříka „Žhavé nebe nad Československem“ je zřejmě chybně uveden aeroklub v Turnově. BRZKOVSKÝ, Marek, ŠAFAŘÍK, Jan. *Žhavé nebe nad Československem. Letecké souboje československých stíhačů nad naším územím 1918–1989*. Praha: Euromedia Group–Universum, 2021. ISBN 978-80-242-7486-7. S největší pravděpodobností jde však o poněkud notorickou záměnu Trutnova za Turnov. Tomu napovídá několik indicií: 1. Letiště v Turnově-Daliměřicích se přestalo používat již v létě 1952, přičemž většina členů aeroklubu přešla do Hodkovic nad Mohelkou. 2. Milan Novák byl hornickým učněm a v blízkosti Turnova se na rozdíl od Trutnova žádné hlubinné doły nevyskytují. 3. Inkriminovaný Piper patřil Krajskému aeroklubu v Hradci Králové a jeho domovským letištěm bylo Nové Město nad Metují, tedy letiště blízko Trutnova a navíc ve stejném kraji. Záznam v leteckém rejstříku uvádí následující: Motorová letadla, kniha č. 3, číslo zápisu 2202, OK-AOD, Piper L4H, v.č. 79939. Piper Aircraft Co. USA, motor Praga D, v.č. 11043 (výrobce motoru Motorlet Jinonice). Držitel: KA Hradec Králové, Domovský přístav Nové Město n. M, č. Leg. 5348., datum zápisu 23. prosince 1953, datum výmazu 3. června 1956.

1332 PEJČOCH, Ivo. *Útěky za železnou oponu*. Cheb: Svět křídel, 2009. ISBN 978-80-86808-70-3. S. 96.

1333 Československé označení typu MiG-15.

1334 SCHNEIDER, Dušan, pozn. 1330, s. 126.

1335 Je velmi pravděpodobné, že vedoucímu dvojice stíhačů, ať šlo již o npor. Dolíhala nebo npor. Liera, bylo více než jasné, že v Piperu žádný „nebezpečný zločinec“ není a s rozkazem sestřelit civilní Piper prostě nesouhlasil. Musel však odmítnutí rozkazu k sestřelu nějakým způsobem odůvodnit.

navigačního letu a veškerou komunikaci slyšel z rádia. K cíli byl npor. Hlavica naveden podle radaru a Pipera spatřil po vylétnutí z mraku poblíž Vlašimi. Poté, co Piper odmítl následovat jeho pokynů a nedbal ani výstražné dávky, od velitelského stanoviště obdržel v 15:15 rozkaz k sestřelení a na cíl zaútočil.¹³³⁶ Piper letící ve výšce 1500 m zasáhl krátkou dávkou, která letounku ustřelila takřka polovinu levého křídla. Letounek ihned přešel do spirály, v níž zůstal, dokud nedopadl na zem.¹³³⁷ Sestřelení a následnou havárii Milan Novák jako zázrakem přežil jen s lehkým zraněním.¹³³⁸ K místu dopadu se ihned seběhli lidé a zraněného pilota zanedlouho odvezla sanitka k ošetření do vlašimské nemocnice. Zde si jej také převzali příslušníci bezpečnosti. Určité štěstí Milana Nováka v celém incidentu spočívalo v tom, že ještě nebyl plnoletý. Odsoudili ho tak k odnětí svobody „jen“ na devět měsíců nepodmíněně a díky amnestii se potom 11. dubna 1955 z vězení dostal na svobodu. Pilot MiGu, npor. Hlavica, byl za vzorné splnění úkolu 1. září 1954 povýšen do hodnosti kapitána.¹³³⁹

Celý případ měl však ještě zajímavou dohru, neboť byl na konci 90. let prošetřován pracovníky Úřadu dokumentace a vyšetřování zločinů komunismu. Panovalo zde totiž podezření, že se npor. Hlavica, který Nováka sestřelil, ve své podstatě dopustil zločinu. Případ byl však v roce 2002 odložen, neboť bylo prokázáno, že se npor. Hlavica rozkaz Piper sestřelit snažil splnit takovým způsobem, aby pilota palbou nezasáhl.¹³⁴⁰ Není

1336 MÁČE, Jan. Vysoká modrá zeď 6, *ATM*. 2009, ročník 41, č. 11, vyd. 2.11. 2009. Praha: Aeromedia, 2009. S. 64.

1337 Zajímavé je, že i v místě sestřelu se zdroje rozcházejí. Podle Dušana Schneidera k němu mělo dojít asi 25 km jižně Vlašimi, podle Iva Pejčocha pak přibližně 1 km severozápadně. Pravděpodobnější však zřejmě bude verze uváděná Ivo Pejčochem, neboť pokud by k sestřelu došlo 25 km jižně od Vlašimi, zraněného Nováka by sanitka bezpochyby nevezla do Vlašimi, ale do mnohem bližšího Tábora.

1338 I v tomto ohledu se informace značně rozcházejí. Podle Dušana Schneidera měl Piper ve vývrtce dopadnout 25 km jižně od Vlašimi a pilot při dopadu utrpěl otřes mozku a zlomeninu klíční kosti. SCHNEIDER, Dušan, pozn. 1330, s. 127. Podle práce Ivo Pejčocha zasažený Piper padal ve spirále a na zem dopadl asi kilometr na severozápad od Vlašimi. Při havárii Milan Novák utrpěl otřes mozku, blíže nespecifikovaný výron v dolních končetinách a oděrky v obličejí. PEJČOCH, Ivo, pozn. 1332, s. 96.

1339 PEJČOCH, Ivo, pozn. 1332, s. 96.

1340 PEJČOCH, Ivo, pozn. 1332, s. 96 Nutné je však dodat, že skutečnost byla s vysokou pravděpodobností poněkud odlišná. I když je zřejmé, že se npor. Hlavica snažil Piper pouze poškodit a přinutit tak k nouzovému přistání, vzhledem k velkému rozdílu rychlostí byl zřejmě rád, že malý a patrně manévrující Piper při zteči vůbec trefil, natož aby se zabýval tím, kterou část letounu zasáhne. Výzbroj MiGu navíc tvořila dvojice kanonů NR-23 ráže 23 mm a jeden kanon N-37 ráže 37 mm, tedy výzbroj tak silná, že zásah nutně musel být zničující, i když pilot střílel „jen“ z 23 mm kanonů – o čemž ostatně ustřelené

doposud přesně známo, jaký dopad měl tento nešťastný pokus o úlet na další provoz v Trutnově. Vzhledem k tomu, že se po tomto roce žádné další zmínky o provozu na voletinském letišti u Trutnova neobjevují, se však zdá, že zcela klíčový.

7.2 Vznik ÚPŠ Vrchlabí a činnost Krkonošského aeroklubu do 1. poloviny 50. let.

Na členské schůzi Krkonošského aeroklubu Vrchlabí, která se konala 16. března 1948, byl po vzoru ostatních aeroklubů utvořen akční výbor.¹³⁴¹ Došlo k personálním čistkám. Pro mnohé z plachtařů, kteří měli k novému režimu výhrady nebo neprojevovali dostatečné nadšení, znamenaly konec létání. Ve Vrchlabí k takovým patřil například Jaroslav Kuttelwascher, ale i mnozí další.¹³⁴² Velmi smutný byl případ leteckého nadšence a předsedy motorového odboru Krkonošského aeroklubu, lánovského továrníka Josefa Čermáka. Ačkoliv místní aeroklub používal letoun Praga E-114 Air Baby, který Josef Čermák z vlastních peněz zakoupil, únorový převrat pro něj znamenal nejen konec létání, ale i konec svobody. Jako představitele „buržoazie“¹³⁴³ jej v Hradci Králové odsoudili ke 12 a půl rokům odnětí svobody. I když se po bezmála 4 letech věznění v Jáchymově, kde

křídlo jasně svědčí. Za běžných okolností ani nelze předpokládat, že by havárie letounu padajícího ve spirále nevedla k těžkým nebo spíše smrtelným zraněním posádky. To, že Milan Novák sestřelení přežil, tak bylo spíše dílem neuvěřitelného štěstí, než přesné palby pilota MiGu, nakolik se o ní bezesporu snažil. KOCIÁN Jan, 2023. Rozhovor s pplk. Ing. Janem Kociánem, bývalým pilotem MiGu-15 od 30. sblp. Vrchlabí, 14. 6.

1341 SOkA Trutnov. Krkonošský aeroklub Vrchlabí. 1947–1948. Sign. IV2 inv. č. 702, kartón 294. Sdělení Krkonošského aeroklubu Vrchlabí bezpečnostnímu referátu ONV Vrchlabí o vytvoření akčního výboru ze dne 21.4.1948. Dokument je za AK Vrchlabí signován „Erlebachová“.

1342 KUTTELWASCHER Jaroslav, 2014. Záznam z rozhovoru s bývalým plachtařem ČNA Vrchlabí. Vrchlabí, 15.7.

1343 V nedalekém Lánově provozoval malou továrnu na výrobu a opravy pneumatik. ČERMÁK Jaroslav, 2023. Rozhovor se synem Josefa Čermáka. Lánov, 24.10.

pracoval v uranových dolech, s podlomeným zdravím dostal na svobodu, k létání se pochopitelně nikdy vrátit nemohl.¹³⁴⁴

Ačkoliv byl běžný sportovní letecký provoz takřka až do poloviny roku 1948 v důsledku převratu zakázán, rozvoj nově založeného letiště probíhal i během této doby. V dubnu 1948 rada MNV Vrchlabí odsouhlasila poskytnutí dalšího finančního příspěvku místnímu aeroklubu na rozvoj nového letiště, tentokrát ve výši 40 000,- Kčs.¹³⁴⁵ Ve čtvrtek 22. července 1948 pak na schůzi MNV v Prostředním Lánově vyhověli žádosti místního aeroklubu o přenechání domu čp. 172 (bývalé betonárky), ze kterého se později stala budova Ústřední letecké školy. Předpokládalo se také navýšení počtu letecké techniky – z toho důvodu požádalo 20. prosince 1948 vedení místní odbočky ČNA ve Vrchlabí o udělení stavebního povolení k výstavbě velkého hangáru pro motorová letadla.¹³⁴⁶ Úřady žádosti vyhověly, v porovnání se současnými poměry se tak stalo velmi promptně, neboť již 12. března 1949 Krkonošský aeroklub Vrchlabí od vrchlabského ONV stavební povolení ke stavbě velkého hangáru typu B obdržel.¹³⁴⁷ Sezóna 1949 se tak na vrchlabském letišti odehrávala ve znamení budování, ale i zajímavých leteckých aktivit.

V srpnu tohoto roku působila na vrchlabském letišti také výzkumná meteorologická skupina z Točné a pod vedením Karla Jensea studovala meteorologické podmínky v horách. Předmětem výzkumu se stalo i létání na svahu a ve vlně. Podobný průzkum proběhl před válkou na druhé straně hor v Grunau. Zde, jak bylo uvedeno v části věnované vlnovému proudění, tento meteorologický fenomén poprvé v historii prozkoumali plachtaři Hans Deutschmann a Wolf Hirth. Stejně tak „vlnu“ před válkou zkoumali i vrchlabští

1344 Své nadšení však předal jednomu ze svých synů, Romanovi Čermákovi, který krátce létal v 60. letech, než mu pro „buržoazní původ“ komise při prověrkách plachtění zakázala. V období normalizace se tak věnoval rogalům a k létání na větroních a motorových větroních se znovu dostal až po Sametové revoluci. Ústní sdělení pana Jaroslava Čermáka, bratra Romana Čermáka, a pilota Otakara Zelenky ze dne 24. října 2023.

1345 Pochodeň: Orgán východočeského KV KSČ. 30. dubna 1948. Hradec Králové: Za výkonný výbor KSČ Petr Čech, 1948. S. 4.

1346 Žádost ČNA Vrchlabí o udělení stavebního povolení ku stavbě hangáru, adresované technickému oddělení ONV Vrchlabí. Archiv stavebního úřadu ve Vrchlabí. Složka Letiště Vrchlabí.

1347 Stavební povolení adresované Krkonošskému aeroklubu Vrchlabí. Archiv stavebního úřadu ve Vrchlabí. Složka Letiště Vrchlabí. Normalizovaný hangár typu B měl délku 40,9 m, šířku 18,1 m a světlou výšku 4,32 m. Tamtéž. Hangár dodnes stojí, avšak zhruba od roku 2011 je v havarijním stavu.

plachtaři, jak prokazuje již zmíněný článek Felixe Czernina z roku 1938, věnovaný této problematice. Jisté tak je, že o tomto jevu předváleční plachtaři věděli a z profesionálního hlediska se jím po stránce teorie i praxe zabývali. Je tedy poněkud paradoxní – byť vzhledem k dané době pochopitelné – že se v létě 1949 během meteorologického průzkumu stran vlnového proudění v podstatě „objevovalo již dávno objevené“. Přínosem však bylo bližší prozkoumání terénu pro svahové létání na české straně hor, ke němuž ve větší míře v meziválečném období nedošlo. Během zmíněného meteorologického výzkumu také letci provedli několik startů z hrany hřebenu Zlatého návrší směrem na jih. Těchto experimentálních letů se účastnila i Věra Šlechtová, pozdější náčelnice vrchlabské letecké školy.¹³⁴⁸

Poněkud komickým dojmem pak působí událost uvedená ve stranickém tisku východočeského Krajského výboru KSČ 19. srpna 1949, kdy se předseda vrchlabského ONV Beneš rozhodl, že provede kontrolu právě probíhajících žní ze vzduchu. Za tím účelem si u Krkonošského aeroklubu Vrchlabí v polovině srpna vyjednal letadlo i s pilotem. Po hodinovém letu soudruh předseda konstatoval, že: „*Žně probíhají celkem dobře.*“¹³⁴⁹

V pondělí 29. srpna 1949 bohužel také na vrchlabském letišti došlo k první tragické letecké nehodě, když se při vzletu na navijáku s kluzákem SG-38 zřítíl pilotní žák Jaroslav Bažant z Dolního Bousova. Kluzák dopadl na dráhu nedaleko budovy aeroklubu (dnes Letecké školy) a devatenáctiletý pilot bohužel při dopadu zahynul.¹³⁵⁰ Navzdory této nešťastné události, která dosavadní entuziasmus poněkud zchladila, probíhal provoz dál a rozvoj letiště dál. Stavba hangáru, která v průběhu roku již probíhala, pokračovala i přes zimu 1949–1950 a v rámci brigád ji s použitím vlastního stavebního materiálu prováděli členové místního aeroklubu.¹³⁵¹

1348 CHVOJKOVÁ, Helena, pozn. 18, s. 42, 44.

1349 Pochodeň: Orgán východočeského KV KSČ. 19. srpna 1949. Hradec Králové: Za výkonný výbor KSČ Petr Čech, 1949. S. 7.

1350 Popíska z rubové strany fotografie nehody. Osobní archiv pana Martina Tůmy, syna pilota ÚPŠ Františka Tůmy.

1351 Žádost ČNA Vrchlabí o udělení stavebního povolení ku stavbě hangáru, adresované technickému oddělení ONV Vrchlabí. Archiv stavebního úřadu ve Vrchlabí. Složka Letiště Vrchlabí.

Velké změny nastaly v roce 1950, kdy do vrchlabského plachtařského střediska přišli tři zkušení instruktoři – RNDr. Ladislav Háza, který předtím působil na letišti v Hodkovicích, Věra Šlechtová a Jaroslav Kumpošt.¹³⁵² Později nastoupili další instruktoři – František Tůma, Karel Valášek (v 60. letech sloužil jako instruktor i ve Vietnamu), Stanislav Gottstein (létal již v roce 1945 na Jankově kopci), Josef Zeman a Jiří Černý.¹³⁵³ Roku 1951 byl velký hangár dokončen a plachtařské středisko, od roku 1950 známé již jako „Ústřední plachtařská škola Vrchlabí“, přešlo z kompetence Ministerstva dopravy pod Dobrovolný svaz lidového letectví (DOSLET). S přesunutím Ústřední plachtařské školy z Hodkovic nad Mohelkou do Vrchlabí pochopitelně velmi vzrostla frekvence leteckého provozu a na zdejší letišti začali za účelem výcviku přicházet pilotní žáci z celé republiky a později i z ciziny.

Typickým příkladem jedné ze vzdělávacích akcí může být například instruktorský kurz pro plachtaře, který vrchlabská ÚPŠ ve dnech 14. září až 25. října 1952 organizovala. V článku „Vzpomínky na Vrchlabí“, kde se o kurzu píše, se vyskytují mimo jiné velmi zajímavé informace stran personální struktury ÚPŠ a průběhu kurzu.¹³⁵⁴ Každý z kurzistů po ubytování obdržel od technického správce Jana Štengla oblek – stejnokroj, boty, 3 příkrývky a bílé povlaky. Vedoucího ÚPŠ v této době dělal ještě Václav Uhlíř, kterého kurzisté uvedli jako milého a přátelského člověka. Kurz samotný ráno začínal budíčkem v 6:00 a rozcvičkou pod Uhlířovým vedením. Po snídani, kterou připravovala místní kuchařka zvaná „bábi“,¹³⁵⁵ následovala výuka teorie v učebnách. Kromě odborných předmětů se však věnovala pozornost i patriční politické uvědomělosti, o což se staral politruk M. Jankovec.¹³⁵⁶ Jako instruktoři jsou k tomuto kurzu uvedeni Jaroslav Kumpošt, RNDr. Ladislav Háza a Hanák. Zkušební komisi tvořila Věra Šlechtová (později Špačková)

1352 HÁJEK, Vojtěch, pozn. 754, s. 61.

1353 CHVOJKOVÁ, Helena, pozn. 18, s. 51.

1354 HLAVÁČ, Ladislav. 1952. Vzpomínky na Vrchlabí. *Křídla Vlasti*, č. 20, vyd. 23.12., Praha: Naše Vojsko. S. 478.

1355 Tato dáma působila v podobné funkci již za éry hodkovické ÚPŠ.

1356 HLAVÁČ, Ladislav, pozn. 1354, s. 478.

a Miloslav Bret. Samosprávu vedl J. Živný. Jako vlekař působil František Tůma, kterého někteří kurzisté nazývali „Čapák“, neboť vlekal především s typem K-65 Čáp.¹³⁵⁷

Po začlenění DOSLETu do nově vzniklého Svazarmu, ke kterému došlo v roce 1953, dostala Ústřední plachtařská škola poněkud „polovojenský“ ráz. Postupně se také do značné míry distancovala od Krkonošského aeroklubu, ze kterého však de facto vznikla. Pod správu ÚPŠ přešla jak budova bývalé betonárky, tak i velký hangár. Krkonošskému aeroklubu tak zůstal malý dřevěný hangár, postavený v roce 1947. Aeroklub nadále ve své letecké a výcvikové činnosti pokračoval, avšak doslova „ve stínu ÚPŠ“, jejímuž režimu se na letišti musel podřídít. Tuto situaci lze s trochou nadsázky přirovnat k období 1938–1939, kdy spolky „VDF“ přešly pod správu „NSFK“, což byla paramilitární organizace v mnoha ohledech podobná právě Svazarmu, byť s poněkud odlišnou ideologií. Odhlédneme-li však od politické situace a všudypřítomného ideologického zabarvení, nadšení pro plachtění bylo v této době obrovské a vzrostla i kvalita a efektivita výcviku. ÚPŠ od roku 1953 vycvičila ročně kolem 250 pilotů.¹³⁵⁸ Tento počet v průběhu 2. poloviny 50. a 1. poloviny 60. let vzrostl až na 600. Sezóna 1953 se pro historii krkonošského plachtění stala důležitým milníkem také ze sportovního hlediska. V tomto roce se zde totiž od 25. července do 14. srpna pořádaly První celostátní plachtařské závody.¹³⁵⁹ Zvítězil Ing. Z. Volf z Točné. Jaroslav Kumpošt z ÚPŠ Vrchlabí se závodů účastnil s experimentálním větroněm XLF-207 „Laminár“ (OK-8731). Závodilo 27 nejlepších československých plachtařů, mezi nimi i legendy jako František Svinka, M. Staněk, Adolf Kašparovský, František Kdér, J. Šebesta či Věra Šlechtová. Z prototypů se kromě Lamináru závodu účastnily také větroně LG-225 „Medák“ a „Úderník“ slovenského konstruktéra A. Kraloviče. První letový den závodů byla na počest uzavření míru v Koreji naplánována trať Vrchlabí – Varšava (404 km – do cíle dolétl po 6 hodinách jen František Svinka).

1357 HLAVÁČ, Ladislav, pozn. 1354, s. 479. K-65 bylo československé označení slavného německého průzkumného a kurýrního letounu Fieseler Fi 156 Storch.

1358 HRUDKA, Lumír. Plachtařská škola Svazarmu. *Rudé právo*. 1956, roč. 36, č. 140, s. 2.

1359 REDAKCE, První celostátní plachtařské závody Svazarmu. *Rudé právo*. 1953, roč. 33, č. 199, s. 6.

V následujícím roce byla dokončena přestavba budovy bývalé betonárky na budovu letecké školy. Podoba budovy zůstala do dnešních dnů prakticky beze změn. V následujícím roce se vrchlabské letiště stalo dějištěm 2. Celostátních plachtařských závodů, které zde proběhly ve dnech 22. května až 12. června. Těchto závodů se zúčastnilo celkem 39 soutěžících, mezi nimi Jaroslav Kumpošt, Vladimír Zejda s větroněm Z-125 Šohaj, František Svinka, RNDr. Ladislav Háza – zdejší instruktor a meteorolog, Věra Šlechtová, Jindra Paušová, Alena Exertová, Věra Špidlová, Jaroslav Hollan, Jiří Beneš, Miroslav Jánek a dále plachtaři Stára, Mlčoch, Stratil, Šebesta, Kendera a další. Dne 31. května byla u příležitosti 10. výročí konce války naplánována trať Vrchlábí – Szentes (Maďarsko) o délce 550 km. Do Maďarska doletěli jen Jaroslav Kumpošt na „Lamináru“ a Jaroslav Hollan na „Šohaji“. Ve čtvrtek 10. června letěli závodníci trať Vrchlábí – Varšava, přičemž Jaroslav Kumpošt dolétl po 4,5 hodinách do cíle jako jediný a jako první československý plachtař získal zlatý odznak FAI se třemi diamanty. Stal se také absolutním vítězem a mistrem republiky. Během závodů bylo pokořeno 9 československých rekordů, z toho 4 ženami. V tomto roce se na vrchlabském letišti konaly také rychlostní závody.

V letní sezóně 1954 pak v ÚPŠ Vrchlábí probíhaly kurzy pro instruktory II. třídy. Jako lektoři jsou zde uvedeni Jaroslav Kumpošt, Věra Šlechtová, J. Černý, Stanislav Gottstein, J. Kolášek a J. Krejza. Jako vlekař potom František Tůma. Údržbu zajišťovali letečtí mechanici A. Půrok, J. Štengl, J. Patočka, radista Jaroslav Alturban a jako technický správce V. Hejl. Budoucí instruktory do kurzu posílaly krajské výbory Svazarmu. Teoretická příprava měla následující hodinovou dotaci - po 8 hodinách aerodynamika, meteorologie, navigace, 6 hodin letecké přístroje, 4 hodiny stavba letadel, 5 hodin předpisy o létání, 6 hodin umění vyučovat, 6 hodin politická výchova. Kurzisté také každý den, bez ohledu na rozvrh, absolvovali pravidelné politické desetiminutovky.¹³⁶⁰

Mezi 20. až 27. zářím 1954 se náčelník ÚPŠ Václav Uhlíř zúčastnil 47. valného zasedání FAI v Turecku, v Istanbulu. Byl zvolen jako předseda plachtařské komise

1360 JANKOVEC, M., 1954. Noví učitelé bezmotorového létání. *Křídla Vlasti*. č. 23, vyd. 9.11. 1954, Praha: Naše vojsko. s. 552.

československé delegace. Celkem se účastnilo 95 delegátů ze 30 zemí (z východního bloku pouze Československo a SSSR – zajímavým faktem je, že když se hlasovalo o přijetí nově založeného západoněmeckého aeroklubu do FAI, zástupci ČSR i SSSR se hlasování zdrželi).¹³⁶¹

7.3. Krize ve vedení ÚPŠ Vrchlabí

Podle vzpomínek Věry Špačkové, za svobodna Šlechtové, se osobnost náčelníka ÚPLŠ Václava Uhlíře začala výrazně měnit po tom, co plachtařské středisko přešlo pod Svazarm. Vedoucí činitelé krajských aeroklubů museli být zároveň příslušníci armády, což ovšem Václav Uhlíř jakožto voják v záloze neplnil. Zřejmě s pomocí známostí na patričních místech však obdržel důstojnickou hodnost¹³⁶² a ve vedení ÚPLŠ zůstal.¹³⁶³ S důstojnickou hodností a uniformou se však začal měnit i jeho přístup k některým kolegům, a především k vykonávané práci. Tento stav pochopitelně vedení Svazarmu neunikl a na vrchlabském letišti se objevil politruk, který Uhlířovo jednání prošetřoval. Václav Uhlíř tak musel zakrátko odejít z funkce náčelníka ÚPŠ. Následně sloužil u armády a potom u Československých aerolinií, kde létal i na dálkových linkách.¹³⁶⁴ Po skončení letecké kariéry ho však čekal soud a odnětí svobody pro podvody s prodejem hutního materiálu.¹³⁶⁵ Do dnešních dnů tak zůstává osobnost Václava Uhlíře, prvního náčelníka

1361 ŠÁRA, Jan F., 1954. *Zasedání FAI v Turecku. Křídla Vlasti*. č. 22. vyd. 26.10. 1954. Praha: Naše Vojsko. s. 509.

1362 Pravděpodobně šlo o hodnost kapitána.

1363 Ve světle pozdějších událostí nelze říci, že by Václav Uhlíř byl přesvědčeným komunistou – avšak předlistopadové vedení Českého národního aeroklubu se nezdráhal ostře kritizovat (jako příklad lze uvést článek obsahující rozhovor s ním, otištěný v Rudém Právu z 18.7. 1954, kde Václav Uhlíř tvrdí, že předchozí vedení aeroklubu rozhodně nestálo o to, aby létalo co nejvíce mladých lidí). Režim mu spíše víceméně vyhovoval a on se mu rychle přizpůsobil.

1364 V této souvislosti se vzpomínky Věry Šlechtové se skutečností zjevně rozcházejí – ve své vzpomínkové knize na s. 96 uvádí, že se Václav Uhlíř kapitánem nikdy nestal a u ČSA létal jen ve funkci 2. pilota, což však zjevně není pravda. Z knihy je však stran Václava Uhlíře patrná zjevná osobní antipatie, která mezi ním a Věrou Šlechtovou zřejmě panovala. CHVOJKOVÁ, Helena, pozn. 18, s. 96.

1365 Okolnosti tohoto případu jsou natolik zajímavé, že si zde jistě zaslouží alespoň krátkou zmínku: V aféře s kupčením se socialistickým majetkem bylo obviněno 9 lidí, kteří byli v roce 1985 souzeni krajským

vrchlabské letecké školy, poněkud rozporuplnou – evidentně byl dobrým pilotem, mimořádně schopným organizátorem, ale zároveň oportunistou, který se podvodů a všemožných machinací příliš neštilil.

7.3.1 Nástup Václava Bäumla do funkce náčelníka ÚPŠ Vrchlábí

V roce 1955 se po odchodu Václava Uhlíře stal novým náčelníkem plachtařské školy Václav Bäuml,¹³⁶⁶ pilot velmi rázný a v otázce kázně až extrémně důsledný. Je však také nutné dodat, že šlo, až do událostí roku 1968, o skutečně kovaného a uvědomělého komunistu,¹³⁶⁷ který byl kupříkladu v otázce kádrových profilů pilotních žáků nesmlouvavý.¹³⁶⁸ V každém případě šlo ale také o dobrého organizátora, a především velmi schopného učitele létání. Své zkušenosti a metodické postupy také nezdarma uveřejňoval v periodiku Křídla vlasti.¹³⁶⁹ Byl jedním z účastníků předválečné prvorepublikové akce

soudem v Ostravě. Kromě Václava Uhlíře se jednalo především o pracovníky Nové huti Klementa Gottwalda a podniku PZO Ferromet. Mezi roky 1978 a 1981 si prostřednictvím Ferrometu 7 zahraničních společností objednalo u Nové huti Klementa Gottwalda 176 000 tun oceli nižší kvality. Tohoto materiálu však bylo expedováno pouze 21 598 tun, přičemž zbývajících bezmála 155 000 tun tvořila vysoce kvalitní ocel – cena však zůstala stejná. Tímto podvodem vznikla škoda ve výši přibližně 16 000 000,- Kčs. Zcela zásadní roli v celém nekalém podniku hrál vedoucí referent odbytu NHKG JUDr. Alois Nekola, který za 1 tunu kvalitní oceli dostával ze zahraničí 1 marku – celkem si tak přišel na zhruba 20 000 marek a množství zlatých šperků. Dále úplatky ve formě valut, šperků a zboží přijímali vedoucí prodeje hutních výrobků NHKG Jan Kučera, vedoucí zásobovacího oddělení Ferrometu Josef Zedník, hlavní metalurg závodu 14 NHKG Ing. Jiří Socha a obchodní referentka Zlata Melicharová. Václav Uhlíř, nyní již bývalý pilot ČSA (byl v invalidním důchodu), v celém soukolí plnil roli „černého“ zprostředkovatele Ferrometu pro zahraniční firmy. Za zprostředkované transakce dostával na zahraniční konta provize – celkem obdržel valuty ve výši minimálně 3 500 000,- Kčs. S takto získanými penězi pak dále spekuloval – nakupoval za ně luxusní zboží (především elektroniku), které pak v ČSSR dále prodával. Není zcela jasné, co konkrétně vedlo k odhalení jeho trestné činnosti, nicméně je třeba dodat, že žil velmi okázalým životem, což nepochybně k podezření přispělo. V Praze vlastnil dva velké domy, luxusní chatu, saunu, vyhřívaný bazén, dvě auta a s rodinou často cestoval do atraktivních destinací. Při vyšetřování se prý snažil měnit výpovědi a všemožně kličkovat, nicméně pod tíhou důkazů byl nakonec usvědčen. Krajský soud Václavu Uhlířovi prokázal 7 trestných činů, v důsledku čehož ho odsoudil na sedm a půl roku odnětí svobody, propadnutí majetku a propadnutí, respektive zabránění, věcí. Václav Uhlíř se sice odvolal k Nejvyššímu soudu, nicméně na věci to zcela nic nezměnilo. WALTER, Karel. 1985 Na tenkém ledě úplatkářství: Kupčení se socialistickým majetkem potrestáno. *Rudé právo*. 1985, roč. 66, č. 269, s. 3.

1366 1. ledna 1922, Lipí – 2. listopadu 2014, Vrchlábí.

1367 VALÁŠEK Karel, 2019. Rozhovor s bývalým instruktorem ÚPŠ Vrchlábí. Vrchlábí, 20.11.

1368 JEŽEK, Jiří. *Vrchlabský aeroklub. Příspěvek do kroniky aeroklubu*. Hradec Králové: Vydáno samonákladem, 2015. S. 4.

1369 Lze uvést například jeho odborné články „Vývrtky a pády“, BÄUML, Václav. Vývrtky a pády. *Křídla vlasti*. 1953, roč. 2, č. 9, s. 205–206, či „Když vysadí motor“, BÄUML, Václav, NOVÁK, František.

„1000 pilotů republiky“ a absolventem průmyslové školy pro letectví a aerodynamiku. Kvůli německé okupaci však začal létat až v roce 1946 na letišti v Hodkovicích nad Mohelkou v rámci prvního poválečného kurzu, kde byl jeho instruktorem František Vosyka. V Hodkovicích získal také plachtařské oprávnění „B“. Zkoušku „C“ absolvoval na začátku roku 1946 na Rané. Zde také v letech 1948 až 1950 působil jako instruktor a začal tu létat i motorově na Piperu náčelníka ranské školy Z. Janouta. Setkal se zde také se svou budoucí ženou, která se účastnila jednoho z kurzů. Roku 1950 absolvoval pokračovací kurz pro instruktory v Kralupech nad Vltavou a následně nastoupil jako vedoucí výcviku na letišti Brno-Medlánky. V polovině 50. let dostal i nabídku místa u ČSA, tu však odmítl a nastoupil jako vedoucí Ústřední plachtařské školy ve Vrchlabí.¹³⁷⁰

Jeho organizační schopnosti přišly vhod již v říjnu 1955, kdy byl v ÚPŠ ve Vrchlabí zahájen II. plachtařský tábor pro výzkum dlouhé vlny v závětrí Krkonoš. Na letišti v Jelení Hoře byl ve stejnou dobu zorganizován V. vlnový tábor.¹³⁷¹ Dne 23. října pak proběhlo jednání zástupců obou stran o další společné spolupráci v rámci využívání československé i polské závětrné strany Krkonoš. Byl zkoordinován meteorologický výzkum, metody měření, vyhodnocování a meteorologové společně rozdělili vlnové situace na šest základních typů se stejným počtem dodatků. Dohodnut byl postup teoretické přípravy pilotů a řešeny byly i ryze provozní záležitosti jako převleky větroňů, které přistanou na druhé straně hor, či propustky k překročení státní hranice v rámci mezinárodního plachtařského prostoru. ÚPŠ na tomto jednání zastupoval právě Václav Bäuml, dále pak meteorolog RNDr. Ladislav Háza a instruktoři Jiří Černý a Jaroslav Kumpošt. Polskou stranu zastupoval velitel „Obózu Falowego“ kpt. Andrej Jankowski, vedoucí výcviku Jerzy Adamek, meteorolog Zygmunt Treutler, instruktor Josef Dankowski a Franciszek Niechwiejczyk.¹³⁷²

Rok 1956 se pro vrchlabské plachtaře stal významným z hlediska sportovních výkonů – RNDr. Házovi se podařilo ustavit na trati Vrchlabí – Debrecén (560 km)

Když vysadí motor. *Křídla vlasti*. 1953, roč. 2, č. 18, s. 431-432.

1370 SVAZARM. 1965. Rubrika Kdo je? Václav Bäuml. *Letectví a kosmonautika*. 1965, roč. 45, č.19, s. 620.

1371 Polsky Szybowcowy Obóz Falowy.

1372 REDAKCE. 1955. Spolupráce nad Krkonošemi. *Křídla vlasti*. 1955, roč. 4, č. 26, s. 605.

s větroněm VT-3 „Vážka“ (DFS Weihe) nový československý rekord. V tomto roce také obdržel zlatý odznak FAI se třemi diamanty (pořadové číslo 50). V průběhu května 1956 se na vrchlabském letišti také připravovali reprezentanti na blížící se mistrovství světa, které se na přelomu června a července konalo ve francouzském Saint-Yan v Burgundsku.¹³⁷³ Od roku 1937 šlo o první mistrovství, kterého se účastnili i českoslovenští a polští plachtaři.¹³⁷⁴ Na větroních VSM 40 Dément se za Československo mistrovství zúčastnil mistr sportu Jaroslav Kumpošt a Dr. Jaroslav Hollan. V kategorii dvousedadlovek potom Ing. Jiří Šebesta a Miloslav Jánek s druhým prototypem nového celokovového větroně L-13 Blaník. V kategorii jednomístných větroňů se Jaroslav Kumpošt umístil se svými 2580 body jako 17 z celkových 45 a Dr. Hollan jako 33. s 1509 body.¹³⁷⁵ Mistrem světa se v tomto roce stal Dr. Paul MacReady z USA, který letěl na francouzském větroni Bréguet 901. Zajímavé je, že se tohoto mistrovství za německou reprezentaci účastnila i krkonošská rodačka Hanna Reitsch. Ta na větroni Scheibe Zugvogel obsadila 9. místo s 3042 body.¹³⁷⁶ Ing. Jiřímu Šebestovi a Miloslavu Jánkovi štěstí příliš nepřálo¹³⁷⁷ a s novým Blaníkem se s 364 body ve své kategorii umístili na předposledním 12. místě.¹³⁷⁸

Pod vedením Václava Bäumla získala Ústřední plachtařská škola opět velmi dobré jméno, ačkoliv je třeba dodat, že šlo především o zásluhu skvělého týmu instruktorů, vlekářů a mechaniků, kteří zde působili. I z Bäumlovy strany však byla patrná jasná snaha o co nejefektivnější zajištění provozu a výcviku, ale i vhodných podmínek pro výkonné plachtění. Dokládá to například i rozhovor s ním ze srpna 1958, který se objevil

1373 HRUDKA, Lumír. Plachtařská škola Svazarmu. In: Rudé právo. 20. května 1956. Praha: ÚV KSČ, 1956. s. 2.

1374 SLATER, Alan E. World Championships at St. Yan. In: Sailplane and Gliding. č. 4/1956. Ročník 7. Londýn: British Gliding Association. s. 176.

1375 REDAKCE. 1956 World Gliding Championship Results. Single-Seater Class. In: Sailplane and Gliding. č. 4/1956. Ročník 7. Londýn: British Gliding Association. s. 170.

1376 REDAKCE. 1956 World Gliding Championship Results. Single-Seater Class. In: Sailplane and Gliding. č. 4/1956. Ročník 7. Londýn: British Gliding Association. s. 170.

1377 Smůla je provázela takřka od začátku – Blaník byl poškozen už během cesty do Francie u Norimberku a oba plachtaři se tak museli vrátit. Po rychlé opravě ve VZLÚ, kdy byly použity i části prvního prototypu, se do Francie dostali aerovlekem. SLATER, Alan E. World Championships at St. Yan. In: Sailplane and Gliding. č. 4/1956. Ročník 7. Londýn: British Gliding Association. s. 176.

1378 REDAKCE. 1956 World Gliding Championship Results. Single-Seater Class. In: Sailplane and Gliding. č. 4/1956. Ročník 7. Londýn: British Gliding Association. s. 171.

v zářijovém čísle časopisu „Zápisník“. Václav Bäuml zde poukazoval na nedostatky výkonných větroňů typu Démant a Spartak, na potřebu kvalitních a lehkých palubních radiostanic a také na více příležitostí k účasti zahraničních plachtařů v československých plachtařských soutěžích.¹³⁷⁹ Funkci náčelníka ÚPŠ Václav Bäuml zastával až do roku 1962, kdy odešel jako instruktor do Vietnamu. V té době jej ve vedení vrchlabské letecké školy zastupoval Jaroslav Kumpošt. Po návratu z Vietnamu Václav Bäuml opět ve funkci náčelníka působil, a to až do roku 1970, kdy byl z politických důvodů zbaven funkce a vyloučen ze Svazarmu.¹³⁸⁰ Dále létal jako pilot práškovacího letadla až do odchodu penze v roce 1978. Je však třeba poznamenat, že navzdory všem kladům zůstává jednání Václava Bäumla v průběhu 50. a větší části 60. let do určité míry kontroverzní, především pak z hlediska přílišné direktivity, horlivosti a silné stranické uvědomělosti. Z pohledu dané doby, režimu a titulu Bäumlovy funkce je však podobný přístup pochopitelný, byť z morálního a etického hlediska diskutabilní.

1379 GLÜCKSELIG, Josef. Dál a výš! In: Zápisník 18/1958. Praha: Magnet-Press. s. 31.

1380 Důvodem byl především jeho otevřený nesouhlas s invazí vojsk Varšavské smlouvy. Lze říci, že v této době poněkud „politicky procitl“.

8. Závěr

Cílem práce bylo sestavit ucelený přehled vývoje letectví v Krkonoších od roku 1898 do roku 1955. Lze říci, že se z hlediska autora tento záměr podařilo sepsáním této práce naplnit, ačkoliv se během zpracovávání všech materiálů objevila řada nových, doposud nezpracovaných či obecně neznámých skutečností, které by si zasloužily bližší pozornost. I když je práce většího rozsahu, než bývá zvykem, je v tomto ohledu třeba uvést, že je to právě množství detailů, které často nenahraditelným způsobem dokládá stěžejní fakta stran popisovaných událostí. Nucené zestručnění či přílišné generalizování historických událostí by tak v žádném případě nebylo žádoucí, protože by zákonitě vedlo k jejich zkreslení. Jinými slovy, objektivita a relevance této práce by tolik utrpěla, že by její tvorba byla zbytečná. Práci však i přes velké množství nových zjištění nelze považovat za zcela vyčerpávající. Nabízí však dobrý základ pro další bádání, které si historie letectví v Krkonoších bezesporu zaslouží. Chronologicky vzato mezi témata, která doposud vykazují mnoho neznámých, patří kupříkladu činnost Guido Priesela. V tomto případě však prozatím chybí zdroje. Další oblastí, která vyžaduje hlubší výzkum, je potom meziválečná civilní letecká doprava. Ačkoliv je dopravní provoz, který nad Krkonošemi probíhal od počátku 20. let, již vcelku dobře dokumentován, přesto zde lze najít mezery, které je třeba dalším bádáním vyplnit. Jde především o bezpečnostní či nouzová přistání, k nimž ve východní části Krkonoš docházelo. Existuje totiž řada nepřímých indicií, že událostí tohoto druhu se v popisovaném území odehrálo více.¹³⁸¹

Otázkou a zároveň předmětem dalšího bádání také zůstává letecká flotila plachtařské skupiny V.d.F. Mittellangenu-Hohenelbe, a to včetně období po jejím začlenění do NSFK. K činnosti krkonošských skupin NSFK se potom až na drobné výjimky

1381 Například ústní informace od proslulého leteckého historika, pana Jana Kašeho, či vzpomínky pamětníků reprodukováné prostřednictvím vzpomínek znalce krkonošské vojenské a letecké historie, pana Vladimíra Víta. Spolehlivě zpracované nejsou ani ztráty letadel společnosti CFRNA/CIDNA či německé DLH.

doposud nepodařilo dohledat takřka žádný archivní materiál, který by aktivity místních skupin této organizace jakkoliv dokumentoval.

Historie letectví v Krkonoších v období 2. světové války je pak v mnoha ohledech značně mlhavá a bezesporu vyžaduje podrobnější výzkum. Jde především o personál Luftwaffe z řad místního obyvatelstva, a to především o vojáky poddůstojnických a nižších hodností. Velký prostor pro další bádání také skýtá místní průmysl, který do produkce letadlových částí či jednotlivých agregátů přispíval. Mnoho otázek také nadále ukrývají letecké nehody, které s v Krkonoších odehrály. Některé ze známých zůstávají doposud neobjasněné, řada dalších je však nepotvrzená. Jisté indicie však, podobně jako v případě předválečné letecké dopravy, jasně naznačují, že k nim skutečně došlo, avšak na své objasnění doposud čekají.¹³⁸²

Stran poválečného létání se sice podařilo udělat významné kroky k osvětlení činnosti místních odboček ČNA do roku 1948, nicméně i tak zde pro toto období nadále zůstává řada neznámých, a to především v ohledu personálního obsazení skupin a okolností zisku pozemků pro zřizování letišť. Poněkud nejasný zároveň zůstává zánik trutnovského aeroklubu, který však zřejmě souvisel s popsány událostmi z roku 1954.

Práce se v mnoha ohledech dotýká kontroverzních témat, jako jsou například informace stran politických aktivit konkrétních osob za vlády totalitních režimů, společenských či personálních afér, ale také událostí, které naopak za demokratického režimu vykazovaly spíše prvky autokratické. Při popisu všech těchto událostí byla snaha veškeré informace uvádět bez příkras či zmírňujícího nádechu, i když mohou i v dnešní době jít emoce a v některých případech působit kompromitujícím charakterem. Z hlediska historiografie by opačný přístup nebyl objektivní. Práce samotná významným způsobem doplňuje, a především dává do souvislostí řadu událostí, k nimž v Krkonoších v rámci jejich „letecké historie“ došlo. Zároveň také vyvrací řadu nepravdivých tvrzení,

1382 Nezdíka jde kupříkladu o fragmenty, které při výkonu své služby našli pracovníci Krkonošského národního parku, či o ústně předané informace od pamětníků a jejich rodin.

kteřá se stran daných témat po dlouhá léta tradují či dokonce objevují v populárně-naučných i odborných publikacích.

Patrně nejzajímavějším aspektem, který během tvorby práce vyšel velmi jasně najevo, je značná provázanost, která zde mezi jednotlivými odbočkami, plachtařskými centry a někdy i průmyslníky byla. Více než dostatečným důkazem o úzké spolupráci krkonošských skupin německých plachtařů, ať již šlo o „Ortsgruppen“ svazu Verband deutscher Flieger in der ČSR, či o grunauško-jelenohorskou skupinu patřící do roku 1933 pod „Bund deutscher Flieger e.V.“, je pak oblast středních Krkonoš. Důležitým přeshraničním „pojícím prvkem“ zde byla osobnost bývalého stíhacího pilota Eugena Bönsche, který aktivně létal jak v Grunau a v Jelení Hoře, tak i ve Vrchlabí a v Lánově. Na vrchlabsku jej lze bez nadsázky označit i za zakladatele zdejšího plachtění, ke kterému navíc poskytl svůj kluzák vyrobený v Grunau. Spolupráce vrchlabské a lánovské skupiny V.d.F. vedla po několika měsících samostatného působení k jejich sloučení. Jako určitá upomínka na tento původ zůstaly názvy obou obcí i ve jménu nově vzniklé V.d.F. Ortsgruppe Mittellangenau-Hohenelbe, přičemž se lze setkat i s pořadím opačným, tedy V.d.F. Ortsgruppe Hohenelbe-Mittellangenau. Jaký rozpor se současnými dohady zdejších obyvatel, kteří jsou někdy v neshodě, zda je letiště klubu lánovské, či vrchlabské. Do určité míry je příznačné, že vzniklo právě na pomezí, neboť zde přinejmenším stran letecké techniky, zázemí a společného zájmu je jasná kontinuita mezi spojenými předválečnými skupinami V.d.F., válečnou NSFK a poválečným Krkonošským aeroklubem. Nelze také nezmínit úzkou spolupráci mezi průmyslníky – Edmundem Schneiderem z Grunau a Thodorem Peterou z Vrchlabí, přičemž oba byli zároveň plachtaři místních skupin. Mezi důležité osobnosti, které působily napříč několika plachtařskými kluby, pak dozajista patří Anton Croý ze Starých Buků a Adolf Fisch z Žacléře. Díky nim byly ve spolupráci skupiny V.d.F. Mittellangenau-Hohenelbe, V.d.F. Schatzlar, V.d.F. Oberaltstadt, MLL Trutnov a pražský AKA-Flieg. Za příznačný lze v případě propojení označit i letecký den ve Zhořelci v roce 1932, kde se přátelsky setkali Eugen Bönsch z Luční boudy, Dr. Lola Schröter, toho času často působící v Jelení Hoře, Ing. Theodor Petera z V.d.F.

Mittellangenu-Hohenelbe a Ing. Igo Etrich z MLL v Trutnově. Určitá přeshraniční spolupráce existovala i v poválečném období, přinejmenším až do událostí roku 1968. Šlo především o vlnové tábory a vytvoření podmínek pro společné využívání vlnového prostoru nad Krkonošemi. Prostor do dnešních dnů zůstal, spolupráce se však již neobnovila.

Pro převážně českou oblast Jilemnicka byla pak „pojícím prvkem“ osobnost Františka Pitřmana, průkopníka jilemnického létání. Právě on stál za úzkou spoluprací MLL Jilemnice a MLL Poniklá. Zároveň mu osud obou těchto jeho víceméně „domovských“ odboček nezůstal lhostejný ani po jeho odchodu do Prahy a začátku působení v rámci ústředí MLL. Tak tomu bylo i v rámci poválečných aktivit ČNA, kde však bohužel jeho snahy příliš brzy přerušila tragická smrt na nešťastném leteckém dni v Praze-Ruzyni.

Neméně důležitou částí práce je pak popis událostí, k nimž v souvislosti s krkonošským letectvím došlo během 2. světové války. Působení krkonošských letců v řadách spojeneckých armád je tématem obecně relativně dobře zpracovaným, mnoho neznámých však doposud zůstává v otázce působení místních letců v řadách Luftwaffe. V leteckém odvětví německého zbrojního průmyslu se během tohoto konfliktu angažovala také celá řada místních letců, techniků a konstruktérů. Témata týkající se sériové výroby jsou vcelku dobře zpracována, nicméně v problematice malosériové výroby, testování prototypů, a především pak vývoje utajovaných zbrojních projektů a zbraní patřících mezi tzv. „Wunderwaffen“, zůstává stále mnoho otazníků.

V průběhu tvorby této práce se také podařilo zjistit řadu informací o vzniku Krkonošského aeroklubu Vrchlabí a zdejší Ústřední plachtařské školy, což bylo téma doposud spolehlivě nezpracované, stejně jako okolnosti vzniku a prvních 10 let činnosti trutnovského aeroklubu.¹³⁸³

1383 Poněkud pikantní je, že ačkoliv bylo letiště schváleno pro motorový provoz místní odbočky ČNA, pro účely Krkonošského aeroklubu byla získána budova č.p. 172 a členové aeroklubu za použití vlastních zdrojů a vlastními silami vystavěli velký hangár typu B, vše následně po založení DOSLETu, respektive Svazarmu, připadlo nově založené Ústřední plachtařské škole. Po pádu totality se však ÚPŠ Vrchlabí přeměnila v akciovou společnost Letecká škola Vrchlabí a zabraný majetek nebyl Krkonošskému aeroklubu doposud navrácen.

Ze zjištěných skutečností také jasně vyplývá, že přinejmenším v Krkonoších a jejich bezprostředním okolí se letecké sportovní i společenské aktivity těšily mnohem většímu zájmu a četnosti v předválečném období, než v období poválečném nebo v současnosti. Kupříkladu letecké dny či závody jsou dnes na víceméně stagnujících letištích ve Vrchlabí a v Jelení Hoře spíše vzácností, o leteckých výstavách či dalších akcích pro veřejnost ani nemluvě. Určitou světlou výjimkou jsou pak navijákové dny ve Vrchlabí a aktivity Aeroklubu Jeleniogórskego na letišti v Ježówě Sudeckim, dříve Grunau, kde se s velkou péčí snaží zachovat původní „genius loci“. V každém případě však lze říci, že jak na české, tak i na polské straně hor letecký sport v současnosti žije spíše ve stínu své dávno zašlé slávy.

Seznam použitých zdrojů

- ADAMEC, Bohuslav, BUDÍN, Václav, HRADECKÁ, Jitka, ŠIMON, Jaroslav. *Vrchlabí: 50. výročí založení Junáka ve Vrchlabí 1945–1995*. Vrchlabí: Junák středisko 510-05 Krakonoš Vrchlabí, 1995.
- ADAMEC, František. *Liberator 995 se nevrátil: 311. československá bombardovací peruč RAF a příběh osmi letců osádky kapitána Otakara Žanty*. Praha: Epoque, 2021. ISBN 978-80-278-0041-4.
- ALBRICH, Thomas, HAGEN, Nikolaus. *Österreich-Ungarns Fliegerasse im Ersten Weltkrieg 1914–1918*. Universitätsverlag Wagner, 2019.
- ALLMUTTER PRAGA. *Allschlaraffische Stammrolle a.U. 75/76*. Praha: Allschlaraffischer Veröffentlichungen, 1934.
- BAPPERT, Reiner. *Bionik: Zukunfts-Technik lernt von der Natur; eine Ausstellung des Landesmuseums für Technik und Arbeit in Mannheim, 1. Juni – 29. September 1996*. Mannheim: Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim, 1996. ISBN 978-39-80493-01-7.
- BARTL, Anton W., VERSTRAETEN, Bart. *Die Ritterkreuzträger des Sudetenlandes 1939–1945. Teil I: Namen A bis K*. Antverpy: Wolfgang Historica, 2015. ASIN B0199YAALQ.
- BARTOŠ, Martin. *Hřbitovní stezka „Za paměti Vrchlabí“*. Průvodce vrchlabským místem posledního odpočinku. Brožura. Vrchlabí: Regionální turistické informační centrum Krkonoše, 2018.
- BARTOŠ, Miloslav. *Příběh Luční boudy*. Vrchlabí: Správa Krkonošského národního parku, 2014. ISBN 978-80-87706-45-9.
- BERGAUST, Erik. *Wernher von Braun. The Authoritative and Definitive Biographical Profile of the Father of Modern Space Flight*. Washington, D.C., USA: National Space Institute, 1976. ISBN 978-0-91768-001-4.
- BLACK, Ian, MORRIS, Benny. *Israel's Secret Wars: A History of Israel's Intelligence Services*. New York, USA: Grove Press, 1991. ISBN 978-0-8021-3286-4.

- BRINKMANN, Günter, ZACHER, Hans. *Die Evolution der Segelflugzeuge*. Bonn: Bernard und Graefe, 1992. ISBN 978-37-63761-04-3.
- BRÜTTING, Georg. *Das waren die deutschen Stuka-Asse*. Stuttgart: Motorbuch Verlag, 1992. ISBN 38-794-3433-6.
- BRÜTTING, Georg. *Německá bombardovací esa*. Praha: Naše vojsko, 2003. ISBN 80-206-0650-5.
- BRÜTTING, Georg. *Německá esa na střemhlavých bombardérech*. Praha: Naše vojsko, 2003. ISBN 80-206-0661-0.
- BRZKOVSKÝ, Marek, ŠAFAŘÍK, Jan. *Žhavé nebe nad Československem. Letecké souboje československých stíhačů nad naším územím 1918–1989*. Praha: Euromedia Group–Universum, 2021. ISBN 978-80-242-7486-7.
- BUBENÍČKOVÁ, Růžena, KUBÁTOVÁ, Ludmila, MALÁ, Irena. *Tábory utrpení a smrti*. Praha: Svoboda. 1969.
- CAVALLARO, Gaetano V. *Futility Ending in Disaster. Diplomatic, Military, Aviation and Social Events in the First World War on the Austro-Italian Front 1917*. Vol. 2. 2009. Bloomington, USA: Xlibris. ISBN 978-1-4134-5742-1.
- COHAUSZ, Peter W. *Deutsche Flugzeuge bis 1945*. Oberhaching: Aviatic Verlag. ISBN 978-39-25505-47-8.
- COMPASS. *Kommerzielles Jahrbuch 1940: Sudetenland*. Vídeň: Verlagsgesellschaft Compass, 1940.
- ČSA. *Tarif 1938*. Praha: ČSA. 1938.
- DESOYE, Reinhard Karl Boromäus. *Die k.u.k. Luftfahrttruppe – Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912–1918*. Hamburg: Diplomarbeiten Agentur, 2000. ISBN 978-3-832429-14-0.
- DFS. DFS Mitteilung Nr. 11 der Prüfstelle des DFS. *Bauvorschriften für Gleit- und Segelflugzeuge BVS*. Griesheim b. Darmstadt: Deutsches Forschungsinstitut für Segelflug (Institut des Deutschen Luftsport-Verbandes), 1933.
- DITRYCH, Břetislav. *Sláva balonům: Než v Čechách vzlétl první aeroplán*. Praha: Dokořán, 2005. ISBN 80-7363-054-0.

- DLH. *Flugplan Sommer 1927*. Berlin: DLH, 2. vyd., 1927.
- DLH. *Flugplan Sommer 1936*. Berlin: DLH, 1936.
- DLH. *Flugplan Sommer 1937*. Berlin: DLH, 1937.
- DLH. *Flugplan Sommer 1938*. Berlin: DLH, 1938.
- DLH. *Flugplan Sommer 1939*. Berlin: DLH, 1939.
- DOUBEK, Oldřich a Miroslav JINDRA. *Ikarové bez legend a bájí*. Brno: Barrister & Principal, 2016. ISBN 978-80-7485-099-8.
- EFW. *Die Etrich-Taube*. Libava: Etrich-Flieger-Werke, 1912.
- FARA, František. *Četnické vzpomínky*. Praha: Codyprint, 2002. ISBN 80-902964-4-0.
- FINK, Wolfgang. *Geschichte und Geschichten*. Marktoberdorf: Heimatkreis Hoheneifel/Riesengebirge, 2007.
- FRANKS, Norman. *Search, Find and Kill: The RAF's U-Boat Successes in World War Two*. Londýn: Grub Street, 1995. ISBN 1-898697-35-3.
- FRANKS, Norman, VANWYNGARDEN, Greg. *Fokker D.VII Aces of World War 1. Díl 2*. Oxford: Osprey Publishing, 2004. ISBN 1-84176-729-8.
- FRANKS, Norman. *Sopwith Pup Aces of World War 1*. Oxford: Osprey Publishing, 2005. ISBN 978-1-84176-886-1.
- FRIEDRICH, Evy. Geheimwaffen im Buschvorwerk. In: *Als Luxemburg entvölkert werden sollte. Geschichte und Gescichten der Umsiedlung*. Lucemburk: Verlag Bourg-Bourger, 1969.
- FUCHS, Hans. *Die Geschichte der Wiesenbaude im Riesengebirge bis zur Vertreibung im Mai 1945*. 1989. Marktoberdorf: Selbstverl. - vydáno samonákladem.
- FÜRWEGER, Wolfgang. *Die PS-Dynastie. Ferdinand Porsche und seine Nachkommen*. Vídeň: Carl Ueberreuter, 2015. ISBN 978-3-8000-7271-2.
- GEBERT, Franz. Adreßbuch für den politischen u. Schul-Bezirk Hoheneifel. Rokytnice nad Jizerou: Deutschböhmisches Bezirks-Adressbücher Verlag, 1912.
- GENTILLI, Roberto, IOZZI, Antonio, VARRIALE, Paolo. *Gli assi dell'aviazione italiana nella grande guerra*. Řím: Ufficio storico dello Stato maggiore dell'aeronautica, 2002.

- GOSS, Chris. *Sea Eagles: Luftwaffe Anti-Shipping Units, 1942-45*. Hersham, UK: Classic, 2005. ISBN 978-19-03223-56-7.
- GRANT DUFF, Shiela. *Europe and the Czechs*. Harmondsworth: Penguin Books Ltd., 1938.
- GRIEHL, Manfred. *Luftwaffe X-Planes. German Experimental Aircraft of World War II*. Croydon: Frontline Books, 2015. ISBN 978-1-84832-789-4.
- GROENHOFF, Günther. *Ich fliege mit und ohne Motor*. Frankfurt nad Mohanem: Frankfurter Societäts-Druckerei, 1932.
- GUIDON, Louis. *Souvenirs de la Franco-roumaine. Icare – revue de l'aviation française*. 1975, č. 73.
- GUTTMAN, Jon. *SPAD VII vs Albatros D.III*. Oxford: Osprey Publishing, 2011. ISBN 978-1-84908-475-8.
- GUTTMAN, Jon. *Naval Aces of World War 1*. Díl I. Oxford: Osprey Publishing, 2011. ISBN 978-1-84908-345-4.
- HANNIG Norbert, WEAL, John. *Luftwaffe fighter ace*. Mechanicsburg, PA: Stackpole Books, 2004. ISBN 978-1-908117-97-7.
- HANUŠ, Josef, MAYER, Jiří. *Dravec temnot. Deník nejúspěšnějšího čs. nočního stíhače ve Středomoří*. Praha: Ares/Deus. ISBN 80-86158-25-X.
- HARGREAVES, Richard. *Hitler's Final Fortress Bresslau 1945*. Mechanicsburg, PA, USA: Stackpole Books, 2011. ISBN 978-0-8117-1551-5.
- HEINKEL, Ernst. *Stormy Life. Memoirs of a Pioneer of the Air Age*. New York, USA: E.P. Dutton & Co., 1956.
- HIRTH, Wolf. *Die Hohe Schule des Segelfliegens*. Berlín: Verlag Klasing u. Co, 1935.
- HOSER, Josef Karl Eduard. *Das Riesengebirge und seine Bewohner*. Praha: Friedrich Ehrlich, 1841.
- CHANG, Jung, HALLIDAY, Jon. *Mao: The Unknown Story*. New York, USA: Anchor Books, 2011. ISBN 978-0-679-74632-4.
- CHVOJKOVÁ, Helena. *Plachtařina je požitek. Pilotka Věra Šlechtová-Špačková vzpomíná*. Cheb: Svět křídel, 2013. ISBN 978-80-87567-24-1.

- IRVINGOVÁ, Iveta. *Po stopách lovce ponorek: Životopis generálmajora letectva Jana Romana Irvinga – 311. sq. RAF*. Vlkov: Helena Rezková–Agentura Regiona, 2019. ISBN 978-80-88182-14-6.
- IVANOV, V. A., LIPATOV, M. V. *Samolet Po-2*. Moskva: Redakcionno-izdatelskij otdel Aeroflota, 1946. (ИВАНОВ, В. А., ЛИПАТОВ, М. В. *Самолет По-2*. Москва: Редакционно-издателский отдел Аерофлота, 1946.).
- JAMES, Bertram Arthur. *Noc, kdy nesvítil Měsíc*. Brno: Koala, 2004. ISBN 80-903520-1-4.
- JEŽEK, Jiří. *Vrchlabský aeroklub. Příspěvek do kroniky aeroklubu*. Hradec Králové: Vydáno samonákladem, 2015.
- JIRASEK, Franz Josef. *Volks- und Heimatkunde des politischen Bezirkes Hohenelbe und der deutschen Gemeinden der im Westen angrenzenden Gerichtsbezirke Neupakau und Starkenbach*. Marktoberdorf/Allgäu: Heimatkreis Hohenelbe/Riesengebirge, 1986.
- KÁRMÁN, Theodor von, EDSON, Lee. *The Wind and Beyond*. New York, USA: Little Brown and Company, 1967.
- KAY, Antony L. *German Jet Engine and Gas Turbine Development 1930–1945*. Shrewsbury, UK: AirLife Publishing, 2002. ISBN 978-1-8403-7294-6.
- KELLER, Ladislav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 1. 1918–1939*. Cheb: Svět křídel, 2009. ISBN 978-80-86808-63-5.
- KILDUFF, Peter. *Hermann Göring. Stíhací eso první světové války*. Praha: Naše vojsko, 2016. ISBN 978-80-206-1590-9.
- KOBER, Franz. *Die ersten Strahlbomber der Welt. Arado 234 und Junkers Ju 287. Band 61*. Friedberg: Podzun-Pallas-Verlag, 1980. ISBN 3-7909-0122-9.
- KOBER, Oskar, FINK, Wolfgang. *Erinnerungen eines alten Hohenelbers*. Marktoberdorf: Heimatkreis Hohenelbe/Riesengebirge e.V., 2009.
- KRÁLÍK, Jan. *Karoserie Petera*. Brno: Motor Journal, 2008. ISBN 978-80-903028-4-6.
- KRANZHOFF, Jörg Armin. *Arado Ar 232 „Tatzelwurm“*. *Flugzeug Profile* 48. Stengelheim: Unitec-Medienvertrieb, 2010.
- LANGSDORFF, Werner von. *Das Segelflugzeug*. Mnichov: J.F. Lehmanns Verlag, 1931.

- LEPLANQUAIS, Camille. *La Franco-Roumaine et la C.I.D.N.A. Icare, cahiers de l'aviation*. 1963, č. 27, s. 50.
- LUCZYNSKI, Romuald M. *Tropami slaskiego dziedzictwa*. Wrocław: Oficyna Wydawnicza ATUT-Wrocławskie Wydawnictwo Oświatowe, 2000. ISBN 83-87299-23-5.
- MAREK, Jindřich. *Vzdušní donkichoti*. Cheb: Svět křídel, 2001. ISBN 80-85280-69-8.
- MAREK, Radomír. *O létání u nás. Kronika pro členy Aeroklubu Hronov a jeho příznivce*. Hronov: MC Production, 2010.
- MEHNE, Erich. *Handbuch für Luftfahrt und Luftfahrt-Industrie*. Berlin: Luftfahrt Verlag, 1929.
- MELICHAR, Peter. *Neuordnung im Bankwesen. Die NS-Maßnahmen und die Problematik der Restitution*. Vídeň: R. Oldenbourg Verlag, 2004. ISBN 3-7029-0491-3.
- MILLS, James. *The Origins of Surface-to-Air Guided Missile Technology: German flak rockets and the onset of the Cold War*. Havertown, PA, USA: Casemate publishers, 2022. ISBN 978-1-95271-514-3.
- MOEDBECK, Hermann. *Die Luftschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung ihrer militärischen Verwendung*. Lipsko: Edwin Schloemp, 1885.
- MONTESINOS, José Luis Viejo. *Buena Madera*. Córdoba: Mascarón de Proa, 2022. ISBN 978-84-11311-04-5.
- MORGNER, Mario, BAUMANN, Jens. *Kulturregion Riesengebirge – Die Wiesenbaude – Ein kultur-historischer Streifzug durch das Riesengebirge mit den ehemaligen Bewohnern der Wiesenbaude*. Norderstedt: Books on Demand. ISBN 978-3-73229-465-7.
- MORZIK, Fritz. *German Air Force Airlift Operations*. Potomac, USA: Pickle Partners Publishing, 2017. ISBN 978-1-78720-571-0.
- MÜHLHÄUSER, Alfred H. *Deutsche Flugscheibenkonstrukteure im Zweiten Weltkrieg: Phantome, Lügner, Versager oder erfolgreiche Luftfahrtpioniere?* Norderstedt: Books on Demand, 2020.

- MULLEY, Clare. *The Women Who Flew For Hitler. The True Story of Hitler's Valkyries.* Londýn: Macmillan, 2017. ISBN 978-1-4472-7423-7.
- NĚMEČEK, Václav. *Civilní letadla I.* Praha: Nakl. Dopravy a spojů, 1981. S. 14.
- NOPPEN, Ryan K. *Blue Skies, Orange Wings. The Global Reach of Dutch Aviation in War and Peace, 1914–1915.* Grand Rapids, Michigan, USA: Wm. B. Eerdmans Publ., 2016. ISBN 978-0-8028-4870-3.
- NOVÁK, Jaroslav, VOTAVA, Jan. *Přisolíme si.* Praha: Naše Vojsko, 2011. ISBN 978-802-06-1238-0.
- ONDERWATER, Hans. *Gentlemen in Blue. The History of No. 600 (City of London) Squadron Royal Auxiliary Air Force and No. 600 (City of London) Squadron Association 1925–1995.* Londýn: Leo Cooper, 1997. ISBN 0-85052-575-6.
- PACNER, Karel. *Kolumbové vesmíru.* Praha: Mladá fronta, 1976.
- PEJČOCH, Ivo. *Útěky za železnou oponu.* Cheb: Svět křídel, 2009. ISBN 978-80-86808-70-3.
- PETERKA, Oldřich. *Pamětní listy obce Poniklá.* Jilemnice: Gentiana, 2004.
- PFANNER, Hans, VLAČIHA, Josef. *Adressbuch für den polit. Bezirk Trautenau.* Trutnov: Reise- und Verkehrsbüro, 1930.
- PICHLER, Hans, PREDIGER, Ernst. *Die alte Heimat Oberhohenelbe im Riesengebirge.* Marktoberdorf: Heimatkreis Hohenelbe/Riesengebirge e. V., 2002.
- PRIMAVESI, Erwin. *Im Auf- und Abwind.* Kraiburg am Inn: Horst Maier Verlag, 1985.
- PROBST, Ernst. *Königinnen der Lüfte: Biographien berühmter Fliegerinnen wie Elly Beinhorn, Hanna Reitsch, Amelia Earhart, Jacqueline Auriol und Valentina Tereschkova.* Hamburg: Diplomica Verlag, 2014. ISBN 978-3-8428-7296-7.
- RADEMACHER, Michael. *Handbuch der NSDAP-Gaue, 1928-1945. Die Amtsträger der NSDAP und ihrer Organisationen auf Gau- und Kreisebene in Deutschland und Österreich sowie in den Reichsgauen Danzig-Westpreussen, Sudetenland und Wartheland.* Norderstedt: Books on Demand, 2000. ISBN 978-3-8311-0216-7.
- RADENBACH, Friedrich Wilhelm. *Gottlob Espenlaub: Ein Fliegerleben.* Stuttgart: K. Thienemann, 1943.

- RADOSTA, Petr. *Noci nad Německem*. Praha: Nadas, 1990. ISBN 80-7030-122-8.
- RAJLICH, Jiří. *Na nebi sladké Francie. Válečný deník československých letců ve službách francouzského letectva 1939–1945*. Praha: Ares, 1998. ISBN 80-86158-33-0.
- RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu: válečný deník československých letců*. Svazek 5. 1999. Praha: Ares. ISBN 978-80-852-8084-5. 1999.
- RAJLICH, Jiří. *Na nebi sladké Francie. Válečný deník československých letců ve službách francouzského letectva 1939–1945*. Praha: Ares, 2003. ISBN 80-206-0678-5.
- RAJLICH, Jiří. *Spitfire nad Evropou – československý stíhač Otto Smik a jeho doba*. Cheb: Svět křídél, 2004. ISBN 80-86808-06-8.
- REITSCH, Hanna. *Létání - můj život*. Ostrava: Revi Publications, 1996. ISBN 80-85957-01-9.
- RIEDEL, Peter. *Start in den Wind: erlebte Rhöngeschichte 1911–1926*. Stuttgart: Motorbuch-Verlag, 1977. ISBN 3-87943-539-1.
- ROMEYKO, Marjan. *Ku czci poległych lotników księga pamiątkowa*. Warszawa: Wydawnictwo komitetu budowy pomnika ku czci poległych lotników, 1933.
- RYAN, George J., MCCAFFERY, Thomas F. *Braving the Wartime Seas. A Tribute to the Cadets and Graduates of the U.S. Merchant Marine Academy and Cadet Corps Who Died during World War II*. Bloomington, IN, USA: Xlibris, 2014. ISBN 978-1-4931-8613-6.
- RYPL, Václav. *Z dějin naší vzduchoplavby*. Praha: Česká beletrie, 1927.
- SALZ, Hanuš. *Igo Etrich – průkopník letectví*. Letecké dílo a život Dr. Ing. h. c. Iga Etricha (1879–1967). Lnářský průmysl, supplementum 11. Trutnov: Texlen, s.p. a OA Trutnov, 1991.
- SEIBERT, Günther. *The History of Sounding Rockets and Their Contribution to European Space Research. HSR-38*. Listopad 2006. Noordwijk, Nizozemsko: ESA. ISBN 92-9092-550-7.
- SGARLATO, Nico, SGARLATO, Alessio. *Secret Projects of the Kriegsmarine. Unseen Designs of Nazi Germany's Navy*. Barnsley, UK: Greenhill Books, 2022. ISBN 978-1-78438-688-7.

- SIMONS, Martin. *Sailplanes 1920 - 1945*. Königswinter: EQIP Werbung & Verlag, 2006. ISBN 3-9806773-4-6.
- SIRRS, Owen L. *Nasser and the Missile Age in the Middle East*. Abingdon, UK: Routledge, 2006. ISBN 0-415-37003-5.
- SHARP, Dan. *Secret Projects of the Luftwaffe. Volume 1. Jet Fighters 1939–1945*. Horncastle, UK: Tempest Books, 2020. ISBN 978-1-911658-08-5.
- SHENSTONE, B. S., SCOTT-HALL, S. *Glider development in Germany: A Technical Survey of Progress in Design in Germany Since 1922. Technical Memorandum No. 780*. Washington, USA: National Advisory Comitee for Aeronautics (NACA), 1935.
- SHEPELEV, Andrei, OTTENS, Huib. *Horten Ho 229 Spirit of Thuringia. The Horten All-Wing Jet Fighter*. Ticehurst, UK: Chevron Publishing, 2006. ISBN 978-1-903223-66-6.
- SHORT, Simine. *Glider Mail: An Aerophilatelic Handbook*. Mineola, USA: American Air Mail Society, 1987. ISBN 978-0-93942-900-4.
- SCHLIE, Ulrich. *Claus Schenk Graf von Stauffenberg, Biografie*. Freiburg im Breisgau: Verlag Herder, 2018. ISBN 978-3-451-03147-2.
- SCHNEIDER, Dušan. *Osudy letců*. Brno: Doplněk, 1997. ISBN 80-85765-78-0.
- SCHULZ, Peter. *Gedenkbuch der Gemeinde Marschendorf teil IV. Begonnen im Jahre 1889*. Garbsen: Eigenverlag, 2006. S. 189.
- SMUTNÝ, Bohumír. *Šest studií k dějinám lnářství na Trutnovsku*. Trutnov: Texlen, 1983.
- SOLARZ, Jacek. *Breslau 1945*. Varšava: Militaria, 2007. ISBN 978-83-721926-3-9.
- SPICK, Mike. *Luftwaffe Bomber Aces*. Pen & Sword Books, 2015. ISBN 978-18-483-2863-1.
- STARČAK, Ivan Georgijevič. *S neba – v boj*. Moskva: Voenizdat, 1965. (*СТАРЧАК, Иван Георгиевич. С неба — в бой, Москва: Воениздат, 1965.*).
- STEMP, Peter D. *Kites, Birds & Stuff: Aircraft of Germany. Volume I – A to D*. Morrisville, NC, USA: Lulu Publishing, 2013. ISBN 978-12-91292-66-4.
- STERNAL, Bernd. *Eroberer des Himmels. Lebensbilder – Deutsche Luft- und Raumfahrtpioniere, Träger des Ordens „Pour le Mérite“, Namen von A – L. Díl 3*. Gernrode: Sternal Media, 2018. ISBN 978-3-7481-2098-8.

- STÖCKER, Alex. *Deutscher Segelflug*. Berlin: Deutscher Schriftenverlag, 1937.
- STREJČEK, Jaromír, PEŠKOVÁ, Miluše, PROKOP, Miloš, VLASÁK, Václav. *Léta létání*. Praha: Nadas, 1979.
- ŠPITÁLSKÝ, Jaroslav. *Průkopník plachtění*. Cheb: Svět křídel, 2016. ISBN 978-80-7573-000-8.
- T-2, USAAF. *Bibliography on German Guided Missiles*. Wright Field, Dayton, USA: Technical Intelligence T-2, AMC, 1946.
- TAUSSIG, Ernst F., SCHNEIDER, Karl. *Festschrift zur Vierhundertjahrfeier der freien Bergstadt Hohenelbe 1533–1933*. Praha: Europas Städtebau und Volkswirtschaft Die Tschechoslowakische Republik, 1933.
- THOMAS, Geoffrey J., KETLEY, Barry. *KG 200. The Luftwaffe's Most Secret Unit*. Crowborough: Hikoki Publications, 2003. ISBN 1-902109-33-3.
- TREADWELL, Terry C., WOOD, Alan C. *German Knights of the Air 1914–1918*. Londýn: Brassey's, 1998. ISBN 1-85753-231-7.
- TREADWELL, Terry C., WOOD, Alan C. *German Fighter Aces of World War One*. Tempus, 2003. ISBN 978-80-75242-808-6.
- TULIS, Jan, ŠTĚPÁN, Martin. 2011. *J. Sodomka: pohled do historie firmy Sodomka a dalších československých karosáren*. Brno: Computer Press. ISBN 978-80-251-3604-1.
- UHR, Daniel, SHARP, Dan. *Luftwaffe Secret Projects Profiles*. Horncastle, UK: Mortons Media, 2018. ISBN 978-1-911276-69-2.
- VALLS, Jorge. *El rastro fantasma de la Alemania nazi en España*. Madrid: Books on Demand, 2020. ISBN 978-84-13266-92-3.
- VANCE, Jonathan F. *The True Story of the Great Escape*. Londýn: Greenhill Books, 2019. ISBN 978-17-84384-38-8.
- VANN, Frank. *Willy Messerschmitt*. Plzeň: Laser, 1997. ISBN 80-7193-031-8.
- VANWYNGARDEN, Greg. *Aces of Jagdgeschwader Nr III*. Oxford: Osprey Publishing, 2016. ISBN 978-1-47280-843-1.
- VARRIALE, Paolo. *Italian Aces of World War 1*. Oxford: Osprey Publishing, 2009. ISBN 978-1-84603-426-8.

- VARRIALE, Paolo. *Austro-Hungarian Albatros Aces of World War 1*. Oxford: Osprey Publishing, 2012. ISBN 1-84908-747-4.
- VEJVODA, Ladislav. *Bezmotorová letadla v Československu 1918–1939*. Cheb: Svět křídel, 2009. ISBN 978-80-86808-73-4.
- VEJVODA, Ladislav. *Na křídlech větru – historie bezmotorového létání v Československu 1918–1952*. Cheb: Svět křídel, 2010. ISBN 978-80-86808-83-3.
- VOGELSANG, Carl Walther. *Handbuch des Motor- und Segelfliegens*. Díl 1. Postupim: Akademische Verlagsgesellschaft Athenaion, 1935.
- WARD, John. *Hitler's Stuka Squadrons*. 2004. MBI Publishing. ISBN 978-07-603-1991-8.
- WEIDENHÖFER, Miloš. *Boje v Atlantiku*. Brno: Návrat, 1992. ISBN 80-85432-14-5.
- WEISS, Hermann F. *Buschvorwerk im Riesengebirge. Eine Gemeinde in Niederschlesien von den Kriegsjahren bis zur Vertreibung*. Herbolzheim: Centaurus Verlag, 2006. ISBN 978-38-25506-63-6.
- WEISS, Otto. Nachkriegsleben in Arnau. In: WEISS, O. et al. *Die alte Heimat Arnau an der Elbe im Riesengebirge*. Marktoberdorf: Heimatkreis Hohenelbe/Riesengebirge, 2004.
- WILKINS, Mark C. *German Fighter Aircraft in World War I. Design, Construction, and Innovation*. Oxford, UK: Casemate Publ., 2019. ISBN 978-1-61200-6208.
- YEO, Mike. *Desperate Sunset: Japan's kamikazes against Allied ships, 1944-45*. Oxford, UK: Osprey Publishing, 2019. ISBN 978-1-4728-2942-9.
- ZAHÁLKA, Jan, TESAŘ, Petr Aharon, SKOLIL, Zdeněk. *Aviatik D.I & D.II*. Hradec Králové: Japo, 2002. ISBN 80-239-4649-8.
- ZALOGA, Steven J., LAURIER, Jim. *V-1 Flying Bomb 1942-52*. Botley, UK: Osprey Publishing. ISBN 1-84176-791-3.
- ZEFIROV, Michail Vadimovič. *Asi Ljuftwaffe. Kto jest kto. Vyderžka, Mošč, Vnimanie*. Moskva: Vydavatelstvo ACT, 2011. ISBN 978-5-17-057776-7. (ЗЕФИРОВ, Михаил Вадимович. Асы Люфтваффе. Кто есть кто. Выдержка, мощь, внимание Москва: Издательство АСТ. ISBN 978-5-17-057776-7.).

Periodika:

- BÄUML, Václav, NOVÁK, František. Když vysadí motor. *Křídla vlasti*. 1953, roč. 2, č. 18, s. 431-432.
- BÄUML, Václav. Vývrtky a pády. *Křídla vlasti*. 1953, roč. 2, č. 9, s. 205–206.
- BERG, A. Notizen. Handelsgerichtlich eingetragen. *Österreichische Fahrrad- und Automobil-Zeitung*. 1914, roč. 9, Nr. 278, s. 6.
- BÖHR, Josef. Oertliche Nachrichten. *Österreichische Volkszeitung*. 1918, Jhg. 64, Nr. 80, s. 10.
- CZERNIN-MORZIN, Jaromír. Mittellangenau. *Flugwesen*. 1935, roč. 15, č. 1-3, s. 8.
- CZERNIN-MORZIN, Jaromír. Hohenelbe-Mittellangenau. *Flugwesen*. 1935, roč. 15, č. 8-9, s. 42.
- ETRICH, Igo. Die historische Entwicklung des Taubenprinzips und dessen Bedeutung für die Zukunft. *Flugwesen*. 1929, roč. 9, č. 5.-6., s. 9.
- ETRICH, Igo. Die historische Entwicklung des Taubenprinzips und dessen Bedeutung für die Zukunft. *Flugwesen*. 1929, roč. 9, č. 5.-6., s. 9.
- FEIKS, Heinrich. 50 jähriges Bestandesfest des Deutschen Riesengebirgs-Vereines Hohenelbe. *Reichenberger Zeitung*. 1930, roč. 71, Nr. 161, s. 7-8.
- FEISTNER, Wilhelm. Etrich-Ueberlandflug Liebau – Oberaltstadt. *Reichenberger Zeitung*. 1913, roč. 54, Nr. 202, s. 6.
- FEISTNER, Wilhelm. Angekommene Fremde. *Reichenberger Zeitung*. 1915, Jhg. 56, Nr. 8, s. 15.
- FEISTNER, Wilhelm. Gut Land! Prächtiger Flugtag in Görlitz. *Reichenberger Zeitung*. 1932, roč. 73., s. 3.
- GERL, Franz. Eishockey. *Illustriertes Österreichisches Sportblatt*. 1917, Jhg. 13, Nr. 9, s. 2.
- GERL, Franz. Von unseren Soldaten. *Illustriertes Österreichisches Sportblatt*. 1918, Jhg. 14, Nr. 1, s. 8.
- GÖRLACH, E. Illner Abgestürzt. *Wiener Neustädter Zeitung*. 1914, roč. 42, Nr. 77, s. 5.

- GRUHN, Herbert. Der Luftballon. *Der Wanderer im Riesengebirge*. 1940, roč. 60, č. 1, s. 6.
- GRUHN, Herbert. Vom Gebirge. Der Segelflug im Riesengebirge. *Der Wanderer im Riesengebirge*. 1929, Jhg. 49, Nr. 3, s. 43.
- GRUHN, Herbert. Vom Gebirge. Das Segelflugzeug „Krummhübel“ erringt den schlesischen Dauerrekord. *Der Wanderer im Riesengebirge*. 1929, Jhg. 49, Nr. 7, s. 104.
- HÁJEK, Vojtěch. Zemské plachtařské středisko Hodkovice 1946-1951. *Fontes Nissae*. 2016, roč. 17, č.1, s. 59-60.
- HÁJEK, Vojtěch. Československá města v sítích letecké dopravy meziválečného období. *Střed*. 2021, roč. 13, č. 2, s. 33–63. ISSN 1803-9243. S. 51, 52, 58.
- HAK, Walter. Mittellangenu. *Flugwesen*. 1934, roč. 14, č. 5-9, s. 18.
- HARDOUIN DUPARC, Olivier. Alfred Wilm and the beginnings of Duralumin. *Zeitschrift für Metallkunde* [online]. 2005, č. 96, s. 401.
- HARTMAN, A. R. Hartman. *Letectví*. 1931, roč. 9, č. 2, s. 64.
- HORE, Peter. The Fleet Air Arm and British Naval Operations over Norway and Sweden: Part I – Autumn of 1940. *Forum navale*. 2012, Vol. 68, s. 196. ISSN 0280-6215.
- HORN, Gustav. Kriegsauszeichnungen. *Prager Tagblatt*. 1915, Jhg. 60, Nr. 29, s. 2.
- HORN, Gustav. Kriegsauszeichnungen. *Prager Tagblatt*. 1917, Jhg. 60, Nr. 206, s. 5.
- HORNBOGEN, Erhard. Hundred years of precipitation hardening. *Journal of Light Metals*. 2001, vol. 1, is. 2, s. 127.
- HRUDKA, Lumír. Plachtařská škola Svazarmu. *Rudé právo*. 1956, roč. 36, č. 140, s. 2.
- KAŠE, Jan, PIRIČ, Vladimír. Prvních pětatřicet dní československého letectva. *Letectví + kosmonautika*. 1993, roč. 69, č. 22. s. 41/1469.
- KLEIN, Fritz. Absturz eines Segelfliegers im Riesengebirge. *Deutsche allgemeine Zeitung*. 1930, roč. 69, Nr. 313, s. 3.
- KOCIÁN, Pavel. Toulky krkonošskou minulostí. O letectví v Krkonoších. In: *Krkonošská sezóna*. 2017, roč. 10, č. 1, s. 16.
- K.U.K. KRIEGSMINISTERIUM. *Verlustliste*. 1915, 2. Jhg., Nr. 131, s. 5.
- K.U.K. KRIEGSMINISTERIUM. *Verordnungsblatt für die k.k. Landwehr*. 1914, Jhg. 45, Nr. 75, s. 570.

- K.U.K. KRIEGSMINISTERIUM. Personalangelegenheiten. *Verordnungsblatt für die kaiserlich-königliche Landwehr*. 1917, Jhg. 48, Nr. 130, s. 2145.
- K.U.K. KRIEGSMINISTERIUM. Personalangelegenheiten. *Verordnungsblatt für die Landwehr*. 1918, Jhg. 49, Nr. 155, s. 4682.
- K.U.K. KRIEGSMINISTERIUM. Militärisches. Das Juli-Avancement. In der k.k. Landwehr. *Verordnungsblatt für die k.k. Landwehr*. Nr. 78. Vom 8. Juli. *Fremden-Blatt*. 1915, Jhg. 69, Nr. 187, s. 4/28.
- LACKNER, Josef Ch. Prechtls Bioskop. *Freie Stimmen*. 1915, roč. 35, Nr. 221, s. 7.
- LANGER, Jiří. Föhnová oblačnost na našich horách. *Letec*. 1955, roč. 5, č. 4, s. 234–238. ISSN 2533-7475.
- LENDORF, Armin. Die aeronautische Veranstaltung in Chemnitz. *Dresdner Nachrichten*. 1909, roč. 54, Nr. 332, s. 9.
- LÖBL, Emil. Firmaprotokollierungen. *Wiener Zeitung*. 1916, roč. 313, Nr. 154, s. 23.
- MALÝ, Josef. Plachtění. *Letec*. 1934, roč. 10, č. 11, s. 162.
- MALÝ, Josef. Plachtění. *Letec*. 1935, roč. 11, č. 12, s. 202.
- MALÝ, Josef. Spojenými silami. *Letec*. 1939, roč. 15, č. 1, s. 3.
- MENDL, Wilhelm. Von Nah und Fern. *Fremden-Blatt*. 1915, Jhg. 69, Nr. 258, s. 4.
- MORTANE, Jacques. 1936. Passagère indésirable. *Excelsior: Journal illustrée quotidien*, 12. 8. 1936, s. 2.
- NEFFZERN, Wilhelm. Nachrichten von heute früh. *Der Abend*. 1932, Jhg. 18, Nr. 76, s. 11
- PAULIN, Karl. Konkursverfahren eines bekannten österreichischen Flieger. *Innsbrucker Nachrichten*. 1932, Jhg. 79, Nr. 75, s. 7.
- PERROT, François. Mémoire vivante, Bulletin de la Fondation pour la Mémoire de la Déportation – Trimestriel, numéro 46. Juin 2005, Annexe – Principaux Kommandos et camps annexes de Gross-Rosen (liste non exhaustive). Paříž: Fondation pour la Mémoire de la Déportation. ISSN 1253-7535. S. 5.
- PLASSER, Karl. Unglücksfall bei einem Schaufluge. *Ischler Wochenblatt*. 1912, roč. 40, Nr. 40, s. 3.

- PLAVEC, Michal. Zrod a první boje. Československé vojenské letectvo 1918–1919. *Vojenská história*. 2018, roč. 22, č. 3, s. 143.
- PLEYER, Willi. Segelflug-, Auto- und Motorradsporrage in Krummhübel-Brückenberg-Steinseiffen. *Gablonzer Tagblatt*. 1930, roč. 39, Nr. 207, s. 6-7.
- POESCHEL, Johannes. In der Luft von Berlin bis zum Riesengebirge. *Leipziger Tageblatt und Handelszeitung*. 1905, roč. 99, Nr. 171, s. 18.
- PRAGER SKIKLUB. Wintersport. Interne Skiwettkläufe der D.E.H.G. auf der Keilbaude im Riesengebirge. *Bohemia*. 1913, Jhg. 86, Nr. 84, s. 10.
- PRZEDAK, Aladar G. Die Wetterkatastrophen: Unwetter in Böhmen. *Prager Abendblatt*. 1912, Jhg. 46, Nr. 82, s. 4.
- PRZEDAK, Aladar Guido. Gelandete Luftballons. *Prager Abendblatt*. 1912, roč. 46, Nr. 117, s. 2.
- RAJLICH, Jiří. Šikovatel Eugen Bönsch (1897-1951). Rakousko-uherské stíhací eso z Krkonoš. 1. část. *Historie a vojenství*. 2017, roč. 66, č. 1., s. 38-77.
- RAJLICH, Jiří. Šikovatel Eugen Bönsch (1897-1951). Rakousko-uherské stíhací eso z Krkonoš. 2. část. *Historie a vojenství*. 2017, roč. 66, č. 2, s. 45-95.
- RAJLICH, Jiří. Šikovatel Eugen Bönsch (1897-1951). Rakousko-uherské stíhací eso z Krkonoš. 3. část. *Historie a vojenství*. 2017, roč. 66, č. 3, s. 39-87.
- RAJLICH, Jiří. Důstojník Haškova pluku u c. a k. letectva. Kapitán Ludvík Purm (1885–1953). *Historie a vojenství*. 2018, roč. 67, č. 1, s. 42.
- REDAKCE. Prager Skiklub. Wintersport. Interne Skiwettkläufe der D.E.H.G. auf der Keilbaude im Riesengebirge. *Bohemia*. 1913, Jhg. 86, Nr. 84, s. 10.
- REDAKCE. Gordon Bennet-Preis der Lüfte. *Dresdner Nachrichten*. 1906, roč. 50, Nr. 272, s. 1.
- REDAKCE. Gelandeter Luftballon. *Prager Tagblatt*. 1912, roč. 37, Nr. 140, s. 4.
- REDAKCE. Luftballon. *Leitmeritzer Zeitung*. 1914, roč. 44, Nr. 10, s. 6.
- REDAKCE. Klubovní zprávy. *Letectví*. 1928, roč. 8, č. 11, s. 390.
- REDAKCE. Wintersport. *Allgemeine Sport-Zeitung*. 1916, Jhg. 37, Nr. 27, s. 270.

- REDAKCE. Hans und Paul Rotter-Fond. *Deutsche Zeitung Bohemia*. 1917, Jhg. 90, Nr. 282.
- REDAKCE. *Reichenberger Zeitung*. 1922, Jhg. 63, Nr. 12, s. 3.
- REDAKCE. *Reichenberger Zeitung*. 1926, Jhg. 67, Nr. 6, s. 5. ISSN 1214-6587.
- REDAKCE. Klubovní zprávy. Masarykova Letecká Liga. *Letectví*. 1927, roč. 7, č. 2. s. 45-46.
- REDAKCE. Ballonflieg u. Modellegefliegen. *Warmbrunner Nachrichten (Herischdorfer Tageblatt)*. 1929, roč. 48, Nr. 164, s. 2.
- REDAKCE. *Warmbrunner Nachrichten, Herischdorfer Tageblatt*. 1929, Jhg. 48, Nr. 164, s. 3.
- REDAKCE. Die Taufe des Segelflugzeuges „Bad Warmbrunn“. *Warmbrunner Nachrichten, Herischdorfer Tageblatt*. 1929, Jhg. 48, Nr. 164. s. 3.
- REDAKCE. Fliegerabsturz. *Polkwitzer Stadtblatt*. 1930, roč. 48, Nr. 54, s. 2.
- REDAKCE. Mitteilungsblatt des Riesengebirgsvereins. *Der Wanderer im Riesengebirge*. 1930, roč. 50, s. 16.
- REDAKCE. *Reichenberger Zeitung*. 1930, Jhg. 71, Nr. 303, s. 18.
- REDAKCE. Mezinárodní lyžařští soudci ČSR. *Polední list*. 1932, roč. 6, č. 15, s. 5. ISSN 1804-8838.
- REDAKCE. Konečné výsledky závodů a soutěží. *Letec*. 1934, roč. 10, č. 10, s. 155.
- REDAKCE. Neue Mitglieder. *Flugwesen*. 1935, Jhg. 15, Nr. 4-7, s. 20.
- REDAKCE. *Deutsche Zeitung Bohemia*. 1935, roč. 108, vyd. 25.6., s. 4.
- REDAKCE. *Flugwesen*. 1938, roč. 18, č. 3, s. 47.
- REDAKCE. *The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser*. 1939, vyd. 3.2., s. 3.
- REDAKCE. Reklama v časopisu Letec. Dejte svým dětem letecký časopis – Mladý Letec. *Letec*. 1939, roč. 15, č. 1, s. 4.
- REDAKCE. *Sydney Morning Herald*. 1939, vyd. 13.2., s. 12.
- REDAKCE. Pilot Who Was Here Killed. Death in Madras Accident. *The Straits Times*. 1939, Vyd. 15. 2., s. 12.
- REDAKCE. *Riesengebirgsheimat*. 1950, Jhg. 5, Nr. 1, s. 10.

- RICHTER, Josef. Auf dem Schlachtfelde gefallen. *Illustriertes Wiener Extrablatt*. 1914, Jhg. 43, Nr. 284. s. 7.
- REDAKCE, První celostátní plachtařské závody Svazarmu. *Rudé právo*. 1953, roč. 33, č. 199, s. 6.
- REDAKCE. 1955. Spolupráce nad Krkonošemi. *Křídla vlasti*. 1955, roč. 4, č. 26, s. 605.
- ROSENBERG, Walter. Vom Gebirge. *Der Wanderer im Riesengebirge*. 1922, roč. 42 . č. 1, s. 8.
- SCHMIDT, Hermann. Moderne Luftschiffahrt – eine Reise von Berlin nach dem Riesengebirge. *Riesaer Tageblatt und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger)*. 1905, roč. 58, Nr. 83, s. 6 nebo. In: ROSENBERG, Walter. Ortsgruppe Breslau. *Der Wanderer im Riesengebirge*. 1905, roč. 25, č. 11 (277), s. 16/208.
- SCHÖN, Franz. Gerichtssaal. Eine Klage des Direktors Karl Illner. *Die Zeit*. 1916, roč. 15, Nr. 4784, s. 6.
- SILBERER, Victor. Die Gleitflüge in Oberaltstadt. *Allgemeine Sport-Zeitung. Wochenschrift für alle Sportzweige*. 1907, roč. 28, Nr. 95, s. 1288.
- STROIßNIGG, Karl. Ein Flug über die Schneekoppe. *Grazer Volksblatt*. 1913, roč. 46, Nr. 398, s. 7.
- SUK, Aleš. Vzácný kousek od Peterů. *Krkonoše – Jizerské hory*. 2021, roč. 53, č. 3, s. 40.
- SVAZARM. 1965. Rubrika Kdo je? Václav Bauml. *Letectví a kosmonautika*. 1965, roč. 45, č.19, s. 620.
- TESAŘ, Petr Aharon. Oberleutnant Hans-Jürgen Horn. *REVI*. 1998, roč. 5, č. 22, s. 9.
- TSCHUGMELL, Johann. Amtlicher Teil. *Bote für Tirol u. Vorarlberg*. 1918, Jhg. 104, Nr. 81, s. 1.
- URSINUS, Oskar. Firmennachrichten. *Flugsport*. 1918, roč. 10, Nr. 23, s. 584.
- URSINUS, Oskar. Segelfliegen im Riesengebirge. *Flugsport*. 1929, roč. 21, Nr. 19, s. 365.
- URSINUS, Oskar. Segelflieger-Ringnachrichten. *Flugsport*. 1931, roč. 23, Nr. 3, s. 54.
- URSINUS, Oskar. *Flugsport*. 1939, Jhg. 31, Nr. 2, s. 54.
- VÁHALA, Hubert. Plachtová škola v Grunau. *Letec*. 1931, roč. 7, č. 8, s. 318.

- WALTER, Karel. 1985 Na tenkém ledě úplatkářství: Kupčení se socialistickým majetkem potrestáno. *Rudé právo*. 1985, roč. 66, č. 269, s. 3.
- WERNER, Karel. Bezmotorové létání zakázáno při leteckém dni v Praze. *Nedělní list*. 1932, roč. 6, č. 254, s. 1.
- ZEGENHAGEN, Evelyn. German Women Pilots at War, 1939-1945. *Air Power History*. 2009, Vol. 56, No. 4, s. 19. ISSN 1044-016X.
- ZÖTTL, Emil. Ein mutiger Junge. *Neuigkeits-Welt Blatt*. 1904, Jhg. 31, Nr. 134, s. 8.

Internetové zdroje:

- Albatros L 73. In: *Aviation in Germany 1919–1945*. [online] 27. 2. 2005. [vid. 13. 3. 2023].
Dostupné z:
https://web.archive.org/web/20070927190643/http://www.histaviation.com/Albatros_L_73.html.
- BÁNSÁGI, Andor. Gräser Ferenc hadnagy ászpilóta hősi halála - A Nagy Háború anekdotái – XXXVI [online]. 22. 6. 2018. [vid. 3. 8. 2023]. Dostupné z: [Az első világháború napról napra: Gräser Ferenc hadnagy ászpilóta hősi halála - A Nagy Háború anekdotái - XXXVI. \(elsovilaghaboru.net\)](http://www.elsovilaghaboru.net)
- DEZENG, Henry L., STANKEY, Douglas G. *Career Summaries – Luftwaffe Officers 1934 – 1945* [online]. 1. 4. 2023. [vid. 10. 5. 2023] Dostupné z: [Luftwaffe Officer Career Summaries \(ww2.dk\)](http://www.w2.dk)
- Frontflieger. Die Soldaten der Deutschen Fliegertruppe 1914-1918 [online]. 2022. [vid. 1. 4. 2022]. Dostupné z: <http://www.frontflieger.de/3-h-f.html>
- Flugplatzmuseum Cottbus. *Geschichte des Flugplatzes* [online]. [cit. 2022-03-15].
Dostupné z: [Geschichte des Museums | Flugplatzmuseum Cottbus](http://www.flugplatzmuseum-cottbus.de).
- GNEWIKOW, Karl. Mein Leben für den Segelflug. Meine Fluglehrer [online]. 20. 9. 2010. [vid. 22. 8. 2023]. Dostupné z: [https://gnewikow.hpage.com/meine-fluglehrer.html](http://www.gnewikow.hpage.com/meine-fluglehrer.html)

- GROSSMAN, Dan. DELAG: *The World's First Airline* [online]. 2017 [vid. 20. 2. 2022].
 Dostupné z: [DELAG: The World's First Airline | Airships.net](https://www.airships.net/delag-the-worlds-first-airline/)
- HAHN-RIEGER, Ruth, RIEGER, Reinhold. Rieger Erich. In: *Flughistorie Rieger* [online]. 2022. [vid. 26. 2. 2023]. Dostupné z:
<https://www.ul-flugsport.com/flughistorie-rieger/ww2-piloten-rieger/rieger-erwin/>
- HAHN-RIEGER, Ruth, RIEGER, Reinhold. Großvaters Wettbewerb und sein Absturz. In: *Flughistorie Rieger*. [online]. 2022. [vid. 4. 6. 2023]. Dostupné z: [UL-Flugsport - Flugwettbewerb 30er Jahre.](https://www.ul-flugsport.com/flughistorie-rieger/großvaters-wettbewerb-und-sein-absturz/)
- HORNBOGEN, Erhard. Editorial. *DGM Aktuell* [online]. 2001, č. 5, s. 1 [vid. 20. 2. 2022].
 Dostupné z: [DGM05_01.pdf \(wiley-vch.de\)](https://www.dgm.de/dgm05_01.pdf)
- HÜTTER, Andreas. Lola Schröter-Vorescou Rekorde [online]. 2023. [vid. 6. 7. 2023].
 Dostupné z: <https://chemnitz-gestern-heute.de/lola-schroeter-vorescou-rekorde/>
- KLIMEŠ, Pavel. HMU havárie letadla Ju-52 1945. [online]. 14. srpna 2020. Dostupné z: [Archa Krkonoš - Událost - HMU havárie letadla JU-52 1945 \(archakrkonos.cz\)](https://www.archakrkonos.cz/udalost-hmu-havarie-letadla-ju-52-1945/). [cit. 12. 7. 2023].
- KOLATZEK, Robert. Heilsberg: Geschichte. *Der Ikarus von Ostpreußen*. [online]. 2012. [vid. 14.6.2023]. Dostupné z: <https://www.heilsberg.org/seiten/geschichte-sonstiges.html>.
- Legnicki tydzień ze sterowcem Zeppelina na łamach „Liegnitzer Tageblatt“ 1. 11. – 8. 11. 1913. In: *Fundacja historyczna Liegnitz* [online]. 2014 [vid. 20. 2. 2022]. Dostupné z: [Liegnitz.pl](http://www.liegnitz.pl) : portal historyczny miasta Legnicy : Historia miasta/Wojsko : Sterowce (Die Luftschiffe)
- LETTENS, Jan. Friedrich Bormann. In: Wrecksite [online]. 5.7.2020. [vid. 15. 6. 2023].
 Dostupné z: [WRECKSITE - † Friedrich Bormann](https://www.wrecksite.eu)
- MULDER, Rob. Nordbayerischer Verkehrsflug GmbH (1926–1931). In: *European Airlines* [online]. 17. 6. 2010 [cit. 2022-02-22]. Dostupné z: [Nordbayerischer Verkehrsflug GmbH – NOBA \(1926-1931\) – European Airlines](https://www.europeanairlines.com/nordbayerischer-verkehrsflug-gmbh-noba-1926-1931-european-airlines/).
- Perlan Project: History of the Perlan Project*. [online]. [vid. 8. 3. 2022]. Dostupné z: [ABOUT - The Perlan Project](https://www.perlanproject.com/about-the-perlan-project/).

- RANKIN, Jennifer. Belgian-Briton Zara Rutherford is youngest woman to fly solo around world. Nineteen-year-old completes 52,000 km journey that took in 31 countries and five continents. In: *The Guardian* [online]. 20. 1. 2022. [vid. 1. 8. 2023]. [Dostupné z: Belgian-Briton Zara Rutherford is youngest woman to fly solo around world | Belgium | The Guardian](#)
- ROTHBAUER, Erhard. Bildergalerie Liegnitz-Fahrt 05. 11. bis 09. 11. 1913. In: *Zeppelin Sachsen* [online]. 2020 [vid. 25. 8. 2022]. [Dostupné z: Liegnitz-Fahrt - Zeppelin LZ 17 "Sachsen" \(zeppelin-sachsen.de\)](#)
- STANKEY, Douglas G., DEZENG, Henry L. Career Summaries – Luftwaffe Officers 1934 – 1945 [online]. 1. 4. 2023. [vid. 10. 5. 2023] [Dostupné z: Luftwaffe Officer Career Summaries \(ww2.dk\)](#)
- TICHÝ, Antonín. Hledání ztraceného syna. In: *Freiheit* [online]. 31. 10. 2009. [vid. 30. 9. 2022]. [Dostupné z: KRKONOŠE - měsíčník o přírodě a lidech \(freiheit.cz\)](#)
- TICHÝ, Antonín. „Sprung der spinennen Flieger“. In: *Freiheit* [online]. 14. 10. 2014 [vid. 18. 7. 2021]. Dostupné z: [SCHLARAFFIA umění, přátelství, humor \(freiheit.cz\)](#).
- TICHÝ, Antonín. Jméno z pomníku padlých. In: *Freiheit* [online]. 1. 10. 2014. [vid. 30. 9. 2022]. Dostupné z: [KRKONOŠE - měsíčník o přírodě a lidech \(freiheit.cz\)](#)
- URBAŃCZYK, Jacek. Z głową w chmurach (2): Początki lotnictwa w Kotlinie Jeleniogórskiej. In: *Karkonosze* [online]. 26. 6. 2011. [vid. 7. 1. 2021]. Dostupné z: [Z głową w chmurach \(2\) | Karkonosze \(e-karkonosze.eu\)](#)
- TICHÝ, Antonín. Vlčí máky z flanderských polí. In: *Freiheit* [online]. 11. 11. 2014. [vid. 10. 12. 2022]. Dostupné z: [DROBKY z Krakonošova vousu \(freiheit.cz\)](#)

Ústní sdělení:

- CZERNIN-MORZIN Alexander, 2015. Z mailové komunikace se synem Jaromíra Czernina-Morzina. Vrchlabí, 21. 5.
- ČERMÁK Jaroslav, 2023. Rozhovor se synem Josefa Čermáka. Lánov, 24.10.
- KOCIÁN Jan, 2023. Rozhovor s pplk. Ing. Janem Kociánem, bývalým pilotem MiGu-15 od 30. sbpl. Vrchlabí, 14. 6.
- KLUGE Thomas, 2022. Telefonický rozhovor s rodinným příslušníkem průmyslnického rodu Kluge. Vrchlabí – Dessau, 5. 8.
- KOPÁČ Stanislav, 2022. Rozhovor s pamětníkem, dlouholetým členem Krkonošského aeroklubu Vrchlabí, pilotem a mechanikem ÚPLŠ a později Letecké školy Vrchlabí, a.s. Vrchlabí, 25. 4.
- KUTTELWASCHER Jaroslav, 2014. Záznam z rozhovoru s bývalým plachtařem ČNA Vrchlabí. Vrchlabí, 15.7.
- LOUDA Jiří, 2023. Rozhovor s historikem Krkonošského muzea. Vrchlabí, 17. 7.
- NIČ František, 2023. Rozhovor s truhlářem a restaurátorem Krkonošského muzea. Vrchlabí, 12. 7.
- RAJLICH, Jiří, 2015. Z mailové komunikace s leteckým historikem, PhDr. Jiřím Rajlichem. 23.4.
- TROJAN Jaroslav, 2023. Rozhovor se vzduchoplavcem – pilotem balónů. Benešov, 26. 8.
- VÁCLAVÍK, Ivan, 2015. Z mailové komunikace s rodinným příslušníkem Zdeňka Kittlera. Jilemnice, 9.6.
- VALÁŠEK Karel, 2019. Rozhovor s bývalým instruktorem ÚPŠ Vrchlabí. Vrchlabí, 20.11.

Archivní zdroje:

- AHA. Luftwaffe Attacks on Malta January–April & December 1941. National Archives Microcopy No. T-821, Roll 162. 1960. Washington, D.C.: American Historical Association Committee for the Study of War Documents.
- FISCHAMEND. Úmrtí kniha, Fischamend. Sign. 03-07. záznam č. 16, dvojlist 52. In: *Matricula Online* [online]. [vid. 25. srpna 2023]. Dostupné z: <https://data.matricula-online.eu/cs/oesterreich/wien/fischamend/03-07/?pg=56>
- IMT. German War Crimes: Report on the responsibility for the killing of 50 R.A.F. officer prisoners of war after recapture following a mass escape from Stalag Luft III at Sagan on the night of 24/25 march 1944. IMT Nuremberg Archives, složka H–1509, International Court of Justice. S. 1.
- HOHENELBE. Grabstellenregister 1918. Stadtgemeinde Hohenelbe. poř. č. 50.
- LUFTWAFFE. Meldung N°63. Abgänge des kriegsgefangenen Lager N°3 der Luftwaffe. 50 Brit. Offiziere. 15.7.1944. Hlášení, seznam úbytků válečných zajatců z tábora Stalag Luft 3. Složka IMT Nuremberg Archives, H–1509, International Court of Justice.
- SOka Trutnov, Fr. Fiedler, člen MLL – bezmotorové létání, sign. XIV 12/1718, inv. č. 22778, ukl. č. 774.
- SOka Trutnov, Fr. Altmann, pilot z Terezína – havárie letadla u Luční boudy 1932, sign. XIV 12/1598, inv. č. 22777, ukl. č. 774.
- SOka Trutnov, nezařazené. Žádost o V.d.F. Mittellangenu-Hohenelbe ke stavbě 6 větroňů, 1938.
- SOka Trutnov. Zpráva velitele četnické stanice v Pilníkově, vrchního strážmistra Kmocha, o přistání francouzského civilního letadla u obce Vlčic, okres Trutnov, dne 26.10. 1929. Fond OÚ Trutnov (1909–1936), sign. XIV 12/1406, inv. č. 22776.
- SOka Trutnov. Rejstřík spolků. Okresní úřad ve Vrchlábí, XVIII-XIX, 1910-1938. S. 44.
- SOka Trutnov. Zpráva z Okresního četnického velitelství v Trutnově z 11. ledna 1934, adresovaná Okresnímu úřadu v Trutnově. Fr. Fiedler, člen MLL v HSM – bezmotorové létání, 1933-1934. Sign. XIV, 12/1718. Inv. č. 22778, ukl.č. 774.

- SOkA Trutnov. Svaz německých letců Žacléř, 1936. 20/135. ukl.č. 842. Oznámení VDF Schatzlar o uspořádání a výsledcích valné hromady okresnímu úřadu v Trutnově ze dne 2.3.1936.
- SOkA Trutnov. Zpráva z Okresního četnického velitelství v Trutnově z 11. ledna 1934, adresovaná Okresnímu úřadu v Trutnově. Fr. Fiedler, člen MLL v HSM – bezmotorové létání, 1933-1934. Sign. XIV, 12/1718. Inv. č. 22778, ukl.č. 774.
- SOkA Trutnov. Hlášení vrch. Stržm. Kmocha, velitele četnické stanice v Pilníkově, o spolehlivosti členů MLL v Trutnově ze dne 10. července, adresované Okresnímu úřadu v Trutnově. Masarykova letecká liga Trutnov, 1936. Sign. 22/441. č. Ukl. 855.
- SOkA Trutnov. Zpráva z Okresního četnického velitelství v Trutnově z 11. ledna 1934, adresovaná Okresnímu úřadu v Trutnově. Fr. Fiedler, člen MLL v HSM – bezmotorové létání, 1933-1934. Sign. XIV, 12/1718. Inv. č. 22778, ukl.č. 774.
- SOkA Trutnov. Doplněk k oběžníku MLL č. VI. 1935. Masarykova letecká liga Trutnov, 1936. Sign. 22/441. č. Ukl. 855.
- SOkA Trutnov. Postoupení spisu četnické stanici v Pilníkově ze dne 1. července 1936. SOkA Trutnov. Masarykova letecká liga Trutnov, 1936. Sign. 22/441. č. Ukl. 855
- SOkA Trutnov. 1910–1936. Sportovní spolek „Krummhübel“ – sportovní lety nad Sněžkou. Sign. 8 7/236. Inv. č. 21368, ukl. č. 744. Žádost o povolení k provedení letecké produkce, adresovaná Ministerstvu obrany státu ČSR, datovaná k 28. prosinci 1922.
- SOkA Trutnov. Zpráva velitele prozatímní četnické stanice na Obří boudě, št.stržm. Mana, okresnímu úřadu v Trutnově ze dne 28. července 1932. Fr. Altmann, Pilot z Terezína – havárie letadla u Luční boudy, 1932. Sign. XIV, 12/1598. Inv. č. 22777, ukl.č. 774.
- SOkA Trutnov. Igo Etrich – výroba a zkoušení letadel. 1929 – 1934. Sign. XIV 12/1372. Inv. č. 22775, ukl. č. 474. Výzva o vyšetření splnění výnosu Ministerstva veřejných prací č. 26b-1637/7-60.196 ai 1931, adresovaná Okresnímu úřadu v Trutnově dne 7. července 1934.
- SOkA Trutnov. Igo Etrich – výroba a zkoušení letadel. 1929 – 1934. Sign. XIV 12/1372. Inv. č. 22775, ukl. č. 474. Oznámení velitele četnické stanice v Hořejším Starém Městě místnímu Okresnímu úřadu z 8. srpna 1934.

- SOkA Trutnov. Krkonošský aeroklub Vrchlabí. 1947–1948. Sign. IV2 inv. č. 702, kartón 294. Oznámení valné hromady ČNA Vrchlabí ONV Vrchlabí ze dne 20.6.1947.
- SOkA Trutnov. Hlášení o konání obchodního letu ze dne 11. září 1950, adresované bezpečnostnímu referátu ONV v Trutnově. Hlášení a povolování letů z letiště TU – Voletiny. 1949–1950. Sign. 239. č. Inv. 3549, kartón 460.
- SOkA Trutnov. Potvrzení o povolení k přeletu z 15. dubna 1950 adresované trutnovskému aeroklubu. Hlášení a povolování letů z letiště TU – Voletiny. 1949–1950. Sign. 239. č. Inv. 3549, kartón 460.
- SOkA Trutnov. Hlášení obchodního letu ze dne 4. září 1950, adresované bezpečnostnímu referátu ONV v Trutnově. Hlášení a povolování letů z letiště TU – Voletiny. 1949–1950. Sign. 239. č. Inv. 3549, kartón 460.
- SOkA Trutnov. Žádost o povolení přeletu Trutnov – Šumperk ze dne 12. září 1950, adresovaná bezpečnostnímu referátu ONV v Trutnově. Hlášení a povolování letů z letiště TU – Voletiny. 1949–1950. Sign. 239. č. Inv. 3549, kartón 460.
- SOkA Trutnov. Hlášení obchodního letu ze dne 13. září 1950, adresované bezpečnostnímu referátu ONV v Trutnově. Hlášení a povolování letů z letiště TU – Voletiny. 1949–1950. Sign. 239. č. Inv. 3549, kartón 460.
- SOkA Trutnov. Hlášení o letu s obecnstvem ze dne 28. července 1950, adresovaná bezpečnostnímu referátu ONV v Trutnově. Hlášení a povolování letů z letiště TU – Voletiny. 1949–1950. Sign. 239. č. Inv. 3549, kartón 460.
- SOkA Trutnov. Hlášení letu pro oblast Trutnov. Hlášení a povolování letů z letiště TU – Voletiny. 1949–1950. Sign. 239. č. Inv. 3549, kartón 460.
- SOkA Trutnov. Krkonošský aeroklub Vrchlabí. 1947–1948. Sign. IV2 inv. č. 702, kartón 294. Sdělení Krkonošského aeroklubu Vrchlabí bezpečnostnímu referátu ONV Vrchlabí o vytvoření akčního výboru ze dne 21.4.1948.

Další zdroje:

KOCIÁN, Pavel. *Příběh začíná...* (poster). Materiál z výstavy Historie plachtění ve Vrchlabí. Vrchlabí: Krkonošské muzeum ve Vrchlabí, 2016.

NSFK. Leistungsbuch des NS-Fliegerkorps: Ernst Wilms. Žacléř: NSFK-Gruppe 6 Sturm 1/31, 1942. S. 3.

PETERA, Mimi. Dopis Erwinu Primavesimu ze dne 9.6.1982. Fotokopii dopisu laskavě poskytl pan Jiří Leník.

PRIMAVESI, Erwin. *Rekordflug 1938 – eine Erinnerung*. Strojopis. Nedatováno. s. 1.

Seznam příloh

Příloha č. 1: Obrázky a fotografie

Příloha č. 2: Seznam leteckých nehod, ke kterým v Krkonoších v letech 1898 až 1955 došlo

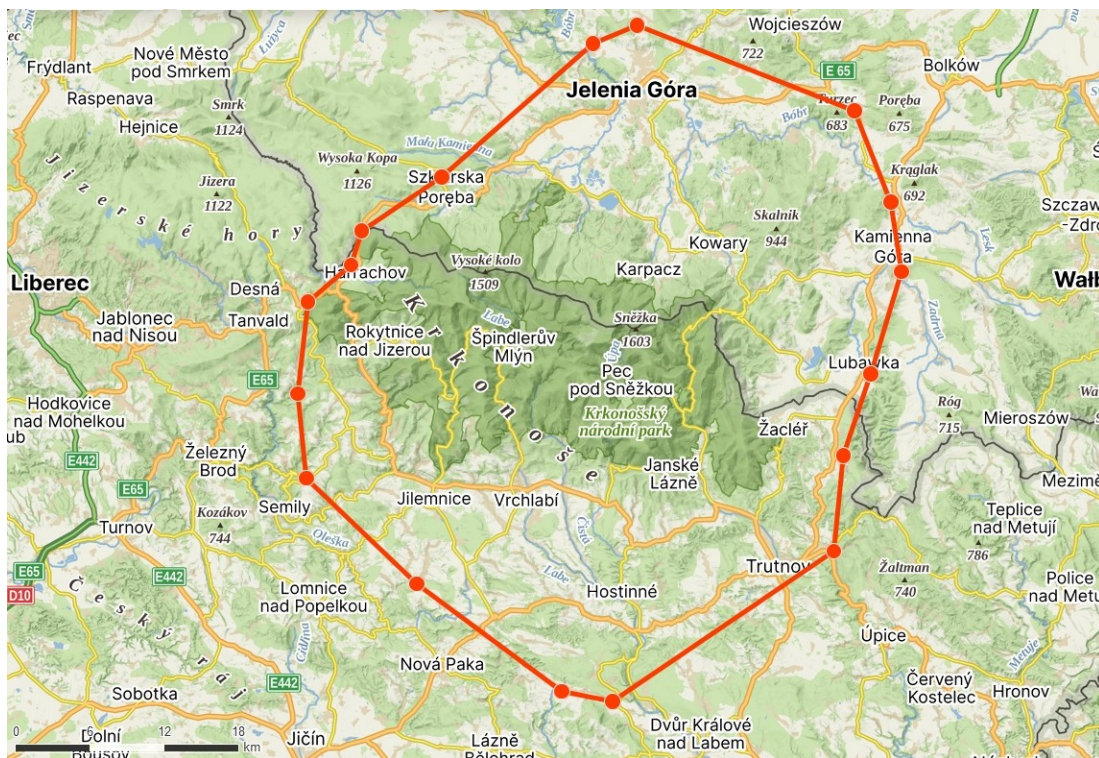
Příloha č. 3: Seznam letců z Krkonoš, kteří bojovali v 1. světové válce

Příloha č. 4: Seznam letců z Krkonoš, kteří během 2. světové války bojovali v řadách Luftwaffe

Příloha č. 5: Seznam letců z Krkonoš, kteří během 2. světové války bojovali na spojenecké straně

Příloha č. 6: Výškové rekordy v krkonošské vlně do roku 1955

Příloha č.1: Obrázky a fotografie



Vymezení zájmové oblasti, které se práce dotýká. Za pomyslný střed oblasti lze považovat náhorní plató Krkonoš, které se nachází na západ od Sněžky. Zdroj: Autor, za využití nástrojů webu www.mapy.cz.



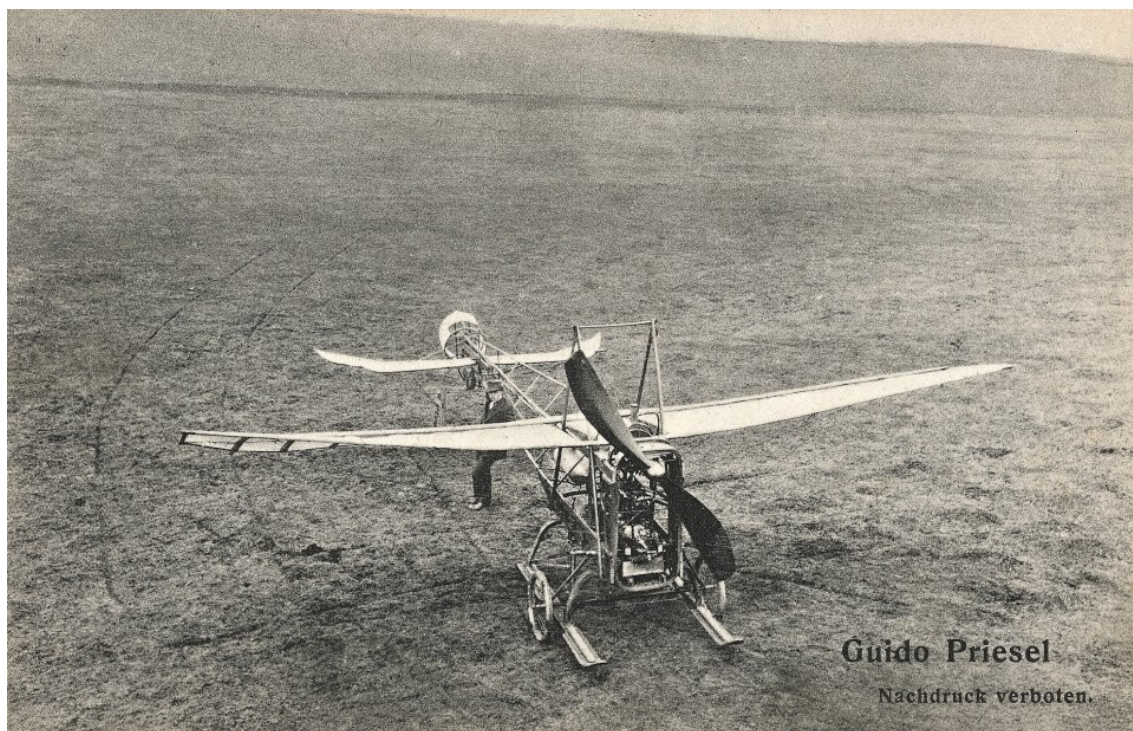
Hauptmann von Abercron

Slavný německý vzduchoplavec Hptm. Hugo von Abercorn, který společně s Oblt. Stachem von Goltzheimem přiletěl 15. října 1906 v balonu „Düsseldorf 2“ k Čermné. Autor kresby neznámý. Zdroj: Neue Warte am Inn. Vydání z 8. července 1907. S. 10.



Flugzeugführer Illner auf Etrich-Eindecker,
davor Igo Etrich, der erfolgreiche
Konstrukteur des Apparats

Igo Etrich u své proslulé Etrich „Taube“. V kabině stojí žacléřský rodák Karl Illner. SOkA Trutnov, Igo Etrich, fond 10, Pozitivы fotografií letů Etrichových letadel, zhotoveno z kopií fotograf. desek. Inv. č. 176, č. kart. 13.



Guido Priesel
Nachdruck verboten.

Hornoplošník Ing. Guido Priesela z Vrchlabí. Fotografie byla pořízena patrně na jaře 1912. Ze soukromé sbírky pana Leoše Erbena, s jeho laskavým svolením.



Jelenohorský rodák Walter Blume jako stíhací pilot za 1.světové války. V pozadí jeho Fokker D.VII. Jednotka Jasta 9, Francie, září 1918. Zdroj: Bundesarchiv. Bild 146-2005-0005.



Blíže neurčený Zeppelin (asi třídy F) nad Jelení Horou. Je možné, že jde o zdařilou fotomontáž. Zdroj: Archiwum Dolnego Śląska.



Pilot společnosti CFRNA Bolesław Orliński (opřeny o podvozek) před strojem Blériot-SPAD S.46 F-AEBK ve šťastnějším období tohoto letadla, pravděpodobně v roce 1924 či 1925. Stroj byl v roce 1925 u výrobce modifikován na verzi S.66 a 5. června 1928 byl při havárii u Königshanu ve východní části Krkonoš zničen. Zdroj: BABIARZ, Stanisław a Stanisław BŁASIAK. Bolesław Orliński – pilot genialny, człowiek niezwykły cz. 2. Przegląd Lotniczy Aviation Revue, č. 4, 1997, s. 10.



Pěkný snímek Potezu 32, F-AIVV na stojánce varšavského letiště Mokotow v roce 1928. V říjnu příštího roku stroj provedl bezpečnostní přistání u Vlčic. Zdroj: Narodowe archiwum cyfrowe. Sign. 1-G-1715.



Atmosféru prvních komerčních letů přes Krkonoše krásně vykresluje tato pohlednice, na které je letadlo společnosti DLH nad Rýchorskou boudou, při letu z Breslau (Wrocław) do Prahy. Podle siluety lze říci, že jde nejspíše o Fokker-Grulich F.III a fotografii lze datovat někdy do let 1927–1933. Bouda v pravé části fotografie je „Maxovka“, která v roce 1946 vyhořela. V pozadí je patrná Sněžka. Zdroj: TICHÝ, Antonín. Janské Lázně a okolí na dobových pohlednicích. Jilemnice: Gentiana, 2005, s. 86. ISBN 978-80-86527-16-6. Otištěno s laskavým svolením autora knihy, pana Antonína Tichého, a majitele pohlednice, pana Leoše Erbena.



Typ LFG V130 Strela-Land im. D 796 „Stettin“ na letišti Hirschberg-Hartau. Pán označený křížkem je Felix Frank, známý estonský právník a bratr výtvarné umělkyně Eveline Adelheid von Maydell. Nedatováno. Zdroj: Estonský národní archiv. [ERA.1298.1.473.64.](#)



Fokker-Grulich F.IIb im. D 717 „Weichsel“, zde zachycený na letišti Kiel-Holtenau o Letnicích v roce 1931. Tentýž stroj přistál ve špatném počasí u Horní Brusnice dopoledne 21. září 1927. Podle popisu na rubové straně snímku se usmívající se děti jmenují Karin a Helga a důvodem jejich radosti je zážitek z jejich prvního letu (šlo o vyhlídkový let nad Kielskou zátokou). Zdroj: Soukromý archiv pana Ruuda van Ommerena, s jeho laskavým svolením.



Reklamní obrázek z místního periodika *Der Wanderer im Riesengebirge*, propagující kromě leteckého spojení až do Krkonoš i některé z jejich krás. Zdroj: *Der Wanderer im Riesengebirge* 8/1932. Vratislav: Wilhelm Gottlieb Korn, Zeitschriften Abteilung Breslau 1 1932. s. 2.



Školní ESG 27 nebo ESG 28 po vzletu ze severního svahu v Grunau. Ze soukromé sbírky pana Leoše Erbeny, s jeho laskavým svolením.



Větroň ESG 27 pokřtený po věhlasném výrobci čokolády „Burkbraun“ je připravován ke vzletu z vrcholu Sněžky. Pilot Dipl.-Ing. Hans Bruno Andresen, léto 1927. Ze soukromého archivu pana Antonína Tichého, s jeho laskavým svolením.



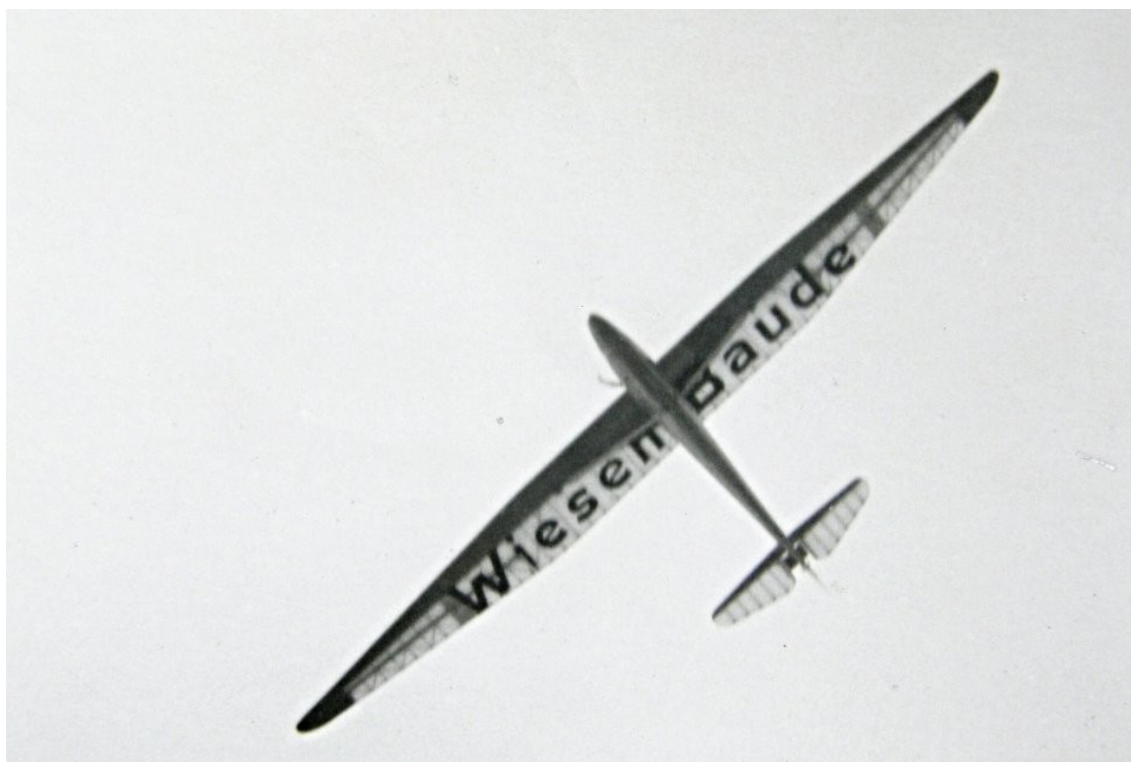
Pohled z louky od Hamplovy boudy směrem na sever. Právě z této louky na přelomu 20. a 30. let často s pomocí „gumicuku“ vzlétali plachtaři spolku Flugsportverein Hirschberg. Foto: Pavel Kocián.



Pohled na jižní svah Studniční hory. Právě ten při jižním větru pro svahové létání využíval Eugen Bönsch. Foto Pavel Kocián.



Pohled z Luční hory směrem ke Studniční hoře a Sněžce. Právě tuto oblast využíval Eugen Bönsch pro létání na svahu nejčastěji. Foto Pavel Kocián.



*Eugen Bönsch během letu ve své ESG 29 „Wiesenbaude“. Zřejmě rok 1929 nebo 1930.
Zdroj: Sammlung Primavesi, prostřednictvím pana Jiřího Leníka.*



Pohled z vrcholku Luční hory směrem na západ. Při jihozápadním proudění využíval Eugen Bönsch i tento svah. Foto Pavel Kocián.



Právě takový výhled měl před sebou pilot vzletající z vrcholku Studniční hory. Vlevo Luční bouda, vpravo Úpské rašeliniště. Na obzoru je patrná Jelení Hora. Foto Pavel Kocián.



WIESENBAUDE

1410 Meter über dem Meere
IM RIESEN GEBIRGE

Post Spindlermühle C. S. R.

Ski - Zentrale
Ski - Segeln
und Segelflug

EUGEN BÖNSCH - WIESENBAUDE

Reklama Eugena Bönsche z přelomu 20. a 30. let. Ze soukromé sbírky pana Leoše Erbena, s jeho laskavým svolením.



Větroně jelenohorského plachtařského spolku. Zleva ESG 27 „Burkbraun“, ESG 29 „Krummhübel“ a dvojmístný ESG 29 „Bad Warmbrunn“. Fotografie byla pořízena na vrcholku Studniční hory zřejmě v roce 1929. Ze sbírek Krkonošského muzea ve Vrchlabí.



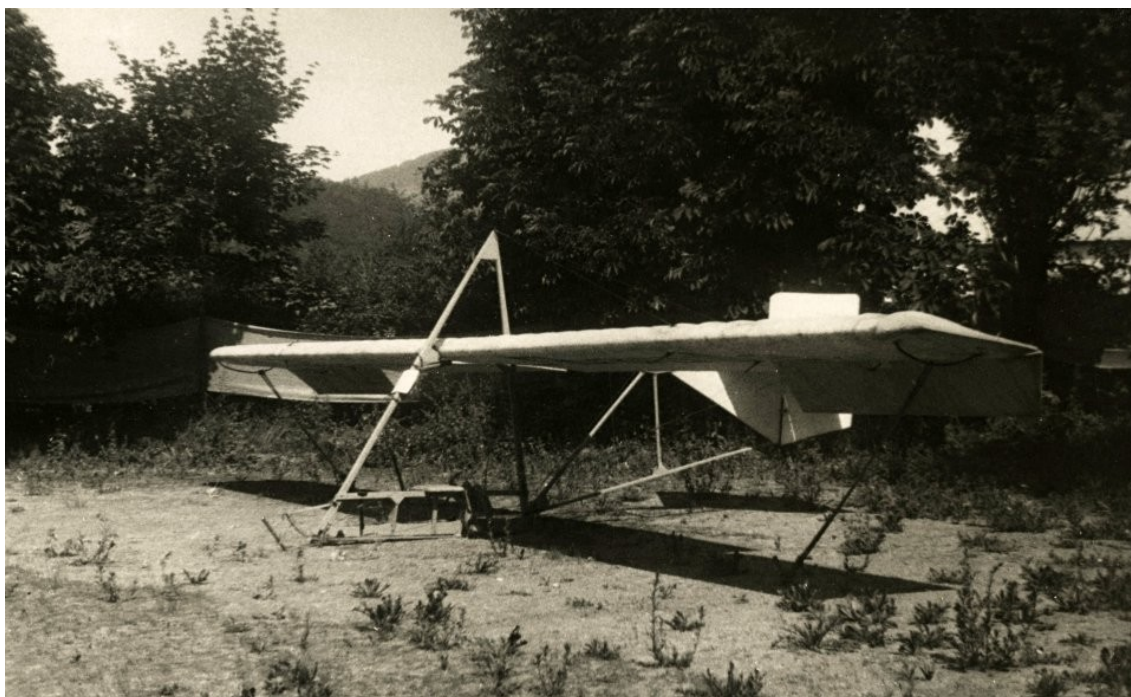
Fotografie stejného místa o 90 let později. Foto Pavel Kocián.



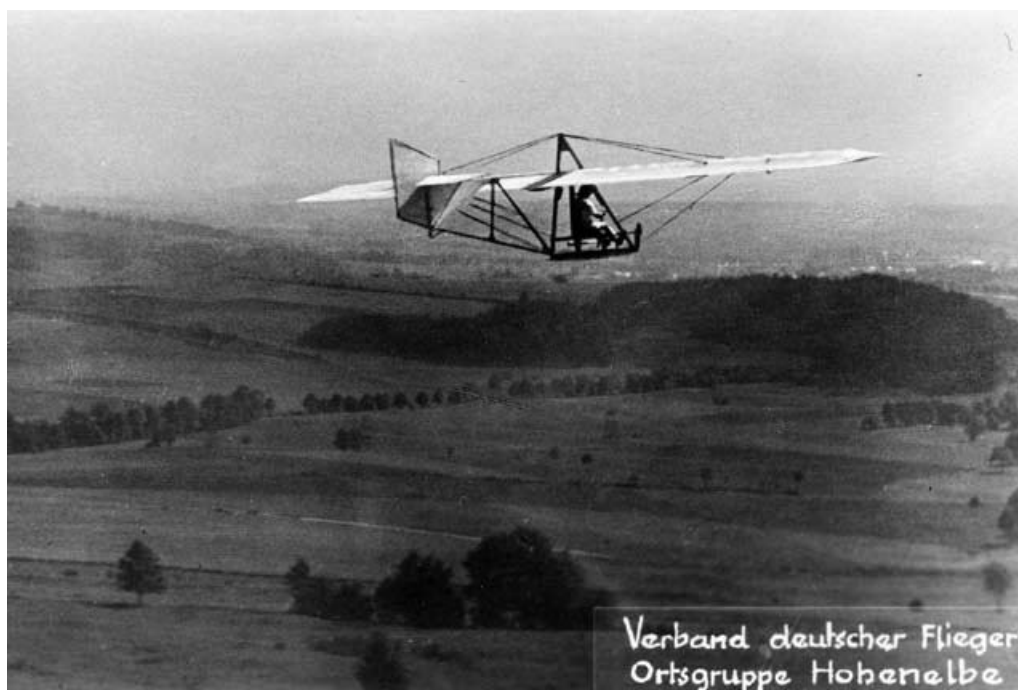
Větroň Burkbraun na reklamní pohlednici firmy Flugzeugbau Edmund Schneider – Grunau im Riesengebirge. Tyto pohlednice byly k zakoupení i na Luční boudě. Foto: Ateliér Wenzela Pföhla ze Špindlerova Mlýna. Ze soukromého archivu pana Leoše Erbena, s jeho laskavým svolením.



Zleva: Dipl.-Ing. Theodor Petera, konstruktér Edmund Schneider a Eugen Bönsch v družném rozhovoru. Fotografie byla pořízena patrně v blízkosti Luční boudy v 1. polovině 30. let. Zdroj: Sammlung Primavesi, prostřednictvím pana Jiřího Leníka.



Unikátní ESG 27, předchůdce slavného „Schädelspalteru“ Grunau 9. Fotografie byla pořízena naproti dnešnímu tenisovému kurtu poblíž Střelnice ve dnech 7. – 9. července 1933, kdy probíhaly velkolepé oslavy 400 let povýšení Vrchlabí na město. Je pravděpodobné, že jde o ESG 27 patřící Eugenu Böschovi. Povšimněte si rozpojených křídélek. Zdroj: Fotografický archiv Krkonošského muzea ve Vrchlabí.



ESG 27 vrchlabské skupiny po vzletu z Jankova kopce. Ze soukromé sbírky pana Dušana Patočky, s jeho laskavým svolením.



Neznámý školní kluzák s gondolou. Ač by mohl v některých ohledech připomínat kluzák „Hohenelbe“, který zdejší plachtaři také používali, konstrukce trupu za centroplánem prokazuje, že tomu tak není. Je možné, že jde o „Zögling 31“ později pokřtěný „Schwarzenberg“. Zdroj: Fotografický archiv Krkonošského muzea ve Vrchlabí.



Doposud neznámý větroň vrchlabských plachtařů. „Rukopis“ konstrukce nese prvky typické pro první podobné typy Edmunda Schneidera, zároveň však řadu detailů typických pro Gottloba Espenlauba, z jehož konstrukcí Schneider v mnoha ohledech vycházel. Zdroj: Fotografický archiv Krkonošského muzea ve Vrchlabí.



Kluzák vrchlabských plachtařů „Hohenelbe“ s gondolou. Polovina 30. let. Ze soukromé sbírky pana Dušana Patočky, s jeho laskavým svolením.



Větroně vrchlabské V.d.F. na Jankově kopci. Zleva Lalaghe, ESG 27, Zögling 31 a Hohenelbe. Ze soukromé sbírky pana Dušana Patočky, s jeho laskavým svolením.



Terénní deprese na Jankově kopci v místě, kde stál dříve hangár plachtařské skupiny V.d.F. Mittellangenau-Hohenelbe. Plachtaři zde hangár postavili asi v roce 1935. Po válce byl hangár využíván letci Krkonošského aeroklubu ve Vrchlabí. Definitivně byl opuštěn na přelomu 40. a 50. let. Místo je dnes zcela zarostlé náletovými dřevinami. Foto Pavel Kocián.



V bezprostřední blízkosti bývalého hangáru na Jankově kopci byla také nalezena tato podkova, pant od hangárových vrat, kroužek vlečného lana a drobné součástky. Po přistání se letadla dopravovala zpátky na „start“ pomocí koní jednoho z místních rolníků. Plachtaři byl s humorem a lehkým despektem pro svůj politický entuziasmus nazýván jako „Gauleiter“. V knize Wolfganga Finka Heimat Hohenebel: Geschichte und Geschichten je pak v této souvislosti zmíněn sedlák Josef Franz, známý jako „Čibuk“, a jeho syn Raimund, který také plachtařům pomáhal. Josef Franz byl majitel statku č.p. 415 mezi Městským parkem a dnešní Kalvárií. Patřily mu i pozemky, kde plachtařský provoz probíhal. Je pravděpodobné, že přezdívka „Gauleiter“ (o které patrně nevěděl), byla právě jeho. Zdroj: FINK, Wolfgang. Geschichte und Geschichten. Marktoberdorf: Heimatkreis Hohenebel/Riesengebirge, 2007. s. 162. Foto Pavel Kocián.



Instruktoři skupiny V.d.F. Mittellangenau-Hohenelbe. V kabině větroně Lalaghe Reinhold Rieger, vedle stojí Dipl.-Ing. Theodor Petera. Žalý, 1935. Zdroj: Sammlung Primavesi, prostřednictvím pana Jiřího Leníka.



Větroň Grunau Baby I „Sorgenkind“ žacléřského plachtaře Adolfa Fische na leteckém dni ve Vrchlabí v červenci 1935. Ze sbírek Krkonošského muzea ve Vrchlabí.



Mapa s vyznačením trasy propagačního aerovleku Aera A-26, OK-AAZ a větroně Grunau-Baby II „Sorgenkind“, který proběhl 5. července 1935 a znovu 13. července večer. Během letu byly z „vlečné“ shazovány letáky, které zvaly na letecký den do Vrchlabí. Zdroj: Autor, za využití nástrojů webu www.mapy.cz.



„Komm doch mal rüber, Arthur, ich glaube,
daß rüberwärts bei mir etwas nicht in Ord-
nung ist.“

„Pojď sem Arthure, myslím, že u mě vzadu není něco v pořádku!“ Poněkud frivolní letecký vtíp otištěný u článku o leteckém dni konaném 14. července 1935 ve Vrchlabí. Autor neznámý. Zdroj: Reichenberger Zeitung. Vydání z 13. července 1935. Liberec: Gebrüder Stiepel. s. 6.



WILHELM TAMM

Herren- und Damen-Friseur

Hohenelbe, Hauptstrasse

Alle einschlägigen Arbeiten.

In- und ausländische Parfumerien.

Reklama Tammova kadeřnictví, dnes v Krkonošské ulici č.p. 24. Wilhelm Tamm patřil k nejaktivnějším z vrchlabských plachtařů a právě na půdě jeho domu vznikala větroň „Lalaghe“, spolufinancovaná stejnojmennou kosmetickou značkou. Vyfoceno patrně v roce 1932. Zdroj: Reklamní příloha publikace Festschrift zur Vierhundertjahrfeier der freien Bergstadt Hohenelbe 1533–1933, s. 39.



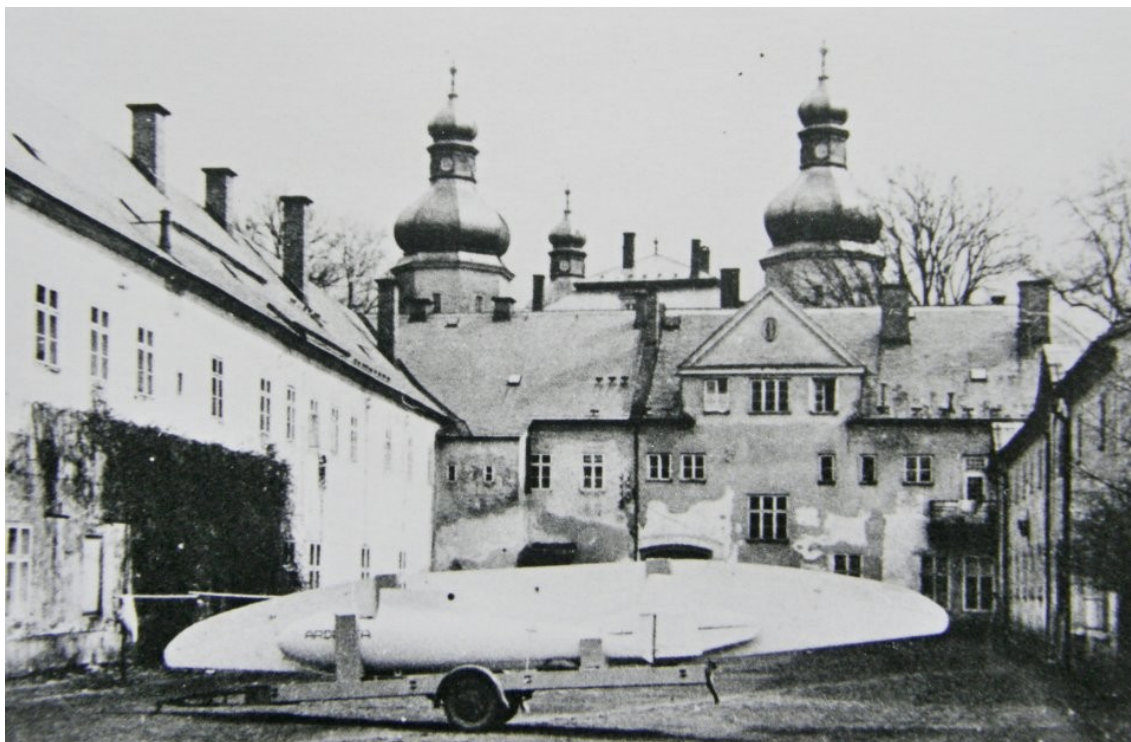
Hrabě Jaromír Czernin-Morzin v kabině Grunau Baby I „Rübezahl“ těsně před vzletem ze Žalého. V pozadí Černá hora. Fotografii pořídila v červenci 1936 manželka Jaromíra Czernina-Morzina, hraběnka Marta Széchényi. Ze soukromého archivu pana Alexandera Czernina-Morzina, s jeho laskavým svolením.



Jaromír Czernin-Morzin během letu s Grunau Baby I nad západním svahem Žalského hřbetu. Snímek vyfotila manželka Jaromíra Czernina-Morzina, hraběnka Marta Széchényi. Ze soukromého archivu pana Alexandera Czernina-Morzina, s jeho laskavým svolením.

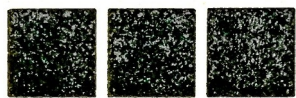


Plachtařský „C“ průkaz Jaromíra Czernina-Morzina. Zkoušku složil na Žalém 16. července 1936 letem dlouhým 22 minut a 10 vteřin. Ze soukromého archivu pana Alexandera Czernina-Morzina, s jeho laskavým svolením.



Výkonný větroň Lo-105 „Ardetta“ konstruktéra Lothara Vogta na dvoře u vrchlabského zámku. Zdroj: Sammlung Primavesi, prostřednictvím pana Jiřího Leníka.

Josef Püschel, Gasthof „Bär“, Schatzlar



Ringplatz / Tel. 24

Fremden-Zimmer

Gute bürgerliche Küche, gepflegte Weine und Biere
Große Saallocalitäten für Vereine und Ausflügler

Reklama hostince „Zum Bär“ či jen „Bär“, kam žacléřští plachtaři s oblibou chodili oslavovat své letecké úspěchy. Zdroj: PFANNER, Hans, VLÁČIHA, Josef. Adressbuch für den polit. Bezirk Trautenau. Trutnov: Reise- und Verkehrsbüro, 1930. s. 253 a s. 138 a SCHOLZ, s. 138.



Foto Zdeněk Kittler

ZVEME VÁS
k návštěvě
po způsobu našeho
bodrého
horského lidu:

PŘIJĎTE POBEJT DO JILEMNICE

Krásná letecká fotografie centra Jilemnice, kterou pro reklamní pohlednici pořídil plk. Zdeněk Kittler, bývalý balonový pozorovatel a průkopník leteckého fotografování. Ze sbírek Krkonošského muzea v Jilemnici.



„Mozaqott“ nad Sněžkou. Typická vlnová oblačnost v oblasti středních Krkonoš. Foto Pavel Kocián.

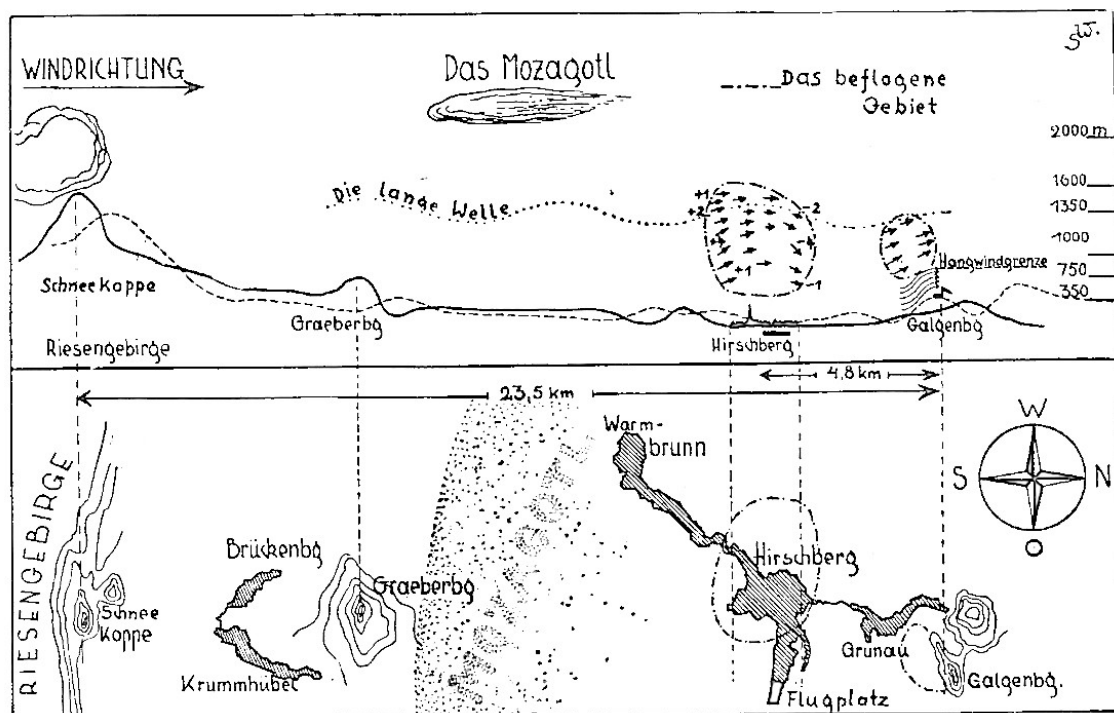
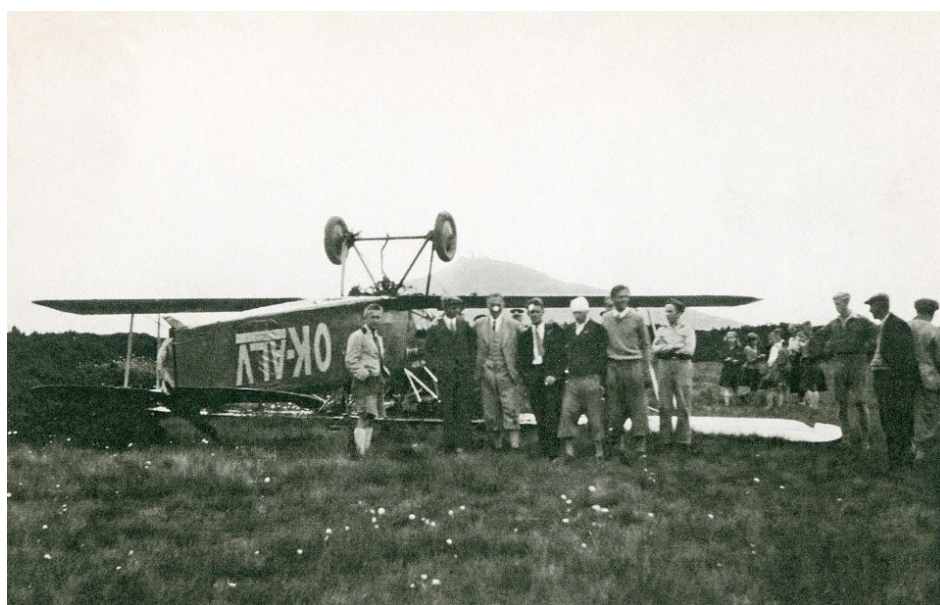


Schéma vzniku dlouhé vlny v severním závětrí Krkonoš. Obrázek v roce 1933 zpracoval Wolf Hirth, tehdy hlavní plachtařský instruktor v Grunau.



Akrobat Fritz Heidt před letadlem Dietrich DP IIa, D 1007, se kterým se 12. září 1926 zúčastnil „Krkonošského leteckého dne“ v Libavě. Zdroj: Bundesarchiv, Bild 102-00568, datován k roku 1926. Fotograf neznámý.



Převrácené Aero A-12, OK-ALV, na Úpském rašeliništi po nehodě 27. července 1932. Zcela vlevo patrně Eugen Bönsch, dále neznámý a tříčlenná posádka letadla. Kavárník Adolf Kudernatsch z Hostinného s rozbitým nosem, pilot František Altmann s tržnou ránou nad okem a oficiál Emil Glause z Rochlic se zavázanou hlavou. Ze soukromé sbírky pana Leoše Erbena, s jeho laskavým svolením.



Reklamní fotografie firmy Edmund Schneiders Segelflugzeugbau Grunau-Riesengebirge. Na snímku typ Grunau Baby I. Foto Albin König, patrně rok 1931. Ze soukromé sbírky pana Leoše Erbena, s jeho laskavým svolením.



Reklama Scheiderovy firmy ESG z počátku 30. let. Ze sbírky autora.



Letecký pozorovatel Karel Kubánek z Jilemnice. Během polské kampaně byl v září 1939 zajat Sověty, ve vykonstruovaném procesu obviněn ze špionáže a uvězněn. Zemřel v nelidských podmínkách v sovětském gulagu patrně v zimě 1940/41. Z rodinného archivu pana Ivana Václavíka, s jeho laskavým svolením.



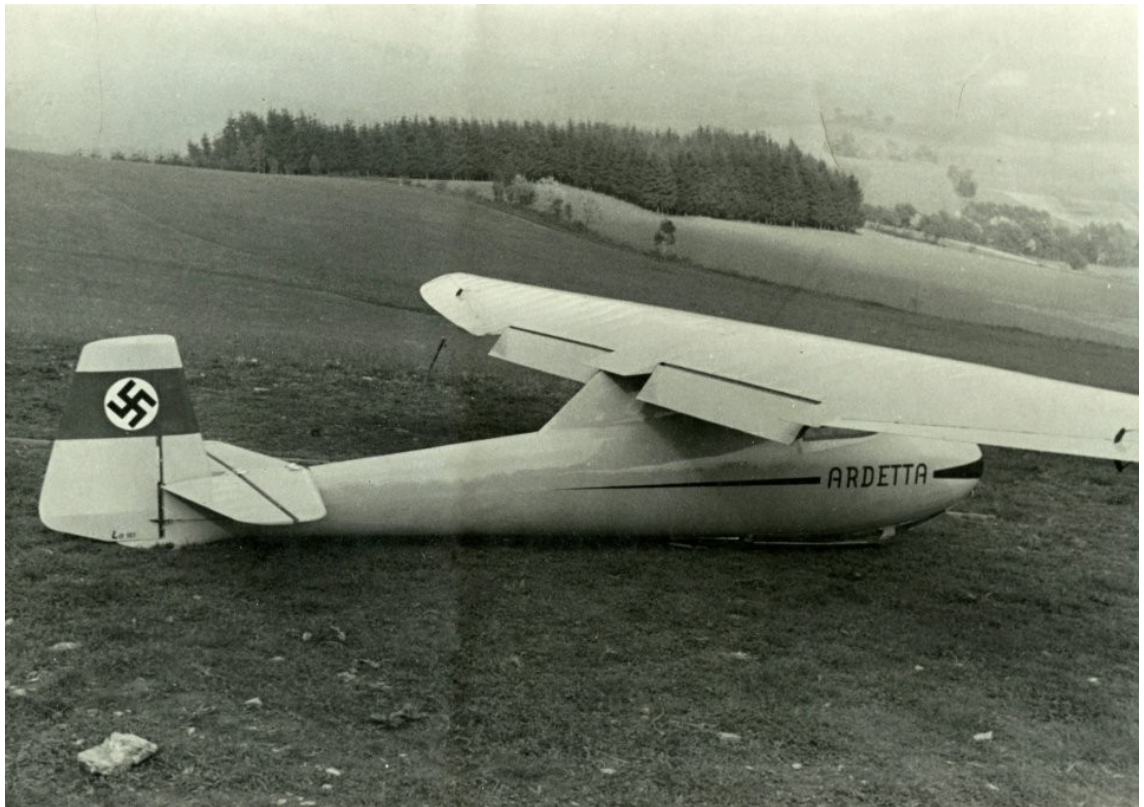
Siegfried Fischer ze Strážného před letounem Junkers Ju 87. Patrně jde o verzi B-2 nebo R-2. Doposud nepublikovaná fotografie ze sbírek Krkonošského muzea ve Vrchlabí.



Siegfried Fischer ze Strážného během letu ve „Štuce“ – fotografie je pořízena z místa střelce letounu. Doposud nepublikovaná fotografie ze sbírek Krkonošského muzea ve Vrchlabí.



Gefreiter Siegfried Fischer ve společnosti neznámé dívky ve Vrchlabí. Fotografie byla pořízena patrně na sklonku jara 1941. Fischerovu vycházkovou uniformu zdobí německý a italský pilotní odznak, stužka Sudetské pamětní medaile a kordík Luftwaffe – zde jde o 1. model s větší svastikou na hlavici. Ze sbírek Krkonošského muzea ve Vrchlabí.



Vogtův výkonný Lo-105 v rámci vrchlabské NSFK létal patrně do roku 1943. Zde je zachycen již po úpravách, které provedl Alfred Vogta – nejmarkantnější z nich jsou vzlakové klapky. Jankův kopec u Vrchlabí. Doposud nepublikovaná fotografie ze sbírek Krkonošského muzea ve Vrchlabí.

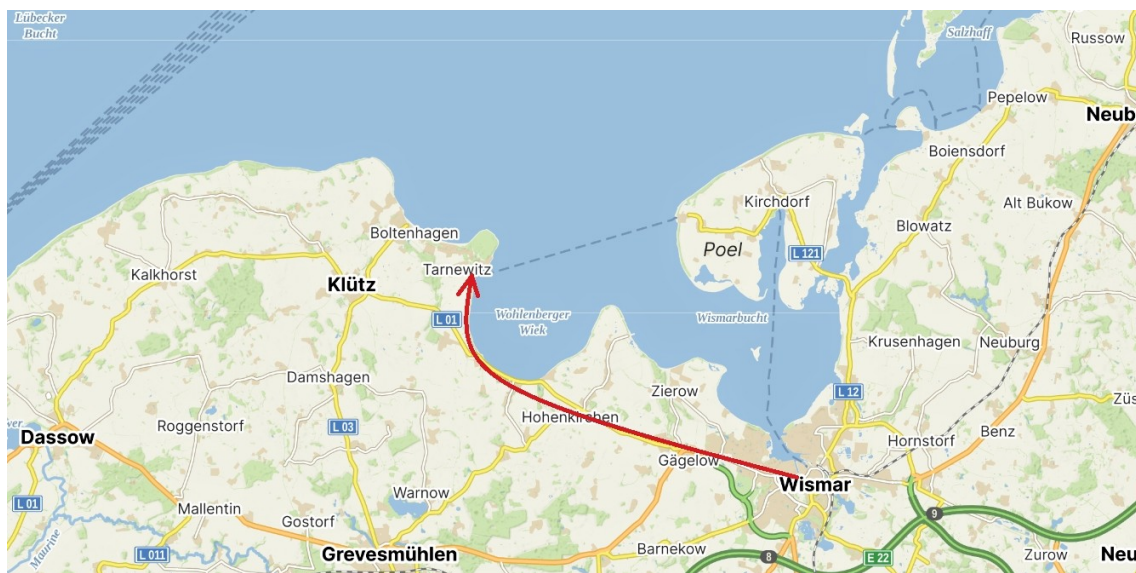
Gesucht wird für sofort oder später in ausbaufähige Stellung
1 Ingenieur oder Techniker für Betrieb
1 Teile Konstrukteur od. techn. Zeichner

möglichst mit Erfahrungen aus dem Flugzeug- oder Maschinenbau, jedoch auch Anfänger.

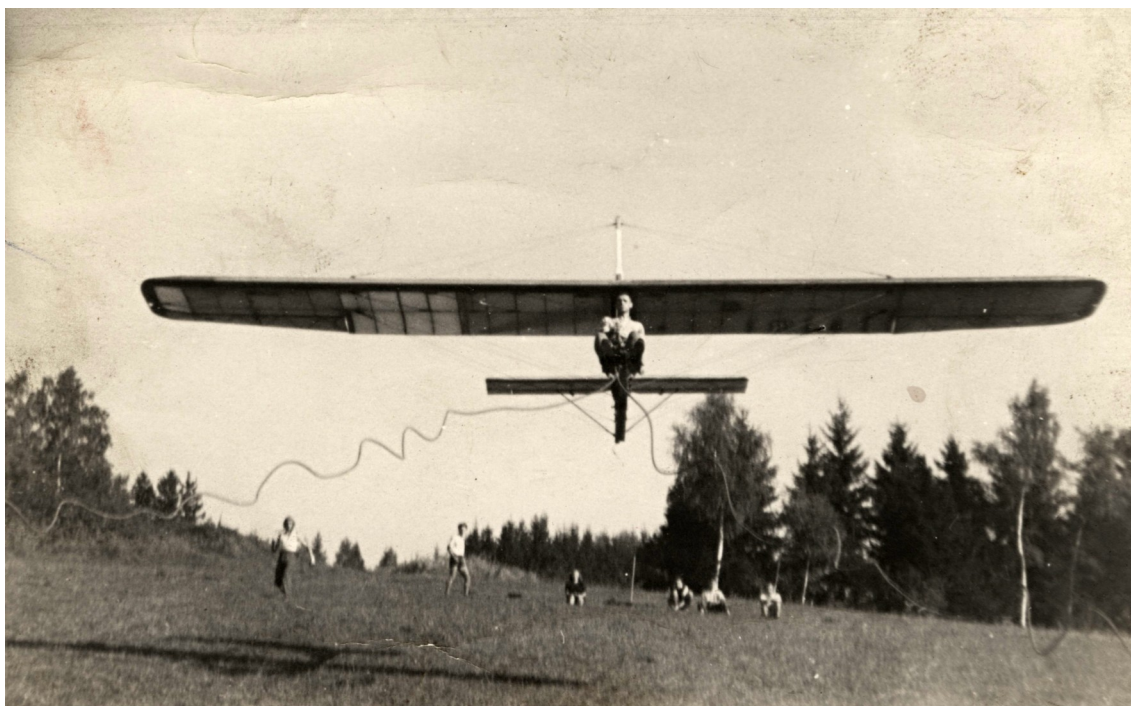
Ausführliche Angebote mit Lebenslauf, Lichtbild, Zeugnisabschriften und Gehaltsansprüchen erbeten an

Flugzeugbau E. Schneider, Grunau (Riesengebirge).

Inzerát Edmunda Schneidera z časopisu Flugsport (poslední číslo z roku 1940, vydané 18. prosince 1940).



Mapa postupu průzkumu britských výsadkářů z Wismaru do Tarnewitz 3. května 1945. Z mapy je patrné, že se Britové k základně v Tarnewitz přiblížili z východu. Z německého pohledu tak mohlo dojít ke snadné záměně se sovětskými jednotkami, které byly nedaleko. Právě v tento den na základně v Tarnewitz přišel o život za doposud nevyjasněných okolností Hptm. Otto Schrimpl.



Stanislaw Gottstein v SG-38 při startu „gumicukem“ z Jankova kopce. Povšimněte si dobře patrných částí křídel, kde byl opravován plátěný potah kluzáku. Ze soukromého archivu pana Martina Tůmy, s jeho laskavým svolením.



VT-52 „Jeřáb“ (DFS Kranich II), OK-9058, těsně před vzletem. Ze soukromého archivu pana Jaroslava Plachty, s jeho laskavým svolením.



Záběr z leteckého dne ve Vrchlabí v roce 1948. Zleva SG-38, Praga E-114 Air Baby, Zlín Z-24 Krajánek a tři větroně Grunau-Baby IIb. Ze soukromého archivu pana Martina Tůmy.



Příprava Grunau-Baby IIb ke vzletu. Jde o unikátní fotografii, na které je dobře viditelné první logo Krkonošského aeroklubu Vrchlabí. Ze soukromého archivu pana Martina Tůmy, s jeho laskavým svolením.



Nehoda Jindřicha Jirmana na Grunau-Baby IIb, OK-8200, na Jankově kopci. Zajímavým detailem je větrný rukáv umístěný na jednom ze stromů v pozadí vpravo. Sezóna 1948. Ze soukromého archivu pana Dušana Patočky, s jeho laskavým svolením.



Havárie školního kluzáku SG-38 po „přistání“ bez podrovnání. Hlavní aktérka nehody, plachtařka Bulušková, sedí u letadla. Letiště Vrchlabí, sezóna 1948. Ze soukromého archivu pana Dušana Patočky, s jeho laskavým svolením.



Nehoda Grunau-Baby IIb, OK-8255, u Erlebachovy stodoly v blízkosti vrchlabského letiště. Tento větroň dříve létal na letišti v Hodkovicích nad Mohelkou. Ze soukromého archivu pana Martina Tůmy, s jeho laskavým svolením.



Nehoda vrchlabské Grunau-Baby IIb, OK-8373, která se naštěstí obešla bez zranění pilota. Povšimněte si elektrických drátů zaříznutých do náběžné hrany pravého křídla. Ze soukromé sbírky pana Martina Tůmy.



Zajímavá fotografie rozloženého větroně Zlin Z-24 „Krajánek“, přepravovaného na speciálním transportéru. Jde o takzvaný „Gundelwagen“ z válečné produkce vrchlabské firmy Petera Flugzeugbau. Začátek roku 1948. Ze soukromého archivu pana Dušana Patočky, s jeho laskavým svolením.



Vzlet větroně Grunau-Baby IIb pomocí navijáku. Letiště Vrchlabí, září 1948. Ze soukromého archivu pana Dušana Patočky, s jeho laskavým svolením.



Praga E-114 Air Baby, OK-BIY, se připravuje ke vzletu. Letecký den ve Vrchlabí, říjen 1948. Ze soukromého archivu pana Dušana Patočky, s jeho laskavým svolením.



Vzácným hostem na leteckém dni byl mjr. Polma, který přiletěl s armádním letounem K-65 „Čáp“ (Fi 156), D-57. Ze soukromého archivu pana Dušana Patočky, s jeho laskavým svolením.



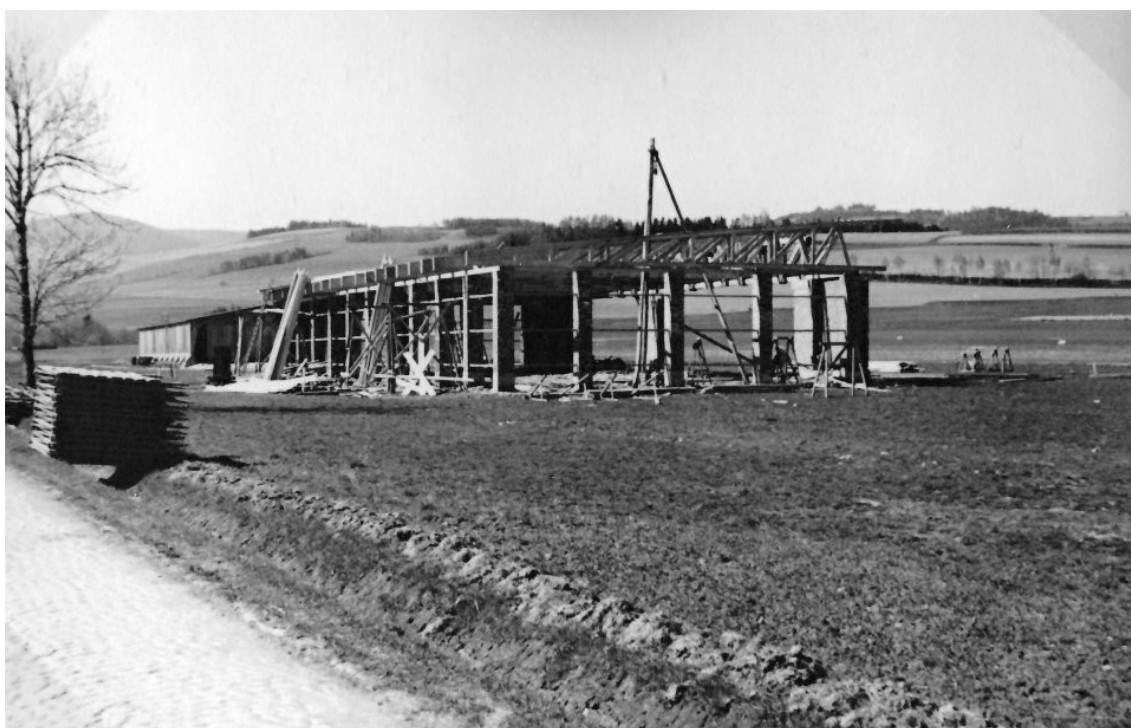
Efektní odlet Ing. Konečného na stroji K-65 „Čáp“ (původně Fieseler Fi 156 „Storch“) z leteckého dne zpět do Prahy. Letiště Vrchlabí, říjen 1948. Ze soukromého archivu pana Dušana Patočky, s jeho laskavým svolením.



Budova bývalé betonárky během přestavby na „leteckou školu“. Dnes je budova neobývaná, v havarijním stavu a na prodej. Ze soukromého archivu pana Jaroslava Plachty, s jeho laskavým svolením.



Pilot a letecký mechanik Josef Patočka před letounem M1D Sokol, OK-DIP. Vrchlabské letiště, sezóna 1949. Ze soukromého archivu pana Dušana Patočky, s jeho laskavým svolením.



Stavba velkého hangáru na letišti ve Vrchlabí. Ačkoliv stavba probíhala především v režii krkonošského aeroklubu, později byla převzata Ústřední plachtařskou školou. Fotografie byla pořízena patrně na podzim roku 1949. Ze soukromého archivu pana Dušana Patočky, s jeho laskavým svolením.



Idylická momentka z prahu dráhy 11 vrchlabského letiště. Na „startu“ je ke vzletu připraven větroň Šohaj. Ve vzduchu vlečný letoun Heinkel He 72 Kadett. V pozadí vlevo vrchol Žalý. Ze soukromého archivu pana Martina Tůmy, s jeho laskavým svolením.



Návštěva z jelenohorského aeroklubu na letišti ve Vrchlabí. Poláci jako vlečný a výcvikový stroj používali proslulý sovětský „Kukuruznik“ (Polikarpov Po-2). Ze soukromého archivu pana Jaroslava Plachty, s jeho laskavým svolením.



U oběda v plachtařské škole, kolem roku 1953. Zleva RNDr. Háza, náčleník ÚPŠ Václav Uhlíř (patrně v hodnosti kapitána), proslulá kuchařka „bábi“, neznámý. Ze soukromého archivu pana Jaroslava Plachty, s jeho laskavým svolením.



Vlekař a instruktor ÚPŠ Vrchlábí František Tůma v kabině C-104. Letiště Vrchlábí, 1. polovina 50. let. Ze soukromé sbírky pana Martina Tůmy, s jeho laskavým svolením.



Slovenský výkonný větroň SP-II „Osa“ konstruktérů Rudolfa Slamky a Štefana Pleška. Fotografie pořídil jeden ze zdejších letců a pozdější náčelník Krkonošského aeroklubu, Jaroslav Plachta, na vrchlabském letišti v roce 1953. Podle jeho vzpomínek šlo o větroň velmi příjemný na pilotáž. Ze soukromého archivu pana Jaroslava Plachty, s jeho laskavým svolením.



Jaroslav Plachta v kabině slovenské „Osy“. Letiště Vrchlabí, sezóna 1953. Ze soukromého archivu pana Jaroslava Plachty, s jeho laskavým svolením.



Instruktorka ÚPŠ Věra Šlechtová (provdaná Špačková) v kabině „Šohaje“. Později se stala náčelnicí ÚPŠ Vrchlabí. Letiště Vrchlabí, 1. polovina 50. let. Ze soukromé sbírky pana Martina Tůmy, s jeho laskavým svolením.



Na letišti ve Vrchlabí byly nezřídka k vidění i zajímavé prototypy. Jedním z nich byl i větroň LG-124 „Galánka“, který se však v provozu příliš neosvědčil. Fotografie z archivu pana Martina Tůmy, s jeho laskavým svolením.



Jaroslav Kumpošt u experimentálního větroně XLF-207 Laminár. Ze soukromého archivu pana Martina Tůmy, s jeho laskavým svolením.



VSM 40 Démant mistra sportu Jaroslava Kumpošta nad Krkonošemi. Celé letadlo mělo bledě modrou barvu, doplňky byly krémově bílé. Z archivu pana Martina Tůmy, s jeho laskavým svolením.



Pohlednice vytvořená k příležitosti setkání účastníků česko-polských vlnových táborů v listopadu 1955. Za ÚPŠ je již podepsán nový náčelník ÚPŠ, Václav Bäuml. Pozoruhodné je, že jsou jako místo setkání uvedeny „Jakubčice“. Obec tohoto názvu se totiž nikde v Krkonoších v současnosti nevyskytuje. Je však pravděpodobné, že jde o polské Jakuszyce, dnes součást Szklarske Poręby, kde se nachází hraniční přechod. Ze soukromého archivu pana Martina Tůmy, s jeho laskavým svolením.

Příloha č. 2: Seznam leteckých nehod, ke kterým v Krkonoších v letech 1898 až 1955 došlo

datum	místo	typ	provozovatel	posádka	příčina nehody	poznámka
1919, únor ¹	Královecký průsmyk, krátce po přeletu hranice na Československém území.	Hansa-Brandenburg C.I ?	Provinz Deutschböhmen	Eugen Bönsch (pil.), Emil Bönsch (pas.)	Nezdařené nouzové přistání po vysazení motoru. Příčinou vysazení motoru krátce po vzletu bylo zřejmě nekvalitní palivo.	Posádka nezraněna, stroj těžce poškozen.
18.7. 1923 ²	Olešnický kopec (Ölsner Berg) u Hostinného.	Potez VII nebo IX	CFRNA	?	Poškození letadla při nouzovém přistání.	Posádka nezraněna, stroj rozmontován a odvezen po železnici.
24.7 (8.?). 1926 ³	Hostinné	Aero A-12	Československé letectvo, LP1	Des. Jaroslav Vejda (pilot) + ?	Převrácení letadla při nouzovém přistání.	Důstojník na místě pozorovatele těžce zraněn.
27.6. 1927 ⁴	Streitberg (Róg)	Blériot-SPAD S.66 ?, F-????	CIDNA	Ludwik Strzelczyk (pil.), Friedrich Griefsch (pas.)	Náraz do zalesněného vrchu ve špatném počasí a silném větru.	Linka Praha – Varšava. Stroj zcela zničen, pilot i jediný cestující zahynuli.
12.2. 1928 ⁵	Pekelský vrch	Hackel Br. „Aupa“	Erich a Alfred Hackelovi	Alfred Hackel	Pravděpodobně pozdě podrovnáno při přistání.	Při tvrdém přistání byla zlomena lyžina. Pilot nezraněn

- ALBRICH, Thomas, HAGEN, Nikolaus. *Österreich-Ungarns Fliegerasse im Ersten Weltkrieg 1914–1918*. Universitätsverlag Wagner, 2019. ISBN 978-3-703010-96-5. S. 80.
- WEISS, Otto. *Nachkriegsleben in Arnau. Die alte Heimat Arnau an der Elbe im Riesengebirge*. Marktoberdorf: Heimatkreis Hoheneibe/Riesengebirge, 2004, S. 261.
- Naléhavá interpelace senátorů Hanse Jokla, dr. Karla Hellera a soudr. na pana ministra národní obrany stran nehod při vojenských cvičeních během posledního pololetí [online]. [vid. 10. 4. 2023]. Dostupné z: https://www.senat.cz/informace/z_historie/tisky/2vo/tisky/T0237_00.htm
- LAUTIER, Eugène. Un avion français allant à Varsovie, tombe en Silésie. *L'Homme libre: journal quotidien du matin*, 29. 6. 1927, s. 1.
- SALZ, Hanuš. Igo Etrich: Průkopník letectví. *Lnářský průmysl*. Trutnov: Texlen s.p. a OA Trutnov. S. 107.

13.2. 1928 ⁶	Pekelský vrch	Hackel Br. „Aupa“	Erich a Alfred Hackelovi	Alfred Hackel	Ztráta rychlosti – větroň spadl z asi 6 metrů.	Větroň těžce poškozen. Pilot nezraněn.
5.6. 1928 ⁷	Královec (Königshan)	Blériot-SPAD S.66, F-AEBK	CIDNA	František Lehký (pil.), Franciszek Przybylski (2. pil./poz.)	Ztráta rychlosti při přiblížení na přistání v terénu po vysazení motoru.	F. Lehký zraněn, F. Przybylski, který nebyl připoutaný, utrpěl smrtelná zranění.
21.7. 1928 ⁸	Mezi Karpaczi a Mysłakowicemi	větroň	DLV Hirschberg ?	Ferdinand Schulz	Při přiblížení na přistání zachytil o vedení vysokého napětí, větroň těžce poškozen.	Pilot z nehody vyvázl nezraněn.
28.9. 1929 ⁹	Prklín, Roztoky u Jilemnice	Avia BH-21, v.č. 105	Československé letectvo, LP 4, 41. letka	Des. František Červený	Ztráta rychlosti v zatáčce při nouzovém přistání.	Stroj zcela zničen, pilot utrpěl smrtelná zranění a zemřel asi po 20 minutách.
23.10. 1929 ¹⁰	Horní Staré Město u Trutnova (pole Emila Fiedlera)	Etrich E.VIII Sport-Taube	Igo Etrich	Johannes Hentschel	Nouzové přistání po nepravdělném chodu motoru.	Pilot nezraněn, poškozená vrtule.
4.7.1930 ¹¹	Studniční hora/Luční hora	ESG 29 „Wiesenbaude“	Eugen Bönsch	Eugen Bönsch	Ztráta rychlosti	Pilot utrpěl zranění kyčlí, pánve a rukou.

6 SALZ, hanuš, pozn. 5.

7 SOkA Trutnov. Zřízení poštovního letadla v Královci, 1928, XIV, 12/1281, inv. č. 22774, ukl. č. .774, Zpráva zástupce velitele četnické stanice v Königshanu, stržm. Maliny, o nehodě.

8 GRUHN, Herbert. Vom Gebirge. Segelflug. *Der Wanderer im Riesengebirge*. 1928, Jhg. 48, Nr. 8, s. 121.

9 KNOTEK, Ondřej. Pomníky letců: 28.9. 1929: des. František Červený [online]. 14.6. 2010. [vid. 15. 6. 2023]. Dostupné z:

<https://www.pomnikyletcu.cz/clanky/pomniky-letcu/ceska-republika/ceskoslovenske-letectvo/ceskoslovenske-letectvo-1918---1938/pomniky-leteckych-katastrof/28.9.1929.html>

10 Hlášení velitele četnické stanice v Hořejším Starém Městě z 23.10. 1929. SokA Trutnov. Igo Etrich – výroba a zkoušení letadel (1929–1934). XIV, 12/1372. Inv. č. 22775, ukl. č. 434.

11 REDAKCE. *Polkwitzer Stadtblatt*. 1930, Jhg. 48, Nr. 54, s. 2.

27.7. 1932 ¹²	Bílá louka (u Luční boudy)	Aero A-12, v.č. 85, OK-ALV	František Altmann	František Altmann (pil.), Adolf Kudernatsch (pas.), Emil Glause (pas.)	Při pokusu o nouzové přistání po vysazení motoru letoun zachytil podvozkem o kosodřevinu a převrátil se.	Posádka lehce zraněna.
28.5.1933 ¹³	Luční bouda	Grunau Baby II, „D-Onkel Otto“	NSFK, Hirschberg (Jelení Hora)	Hanna Reitsch	Nouzové přistání na území ČSR po průletu bouřkou. Pilotka kvůli námraze vytloukla okna překrytu kabiny.	Po shoení gumového lana s pomocí E. Bönsche a přítomných turistů znovu odstartovala.
11.7.1933 ¹⁴	Jelení Hora - Hartau	ESG 30 „D-Wiesenbaude“ (býv. Wiesenbaude ?)	Lola Schröter/Eugen Bönsch ?	Lola Schröter	Pravděpodobně ztráta rychlosti při přiblížení.	Pilotka utrpěla těžké zlomeniny obou dolních končetin.
listopad 1933 ¹⁵	Prostřední Lánov	Hackel Segelflugzeug (bezocasý)	Ing. Erich Hackel a Alfred Hackel/VDF Mittellangen au-Hohenelbe	Anton von und zu Croy	Nehoda byla způsobena omezenou říditelností v důsledku přední centráže – pilot si svévolně posunul sedačku vpřed.	Pilot nezraněn, letadlo značně poškozeno.
19.7. 1936 ¹⁶	Žalý (Heidelberg)	Lalaghe (větroň)	VDF Mittellangen au-Hohenelbe	Wilhelm Tamm	Ztráta rychlosti při letu nad svahem, při pádu větroň narazil do kamenné budovy.	Pilot utrpěl zlomeninu pánve, zranění v obličeji, rozdrčení paty a těžký otřes mozku.

12 SOKA Trutnov, Fr. Altmann, pilot z Terezína – havárie letadla u Luční boudy 1932, sign. XIV 12/1598, inv. č. 22777, ukl. č. 774.

13 REITSCH, Hanna. *Létání – můj život*. Ostrava: REVI, 1996.

14 SEIDL, Josef. Absturz der Fallschirmspringerin Lola Schröter. *Innsbrucker Nachrichten*. 1933, Jhg. 80, Nr. 158, s. 6.

15 SOKA Trutnov, Fr. Fiedler, člen MLL – bezmotorové létání, sign. XIV 12/1718, inv. č. 22778, ukl. č. 774.

16 REDAKCE. *Neues Tagblatt für Schlesien und Nordmähren*. 1936, Jhg. 3, Nr. 170, s. 3.

29.8.1936 ¹⁷	Slezské předhůří Krkonoš	Praga E-114 „Baby“		Škpt. Fuksa, npor. Hejtmánek	Nouzové přistání do terénu pro defekt motoru.	Přistání ještě za šera, stroj nepoškozen.
15.9. 1937 ¹⁸	Stolová hora u Klentnice (Tafelberg) – soustředění na Pálavě	Grunau Baby I „Rübezahl“	VDF Hohenelbe-Mittellangen au	Reinhold Rieger	Srážka s větromem „Pfeil“ brněnského plachtaře Williho Fuchse při létání na svahu.	Reinhold Rieger utrpěl zlomeninu stehenní kosti. Willi Fuchs při dopadu zahynul.
24.2. 1938 ¹⁹	Ober-Kolbendorf (dnes na polské straně u Horních Lysečín)	Pravděpodobně Dornier Do-17	Luftwaffe	2 důstojníci 2 poddůstojníci	Letoun ve sněhové bouři narazil do strmého zalesněného svahu, asi 10 metrů od čs. hranice.	Letoun letěl zřejmě od východu, u Zaclěře se nakrátko dostal nad československé území. K nehodě došlo několik metrů na německém území. Celá posádka zahynula.
17.9. 1939 ²⁰	Studniční hora	Junkers Ju 52/3m	Luftwaffe		Řízený let do terénu.	Celá tříčlenná posádka zahynula.
1940	Sněžka, u České boudy	Focke-Wulf Fw-44	?	?	Náraz do terénu patrně v důsledku nekázně.	Vzhledem ke stavu trosk musel být pilot přinejmenším těžce raněný.
3.3. 1940 ²¹	Malá Úpa	?	Luftwaffe, Flugzeugführerschule (FFS) C4	?	?	?

17 POLMA, Jaroslav, Dálkový rekordní let Praha – Moskva s letounem Praga – Baby. In: Letectví, 9/1936 (září), ročník 16, s. 339–342.

18 Tödlicher Unfall beim Segelfliegen. In: Neues Tagblatt für Schlesien und Nordmähren. 1937, vyd. Donnerstag 16.9. 1937, Nr. 218. 4. Jahrgang, Troppau: Adolph Drechsler, s. 3.

19 MORCHE, Rudolf. Absturz eines deutschen Bombers. Im Schneesturm verirrt. - Vier Todesopfer. Neues Tagblatt für Schlesien und Nordmähren. 1938, Jhg. 5, Nr. 47, s. 3.

20 TÓTH, Tomáš. Byl to Junkers 52/3m. Krkonoše – Jizerské hory. 2023, roč. 55 ,č. 3, s. 22-23.

21 Podle tabulky zpracované Obstlt. Wolfgangem Pechem z Bundeswehru, kterou poskytl pan Vladimír Vít.

1.9. 1940 ²²	Rokytnice – Hoření domky	Messerschmit t Bf-110 D-0, W.Nr. 3415, DE+JR	L.Z.A. Liegnitz- Luftzeugamt	Uffz. August Jack	Řízený let do terénu. V době nehody byla v místě hustá mlha.	Pilot při dopadu zahynul.
22.9. 1940 ²³	Miskowice (Michelsdorf)	Junkers Ju- 86, W.Nr. 864004	Flugzeugführ erschule (FFS) C 13	?	Patrně nouzové přistání v důsledku poruchy motoru.	Poškození 60%.
únor 1941 ²⁴	Modrý důl	?	?	?	Řízený let do terénu.	Ze čtyřčlenné posádky tři mrtví.
24.3. 1941 ²⁵	Rýchory, jihozápadně Žacléře, v místě dnešního Vernírovické ho lesa	Junkers Ju 52/3m, W.Nr. 5277	Luftwaffe	?, ?, Uffz. Alfred Vogt	Nezdařené nouzové přistání ve sněhové vánici.	70% poškození
24.3. 1941 ²⁶	Rýchory, jihozápadně Žacléře, v místě dnešního Vernírovické ho lesa	Junkers Ju 52/3m, W.Nr. 5699, G6+JL	Luftwaffe, 3./K.Gr.z.b.V . 101	Fw. Alfred Krause, Gefr. Erich Mammitsch, Fw. Karl Wieland, Uffz. Walter Buschmann, Uffz. Artur Schless	Nezdařené nouzové přistání ve sněhové vánici.	Stroj se po havarii vzňal a shořel. Celá posádka kromě zraněného Artura Schlesse zahynula. Stroj z 95% zničen.
24.3. 1941 ²⁷	Rýchory, jihozápadně Žacléře, v místě dnešního Vernírovické ho lesa	Junkers Ju 52/3m, W.Nr. 6246, 9G+AT ²⁸	Luftwaffe, K.Gr.z.b.V. 101	Hptm. Karl Thomas (pil.), Oblt. Paul Schatz, Fw. Franz Schilling	Nezdařené nouzové přistání ve sněhové vánici.	Posádka zraněna, letoun ze 75% zničen.

22 KREJČÍ, Pavel. Me 110 D-0, W.Nr. 3415, DE+JR, L.Z.A. Liegnitz-Luftzeugamt. In: Letecká badatelna [online]. 5/2013. [vid. 2. 1. 2022]. Dostupné z: <http://www.leteckabadatelna.cz/havarie-a-sestrely/detail/12/>

23 PECH, Wolfgang, pozn. 21.

24 Ústní sdělení od pana Víta Puchera, bývalého pracovníka terénní služby Krkonošského národního parku, 9.4. 2023

25 KREJČÍ, Pavel. 4X Junkers Ju 52, W.Nr 5277, 5699, 6246, 6414, 3./K.G.z.b.V. 101, Žaclěř okr. Trutnov 24.3. 1941 [online]. 6/2020. [vid. 23. 5. 2023] Dostupné z: <http://www.leteckabadatelna.cz/havarie-a-sestrely/detail/794/>

26 KREJČÍ, Pavel, pozn. 25.

27 KREJČÍ, Pavel, pozn. 25.

28 PIRKL, Bernd. Werknummerliste der Junkers Ju 52. In: *Junkers Ju 52 Archiv* [online]. 13.11. 2022. [vid. 14. 3. 2023]. Dostupné z: <https://www.ju52archiv.de/Werksnummernlisten.htm>

24.3. 1941 ²⁹	Rýchory, jihozápadně Žacléře, v místě dnešního Vernířovického lesa	Junkers Ju 52/3m, W.Nr. 6414	Luftwaffe, K.Gr.z.b.V. 101	Uffz. Karl Maierhöfer (pil.), Ogefr. Rudolf Zänker, Gefr. Walter Ludolf	Nezdařené nouzové přistání ve sněhové vánici.	50% poškození, pilot Maierhöfer a palubní technik Ludolf zraněni, radista Zänker zahynul. ³⁰
27.5. 1941 ³¹	Kowary (Schmiedeberg)	Dornier Do-17 P, W.Nr. 1056	Luftwaffe, Aufkl. Fl. Schule 3	?	?	Stroj po dopadu zcela shořel.
8.8. 1941 ³²	Labský důl	Junkers W 34hau, W.Nr. 1357, ZN+HT	Luftwaffe, Sch/FAR 82	Gefr. Johann Michel (pil.), Gefr. Georg Kalb (pil.), Ogefr. Karl Decker (p.mech.)	Řízený let do terénu.	Letoun ze 100% zničen.
26.8. 1941 ³³	Mravenčí vrch	Focke-Wulf FW 58	Luftwaffe, Sch. Far. 72	Ze čtyřčlenné posádky se třem letcům podařilo z vraku uniknout.	Řízený let do terénu	Letoun po dopadu shořel.
25.2. 1942 ³⁴	Wielka Kopa (Scharlachberg)	Junkers Ju 52/3m g4e, W.Nr. 6697, 9P+CP	Luftwaffe, K.Gr.z.b.V. 50	Obfw. Hans Clausen (pil.), Uffz. Walter Mayer, Ogfr. Carl Hellemann, ?	Řízený let do terénu. Stroj na cestě s dovolenkáři z fronty prolétával pásmem mlhy.	Čtyřčlenná posádka při nárazu do svahu zahynula, stejně jako všichni cestující (počet prozatím neznámý). Stroj zničen ze 70%.

29 PIRKL, Bernd, pozn. 28.

30 PIRKL, Bernd, pozn. 28.

31 PECH, Wolfgang, pozn. 21.

32 VLADAŘ, Jan. Letecká havárie v Labském dole roku 1941. *Špindlerovské noviny*. 2023, roč. 31, č. 9, s. 3.

33 KREJČÍ, Pavel. Focke-Wulf Fw 58, letecká škola Sch FAR 72, Královec okr Trutnov, 26.8.1941. In: Letecká badatelna [online]. 2013. [vid. 16. 7. 2023]. Dostupné z: <http://www.leteckabadatelna.cz/havarie-a-sestrely/detail/112/>

34 PIRKL, Bernd, pozn. 28.

16.10. 1942 ³⁵	Vítkovice-Rezek	Junkers W 34hau, W.Nr. 891 ³⁶	Luftwaffe, L.K.S. 2	Uffz. Rudolf Kirchner, Uffz. Karl Egger, Uffz. Heinz Passenheim	Řízený let do terénu po ztrátě orientace.	Celá posádka při nehodě zahynula.
5.3. 1944 ³⁷	Trutnov - Voletiny	Messerschmitt Bf-109 G ?	Luftwaffe, ?	?	Pravděpodobně porucha motoru/požár	Pilot se zachránil na padáku.
20.6. 1944 ³⁸	Sklářská Poruba (Oberschreib erhau)	Junkers Ju 88 A-7, W.Nr. 885002	Luftwaffe, Flugzeugführerschule (FFS) B 14	?	?	?
19.11. 1944 ³⁹	Harrachov	Messerschmitt Bf-109 G-14, W.Nr. 785008	Luftwaffe, 3./Fl.ÜG 1 Süd	?	?	?
4.12. 1944 ⁴⁰	Vítkovice-Rezek	Junkers Ju 88 T-3, W.Nr. 330246, D7+FH	Luftwaffe, Wekusta/West	?	Řízený let do terénu. V době nehody byla v místě hustá mlha.	Čtyřčlenná posádka při dopadu zahynula.
23.1. 1945 ⁴¹	Piechowice (Petersdorf)	Focke-Wulf FW-190 F-8, W.Nr. 584356	Luftwaffe, I./SG2	?	?	Poškození 20%, patrně šlo o nouzové přistání.
23.2. 1945 ⁴²	Obří hřeben.	Junkers Ju 52/3m g4e, W.Nr. 6820, 4V+DR	Luftwaffe, 7./TG 3	Ofw. Emil Hannemann (pil.), Ofw. Albert Link, Fw. Max Ziemus, Fhnr. Wilhelm Vaubel	Řízený let do terénu. Letoun se ve špatném počasí odchytil od plánované trasy při evakuačním letu s raněnými a vletěl do závětrí Obřího hřebene.	Posádka při nebo po nehodě zemřela. Z přepravovaných vojáků se 6 podařilo dojet na Růžohorky, kde jeden zemřel. Další zemřel následujícího dne v lazaretu v Trutnově.

35 PECH, Wolfgang, pozn. 21.

36 Stran výrobního čísla se zdroje rozcházejí. Podle informací Jana Vladaře, uvedených na stránkách KVLH Rváčov – Černá, šlo o W.Nr. 888. Podle tabulky zpracované Obstlt. Wolfgangem Pechem z Bundeswehru (a poskytnuté Vladimírem Vítem) šlo o W.Nr. 891.

37 [online] Dostupné z: <http://www.leteckabadatelna.cz/havarie-a-sestrelly/detail/244/>

38 PECH, Wolfgang, pozn. 21.

39 PECH, Wolfgang, pozn. 21.

40 PECH, Wolfgang, pozn. 21.

41 PECH, Wolfgang, pozn. 21.

42 KREJČÍ, Pavel. Junkers Ju 52/3m VB+UO W.Nr 6820, 7./Transport Geschwader 3, Obfw. Emil Hannemann +22 KIA, Sluneční jáma – Sněžka, 23.2.1945. In: Letecká badatelna [online]. 2/2014. [vid. 30. 3. 2021]. Dostupné z: [Letecká badatelna \(leteckabadatelna.cz\)](http://leteckabadatelna.cz)

9.3. 1945 ⁴³	Łysa Góra (jižně Kowar)	Heinkel He-111 H-6, W.Nr. 4858	Luftwaffe, Schleppgruppe 1	Otto Karnstadt (pil.), Paul Zysu (nav.), Franz Wachter (mech.), Paul Meta (rad.)	Vysazení zbylého motoru a pád – stroj byl poškozen palbou.	Stroj se účastnil zásobování obležené Vratislavi. Na padáku se zachránil jen palubní mechanik Franz Wachter.
10.3. 1945 ⁴⁴	Poblíž Hampelbaude (dnes Strzecha Akademicka)	Junkers Ju 52/3m g7e, W.Nr. 7227, 8T+AV	Luftwaffe, 11./TG 2	Walter Knobloch, Wilhelm Hermann, Georg Hartlaub, Ulrich Felkenyer	Řízený let do terénu po ztrátě orientace.	Celá posádka zahynula. Stroj vezl mj. asi tunu masových konzerv.
31(?)3. 1945 ⁴⁵	Lubošská planina	Bell P-39Q Airacobra	VVS RKKA	?	Pravděpodobně řízený let do terénu. ⁴⁶	Pilot při dopadu zahynul.
duben 1945	Łysa Góra (jižně Kowar)	Bell P-39Q Airacobra	VVS RKKA	?	?	Pilot při nehodě zahynul.
8.5. 1945	Krummhübel (Karpacz)	Fieseler Fi-156 Storch	Luftwaffe	1+2 ?	Stroj havaroval v nízkém letu kvůli náhlému silnému poryvu větru.	Pilot i oba cestující (zřejmě nižší nacističtí funkcionáři) při nehodě zahynuli.
1945	Schlingelbaude (od r. 1951 Schronisko Bronisława Czecha, dnes neexist.)	Jermolajev Jer-2 nebo Petljakov Pe-2	VVS RKKA		Řízený let do terénu. K neštěstí došlo kole 3. hodiny ranní.	Celá posádka při nehodě zahynula.

43 PECH, Wolfgang, pozn. 21.

44 PECH, Wolfgang, pozn. 21.

45 KREJČÍ, Pavel. Bell P-39 Airacobra, 1,5 km západně Vosecké boudy – Krkonoše. In: Letecká badatelna [online]. 6/2014. [vid. 3. 3. 2021]. Dostupné z: <http://www.leteckabadatelna.cz/havarie-a-sestrelly/detail/64/>

46 Podle ústního sdělení Vladimíra Víta z 19.3. 2023 v blízkosti havarovala ještě další sovětská P-39 a německý Messerschmittu Bf-109. Je pravděpodobné, že přinejmenším nehoda této P-39 s nehodou uvedenou v tabulce souvisí.

13.10. 1945 ⁴⁷	Dívčí kameny	C-47, s/n 476473	VVS RKKA	staršíj lejtěnant Makarov, lejtěnant Šiškov, podporučík Litagen, staršíj seržant Popov, seržant Žitin	Řízený let do terénu.	Celá posádka při nehodě zahynula.
23.11. 1946 ⁴⁸	Przesieka	Polikarpov Po-2, SP-AFW	Szkoła Szybowcowa Grunów	Władysław Burławski (pil.), Franciszek Rybczyński (pas.), Rudolf „Marek“ Szymański (pas.), Alfred „Felek“ Szymański (pas.)	Pokus o úlet na západ. Přetížený letoun se pravděpodobně dostal v závětří hor do oblasti silné mechanické turbulence a havaroval.	Všechny čtyři osoby na palubě při nehodě zahynuly.
1946 (1947?) ⁴⁹	Jankův kopec	SG-38 s gondolou	Krkonošský aeroklub Vrchlabí	?	Vyplavání a ztráta rychlosti při přistání.	Pilot nezraněn, letadlo poškozeno – rozbitá gondola.
Léto 1948 ⁵⁰	Jankův kopec	Grunau Baby IIb, OK-8200	Krkonošský aeroklub Vrchlabí	J. Jirman	Pravděpodobně nezdařené přistání.	Větroň skončil na svahu s levým křídlem ulomeným v místě brzdících klapek.
1948 ⁵¹	letiště Vrchlabí	SG-38	Krkonošský aeroklub Vrchlabí	V. Bulušková	Přistání bez podrovnání.	Pilotka nezraněna, kluzák skončil na zádech se zlomenou přední částí lyžiny.

47 KREJČÍ, Pavel. Douglas C-47 Skytrain 476473, Dívčí kameny, Krkonoše. In: Letecká badatelna [online]. 4/2014. [vid. 12. 3. 2022]. Dostupné z: leteckabadatelna.cz

48 KACZOROWSKA, Katarzyna. Tragiczny lot po wolność [online]. 29.6. 2007. [vid. 21. 1. 2023]. Dostupné z: <https://dolnoslaskie.nazemiasto.pl/tragiczny-lot-po-wolnosc/ar/c1-206943>.

49 Ústní sdělení - podle zaznamenaných vzpomínek Jaroslava Kuttelwaschera. Vrchlabí, 15. 6. 2014.

50 Informace ze soukromého fotoalba pana Dušana Patočky.

51 Informace ze soukromého fotoalba pana Dušana Patočky.

29.8. 1949 ⁵²	letiště Vrchlabí	SG-38	ÚPŠ Vrchlabí	Jaroslav Bažant	Při navijákovém startu se vlečné lano nepodařilo odpojit, pilot mimořádnou situaci nezvládl a zřítíl se na dráhu.	Pilot při dopadu zahynul.
Mezi lety 1951-1954 ⁵³	Pravděpodobně jihozápadní okraj Vrchlabí	Heinkel He-72 Kadett	ÚPŠ Vrchlabí	Věra Šlechtová Špačková	Po startu vysazení motoru v důsledku vyčerpání paliva. Při nouzovém přistání do terénu uražen podvozek v úvozu.	Pilotka nezraněna, neznámá cestující (známá náčelníka ÚPŠ Uhlíře) utrpěla zranění obličeje. Letadlo těžce poškozeno.

52 Informace z rubové strany fotografie nehody. Soukromý archiv pana Martina Tůmy.

53 CHVOJKOVÁ, Helena. *Plachtařina je požitek – pilotka Věra Šlechtová Špačková vzpomíná*. Cheb: Svět křídel. ISBN 978-80-87567-24-1. S. 101–102.

Příloha č. 3: Seznam letců z Krkonoš, kteří bojovali v 1. světové válce

hodnost	příjmení	jméno	datum a místo narození	datum, místo a okolnosti úmrtí	jednotka	doplňující informace
Leutnant (Luftstreitkräfte)	BLUME ¹	Walter	10.1.1896, Hirschberg (Jelení Hora)	27.5.1964, Duisburg.	FFA 65, Jasta 26, Jasta 9	Dosáhl 28 vítězství, držitel „Pour le Mérite“
Maschinenmaat (Kaiserliche Marine)	BORMANN ²	Friedrich	24.2.1894, Hirschberg (Jelení Hora)	3.9.1915, zahynul při katastrofě vzducholodi L10, která se vžňala po zásahu bleskem a zřítla se do Severního moře východně Neuwerku, nedaleko Cuxhavenu.	člen posádky L 10, strojník	Příslušník německé námořní vzduchoplavby
Feldwebel (K.u.K. Luftfahrtruppe), Hauptmann (Luftwaffe)	BÖNSCH ³	Eugen	1.5. 1897 Groß Aupa (Velká Úpa)	Zemřel 24.7. 1951 v Ehrwaldu.	FleK 6 (let. mechanik), FleK 8 (pil. Výcvik), FliK 51J, Fliegerhorst Oschatz (Luftwaffe)	Dosáhl 16 vítězství, z toho 6 balonů, a 1 nepotvrzený sestřel.
Oberleutnant	HESSE ⁴	Karl	12.2.1892, Slaný, vyrůstal v Trutnově	Zahynul v boji v noci z 3. na 4.5.1918 společně s pilotem Zgsf. Antonem Schuhem, když se jeho letoun poblíž Sacile zřítíl během náletu.	FliK 28, FliK 101G, FliK 102G, pozorovatel /střelec.	Sloužil jako letecký pozorovatel, příbuzný Igo Etricha.

- 1 STERNAL, Bernd. *Eroberer des Himmels. Lebensbilder – Deutsche Luft- und Raumfahrtspioniere, Träger des Ordens „Pour le Mérite“*, Namen von A – L. Díl 3. Gernrode: Sternal Media, 2018. ISBN 978-3-7481-2098-8. S. 34.
- 2 LETTENS, Jan. Friedrich Bormann. In: Wrecksite [online]. 5.7.2020. [vid. 15. 6. 2023]. Dostupné z: [WRECKSITE - † Friedrich Bormann](#)
- 3 RAJLICH, Jiří. Šikovatel Eugen Bönsch (1897-1951). Rakousko-uherské stíhací eso z Krkonoš. 1. část. *Historie a vojenství*. 2017, roč. 66, č. 1., s. 38-77
- 4 TICHÝ, Antonín. Hledání ztraceného syna. In: *Freiheit* [online]. 31. 10. 2009. [vid. 30. 9. 2022]. Dostupné z: [KRKONOŠE - měsíčník o přírodě a lidech \(freiheit.cz\)](#)

Rittmeister, Feldpilot, Dipl.-Ing.	HESSE ⁵	Maxmilian	19.5.1887, Slaný, vyrůstal v Trutnově	?	FliK 1, FliK 18, FliK 102/G.	Příbuzný Igo Etricha, držitel pilotního diplomu FAI- Rakousko č.11. Vyznamenán stříbrnou i zlatou medailí za statečnost.
Zugsführer, Feldpilot	HOLLMAN N ⁶	Robert	1897, Špindlerův Mlýn	Zahynul v boji 10.8.1917, když byl v boji s italskými stíhači jeho Hansa- Brandenburg C.I(U) 69.21 sestřelen. S ním zahynul i pozorovatel Oblt. Rudolf von Rohrer	FliK 16	Posmrtně vyznamenán Zlatou medailí za statečnost.
Oberleutnant	HORN ⁷	Hans- Georg	28.4. 1892, Berbisdorf/ Schlesien (Dziwiszów)	Zemřel ve Vídni v březnu 1946. Pohřben na vídeňském Ústředním hřbitově.	Kasta 29, Schusta 11, FA A.221, FFA 39 pozorovatel /střelec, za 2. světové války příslušník Luftwaffe.	Držitel „Pour le Mérite“.
Korporal, Flugzeugführer	JESCHEK ⁸	Vinzenz	2.1.1900, Prostřední Lánov	Zahynul v boji 7.9.1918 východně od Gorgo al Monticano. Sestřelen v plamenech v Albatrosu D.III (Oef) 253.42. Jeho přemožitelem byl 2nd Lt. Alfred Latimer, MM od 28. perutě RAF na letounu Sopwith Camel, D8244.	FliK 43J, FliK 61J, pilot	Na frontu se dostal 21.8.1918, padl již 7.9.1918. 2nd Lt. Latimer, který ho sestřelil, jej však nepřežil ani o měsíc. 4.10.1918 byl ve svém Camelu sestřelen a zabit protiletadlovou palbou u Rotzo.

5 TICHÝ, Antonín, pozn. 4.

6 RAJLICH, Jiří, 2015. Z mailové komunikace s leteckým historikem, PhDr. Jiřím Rajlichem. 23.4.

7 Frontflieger. Die Soldaten der Deutschen Fliegertruppe 1914-1918 [online]. 2022. [vid. 1. 4. 2022]. Dostupné z: <http://www.frontflieger.de/3-h-f.html>

8 TICHÝ, Antonín. Jméno z pomníku padlých. In: *Freiheit* [online]. 1. 10. 2014. [vid. 30. 9. 2022]. Dostupné z: [KRKONOŠE - měsíčník o přírodě a lidech \(freiheit.cz\)](http://www.krkonoše.cz)

(K.u.K. Luftfahrtruppe)	KITTLER ⁹	Zdeněk	1886, Roztoky u Jilemnice	19.10.1930, Jevíčko. Zemřel krátce před svou svatbou v hotelovém pokoji na srdeční selhání. Za smrti mohly být drogy, nevylučuje se však ani vražda.	Balonový pozorovatel	Po válce sloužil v československém letectvu, dosáhl hodnosti plukovníka.
Leutnant i.d.R. (K.u.K. Luftfahrtruppe)	ROTTER ¹⁰	Paul	1893, Oberhohenelbe (Hořejší Vrchlabí).	Padl společně se svým pilotem Kpl. Franzem Dostalem 14.6.1917, když byli sestřeleni italskými stíhači. Letoun Hansa-Brandenburg C.I 26.29 po dopadu shořel.	FliK 24. Sloužil jako pozorovatel /střelec.	Držitel Stříbrné medaile za statečnost, bronzové i stříbrné záslužné medaile s meči.
Offizierstellvertreter, Feldpilot	Ruß (RUSS) ¹¹	Gottfried (Bohumil)	25.10.1892, Dolní Lánov (Niederlangenau)	Zahynul 23.5.1920 při nehodě na leteckém dni v Mostě v troskách Albatrosu D.II (Oef) „Mopsi“, patřícímu společnosti „Ikarus“ bývalého stíhače Julia Arigiho.	FliK 7, FliK 37D	Držitel pilotního diplomu FAI-Rakousko č. 176. Dvakrát vyznamenán Zlatou medailí za statečnost.
Oberleutnant (K.u.K. Luftfahrtruppe)	SCHRIMPL (někdy nesprávně uváděn jako SCHRIMPEL) ¹²	Otto	29.7.1895, Hohenelbe (Vrchlabí)	3.5.1945 na letišti v Tarnewitz, za doposud nevyjasněných okolností.	FliK 28, FliK 61J. Za 2. světové války sloužil v Luftwaffe.	Do konce války dosáhl 5 vzdušných vítězství. Držitel Stříbrné medaile za statečnost.

9 VÁCLAVÍK, Ivan, 2015. Z mailové komunikace s rodinným příslušníkem Zdeňka Kittlera. Jilemnice, 9.6.

10 GERL, Franz. Von unseren Soldaten. *Illustriertes Österreichisches Sportblatt*. 1918, Jhg. 14, Nr. 1, s. 8.

11 TICHÝ, Antonín. Vlčí máky z flanderských polí. In: *Freiheit* [online]. 11. 11. 2014. [vid. 10. 12. 2022]. Dostupné z: [DROBKY z Krakonošova vousu \(freiheit.cz\)](https://www.freiheit.cz)

12 TICHÝ, Antonín. „Sprung der spinennen Flieger“. In: *Freiheit* [online]. 14. 10. 2014. [vid. 16. 9. 2022]. Dostupné z: [SCHLARAFFIA umění, přátelství, humor \(freiheit.cz\)](https://www.freiheit.cz)

Oberleutnant (K.u.K. Luftfahrtruppe)	STEINER ¹³	Artur	1893, příslušný do Marschendorf IV (Horní Mařov)		Flieger Ersatz-Truppe, Wiener Neustadt (Vídeňské Nové Město), letecký a balonový pozorovatel	Původně učitel, narukoval v roce 1914, účastnil se bojů na ruské a italské frontě. Byl zraněn do kolene. Držitel Mil. Verd. Kreuz III. Kl. mit der Kriegsdekoration-Bronz. Sign. Laudis u. silb. Schwrt.. Silb. Tpfkt. Med. I. Kl. u. Silb. Tpfkt. Med. II. Kl, Beob.abn. für Luftschiffer Karl Trp.Kr, EK II., Verw. Med.
--------------------------------------	-----------------------	-------	--	--	--	--

13 SCHULZ, Peter. *Gedenkbuch der Gemeinde Marschendorf teil IV. Begonnen im Jahre 1889.* Garbsen: Eigenverlag, 2006. S. 189.

Příloha č. 4: Seznam letců z Krkonoš, kteří během 2. světové války bojovali v řadách Luftwaffe

hodnost	příjmení	jméno	datum a místo narození	datum, místo a okolnosti úmrtí	jednotka	doplňující informace
?	ALTMANN ¹	Otto	Trutnov	?	? Stíhací pilot, létal na Messerschmittu Bf-109.	Bývalý člen trutnovské V.d.F. a NSFK.
Unteroffizier	BALTZER ²	Wolfgang	12.4.1922 Hirschberg (Jelení Hora)	25.5.1944 Bonn-Hangelar, sestřelen (pravděpodobně na Bf 110 G-4)	6./NJG 6	
?	BARTAK ³	Walter	4.9. 1919 Oberaltstadt (Horní Staré Město)		1. FFS - Furth	V čs. armádě až do r. 1939. V Luftwaffe prodělal letecký výcvik, později přerážen k výsadkářům
?	BERKE ⁴	Alois Richard	10.5. 1899 Protzan		Polizei Flugwache Hirschberg, I/NJG 4	Plachtařský instruktor před válkou i během války.
Hauptmann	BÖNSCH ⁵	Eugen		Ehrwald	Fliegerhorst Oschatz	Bývalý vysoce vyznamenaný rakouský stíhač z 1. světové války, plachtařský instruktor.

1 SCHOLZ, Günther. *Segelfliegen im Riesengebirge. Trautenau–Schatzlar–Hohenelbe*. Rotenburg: Vydáno samonákladem, 2000. S. 17.

2 SCHERZER, Veit. Die personellen Verluste der deutschen Nachtjagdgeschwader 1940-1945. In: Onlineprojekt Gefallenendenkmäler [online]. [vid. 12. 11. 2022]. Dostupné z: http://www.denkmalprojekt.org/2017/vl-nachtjagdgeschwader-6_wk2.html

3 DEZENG IV, Henry L., STANKEY, Douglas G. *Luftwaffe Officer Career Summaries* [online]. 1. 4. 2023 [vid. 15. 4. 2023]. Dostupné z: [Luftwaffe Officer Career Summaries \(ww2.dk\)](http://www.luftwaffe-officer-career-summaries.com)

4 DEZENG IV, Henry L., STANKEY, Douglas G., pozn. 3.

5 BAUMANN, Jens. *Kulturregion Riesengebirge – Die Wiesenbaude – Ein kultur-historischer Streifung durch das Riesengebirge mit den ehemaligen Bewohnern der Wiesenbaude*. Část 1. Norderstedt: Books on Demand, 2013. ISBN 978-3-73229-465-7. S. 48, 49.

Leutnant	BRADLER ⁶	Friedrich	13.10.1917 Oberhohenelbe (Hořejší Vrchlabí)	?	Seenotkommando II, Seenotbereichskommando I, Seenotbereichskommando II, Seenotdienstführer 3 (West), Stab (Ausb.)/Fliegerführer Schwarzes Meer	Příslušník letecké námořní záchranné služby.
Flieger ?	CZERNIN-MORZIN ⁷	Jaromír	30.1.1908, Praha, žil ve Vrchlabí	1.2.1966, Mnichov	Pilot. Během výcviku uvolněn z vojenské služby pro nevyhovující zdravotní stav (zřejmě šlo o záminku, jak se službě v Luftwaffe vyhnout).	Bývalý člen V.d.F. Mittellangenau-Hohenelbe a vrchlabské NSFK, majitel vrchlabského a maršovského panství.
Oberleutnant (Luftwaffe), Oberstleutnant (Bundeswehr)	DONTH ⁸	Rudolf	16.2.1920 Schreiberhau (Sklářská Poruba)	19.6.2001 Hahnenklee	Fallschirmchule 1, Stab/Fsch.Jg.Rgt. 3, 2./Fsch.Ski-Rgt. 4., 6./Fsch.Jg.Rgt. 4	parašutista, držitel RK, DKG
Oberfeldwebel	FISCHER ⁹	Siegfried	27.11.1918 Pommerndorf (Strážné)	26.3.1998, Rheinbach	6./St.G. 1, II./St.G. 1, 8./SG 1.	Bitevní pilot. Absolvoval 713 bojových akcí, v Prusku a Pomořansku zničil v letech 1944/45 přes 80 tanků. Vyznamenán DKG a RK.

6 DEZENG IV, Henry L., STANKEY, Douglas G., pozn. 3.

7 Z mailové komunikace s hrabětem Alexanderem Czerninem-Morzinem, 21. května 2015.

8 DEZENG IV, Henry L., STANKEY, Douglas G., pozn. 3.

9 BRÜTTING, Wolfgang.

Stabsfeldwebel	FLÖGEL ¹⁰	Josef	19.10.1919 Weigelsdorf (Volanov)	24.1.1997	6/Stö. Kgr. Lfl. 4, 2/NSGr. 6, 3/ NSGr. 5	RK, DKG. Létal na typech Ar 66, Gö 145, Fi 156 a Ju-87 D. Zajat Sověty v Budapešti 15.2. 1945, domů se vrátil 25.12. 1947.
Leutnant	FRIESE ¹¹	Helmut	15.8.1913, Rohrlach (Trzcińsko)	3.9.1944 byl u Meyzieu ve Francii popraven maquisty FFI.	10./Fl.Rgt. 71	Padákový myslivce. Pohřben v Dagneux.
Oberleutnant	HAHN ¹²	Günther	6.1.1915 Hirschberg (Jelení Hora)	12.12.1944, Mariánské Lázně, let. nehoda	1./NJG 6	
Oberstleutnant	HAHN ¹³	Joachim	17.3.1903 Hirschberg (Jelení Hora)	3.6.1942, zahynul jako pasažér v kurýrním Bf-108 W.Nr. 3021 ve vodách kanálu La Manche poblíž Gamaches (jihovýchodně od Le Treport), když byl letoun sestřelen dvěma Spitfiry. Zbylí členové osádky Bf-108, pilot Hptm. Weicksel a mechanik Uffz. Roller rovněž zahynuli. ¹⁴	KG 6, Kü. Fl. Gr 606	Držitel RK Létal na Do- 17 Z-3 a Ju 88 A-5. Je pohřbený na něm. Válečném hřbitově v Champigny- Saint-André.

10 KRACKER, Tom. The Kracker Luftwaffe Archive: Axis Powers Pilots and Crew [online]. 2023. [vid. 15. 5. 2023].
Dostupné z: [Kracker Luftwaffe Archive \(aircrewremembered.com\)](https://www.krackerluftwaffe.com/)

11 DEZENG IV, Henry L., STANKEY, Douglas G., pozn. 3.

12 SCHERZER, Veit, pozn. 2.

13 SCHERZER, Veit, pozn. 2.

14 KRACKER, Tom, pozn. 10.

Oberleutnant	HEINZE ¹⁵	Ottmar	8.3.1915, Hirschberg (Jelení Hora)	Zemřel 7.11.1941 v Řecku na následky zranění, které utrpěl při havárii Ju 88 A- 5/Trop (4U+FK).	Aufkl.Gr. 125	Pochován na hřbitově Dionyssos- Rapendoza v Řecku.
Leutnant	HOFFMAN N ¹⁶	Reinhold „Lerge“	9.8.1921, Petersdorf/Rs gb. (Piechowice)	24.5.1944 zahynul při nouzovém přistání ve Freisacku nedaleko Berlína, když se jeho Fw 190 A-8 W.Nr. 680184, „žlutá 3“ převrátil.	3./JG 54, 5./JG 54, 11./JG 54, 5./JG 54, 9./JG 54, 4./JG 54	66 vzdušných vítězství, držitel RK (in memoriam), DKG
Oberstleutnant	HORN ¹⁷	Hans-Georg	28.4.1892, Berbisdorf (Dziwiszów o Jelení Hory)	16.3.1945, Vídeň	Štábní funkce, od r. 1945 důstojník pro věci politické, Flughafen- Bereichs- Kommando 1/XVII.	Bývalý pozorovatel/s třelec z 1. světové války. Držitel Pour le Mérite.
Leutnant	HUBERT ¹⁸	Reinhold „Mottl“	Žaclěř	Padl 4.3.1944 při útku na nepřátelský bombardovací svaz nad Mosbachem.	6./JG 27	Bývalý plachtař, člen V.d.F. Schatzlar a NSFK. Dosáhl přínejmenší m jednoho potvrzeného sestřelu B- 17. Pohřbený je v Žaclěři.
?	ILLNER ¹⁹	Gerhard			? Pilot.	Bývalý člen vrchlabské NSFK.

15 DEZENG IV, Henry L., STANKEY, Douglas G., pozn. 3.

16 KRACKER, Tom, pozn. 10.

17 DEZENG IV, Henry L., STANKEY, Douglas G., pozn. 3.

18 SCHOLZ, Günther, pozn. 1, s. 30.

19 SCHOLZ, Günther, pozn. 1, s. 17.

Oberfeld webel	JENTSCH ²⁰	Fritz	31.7.1911 Grunau, č.p. 72	Padl 22.1.1945, Herzogwalde. Jeho Me 262A-1a, W.Nr. 110390 byl po poruše motoru sestřelen Mustangem Lt. Jeroma Sainlara od 339th FG.	2./Fl.Ü.G. 1	Sestřelen při dodávacím letu – přelétával nový Me 262 k jednotce JG 7.
Leutnant	JUST ²¹	Gottfried	30.10.1922, Trautenau (Trutnov)	27.12.1944 sestřelen a zabit v boji s P-51 od 364th FG na Fw 190 A-8 „černá 9“ mezi Dinantem a Vielsalmem.	9./Erg. JGr. Süd., 2./JG 2, 4./Erg. Jgr. Süd, 3./JG 2, 2./JG 1 (Staffelkapi tän), 2./JG 1, 2./JG 2 (Staffelführ er)	Celkem získal 8 vzdušných vítězství. Pohřben v Adenau.
Oberleutn ant	KITTELMA NN ²²	Georg	23.3.1914, Ober Schreiberhau	Padl 25.2.1945 ve své Fw 190D-9 „černá 5“, W.Nr. 600167, ve vzdušném boji s P- 47 od 36th FG poblíž Troisdorfu nedaleko Bonnu.	5./KG 2, 8./JG 77, JG 102, Stab/Erg. JG 1, 1./Erg Jgr. Süd, 2./JG 26	U KG 2 létal mj. na Ju 188E-1.
?	KLOS ²³	Josef	16.9.1921, Parschnitz (Poříčí), příslušný do Wolty (Voletiny), č.p. 47	?	? Pilot.	Bývalý člen žacléřské NSFK.
Oberleutn ant	KOWALZI K ²⁴	Georg	20.2.1911, Hirschberg (Jelení Hora)	?	?	

20 KRACKER, Tom, pozn. 10.

21 DEZENG IV, Henry L., STANKEY, Douglas G., pozn. 3.

22 DEZENG IV, Henry L., STANKEY, Douglas G., pozn. 3.

23 SCHOLZ, Günther, pozn. 1, s. 17.

24 DEZENG IV, Henry L., STANKEY, Douglas G., pozn. 3.

Oberleutnant	KUTTER ²⁵	Hans	7.2.1916, Hirschberg (Jelení Hora)	Padl 8.11.1939, Lubey, Francie. Sestřelen v Do- 17P Hurricanem F/O E. J. Kaina od 73. perutě RAF.	Aufkl.Gr. 125, 1. (F)/Aufkl. Gr. 123.	Pilot průzkumného o letounu. Pohřben na válečném hřbitově v Reillonu.
?	LANG- STEUDELE R ²⁶	Robert	Oberhohenelbe (Hořejší Vrchlabí)	Zahynul jako pilot v roce 1940 během francouzského tažení	?	
Oberleutnant	METZIG, někdy uváděn jako MIETZIG ²⁷	Rudolf	23.10.1921 Berthelsdorf (Barcinek u Jelení Hory)	Nezvěstný od 25.2.1944 po nehodě jeho He 111 H-20 6N+EH jižně Geničesku (Pl.Qu 47856)	Fl.Ausb.Rg t. 72, II./KSG 2, IV./KG 100, 2./KG 100, I./KG 100, I./KG 4	Během služby u KG 100 se účastnil zásobování Stalingradu. Posmrtně obdržel RK. Účastnil se více než 350 bojových akcí.
Leutnant zur See	NEUMERK EL ²⁸	Carl Dieter	Hirschberg (Jelení Hora)	23.7.1940, severovýchodně Orkneji (čtverec 2697), nouzové přistání s Do 18 G (K6+FH) po boji s britským letadlem. ²⁹	1./ Kü.Fl.Gr. 406	
Leutnant zur See	NEUMERK EL ³⁰	Claus (Klaus) Walter	Hirschberg (Jelení Hora)	27.12.1941, severozápadně Bodø, nouzově přistál na moři He 115A (K6+LH) bez paliva po poškození protilet. palbou, nezvěstný ³¹	1./ Kü.Fl.Gr. 406	

25 DEZENG IV, Henry L., STANKEY, Douglas G., pozn. 3.

26 PICHLER, Hans, PREDIGER, Ernst. *Die alte Heimat Oberhohenelbe im Riesengebirge*. Marktobderdorf: Heimatkreis Hohenelbe/Riesengebirge e. V., 2002. S. 493.

27 DEZENG IV, Henry L., STANKEY, Douglas G., pozn. 3.

28 SCHÖN, Winfried. Gefallenensliste - Kreisstadt Hirschberg/Rsgb. gefallen im Weltkrieg 1939 – 1945 [online]. 11/2010. [vid. 9. 6. 2023]. Dostupné z:

http://www.denkmalprojekt.org/2011/hirschberg_riesengebirge_wk2_nschl.html

29 DEZENG IV, Henry L., STANKEY, Douglas G., pozn. 3.

30 SCHÖN, Winfried, pozn. 26.

31 DEZENG IV, Henry L., STANKEY, Douglas G., pozn. 3.

Hauptmann	NICOLAUS, někdy uváděn jako NIKOLAU S ³²	Herbert	22.12.1912 Hirschberg-Cunnersdorf	Zahynul 26.12.1944 při nehodě Ju 88G-1 (3C+ES) v Belgii jihovýchodně od La Roche-en-Ardenne	I./KG 40, 8./NJG 4, pilot.	
Oberleutnant	NOSSEK ³³	Rainer	5.5.1920, Huttendorf (Zálesní Lhota)	30.4.1945, sestřelen s Ju 87 G-1 nad Schwerinem Spitfiry 350. Sqn RAF při přiblížení na přistání na letišti Sülte.	I./St.G. 2, St.G. 3, 5./St.G. 2, (Pz)/SG 3, Staka 3. (Pz)/SG 9	Držitel RK a DKG
Oberleutnant	PRÜFER ³⁴	Heinrich	22.4.1914 Hirschberg ? (Jelení Hora)	6.4.1941 v Řecku, nevrátil se z letu s Do 17 P, neznámý	Aufkl.Gr. 124, Aufkl. Gr. 11	V roce 1939 bydlel v Hirschbergu (Jelení Hoře).
Oberfeldwebel	PUSCH ³⁵	Emil	Jungbusch/ Sudetenland ³⁶		2./NJG 1	O válečném životě tohoto pilota není prozatím mnoho známo, nicméně je pravděpodobné, že dosáhl přibližně 30 sestřelů. Válku přežil.
?	PÜSCHEL ³⁷	Walter	Žaclář ?	?	? Pilot.	Bývalý člen žaclářské NSFK
Feldwebel	PUSCHMANN ³⁸	Kurt	17.10.1919, Hirschberg (Jelení Hora)	8.3.1943, Fliegerhorst Wittmundhafen, let. nehoda.	3./NJG 3	

32 DEZENG IV, Henry L., STANKEY, Douglas G., pozn. 3.

33 DEZENG IV, Henry L., STANKEY, Douglas G., pozn. 3.

34 DEZENG IV, Henry L., STANKEY, Douglas G., pozn. 3.

35 Personen und Biographien. In: Forum der Wehrmacht [online]. 4. 11. 2014. [vid. 3. 9. 2023]. Dostupné z: [Ofw a.D. Emil Pusch, NJG 2 - Personen und Biographien - Forum der Wehrmacht \(forum-der-wehrmacht.de\)](http://forum-der-wehrmacht.de)

36 Tento místopisný název je poněkud matoucí, s pravděpodobností hraničící s jistotou však jde o Mladé Buky, jejichž německý název je však znám takřka výhradně jako Jungbuch. Termín „Jungbusch“ je znám jen z publikace „Geschichte der böhmischen Provinz der Gesellschaft Jesu“ od Aloise Kroesse a pak také z prvoválečných „verlustlistů“. Samotné příjmení Pusch či v počeštěné variantě Puš je v regionu relativně časté.

37 SCHOLZ, Günther, pozn. 1, s. 18.

38 http://www.denkmalprojekt.org/2017/vl-nachtjagdgeschwader-3_wk2.html

Leutnant	RENNER ³⁹	Gerhard	4.7.1921, Trautenau (Trutnov)		IV./JG 27, 14./JG 27	2.11.1944 zraněn v let. boji v prostoru Leipzig/Nau mberg. Letoun Bf- 109 G-14 W.Nr. 781122 byl zničen. ⁴⁰
?	RIEGER ⁴¹	Erwin	1925, Hohenelbe (Vrchlabí)	Zahynul během výcviku při letecké nehodě 11.6.1943. Příčinou byla zřejmě destrukce konstrukce letounu vlivem přetížení.	?	Mladší syn Reinholda Riegera, náčelníka vrchlabské NSFK. Pohřben na hřbitově ve Vrchlabí.
Oberfeld webel	RIEGER ⁴²	Günther „Moritz“	Narodil se 19.2.1922 ve Vidochově (Widach). Vyrůstal a s rodinou žil ve Vrchlabí. (Hohenelbe).	Zemřel stářím v roce 2003 ve věku 81 let.	JG 52. Po havárii sloužil i jako kurýrní pilot, než se vrátil opět ke stíhací jednotce. Na konci vátky sloužil pravděpodo bně u 2./KG 51 nebo JG 7.	Starší syn Reinholda Riegera, náčelníka vrchlabské NSFK. Během války létal na typech Bf- 109, Fi-156, Ju 52, He- 111, Me-262. Zajat byl na letišti v Chebu, kde s Me 262 8.5.1945 přistál.

39 DEZENG IV, Henry L., STANKEY, Douglas G., pozn. 3.

40 KRACKER, Tom, pozn. 10.

41 HAHN-RIEGER, Ruth, RIEGER, Reinhold. Rieger Erich. In: Flughistorie Rieger. [online]. 2022 [vid. 10. 2. 2023]. Dostupné z: <https://www.ul-flugsport.com/flughistorie-rieger/ww2-piloten-rieger/rieger-erich/>

42 RIEGER, Reinhold. Rieger Günther – Moritz. In: Flughistorie Rieger. [online]. 2022 [vid. 10. 2. 2023]. Dostupné z: [UL-Flugsport - Rieger Günther](#)

Oberleutnant	ROON ⁴³	Albrecht Peter Waldemar Graf von	11.10.1908 Bad Warmbrunn	Zemřel 8.11.1939 na následky zranění – byl 6.11.1939 sestřelen v boji s P-36 od GC II ve své Bf 109D-1 nedaleko Antilly severovýchodně od Metz.	1./ZG 2, 1./JGr. 102	Dosáhl 1 vítězství.
?	RÜCKER ⁴⁴	Erich	28.9.1909, Grunau	Zahynul 15.7.1944 při letecké nehodě v Grunau.	? Pilot, instruktor.	Člen grunauské/jel enohorské skupiny NSFK.
?	SCHRAUBE R ⁴⁵	Kurt	Hohenelbe (Vrchlabí)	?	? Pilot.	Bývalý člen vrchlabské NSFK.
Hauptmann Dipl.-Ing.	SCHRIMPL ⁴⁶	Otto	Vrchlabí (Hohenelbe)	Zahynul 3.5.1945 za doposud nevyjasněných okolností na základně Tarnowitz, kterou v tento den obsadili britští výsadkáři.	Erprobungstelle Tarnowitz	Bývalý rakouský stíhač z 1. světové války.
Leutnant	SCHULWITZ ⁴⁷	Gerhard „Bubi“	22.9.1921, Hirschberg (Jelení Hora)	Zahynul 25.3.1945 v 05:57 na letišti Nordhorn, když se při startu na Fw-190 D-9 srazil se svým číslem a oba letouny explodovaly.	10./JG 26, 8./JG 26, 6./JG 26	Pohřben v Grablingenu. Absolvoval 130 bojových akcí a dosáhl 19 vzdušných vítězství.

43 DEZENG IV, Henry L., STANKEY, Douglas G., pozn. 3.

44 SCHÖN, Winfried. Grunau (poln. Jeżów Sudecki), Kreis Hirschberg, Niederschlesien. In: Onlineprojekt Gefallenendenkmäler [online]. 11/2010. [vid. 9. 6. 2023]. Dostupné z: [Grunau \(poln. Jeżów Sudecki\), Kreis Hirschberg, Niederschlesien \(denkmalprojekt.org\)](http://Grunau.poln.Jeżów.Sudecki.Kreis.Hirschberg.Niederschlesien.denkmalprojekt.org)

45 SCHOLZ, Günther, pozn. 1, s. 18.

46 REDAKCE. September-Heimatbrief 1949, an alle lieben Riesengebirgler aus dem Landkreis Hohenelbe. *Riesengebirgs-Heimatdienst*. Nachdruck. Marktoberdorf/Allgäu: Heimatkreis Hohenelbe/Riesengebirge e.V., 2014. S. 14.

47 DEZENG IV, Henry L., STANKEY, Douglas G., pozn. 3.

Oberleutnant	WARTENBERG ⁴⁸	Rudolf von	25.1.1913, Herischdorf (Bad Warmbrunn)	10.5.1940, zahynul poblíž Princehagenu (severozápadně Bredy v Nizozemsku) při nouzovém přistání po tom, co byla jeho Ju 88 A-1 (4D+IT) jižně Rotterdamu zasažena protilet. palbou.	depot RLM, BFS Neuburg/Donaue, I./LGr. 88, 1./KG 30	Nejprve pohřben v Bredě-Zuylen, po válce na válečném hřbitově v Ysselsteynu.
Oberleutnant	ZILLER ⁴⁹	Erwin	14.9.1915, Bad Warmbrunn	Zahynul 18.2.1945 při nehodě proudového samokřídla Horten Ho 229 V2	Trupp 6, LLG 2, Lw. Kdo IX Göttingen, zkušební pilot.	Slavný předválečný plachtař a rekordman. Instruktor NSFK. V roce 1940 se jako pilot výsadkového kluzáku účastnil útoku na belgickou pevnost Eben Emael.

48 DEZENG IV, Henry L., STANKEY, Douglas G., pozn. 3.

49 SHEPELEV, Andrei, OTTENS, Huib. *Horten Ho 229 Spirit of Thuringia. The Horten All-Wing Jet Fighter*. Ticehurst, UK: Chevron Publishing, 2006. ISBN 978-1-903223-66-6. S. 45.

Příloha č. 5: Seznam letců z Krkonoš, kteří během 2. světové války bojovali na spojenecké straně

hodnost	příjmení	jméno	datum a místo narození	datum, místo a okolnosti úmrtí	jednotka	doplňující informace
Sergeant	BAUER ¹	Jiří	3.11. 1923 Trutnov, pocházel z židovské rodiny	Padl 29.6.1944 nedaleko Caen, když byl jeho Spitfire LF Mk.IX, NH570 sestřelen protiletadlovou palbou při útoku na štábní vozidlo a tanky Pz.Kpfw. IV u Mézidonu.	310. stíhací perut' RAF	ČSR opustil 1.8. 1939 v 16 letech jako jedno z „Wintonových dětí“. Je pohřben v Bayeux v Normandii.
Flying officer	BENEŠOVSKÝ (BENETT) ²	Leopold	3.2.1915, Jilemnice	20.2.1991	311. bombardovací perut' RAF, tlumočnick	Sloužil jako tlumočnick.
Aircraftman 2nd class	DONTH ³	František	24.7.1919, Benecko	?	RAF	Příslušník pozemního personálu.
Sergeant	DRAHOV ZAL ⁴	František	10.6.1908, Trutnov	29.5.1943, Fearnan, Skotsko. Zahynul v letounu Armstrong-Whitworth Albemarle GT.Mk.I, P1503 se sovětskou posádkou majora Alexandra Gruzdina. Sověti jej vzali na „vyhlídkový let“. Při sřemhlavém letu došlo k přesunutí balastu a nárazu do svahu Cromrar Cottage. Po dopadu letoun explodoval.	čs. brigádní ambulance. 350. FTU RAF Errol	Kuchař/překladatel. Pohřben na hřbitově Murie v Errolu.

- HURT, Zdeněk. Před čtyřiceti léty nad Normandií. *Letectví + kosmonautika*. 1984, roč. 60, č. 15, s. 12/572-15/575. Dále Čeští RAFáci – Czech RAF Crew: Českoslovenští letci – seznam příslušníků československého letectva v RAF (1940-1945) [online]. [vid. 7. 4. 2019]. Dostupné z: [Čeští RAFáci - Czech RAF Crew \(rafaci.cz\)](#)
- Čeští RAFáci – Czech RAF Crew: Českoslovenští letci – seznam příslušníků československého letectva v RAF (1940-1945), pozn. 1.
- Čeští RAFáci – Czech RAF Crew: Českoslovenští letci – seznam příslušníků československého letectva v RAF (1940-1945), pozn. 1.
- CAJTHAML, Pavel. Pořád to bolí, říká veterán Svoboda o válce. In: Krkonošský deník [online]. 8. 5. 2019. [vid. 4. 6. 2022]. Dostupné z: [Pořád to bolí, říká veterán Svoboda o válce - Krkonošský deník \(denik.cz\)](#)

Flight Sergeant	FIŠERA ⁵	Josef	12.3.1917, Horní Branná	30.8.1943, Beaulieu. Zahynul jako 2. pilot v posádce F/Lt. Emila Plaichleba, když jejich Liberator GR.V „L“, BZ785 z ostré zatáčky spadl do vývrtky a v 15:42 narazil do země. Ze sedmičlenné posádky přežil jen navigátor Jaromír Grygar.	311. bombardovací perut' RAF, pilot	Před válkou létal v aeroklubu v Plzni. V roce 1939 odešel přes Polsko a blízký východ do Francie.
-----------------	---------------------	-------	-------------------------	--	-------------------------------------	---

Wing Commander	HANUŠ ⁶	Josef	13.9.1911, Dolní Štěpanice	21.4.1992, Velká Británie	1. letecký pluk TGM, ČLH, GC III/1, Armée de l'Air, 310. stíhací perut' RAF, 32. stíhací perut' RAF, 245. stíhací perut' RAF, 600. noční stíhací perut' RAF, 125. stíhací perut' RAF, 68. noční stíhací perut' RAF.	Držitel DFC. V roce 1948 zatčen komunisty. V létě 1948 se mu podařilo uprchnout a v Británii se vrátil ke službě v RAF. Během války dosáhl 4 potvrzených vítězství, 1 ve spolupráci a 1 nepřátelský bombardér poškodil.
----------------	--------------------	-------	----------------------------	---------------------------	---	---

5 Čeští RAFáci – Czech RAF Crew: Českoslovenští letci – seznam příslušníků československého letectva v RAF (1940-1945), pozn. 1.

6 HANUŠ, Josef, MAYER, Jiří. *Dravec temnot. Deník nejúspěšnějšího čs. nočního stíhače ve Středomoří*. Praha: Ares/Deus. ISBN 80-86158-25-X. S. 5, 123, 124.

podplukovník	HOLUBE C ⁷	Bohumil	1909, Poniklá, č.p. 217, „U Matějů“	17.5.1991, Praha	Československé letectvo, později v domácím odboji	Slavný předválečný plachtař a akrobat. Útěk do zahraničí plánovaný v roce 1939 se mu nezdařil, neboť organizátoři , pplk. Hamšík a npor. Janoušek, byli zatčeni. Během války byl velmi aktivní v odboji, byl příslušníke m partyzánské brigády Jana Žižky. K létání se vrátil po válce.
Aircraftman 2nd class	KONOPÁ Č ⁸	Jiří	4.3.1925, Jilemnice	?	RAF	Příslušník pozemního personálu.

7 NOVOTNÝ, Jan, KOHOUTOVÁ, Danuše. Pilot Bohumil Holubec. *Pod horami*. 2020, roč. 49, č. 3-4, s. 12-16.

8 Čeští RAFáci – Czech RAF Crew: Českoslovenští letci – seznam příslušníků československého letectva v RAF (1940-1945), pozn. 1.

Flying officer	KOPAL ⁹	Karel	7.12.1915, Tříč	8.1.1988, Jablonec nad Nisou	LP3 (64. letka), 311. bombardovací peruť RAF, pilot, 246. peruť RAF, pilot, ČSA.	V Polsku 1939 zajat Sověty, držen v lágrech Suzdal a Oranky. Od prosince 1942 u 311. peruť v Anglii. Létal na typech Wellington a Liberator. Od srpna 1944 sloužil rok u 246. dopravčí peruti. Po válce u ČSA, vyhozen 1950.
Sergent-pilote	KŘÍŽEK ¹⁰	Jaroslav	10.6.1914, Dolní Sytová	15.11.1939, Mandinelli, Francie. Zahynul ve stroji Potez 25 po srážce s Blochem MB.200 Lt. Andréého Philippa.	LP3 (9. letka), LP1 TGM, 1939 výcvik na letišti Toulouse-Francazal, Armée de l'Air.	Pohřben na Československém vojenském hřbitově v La Targette.
Podplukovník i.m.	KUBÁNEK ¹¹	Karel	29. října 1916, Jilemnice, č.p. 104	Zima 1940/41, Pečorlag, SSSR. Zemřel v nelidských podmínkách sovětského gulagu při stavbě železnice do Vorkuty.	LP3 M.R. Štefánika	Účastnil se polské kampaně v roce 1939, sloužil na letišti v Dęblinu. Zaját NKVD a ve vykosntrouvaném procesu obviněn ze špionáže a odsouzen ke 3 rokům v gulagu.

9 SLÁDEK, Čestmír. Zapadlí vlastenci v Anglii. *Letectví + kosmonautika*. 1997, roč. 73, č. 3, s. 12/148-14/150.

10 Čeští RAFáci – Czech RAF Crew: Českoslovenští letci – seznam příslušníků československého letectva v RAF (1940-1945), pozn. 1.

11 Mailová komunikace s příbuzným, panem Ivanem Václavíkem. Jilemnice,

Flight lieutenant, MUDr.	KUDRNKA ¹²	Eduard	29.4.1914, Vysoké nad Jizerou	13.2.1985	312. stíhací peruč RAF, sloužil jako lékař.	
Flight sergeant	OESTERR EICHER (BARTOŇ) ¹³	Robert	4.7.1919, Hostinné, do židovské rodiny	7.7.1997, Praha.	311. bombardovací peruč RAF, sloužil jako radiotelegrafista.	Před válkou na studiích v zahraničí. V RAF od roku 1942. V posádce P/O Beneše, DFC, se účastnil se útoku, při němž byla 5.5.1945 v Kattegatu potopena německá ponorka. Po válce perzekvován komunisty.
Flight sergeant	PALME ¹⁴	Zdeněk	15.8.1914, Poniklá	10.4.1945 zahynul při nehodě poblíž letiště Tain. Stroj Liberator EV955,PP-D, havaroval při vzletu k protiponorkové patrole.	311. bombardovací peruč RAF, pilot	
Leading aircraftman	PICK ¹⁵	Jan	25.6.1902, Vrchlabí, do židovské rodiny	?	312. stíhací peruč RAF (sloužil jako fotograf)	Po převratu 1948 emigroval.
Sergeant	RYCHTER ¹⁶	Miloslav Karel	22.12.1899, Horní Štěpanice		311. bombardovací peruč RAF, palubní technik	
Corporal	ŠIMŮNEK ¹⁷	Jaroslav	29.8.1913, Tříč	2.3.1977	311. bombardovací peruč RAF	Příslušník pozemního personálu.

12 Čeští RAFáci – Czech RAF Crew: Českoslovenští letci – seznam příslušníků československého letectva v RAF (1940-1945), pozn. 1.

13 RAIL, Jan. Robert Bartoň. In: *Letci 311.čs. bombardovací peruč u Pobřežního velitelství* [online]. 2000 [vid. 26. 8. 2023]. Dostupné z: [Letci 311. ČS bombardovací peruč - Robert Bartoň \(trutnov.cz\)](http://trutnov.cz)

14 Čeští RAFáci – Czech RAF Crew: Českoslovenští letci – seznam příslušníků československého letectva v RAF (1940-1945), pozn. 1.

15 Čeští RAFáci – Czech RAF Crew: Českoslovenští letci – seznam příslušníků československého letectva v RAF (1940-1945), pozn. 1.

16 Čeští RAFáci – Czech RAF Crew: Českoslovenští letci – seznam příslušníků československého letectva v RAF (1940-1945), pozn. 1.

17 Čeští RAFáci – Czech RAF Crew: Českoslovenští letci – seznam příslušníků československého letectva v RAF (1940-1945), pozn. 1.

Flight lieutenant	ŠTĚPÁNE K ¹⁸	Miloslav	18.6.1911, Paseky nad Jizerou	24.9.1979, Tanvald	LP1, pilot, velitel povětrnostní ústředny 1 Praha-Kbely, 1939 Polsko, Dęblin, SSSR lágry Suzdal, Oranky, v RAF od 1940 jako meteorolog, hlavní meteorolog na CAFT Harrow.	V letech 1936/37 výcvik u povětrnostní služby VTLÚ MNO. V roce 1939 při náletu na Dęblin těžce raněn. Zajat Sověty, držen v lágrech, 1940 se dostal do Británie. Pro zdravotní stav nemohl dále bojovat jako pilot, sloužil jako meteorolog.
Flight sergeant	VEJNAR ¹⁹	Bohuslav	11.7.1904, Bratroucho v	?	311. bombardovací peruť, letecký mechanik	

18 SLÁDEK, Čestmír, pozn. 9, s. 12/148-14/150.

19 Čeští RAFáci – Czech RAF Crew: Českoslovenští letci – seznam příslušníků československého letectva v RAF (1940-1945), pozn. 1.

Pilot officer	ŽANTA ²⁰	Otakar	20.3.1915, Stanový (u Vysokého nad Jizerou)	13.3.1944, Biskajský záliv. Zůstal společně s dalšími sedmi členy své posádky nezvěstný s Liberatorem GR.Mk.VI, BZ995.	LP1 TGM, GB I/21 Armée de l' Air, 311. bombardovací peruť RAF	Po evakuaci z Polska sloužil v e francouzské m letectvu jako bobardovací pilot, účastnil se bojů v květnu a červnu 1940, po kapitulaci Francie uletěl do Jugoslávie, přes střední východ se dostal do Británie. V řadách 311. peruti se 10.11.1943 výrazně podílel na potopení německé ponorky U- 966.
---------------	---------------------	--------	---	--	---	---

20 SLÁDEK, Čestmír, pozn. 9, s. 12/148-14/150.

Příloha č. 6: Výškové rekordy v krkonošské vlně do roku 1955

datum	posádka	státní příslušnost	typ letadla	místo dosažení rekordu	absolutní výška
17.3. 1933 ¹	DEUTSCHMANN, Hans	Německo	GB I, D- Dominikus	Grunau	1400 m
17.3. 1933 ²	HIRTH, Wolf	Německo	GB II	Hirschberg (Jelení Hora)	1400 m
10.5. 1937 ³	WAGNER, Eugen	Německo	DFS Rhönbussard	Grunau	přes 6000 m
22.5. 1937 ⁴	STEINIG, Paul	Německo	DFS Rhönsperber	Grunau	6500 m
20.11.1937 ⁵	SCHNAUBELT, Franz	Československ o	DFS Rhönsperber	Hirschberg (Jelení Hora)	5000 m
21.11. 1938 ⁶	ZILLER, Erwin	Německo	DFS Kranich	Grunau	8600 m
22.11. 1950 ⁷	Irena KEMPÓWNA, Irena, WLAZŁO, Lucyna	Polsko	IS-1 Sęp	Jelenia Góra	7200 m
1.12. 1950 ⁸	BRZUSKA, Adam, PARCZEWSKI, Władysław	Polsko	IS-1 Sęp	Jelenia Góra	9850 m
2.8.1951 ⁹	HÁZA, Ladislav, RNDr.	Československ o	VT-125 Šohaj	Vrchlabí	8066 m
21.6.1954 ¹⁰	ŠLECHTOVÁ, Věra	Československ o	VT-125 Šohaj	Vrchlabí	5380 m
8.9.1954 ¹¹	HÁZA, Ladislav, RNDr., ŠTENGL, Jan	Československ o	VT-130 Kmotr	Vrchlabí	8935 m

- 1 BRÜTTING, Georg, HIRTH, Wolf, WAGNER, Eugen, MALETZKE, Rudolf, KLÖCKNER, Erich, IVANS, Bill. *Mit dem Segelflugzeug in die Stratosphäre*. Coburg: Verlag der Weltluftfahrt, 1951. S. 62.
- 2 BRÜTTING et al, pozn. 1, s. 62.
- 3 BRÜTTING et al, pozn. 1, s. 62.
- 4 BRÜTTING et al, pozn. 1, s. 62.
- 5 SCHNAUBELT, Franz. 4000 Meter über dem Riesengebirge. *Flugwesen*. 1938, roč. 18, č. 1, s. 11–12.
- 6 SLATER, Alan E. *The Sailplane and Glider. Official Organ of the British Gliding Association*. 1939, roč. 10, No. 2, s. 27.
- 7 BRÜTTING et al, pozn. 1, s. 62.
- 8 BRÜTTING et al, pozn. 1, s. 62.
- 9 KŘIVÁNEK, František. Národní plachtařské rekordy. *Křídla vlasti*. 1953, roč. 2, č. 23, s. 539.
- 10 REDAKCE. Rekordy: plachtaři. *Křídla vlasti*. 1958, roč. 7, č. 1, s. 8.
- 11 REDAKCE. Rekordy: plachtaři. *Křídla vlasti*. 1958, roč. 7, č. 1, s. 7.

