

Univerzita Hradec Králové

Filozofická fakulta

Historický ústav

**Počátky motorismu a létání v Ústí nad Orlicí
a jejich sociální a kulturní dopad očima Karla Bíny a pamětníků**
diplomová práce

Autor: Bc. Monika Brettlerová
Studijní program: N7105 Historické vědy
Studijní obor: Historie
Vedoucí práce: Mgr. Jiří Hutečka, Ph.D.

Hradec Králové, 2016

Zadání diplomové práce

Autor: Bc. Monika Brettlerová

Studium: F13255

Studijní program: N7105 Historické vědy

Studijní obor: Historie

Název diplomové práce: **Počátky motorismu a létání v Ústí nad Orlicí a jejich sociální a kulturní dopad očima Karla Bíny a pamětníků**

Název diplomové práce AJ: The Beginnings of Motor Sport and Flying in Ústí nad Orlicí and Their Social and Cultural Impact through the Eyes of Karel Bína and Contemporaries

Anotace:

Cílem této práce bude vystihnout počátky motorismu a létání ve městě Ústí nad Orlicí, které jsou neodmyslitelně spojeny s Karlem Bínou a zaměřit se na sociální a kulturní překážky válečného období a doby po roce 1948 v těchto odvětvích. HAVEL, Josef. Z historie létání v Ústí nad Orlicí. Ústí nad Orlicí: Oftis, 1997, 187 s. MIGNET, Henry. Letecký sport: proč a jak jsem si postavil nebeskou blechu : stavba letadla, zkušenosti, osobní pozorování, výkresy a fotografie. Praha : Antonín Pejšek, 1936, 259 s. SVITÁK, Pavel. Ing. Jan Kašpar a začátky motorového létání v Čechách. Pardubice : Klub přátel Pardubicka, 2010, 47 s. Kronika Ústí nad Orlicí 1937-1946: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000383, inv. č. P00035. Soukromý archiv Jitky Svatošové, roz. Bínové z Ústí nad Orlicí, fotografie, novinové výstřižky, deníky.

Garantující

Filozofická fakulta

Vedoucí práce: Mgr. Jiří Hutečka, Ph.D.

Oponent: prof. PhDr. František Musil, CSc.

Datum zadání závěrečné práce: 8.1.2014

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci vypracovala (pod vedením vedoucí diplomové práce) samostatně a uvedla jsem veškeré použité prameny a odbornou literaturu.

V Hradci Králové dne 19. 4. 2016

.....

Bc. Monika Brettlerová

Poděkování

Chtěla bych poděkovat vedoucímu této diplomové práce Mgr. Jiřímu Hutečkovi, Ph.D. za připomínky během zpracování tohoto tématu. Dále děkuji správce fondu písemností a tisku Městského muzea v Ústí nad Orlicí Jitce Melšové za poskytnutí potřebných pramenů a v neposlední řadě pamětníkům, bez nichž by tato práce nemohla být zpracována.

Anotace

BRETTLEROVÁ, Monika. *Počátky motorismu a létání v Ústí nad Orlicí a jejich sociální a kulturní dopad očima Karla Bíny a pamětníků*. Hradec Králové: Filozofická fakulta, Univerzita Hradec Králové, 2016, 111 s. Diplomová práce.

Tato diplomová práce chronologicky popisuje počátky motorismu a létání ve městě Ústí nad Orlicí, analyzuje jejich vývoj až do 70. let 20. století. Pohlíží jak na prvotní nahodilé pokusy v těchto sportovních odvětvích, tak na vznik organizovaného klubového života motoristů a letců a zjišťuje, jak se kluby proměňovaly v závislosti na historický vývoj a problémy, s nimiž se v té určité době musely potýkat.

V každé kapitole je vybráno několik pro Ústí významných osobností, které se těmto sportům věnovaly a v těchto oblastech něčím přispěly nebo zastávaly nějakou funkci.

Zjišťuje se, jak se měnila sociální struktura motoristů a prvních letců v jednotlivých historických etapách, z jaké vrstvy pocházeli, zda jsou nějaká opakující se pravidla a jestli lidé, kteří se v těchto odvětvích pohybovali, byli tíž.

Klíčová slova: motorismus, létání, struktura sociální, život klubový, Ústí nad Orlicí

Annotation:

BRETTLEROVÁ, Monika. *The Beginnings of Motor Sports and Flying in Ústí nad Orlicí and their Social and Cultural Impact through the Eyes of Karel Bína and Contemporaries*. Hradec Králové: Philosophical Faculty, Univerzity of Hradec Králové, 2016, 111 pp. Diploma thesis.

This diploma thesis chronologically charts the beginnings of motor sport and flying in Ústí nad Orlicí and analyzes their development until the 1970s. It encompasses both the initial limited experiments in these sports sectors, and the emergence of organized club life of motorists and airmen, and investigates how clubs transformed depending on historical circumstances and challenges facing them over time.

Each chapter selects several prominent personalities in Ústí, who were involved in these sports and have made a contribution or have held an important position in them.

The charts show the changing social structure of sports drivers and airmen in different historical periods, the social layers they had come from, whether there had been any recurring sports rules and whether the players involved in both sports had any overlap.

Keywords: motor sport, air sport, social structure, club life, Ústí nad Orlicí

Obsah

Seznam použitých zkratk a termínů	8
Úvod.....	9
1. Počátky motorismu v Ústí nad Orlicí.....	13
1.1. Liga čs. motoristů	19
1.2. Autoklub Ústí nad Orlicí	26
2. Létání v Ústí nad Orlicí.....	37
2.1. První pokusy létat a konstrukce letadel	41
2.1.1. Augustin Weiss (1887 – 1978)	41
2.1.2. Karel Bína (1903 – 1971) a „nebeská blecha“	44
2.2. Masarykova letecká liga	51
2.2.1. Masarykova letecká liga v Ústí nad Orlicí.....	54
2.3. Aeroklub v Ústí nad Orlicí	70
2.3.1. V letech 1945 – 1948	70
2.3.2. Komunismus a aeroklub	76
Závěr	82
Prameny a literatura	86
Seznam příloh.....	94
Přílohy	97

Seznam použitých zkratek a termínů

Aeroklub RČS = Aeroklub republiky Československé

AKRČs = Autoklub republiky Československé

ČKA = Český klub automobilistů

ČKM = Český klub motocyklistů

Doslet = Dobrovolný svaz lidového letectví

DTJ = Dělnická tělovýchovná jednota

GB = Granau Baby

KSČ = Komunistická strana Československa

MLF = Masarykův letecký fond

MLL = Masarykova letecká liga

n. p. = národní podnik

p. p. l. = podplukovník

SNB = Sbor národní bezpečnosti

Svazarm = Svaz pro spolupráci s armádou

ŠK 38 = Schullgleiter 38

ÚVOD = Ústřední vedení odboje domácího

Úvod

Ještě před sto lety vypadal svět docela jinak. Doprava se vydala prvními nejistými krůčky na cestu, která měla svět už brzy změnit. Spolu s vynálezem motoru s vnitřním spalováním koncem 19. století najednou existovaly nové možnosti hnací síly než dosud a v novém 20. století již byly automobily připraveny konkurovat koním. Postupně si začaly hledat své příznivce, které lákala představa ovládat stroj popoháněný vlastní silou.

Možnosti dopravy osob i nákladů se však změnilly ještě dramatičtěji díky vynálezu nového dopravního prostředku – letadla. Létání, jako starý sen lidstva, se objevuje ve všech obdobích lidské historie. Lidé už od pravěku sledovali let ptáků a jejich napodobením se snažili vyřešit otázku letu. Snad všechny národy mají své báje a legendy o létajících hrdinech. Každé století našlo svého „letce“ – někoho, kdo zasvětil svůj život letecké myšlence, aby nakonec za všeobecného posměchu padl jako oběť svého zájmu. Asi žádný jiný obor lidského pokroku si nevyžádal tak velkou daň jako od těch, kteří chtěli létat.

Tato diplomová práce sleduje motorismus a létání ne všeobecně, ale na malém kousku země - v Ústí nad Orlicí, městě ve východní části České republiky v blízkosti Orlických hor. Popisuje a analyzuje vývoj této sportovní činnosti od počátků do konce 70. let 20. století. V každé kapitole je vybráno několik pro Ústí významných osobností, kteří se těmto sportům věnovali. Tyto osobnosti se zde nemusely narodit, mohly se jen přistěhovat nebo na tomto území jinak ovlivňovat dění. Primárním cílem práce je zjistit, jak se měnila sociální struktura motoristů a prvních letců v jednotlivých historických etapách, zda jsou nějaká opakující se pravidla a jestli lidé, kteří se v těchto odvětvích pohybovali, byli tíž. Tyto jednotlivé etapy jsou dány do kontextu s vývojem v českých zemích.

Práce je rozdělena na dvě hlavní části. Jednou je motorismus a druhou létání. První celek, zabývající se motorismem je chronologicky členěn na tři části. V prvním úseku je líčen zatím neorganizovaný motorismus ve městě Ústí nad Orlicí na přelomu 19 a 20. století. Podle dochovaných písemností se zaměřuje na konkrétní majitele a typy prvních automobilů a motocyklů ve městě, aby bylo možno vydedukovat, k jaké

sociální vrstvě patřili. Poté se text zabývá stavem silnic v orlicko-ústeckém okrese v poválečném období, který byl nedostatečný a pokusy o jejich renovaci a rozšiřování dopravních sítí. Také je nastíněno to, jak motoristé zvládali provozní problémy, co se týče oprav automobilu či motocyklu a jak probíhalo zásobování, pro provoz nezbytným, benzinem.

Ve druhé části je nahlíženo na počátky motoristického klubového života před první světovou válkou a po ní. Jsou zde vyloženy okolnosti vzniku odboru Ligy motoristů v Ústí nad Orlicí a také čím se zabývali, co všechno organizovali a jaké byly jejich cíle. Jsou zde uvedeni konkrétní členové Ligy motoristů, přičemž je zjišťován jejich sociální původ. Kapitola končí popisem útlumu dosud vzkvétajícího motorismu, vlivem druhé světové války.

Dále tato práce charakterizuje vývoj po druhé světové válce, výrobu aut a první poválečné závody. Do tohoto období patří vznik, na Ligu motoristů navazujícího, Autoklubu v Ústí nad Orlicí. Tento text popisuje, co všechno měl autoklub ve své kompetenci a jaké závody pořádal. Jelikož toto období začleňuje důležitá období v našich dějinách, která přinesla obrat, a sice roky 1948 a 1968, je nahlíženo jak na proměnu celorepublikovou, tak na konkrétní Autoklub v Ústí nad Orlicí a zaměřuje se na tyto změny v činnosti klubu i přeměnu sociální struktury.

Druhá kapitola práce se věnuje tématu létání. Po stručném nastínění počátků létání ve světě a v Čechách přechází k prvním počínům v oblasti leteckého sportu na území města Ústí nad Orlicí. Zde je popsán první letecký den v roce 1912, který pořádal Sokol v Ústí nad Orlicí a kde se jako první motorový pilot představil E. Čihák.

Další podkapitoly jsou medailonky dvou osobností, významné tím, že zkonstruovali vlastní letouny. Tento text mapuje život Augustina Weisse, který se stal prvním ústeckým průkopníkem leteckého sportu tím, že svépomocí sestavil kluzák. Druhou osobností je Karel Bína, který se podílel na stavbě první „nebeské blechy“ v Čechách. Zde bylo k dispozici nejvíce materiálů, jelikož byly v soukromém archivu jeho dcery, Jitky Svatošové, zachovány deníky, jež si od mládí psal.

Další části práce se věnují již organizovanému leteckému sportu. Popisují okolnosti vzniku Masarykovy letecké ligy a její úkoly. Také zachycují, jaký vliv měly okolní MLL na Ústí nad Orlicí a co předcházelo vzniku jejich vlastní odnože, jež

vznikla v roce 1935. Mapují první plachtaře a popisují jakým způsobem a kde probíhal jejich výcvik a jakou měli technickou vybavenost.

Poslední kapitola se zabývá činností, v roce 1945 vzniklého, aeroklubu. Tento úsek je chronologicky rozdělen na poválečnou etapu, kdy se aeroklub teprve formoval a na éru po roce 1948. Je zde nahlíženo na změny, které únorový převrat vyvolal a jak to ovlivnilo dosavadní členy. Mimo jiné se bude zabývat také leteckým vybavením, které aeroklub vlastnil.

Tato diplomová práce vychází především z pamětních knih z let 1924 - 1973, uložených ve Státním okresním archivu v Ústí nad Orlicí. Zde jsou popsány významné události ve městě a tvoří hlavní „dějovou linku“ práce. Negativem při studiu tohoto pramene byla nadbytečnost určitého typu zápisů a účelově psané úseky, které se měnily s osobou kronikáře a dobou, v níž byly psány. Pozitivem byly některé informace, k nimž chybí jiné prameny.

K publikacím, které zasahují svým badatelským záběrem do zkoumané oblasti, patří díla Josefa Havla – *Letci RAF- Václav Pánek, Josef Bohdan Mikuláščík a Historie létání v Ústí nad Orlicí* (která se zabývá hlavně Masarykovou leteckou ligou v Ústí nad Orlicí a vznikem Aeroklubu do roku 1950) a také almanach členů Aeroklubu v Ústí nad Orlicí – *70 let létání v Ústí nad Orlicí*, vydaný v roce 2008. V almanachu je kronikářsky popsáno, co se v tom onom roce událo a obsahuje rejstřík jmen členů aeroklubu mezi léty 1935 – 2008. Do tématu motorismus v Ústí nad Orlicí jen zčásti zasahuje práce Jaroslava Kotrbáčka – *Jak se kdysi okolo Pardubic závodilo*. Zaměřuje se v ní však jen na silniční motocyklové závody mezi léty 1954 – 1968.

Tuto diplomovou práci obohacují výpovědi a vzpomínky členů aeroklubu, autoklubu a rodinných příslušníků Karla Bíny. Prvotním cílem rozhovorů nebylo jen získání faktů, ale docílení individuálního sdělení a interpretace osobních prožitků a motivace jednotlivých osob. Výsledkem bylo nahlédnutí na důležité události z nového úhlu a doplnění informací tam, kde písemné prameny neexistují. Úskalím při tomto výzkumu byla selektivita konkrétních zážitků dotazovaného, příliš subjektivní vnímání daného problému a zkreslené a neurčité momenty, ovlivněné dlouhou dobou od událostí. Ve většině případů se pamětníci nechtěli věnovat tématům politických událostí, buď proto, že změnu nepostřehli nebo se „báli mluvit“. Tento strach zřejmě pramení z metod režimu před rokem 1989. V mnohých faktech se pamětníci rozcházeli,

pomohla tedy metoda konfrontace jak jednotlivých výpovědí, tak s dobovým tiskem – např. *Jiskra Orlicka*, *Stráž českého východu*, *Orlický kraj*, *Východočeský republikán* atd. Tento tisk je uložen v archivu Městského muzea v Ústí nad Orlicí. V neposlední řadě byla i zajímavá konfrontace s dobovou výpovědí Karla Bíny, obsažené v jeho denících.

1. Počátky motorismu v Ústí nad Orlicí

Na sklonku 19. století představoval motorismus exklusivní a lehce výstřední kratochvíli výhradně určenou zámožným rodinám. Jeho kolébkou byla Francie s Velkou Británií a později, po skončení první světové války, Spojené státy americké. Na území dnešní České republiky se jeho moderní počátky pojí s dvěma firmami: Škoda a Laurin & Klement. Prvního předchůdce automobilu na našem území sestrojil již v roce 1815 Josef Božek. V roce 1889, tři roky po Carlu Benzovi (tvůrci prvního automobilu na světě, tříkolky poháněnou spalovacím motorem), sestrojila v Adamově u Brna podle nákresů ing. Siegfrieda Marcuse vůz firma Märky, Bromovský & Schulz. Vozidlo mělo dřevěný rám ztužený kováním, který vpředu nesla přední kovaná náprava kočárového typu, natáčející se kolem své svislé osy.¹ Bylo to tedy takové primitivní, byť funkční vozidlo. Po té následoval produkt libereckého továrníka Theodora von Liebiega z roku 1893 (model Benz Victoria), kterým byla následujícího roku podniknuta jízda z Liberce přes Manheim do Gondorfu a konečně v roce 1898 vyjel z Kopřivnice model Präsident.²

Motorismus ve městě Ústí nad Orlicí vždycky patřil k oblíbeným sportovním odvětvím. Počátky motorismu v tomto východočeském městě charakterizoval předseda Ligy motoristů Otakar Weiss takto: „*Již v pravěku motorismu, v prvních letech tohoto století bylo naše městečko občas vyrušováno rachotem motorů, řítících se šílenou rychlostí 20 km na plný plyn poklidnými jeho uličkami. Export výrobků ústeckých tkalcoven otevíral našim lidem dveře do světa, novinky se proto u nás rychle uplatňovaly.*“³

Není tedy překvapením, že první motorová vozidla v Ústí nad Orlicí vlastnili především majitelé textilních továren, což byli jedni z nejbohatších lidí v tomto městě. Okolo roku 1905 koupil továrník Florian Hernych osobní automobil Laurin & Klement. Byl to otevřený, červeně natřený čtyřválec. Dvířka měl vzadu, vstupovalo se po schůdkách, sedadla pro čtyři cestující byla umístěna v rozích proti sobě. Volant měl kolmý, osvětlení acetylenové.⁴ Co se pana Hernycha týče, byla to zajiště jedna

¹ KRÁLÍK, Jan. *Když začal vonět benzin: obrázky z dějin motorismu v českých zemích do roku 1918*. Praha: Milpo media, 2001, s. 9.

² KRÁLÍK, Jan. *100 let klubového života: 1904-2004*. Brno: Ateliér Kupka, 2004. s. 3-4.

³ Soukromý archiv Jitky Svatošové, roz. Bínové z Ústí nad Orlicí, text Otakara Weisse o počátcích motorismu.

⁴ Tamtéž.

z velkých osobností města, především pokud se jedná o textilní průmysl. V roce 1875 vstoupil do firmy svého otce Jana, v níž se zasloužil o zavedení mechanických stavů do tkalcovny (Perla 01) a celkový rozvoj firmy. Po smrti otce v roce 1892 se Florian stal jediným majitelem závodu a ten byl postupně rozšiřován a zvelebován. Zřídil tkalcovnu ve Vamberku, Nekoři, Jihlavě, Hnátnici a Chrudimi. Přádělna pak byla zřízena i v Nadelberku a Doudlebových. Vyvážel do Budapešti, Vídně i Haliče.⁵

Jaroslav Jandera, majitel dnes již neexistující Perly 04, byl členem mnoha spolků, člen městského zastupitelstva⁶ a elektrárenské komise. Městská rada na jeho počest pojmenovala místo u starého nádraží „Sady Jaroslava Jandery“.⁷ Otakar Weiss popisuje: „*Továrník Jaroslav Jandera a řada jiných průkopníků snažila se své spoluobčany nadchnout pro krásu motorismu, spoluobčany nechápající, co krásného může být na kotnicích, věčně otlučených od neustálého šroubování, na prstech, zašpiněných od neustálého spravování, na potu v tváři, když motor nechtěl naskočit a na rozpacích, když zhasl a nechtěl dál. Mladí však chápali a hořeli touhou, moci se svézt.*“⁸

Brzy se objevily motocykly. Soudní vykonavatel Snítel měl motocykl Slavia, výrobek Laurin & Klement. Byl na řemen a s pedály, protože ve zdejších kopcích se muselo často vypomáhat šlapáním. Potom jich přibývalo – byl zde zastoupen Puch, Orion, Walter atd.⁹

Výčet sepsaný Otakarem Weissem je důkazem toho, že před první světovou válkou bylo vlastnictví automobilů či motocyklů záležitostí spíše vyšších vrstev. Mnohdy nestačilo mít zájem a chtít, ale byla to zajiště i otázka financí.

Světová válka přinesla motorismu nebývalé vývojové možnosti, které se ihned po válce projeví. Objevil se Harley Davison, pak Motosacoche, Indián, BSA, Oriol a řada jiných značek, které procházely rukama majitelů, věčně hledající nové a lepší. Každý rok přinášel nové typy s novými vymoženostmi. Kdo byl movitý, mohl si je dovolit a užívat si atmosféru jízdy po tehdejších silnicích. Předseda Ligy motoristů ji popisuje: „*To byly krásné doby. Silnice byly téměř prázdné. Nedělní výlet byl osvěžením.*“

⁵ Úřední věstník Okresního výboru v Ústí nad Orlicí. 15. ledna 1924, č. 1, s. 1-2.

⁶ MACKOVÁ Marie a Věra SEKOTOVÁ. *Ústecká radnice a městské dějiny*. Oftis: Ústí nad Orlicí: 1998, s. 73.

⁷ SOKA Ústí nad Orlicí 1929-1935: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000383, inv. č. p00033, s. 265.

⁸ Soukromý archiv Jitky Svatošové, roz. Bínové z Ústí nad Orlicí, text Otakara Weisse o počátcích motorismu.

⁹ Tamtéž.

Když se potkali dva motoristé, určitě zastavili, pozdravili se, připosedli na bobeček před svými mašinami a výkladům a vychloubáním nebylo konce. A spravoval-li jsi na silnici, pomohl ti první motorista, jedoucí kolem nebo alespoň pomoc nabídl. Byly to doby rytířů silnic.“¹⁰

České silnice po první světové válce byly ve špatném stavu, nejinak tomu bylo v orlicko-ústeckém okrese. Válkou silnice hodně utrpěly, jedním z důvodů bylo i to, že cestáři, jež se o ně běžně starali, byli ve vojenské službě a v neposlední řadě za to mohl nedostatek materiálu a peněz. Okres Ústí nad Orlicí svou rozlohou patří k malým okresům, ale terén zde je velmi nepříznivý, vzhledem k tomu, že se nachází v orlickém podhůří a přechází v Českomoravskou vysočinu. Je korytem řek Tiché Orlice a Třebovky a hlavní komunikace probíhají údolními, oproti tomu komunikace vedlejší a příčné musí překonávat výškové rozdíly (nejnižší bod má 300 a nevyšší 600 metrů), čímž byl dán fakt, že stavba silnic v tomto okrese byla drahá. Před válkou stál průměrně metr silnice 6 metrů široké na Orlickoústecku 17 K, kdežto jinde i 10 K.¹¹ Jak se měnila délka okresních silnic, ukazuje tabulka přílohy č. 1. Zde je vidět, že se ve městě mezi léty 1911 – 1918 silnice vůbec nestavěly. Je jisté, že za to mohla válka. Po lepší představu, jak se měnila hustota silniční sítě mezi léty 1864 - 1924 je připojena příloha č. 2. Situace je popsána v Ústředním věstníku Okresního výboru: „*Po válce rychlým vznikem dopravy, hlavně těžkými nákladními automobily, i novější silnice se slabým štětem rychle scházejí a je nutno je místy zcela znovuzřizovati. Místy následkem nedostatku štěrkování byly projety silnice až na štět, který je obnažen a slabý i musí býti znovu nahrazován.*“¹²

Kvůli drahému materiálu a půjčování si neméně drahých strojů odjinud bylo nutné „postavit se na vlastní nohy“. Proto si okres opatřil dva páry koní a poté i desetitunový nákladní automobil typu Praga. Společně s žambereckým okresem si zakoupili válcovací soupravu, kterou každý užíval rok a poté si ji předali. Společný byl také lom v Mistrovicích u Jablonného nad Orlicí, který byl v činnosti od dubna 1924 a těžil se z něj materiál na opravu okresních silnic. Vedle tohoto lomu měl ještě okres

¹⁰ Soukromý archiv Jitky Svatošové, roz. Bínové z Ústí nad orlicí, text Otakara Weisse o počátcích motorismu.

¹¹ Silniční hospodářství v okrese ústeckém nad Orlicí. *Úřední věstník Okresního výboru v Ústí nad Orlicí*. 15. ledna 1925, č. 1, s. 1.

¹² Tamtéž, s. 2.

najatý opukový lom na ruční výrobu stavebního kamene i šterku, štetu a kostky pro drobnou dlažbu rigolů.¹³

Co se silničních staveb týče, prováděly se trojím způsobem. Buď byly zadány podnikateli prostřednictvím veřejné soutěže, prováděly se v okresní režii pod inženýrským dozorem za smlouvenou procentuální odměnu nebo probíhaly ve vlastní režii. Třetí způsob se prokázal jako nejvýhodnější. „*Dnes stavíme tedy ve vlastní režii pod bezprostředním dozorem a vedením zvláštního mistra (políra) a řízením kanceláře okresní a občasným dozorem zemského technika. Výhoda spočívá jednak v rychlé stavbě, ve vlivu na dělnické mzdy a dokonalejším provádění stavebních prací bez ohledu na zisk vedených a v přímé úspoře stavebních nákladů.*“¹⁴

Dále byl zřízen státní silniční fond a bylo naplánováno, že do deseti let mají být upraveny bývalé císařské i okresní silnice v celé republice. Rozhodlo se i o stavbě nových silnic, které by vyhovovaly požadavkům rozrůstajícího se motorismu. V podmínkách stálo, aby byly bezprašné, asfaltové nebo vydlážděné. V roce 1928 bylo ze silničního fondu vydáno 100 milionů, následující rok jednou tolik. Pozornost věnovali i dálkovým silnicím, které spojovaly Čechy se zahraničím.¹⁵ Přes Ústí byla zamýšlena silnice vedoucí z Trutnova přes Úpici, Náchod, Nové Město nad Metují, Rychnov nad Kněžnou, Vamberk, Českou Třebovou do Svitav a dále by se napojila na silnici na Brno až do Rakouska.¹⁶ V tisku je psáno: „*Část této dálkové silnice od Libchav do Ústí se již upravuje nákladem téměř 2 milionů korun a to tak, že se dosavadní okresní silnice rozšiřuje na 8 metrů, napřimuje se, vynechávají se zákruty a srovnávají se svahy a kopce.*“¹⁷

K již zmiňovanému zákonu o silničním fondu (č. 116, 1927 Sb. z. a n.) přibýly prováděcí nařízení (č. 144, 1927 Sb. z. a n.), které se týkaly zavádění daně z motorových vozidel. Každý řidič musel mít podle zákona u sebe složenku o zaplacení daně nebo potvrzení o osvobození vozidla od daně. Osvobozena byla pouze vozidla státní správy, kola s pomocným motorkem, poštovní vozidla a traktory, používané v polním hospodářství. Bylo stanoveno, že ročně se bude odvádět daň 150 Kč

¹³ Silniční hospodářství v okrese ústeckém nad Orlicí. *Úřední věstník Okresního výboru v Ústí nad Orlicí*; 15. ledna 1925, č. 1, s. 2-3.

¹⁴ Tamtéž, s. 6.

¹⁵ Dálkové silnice u nás. *Východočeský obzor*; 9. května 1929, roč. XXV., č. 19, s. 6.

¹⁶ SOKA Ústí nad Orlicí 1929-1935: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000383, inv. č. p00033, s. 115.

¹⁷ Dálkové silnice u nás. *Východočeský obzor*; 9. května 1929, roč. XXV., č. 19, s. 6.

z motocyklů a tříkolek, z osobních aut dle válcového obsahu (do 1 litru 300 Kč, od 4 – 45 litrů 5000 Kč).¹⁸ V celém okrese Ústí nad Orlicí byla za rok 1928 vybrána daň od majitelů celkem 135 motocyklů, 2 tříkolek, 83 osobních aut, 5 autobusů, 6 traktorů a 48 nákladních aut.¹⁹

Když byla řeč o prvních automobilech, je třeba ještě zmínit záměr ústeckých obyvatel koupit sanitní auto. O tom se diskutovalo, dle tisku již od roku 1924, kdy uvažovali o koupi automobilu společného pro Ústí i Českou Třebovou.²⁰ Doufalo se, že by tím mohla být odsunuta zamýšlená stavba nemocnice, která byla místními občany často odsuzována, protože ji považovali za zbytečnou. Například v Nezávislých listech z roku 1927 stojí názor nejmenovaného občana: *„Kdo si půjde lehnout do té nemocnice? Třebováci, jakmile jsou ve vlaku, jedou raději do velkých nemocnic, kde mají vynikající lékařskou pomoc. Němci mají Svitavy, obce ležící na trati Hanušovice-Hradec Králové pojedou rovně do svých nemocnic, z nichž největší je v Hradci Králové, a obyvatelé okresu litomyšlského pojedou přirozeně vždy do Litomyšle.“*²¹ Občané tvrdili, že než stavba nemocnice, měl by být nejprve vyřešen stav silnic v okrese. *„V celém okrese není kus pořádné silnice, kdo jede po našich silnicích, ať jest to majitel luxusního auta nebo mlékařský pes, na ty cesty nadává. Automobilový provoz rychle vzrůstá a bude a musí dále vzrůstat. Již nyní odbývá se mimo ústecký okres a to přes Litomyšl a Žamberk. My vidíme, jak na těchto trasách zakládají se automobilové dílny dobře prosperující. Za nějaký čas vzniknou v městech na těchto silnicích ležících, dobré komfortní hotely. Provoz se na nich vžije, dostane tradici, která se těžko bude lámati. Pak bude sice ústecký okres míti za 7 mil. prázdný špitál, ale celý ohromný silniční automobilový provoz se svými odvětvími, dílnami, hotely, obchody s potřebami, půjde mimo. Na mapě automobilistů bude ústecký okres označen bílou skvrnou, jako na starých mapách byly označeny pouště. Na těchto mapách starých byl přes tuto bílou skvrnu nápis – Zde jsou lvi. Také zde bude snad nápis, začínající - Zde jsou...ale jest velikou otázkou, zdali poslední slovo budou lvi...“*²² Sanitní auto bylo nakonec městu dodáno 13. května 1929 z vojenských zásob ministerstva národní obrany

¹⁸ Silniční fond. Úřední věstník Okresního výboru v Ústí nad Orlicí. 15. října 1927, č. 10, s. 136.

¹⁹ SOkA Ústí nad Orlicí 1929-1935: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000383, inv. č. p00033, s. 54.

²⁰ Ještě zdravotní auto. *Bratrství*. 4. prosince 1924, roč. VI., č. 49, s. 7.

²¹ Nemocnice v Ústí n. O. *Nezávislé listy*. 26. března 1927, roč. XI., č. 13, s. 7.

²² Tamtéž.

prostřednictvím Červeného kříže za 36 tisíc korun, byly ale zavázání jej udržovat v dobrém stavu a přijmout podmínky pro případ války.²³

V roce 1929 do města vedlo již 6 okresních silnic a to z České Třebové, Lanškrouna, Rychnova, Kyšperka (dnešní Letohrad), Litomyšle a Vysokého Mýta.²⁴ V této době bylo ve městě 38 osobních aut, 4 autobusy, 21 nákladních aut, 1 automobilová stříkačka a 1 sanitní auto. Dále bylo zaznamenáno 41 motocyklů, 3 traktory a 2 kola s pomocným vozíkem.²⁵

Opravný tenkrát v Ústí nebyly, a když někomu něco na „mašině“ nefungovalo, sešli se nadšenci u toho, kdo měl nějaký problém, a opravovali sami. Dá se říct, že to byli mechanici „samouci“, museli umět zakalit nové péro, vyměnit kroužky, zabrousit ventily a „naštelovat“ magnet. Benzin si vozili v láhvi s sebou, protože nebylo jisté, zda by jej zrovna v drogerii koupili. První odbornou opravnu v Ústí nad Orlicí založili Josef Strnad a poté Karel Bína v r. 1929.²⁶

Současně s rozvojem automobilismu vzrůstala snaha o zmenšení provozních nákladů. Tím zásadním bylo zásobování benzinem z pouličních stanic, čímž bylo odstraněno nákladné a nebezpečné uskladňování benzínu v sudech. *„Další výhodou odběru benzínu z čerpadla jest ta okolnost, že plnění velké sítě čerpadel umožňuje výrobu speciálního, stejnorodého benzínu. Poukázkový systém pak, jímž jest každému majiteli motorového vozidla dána možnost zásobovati svůj vůz v každém větším městě tímž benzinem, doplňuje vhodně přednosti čerpadla před skladováním benzínu v garáži.“*²⁷

²³ SOkA Ústí nad Orlicí 1924-1929: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000383, inv. č. p00032, s. 25.

²⁴ SOkA Ústí nad Orlicí 1929-1935: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000383, inv. č. p00033, s. 33.

²⁵ Tamtéž, s. 34 - 35.

²⁶ Soukromý archiv Jitky Svatošové, roz. Bínové z Ústí nad Orlicí, text Otakara Weisse o počátcích motorismu.

²⁷ Ekonomisace automobilového provozu. *Naše zájmy*. 22. dubna 1927, roč. III., č. 16., s. 3.

1.1. Liga čs. motoristů

Raná fáze českého „motorismu“, byla tvořena vývojem jízdních kol, motorek a následně automobilů. Jejich příznivci se sdružovali do zájmových spolků. První, vzniklý v roce 1883 se jmenoval Česká ústřední jednota velocipedistů. V roce 1904 vznikl během žofínské přehlídky motocyklů Český klub motocyklistů (dále jen ČKM) a konečně, 20. března téhož roku, založili majitelé automobilů Český klub automobilistů (dále jen ČKA). Ve svých počátcích řešily ČKM a ČKA podobné úkoly: slučovaly majitele, organizovaly výstavy a hlavně pro své členy zajišťovaly benzín a staraly se o účast na raných mezinárodních závodních podnicích.²⁸

Před první světovou válkou došlo k vytvoření sítě motoklubů s centrální institucí „Rakouské sdružení motoristů“ a následně ke stratifikaci jednotlivých národních motoristických organizací. Postupně vznikaly motokluby na krajských a okresních úrovních a mezi národními menšinami (na území Čech byly početné motokluby německé). Současně s nimi narůstal i počet aut na silnicích. V roce 1912 bylo jen v Čechách registrováno 1603 automobilů a 2940 motocyklů.²⁹

Konec první světové války přinesl zásadní hospodářské změny. Nově vzniklá Československá republika musela vyřešit zásadní hospodářské a vnitropolitické problémy a motorismus nepředstavoval prioritní odvětví. Spíše byl chápán za exkluzivní sféru, „*za nemravný asociální luxus*“³⁰ a dle toho s ním bylo nakládáno.

Významnou úlohu na pozitivní změně situace měl ČKA. Postupně do sebe včlenil ostatní české autokluby a prosadil se jako jediný svrchovaný zástupce českých motoristů v Mezinárodní asociaci automobilových klubů. Jeho aktivity byly různé. Nepřímo se podílel na tvorbě legislativních dokumentů a loboval za svůj prospěch ve změně vládního přístupu k motorismu (zde spolupracoval i s jednotlivými výrobci). Svůj úkol v této problematice shrnul v prohlášení slovy: „... *zasazovat se o zrušení všech poválečných zákazů, které jsou již dávno přežilé a ztrpčují automobilistům život. Rovnítko mezi automobilem a luxusem již patří na smetiště dějin ...*“³¹ Z reprezentativních událostí pro veřejnost byly nejdůležitější autosalóny a hlavně

²⁸ KRÁLÍK, Jan. *100 let klubového života: 1904-2004*. Brno: Ateliér Kupka, 2004. s. 5-7.

²⁹ Tamtéž, s. 8.

³⁰ Tamtéž, s. 10.

³¹ Tamtéž, s. 11.; Posléze ČKA zodpovídal za vydávání vnitrostátních i mezinárodních řidičských průkazů a k vydávání prvního oficiálního československého časopisu o problematice automobilů „Auto“ (1920-1948).

organizace prvních závodů. V roce 1922 se ČKA přejmenoval na Autoklub republiky československé (dále jen AKRČs).³²

V polovině 20. let 20. století došlo ke vzniku organizovaného motorismu i v regionu východních Čech. První organizací byl Auto a motoklub pro Českomoravskou vysočinu v Hlinsku v roce 1924. Potom následovali další.³³

Vzrůstající počet motoristů, kteří byli postiženi značnými daněmi ze svých vozidel, protože podle tehdejších názorů byli zodpovědní za rušení silnic a jejich následných oprav, měl za důsledek založení jednoho z prvních odborů Ligy čs. motoristů. *„Každý odborník a i mnoho laiků je přesvědčeno o tom, že i jiné vehikly, a ba mnohem více než motocykl, ruší silnice, ale ty se pardonují a nejsou tak zdaněny, jak by zasloužily. Kdybychom používali náležitou ochranu u úřadů a bylo pochopení pro moderní dopravní prostředky, již by se to dalo snést, leč toho žel není.“*³⁴

Liga vznikla v roce 1927. Byla to organizace s celorepublikovými ušlechtilými ambicemi a vzala si do programu za úkol šířit po vzoru zahraničních automobilových organizací pomocnou službu na silnicích, umožňovat svým členům levné cestování do zahraničí a působit svým vlivem v otázkách daňových.³⁵

Motorističtí nadšenci všechny snahy o sdružování s radostí přivítali. Už v této době se ale našla řada odpůrců mezi „obyčejnými lidmi“, které vzrůstající počet automobilů a především motocyklů dost iritoval. Svědčí o tom článek v Našich zájmech: *„Žádný vehikl, ať tažený koňmi či silou motorickou, nepůsobí v ulicích i na silnicích tolik hluku, rámusu a lomozu jako motocykly... Pravidelně jezdí tak, že už je slyšíte na velkou vzdálenost, když pak se blíží, zacpávají si četní chodci uši, nemohouce snést ran, vycházejících z výfukové roury...Největší rozkoší mnohých motocyklistů je střílet ze svého vehiklu i večer a v noci a rušit klidné občany ze spánku.“*³⁶ Přesto počet motorových vozidel nebyl nijak veliký.

³² KRÁLÍK, Jan. *100 let klubového života: 1904-2004*. Brno: Ateliér Kupka, 2004. s. 11.

³³ KOTRBÁČEK, Jaroslav. *Jak se kdysi okolo Pardubic závodilo: Historie motocyklových okruhů na Pardubicku*. Hořice: Jaroslav Kotrbáček, 2010, 183 s.

³⁴ Majitelům motorových vozidel v Orlickém pohorí. *Východočeský obzor*. 16. února 1928, roč. XXIV, č. 7, s. 4.

³⁵ ROHLÍČEK, Jiří. *Historie klubu S. K. A. M.* [online]. [cit. 2016-03-08]. Dostupné z <http://www.skam.cz/historie/historie2.html>

³⁶ Lomozná jízda motocyklů. *Naše zájmy*, 24. června 1927, roč. III., č. 25, s. 6.

Přípravný výbor majitelů motorových vozidel se sešel 26. února 1928 v hotelu Friml, za účelem zvolení valné hromady Ligy čs. motoristů – odbor Ústí nad Orlicí. Prvním předsedou se stal Otakar Weiss. Ten se narodil dne 13. srpna 1884, původně se věnoval textilnictví, nejprve jako faktor (od drobných tkalců roztroušených po Orlickém podhůří odebíral zboží pro továrny), poté si doma nechal instalovat několik tkalcovských stavů a založil si vlastní živnost na výrobu froté tkanin. Po období krize ve 30. letech nastoupil u továrníka Bohumila Jandery jako disponent, kdy v obchodní oblasti majitele zastupoval. Krom jiného to byl bratr Augustina Weisse, amatérského konstruktéra kluzáku.³⁷ Dne 22. listopadu 1933 byl Otakar zvolen předsedou lyžařského oddílu Tělovýchovné jednoty Sokol v Ústí nad Orlicí. Po zrušení Sokola přešel do Klubu českých turistů, kde založili lyžařský odbor a Otakar se stal jejím náčelníkem a zároveň i župním náčelníkem sokolských lyžařů.³⁸ Za druhé světové války pracoval v ilegální skupině ÚVOD pana Norberta Vašíčka, kde vykonával důležitou práci zpravodaje. Napojil se na organizaci ÚVOD v Litomyšli a měl spojení s ústeckým učitelem Jaroslavem Proškem. Otakar Weiss a Jaroslav Prošek byli prozrazeni a 12. května 1944 zatčeni gestapem. Po odsouzení k trestu smrti, byli Weiss i Prošek popraveni v Drážďanech o pět měsíců později. Jména obou najdeme na pamětní desce obětem druhé světové války na Památníku odboje v Ústí nad Orlicí a také v Kronice města Ústí nad Orlicí v seznamu obětí nacismu.³⁹

Členy Ligy motoristů se stávali většinou ti, kteří vlastnili nějaké motorové vozidlo a chtěli se angažovat v propagaci motorismu. Přestože členů byly zřejmě desítky, povedlo se, kromě Otakara Weisse, dopátrat už jen dalších pět.

Jedním z nich je osoba, prolínající se celým tématem motorismu na Orlickoústecku – Karel Bína. Když skončil 25. ledna 1923 vojenskou službu, putoval až do Břeclavi, kde byla v roce 1919 založena Státní odborná škola mlynářská. Kromě studia se věnoval ještě ochotničení v místním divadle, ale také všemu, co se alespoň trochu týkalo motocyklů, aut nebo letadel. V roce 1925 se účastnil závodu do vrchu Ecce – Homo. Preferoval značku BSA a její silnější obsahy 350 a 500 ccm.⁴⁰ Dne 28.

³⁷ HAVEL, Josef. *Z historie létání v Ústí nad Orlicí*. Ústí nad Orlicí: OFTIS s.r.o., 1997, s. 62 – 63.

³⁸ SOkA Ústí nad Orlicí 1929-1935: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000383, inv. č. p00033, s. 172.

³⁹ SOkA Ústí nad Orlicí 1937-1946: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000383, inv. č. p00035, s. 523.

⁴⁰ HAVEL, Josef. *Z historie létání v Ústí nad Orlicí*. Ústí nad Orlicí: OFTIS s.r.o., 1997, s. 123.

června 1924 absolvoval školu, na pár týdnů odešel do Prahy, pak na dva měsíce do Dolan u Klatov a konečně 1. února 1925 nastoupil do Faulhammerova velkomlýna v Tržku u Litomyšle. V Litomyšli se seznámil s místními ochotníky, zároveň se zařadil mezi litomyšlské motoristy a zapálené letecké zastánce. Karel Bína se tady pomalu začal zabývat obchodní činností. Stal se prodejcem motocyklů a všeho, co s nimi a jejich provozem souviselo. Závodění plně propadl. V kategorii 500 ccm vyhrál závod Litomyšl – Nová Ves, jezdil v Poličce a účastnil se zkoušky výkonu do vrchu v Ústí nad Orlicí. V Hradci Králové navázal kontakty s obchodní firmou Antonína Junka. S konečnou platností opustil místo mlynáře a od 1. listopadu 1927 se stal zaměstnancem firmy. Specializoval se na prodej motocyklů, osobních automobilů a příslušenství.⁴¹ Dne 24. června 1928 vyhrál v Hradci Králové společně s Chmelíkem, Scharffem a Kamberecem I. růžicovou jízdu na 500 kilometrů ve třídě vozů do 1000 ccm, pořádanou Východočeským autoklubem. Odměnou jim byla zlatá plaketa a cena brněnské Zbrojovky za nejlepší výkon vozu „Z“.⁴² Že to byl významný a náročný závod, o tom svědčí článek z týdeníku *Naše zájmy*: „*V celé oblasti severovýchodních Čech lze pozorovati nesmírný zájem o první sportovní podnik Východočeského autoklubu, zvláště pak v okolí pardubickém, královéhradeckém o ranní rychlostní závod pod Kunětickou horou a v okolí ústeckém o odpolední rychlostní závod do vrchu. Že speciálně tratě, na nichž se bude jet rychlostní závod, nejsou pro soutěžící jen tak snadnou věcí, svědčí neustálé trainingy přihlašovaných jezdců hlavně v Ústí nad Orlicí, kde mnoho z přihlášených mělo možnost se přesvědčiti o obtížnosti tohoto rychlostního závodu do vrchu. Že podnik těší se i přízně čelních firem z oboru automobilového, nasvědčuje množství darovaných cen.*“⁴³ Tento závod se pořádal za spoluúčasti okolních sportovních klubů a Lig čs. motoristů. Trať vedla i městem Ústí nad Orlicí a to okresní silnicí od Kyšperka (dnešního Letohradu) přes třídu Čsl. legií a Lázeňskou ulicí směrem k Řetové, kde prudce stoupala a vedla lesnatým terénem plným zatáček.⁴⁴

O rok později, 16. června se Bína zúčastnil II. růžicové jízdy spolehlivosti a pravidelnosti na 600 km, jejíž trať vedla téměř všemi východočeskými městy a pořádal

⁴¹ HAVEL, Josef. *Z historie létání v Ústí nad Orlicí*. Ústí nad Orlicí: OFTIS s.r.o., 1997, s. 124.

⁴² Soukromý archiv Jitky Svatošové, roz. Bínové z Ústí nad Orlicí, deníky Karla Bíny.

⁴³ Besídka. Růžicová jízda Východočeského autoklubu v Hradci Králové 24. června t. r. *Naše zájmy*. 15. června 1928, roč. IV., č. 24, s. 1.

⁴⁴ SOKA Ústí nad Orlicí 1929-1935: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000383, inv. č. p00033, s. 35.

ji Sportovní výbor východočeského autoklubu. Tento autoklub pořádal i soutěž, známou jako „O zlatou přilbu Československa“, což byl závod na travnaté dráze.⁴⁵

Z Karla Bíny se stal zástupce motocyklů, zprvu zastupoval BMW, později přesešel na Jawu. *„Miluji vše, co voní benzinem, proto zařídit si moto-obchod je jako spojit příjemné s užitečným. Dělán, co mě baví a najdu si čas i na ostatní koně, nemůžu si přát více.“*⁴⁶

Mezi další členy můžeme počítat inženýra chemie Jana Vandase. K motorismu jej přivedl Karel Bína, který na něj ve svém deníku vzpomíná: *„Jenda byl zapřísáhlý chodec, účastník několika chodeckých závodů na 50 km, konečně mnou zmotorizován a sice strojem FN 350 ccm.“*⁴⁷ Prokazatelně se pan Vandas zúčastnil v roce 1926 závodu Litomyšl-Nová ves a v r. 1928 Hvězdicové jízdy na 500 km.⁴⁸

Právoplatným členem byl také provozovatel čerpací stanice Sphinx-benzin firmy Vacuum Oil Company, která měla v té době v republice kolem 200 poboček a prodávala po celém světě používaný autoolej Gargoyle Mobiloil, pan Vladimír Mareš.⁴⁹ Ten, kromě prodeje benzínu a autooleje měl obchod na tehdejší Pražské ulici s nosiči, železem a cementem.

Dalším byl Josef Strnad, majitel první odborné opravny v Ústí nad Orlicí. *„Pepík s Vladimem byli v té době mou jedinou konkurencí, jako oustečtí rodáci měli jistě výhodu, ale já to tak nebral.“*⁵⁰

Posledním zjištěným příslušníkem ústecké Ligy motoristů byl František Pražák, majitel železářského obchodu v Hylvátech. *„Dědeček na něj vždy vzpomínal jako na svého nejlepšího kamaráda. Spjoval je zájem o motocykly vyšších kubatur a také chuť k pivu a různým vylomeninám. Často nám vyprávěl příhodu, kdy se jednou v hospodě opili a hádali se, kdo má lepší motocykl. Nenapadlo je nic jiného než si přeměřit síly na schodišti u divadla, které je rozdělené zábradlím. Děda se svým Indiánem vyhrál.“*⁵¹

Liga motoristů měla za úkol hájit zájmy svých členů, poskytovat právní porady ve všech odborných případech, spolupůsobit u úřadů pro úpravu silnic, provádět

⁴⁵ *Východočeský obzor*. 18. dubna 1929, roč. XXV., č. 16, s. 6.

⁴⁶ Soukromý archiv Jitky Svatošové, roz. Bínové z Ústí nad Orlicí, deníky Karla Bíny.

⁴⁷ Tamtéž.

⁴⁸ Tamtéž.

⁴⁹ Ekonomisace automobilového provozu. *Nezávislé listy*. 30. dubna 1927, roč. XI, č. 18, s. 5.

⁵⁰ Soukromý archiv Jitky Svatošové, roz. Bínové z Ústí nad Orlicí, deníky Karla Bíny.

⁵¹ DOSTÁLOVÁ, Jitka, bytem Rudoltice 602, vnučka Karla Bíny, záznam učiněn 14.3.2013.

společné nákupy surovin, působit výchovně u občanstva, pořádat odborné kurzy pro řidiče aut atd. Členové této skupiny se podíleli aktivně nejen na rozvoji motorismu ve městě, ale v celém regionu. Podnikali společně (zpravidla nedělní) výlety, dokonce i několikadenní zájezdy.⁵²

Atmosféru nejlépe vystihuje Otakar Weiss: „*Na nedělní výlety jsme se těšili, byly „s programem“ pečení vuřtů, odbíjená, koupání – krátce velmi pěkné. Naše krásné okolí tomu velmi pomáhalo. Zvali jsme sem kamarády z kraje, kteří se sem vždycky rádi vraceli.*“⁵³

Nadšenci z Ligy motoristů vydávali vlastní časopis, který se zasilal bezplatně všem členům. Jejich činnost vyvrcholila v soutěži spolehlivosti a vytrvalosti „Napříč Vysočinou“, která se stala největším závodem toho druhu v kraji. Byl to okruh 75 km dlouhý, vedl přes Českou Třebovou, Litomyšl, Vysoké Mýto a zúčastnilo se jej několik desítek soutěžících motocyklistů a automobilistů.⁵⁴

Ve spolupráci s pardubickou odbočkou Ligy čs. motoristů uspořádali po příkladu anglických a amerických asociací vyjížďku školních dítek motorovými vozidly na sidecarech. Účelem bylo seznámit děti s tím, jaká je odpovědnost na řidiči a jak si mají děti počínat na ulicích, aby nedošlo k úrazům atd.⁵⁵

Pro automobilisty a motoristy pořádala Liga z důvodu množících se dopravních nehod kurzy první pomoci a nabádala řidiče k vození příručních lékárniček. Na kurzu přednášel MUDr. František Fischer z Kyšperka (dnešního Letohradu) a za pomoci samaritánů i názorně demonstroval.⁵⁶

Navíc od 1. ledna 1934 měl každý člen Ligy čsl. motoristů nárok na desetiprocentní slevu na autopojištění, jež platila pro stávající i nové smlouvy. Týkalo se to pojištění odpovědnostního, havarijního a úrazového přepravovaných osob. Toto ustanovení mělo mít za důsledek připojení dalších členů do Ligy.⁵⁷

⁵² Majitelům motorových vozidel v Orlickém pohoří. *Východočeský obzor*. 16. února 1928, roč. XXIV, č. 7, s. 4.

⁵³ Soukromý archiv Jitky Svatošové, roz. Bínové z Ústí nad Orlicí, text Otakara Weisse o počátcích motorismu.

⁵⁴ Tamtéž.

⁵⁵ Indiáni na vyjížďce školních dítek do Hvězdy. *Východočeský obzor*. 12. července 1928, roč. XXIV., č. 28., s. 7.

⁵⁶ Výzva automobilistům a motoristům. *Orlický kraj*. 19. listopadu 1932, roč. II., č. 47, s. 3-4.

⁵⁷ Všem majitelům motorových vozidel. *Orlický kraj*. 13. ledna 1934, roč. IV., č. 2., s. 4.

Na sklonku 30. let Autoklub republiky Československé zřídil tzv. Branný sbor československých motoristů. Jeho cíl vyjadřovalo heslo: „*Motorizací k obraně vlasti*“.⁵⁸

S nastávajícím nebezpečím možnosti války se i v Ústí nad Orlicí vytvořil Branný sbor čl. motoristů, v čele s náčelníkem Františkem Stránským, byl ustanoven v červnu 1938⁵⁹ a měl za úkol pořádat srazy, kde byla předvedena ukázka pohotovosti civilních motoristů v obraně státu. Jeden z mnoha srazů se konal na Kunětické hoře 29. května t. r., na niž se vyjíždělo z pardubické Palackého třídy v sevřených řadách. Na místě pak byla vztyčena vlajka a složen slavnostní slib čs. motoristů.⁶⁰

Příchod druhé světové války ukončil činnost všech klubů nejen motoristických. Předseda Weiss uvažuje: „*Nynější doba přerušila sice na chvíli vzestupnou linii rozvoje motorismu, ale po válce jistě nastoupí svoji cestu, obohacenou novými zkušenostmi a vynálezy a bude stejným lákadlem pro mladé, tak jako byl nám a my starší budeme teskně vzpomínati na doby, kdy jsme pádili po volných silnicích dole v kraji ztrácejících se v nekonečnu a u nás v horách vinoucích se zalesněnými úbočími zamodralých kopců a zeleným stínem lesa, jak jsme pili z lesních studánek, ošlehaní větrem širých rovin, z nichž nás naše stroje vynesly rychlostí myšlenky a jak jsme hleděli do modravé dálky letního večera dumající na pokraji lesa, vysoko nad naším českým krajem.*“⁶¹

K útlumu motorismu došlo i s ohledem na skutečnost, že byl nedostatek benzínu, který byl pro osobní auta zakázán vydávat ke dni 1. října 1939, pro nákladní automobily 15. října toho roku. Důvodem bylo, aby jej zbylo více pro říšskou armádu. Čerpat benzin bylo dovoleno po tomto datu jen automobilům privilegovaným.⁶²

⁵⁸ KRÁLÍK, Jan. *100 let klubového života: 1904-2004*. Brno: Ateliér Kupka, 2004. s. 18.

⁵⁹ *Orlický kraj*. 13. srpna 1938, roč. VIII, č. 32, s. 3.

⁶⁰ *Východočeský republikán*. 20. května 1938, roč. XX., č. 21, s. 4.

⁶¹ Soukromý archiv Jitky Svatošové, roz. Bínové z Ústí nad Orlicí, text Otakara Weisse o počátcích motorismu.

⁶² SOKA Ústí nad Orlicí 1937-1946: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000383, inv. č. p00035, s. 328.

1.2. Autoklub Ústí nad Orlicí

Počátkem roku 1938 existovalo na území Československa kolem sta motoristických organizací. Od dubna toho roku bylo zástupcům československého autoklubu německými představiteli nařízeno odhlásit se ze všech mezinárodních motoristických organizací, dále jim zakázali pořádat sportovní podniky a vydávat mezinárodní dokumenty pro motorová vozidla. V roce 1942 byl donucen český Autoklub převést svůj klubový dům na Presseklub v čele s Wolframem von Wolmarem, který vedl český tisk. Později museli předat veškerý majetek i finanční prostředky. Klubová auta převzala německá firma Krawag. Po válce byl automobil považován za luxus a motorismus za zábavu elity. To byl jeden z důvodů, proč obnovený Autoklub začal budovat jednotnou, lidovou a demokratickou organizaci. Cílem bylo vytvořit strukturu místních a okresních organizací, řízených z centra přes krajské výbory. Začátkem roku 1946 měl Autoklub republiky československé přes 130 organizací po celé republice. Dokonce měla být i jednotná automobilová výroba. Nejprve byly všechny továrny znárodněny a převedeny pod jednotné řízení. Poté se vyráběly tzv. přikázané typy vozidel. Což v praxi znamenalo, že z moci úřední směly automobily vyrábět pouze automobilky v Mladé Boleslavi (Škodu 1101 a Popular) a v Kopřivnici Tatra 87.⁶³ Situace v automobilismu byla o to složitější, jelikož v období války museli majitelé všech automobilů a motocyklů své stroje prodat nebo bez náhrady odevzdat německé branné moci. Po válce se těchto strojů zmocnily nejrůznější organizace, které je následně nechtěly vracet původním majitelům. Pořádání automobilových závodů bylo velmi obtížné, hlavně kvůli obrovskému nedostatku pohonných hmot, stejně jako ve světě.⁶⁴

Motosport, automobilový ani motocyklový nepředstavoval v předválečném ani poválečném Československu významné sportovní odvětví, měl své příznivce, v rámci možností vybudovanou fanouškovskou i profesionální základnu, ale nikdy nedosáhl na profesionální úroveň z Francie, Německa či Itálie.⁶⁵

První poválečné závody, jejich průběh, podmínky, vybrané závodní tratě či míra profesionality a zázemí, byly ovlivněny hospodářskými podmínkami válkou poškozeného

⁶³ KRÁLÍK, Jan. *100 let klubového života: 1904-2004*. Brno: Ateliér Kupka, 2004, s. 20.

⁶⁴ Tamtéž, s. 21.

⁶⁵ FORST, Michal. *Historie české rally: pohled do minulosti automobilových soutěží*. Brno: CPress, 2014, s. 6-7.

hospodářství a hlavně absencí předchozí předválečné profesionální úrovně. Tomu odpovídala i celková podoba závodů a závodních okruhů. Většina soupeření uskutečněných v 40. a 50. letech měla několik shodných znaků. V první řadě se nejednalo o rychlostní závodění, ale o orientační náročné cílové jízdy, jejichž snahou bylo dojet „do cíle“ a neztratit se. Jejich součástí byly bodované tzv. rychlostní a akcelerační zkoušky a významný podíl na konečném pořadí měla i závěrečná technická kontrola závodních vozů, která určovala, zda vůz splňoval technická kritéria pro absolvování závodu. Nebylo výjimkou, že se konečné pořadí určovalo i několik hodin po skončení soutěže, kdy docházelo k posunům na cílové listině a k diskvalifikacím.⁶⁶

Další specifikum představovaly samotné závodní okruhy. Většinou se jednalo o trať sestavenou propojením silnic různé třídy bez odkloněného provozu. To byl také jeden z hlavních důvodů, proč některé soutěže probíhaly ve večerních a nočních hodinách – aby se alespoň částečně eliminovalo riziko vzniku nebezpečných havárií.⁶⁷

Samotnou kapitolu představovaly přípravy závodníků a závodnický inventář. Neexistovaly speciální realizační týmy, ani trenéři připravující své svěřence. Byli pouze nadšenci, kteří si sami projížděli vytyčené trasy, upravovali své vozy a s vypětím všech sil sháněli nedostatkový benzín, pneumatiky, náhradní díly a hlavně závodní auta. Proto startovní pole tvořily převážně předválečné stroje a to, co zbylo a nebylo zabaveno po odsunutých Němcích. Československé automobilky z Mladé Boleslavi (model 1101/1102 a během 50. let model 440 Spartak) a z Kopřivnice sice dokázaly ještě během roku 1945 obnovit v omezené míře výrobu, ale ta byla primárně určena na export,⁶⁸ proto se k „závodění“ dostal jen velmi omezený počet těchto nových strojů, jejichž posádky většinou vítězily na domácích městských a dálkových závodech a navíc se zúčastňovaly i významných zahraničních podniků, např. rakouské Alpské jízdy, nizozemské Tulipánové rallye, polského Rajdu, skandinávské Rallye půlnocního slunce a Rallye Viking, maratónu Lutych – Řím – Lutych a nakonec i světoznámé Rallye Monte Carlo.⁶⁹ I při těchto soutěžích doprovázely československé zástupce všechny problémy z tuzemského závodění: prakticky neexistoval realizační tým, minimum náhradních dílů a hlavně byla omezená

⁶⁶ FORST, Michal. *Historie české rally: pohled do minulosti automobilových soutěží*. Brno: CPress, 2014, s. 6-7.

⁶⁷ Tamtéž.

⁶⁸ Jednalo se o jednu z možností, jak poválečné ČSR získávalo zahraniční valuty.

⁶⁹ FORST, Michal. *Historie české rally: pohled do minulosti automobilových soutěží*. Brno: CPress, 2014, s. 7.

příprava. Kvůli nedostatku pohonných hmot byla v praktické rovině znemožněna efektivní příprava (projížďení tratí a zaznamenávání specifik jednotlivých míst) a navíc, tentokrát pro nedostatek náhradních dílů, představovala každá havárie, popřípadě technická závada konec nadějí na dobré umístění.

V Ústí nad Orlicí vznikl Auto-klub přibližně kolem roku 1936. První záznamy se však objevují roku 1946, kdy odbočka čítala při jejím založení 70 členů. Předsedou byl zvolen MUDr. Neklan Velebil.⁷⁰ Ten se narodil v Brně a lékařskou fakultu vystudoval ve Vídni. Od roku 1912 sloužil u rakouského námořnictva a v r. 1918 se účastnil vzpoury proti německému režimu bývalého Rakouska. Od října téhož roku se usadil v Ústí nad Orlicí, kde působil jako městský a revizní lékař. Dle záznamů vyplývá, že k motorismu jej pojilo nejen to, že byl vlastníkem automobilu, který využíval ke své práci, ale řízení vůbec bylo jeho koníčkem. Byl velikým podporovatelem vzkvétající auto-klubové činnosti a ve městě zároveň velmi váženou osobou.⁷¹

První valná hromada autoklubu se konala 13. března 1947. Za ústředí a krajskou odbočku v Pardubicích se jí zúčastnil pan Rak z Pardubic. Na této schůzi byl zvolen náčelníkem pan JUDr. Bedřich Petr, místopředsedou majitel firmy ROBOT, vyrábějící elektromotory - Jaroslav Poslušný a jednatelem J. Martínek. Role pokladníka se ujal J. Šilar. Autoklub si dal za úkol zdvojnásobit počet svých členů.⁷² Aby toho docílili, pořádali každý měsíc večery v kavárně hotelu Jansa, které nazývali „Měsíčníky Autoklubu“. Na nich seznamovali členy a případné zájemce o členství s novými předpisy a nařízeními. Součástí bylo i povídání o nových typech vozů a různé debaty na motoristické téma. Tyto měsíčníky nebyly žádnou oficiální záležitostí, měli většinou ráz přátelské besedy plné humoru. První takový večer se konal 17. dubna 1947.⁷³

Autoklub navázal na Ligu motoristů i v tom smyslu, že pořádal výlety pro členy a jejich rodiny. První se konal 1. května 1947 na Českomoravskou vysočinu a zúčastnilo se jej 23 členů. Z Ústí vyjeli společně a na místě navštívili hrad Svojanov, Devět skal a Lutský vrch. Druhý takový výlet byl pořádán na svatodušní svátky a cílem byly Jeseníky.

⁷⁰ *Stráž českého východu*. 5. dubna 1946, roč. IX., č. 10, s. 4.

⁷¹ Soukromý archiv Jitky Svatošové, roz. Bínové z Ústí nad Orlicí, deníky Karla Bíny.

⁷² *Budujeme*. 27. března 1947, roč. III., č. 12, s. 5.

⁷³ *Stráž českého východu*. 25. dubna 1947, roč. X., č. 17., s. 4.

Zúčastnilo se jej 31 členů s rodinami. Tentokrát nevyjeli společně, sraz si dali na Červenohorském sedle, odkud vyrazili na pěší túru na Vřesovou studánku a zpět.⁷⁴

Motorista Karel Bína na výlet vzpomínal: „Z Červenohorského sedla jsme jeli na Ovčárnu. Tam jsme přenocovali a ráno jsme vyjeli společně na Praděd, pak zpět na Ovčárnu, odkud část výpravy šla pěšky k vodopádu Opavice a dále do Karlovy Studánky. Část druhá, hlavně řidiči, jela do Karlovy Studánky auty. Prohlédli jsme si lázně, poobědvali a jeli jsme do Lázní Jeseníky, odtud přes Králíky zpět domů.“⁷⁵

V následujícím roce byla pořádána rychlostní jízda a jízda spolehlivosti na Andrlův Chlum, byla to první ryze sportovní akce uspořádaná společně se závodem cyklistů.

Na programu Autoklubu bylo především neustálé zvyšování počtu členů. To se jim dařilo poměrně dobře, protože jen za rok 1947 získali dalších 46 členů, čímž zvýšili svůj počet na úctyhodných 136. Dále program zahrnoval výcvik v jízdě na motorových vozidlech a přednášky o dopravním řádu. Snažili se také navazovat styky s okolními odbočkami a lhostejný jim nebyl ani stav silnic. Zapříčinili se např. i o zavážku silnice na trase Česká Třebová - Rychnov nad Kněžnou.⁷⁶ Díky jejich iniciativě byla také zahájena rekonstrukce ulice Husová u divadla. Ta se stala první asfaltovou silnicí ve městě. Realizace je popsána: „Po náležité přípravě spodka, přikročilo se k asfaltování. Zvláštní směs horkého dehtu se hadicí stříkala na vozovku a na postříkanou část házeli ihned dělníci žulovou drť, která byla současně válcována. To opakovali dvakrát. Pro pokročilou podzimní dobu odložil se vlastní postřík asfaltem na příští rok, kdy bude práce skončena.“⁷⁷

O vzrůstajícím zájmu motoristů ve městě svědčí i fakt, že ke dni 1. října 1947 bylo v orlickoústeckém okrese nahlášeno 1240 vozidel (z toho 667 motocyklů a 573 osobních a nákladních aut).⁷⁸

Po tzv. vítězství pracujícího lidu v roce 1948 a převzetí moci komunistickým režimem přišli změny i v Autoklubu republiky československé. Ten byl tehdejším režimem označen

⁷⁴ MMÚO. AS: Spolky a společenské organizace v ÚO – Autoklub ; pří. č. 270/14. Zápisky z valné hromady Autoklubu ÚO 4.3 1948.

⁷⁵ Soukromý archiv Jitky Svatošové, roz. Bínové z Ústí nad Orlicí, deníky Karla Bíny.

⁷⁶ MMÚO. AS: Spolky a společenské organizace v ÚO – Autoklub ; pří. č. 270/14. Zápisky z valné hromady Autoklubu ÚO 4.3 1948.

⁷⁷ SOKA Ústí nad Orlicí 1946-1953: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000380 , inv. č. x00001, s. 51.

⁷⁸ Tamtéž s. 54.

jako „buržoazní místo“⁷⁹ a byl tedy postupně likvidován. V 68. čísle čtrnáctideníku Svět motorů byl otištěn úvodník nadepsaný: „Nová epocha Autoklubu RČs“. Hned první věta naznačila příští směr: „Od února 1948 do října 1949 prošel Autoklub RČs údobím důkladné reorganizace, která přetvořila měšťanský spolek v masovou organizaci lidovou.“⁸⁰ Zde se tedy už rýsovala cesta, kam se bude československý motorismus ubírat.

Také vedení autoklubu v Ústí nad Orlicí se v roce 1948 změnilo. Po únorovém převratu se vedení „zbavilo“ politicky nepohodlného Bedřicha Petra a náčelníkem se stal Otakar Bružek, který se živil jako ředitel gymnázia Ústí nad Orlicí. Ve funkci náčelníka vydržel až do roku 1957.⁸¹ Místopředseda Jaroslav Poslušný byl odsouzen dne 15. března roku 1960 ve skupinovém procesu XXXI (společně s Karlem Bínou dalšími třemi lidmi⁸²). Byl obžalován za to, že se jako osoba s nepřátelským poměrem k lidově demokratickému zřízení od roku 1953 scházel s dalšími obviněnými a soustavně pronášel výroky zaměřené proti stávajícímu režimu. Za podvracení republiky byl odsouzen k pěti letům odnětí svobody, propadnutí celého jmění a ztrátou čestných práv občanských.⁸³ Vzhledem k tomu, že se před výkonem trestu živil jako živnostník a majitel firmy ROBOT, vyrábějící elektromotory, můžeme se domnívat, že se jednalo o vykonstruovaný proces režimu.

Národní shromáždění přijalo 2. listopadu 1951 zákon 68/51 o branné výchově, v jehož rámci vznikl Svaz pro spolupráci s armádou (Svazarm). Zprvu představoval jen ideologické zastřešení pro dobrovolně přihlášené organizace. Jednalo se o Autoklub republiky Československé, Lidové milice, Čsl. svaz mládeže, Čsl. obec sokolskou, Československé hasičstvo, Kynologickou jednotu, Dobrovolný svaz lidového letectví atd.⁸⁴

V únoru roku 1952 se konaly krajské sjezdy přípravných výborů nové motoristické organizace. Dne 23. března t. r. se konal sjezd celostátní, na němž byl ustanoven Dobrovolný svaz lidového motorismu, který měl nahradit dosavadní Autoklub republiky

⁷⁹ VÁGENKNECHT, Jaroslav. *Historie motoristického sportu: Nová Paka*. Brno: Computer Press, 2008, s. 11.

⁸⁰ Nová epocha autoklubu RČS. *Svět motorů*. 20. listopadu 1949. roč. III. č. 49, s. 11.

⁸¹ URBAN, Miroslav. *Historie Automotoklubu a fakta*. [online] [cit. 2016-01-12]. Dostupné z: <http://www.ustecka21.cz/index.php/cs/pro-jezdce/75-historie-autoklubu-a-fakta>

⁸² Kolář František, Maleček Bohuslav, Sluka Robert

⁸³ DUŠEK, Radim a Marie MACKOVÁ. *Osudy politických vězňů 1948-89*. Ústí nad orlicí: Státní okresní archiv Ústí nad Orlicí, 1996, s. 433- 444.

⁸⁴ KRÁLÍK, Jan. *100 let klubového života: 1904-2004*. Brno: Ateliér Kupka, 2004, s. 23.

Československé a byl založen na bázi podnikových organizací a mnohdy dirigován lidmi, kteří neměli k vedení kompetence. Jeho heslem mělo být: „ *Sovětský motorismus – náš vzor.*“⁸⁵ Proč zrovna tohle heslo je zřejmé z článku ve Světe motorů: „*Sovětský svaz i vláda věnují velkou pozornost péči o rozvoj motorizace. Staví se moderní dálkové spoje s nejmodernějšími benzinovými a servisními stanicemi, ve všech větších domech jsou garáže, počet dílen roste a je dostatečně postaráno o náhradní díly. Tím ovšem péče o motorismus nekončí. Je podporováno tvoření autoklubů. Autokluby věnují mnoho pozornosti technické výbavě (...)* V Sovětském svazu se věnuje největší pozornost terénním závodům, u nás silničním okruhům a plochým dráhám. V Sovětském svazu slouží motorový sport účelům technickým i branným.“⁸⁶ Hlavně tedy na brannou účelnost se nová organizace zaměřila. Brannost byla prvořadým úkolem všech členů Svazarmu. Jeho reorganizace proběhla do konce roku 1952 a od 1. ledna 1953 už fungoval jako masová celostátní branná organizace, která si kladla za cíl nadšení pro obranu země. Problém byl ale ten, že nebyla k dispozici auta, proto se motoristé uchýlovali ke koupi dostupnějšího motocyklu. V letech 1949-52 se prodalo 117 000 motocyklů (značky Jawa 250 a 350 pérák a strakonická ČZ). Motocyklisté byli po všech stránkách podporováni a konala se spousta závodů. Bylo žádoucí, aby se motorista naučil svůj stroj ovládat tak, aby v případě obrany země mohl s ním plnit rozkazy.⁸⁷

Byla to nelehká doba pro lidi, pro něž byl motorismus koníčkem a kteří pro něj chtěli něco udělat samostatně. Celostátní situace byla taková, že byly přerušeny všechny styky na mezinárodní úrovni, vyjma lidově demokratických států. Tím byla omezena možnost srovnávat výkonost jezdců i strojů.

„*Pojem motorismus nabývá kvapem netušených rozměrů a je na naší branné organizaci, aby si to včas uvědomila, neboť je to hlavně Svazarm, který se má na tom úseku nejvíc činit. Jeho vliv mezi nejširší motoristickou veřejností musí být podstatně širší než dosud.*“⁸⁸ Tak reagoval úvodník ve 13. čísle Světu motorů z roku 1961 na to, že vzrůstal počet majitelů osobních aut a motocyklů, ale jen málo přibýval počet členů v základních organizacích. Můžeme se domnívat, že tomu tak bylo proto, že lidé byli „znehuceni“ politizací každé jejich aktivity. Svůj podíl na této situaci měla také organizační struktura

⁸⁵ KRÁLÍK, Jan. *100 let klubového života: 1904-2004*. Brno: Ateliér Kupka, 2004, s. 24.

⁸⁶ *Svět motorů*. 28. ledna 1950, roč. IV., č. 89., s. 71-72.

⁸⁷ KRÁLÍK, Jan. *100 let klubového života: 1904-2004*. Brno: Ateliér Kupka, 2004, s. 25.

⁸⁸ *Svět motorů*. 3. března 1961, roč. XV., č. 13., s. 3.

Svazarmu od ústředního výboru po krajské výbory až k základním organizacím, které spolu příliš nespolečně pracovali. Situace se změnila v roce 1966, kdy byly zrušeny krajské výbory Svazarmu a zůstali jen ty okresní, čímž byl úřední styk zjednodušen.⁸⁹

Autoklub Ústí nad Orlicí byl v roce 1953 přejmenován na Automotoklub Svazarmu Ústí nad Orlicí a hned od začátku začal vyvíjet sportovní činnost. Patřilo k ní pořádání různých závodů- rychlostní motocyklový okruh O štít města Ústí nad Orlicí, motoskiing, závod do strmého vrchu a závod motokár. Do roku 1959 byl náčelníkem automotoklubu Jan Sychra, povoláním klempíř.

Dne 2. května 1954 se uskutečnil první rychlostní motocyklový okruh O štít města Ústí nad Orlicí. Ředitelem závodu byl Jan Kozel a tajemníkem Otto Sršeň. Trať vedla městem, přičemž start i cíl byly na totožném místě – v Královéhradecké ulici. Odtud se jelo ulicemi Pražskou, Jilemnického, třídou Čs. armády, kolem nemocnice a poté Smetanovou ulicí zpět ke startu a cíli.⁹⁰ Jeden takový okruh byl dlouhý 2000 metrů, měl převýšení 40 metrů a každý závodník jel 20 kol. V tomto závodě startovalo celkem 48 jezdců z Pardubického, Hradeckého a Brněnského kraje a soutěžilo se ve třech třídách: 175, 250 a 350 ccm. Vítězem třídy 175 ccm se stal Jaromír Klein z Letohradu, 250 ccm Jaroslav Svoboda z Plzně a 350 ccm František Mrázek z Brna na Jawě 350.⁹¹

Následující rok se konal v pořadí druhý rychlostní okruh – závod motocyklů O štít města Ústí nad Orlicí. Byl pořádán v neděli dne 8. května v rámci oslav osvobození čs. území sovětskou armádou.⁹² Tyto závody byly celkem pravidelné a vždy se konaly v květnu nebo v červnu, většinou právě na nějakou významnou událost tehdejšího režimu. Trasa zůstávala víceméně také stejná, tedy mezi léty 1954 – 61, kdy se jelo 8 závodů.

Po několikaleté odmlce se jel motocyklový závod až dne 11. 6. 1967. Ten byl odstartován na nově upravené trati u n. p. Kovostav a jelo se přes Hylváty až ke Třem mostům a odtud zpět po novém úseku silnice I/14. Trať byla dlouhá 4800 metrů a zdolat ji ten den nebylo snadné, jelikož vydatně přšelo. Zajímavé na tomto závodě bylo také to, že

⁸⁹ KRÁLÍK, Jan. *100 let klubového života: 1904-2004*. Brno: Ateliér Kupka, 2004, s. 26.

⁹⁰ KOTRBÁČEK, Jaroslav. *Jak se kdysi okolo Pardubic závodilo: Historie motocyklových okruhů na Pardubicku*. Hořice: Jaroslav Kotrbáček, 2010, s. 149.

⁹¹ SOKA Ústí nad Orlicí 1954-1958: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000380, inv. č. x00002, s. 53-54.

⁹² *Vesnické noviny*. 7.5 1955, roč. V., č. 17, s. 15.

třídy do 125 ccm a do 250 ccm se jely v rámci mistrovství ČSSR a třídy do 175 a 350 ccm jako kvalifikační závod II. výkonnostní třídy.⁹³ Bylo to naposledy, kdy se v Ústí nad Orlicí konalo soupeření silničních motocyklů. Důvodem přerušení tradice byla rekonstrukce silnice na závodním okruhu. Závod už se ale neobnovil ani po dokončené opravě.

Už zde byl zmíněn i motoskiing. Jedná se o zimní sport, kde jsou v jednom týmu dva závodníci - řidič a lyžař. Řidič ovládá crossový motocykl a lyžař se veze za motocyklem a drží se lana, které je upevněno na motocyklu. V Ústí nad Orlicí se první takový závod konal dne 26. února 1956, přičemž start a cíl byl u divadla a byl veden ulicemi města – Pickovou ke Špici, ulicí Královéhradeckou a obloukem k bývalému hotelu Orličan zpět k divadlu. Závod byl rozdělen do skupin dle síly motocyklů. Ulice byly k tomuto závodu zvlášť upraveny a to tak, že do zatáček naskládali balíky dřevěné vlny a na vozovku byl podle potřeby navezen sníh.⁹⁴ Nutno ještě říct, že v té době se silnice ještě nesolili, tudíž sníh na vozovce vydržel.

Dne 24. listopadu 1957 byl uskutečněn první motocyklový závod do strmého vrchu. Jel se na louce zvané „Královka“ do strmého vrchu na silnici „Pod Javory“. Zúčastnilo se jej kolem dvaceti soutěžících na motocyklech různých druhů. Závod dokončili jen někteří.⁹⁵ Toto soupeření se jezdilo i roky následující. Později na něj navázala tradice závodů do vrchu, ježděná od 70. let.⁹⁶

Dalším typem soutěže pořádaným v Ústí nad Orlicí byl závod motokár. Motokáry jsou jednoduchá malá vozidla sestávající ze čtyř kol, která jsou upevněná na trubkovém rámu, mají volant a samozřejmě sedadlo. Je v nich zabudován motor o obsahu buď 125, nebo 250 ccm, přičemž převod hnací síly motoru je na jedno zadní kolo. Vzhledem k tomu, že si tato vozidla vyráběli sportovci sami, nebyla nijak typizovaná a ani pro samotný závod neexistovala žádná pravidla. Nebylo to vozítko nijak bezpečné, jelikož bylo schopné dosáhnout průměrné rychlosti 70 kilometrů za hodinu. Pro samotnou jízdu na nich se

⁹³ SOkA Ústí nad Orlicí 1965-1973: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000380 , inv. č. x00004, s. 72.

⁹⁴ SOkA Ústí nad Orlicí 1954-1958: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000380 , inv. č. x00002, s. 161.

⁹⁵ Tamtéž, s. 220.

⁹⁶ později nazývána jako Ústecká 21

nedoporučovala trať, kde byla rovinka delší než 100 metrů, protože jejich rychlost stoupala náhle a protože byli úzké, mohli se v zatáčce snadno převrhnout.⁹⁷

První závod motokár byl naplánován na 22. října 1961 a byl nazván Ústecký trojúhelník. Zúčastnilo se jej 16 mužů, z nichž pouze jeden měl bydliště v závod pořádajícím městě. Jednalo se o pana Zlesáka a jeho vozidlo bylo vyrobeno v dílnách Čs. automobilového učiliště. V celkové klasifikaci se umístil na 13. místě. Závodníci byli rozděleni do čtyř skupin po čtyřech mužích a každá taková skupina jela 5 kol. Vítězové skupiny byli zařazeni do finálové jízdy. Absolutním vítězem tohoto závodu se stal Ing. Josef Nalezeneč z Hrochova Týnce. Druhým se stal Z. Simon z Náchoda a bronz si odvezl K. Kovář z Horních Ředíc. Čestné ceny pro jezdce věnovaly národní podniky Kovostav a Perla.⁹⁸

K nejznámějším závodníkům Orlickoústeckého regionu patřil František Bednář.⁹⁹ Začínal závodit na svém motocyklu Manet 90 v terénních soutěžích. Po vojně, kterou ukončil v roce 1956, se účastnil už jen silničních motocyklových závodů. Stal se úspěšným jezdce a několikanásobným přeborníkem kraje, kde startoval se svým motocyklem značky ČZ a soutěžil tak ve třídě do 175 ccm. V roce 1957 dojel na třetím místě¹⁰⁰ a o tři roky později druhý ve své třídě, přičemž z každé kategorie postoupili 4 nejlepší jezdci do finále, které se stejně jako jednotlivé třídy jelo na 15 kol (celkem 48 km). Umístil se celkově na pěkném 4. místě.¹⁰¹

Další nadšenec pochází z Hnátnice nedaleko Ústí nad Orlicí a jmenuje se Pavel Petráček. Narodil se 24. května 1942 a byl nejen motocyklovým závodníkem, ale také projektantem a konstruktérem závodních strojů Perti. Přestože díky tehdejšímu státnímu režimu měl cestu ke vzdělání zavřenou, nevzdal se a vyučil se v tamním Kovostavu strojním zámečníkem. Později absolvoval strojní průmyslovku. Ještě před válkou, v roce 1961, si upravil svůj první stroj 175 ccm.¹⁰² V roce 1963 jej přepracoval a absolvoval na něm kvalifikační závod v Jaroměři, kde dojel jako třetí. Po „stopětasedmdesátce“ postavil

⁹⁷ SOKA Ústí nad Orlicí 1959-1965: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000380, inv. č. x00003, s. 132.

⁹⁸ *Jiskra Orlicka*. 26.10 1961, roč. II., č. 44, s. 23.

⁹⁹ Narodil se 29. 9. 1933 a zemřel 20.5 1984.

¹⁰⁰ KOTRBÁČEK, Jaroslav. *Jak se kdysi okolo Pardubic závodilo: Historie motocyklových okruhů na Pardubicku*. Hořice: Jaroslav Kotrbáček, 2010, s. 156.

¹⁰¹ Srkal vítězem v Ústí nad Orlicí. *Jiskra Orlicka*. 12. 5. 1960, roč. 1., č. 9, s. 12.

¹⁰² KOTRBÁČEK, Jaroslav. *Jak se kdysi okolo Pardubic závodilo: Historie motocyklových okruhů na Pardubicku*. Hořice: Jaroslav Kotrbáček, 2010, s. 156.

v roce 1970 Petráček svůj další závodní motocykl, kterým byl Perti 50. Tehdy již čerpal ze zkušeností ze spolupráce s českořebovským závodníkem a konstruktérem strojů VAB Bohuslavem Vaňousem.¹⁰³

Vaňous zpočátku dělal mechanika jezdcí Josefu Susserovi a poté začal závodit sám. Mezi léty 1963 – 1974 absolvoval nespočet závodů, pokaždé se mu dokonce povedlo i dobré umístění. Nejúspěšnějším byl v roce 1973, kdy se stal mistrem ČSSR. Ve většině závodů startoval se strojem vlastní konstrukce - Jawa VAB 125 ccm.¹⁰⁴

Od roku 1968 vykonával funkci náčelníka Autoklubu v Ústí nad Orlicí Ing. Jaroslav Urban, ředitel závodu Elitex 02 Hnátnice, který odešel v roce 1969 jako podnikový ředitel Elitexu Ústí nad Orlicí. Po něm nastoupil krátce pan Ladislav Vodehnal – technický komisař I. třídy.¹⁰⁵

Rok 1968 byl zlomový nejen pro republiku, kdy přišlo období známé jako Pražské jaro a pokus o reformaci komunismu, jimž měl vzniknout „socialismus s lidskou tváří“, ale i pro motorismus. V akčním prohlášení Autoklubu z 2. března 1968 byl stanoven úkol vytvořit přípravný výbor pro ustanovení Automotoklubu ČSSR s návrhem na vytvoření jeho statutu a ekonomického zajištění jeho činnosti. Delegáti z motoristických organizací Svazarmu tento návrh podpořili a 10. dubna vzešly návrhy na federativní uspořádání motoristické organizace. Vrcholným orgánem měl být federální Automotoklub, který by byl tvořen samostatnými českými a slovenskými automotokluby, to vše mimo Svazarm.¹⁰⁶ Snahy a naděje byly ukončeny vpádem armády států Varšavské smlouvy v noci z 20. na 21. srpna 1968.

Až 16. ledna 1969 se sešli zástupci přípravného výboru Autoklubu a stávajícího ústředního výboru automotoklubu a shodli se na vytvoření jednotné organizace s názvem Auto-moto-touring klub, která převzala řízení veškeré motoristické činnosti. S tím bylo počítáno jen v rámci českého území, na Slovensku měla z důvodu federace států vzniknout paralelní organizace. Nakonec vytvořily federální Ústřední automotoklub.¹⁰⁷

Po konsolidaci, která trvala do poloviny 70. let, nastoupila normalizace. Ze

¹⁰³ FGR. Moto Fgr3 [online]. [cit. 2015-01-28]. Dostupné z: <http://www.motofgr.com/historie-akt.php>

¹⁰⁴ KOTRBÁČEK, Jaroslav. *Jak se kdysi okolo Pardubic závodilo*: Historie motocyklových okruhů na Pardubicku. Hořice: Jaroslav Kotrbáček, 2010, s. 157.

¹⁰⁵ URBAN, Miroslav. *Historie Automotoklubu a fakta*. [online] [cit. 2016-01-12]. Dostupné z: <http://www.ustecka21.cz/index.php/cs/pro-jezdce/75-historie-autoklubu-a-fakta>

¹⁰⁶ KRÁLÍK, Jan. *100 let klubového života: 1904-2004*. Brno: Ateliér Kupka, 2004, s. 28.

¹⁰⁷ Tamtéž, s. 29.

všech důležitých i nedůležitých míst byli odejiti členové, jež nebyli ochotni uznat, že se před osudným rokem pomýlili a nechtěli vzít novou situaci v potaz. Tito lidé byli pak často postihováni tím, že museli odejít z dobrého pracovního místa, či jejich děti nemohli studovat.

I ve vedení v Ústí nad Orlicí došlo ke změně. Funkci předsedy automotoklubu převzal v roce 1969 Miroslav Urban. Tento muž se narodil dne 12. července 1945 v Ústí nad Orlicí. Vystudoval Střední průmyslovou školu v Rychnově nad Kněžnou a poté pracoval v Elitexu v Ústí nad Orlicí jako technický náměstek. Už v mládí se věnoval motokrosu, nejdříve jako jezdec a později jako trenér. Pod jeho velením Automotoklub pracoval velice činně a za připomenutí stojí například závody minikár, branně orientační soutěže a velmi populární motoskiing. Nejvíce se ale zasloužil o provozování závodů do vrchu na Andrlův chlum, od 90. let nazývaných jako Ústecká 21 (trať závodu dlouhá 3650 metrů s převýšením 209 metrů). Slovy jeho spolupracovníka Jiřího Janáka: „*Ústecká 21 byla prakticky jeho dítětem. Manželka Zdena byla vykonavatelem, ale on závodů dával duši.*“¹⁰⁸ Miroslav Urban ve své funkci vytrval až do jeho smrti v roce 2012.

Co se zániku Svazarmu týče, nebylo to pro motoristy nijak jednoduché. Svazarm sice motoristy přestal po revoluci zastupovat a v odchodu jim nebránil, ale chtěl si ponechat majetek – svépomocné dílny, autokempinky, klubovny a sportoviště. Na mimořádném sjezdu Svazarmu dne 24. března 1990 byl jeho název změněn na Sdružení technických sportů a činností. Ten v červnu toho roku musel uznat jako představitele odpovědné za sport Federaci automobilového sportu a Federaci motocyklového sportu, které pracovaly jako subjekty Československého autoklubu.¹⁰⁹ K majetkovému vyrovnání došlo až 21. února 1991, kdy pod pohružkou vyvlastnění ve prospěch státu, bylo motoristické jmění držené Sdružením technických sportů a činností předáno Československému autoklubu.¹¹⁰

¹⁰⁸ HLAVOVÁ, Jana. Odešel otec "Ústecké 21" Miroslav Urban. [online]. [cit. 2015-02-09]. Dostupné z: http://orlicky.denik.cz/ostatni_region/odesel-otec-ustecke-21-miroslav-urban-20120317.html

¹⁰⁹ uznán již 18. prosince 1989 jako právní zástupce Autoklubu republiky československé

¹¹⁰ KRÁLÍK, Jan. *100 let klubového života: 1904-2004*. Brno: Ateliér Kupka, 2004, s. 34.

2. Létání v Ústí nad Orlicí

Každý obor má své historické milníky a data, jež jsou zatržena červeným písmem. V dějinách letectví je to bezesporu rok 1783, kdy se vznesl v Paříži do oblak balon zvaný podle svých strůjců montgolfiéra. Jeho prvními nezvyklými pasažéry byli kohout, beran a kachna. Protože se nikomu nic špatného nepříhodilo, bylo rozhodnuto o tom, že by měl být učiněn pokus s vysláním člověka do vzduchu. Bratři Joseph-Michél a Jacques Étienne Montgolfierové byli za svůj vynález a vyřešení problematiky plavby vzduchem povýšeni králem Ludvíkem XVI. do šlechtického stavu a přijati do francouzské akademie. Ještě v tom roce vzlétl balonem i první člověk, jímž byl Francois Pilâtre Rozier. Problémem však byla nadále skutečnost, že u horkovzdušných balonů nešlo řídit směr letu.¹¹¹

Dalším významným mezníkem se stalo zkonstruování prvního letadla, které bylo těžší než vzduch. Jeho tvůrci se stali bratři Orville a Wilbur Wrightové, přičemž při tvorbě stroje se více zabývali ovládáním letadla než jeho pohonem. Z toho důvodu nejprve svoji pozornost zaměřili na kluzáky, u nichž užívali komplikovaný systém, jemuž se říkalo „wingwarping“. Ve chvíli, kdy se křídlo zkroutilo, jeho větší vztlak zapříčinil jeho zvednutí do vzduchu. Ovládání bylo velmi složité, protože piloti kroutili konci křídel prostřednictvím drátů. Roku 1903 nakonec sestrojili Wright Flyer, jenž vstoupil do historie spíše pod označením Kitty Hawk. V prosinci 1903 pak oba bratři postupně vzlétli, přičemž několik diváků jim jejich pokusy potvrdilo, takže se jednalo o první prokazatelné lety v historii.¹¹²

Významnou měrou do historie letectví o něco málo později promluvil i francouzský vynálezce a letecký konstruktér Louis Blériot. Již mezi lety 1903-1906 jeho společnost vyvinula hned několik letadel. Roku 1909 se pak stal tento Francouz prvním člověkem, který přeletěl kanál La Manche v letadle, jež bylo těžší než vzduch. Získal

¹¹¹ NICCOLI, Riccardo. *Historie letectví: od létajícího stroje Leonarda da Vinci po dobytí vesmíru*. Čestlice: Rebo Productions, 2003.

¹¹² BALEJ, J., PLOCEK, P., SVITÁK, P. *Historie letectví – Průkopníci světové aviatiky od antiky do r. 1914*. Brno: Cpress, 2012.

tak cenu anglického deníku Daily Mail. Za tento svůj průlomový počín byl oceněn i titulem rytíře Čestné legie.¹¹³

Na českém území patřili k vrcholným a nejznámějším aviatikům Jan Kašpar a jeho bratranec Eugen Čihák.

Jan Kašpar měl velký zájem o vše nové, takže velkou pozornost věnoval rodícímu se letectví. Do doby jeho studií spadají úspěchy bratří Wrightů a další práce jiných. Ve vlastní dílně se Kašpar rozhodl pro stavbu jednoplošníku podle francouzské Antoinette, konstruktéra a letce Huberta Lathama. Motor vlastní konstrukce podával malý výkon, který nestačil k tomu, aby se stroj zvedl ze země. Proto koupil ve Francii Blériotův jednoplošník typ č. XI, se kterým Blériot překonal 25. července 1909 kanál La Manche.¹¹⁴ Tento jednoplošník nejdřív opatřil vlastním motorem, ale později do něj zamontoval z Francie dovezený motor Anzani, který poháněl vrtuli značky Chauvier.¹¹⁵ S takto vybaveným letounem 16. dubna 1910 vzlétl Kašpar na pardubickém cvičišti a ve výšce 20 – 25 metrů uletěl dráhu téměř dvou kilometrů.¹¹⁶ Během několika dnů s lehkým jednoplošníkem nejen slušně manévroval, ale vydržel ve vzduchu třicet minut. Jistou hnací silou pro něj byla i přítomnost bratrance Čiháka, který zkoušel štěstí s letounem typu Saulnier. K prvnímu veřejnému předvedení došlo 19. června 1910 v Pardubicích, pak následovaly lety 3. července 1910 v Hradci Králové a 14. srpna v Praze. Do konce roku 1910 provedl deset veřejných vystoupení. V té době byl jediným českým letcem, jehož pilotní umění a jehož letadlo umožňovalo takové vystoupení provést. Bylo zřejmé, že křehký Blériot dlouho v provozu nevydrží. Už v létě 1910 spolu s mechanikem Františkem Novotným začali stavbu nového jednoplošníku. Draka letounu dokončili už začátkem září. Objednaný motor firmy Austro Daimler z Vídeňského Nového Města o výkonu 65 koní dostali až 3. října. Takže nový jednoplošník, nesoucí na svém čele nápis JK, byl dokončen až 2. dubna 1911.¹¹⁷

Během tohoto roku pokračoval Jan Kašpar ve svých pokusech o zdokonalování létání. Významným momentem bylo překonání trasy Pardubice – Chrudim, ke kterému

¹¹³ GRANT, R. *Létání: 100 let aviatiky*. Praha: Knižní klub, 2003.

¹¹⁴ Tamtéž, s. 40-41.

¹¹⁵ SVITÁK, Pavel: *Ing. Jan Kašpar a začátky motorového létání v Čechách*. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2010, s. 5.

¹¹⁶ PLAVEC, Michal. *Století letectví v zemích Koruny české*. Praha: Národní technické muzeum, 2010, s. 40.

¹¹⁷ BALEJ, Jan, Pavel SVITÁK a Petr PLOCEK: *Historie letectví*. Brno: CPress, 2012, s. 195.

došlo 30. dubna t. r.. Během roku 1911 provedl celkem 14 veřejných vzletů a přeletů na různých místech Čech. Například dne 13. května proletěl za 92 minut trať mezi Pardubicemi a Prahou dlouhou 121 kilometrů.¹¹⁸

Ještě jednoho prvenství Kašpar dosáhl – jako první pilot vzal na palubu svého stroje cestujícího, přítele a novináře Jaroslava Kalvu. Letěli 6. prosince 1911 z Mělníka do Prahy. Současně s nimi letěl na svém stroji i Eugen Čihák.¹¹⁹ Rok 1911 byl vrcholem pro Jana Kašpara a začátkem pro Eugena Čiháka. Ten vzlétl devětkrát a v roce 1912 taktéž.

Pro Ústí nad Orlicí je ale rok 1912 důležitý tím, že první let sezóny Eugena Čiháka proběhl právě zde. Akci pořádal sportovně i společensky aktivní Sokol. V týdeníku Východočeský kraj z 30. března 1912 se dovídáme, že aviatik Eugen Čihák z Pardubic uspořádá v Ústí nad Orlicí veřejný vzlet v neděli a o velikonočním pondělí ve 4. hod. odpoledne.¹²⁰ Zájem o dvoudenní akci byl mimořádný. Na pořadatelskou a bezpečnostní akci dohlížel osobně lanškrounský okresní hejtman Hlavsa, společně se svým koncipistou Veselým.

Bohužel v neděli počasí vzlet nedovolilo. Sněžilo a přelo zároveň, vytrvale foukal silný vítr. Divákům proto v neděli musel stačit pohled na stojící letoun. Druhý den sice svítilo slunce, ale i nadále foukal silný vítr. Po poradě se svým bratrancem Kašparem Čihák nakonec oznámil, že poletí. Na velikonoční pondělí 8. dubna 1912 tak v Ústí nad Orlicí poprvé letělo motorové letadlo.

Vystoupení Eugena Čiháka mělo vedle propagace rodícího se nového odvětví techniky a vzniku nové epochy v dějinách lidstva i jiný efekt – posílení národního sebevědomí. Ústí nad Orlicí bylo v roce 1912 součástí politického okresu Lanškroun, města s jasnou převahou německého obyvatelstva, kde Češi tvořili menšinu. I v dalších městech, včetně Ústí, měli Němci významný vliv a nijak se netajili svojí nenávisť ke všemu českému. Proto Němci dávali dost jasně najevo své zklamání, že je ve vzduchu jako první český letec. Z výpovědí pamětníků¹²¹ vyplývá ještě jedna zajímavost a to ta, že se často říkalo, že ve městě letěl Jan Kašpar. Příčinou mohl být fakt, že si byli oba

¹¹⁸ DITRYCH, Břetislav. První a sám. *Neobyčejný život a zbytečná smrt aviatika Jana Kašpara*. Praha: Knižní klub, 2001, s. 137.

¹¹⁹ BENEŠ, Pavel: *Naše první křídla*. Praha: Mladá fronta, 1955. 1. vyd., s. 85.

¹²⁰ *Východočeský kraj*: list pokrokové státoprávní demokracie; Vysoké Mýto: Antonín Němec, 1912., roč. VI., č. 13, s. 1.

¹²¹ KLOUČEK, Karel, bytem Popradská 1329, člen aeroklubu 1937-1964, záznam učiněn 22.3 2013.

bratřenci velmi vzhledově podobní. K této mystifikaci mohlo vést ale i to, že na dobových pohlednicích byl vyobrazen Kašparův letoun nad ústeckou chlapeckou školou, jednalo se ale pouze o fotomontáž.

Začátkem 20. století čeští nadšenci pro létání sbírali zkušenosti a konstruktéři se poučovali z výsledků úspěšnějších kolegů, kteří již mohli letět, mohli si tak ověřovat svoje zásady a názory. Někteří pokračovali ve výrobě svých letounů, jiní je měnili a zlepšovali a noví konstruktéři, kteří postupně přicházeli, obohacovali vývoj novými myšlenkami a konstrukcemi.¹²²

Za paradox můžeme považovat skutečnost, že to byla právě válečná léta 1914 – 1918, která postrčila vývoj letecké techniky dopředu. Ale všechny dosavadní nadšence, amatéry, nahradily rozsáhlé týmy konstruktérů, technologů a techniků řady specializovaných oborů.

Je logické, že v poválečné Evropě muselo nové Československo hledat a zabezpečovat své postavení. Vedle problémů společenských, národnostních i hospodářských řešilo otázku zajištění vlastní bezpečnosti. To znamenalo od základů vybudovat novou armádu i s letectvem.

¹²² BENEŠ, Pavel. *Naše první křídla*. Praha: Mladá fronta, 1955, s. 144.

2.1. První pokusy létat a konstrukce letadel

2.1.1. Augustin Weiss (1887 – 1978)

K prvním známým úspěšným konstruktérům funkčního letadla na Orlickoústecku patřil Augustin Weiss.

Narodil se dne 16. března 1887 v Ústí nad Orlicí. On i jeho, o dva roky starší, bratr Josef se stali učiteli. Jen nejmladší bratr Otakar pracoval v textilní továrně ve městě. Jejich otec Josef pracoval v místní textilní továrně „Jan Hernych a syn“, která zaměstnávala velkou část obyvatel a měla velký vliv na rozvoj textilní tovární výroby ve městě.¹²³

Absolvoval obecnou a měšťanskou školu v Ústí a v letech 1902 – 1906 pokračoval ve studiu na učitelském ústavu v Poličce, kde také 22. června 1906 odmaturoval. Hned v srpnu nastoupil jako zatímní učitel do trojtřídní obecné školy ve Velké Řetové a o rok později přestoupil na školu v Kerharticích. Zde bydlel u starosty obce Arnošta Kutiny, který byl zároveň i místním hostinským. Jeho hostinec využívala často i škola, v sále se konaly školní slavnosti, setkání i divadelní představení. Mezi stálé návštěvníky hostince patřili i starostovi kolegové – radní Alois Škorpil, Antonín Jeništa a Josef Procházka.¹²⁴

Za svého působení v Ústí nad Orlicí byl Gustav Weiss aktivním činitelem kulturního a společenského života a jedním z iniciátorů stavby ústeckého divadla, protože obdivoval architekta Kamila Roškota a jeho návrh na divadelní budovu.¹²⁵

I do Ústí se dostaly zprávy o letcích z Ameriky a Francie, a protože Augustin Weiss uměl dobře francouzsky, mohl si tyto novinky přečíst přímo ve francouzském tisku. Proto věděl o pokusech Louise Blériota a z obrázku znal i jeho letoun.

Na papír si začal kreslit svoje první představy o vlastním letounu – kluzáku. Modelů vymyslel několik, než došel ke konečné verzi. Jako absolvent kurzu ručních prací ve Valašském Meziříčí v oboru truhlářství a řezbářství si na stavbu troufal sám. Na podzim roku 1908 si objednal základní materiál u místního obchodníka Vrbického. Svůj první kluzák stavěl přímo v sále kerhartického hostince. Stavba se samozřejmě vyvíjela tempem, které určoval příjem mladého učitele. V hostinci měl spoustu diváků. Nakonec

¹²³ DUŠEK, Radim. *Ústí nad Orlicí*. Ústí nad Orlicí: OFTIS s.r.o., 2005, s. 55.

¹²⁴ HAVEL, Josef. *Z historie létání v Ústí nad Orlicí*. Ústí nad Orlicí: OFTIS s.r.o., 1997, s. 8.

¹²⁵ Odešel Gustav Weiss. *Jiskra Orlicka*. 5. prosince, 1978, roč. XIX, č. 49, s. 5.

se jeho hlavním pomocníkem stal rolník a zároveň radní, Antonín Jeništa. Do jeho stodoly si později převezl rozdělanou práci.¹²⁶

Ve velké stodole kluzák kompletně sestavil, křídla, z několika bambusových tyčí, měla rozpětí skoro deset metrů. Zatím nepotažená kostra stála na třech lyžích – dvě vpředu v místě pod sedačkou pilota a třetí vzadu pod ocasem. Druhá nemalá potíž byla se sestrojením kormidel, výškového i směrového, jejich správných umístění a snadné ovladatelnosti. I to se po mnoha zkouškách podařilo uspokojivě vyřešit. Třetí nejdůležitější věcí byl potah letounu, což vyžadovalo opět mnoho přemýšlení. Po mnoha nápadech a zkouškách se ukázalo, že jako nejlepší potah poslouží švédský papír. Týž byl tenký, lehký a velmi pevný. Aby zůstal odolným, byl z obou stran sevřen jemnou sítí z nití k rybářským udicím, zhotovenou za pomoci mistra Konstantina Bouchala z tkalcovny Sobotkovy.¹²⁷

Práce na kluzáku skončily na podzim roku 1909. Jeho první vytažení proběhlo v úplné tichosti a první pokusy o let probíhaly na mírném svahu pod tzv. Kolomaznou pecí nad Kerharticemi, kde prakticky celý rok vane silný západní vítr. První pokusy se utajit nepodařilo, ale zájem o ně brzy opadl. Hned první nápory větru ukázaly, že je třeba opravit výztužné dráty. Úplně největším problémem bylo najít nejvhodnější způsob nasednutí do sedačky v okamžiku, kdy se kluzák rozpohyboval a začal ho nadnášet vítr. Pak ale jeden ze silnějších poryvů větru nadzvedl kluzák mírně nad zem a tím se dal zároveň do pohybu. Weiss nezaváhal a po dvou až třech rychlejších krocích nasedl do sedačky. Kluzák nabral rychlost a ve výšce asi dvou metrů směřoval dolů ze svahu. Neletěl dlouho, ani daleko. Asi po čtyřiceti metrech dopadl do oraniště. Nepřipoutaný Weiss vyletěl ze sedačky do pole, odnesl to jen odřeninami a špinavými šaty. Kluzáku se nic nestalo.¹²⁸

Závěr byl jasný, bylo třeba lehčího pilota. Druhý den do sedačky nadšeně nasedl jeden z občasných pomocníků, který chtěl prostě letět, neuvažoval o možném nebezpečí. Aby se odrazil od země a dal se do pohybu, tomu pomohli pomocníci u křídel. Vše vypadalo zpočátku dobře. Po pár metrech ale kluzák poskočil, mírně se nadzvedl, propadl a zamířil do křoví pod svahem, jehož větve zničily potah křídel. Pilot

¹²⁶ HAVEL, Josef. *Z historie létání v Ústí nad Orlicí*. Ústí nad Orlicí: OFTIS s.r.o., 1997, s. 9.

¹²⁷ KAŠPAR, Jaroslav. *O počátcích letectví v Ústí nad Orlicí*. Pardubický kraj – vlastivědný sborník, 1958, s. 71 - 72.

¹²⁸ HAVEL, Josef. *Z historie létání v Ústí nad Orlicí*. Ústí nad Orlicí: OFTIS s.r.o., 1997, s. 10.

vše přežil bez škrábnutí a byl spokojený, že letěl.¹²⁹

Jednoznačně se tedy ukázalo, že práce Augustina Weisse měla svůj smysl. On a jeho pomocníci přispěli k propagaci myšlenky létání. Jejich pokusy nebyly známy jen v Kerharticích, již v den, kdy se kluzák úspěšně vznesl, mluvilo se o něm i v celém Ústí nad Orlicí. Hned druhý den po úspěšném pokusu se u Jenišťovy stodoly v Kerharticích začali objevovat první zvědavci. Kluzák byl sice poničený, ale i tak vzbuzoval zájem i obdiv. Weissovi dokonce i někteří zájemci přislíbili finanční pomoc. Není známo proč, ale k opravě a rekonstrukci prvního kluzáku nedošlo a zůstal nadále ve stodole. Jen na krátkou chvíli u příležitosti pořádání národní slavnosti v Ústí nad Orlicí byl vytažen ze stodoly. Zde měl být jednou z atrakcí. Jeho cesta skončila na Malých Hamrech u pekařského mistra a zároveň obdivovatele létání Kodýtky. Pomohl zhotovit vrtuli, kterou mohl pilot ze sedačky otáčet, a místo lyží připevnil pod trup dvě jízdni kola. Po slavnosti se někteří nadšenci chtěli přesvědčit, že kluzák opravdu umí létat. Přivázali ho na lano, vytáhli do vzduchu a pak už se jen dívali na to, jak spadl z výšky a definitivně se rozpadl. Takhle skončil pokus učitele Augustina Weisse. Poté se již věnoval jen své pedagogické činnosti. Od 15. září 1912 do 15. července 1913 dokonce dostal od zemské školní rady dovolenou, aby se mohl účastnit kurzu francouzštiny pořádaného v Montpellieru, ale za podmínky, že odjede na vlastní náklady a kurz úspěšně dokončí.¹³⁰

Po návratu z Francie nastoupil 1. září 1913 do čtyřtřídní školy v Dlouhé Třebové. První světové války se účastnil jako náhradní záložník u pěšího pluku č. 98 od 27. července 1914 do 20. srpna 1916. Po návratu z armády učil ve Spišské Nové Vsi, České Třebové a od 1. září 1920 učil na měšťanské škole chlapecké v Ústí nad Orlicí. Vyučoval kreslení, ruční práce a francouzštinu. Zároveň byl správcem dílny a školní zahrady. Na ústecké škole pracoval celkem 12 let, nakonec i jako zatímní ředitel. V roce 1932 nastoupil do školy v Kuklencech u Hradce Králové. Zde zemřel dne 20. listopadu 1978 ve věku 91 let.¹³¹

¹²⁹ HAVEL, Josef. *Z historie létání v Ústí nad Orlicí*. Ústí nad Orlicí: OFTIS s.r.o., 1997, s. 11.

¹³⁰ Tamtéž s. 12.

¹³¹ Tamtéž s. 13.

2.1.2. Karel Bína (1903 – 1971) a „nebeská blecha“

Karel Bína se narodil dne 3. července 1903 v Bílině a tady i vyrůstal. Během první světové války bylo samozřejmě obtížné sehnat práci, ale jeho otec, pocházející z Lohenic u Přelouče, využil svých známostí a 6. července 1917 nastoupil Karel Bína do mlýna v Nemošicích u Pardubic u mlynáře Macháčka, kde získal výuční list a pracoval až do 6. července 1920. Než nastoupil na vojnu, vrátil se na pár měsíců domů do Bíliny, kde pracoval jako mlynářský dělník u pana Tučka.¹³²

Vojenskou službu zahájil 22. ledna 1921 v Josefově u dělostřelců a právě tady přišel poprvé do styku s létáním, které ho uchvátilo. Dne 4. května 1921 poprvé usedl v Čáslavi na druhé sedadlo letounu Bohemia a s pilotem Polaneckým proletěl trasu Čáslav – Chrudim a zpět. Z Karla Bíny vojna pilota neudělala, ale poskytla mu možnost se k letadlům často dostat. V Josefově, kde sloužil u dělostřelců, se nacházelo letiště a tam se Bína dost často pohyboval. Zřejmě jako letecký pozorovatel uskutečnil s kapitánem Charvátém řadu letů na stroji Hansa – Brandenburg C.I.¹³³ Byl to dvoumístný jednomotorový dvouplošník, jehož dřevěná kostra křídel a kovová kostra pevných i pohyblivých ocasních ploch byla potažena plátnem. Dřevěná kostra trupu byla potažena překližkovým potahem. Všechny krycí plechy byly duralové. Dvoumístný kokpit byl v přední části částečně chráněn větrným štítkem. Dřevěná dvoulistá vrtule byla poháněna řadovým motorem Hiero N. Hlavní podvozek byl odpružen gumovými provazci, v zádi trupu se nacházela ostruha. Přes kovový výplet kol byl natažen plátěný potah. Původní Brandenburgy byly vyzbrojeny pohyblivým kulometem.¹³⁴ Zde se také setkal se štábním kapitánem p.p.l. Františkem Malkovským. Byl to jeden z nejlepších letců ve své době a akrobat, kterého nazývali „král vzduchu.“ Pan Bína jej velice obdivoval a stejně jako ostatní nadšence do létání se jej zpráva o jeho tragické smrti 8. června 1930 bolestně dotkla. V periodiku Letec je uvedena zpráva o Malkovského smrti: *„Nejkrutější rána postihla naše vojenské letectví. Ten, který ve své osobě ztělesňoval ideál muže a letce, který letecké umění vyzdvihl vysoko nad průměr a jméno československého letectví proslavil daleko za hranicemi, kdo právem mohl svoje jméno psáti do řady těch*

¹³² Soukromý archiv Jitky Svatošové, roz. Bínové z Ústí nad Orlicí, životopis Karla Bíny.

¹³³ Tamtéž, deníky Karla Bíny.

¹³⁴ ŠOREL, Václav. *Encyklopedie českého a slovenského letectví*. Brno: CP Books, 2005-2008, s. 24.

několika málo zvučných jmen, které reprezentují vrchol světového letectví — zahynul při fatální nehodě, když se právě hotovil k přistání po předvedení vrcholných ukázek svého umění. Nešťastný letecký meeting v Karlových Varech, pořádaný dne 8. června připravil vojenské letectví a vlastně celý národ o moderního hrdinu, jehož jsme dosti nedocenili, dokud byl živ. Ale nezměrná bolest, která se projevila živelně při neblahé zprávě o jeho smrti ve všech vrstvách armády i občanstva teprve ukázala, jak vřelý byl poměr všech, kdož Malkovského znali, k jeho ušlechtilé osobě. Neboť zesnulý vynikal nejen svým skvělým ovládním letounu, nýbrž ozdoben byl všemi ctnostmi, jež kráší pravého muže.“¹³⁵

Když Bína skončil 23. ledna 1923 vojenskou službu, odešel až do Břeclavi, kde byla v roce 1919 založena Státní odborná škola mlynářská. Kromě studia se věnoval ještě ochotničení v místním divadle, ale také všemu, co se alespoň trochu týkalo motocyklů, aut nebo letadel. Dne 28. června 1924 absolvoval školu, na pár týdnů se vzdálil do Prahy, pak na půl roku do Dolan u Klatov, kde byl zaměstnán v mlýně pana Mourka jako technický úředník a konečně 1. února 1925 nastoupil do Faulhammerova velkomlýna v Tržku u Litomyšle.¹³⁶

Pořád se ale věnoval svému dalšímu koníčku – létání. Jako konstruktér se podílel se na stavbě prvního litomyšlského kluzáku Litomyšl-1. Stavbu měl na starosti B. Matoušek a jeho majitelem byl Bohdan Metyš.¹³⁷

Díky zaměstnání v Junkově autoobchodě měl spoustu klientů v České Třebové, kde navázal styky s Plachtařským odborem Masarykovy letecké ligy. Českotřebovští byli na svoji dobu velmi dobře organizovaní a měli i rozsáhlé materiální zázemí. V roce 1929 se, pro okolí poněkud nečekaně, odstěhoval do Ústí nad Orlicí. Zajímavostí z období krátce po přestěhování je to, že i zde navázal na svůj komediální talent a zahrál si ve filmové komedii „Dobrodružství pana Blafouna“, v němž ztvárnil hlavní roli. Parodoval zde světoznámého komika Charlese Chaplina.¹³⁸ Na tomto filmu se jako scénárista podílel i Otakar Weiss, o němž byly zmínky v předchozích kapitolách. Je tedy jasné, že tyto dva pány spojoval nejen zájem o motorismus a vše, co s ním souviselo, včetně létání, nýbrž i o v té době se rodící filmové umění.

¹³⁵ *Letec*. 1930, roč. VI., č. 9, s. 12.

¹³⁶ Soukromý archiv Jitky Svatošové, roz. Bínové z Ústí nad Orlicí, životopis Karla Bíny.

¹³⁷ Tamtéž, deníky Karla Bíny.

¹³⁸ SVATOŠ, Stanislav, bytem Ústí nad Orlicí, Pickova 653, zeť Karla Bíny, záznam učiněn 20.4. 2013.

V roce 1932 vyvrcholila snaha francouzského leteckého konstruktéra Henriho Migneta o sestavení jednoduchého motorového letadla. Postavil a zalétl poslední z jeho řady „nebeských blech“ s označením HM-14 Pou-du-Ciel. V roce 1934 vydal knihu, která kromě popsání problému s vývojem, výrobou a zalétáváním obsahovala podrobné plány a kompletní popis stavby. Amatérští letečtí nadšenci po celém světě se pokoušeli toto letadlo sestavit. Letadlo přes všechnu Mignetovu snahu nemělo ideální letové vlastnosti a často docházelo k haváriím. Díky tomu byl v některých státech oficiálně zakázán let na tomto typu. V Československu nebyl letoun vysloveně zakázán, ale již v dubnu 1936 rozhodl Ústřední plachtový odbor Masarykovy letecké ligy, že nebude odbočky podporovat při stavbách „blech“. Proto byly Nebeské blechy v Československu stavěny amatérsky, tudíž se každá nějakým způsobem odlišovala od originálu.¹³⁹

Jedním z prvních, kdo se na našem území pustil do stavby letadélka, byl Jindřich Hnilička z Lysé nad Labem v roce 1935. Ten se rovněž podílel na vydání českého překladu Mignetovi knihy „Sportovní létání“. Hniličkovu Blechu poháněl hvězdicový motor Salmon AD – 3 o výkonu 12 – 18 k. Horní část přídě byla kryta duralovým plechem a zadní křídlo mělo mít rozpětí jen tři metry.¹⁴⁰ Mezi dalšími byl např. fotbalista A. C. Sparty Jaroslav Bouček, který ji ale místo létání spíše jen uchovával na půdě.¹⁴¹ Další zjištěnou replikou nebeské blechy HM-14 byla blecha z r. 1943 a nebyla dostavěná. Stavěli ji bratři Chocholové v Zásmukách u Kolína. Motor měla BMW 750 a vrtuli z nebeské blechy Richarda Sýkory z Vyškovic u Ostravy. Celou dostavbu provedl kolektiv Jana Sýkory v Praze pro vojenské museum čs. letadel v Kbelích.¹⁴² Ale úplně prvním vlastníkem „nebeské blechy“ byl právě Karel Bína, kterému se Mignetova kniha dostala do rukou v originálním francouzském jazyce, hned po jejím vydání. Jeho dcera, Jitka Svatošová, vzpomíná: „*Otec si knihu hned po jejím vydání objednal. Vždy s úsměvem vzpomínal na to, že když ji poprvé držel v ruce, nerozuměl psanému textu ani slovo. Byla totiž celá ve francouzském jazyce a on tento jazyk neovládal. Důležité ale byly plány na stavbu letounu. A čemu úplně nerozuměl, to si nechal od známých přeložit. Bylo tedy jasné, za jakým účelem si knihu objednával. Nebeskou blechu prostě*

¹³⁹ O nebeských blechách u nás. *Křídla vlasti*. 6. prosince 1960, č. 25, s. 24 – 25.

¹⁴⁰ Letadla z klubových letišť. *Letectví + kosmonautika*., 1967, č. 16., s. 635.

¹⁴¹ O nebeských blechách u nás. *Křídla vlasti*. 6. prosince 1960, č. 25, s. 24 – 25.

¹⁴² Soukromý archiv Jitky Svatošové, roz. Bínové v Ústí nad Orlicí, deníky Karla Bíny.

musel mít. ¹⁴³ Stavební náklady obecně byly pro tento typ letadla poměrně nízké, ve srovnání s jinými. I proto bylo toto letadélko ve světě tolik oblíbené. V Československu v roce 1934 zaplatil letecký nadšenec asi 2500 – 3000 Kč za nákup veškerého materiálu, ale bez vlastní práce a bez motoru. Celková doba stavby vyšla asi na 360 hodin práce, pokud byla dělána jedním člověkem, takže za 6 týdnů by teoreticky mohly být základy hotovy.¹⁴⁴

Karel Bína tuto zakázku zadal 2. ledna 1935 bratrancům Aloisovi a Karlu Černému, kteří v Hylvátech vlastnili nábytkové a stavební truhlářství. Brzy svým nadšením nakazil i Aloise Černého, takže na zakázce často s Bínou pracovali i po večerech. Různé kování, kladičky, lanka a táhla vyráběl ve své zámečnické firmě Mikuláš Doubrava. Na přelomu března a dubna 1935 stála „blecha“ před truhlárnou v Hylvátech připravena k převozu do Ústí. Zatím bez motoru. Francouzský motor „Renault – Clerget“, protilehlý dvouválec o obsahu 1000 ccm s výkonem 14 koní točil až 1600 otáček/min., sehnal Bína v Zábřehu na Moravě u leteckého fandy Ludvíka Kratochvíla. Ten pak trojice Bína, Černý, Doubrava zabudovali během dubna a května.¹⁴⁵

Bínova Blecha měla několik technických odlišností. Křídla vlastnily oproti původní HM-14 pozměněný klenutý profil, zadní křídlo mělo rozpětí 3,9 m. Nosníky obou křídel byly rovné až po kování výztužných lan a prohnutí konců začínalo až za kováním. Horní křídlo bylo posazeno znatelně výše, než popisoval Mignet. V křídlech byly umístěny dvě palivové nádrže o celkovém obsahu 30 litrů. Palubní deska obsahovala rychloměr, výškoměr, otáčkoměr, tlakoměr oleje, podélný kapalinový sklonoměr, příčný kuličkový sklonoměr a dva elektrické spínače. Kola s hliníkovými disky dosahovala rozměru 450 x 100. Směrové kormidlo mělo oblejší tvar a větší hloubku.¹⁴⁶

Hned první pokus o zvednutí do vzduchu na lukách u „Pánova kříže“ ukázal naprostou aerodynamickou nevyváženost. Bína ve svém deníku píše: *„A nyní nastala ta dlouhá trnitá cesta amatéra k vlastnímu létání. Hledání těžiště, vyvažování, seřizování a přitom zkušenosti žádné, tím méně znalost pilotáže. Po všech skocích do vzduchu*

¹⁴³ SVATOŠOVÁ, Jitka, bytem Ústí nad Orlicí, Píckova 653, dcera Karla Bíny, záznam učiněn 20.4.2013.

¹⁴⁴ *Jawa*. 1934, roč. III., č. 5, s. 14-15.

¹⁴⁵ HAVEL, Josef. *Z historie létání v Ústí nad Orlicí*. Ústí nad Orlicí: OFTIS s.r.o., 1997, s. 128.

¹⁴⁶ HM-14 neboli Nebeská Blecha, *Letectví + Kosmonautika*, 1982, č. 10, s. 372-373.

v možných i nemožných polohách to skončilo převrácením a uražením obou listů vrtule na zdejším nevyhovujícím terénu.“¹⁴⁷ Lehký předek dělal ze stroje spíš helikoptéru. K první havárii došlo 26. června 1935 – tvrdý dopad, poskoky na nerovnostech terénu, záď se zvedala do výše, v poslední fázi se stroj postavil na hlavu. První závěr byl jasný – pokusy v Ústí skončily, opravenou „blechu“ převezli do Vysokého Mýta. Během září tady dostal první československou „nebeskou blechu“ do vzduchu. Šlo o krátké lety v přímém směru, nevelké výšce, pouze v prostoru letiště. Limitujícím faktorem byl motor, jenž nedosahoval takové výkonnosti. „Blecha“ na podzim roku 1935 skončila v hangáru MLL v České Třebové, kde zůstala nakonec i v letech 1936 a 1937.¹⁴⁸

Na sklonku roku 1935 pozval Bína do České Třebové, kde měl letounek uložen, inženýra Františka Janečka, majitele továrny Zbrojovka v Praze, v níž vyráběli motocykly značky JAWA. Ve svém deníku Bína na Janečkovu návštěvu vzpomíná: „Po mé zanícené řeči o leteckém sportu, přislíbil dáti do výroby malý letecký motor 25.30 ks, pro amatery, stavitele letadélek. Daný slib dodržel, za rok jsem již v továrně na Pankráci viděl a slyšel burácet letecký motor Jawa 1000 ccm.“¹⁴⁹ Bohužel válečné události v republice i mimo ni způsobily, že stačil pouze letoun převézt zpět do Ústí a uložit jej na zahradě ve zděném přístřešku.

Následná válečná léta strávila provozuschopná „nebeská blecha“ na zahradě. K práci na ní se Bína vrátil až po skončení války. Stále se potýkal s problémem, kde sehnat silnější motor. Nakonec sehnal provozuschopný motor KDF s výkonem 28 koní, tento výkon však nevydržel řetězový převod, takže se „blecha“ vrátila opět na zahradu. Tentokrát na hodně dlouho.¹⁵⁰

Za finančního přispění Karla Bíny koupil nově vzniklý aeroklub v Ústí motorový letoun Piper Cup, aby bylo na čem létat.¹⁵¹

Podle § 6, odst. 1 zákona ze dne 28. dubna 1948, č. 118 Sb., o organizaci velkoobchodní činnosti a o znárodnění velkoobchodních podniků¹⁵² přišel Karel Bína o obchod. Rok 1948 pro něj ale znamenal i rok, kdy mu byl odebrán pilotní průkaz a zakázán vstup na nově vzniklé letiště, na jehož vybudování se aktivně podílel. „Blecha“

¹⁴⁷ Soukromý archiv Jitky Svatošové, roz. Bínové z Ústí nad Orlicí, deníky Karla Bíny.

¹⁴⁸ HAVEL, Josef. *Z historie létání v Ústí nad Orlicí*. Ústí nad Orlicí: OFTIS s.r.o., 1997, s. 131.

¹⁴⁹ Soukromý archiv Jitky Svatošové, roz. Bínové z Ústí nad Orlicí, deníky Karla Bíny.

¹⁵⁰ Tamtéž.

¹⁵¹ Svatošová Jitka, bytem Ústí nad Orlicí, Pickova 653, dcera Karla Bíny, záznam učiněn 20.4 2013.

¹⁵² LHOTA, Václav. *Znárodnění v Československu*. Praha: Nakl. Svoboda, 1987, s. 296.

na zahradě sice zůstala, ale čas od času si bezpečnost přišla alespoň pro vrtuli, aby mu ji zase vrátila.¹⁵³

Po znárodnění pracoval Bína v lese, poté, aby měl ke svému koníčku alespoň trochu blíže, jako učitel jízdy na motocyklu. Od roku 1954 mohl opět pracovat ve svém bývalém obchodě, nyní ale jen už jako prodavač národního podniku Mototechna.¹⁵⁴

V listopadu roku 1959 byl Karlu Bínovi zestátněn i dům.¹⁵⁵ Výsledkem odvolání proti evidentně protiprávnímu jednání (jelikož národní podnik Mototechna nezabíral polovinu domu potřebnou ke znárodnění) bylo zatčení a výslechy. Zeť Stanislav Svatoš vzpomíná: *„Výšetřovatel každý výslech končil tím, že je jedno, jestli něco spáchal nebo ne, že stejně bude odsouzen. Ve skutečnosti šlo o zastrašení ostatních majitelů domů ve městě. Tímto způsobem bylo zatčeno několik osob a z nich byla vytvořena skupina, která se měla scházet a rozvracet republiku. Ti se ale ani navzájem neznali. Každému ze svědků bylo dáno na vybranou – buď svědčit ve prospěch žalobce, nebo být sám obžalován.“*¹⁵⁶ Ať tak či onak, Karel Bína si zvolil druhou možnost a byl obviněn a odsouzen dle § 79a odst. 1 – z. č. 86/1950 Sb. (podvracení republiky) krajským soudem v Pardubicích dne 15. března 1960. Jednalo se o skupinový proces č. XXXI, který byl veden i s Jaroslavem Poslušným, majitelem firmy ROBOT. Bína dostal trest dva a půl roku vězení nepodmíněně, celý majetek propadl státu a ztratil čestná práva občanská.¹⁵⁷ Díky amnestii strávil ve vězení „jen“ čtyři měsíce.

Po návratu z vězení objevil již zapomenutý dopis ze dne 7. května 1952. Národní technické muzeum, jmenovitě inženýr František Štýdl se v něm ptal, zda by nechtěl prodat svůj dvouválcový motor Renault – Clerget, počítali s ním jinde.¹⁵⁸ Karel Bína dne 26. června 1961 odpověděl a nabídl k odprodeji i svoji „nebeskou blechu“. Technické muzeum si ale kladlo základní podmínku – „blecha“ musela létat. Takže opět musel vyřešit problém vhodného motoru. Bína sehnal motor Orion L30 z roku 1930. Dvouválec dával při 1700 otáčkách/min. výkon 30 koní. Tentokrát ale na letounu

¹⁵³ SVATOŠ, Stanislav, bytem Ústí nad Orlicí, Pickova 653, zeť Karla Bíny, záznam učiněn 20.4 2013.

¹⁵⁴ DUŠEK, Radim a Marie MACKOVÁ. *Osudy politických vězňů 1948-89*. Ústí nad Orlicí: Státní okresní archiv Ústí nad Orlicí, 1996, s. 431-42.

¹⁵⁵ SVATOŠ, Stanislav, bytem Ústí nad Orlicí, Pickova 653, zeť Karla Bíny, záznam učiněn 20.4 2013.

¹⁵⁶ Tamtéž.

¹⁵⁷ DUŠEK, Radim a Marie MACKOVÁ. *Osudy politických vězňů 1948-89*. Ústí nad Orlicí: Státní okresní archiv Ústí nad Orlicí, 1996, s. 431-42.

¹⁵⁸ na provozuschopnost Kuňkadla bratří Šimůnků

pracoval úplně sám. V létě se s ním mohl opět vydat na letiště.¹⁵⁹ Tam společně s Františkem Marešem, Felixem Rollerem, Vlastimilem Mackem a Josefem Habrmanem připravovali a dolad'ovali „blechu“, aby mohla opravdu vzlétnout. To vše před zraky mnoha zvědavců. Bína ve svém deníku napsal: „Čtu vaše myšlenky, holomci, říkáte si, že dědek Bínů jede nadělat palivové dříví. Třicet dva let ji odlehčovali červotoči, tak nyní se ukáže, zda to odvrátání nepřehnali.“¹⁶⁰ Jen jediný odvážlivec si troufl usednout na místo pilota (kromě Bíny) a to Josef Habrman. Ten poprvé s nebeskou blechou vzlétl v pondělí 14. srpna 1967. Startů nebylo víc než šest, maximální výška nepřekročila 150 metrů, nikdy „blecha“ nebyla ve vzduchu déle jak 10 minut, zatáčela jen s velkými problémy.¹⁶¹

Pokusy létat ale probíhaly bez vědomí příslušných orgánů, takže ty samozřejmě vyslovily zákaz pokusů, nicméně rozhodl osud – nehoda. Tu sice „blecha“ i Josef Habrman se štěstím zvládli, ale Karel Klouček pokusy definitivně zakázal.¹⁶²

Dne 1. 10. 1967 byla Bínova „blecha“ naposledy v plné kráse spatřena v Ústí nad Orlicí na leteckém dni, který se organizoval na počest oslavy Dne armády a 15. výročí Svazarmu.¹⁶³

Ve středu dne 15. května 1968 si pro ni měli přijet pracovníci Národního technického muzea, den předem však přišel panu Bínovi telegram od pracovníka muzea p. Krybuse, že převoz domluvený den není možný.¹⁶⁴ Proč byl poslán tento telegram, se můžeme jen domnívat. Hlavním důvodem mohlo být to, že J. Krybus v tu dobu emigroval do USA. Nicméně nakonec se přece jen převoz konal. Po mnoho let byla nebeská blecha vystavena v Národním technickém muzeu v Praze jako připomínka leteckého amatérského snažení o zpopularizování letectví.

¹⁵⁹ Soukromý archiv Jitky Svatošové roz. Bínové z Ústí nad Orlicí, deníky Karla Bíny.

¹⁶⁰ Tamtéž.

¹⁶¹ HABRMAN, Josef, bytem Ústí nad Orlicí, člen aeroklubu 1956-1973, záznam učiněn 13.1 2014.

¹⁶² KLOUČEK, Karel, bytem Popradská 1329, člen aeroklubu 1937-1964, záznam učiněn 22.3 2013.

¹⁶³ SOKA Ústí nad Orlicí 1965-1973: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000380, inv. č. x00004, s. 81-82.

¹⁶⁴ Soukromý archiv Jitky Svatošové roz. Bínové z Ústí nad Orlicí, deníky Karla Bíny.

2. 2. Masarykova letecká liga

Leteckému sportu v celém světě byl přikládán mimořádný význam. Souviselo to nejen s rozvojem civilizace, ale také si lidé uvědomovali, že letectví je úderná zbraň, která může způsobit jak rychlý útok, tak účinnou obranu. Kromě toho se pomocí letadel zrychlily, díky přepravě, hospodářské a mezinárodní styky. Proto se předsedy aeroklubů po celém světě stávali osobnosti veřejného života, volení zástupci lidu i nejvyšší hlavy státu. Proto například protektorem aeroklubu v Belgii, Velké Británii, Itálii a Rumunsku byli jejich králové a v Polsku a Francii jejich prezidenti. Není proto překvapením, že protektorem Aeroklubu RČS se stal prezident republiky, Tomáš Garigue Masaryk.¹⁶⁵

V souvislosti se špatnou finanční situací československého civilního letectví bylo rozhodnuto o zřízení „Masarykova leteckého fondu“ (dále MLF) a 19. května 1922 došlo k jeho ustavující schůzi. Prvním předsedou byl zvolen generál hlavního štábu Karel Voženílek, místopředsedou policejní prezident Richard Bienert, jednatelem major Bohdan Vipler a pokladníkem major Jan Malý. Nad fondem přijal patronát prezident Masaryk a sám přispěl peněžitým darem 100 000 Kčs.

Úkolem MLF byla všestranná podpora veškeré činnosti pro rozvoj letectví a jeho zpopularizování. Měli pořádat odborné přednášky, letecké podniky, závody nebo výstavy. Chtěli sami vydávat leteckou literaturu, zakládat letecké školy, podporovat technický vývoj letadel a motorů a tím motivovat československé letce k účasti na mezinárodních soutěžích¹⁶⁶ atd.

Už v roce 1924 Aeroklub republiky Československé uvažoval o vzniku letecké ligy a v roce 1925 stanovil komisi, která vypracovala její program, stanovy i organizaci a která domluvila přeměnu MLF na leteckou ligu. Dne 6. března 1926, v předvečer Masarykových narozenin, se konala valná hromada MLF, na které byla oficiálně vyhlášena přeměna na Masarykovu leteckou ligu (dále MLL). Do čela výboru MLL byl zvolen poslanec a bývalý ministr národní obrany František Udržal.

Cílem MLL bylo vybudování silného národního letectva. V den zřízení měla liga 3000 členů a jejich počet neustále stoupal. Do MLL se přihlásili téměř všichni úřadující ministři a jiné významné osobnosti, celé školy, ústavy, sportovní kluby i jednotlivci ze

¹⁶⁵ Budujeme letectví našeho kraje. *Východočeský republikán*. 15. dubna 1935, roč. XVII, č. 15, s. 5.

¹⁶⁶ VEJVODA, Ladislav. *Na křídlech větru*. Cheb: Svět křidel, 2010, s. 79.

všech společenských tříd. Během deseti dnů stoupl počet členů na 8000 a bylo založeno 50 místních skupin, koncem roku 1926 bylo evidováno 221 skupin a 91 216 členů.¹⁶⁷

Činnost jednotlivých skupin se nejprve zaměřovala hlavně na propagaci. „*Letectví je dnes nejvážnějším problémem naší doby a celého společenského i hospodářského života. Jako dříve bez železnic, tak v dnešní době si neumíme představit kulturu bez letectví. Je nutné, ba přímo povinností ostražitého občana – člena MLL, pozorujícího závratný běh světových událostí a překotný tep duševního i hmotného života dnešní doby, přesvědčovat své spoluobčany o nutnosti vybudovati čsl. letectví a získávat pro tuto myšlenku nové členy.*“¹⁶⁸ Skupiny organizovaly podle možností letecké dny, zvaly lidi na přednášky, výstavy nebo filmová představení. Věnovaly se i modelářství. Vznik MLL odstartovalo doslova celonárodní kampaň a propagaci létání s hlavním úkolem – rozšířit tuto činnost do nejširších vrstev obyvatelstva. Dne 26. září 1930 byl založen v Praze první plachtový odbor. Byly konstruovány nové typy kluzáků. Školení a výcvik pilotů a pozdějších instruktorů mělo už nějaký řád, začaly být organizovány kurzy a vytipovávány místa, která by byla vhodná pro sportovní létání.¹⁶⁹

Stanovy MLL určovaly jejich 5 hlavních úkolů:

- Organisuje veškeré síly občanstva ku práci pro pokrok letectví a jeho využití k rozkvětu státu.
- Získává své členy ve všech vrstvách národa, propaguje letectví přednáškami, filmem, knihami, časopisy, závody leteckými, výstavami a sjezdy.
- Pracuje na rozvoji domácího leteckého průmyslu, podporuje konstruktéry, letecké studium a pečuje o výchovu leteckého dorostu.
- Uvědomuje celý národ o nutnosti letecké dopravy a využití letectví pro národohospodářskou stránku státní.
- Podporuje všechny letecké korporace, které pracují na prospěch národního letectví a udržuje těsné styky s leteckými korporacemi za hranicemi a pracuje tak k sblížení všeho civilizovaného lidstva a ku podpoře míru.¹⁷⁰

¹⁶⁷VEJVODA, Ladislav. *Na křídlech větru*. Cheb: Svět křídel, 2010, s. 92-94.

¹⁶⁸MLL. *Naše zájmy*. 15. července 1927, roč. III., č. 28, s. 5.

¹⁶⁹MRAČNO, Jan a Jiří LEJSEK: *Naše křídla*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum, 2006, s. 7.

¹⁷⁰Co znamená M.L.L. *Naše zájmy*, 18. listopadu 1927, roč. III., č. 46, s. 6.

To nebyly malé úkoly, ale členové MLL je v mezích svých možností s nadšením plnili jako neokázalý projev vlastenectví. Důležitému povstání a náročným úkolům MLL odpovídala i jejich organizace od místních skupin po ústředí, které mj. vydávalo také časopisy: *Letec* a *Mladý letec*. Oba časopisy podrobně informovali čtenáře o problematice letectví, zejména čl. a přinášeli zprávy z místních skupin a z jednotlivých žup, z nichž 5 bylo v Čechách, 3 v zemi Moravsko-slezské, 2 na Slovensku a 1 v Podkarpatské Rusi.¹⁷¹

Základním útvarem byly místní skupiny s nejmenším počtem 15 členů. Skupinu MLL spravoval volený výbor, členský příspěvek činil 1 Kč měsíčně. Místní skupiny se sdružovaly v župy podléhající nejvyššímu orgánu: Ústředí Masarykovy letecké ligy, řízené Ústředním výborem. Součástí ústředí byly komise např. literární, organizační a dorostenecká a Ústřední plachtařský odbor.¹⁷²

Masarykova letecká liga byla svobodným sdružením občanů, kteří pracovali ve prospěch státu. Nebyla to instituce státní, i když všichni členové ligy měli na mysli výhradně zájem a prospěch letectva čl. republiky. Stala se nejznámější a nejmasovější leteckou organizací 1. republiky a podílela se na všech významnějších leteckých podnicích předválečného Československa včetně akce: Tisíc nových pilotů v republice.¹⁷³

V době jejich největšího rozvoje, když už byl dostatečný počet letišť i leteckého materiálu a když i organizace ligy dobře pracovala, přišli tragické mnichovské události a zábor československého pohraničí německými vojsky. Začátkem roku 1939 došlo po několika pokusech ke sloučení všech leteckých institucí pod záštitou naší nejstarší letecké organizace: Českého národního aeroklubu. Po okupaci zbytku Československa byl 31. 5. 1940 Český národní aeroklub rozpuštěn a jeho funkcionáři zatčeni. Českoslovenští letci odcházeli za hranice okupované republiky, aby bojovali na frontách 2. světové války. Po porážce Polska odešli do Francie a po její kapitulaci se přesunuli do Velké Británie, kde byly vytvořeny 4 čl. perutě – 310, 312, 313. stíhací a 311. bombardovací.¹⁷⁴

¹⁷¹ Masarykova letecká liga. In: *Vzduch je naše moře*[televizní dokument]. ČT2 11.7 2011, 12:00.

¹⁷² Tamtéž.

¹⁷³ Oganizovala ji Masarykova letecká liga a Aeroklub republiky Československé. Tato akce měla vyřešit nedostatek pilotů a cílem bylo vycvičit potřebnou zálohu pro československé vojenské letectvo a zřizování nových letišť.

¹⁷⁴ Masarykova letecká liga. In: *Vzduch je naše moře*[televizní dokument]. ČT2 11.7 2011, 12:00.

2.2.1. Masarykova letecká liga v Ústí nad Orlicí

V roce 1928 pořádala Masarykova letecká liga z Olomouce ve městě Ústí nad Orlicí první propagační den. Široké obecnostvo dostalo příležitost prohlédnout si letouny stojící na zemi. Konaly se vyhlídkové lety, jedna letenka stála 50 Kč – na tehdejší dobu značná částka. Pro vyhlídkové lety byly k dispozici dva letouny: dvoumístný jednomotorový dvouplošník Hansa-Brandenburg C. I.¹⁷⁵ a dvoumístný jednomotorový vzpěrový dvouplošník AERO A-11.¹⁷⁶ Na zadní sedadlo, určené pro jednoho, se vtěsnali vždy dva pasažéři. Ve výšce 200, maximálně 300 metrů přeletěli nad zříceninou hradu Lanšperka, Tichou Orlicí, lesem a poli u Libchav. Celodenní program vyvrcholil ukázkou vzdušného souboje. Výsledek propagačního dne byl opravdu obrovský.¹⁷⁷

Léta 1933 - 1935 lze označit za zlomová ve vývoji sportovního létání v Ústí nad Orlicí. Bez ohledu na stále složitější situaci na domácí i zahraniční politické scéně. Celé Sudety, které tvořily v podstatě pohraničí českých zemí, byly stále více příznivě nakloněny říšskému kancléři Adolfu Hitlerovi. Ústí nad Orlicí leželo přesně na hranici těchto zájmových střetů. Němci stále hlasitěji volali po přičlenění k Říši, ale český základ v Ústí měl hlavní slovo, takže tady mnohé události byly vnímány poněkud mírněji. Na podporu národního letectví byla ve městě učiněna všeobecná sbírka. Koncem roku 1933 bylo vybráno 5291 Kč a 50 haléřů.¹⁷⁸

Zhoršení mezinárodní situace vedlo k tomu, že Český červený kříž v Praze požádal městskou radu, aby se i ve městě Ústí nad Orlicí vytvořil „Výbor ochrany obyvatelstva v plynové válce“ za účelem seznámení občanů s tím, jak se mají chovat a chránit, kdyby došlo k situaci, že by byli napadeni plynovými nepřátelskými letci.¹⁷⁹ Výbor byl ustanoven dne 25. března 1934. Přednášku na téma: Letecko-chemická válka v budoucnosti a ochrana proti ní toho dne vedl škpt. Rosenbaum z Prahy. „*Přednášející*

¹⁷⁵ Sloužil jako předloha pro vznik nových strojů už v českých továrnách. Dřevěná kostra křídel a kovová kostra pevných i pohyblivých ocasních ploch byla potažena plátnem. Dřevěná kostra trupu byla potažena překližkovým potahem. In. ŠOREL, Václav. *Encyklopedie českého a slovenského letectví*. Brno: CP Books, 2005-2008. 1, s. 24.

¹⁷⁶ Byl vyráběn ve verzích pozorovacích, školních, bitevních i bombardovacích.

¹⁷⁷ HAVEL, Josef. *Z historie létání v Ústí nad Orlicí*. Ústí nad Orlicí: OFTIS s.r.o., 1997, s. 27-29.

¹⁷⁸ SOKA Ústí nad Orlicí 1929-1935: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000383, inv. č. p00033, s. 300.

¹⁷⁹ Tamtéž, s. 231.

v první části své přednášky odůvodnil potřeby obrany státu všemi obyvateli, aby zachována byla nám i budoucím svoboda a samostatný náš československý stát, který jsme získali po třistaleté porobě ze světové války“.¹⁸⁰ V druhé části se snažil podrobně vylíčit způsoby boje v plynové válce, nastínil možnosti obrany obyvatelstva aj. Po přednášce byli voleni členové Výboru. Předsedou byl zvolen starosta města Jindřich Nygrín.¹⁸¹ Dále se usnesli, že prvním místopředsedou stanoví městského lékaře Neklana Velebila a druhým místopředsedou bude František Stránský, majitel obchodu na náměstí. Funkce jednatele se ujal městský tajemník, pan Kaucký a jako zapisovatele určili úředníka okresní pojišťovny O. Machka. Učitelé J. Volf a Oskar Švec dostali posty pokladníka a pořadatele.¹⁸²

Z důvodu obavy z války se již ve druhé polovině roku 1934 konaly na více místech v republice Dny brannosti, kdy byl předveden letecký útok, vyhlášen poplach a některý z důstojníků provedl výklad. Jejich obecná propagace byla popsána např. v 24. čísle Východočeského Republikánu: „*V nejistých a neklidných dobách dnešních je nejvýš nutno, aby všichni občané naší republiky, bez rozdílu stavu a příslušnosti stranické, věnovali zvýšenou pozornost otázkám brannosti našeho národa tak, aby byl po všech stránkách co nejlépe připraven proti možným útokům na těžce vybudovanou naši samostatnost.*“¹⁸³

V Ústí nad Orlicí se konal Den brannosti 19. srpna 1934. „*Pod tímto jménem – den brannosti vyrozumívá se manifestace pro státní a národní jednotu československé republiky a to za účasti všech místních tělocvičných složek: Sokol, Dělnická tělocvičná jednota, Tělocvičná jednota Orel, dále sboru dobrovolných hasičů v Ústí nad Orlicí a připojených Hylvát a spolku cyklistů.*“¹⁸⁴ Akce proběhla ještě za účasti ministra národní obrany Bohumíra Bradáče, vojáků z Žamberka, jízdy z Vysokého Mýta a letadel z Olomouce.¹⁸⁵ O tom, že to byla akce pro město velice významná, není pochyb, dokazuje to četnost ohlasu v dobovém tisku. První zmínka o plánování tohoto dne se

¹⁸⁰ SOKA Ústí nad Orlicí 1929-1935: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000383, inv. č. p00033, s. 319.

¹⁸¹ starosta města Ústí nad Orlicí mezi léty 1929 - 1935

¹⁸² SOKA Ústí nad Orlicí 1929-1935: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000383, inv. č. p00033, s. 319.

¹⁸³ Z letecké činnosti na Vysokomýtsku. *Východočeský republikán*. 14. června 1935, roč. XVII, č. 24, s. 3.

¹⁸⁴ SOKA Ústí nad Orlicí 1929-1935: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000383, inv. č. p00033, s. 320.

¹⁸⁵ CIHLÁŘ, Jiří. Těžká léta na Orlickoústecku. Ústí nad Orlicí, OFTIS s.r.o., 2000, s. 38.

objevila již v dubnu v týdeníku Vpřed, kde byl nastíněn program celé akce. Psalo se zde o tom, že: „*Vojenské tyto dny budou se konati za součinnosti všech spolků, korporací, škol, úřadů a továren, v rozměrech největších a jistě, že budou nejvýznamnější události letošní sezony města Ústí nad Orlicí a celého okolí.*“¹⁸⁶ Na programu dne byla přehlídka vojska a civilních svazů, kterou vedl ministr Bradáč a poté promluvil u Mařátkova Památníku odboje, kde nastínil účel celé slavnosti: „*Jest velmi nutno, aby obyvatelstvo bylo obeznámeno s nebezpečím snad možným příštích válek, které si nepřejeme, ale musíme být pro každý případ připraveni. Naši sousedé žijí ve velmi neklidných dobách, a kdyby snad nás také znepokojovali, musíme být pohotová, abychom se dovedli bránit. K tomu potřebujeme nejen dobrou armádu, ale i vyspělé občany, kteří spolu s armádou budou tvořit hradbu ku chránění naší svobody, naší půdy, naší vlasti(...)*Vážení! Máte zde krásnou upomínku na Vaše padlé spolubratry, kterou věnovalo vděčné ústecké občanstvo a je na něm nápis, který naznačuje všechno: *Ted' nebo nikdy!*“¹⁸⁷

Po něm měl projev starosta Jindřich Nygrin a záhy také učitel a pořadatel Dne brannosti Oskar Švec za místní Výbor obrany obyvatelstva. Po vystoupení 3. hraničářského praporu ze Žamberka, Dělnické tělovýchovné jednoty, Sokola atd. přišla na řadu přehlídka jezdeckva z Vysokého Mýta. Poté následovala, podle vzpomínek pamětníka Karla Kloučka nejzajímavější část. „*Zničehonic přiletěla postupně tři letadla, začala bombardovat připravené kulisy z lepenky, které symbolizovali městské objekty jako nádražní budovu a Janderovu továrnu. Bylo slyšet střelení z kulometů, siréna a viděli jsme hustý dým vznášející se z maket, který postupně hasil hasičský sbor. I když jsme věděli, že je vše nahrané, mrazilo nás. Prostě i my, mladí kluci, jsme si začali uvědomovat hrozící nebezpečí a zároveň v nás byla jakási víra v to, že národ kdyžtak vše zvládne.*“¹⁸⁸ Tuto „náletovou“ akci odborně komentoval v rozhlase štábní kapitán Rosenbaum. Hasiči, samaritáni a jednotlivé odbory civilního obyvatelstva ukázali při něm provedení poplachu a rozvinutí záchranných prací. Občané si prostřednictvím ukázek měli možnost uvědomit, jakou roli budou v příštích válkách sehrávat moderní zbraně, především u leteckých jednotek. Celá slavnost vyzněla ve spontánní projev oddanosti širokých vrstev obyvatelstva myšlence brannosti

¹⁸⁶ Den brannosti a letecký den v Ústí nad Orlicí. *Vpřed*. 28. dubna 1934, roč. IX., č. 16-17, s 8.

¹⁸⁷ SOA v Zámrsku, SOka Ústí nad Orlicí. AM Ústí nad Orlicí, inv. č. 142. *Kniha zápisů o schůzích stálého výboru Obrany obyvatelstva v Ústí nad Orlicí*, kn. č. 116.

¹⁸⁸ KLOUČEK, Karel, bytem Popradská 1329, člen aeroklubu 1937-1964, záznam učiněn 22.3 2013.

republiky.¹⁸⁹

Zajímavostí ještě bylo, že během návštěvy ministra národní obrany Bohumíra Bradáče jej požádal tehdejší starosta města Nygrin o vojenskou posádku pro město Ústí nad Orlicí a přilehlý kraj. Byť mu to bylo přislíbeno, k realizaci nikdy nedošlo.¹⁹⁰

Dne 19. února 1935 se konala přednáška Výboru obrany obyvatelstva, která si jako své téma zvolila Obranu proti leteckým a plynovým útokům s praktickými ukázkami masek a dýchacích přístrojů. Hlavním přednášejícím byl kapitán Strnad.¹⁹¹ Přednášel o tom, jak mají být vybudované plynotěsné kryty a že je potřeba již v době míru se připravit proti leteckým útokům.¹⁹²

V úterý 23. dubna 1935 byla vyzkoušena pohotovost obyvatelstva pro případ nepřátelského náletu. Přesně ve 21.00 začaly houkat ve městě tovární sirény. Elektrárna vypnula na jednu vteřinu proud, většina obyvatel pochopila, že jde o smluvené znamení a zatemnila si doma všechna okna. Účelem tohoto opatření mělo být zatemnění města a znemožnění orientace letců. Těm, kteří tak neučinili, připomínaly jejich povinnost hlídky, procházející městem. Spolupracovali i místní hasiči a samaritáni. Celé dění sledovala komise složená ze zástupců města a armády. Závěrečné hodnocení uvádělo, že zatemnění až na nepatrné výjimky proběhlo bez závad a prověrka splnila svůj účel.¹⁹³

Kromě celostátně organizovaných akcí, směřovaných k výchově obyvatelstva k obraně republiky a v jejichž pozadí stála vždy armáda, žila ještě v Ústí nad Orlicí myšlenka založení vlastního aeroklubu. To také nebylo v rozporu s tehdy silně podporovaným trendem zakládání poboček Masarykovy letecké ligy. Nejbližší již existovaly ve Vysokém Mýtě a České Třebové. Vysoké Mýto bylo centrem vyšší správní a organizační jednotky ligy – tzv. Východočeské župy Kašparovy a také sídlem firmy Sodomka, která mimo jiné vyráběla také kluzáky. Jak dokazuje článek z 20. září 1935, byl sám pan Sodomka předsedou plachtařského odboru. Pro vysokomýtskou skupinu MLL věnovala jeho firma větroň, pokřtěný na jméno „Kujebák“ s rozpětím 12.60 metrů

¹⁸⁹ Den brannosti v Ústí n. Orl. *Východočeský Republikán*. 24. srpna 1934, roč. XVI, č. 34, s. 10.

¹⁹⁰ Den brannosti v Ústí nad Orlicí 1934. *Nové letopisy města Ústí nad Orlicí a jeho okolí*. Vladimír Čereba, 2009, č. 1, s. 19-20.

¹⁹¹ kpt. Strnad – plynový důstojník 3. hraničářského praporu v Žamberku

¹⁹² SOKA Ústí nad Orlicí 1929-1935: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000383, inv. č. p00033, s. 359.

¹⁹³ Tamtéž s. 372.

a vážící 140 kilogramů.¹⁹⁴ Místní skupina MLL zde existovala již na přelomu 20. a 30. let. Samotná Kašparova župa MLL byla ustanovena 27. května 1934 v Pardubicích, ale pro malý zájem tamních členů byla přesunuta do Vysokého Mýta. Na začátku roku 1938 sdružovala 21 místních skupin s 1899 členy. Jejím předsedou byl po celou dobu její existence František Lehký.¹⁹⁵

Skupina MLL v České Třebové byla založena 6. prosince 1926. Jejím členům se postupně podařilo vybudovat dva hangáry a k pilotnímu výcviku sloužil kluzák Skaut-Standard a vlastními silami postavený větroň Grunau – Baby. Významnou osobností českotřebovského létání byl sochař a letecký průzkumník František Formánek. Ten se kromě konstruování vrtulníků věnoval také spiritismu a léčitelství. Již před první světovou válkou postavil a předvedl v Praze několik modelů tzv. aerohelikoptér, které byly poháněny gumovým svazkem. Funkční byl ale až model se čtyřlístým nosným rotorem z roku 1928, při zkouškách se však napájecí kabel několikrát přetrhl a při přistání poškodil. Přesto dosáhl výšky alespoň 60 metrů. Jeho vynálezy byly pokrokové, přestože mnohdy zůstaly ve stavu pouhého návrhu.¹⁹⁶

Během těchto událostí došlo i v Ústí nad Orlicí ke vzniku Masarykovy letecké ligy, jejímž neaktivnějším odborem se stalo plachtaření. V pondělí 9. září 1935 pozvalo vedení¹⁹⁷ Východočeské župy Kašparovy Masarykovy letecké ligy ve Vysokém Mýtě řadu ústeckých občanů na schůzku, jejímž výsledkem mělo být a také bylo ustavení přípravného výboru odbočky, v jehož čele stanul František Stránský, jednatelem se stal Oskar Švec a pokladníkem Karel Čáp. Dále se schůzky, dle záznamů z městské kroniky, zúčastnili – Kopáček, Cihlář, Bína, Knapovský, Trávníček, Jedlička, Helebrant, Janata, Danielis, Černoorský, Vincenzová, Cihlářová a Šilarová, z tohoto jednání se omluvil Václav Sochor. Přípravný výbor MLL v Ústí nad Orlicí měl zprvu za úkol propagovat svoji činnost a nabírat nové členy. Po patřičné agitaci získal 115 nových členů. Přibližně třetinu nových členů tvořili učitelé. Ostatními byli např. úředníci z Janderovy továrny a jiní obyvatelé.¹⁹⁸

¹⁹⁴ Křest a zalétávání bezmotorového letadla. *Východočeský Republikán*. 20. září 1935, roč. XVII, č. 38, s. 2.

¹⁹⁵ Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě. *Počátky letectví v Pardubickém kraji* (1910 – 1948), výstava.

¹⁹⁶ Tamtéž.

¹⁹⁷ předseda František Lehký a jednatel A. Svoboda

¹⁹⁸ SOKA Ústí nad Orlicí 1935-1940: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000383, inv.

Co se týká osobnosti Oskara Švece, byl to odborný učitel, který nastoupil do Ústí nad Orlicí na chlapeckou měšťanskou školu dne 1. září 1924. Zde vyučoval počty, rýsování a měřičství. Vedl žákovský orchestr, který často vystupoval při různých společenských událostech ve městě. A byl to právě jeden z hlavních pořadatelů již zmíněného Dne brannosti za Výbor pro obranu obyvatelstva dne 19. srpna 1934. Mimo jiné stál i u zrodu aeroklubu.¹⁹⁹

V neděli 17. listopadu 1935 byl uspořádán Den bezmotorového létání za pomoci MLL ve Vysokém Mýtě. Akce byla pořádána proto, aby mohli členové výboru prakticky ukázat, čeho chtějí dosáhnout. V chodbě Městského úřadu vystavovali modeláři své výtvary, které uspořádal a divákům okomentoval Josef Bohdan Mikuláščík, který se stal průkopníkem bezmotorového létání v Ústí nad Orlicí.²⁰⁰ Na náměstí stál kluzák, který odpoledne i prakticky ukázal, co umí. Svě letové umění předvedli piloti z Vysokého Mýta, kteří byli, co se létání týče, o dost vepředu. Nejen časově, ale i v materiálním vybavení a výcviku, protože je podporovala známá firma Sodomka. Vyhlédnutým terénem vhodným pro plachtařský výcvik byla tzv. Kočičí hlava. To byly svahy táhnoucí se od libchavského oblouku trati Ústí – Letohrad.²⁰¹ Takže právě tam směřovaly tuto neděli zástupy lidí, aby viděly, jak daleko jsou v Mýtě s bezmotorovým létáním. V dobovém tisku je průběh akce popsán takto: „V 10 hodin promluvil ke shromážděným p. radní Václav Sochor a vyzval občany ku podpoře MLL. Potom jednatel přípravného výboru MLL O. Švec stručně vyjádřil úkoly MLL a význam bezmotorového létání. Obě řeči byly zesilovány rozhlasovým zařízením tamějšího radioklubu. Odpoledne se shromáždili občané za Ústím na Vašatkově kopci a nedočkavě přihlíželi k přípravám prvního vzletnutí. V té době vysvětloval předseda Plachtového odboru vysokomýtského továrník J. Sodomka technickou stránku plachtění. Příslušné lety provedli instruktoři Plachtového odboru Vysoké Mýto p. p. rtm. Blažek a desátník Dušek.²⁰²

Pro další podporu veřejnosti, se konalo dne 25. listopadu téhož roku filmové

č. p00034, s. 32 – 33.

¹⁹⁹ Den brannosti a letecký den v Ústí nad Orlicí. *Vpřed*. 28. dubna 1934, roč. IX., č. 16-17, s. 8.

²⁰⁰ HAVEL, Josef. *Letci RAF – Václav Pánek, Josef Bohdan Mikuláščík*. Cheb: Svět křídel, 1993, s. 33.

²⁰¹ SOKA Ústí nad Orlicí 1935-1940: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000383, inv. č. p00034, s. 33.

²⁰² Plachtový odbor Masarykovy let. ligy Vys. Mýto. *Východočeský Republikán*. 29. listopadu 1935, roč. XVII, č. 48, s. 1.

promítání v kině Friml o letcích s názvem Dobyvatelé pekla. Pro školní mládeže byla pořádána přednáška se světelnými obrazy pojednávající o obraně proti letadlům.²⁰³

Volba řádného výboru proběhla 10. prosince 1935 v hotelu Friml. Předsedou byl zvolen Václav Sochor, majitel železářství na náměstí, jednatelem JUDr. Bedřich Petr, tajemníkem pak Josef Šilar, nadšený sokol a zaměstnanec firmy Jandera, který se jako jeden z vedoucích pracovníků továrny vyznal v administrativních a účetnických pracích. Jako hlavní úkoly si výbor vytyčil posilování členské základny, zajišťování financí i zajištění vhodných prostor pro letecké modeláře, kteří zatím pracovali spíše individuálně. Modeláři měli velmi solidní znalosti základů aerodynamiky, konstrukce a stavby modelů i meteorologie. Současně s leteckými modeláři se začala rozvíjet aktivita plachtařského odboru, který měl vytvořit páteř celé činnosti ligy.²⁰⁴

Leteckým instruktorem čet se stal vojenský pilot Josef Bohdan Mikulášтик – četař a vojenský pilot v záloze. Zájemců o plachtařský výcvik bylo celkem deset, většinu tvořili úředníci a mladí modeláři. V plachtařském odboru byli v letech 1936 – 1937 evidováni: Otto Černý – student, Karel Klouček – student průmyslové školy strojnické, Jaroslav Koula – úředník Okresní nemocenské pojišťovny, Jaromír Kříž – pekař, František Kymr – odborný učitel na textilní škole, Zdeněk Nálepka – úředník, Oto Sršeň – úředník, Antonín Šponar – úředník, Jiří Vykydal – úředník a Jaroslava Zajíčková – učitelka obecné školy.²⁰⁵

V roce 1936 došlo ke stabilizaci členské základny, bylo dokončeno organizační členění, úspěšně dopadla snaha zajistit místo pro činnost leteckých modelářů, podle finančních možností byl zajišťován nákup materiálu na zamýšlenou stavbu kluzáku. Zbývalo uspořádat letecký den, který měl prověřit nejen nový výbor, ale celou ústeckou pobočku Masarykovy letecké ligy. V Ústí nebyla žádná motorová letadla, takže se pořadatelé obrátili na MLL v Olomouci a na firmu Baťa ve Zlíně. Akce byla naplánována na víkend 12. – 13. září. Olomoucká župa MLL zapůjčila devět letounů a firma Baťa tři, i s piloty a mechaniky.²⁰⁶

Na programu leteckého dne byly i vyhlídkové lety, akrobacie a v sobotu

²⁰³ SOKA Ústí nad Orlicí 1935-1940: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000383, inv. č. p00034, s. 34.

²⁰⁴ HAVEL, Josef. *Z historie létání v Ústí nad Orlicí*. Ústí nad Orlicí: OFTIS s.r.o., 1997, s. 53.

²⁰⁵ Tamtéž, s. 54.

²⁰⁶ SOKA Ústí nad Orlicí 1935-1940: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000383, inv. č. p00034, s. 84.

odpoledne došlo také k ukázce vzdušného útoku na město. Kolem 16. hodiny ohlásily sirény jeho začátek. Letouny postupně nalétávaly na náměstí, to symbolicky odstřelovaly a bombardovaly. Ke zvýšení efektu na zemi explodovaly dělobuchy. Tady ale bohužel došlo k nehodě, když jeden dělobuch explodoval člena ústecké odbočky Svazu důstojníků v záloze, Františku Musilovi v ruce a ten pak přišel o čtyři prsty na levé ruce. Tato událost bohužel ukončila sobotní program.²⁰⁷ Pro doplnění, léčení a rehabilitace poručíka Musila v Litomyšli a pak v Bratislavě vyšly na 4087 Kčs – tehdy nemalé peníze. František Musil nakonec všechny léčebné náklady musel uhradit sám, i když žádal o pomoc městský úřad v Ústí, odvolával se na okres do Lanškrouna, měsíce čekal na verdikt z Prahy. Jediný, kdo se ho alespoň trochu zastal, byl jeho zaměstnavatel – brněnská Zbrojovka, kde pracoval jako prodejce automatických vah. Tady zůstal v pracovním poměru až do 15. dubna 1937, kdy svého záložáka převzala naprosto nečekaně armáda. Do odtržení Slovenska sloužil v bratislavské posádce. Pak se vrátil zpět do Ústí, aby nastoupil u svého otce v obchodě s kůží.²⁰⁸

Díky úspěchu zářijového leteckého dne získali členové MLL finanční hotovost a mohli zakoupit materiál na stavbu vlastního kluzáku – dřevo, potahové plátno, ocelová lanka, spojovací materiál. Na vše dohlížel Josef Bohdan Mikuláščík.²⁰⁹ Kluzák po domluvě s ředitelem mohli začít stavět ve sklepení chlapecké školy. Měli k dispozici pouze plány na německý kluzák Zögling, takže typ nového ústeckého kluzáku byl jasný. Na jaře i v dalších měsících roku 1937 se nezmenšovaly snahy státu pokračovat v podpoře leteckého sportu. Cíl však byl mnohem závaznější – vychovat obránce zatím svobodného Československa. Je známa i celorepubliková výzva „Tisíc nových pilotů republiky“,²¹⁰ nepochybné upozornění na reálné nebezpečí ze strany Německa.

Začátek výcviku prvních zájemců stanovila ústecká MLL na podzim roku 1937, ale potýkali se se dvěma problémy – nebylo na čem létat a bylo potřeba sehnat kvalifikovaného instruktora. Takže slovo padlo opět na Josefa Bohdana Mikuláščíka. Ten si podal přihlášku do plachtařského kurzu ve škole v Rané u Loun. Ve zdejší plachtařské škole absolvoval kompletní teoretickou i praktickou přípravu. Domů se vrátil s platným pilotním výkazem skupiny C – technickým i praktickým oprávněním k

²⁰⁷ SOKA Ústí nad Orlicí 1935-1940: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000383, inv. č. p00034, s. 84.

²⁰⁸ HAVEL, Josef: *Z historie létání v Ústí nad Orlicí*. Ústí nad Orlicí: OFTIS s.r.o., 1997, s. 59.

²⁰⁹ HAVEL, Josef. *Letci RAF – Václav Pánek, Josef Bohdan Mikuláščík*. Cheb: Svět křídel, 1993, s. 33.

²¹⁰ MRAČNO, Jan a Jiří LEJSEK. *Naše křídla*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum, 2006, s. 39.

tomu, aby mohl vykonávat funkci náčelníka a instruktora.²¹¹

Bohužel členové nestačili včas dostavět kluzák Zögling. Ve sbírce uspořádané Josefem Mikuláštkem se naštěstí podařilo vybrat potřebných 5000 Kčs ke koupi kluzáku typu Skaut – Standard od firmy Sodomka ve Vysokém Mýtě. Tento kluzák měl příhradový trup, dvoudílné křídlo o rozpětí deseti metrů. Jeho profil byl ve spodní části rovný, horní výrazně vypouklý. Směrové a výškové kormidlo nevybočovalo z dosud známého klasického provedení a bylo ovládáno pomocí řadicí páky a nožních pedálů. Pilot seděl připoután na otevřené sedačce z překližky. Lyže na přistávání, ač odpružena dvěma gumovými tlumiči, patřila mezi nejčastěji poškozené části kluzáku. S koupí kluzáku souvisela i žádost o „*laskavé darování pozemku na katastru libchavském čís. 1128/III, kde chceme postavit do podzimu 1937 hangár pro 2-3 kluzáky*“²¹², zasláná na městskou radu dne 2. června 1937. Ten ale nikdy postaven nebyl. První den výcviku ústeckých plachtářů byl stanoven na neděli 5. září 1937. Kluzák byl nakonec umístěn do jedné z garáží Otakara Weisse, nejmladšího bratra Augustina a přítele řady členů ústecké MLL. Členové stále pracovali na kluzáku Zögling a nakonec získali i finance na další kluzák typu Skaut – Standard.²¹³

Při trénincích na „*Kočičí hlavě*“ nejprve instruktor a pak jeden po druhém z vybraných adeptů zkoušeli kluzák. Aby mohli vůbec vzlétnout, čekala je nelehká práce. Pamětník Klouček vzpomíná, že: „*Skauta jsme vždy v neděli převáželi rozloženého z Weissovy garáže. Trup byl naložen na podvozek, který jsme si pro tyto účely zhotovili ze dvou kol od auta. Křídla ale ne, ty jsme museli nést ručně. Já a další tři jsme měli tu čest nést je poprvé. Bylo těžké dotáhnout celý kluzák městem až na kopec ke Kočičí hlavě, ale nadšení z toho, že se na město budeme dívat z výše, nám dodávalo sílu a elán. Nahoře jsme větroň složili. Bylo potřeba připevnit křídla, napnout ocelová lanka, utáhnout šrouby. Nevěděli jsme jak, ale Pepa Mikuláštk ano, takže nám říkal, co máme dělat. Když bylo vše na svém místě, proběhla názorná ukázka kormidel atd. Vše, co nám bylo známo zatím jen teoreticky, jsme pomocí Pepy mohli vidět na vlastní oči. Pak jsme jeden po druhém usedli do sedačky a zkoušeli kormidla a křidélka takzvaně nanečisto. Byla to ohromná legrace, zvláště když se stroj naklonil, tak úleky*

²¹¹ HAVEL, Josef. Z historie létání v Ústí nad Orlicí. Ústí nad Orlicí: OFTIS s.r.o., 1997, s. 60.

²¹² Tamtéž, s. 61

²¹³ Tamtéž, s. 62-63.

mnohých vzbuzovali v nás ostatních smích.“²¹⁴

Všichni adepti se postupně připravovali na letovou zkoušku „A“, která zahrnovala 5 startů a let alespoň 30 sekund, zkoušku z teorie letu a meteorologii. Scházeli se ve svém volném čase, tedy o nedělích a všichni 5. prosince 1937 zvládli podmínky splnit. Např. Karel Klouček měl ve svém průkazu zapsán čas 40 vteřin, Jaroslava Zajíčková 31 vteřin. Pro účely létání zakoupili další kluzák Skaut Standard, ten byl však po nezdařeném startu poškozen. Jeden z prvních zájemců Karel Klouček vzpomíná: *„Na nově koupeném Skautovi zrovna startoval Otto Černý. Ten byl vždy rozvážný a na rozdíl od ostatních nikdy nijak nezmatkoval. Start proběhl standardně – pomocí gumového lana se kluzák vymrštil. Najednou se ale vzepjal a převrátil na záda, bylo jasné, že spadne na zem. A taky se tak stalo, při dopadu se mu odlomilo pravé křídlo. Běželi jsme rychle Ottovi na pomoc, visel tam připoutaný k sedačce a kromě pár modřin a strachu v očích mu naštěstí nic jiného nebylo. Cítili jsme velikou úlevu.*“²¹⁵

Přes zimu se letoun snažili opravit a pokračovali ve stavbě vlastního Zöglingu, jehož torzo se po přesunu z chlapecké školy nacházelo v dílně u Linhartů. Díly jim dodávala firma Sodomka z Vysokého Mýta a Mráz z Chocně. Potahovou látku jim nabídla ústecká textilka.²¹⁶

Postupně se začínali od února připravovat na pilotní průkaz plachtaře typu „B“, pro jehož získání se potřebovali udržet ve vzduchu nejméně 45 sekund po pěti startech. Všem se to 24. dubna 1938 podařilo a 15. května se konala slavnost na náměstí v rámci oslav dvacetiletého trvání republiky, která byla nazvána „Štefánikovým dnem“.²¹⁷ Při této příležitosti byly slavnostně vystaveny kluzáky – jak opravený Skaut Standard, tak svépomocí postavený Zögling - pojmenovaný „Oušťák“ a zapůjčený Zögling od „Svazu Německých letců“ z Hylvát. Spíše pro parádu zde byla také vystavena nebeská blecha Karla Bíny, o níž byla podrobnější zmínka v jiné kapitole. Zde byly absolventům předány předsedou Václavem Sochozem odznaky plachtaře stupně „B“ a legitimace.²¹⁸

²¹⁴ KLOUČEK, Karel, bytem Popradská 1329, člen aeroklubu 1937-1964, záznam učiněn 22.3 2013.

²¹⁵ Tamtéž.

²¹⁶ HAVEL, Josef. *Z historie létání v Ústí nad Orlicí. Ústí nad Orlicí: OFTIS s.r.o., 1997, s. 66.*

²¹⁷ *Východočeský republikán.* 13.5 1938, roč. XX, č. 20., s. 12.

²¹⁸ SOKA Ústí nad Orlicí 1937-1946: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000383, inv. č. p00035, s. 215.

Vedení státu i armádní velení mezitím se stále větším znepokojením sledovalo vývoj v sousedním Německu. Československo nečekalo na osudný úder a naprosto systematicky vyzbrojovalo a cvičilo svoji armádu. Takže v srpnu 1938 musel nastoupit na mimořádné cvičení i Josef Mikuláščík.

Ústecký odbor Masarykovi letecké ligy i v červenci 1938 nabádal nové zájemce k absolvování kurzu bezmotorového létání A, AB a B. Ovšem počet nových členů měl být pouze omezený. Současně odbor oznamoval, že má v plánu vyslat tři své členy do kurzu „C“ na Ranou a to proto, aby liga měla dostatek školených instruktorů.²¹⁹

Absolvování stupně „C“ probíhalo opět v plachtařském středisku v Rané u Loun. Sem si podali přihlášky do kurzu Karel Klouček, Jaroslav Koula a Jaroslava Zajíčková, přestože poplatek tehdy činil 1000 Kčs. Paní Jaroslava Zajíčková se o něj pokusila v červnu 1938, bohužel se jí jej pro špatné počasí nepodařilo absolvovat. Karel Klouček byl 16. srpna téhož roku úspěšnější, absolvoval zkušební let v čase 13 minut 30 vteřin na dvousedadlovce EL-2 Šedý vlk. V srpnu se o stupeň „C“ pokusil Jaroslav Koula, který dne 11. září 1938 zahynul při srážce Šedého vlka s větroněm Grunau Baby při jednom z pokusů. K této osobnosti ještě nutno říct, že byl mimo jiné i instruktorem modelářů a funkcionářem Dělnické tělovýchovné jednoty Kerhartice.²²⁰

Vztah Československo – Německo získával stále hrozivější podobu. Němečtí spoluobčané, usídlení především v Sudetech, opustili taktiku neomalených a urážlivých verbálních útoků a přešli k otevřeným násilným střetům, mrtví na obou stranách pomáhali Adolfu Hitlerovi urychlit otázku likvidace Československa. Představitelé státu i velení armády připravovali podmínky pro obranu státu. Diplomaté se snažili vytvořit při jednáních s papírovými spojenci – Francií, Anglií a SSSR – frontu proti stále agresivnějšímu Německu.²²¹

I v malých poměrech v Ústí nad Orlicí toto snažení nezůstalo bez odezvy. V sobotu 3. září 1938 ve tři hodiny odpoledne vybraní záložní poddůstojníci a důstojníci zahájili výuku a výcvik branné výchovy. Za akci odpovídal ředitel chlapecké školy, kapitán v záloze, Alex Kopáček. Výcvik prodělávali všichni muži, kteří nepodléhali

²¹⁹ *Orlický kraj*. 23. července 1938, roč. VIII., č. 29., str. 5.

²²⁰ *Almanach : 1938-2008* : vydáno 30 .8 .2008 k příležitosti oslavy 70ti let létání v Ústí nad Orlicí. Kolektiv autorů. Ústí nad Orlicí: Aeroklub, s. 5.

²²¹ KÁRNÍK, Zdeněk. *České země v éře První republiky (1918-1938)* Díl třetí. Praha: Libri, 2003, s. 586-592.

vojenské službě. Už podle rozložení kategorií bylo jasné, že se situace přiostrhovala. Nejmladší kategorii, 14 – 17 let, tvořily vlastně děti. I kategorie 17 – 22 let zasahovala hodně do lidských rezerv. Další kategorií byli muži ve věku 22 – 30 let. Muži cvičili na sportovním hřišti u chlapecké školy, ve městě a na loukách „U stodol“. Vrchním vedením a organizací byl pověřen záložní kapitán Aleš Kopáček, ředitel chlapecké školy.²²²

Sudetští Němci organizovaní v Henleinově Sudetoněmecké straně (SdP) se již delší dobu vymykali kontrole. Na teroristické akce ordnerů – ozbrojených polovojensky organizovaných složek SdP – bylo třeba reagovat. Armáda začala posilovat své řady. Povolávacími rozkazy svolávala první zálohy. Shodou okolností ve středu 14. září, kdy se město loučilo s Jaroslavem Koulou, odjížděla z Ústí první velká skupinka.²²³

Řadoví občané organizovali řadu shromáždění k podpoře prezidenta, vlády i armády v jejich snaze bojovat za svobodu a samostatnost Československé republiky. Ve čtvrtek 22. září 1938 byla zorganizovaná celostátní generální stávka na obranu republiky – velkou převahu měli dělníci a úředníci z továren v Hylvátech, Kerharticích a Ústí. Z okna tehdejší radnice nejprve promluvil starosta Ústí Josef Stránský, pak kerhartický starosta Paukert a úředník občanské záložny Ladislav Cihlář. Společně vyzývali přítomné k rozvaze a klidu.²²⁴

Adolf Hitler stále jednoznačněji volal po vyřešení sudetoněmeckého problému, proto prezident Beneš ve večerních hodinách pátku 23. září vyhlásil mobilizaci – poslední předstupeň války.²²⁵ Od nočních hodin nastupovaly ke svým jednotkám tisíce vojáků – mezi nimi nastupoval i Josef Bohdan Mikulášтик. Ten nastupoval jako pilot leteckého pluku v Hradci Králové. V souvislosti s posledními hodinami před vyhlášením mobilizace drží Ústí nad Orlicí velmi smutný primát. Dne 23. září zahynul strážmistr četnické letecké hlídky, pilot Bohumil Josef Dostál, ústecký rodák.²²⁶ Jen tedy alespoň něco o něm. Narodil se dne 5. září 1910. Po skončení školní docházky se vyučil elektromechanikem a přihlásil se dobrovolně do vojenského učiliště – školy

²²² SOKA Ústí nad Orlicí 1937-1946: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000383, inv. č. p00035, s. 229.

²²³ HAVEL, Josef. *Z historie létání v Ústí nad Orlicí*. Ústí nad Orlicí: OFTIS s.r.o., 1997, s. 72.

²²⁴ Tamtéž, s. 73.

²²⁵ KÁRNÍK, Zdeněk. *České země v éře První republiky (1918-1938) Díl třetí*. Praha: Libri, 2003, s. 612.

²²⁶ HAVEL, Josef. *Z historie létání v Ústí nad Orlicí*. Ústí nad Orlicí: OFTIS s.r.o., 1997, s. 107.

pilotů, oddíl leteckého dorostu v Prostějově. Zde nastoupil 1. října 1929.²²⁷

Podle tehdejších armádních pravidel čekala na absolventy školy prezenční služba v délce 18 měsíců, k té nastoupil 28. července. K tomuto datu odjel k 4. leteckému pluku do Hradce Králové. Během prvních měsíců byl nejprve členem pozorovací, později náhradní letky, takže se dostal i na letiště Kbely a Milovice a pak na Slovensko, kde se 30. listopadu ohlásil u 15. letky 3. leteckého pluku Generála letce Milana Rastislava Štefánika ve Vajnorech, s velitelstvím v Piešťanech. Zatím byl pouze přemístěn, i nadále byl zařazen u letky v Hradci Králové.²²⁸

K zásadním změnám v zařazení Bohumila Dostála došlo v roce 1934. K 31. srpnu byl definitivně přemístěn od náhradní perutě 4. leteckého pluku v Hradci Králové k 3. leteckému pluku v Piešťanech. Tady zůstal až do 28. října – do svého odchodu z činné služby a přeložení do 1. zálohy. Jako četař v záloze pokračoval ve službě dál do 30. dubna 1935, kdy došlo k jeho přemístění od pozorovací ke cvičné letce.²²⁹

Dne 1. října 1936 byl povýšen do hodnosti závodčího a 1. dubna 1937 byl definitivně přijat k četnictvu. Obdržel rozkaz k nástupu na četnickou stanici v Deštném v Orlických horách.²³⁰

Jako jedna z jeho šancí se ukázala existence četnických leteckých hlídek – letectvo ho nikdy nepropustilo a zároveň byl i četníkem. Četnické letecké hlídky existovaly krátce. Úkoly a pravomoci měly papírově velmi rozsáhlé – měly čelit protiprávnímu narušování československého vzdušného prostoru, spolupůsobit s pozemními bezpečnostními složkami, vykonávat pomocnou a záchrannou službu (např. při živelných pohromách, leteckých nehodách) atd. Četnické letecké hlídky Ministerstva vnitra vznikly 1. července 1935 po dohodě ministerstva národní obrany, vnitra a veřejných věcí. Každá hlídka měla k dispozici jedno letadlo, bohužel různých typů a ne vždy odpovídající úrovni.²³¹

V této době začal Bohumil Dostál řešit svůj návrat k létání. A letců mělo ministerstvo nedostatek, takže i z tohoto důvodu proběhlo Dostálovo přemístění velmi rychle. Během dubna 1938 nastoupil k 1. leteckému pluku T. G. Masaryka, k pozorovací letce č. 6 do Prahy, na letiště Kbely, kterému velel kapitán Čeněk Schwarz. Výcvik u

²²⁷ HAVEL, Josef. *Z historie létání v Ústí nad Orlicí*. Ústí nad Orlicí: OFTIS s.r.o., 1997, s. 91.

²²⁸ Tamtéž, s. 93.

²²⁹ Tamtéž, s. 94.

²³⁰ Tamtéž, s. 97.

²³¹ Tamtéž, s. 101.

letky rychle skončil a četař Bohumil Dostál odjel z Prahy do Liberce. Tady se přihlásil do funkce pilota v hodnosti strážmistra četnické letecké hlídky. Ve středu 14. září 1938 dostala četnická letecká hlídka ve složení pilot strážmistr Bohumil Dostál a pozorovatel podporučík pěchoty v záloze Josef Stránský rozkaz přemístit se okamžitě na letiště v Mladé Boleslavi.²³² Přemísťování a rozšiřování četnických leteckých hlídek úzce souviselo s celkovými pohyby čsl. armády v rámci území republiky – k Ústí nad Orlicí nejbližší se ocitla na letišti ve Vysokém Mýtě.²³³

V pátek 23. září 1938 mnohé nasvědčovalo tomu, že republika odmítne stále stupňující se požadavky Adolfa Hitlera a postaví se aktivně na odpor. Armáda byla udržována v pohotovosti, připravena nastoupit do určených bojových postavení. I počasí bylo klidné, takže nadporučík Václav Lukáš mohl vydat rozkaz k letu pro dvojici Dostál – Stránský. Po hodině letu se vraceli v 15 hodin zpět na letiště v Boleslavi, bohužel živi se nevrátili. Jako příčina nehody bylo uvedeno: „*Prohlídkou trosk letounu a z výpovědi očitých svědků došla komise k názoru, že příčinou havárie byla ztráta rychlosti v zatáčce. Letoun letěl ze směru Mladá Boleslav na les Borek, nad nímž byl ve výšce 80 – 100 metrů. Letoun klouzal na této trati zcela normálně. Těsně před zatáčkou letoun potlačil a naklonil se doleva. Tuto zatáčku prováděl pilot s malou rychlostí, a jak svědkové vypovídají, pokusil se ji vyrovnat (doprava). V důsledku malé rychlosti se mu to však již nepodařilo, letoun sklouzl po křídle doleva, přešel do počátku vývrtky, ve které narazil na zem. Ze stop na zemi lze soudit, že letoun narazil nejdříve vrtulí, pak podvozkem a konečně motorem. Po tomto nárazu se letoun otočil o 180 stupňů a vzňal se. Posádka uhořela.*“²³⁴

Kde po mobilizaci nestačila armáda zasáhnout přímo, tam členové Sokola, Orla, DTJ vytvořili ze svých řad strážní hlídky. Od 26. září měli pod svou ochranou hlavně železniční mosty a všechny důležité budovy ve městě. Dohlíželi i na odvod koní a povozů určených pro potřeby armády.

Úplně nečekaně přišla Mnichovská dohoda. V noci z 29. na 30. září 1938 Adolf Hitler (Německo), Benito Mussolini (Itálie), Neville Chamberlain (Velká Británie) a Édouard Daladier (Francie) rozhodli o odstoupení pohraničních oblastí českých zemí

²³² HAVEL, Josef. *Z historie létání v Ústí nad Orlicí*. Ústí nad Orlicí: OFTIS s.r.o., 1997, s. 104.

²³³ KÁRNÍK, Zdeněk. *České země v éře První republiky (1918-1938) Díl třetí*. Praha: Libri, 2003, s. 598.

²³⁴ HAVEL, Josef. *Z historie létání v Ústí nad Orlicí*. Ústí nad Orlicí: OFTIS s.r.o., 1997, s. 108.

Německu. Zástupci československé strany byli přítomni, ale k samotnému jednání nebyli přizváni, proto je tato smlouva často nazývána jako „dohoda o nás bez nás“. Hned v sobotu 1. října překročili vojáci německého wehrmachtu československé hranice a začali vstupovat na území určená dohodou k obsazení.²³⁵

Po připojení Sudet přestali být členy ústeckého zastupitelstva členové zvolení v Hylvátech²³⁶, protože oni a jejich voliči patřili rázem k jinému státu. Ústí nad Orlicí bylo od října přeřazeno k okresu Litomyšl, protože i dosavadní sídlo okresu – Lanškroun – se ocitlo za hranicemi.²³⁷

Od 3. do 9. října projížděly Ústím nad Orlicí kolony osobních i nákladních aut, povozy tažené koňmi i voly. Ti nejhudší vezli to nejpotřebnější na vozíčkách, trakařích, zbytek pochodoval s ranci na zádech. Všichni prchali do vnitrozemí. V samotném Ústí zatím nikdo z uprchlíků nezůstával. Až do 6. října, kdy obce Hylváty, Libchavy a Černovír připadly k Německu. Okresní správa v Lanškrouně přenesla své působení do Ústí. Učitelé se snažili zachránit majetek českých škol, které byly okamžitě uzavřeny. Nejbliž to měli samozřejmě do Ústí. Další sběrný tábor byl umístěn do České Třebové.²³⁸ Městská kronika v Ústí nad Orlicí zachytila toto období: „*Tento týden bylo naše město svědkem velkého stěhování. Největší chvat nastal ve čtvrtek 6. října, kdy jsme se již určitěji dověděli, které obce z nejbližšího okolí budou zabrány. Z Hylvát, Libchav a Černovíra se stěhovaly školy, učitelé, a státní zaměstnanci se svými rodinami. Město je nešťastnými přeplněno... Teprve nyní jsme poznali, jak je nám ta naše domovina drahá.*“²³⁹

Pro činnost místní Masarykovy letecké ligy měla tato situace katastrofální důsledky. Záborem celého území kolem města, tedy i svahů nad Libchavami, přišel aeroklub o jediný vhodný terén k létání. V důsledku probíhající demobilizace se domů na čas vrátil i Josef Mikuláščík.

Dne 15. března 1939 v šest hodin ráno překročila německá armáda hranice a začala obsazovat zbytek republiky. Němečtí vojenští a političtí zástupci navázali styk s místními úřady ihned. Hned druhý den, 16. března, navštívili předsedu místní MLL

²³⁵ KÁRNÍK, Zdeněk. *České země v éře První republiky (1918-1938)* Díl třetí. Praha: Libri, 2003, s. 614.

²³⁶ Hylváty byly připojeny k městu již v roce 1924.

²³⁷ MACKOVÁ, Marie a Věra SEKOTOVÁ. *Ústecká radnice a městské dějiny*. Ústí nad Orlicí: OFTIS s.r.o., 1998, s. 63.

²³⁸ CIHLÁŘ, Jiří. *Těžká léta na Orlickoústecku*. Ústí nad Orlicí, OFTIS s.r.o., 2000, s. 94.

²³⁹ SOKA Ústí nad Orlicí 1937-1946: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000383, inv. č. p00035, s. 34.

Sochora a zabavili veškerý písemný materiál, pokladní hotovost i klíče, stejně tak i kluzáky a veškeré vybavení dílny. Koncem března se v Ústí nad Orlicí objevilo devět mužů říšské policie, které koncem srpna doplnilo 160 německých vojáků.²⁴⁰

Již 8. srpna 1939 společně s přáteli Josef Bohdan Mikuláščík překročil hranice do Polska. Tam už od 31. července pobýval další ústecký občan Václav Pánek, který sice nebyl členem ústeckého aeroklubu, ale později se vyznamenal jako bombardovací pilot i vybraný pilot speciální jednotky v rámci anglické RAF.²⁴¹ Václav Pánek se narodil dne 5. října 1915 v Ústí nad Orlicí, kde se vyučil strojním zámečníkem. Na vojně sloužil u letectva jako polní pilot.²⁴²

²⁴⁰DUŠEK, Radim a Arnošt JURÁNEK. *Ústí nad Orlicí v období totalit*. Ústí nad Orlicí: Oftis, 2010, s. 5.

²⁴¹HAVEL, Josef. *Letci RAF – Václav Pánek, Josef Bohdan Mikuláščík*. Cheb: Svět křídel, 1993, s. 33.

²⁴² SOkA Ústí nad Orlicí 1946-1953: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000380 , inv. č. x00001, s. 10.

2.3. Aeroklub v Ústí nad Orlicí

2.3.1. V letech 1945 – 1948

Pro Ústí nad Orlicí a jeho občany skončila druhá světová válka ve středu 9. května 1945 v 15 hodin, kdy na náměstí stanuli vojáci Rudé armády. Během války přišlo Ústí o 75 svých občanů.²⁴³ Z již zmiňovaných Václav Pánek jako pilot RAF, zmizel během letu z Egypta na Maltu. Za svoje zásluhy byl vyznamenám čsl. medailí za chrabrost a třikrát válečným křížem. Na schůzi městského národního výboru dne 13. června 1946 jeho matce udělil předseda Mývalt diplom čestného občanství města „in memoriam“.²⁴⁴ V plynové komoře koncentračního tábora zahynul Josef Kantor a při odsunu byl v prvních válečných dnech zastřelen Němci Otakar Weiss.

Celou válku v řadách RAF, strávil také Josef Bohdan Mikuláščík, ten se ale v létě roku 1945 v pořádku vrátil domů.

Za války bylo Čechům civilní létání zakázáno a zanikla MLL. Ihned po osvobození republiky v květnu 1945 začalo být pod dohledem Československého národního aeroklubu, který spadal pod Ministerstvo dopravy, organizováno obnovené létání. Touha po létání, kterou omezovala doba okupace, byla veliká. Události se daly rychle do pohybu, protože na letištích a ve stodolách byl za války ukryt ne jeden letoun. Různá technika zůstala i po Němcích.²⁴⁵ Majetek původní MLL i s letadly byl sice zabaven, ale naštěstí po nich zbyly kluzáky jiné, které němečtí vojáci využívali k základnímu výcviku. Např. v nedalekém Lanškrouně se nacházel kluzák Schullgleiter 38, který byl převezen do Ústí.²⁴⁶

První impulz k obnovení aktivit aeroklubu v Ústí přišel od Karla Kloučka, který dostal pozvánku na instruktorský kurz od Československého národního aeroklubu. Aby se mohl stát instruktorem, musel si potvrdit svůj plachtařský průkaz typu „C“, které získal ještě před válkou. Opět jel do školicího střediska v Rané u Loun, zde obdržel také instruktorský průkaz pro školení na svahu skupin A a B.²⁴⁷

²⁴³ HAVEL, Josef. *Oběti předcházejí vítězství*. Ústí nad Orlicí: OFTIS s.r.o., 2005, s. 278-280.

²⁴⁴ SOKA Ústí nad Orlicí 1946-1953: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000380, inv. č. x00001, s. 10.

²⁴⁵ MRAČNO, Jan a Jiří LEJSEK. *Naše křídla*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum, 2006, s. 21.

²⁴⁶ *Almanach: 1938-2008* : vydáno 30.8.2008 k příležitosti oslavy 70ti let létání v Ústí nad Orlicí. Kolektiv autorů. Ústí nad Orlicí: Aeroklub, s. 6.

²⁴⁷ KLOUČEK, Karel, bytem Popradská 1329, člen aeroklubu 1937-1964, záznam učiněn 22.3.2013.

Se svým kamarádem Karlem Mudruňkem sezvali všechny zájemce o létání a bývalé členy MLL na 9. července 1945 do hostince U Malinů na ustavující schůzi místní odbočky Československého národního aeroklubu. Sešlo se 30 členů a byl zvolen nový výbor. Předsedou si zvolili Ing. Miroslava Kříže, jenž byl v této době kapitánem posádkové správy velitelství Ústí nad Orlicí. Nebyl sice ústeckým rodákem, ale pro obnovení létání po válce v Ústí nad Orlicí udělal mnoho. On sám sice neměl s létáním nic společného, ale protože v poválečném období zastával významná místa ve státní správě, předpokládalo se, že počínajícím aeroklubu může pomoci svým postavením a vlivem, zejména co se týče věcí majetkového charakteru. Ač byl předsedou aeroklubu, nikdy v letadle neseseděl a ani jej to nelákalo. Pracoval jako finanční revizor, během války dělal i finančního poradce – také Židům, což byl za války problém, proto se na popud Němců přestěhoval v roce 1942 z Litomyšle do Ústí nad Orlicí.²⁴⁸ Během tohoto roku došlo také k reorganizaci revizní služby ministerstva financí, takže byl k 1. srpnu 1945 přeložen jako revizní úředník berní správy do Pardubic, odtud pak k 1. lednu 1946 putoval zpět do Prahy na Zemské finanční ředitelství. Již během roku 1944 navázal jako kapitán v záloze spojení s plukovníkem generálního štábu Aloisem Pokorným v Litomyšli. Dne 9. května 1945 se přihlásil jako kapitán jezdeckta v záloze k dobrovolné činné službě u posádkového velitelství v Ústí nad Orlicí. V souvislosti s aktivním zapojením do armády byl 1. září povýšen do hodnosti štábního kapitána pěchoty v záloze. Poté přešel zpět do Pardubic, kde byl zaměstnán jako revizní úředník berní správy.²⁴⁹

Karel Klouček, žijící se jako strojní technik, se stal náčelníkem. Jednatelem byl textilní technik Karel Mudruňek, pokladníkem Otto Sršeň a členy představenstva Karel Bína, Josef Hác, Antonín Šponar a učitel Josef Ludvíček. Když se v srpnu z Anglie vrátil Josef Bohdan Mikulášтик, stal se členem představenstva i on.²⁵⁰ Jeho zkušenosti leteckého instruktora i vedoucího řízení leteckého provozu v Anglii a na českých letištích měly nesmírnou váhu hlavně v metodické pomoci.²⁵¹

Zájemců o létání bylo ve městě Ústí nad Orlicí dost, např. Jaroslav Jakimčík, Augustin Janeš, Josef Bouška, Vlastimil Balous, Karel Čáp, František Faltus, Milan

²⁴⁸ KLOUČEK, Karel, bytem Popradská 1329, člen aeroklubu 1937-1964, záznam učiněn 22.3 2013.

²⁴⁹ HAVEL, Josef. *Z historie létání v Ústí nad Orlicí*. Ústí nad Orlicí: OFTIS s.r.o., 1997, s. 158.

²⁵⁰ KLOUČEK, Karel, bytem Popradská 1329, člen aeroklubu 1937-1964, záznam učiněn 22.3 2013.

²⁵¹ HAVEL, Josef. *Letci RAF – Václav Pánek, Josef Bohdan Mikulášтик*. Cheb: Svět křidel, 1993, s. 44.

Bureš, Robert Fišer, Jaroslav a Bohuslav Rosslerovi, Karel Mudruňek, Jan Ptáček a Dědour.²⁵²

Bezproblémově zahájili svou činnost modeláři, kteří vlastně nic nepotřebovali, protože pracovali doma. V poválečném období navázal na Jaroslava Koulu, který nešťastně zahynul při absolvování instruktorské zkoušky v Rané u Loun, jeden z jeho žáků Jaroslav Jakimčík. Dále k modelářům patřili ještě Gustav Janeš, Radko Vašíček, Bohuslav Rössler nebo bratři Karel a Jaroslav Mudruňkové, ti se věnovali ještě i plachtaření. *„V podstatě všichni letečtí modeláři si nakonec vyzkoušeli i plachtaření, protože tyto dva koníčky na sebe často navazovali. Když už se někdo nadchl pro jedno, šlo s tím ruku v ruce i to druhé. Nadšení pro létání prostě už v tom člověku je a dřív nebo později přestane stačit si jen lepit modely, přijde moment, kdy touha vyzkoušet něco opravdovějšího převládne nad strachem.“*²⁵³

V podstatně horší situaci byli plachtaři – nebylo s čím létat a kde uložit případný inventář. Nakonec se lépe vyřešil problém s místem. V Hernychově továrně dalo její tehdejší vedení k dispozici část vyklizené haly. Jako první zde uskladnili potahovou látku na křídla, kterou Karel Mudruňek schovával celou válku. Majetek původní Masarykovi letecké ligy i s letadly byl sice zabaven Němci, ale naštěstí po nich zbyly kluzáky jiné, které němečtí vojáci využívali k základnímu výcviku. Např. v nedalekém Lanškrouně se nacházel kluzák Schullgleiter 38 na němž se zřejmě během války učili létat příslušníci Hitlerjugend. Společně s vybavením truhlářské dílny, která sloužila jako opravna pro výcvikové středisko Hitlerjugend, jej převezli do Ústí.²⁵⁴ Pro gumové lano pro starty jeli Karel Klouček a Karel Mudruňek do Králik. Pásky na připoutání k sedačce nebylo lehké sehnat, ale podle výpovědi pamětníků se můžeme domnívat, že Jaroslav Jakimčík, který pracoval v Automobilových závodech v Chocni, je odtamtud odcizil.²⁵⁵

V hale u Hernychů ležely dva kluzáky, které bylo třeba opravit. Nad původem druhého kluzáku ale visí otazník – mohl být také z Lanškrouna nebo mohl patřit Aloisi Černému z Hylvát. Aby mohly po opravě vzlétnout do vzduchu, musely projít technickou kontrolou. Tu zajistil Karel Klouček. Bohužel inspektoři uznali provozu

²⁵² *Almanach: 1938-2008* : vydáno 30 .8 .2008 k příležitosti oslavy 70ti let létání v Ústí nad Orlicí. Kolektiv autorů. Ústí nad Orlicí: Aeroklub, s. 7.

²⁵³ Klouček Karel, bytem Popradská 1329, člen aeroklubu 1937-1964, záznam učiněn 22.3 2013.

²⁵⁴ *Almanach: 1938-2008* : vydáno 30 .8 .2008 k příležitosti oslavy 70ti let létání v Ústí nad Orlicí. Kolektiv autorů. Ústí nad Orlicí: Aeroklub, s. 6.

²⁵⁵ Klouček Karel, bytem Popradská 1329, člen aeroklubu 1937-1964, záznam učiněn 22.3 2013.

schopným pouze jeden – u druhého pro jistotu přeštipali všechny ocelová lanka.²⁵⁶

Od roku 1946 plně fungovaly všechny odnože Československého národního aeroklubu. Kurzy probíhaly ve dvou úrovních – zvyšování odbornosti stávajících plachtařů a instruktorů létání pro základní stupně a zároveň výchova a výcvik nového dorostu. Od 21. do 28. dubna 1946 absolvoval v Zemském plachtařském středisku letiště Kralupy nad Vltavou kurz v létání za navigátorem Karel Klouček. Začal na kluzáku SG 38, měl možnost poznat i Jeřáb II, největší část kurzu strávil s G. B.IIb – s ním kroužil ve výšce 550 metrů téměř dvacet minut.²⁵⁷

Další členové aeroklubu absolvovali v květnu a červnu 1946 zkoušky „A“ na Rané. V kurzech, které si sami platili, se objevili a následně je úspěšně dokončili Bohumil Rössler, Gustav Janeš, Jaroslav Jakimčík, Arnošt Snítel, František Faltys, Miroslav Suchánek, Jiří Šefl, Jaroslav Kubát a Miroslav Odvárka.²⁵⁸

Po návratu z kurzu začal Jaroslav Jakimčík pracovat na vlastním větroni typu Hütter 17. Plány na něj si přivezl z plachtařské školy a materiál si obstaral u svého zaměstnavatele – Automobilové závody Choceň. Ve skladech se zde nacházely materiály, které byly původně určeny pro stavby německých větroňů. Bohužel pan Jakimčík stavbu nikdy nedokončil.²⁵⁹

Karel Bína ve svém deníku píše: „K létání jsme používali kluzák SG 38, jež měl lepší letové vlastnosti než předválečný Skaut – Standard, k čemuž přispívala i dokončená gondola. Takže i průměrní žáci dokázali doletět až k trati. To bylo velmi riskantní, protože kolem trati byly na sloupech nataženy dráty. Proto vedení aeroklubu ukončilo tréninky na „Kočičí hlavě“. Od léta 1946 jsme tak létali společně s plachtaři z České Třebové na Třebovských stěnách mezi obcemi Skuhrov a Horní Houžovec. Třebovští plachtaři tehdy měli kluzáky SG 38, G. B. I. a přidělený kluzák G. B. II.“²⁶⁰

Během tohoto léta došlo také k přestěhování do jednoho z domků čerstvě opuštěného sběrného tábora za fotbalovým hřištěm, němečtí vojáci byli odtud odvezeni, civilisté odsunuti. Ing. Křížovi se podařilo získat souhlas k obsazení jednoho

²⁵⁶ Klouček Karel, bytem Popradská 1329, člen aeroklubu 1937-1964, záznam učiněn 22.3.2013.

²⁵⁷ *Almanach: 1938-2008* : vydáno 30 .8 .2008 k příležitosti oslavy 70ti let létání v Ústí nad Orlicí. Kolektiv autorů. Ústí nad Orlicí: Aeroklub, s. 7.

²⁵⁸ HAVEL, Josef. *Z historie létání v Ústí nad Orlicí*. Ústí nad Orlicí: OFTIS s.r.o., 1997, s. 165.

²⁵⁹ Klouček Karel, bytem Popradská 1329, člen aeroklubu 1937-1964, záznam učiněn 22.3.2013.

²⁶⁰ Soukromý archiv Jitky Svatošové, roz. Bínové z Ústí nad Orlicí, deníky Karla Bíny.

uvolněného objektu. Tady měli členové dostatek místa na klubovny, dílny i sklady. Karel Bína při jedné z návštěv letiště ve Vysokém Mýtě zaslechl, že Ministerstvo dopravy nabízí k odkoupení cvičný letoun Piper Cub L-4 Grasshopper – letoun, pocházející z přebytků americké armády ve Francii, běžně používaný pro výcvik a udržovací lety. Aeroklub Ústí nad Orlicí si tedy jeden kus objednal. Bohužel neměl dostatečnou částku, příjmy jednotlivců byly malé, takže neuvažovali ani o půjčce.²⁶¹ Nakonec vlastní peníze půjčil Karel Bína. Cena Piperu se nakonec vyšplhala až na 75 000 Kčs. Pro letoun vyrazil Karel Bína s Josefem Bohdanem Mikuláštkem do Prahy vlakem a 22. prosince 1946 přistáli v Ústí na louce pod hřbitovem. Letadlo pilotoval Josef Bohdan Mikuláštk, toho času major RAF v Anglii.²⁶²

Pořízením motorového letadla opadl zájem o bezmotorové létání, i přesto mělo vedení klubu jasno – bylo třeba zřídit vlastní letiště a postavit hangár. Představitelé ústeckého aeroklubu začali vyjednávat o zřízení letiště na lukách za městem směrem k „Pánovu kříži“. I z tohoto důvodu byla na ústeckém okrese zahájena sbírka. Ze Stráže českého východu se dovídáme, že: *„Největším obnosem přispělo město Ústí, a sice bylo zde vybráno 16.929 Kč, v České Třebové bylo vybráno 7.585 Kč, na Parníku 1.241 Kč, ve Lhotce 1.250 Kč (malá obec, ale obnos velký), v Řetové 1.035 Kč a ve Středních Libchavách 1.020 Kč. Ostatní obce přispěly menšími obnosy. Celkem bylo vybráno z celého okresu 34.953.50 Kč, což je obnos opravdu hodný veřejné pochvaly. Pouze pět obcí se sbírky vůbec nezúčastnilo. Vzrůst letectví ve městě Ústí nad Orlicí a jeho podpora je zřejmá. Proto vším právem žádají ústečtí, aby v našem městě bylo co nejdříve vybudováno letiště, aby tak tento důležitý národní sport mohl se zde v plné míře pěstovat.“*²⁶³

Zájemci o létání zatím začali jezdit do České Třebové, která měla i lepší materiální vybavení. Už v zimě 1947 tam pomáhali s údržbou a opravami kluzáků i větroňů. Dojížděli sem až do konce roku 1948.²⁶⁴

Dne 13. dubna 1947 začal Karel Bína, Karel Klouček a Antonín Šponar dojíždět na kurz motorového létání do Vysokého Mýta. Kurz měl velmi intenzivní průběh, náročnost instruktorů, kterými byli Alfréd Koblížek a Jaroslav Bakeš,²⁶⁵ v teoretické i

²⁶¹ HAVEL, Josef. *Z historie létání v Ústí nad Orlicí*. Ústí nad Orlicí: OFTIS s.r.o., 1997. 1. vyd., s. 166.

²⁶² Soukromý archiv Jitky Svatošové, roz. Bínové z Ústí nad Orlicí, deníky Karla Bíny.

²⁶³ *Stráž českého východu*. 20. června 1947, roč. X., č. 25, s. 3.

²⁶⁴ Soukromý archiv Jitky Svatošové, roz. Bínové z Ústí nad Orlicí, deníky Karla Bíny.

²⁶⁵ zalétávací piloti firmy Mráz Choceň

praktické části byla obrovská. V létě před zkušební komisí ministerstva dopravy všichni tři obstáli. Sám Karel Bína na tento kurz v deníku vzpomíná, že: „*Intenzivita kurzu byla v tom, že jsme za necelé 4 měsíce museli zvládnout teoretickou i praktickou část létání motorovým letadlem. Trénován byl výškový let a orientační let Vysoké Mýto – Choceň – Brandýs nad Orlicí – Vysoké Mýto. Výhodou bylo, že jsme se učili na Piperech. A právě vidina toho, že jednou budeme moci usednout do našeho Piperu Cubu, stála za tím, že jsme drandili na motocyklech do Mýta i ve všední dny, za každého počasí.*“²⁶⁶

14. září 1947 se konal klubový letecký den na letišti u „Pánova kříže“. Pořádali jej organizace Sdružené východočeské aerokluby, odbočka v Ústí nad Orlicí se Svazem brannosti. Již den předtím od 13. hodiny byly uspořádány lety s obecnstvem za městem a okolím. V neděli 14. byly naplánovány závody modelů nejlepších modelářů.²⁶⁷ Odpoledne byl zahájen skupinový let. Program dále sliboval: „1. *Ukázka plachtařského výcviku.* 2. *Vysoká akrobacie letadla Z 281, řízeného továrním pilotem choceňské továrny na letadla Jardou Bakešem.* 3. *Akrobacie větroně – předvede B. Frýda.* 4. *Ukázka chybné pilotáže.* 5. *Znázornění seskoku pomocí padáku.* 6. *Vysoká akrobacie a předvedení letadla M 1 „Sokol“ – předvádí šéfpilot choceňské továrny na letadla Alfréd Kobližek.* 7. *Výhlídkové lety s obecnstvem.*“²⁶⁸ Čerstvě diplomovaní piloti Klouček, Bína a Šponar ukázali své umění na Piperech, kterým byl zároveň slavnostně předán diplom. Výtěžek z akce byl věnován na zřízení a úpravu letiště u „Pánova kříže“.

²⁶⁶ Soukromý archiv Jitky Svatošové, roz. Bínové z Ústí nad Orlicí, deníky Karla Bíny.

²⁶⁷ Letecký den v Ústí nad Orlicí. *Budujeme*. 4. září 1947, roč. III., č. 35, s. 3.

²⁶⁸ *Stráž českého východu: orgán národního výboru*, 5. září 1947, roč. X., č. 34, s. 2.

2.3.2. Komunismus a aeroklub

Na přelomu roku 1947 a 1948 ještě pilotní zkoušky úspěšně složili František Musil a Karel Čáp. Průkaz bohužel nikdy nedostali, po přelomovém Únoru bylo všechno jinak. Karlu Čápovi bylo dokonce doporučeno, aby přestal docházet nejen na letiště, ale i do aeroklubu.²⁶⁹

Rok 1948 byl rokem stavby hangáru. Nejprve bylo nutné vykopat studnu a vyrobit betonové kvádry na stavbu. Jako hlavní projektant a stavbyvedoucí se osvědčil Josef Hác. Dne 28. října 1948 byl vybetonován práh pro vrata a na konci listopadu byla veškerá technika včetně Piperu Cub OK-YHH pod střechou. Protože piloti chtěli dohnat létání, které celý rok zanedbávali, létali i o vánočních svátcích, i když v roce 1948 hodně mrzlo, bylo málo sněhu. Dne 26. prosince 1948 na příkaz státních orgánů museli z vlastního letounu odšroubovat vrtuli a odevzdat ji na Městském úřadě. Důvod byl prostý – stále častější přelety přes hranice ze strany nespokojených občanů.²⁷⁰

Rok 1949 byl velmi slabý. V neděli 3. dubna 1949 si letci vypůjčili svoji vrtuli a za dohledu příslušníka SNB zprovoznili po zimní pauze letoun. Odpoledne vrtuli zase odevzdali. V sobotu 16. dubna se rituál s vrtulí zase opakoval, v neděli už ne – dostali rozkaz Piper Cub přemístit do Žamberka, kde byla soustředěna a hlídána motorová technika. Naviják ústečtí plachtaři neměli, proto si jezdili zalétat do plachtařských škol. Další rok, přesněji 25. června 1950 byl Piper Cub přemístěn Karlem Kloučkem ze Žamberka do Ústí pouze na jeden den, pak se vrátil opět do Žamberka. Nakonec byl přemístěn do Chocně. Tím činnost motorového odboru prakticky na ústeckém letišti na dlouhou dobu skončila.²⁷¹

I když létání v tomto období procházelo útlumem, jednotliví členové absolvovali plachtařské kurzy jinde. Augustin Janeš skládal na jaře stupeň A a B na kurzu v Rané u Loun. V červnu 1949 absolvoval kurz létání navijákem a aerovlakem v Kralupách nad Vltavou. Aby mohl vést výcviky žáků stupně A a B, musel Janeš složit pilotní zkoušku typu C. To se mu povedlo v Brně - Medlánkách v dubnu 1950. Výcviky poté realizoval na Třebovských stěnách, protože na ústeckém letišti mohly být uskutečňovány jen

²⁶⁹ Klouček Karel, bytem Popradská 1329, člen aeroklubu 1937-1964, záznam učiněn 22.3 2013.

²⁷⁰ HAVEL, Josef. *Z historie létání v Ústí nad Orlicí*. Ústí nad Orlicí: OFTIS s.r.o., 1997, s. 182.

²⁷¹ Klouček Karel, bytem Popradská 1329, člen aeroklubu 1937-1964, záznam učiněn 22.3 2013.

pojezdy a skoky pomocí gumových lan.²⁷² *Gusta byl nadšenec s obrovským talentem. Jako první zalétl pětihodinovku s časem 5'34'' a první tisícové převýšení s výškou 1700m. Povedlo se mu to na Bejbině.*²⁷³ V Medlánkách si v roce 1952 také rozšířil kvalifikaci, aby mohl školit piloty i na kvalifikaci C, což znamenalo 5 startů po 10 minutách a složení zkoušek. V tom stejném roce letěl Janeš svůj první ústecký přelet na Grunau Bejby GB-IIb. Ten byl dlouhý 71 km.²⁷⁴

Od roku 1951 byl Aeroklub přejmenován na Doslet (Dobrovolný svaz lidového letectví) a byl celostátně řízen Ústředním výborem z Prahy. Stát začal letectví více podporovat a do aeroklubu byl přidělen naviják Stratílek. Aeroklub Ústí nad Orlicí v tomto roce provozoval dva kluzáky SG 38 a jeden GB-IIb. Přestalo se definitivně létat na Třebovských stěnách, protože došlo ke sloučení organizací v Ústí a České Třebové,²⁷⁵ a létalo se jen na ústeckém letišti. Přišli noví členové - Řehák, Gregor, Macek, Vytlačil, Šenk, Rubek, Pácl, Limberský, Samek.²⁷⁶

V roce 1952 se změnil název Doslet na Svazarm, pod jehož hlavičkou fungovaly aerokluby až do roku 1989. Svaz pro spolupráci s armádou – Svazarm – byla branná organizace, založená v roce 1952 v době studené války jako základna a zároveň záloha armády. Aerokluby Svazarmu paradoxně z napjaté politické situace těžily, protože byly aspoň v počátku velmi dobře finančně i materiálně podporovány. V této době se vytvářely podmínky pro výrobu sportovních nemotorových i motorových letadel.²⁷⁷

Počáteční svazarmovské období bylo význačné tím, že letečtí nadšenci většinou mohli trávit ve vzduchu tolik času, kolik chtěli. Toto období ale mělo i svoje stinné stránky. Nový uchazeč obdržel nejprve čtyřstránkový formulář. Tady musel vyplnit množství dotazů o rodině, přátelích, prarodičích, kontaktech v zahraničí, toto muselo být doplněno obsáhlým životopisem a posudky z pracoviště a bydliště. Poté byl

²⁷² *Almanach: 1938-2008* : vydáno 30 .8 .2008 k příležitosti oslavy 70ti let létání v Ústí nad Orlicí. Kolektiv autorů. Ústí nad Orlicí: Aeroklub, s. 10.

²⁷³ MAREŠ, František, bytem M. D. Rettigové, člen aeroklubu od r. 1949 (plachtař, UL), záznam učiněn 12.4 2014.

²⁷⁴ *Almanach: 1938-2008* : vydáno 30 .8 .2008 k příležitosti oslavy 70ti let létání v Ústí nad Orlicí. Kolektiv autorů. Ústí nad Orlicí: Aeroklub, s. 10.

²⁷⁵ MMÚO, písemnost, inv. č. D8370, Zpráva o činnosti aeroklubu při Svazarmu k 50. letému výročí

²⁷⁶ *Almanach: 1938-2008* : vydáno 30 .8 .2008 k příležitosti oslavy 70ti let létání v Ústí nad Orlicí. Kolektiv autorů. Ústí nad Orlicí: Aeroklub, s. 11.

²⁷⁷ MRAČNO, Jan a Jiří LEJSEK. *Naše křídla*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum, 2006, s. 33.

dotazník poslán na Okresní výbor Svazarmu k prověrkám. Odtud byl předán k prověření příslušnému oddělení státní tajné policie. Ta neomezeně rozhodovala, zda uchazeč může nebo nemůže začít s leteckým výcvikem. Řízení trvala mnohdy i rok a velmi často byla zamítnuta bez udání důvodu. Málokdo vydržel čekat takovou dobu.²⁷⁸

Obvyklé byli i pravidelně konané „dny Svazarmu“, které zahrnovali ukázkou různých dovedností. Jeden takový den je popsán v kronice města Ústí nad Orlicí takto: „V neděli dne 26. září 1954 konal se na zdejším letišti oblíbený Den Svazarmu. Byla to pěkná ukáзка dovednosti a připravenosti členů svazu pro spolupráci s armádou. Slavnost byla zahájena uvítacími proslovy veřejných činitelů a pak následovala jednotná čísla, soutěže a ukázký výcviku. Byla zde provedena soutěž spolehlivosti motoristů, kde na malé ploše musel řidič prokázat svou obratnost a dokonalost v ovládnání stroje. Dále zde proběhla oblíbená soutěž modelů letadel různých druhů a jako vrcholný bod programu letecká akrobacie na motorových i bezmotorových letadlech.“²⁷⁹

Ústřední výbor Svazarm se zaměřoval především na to, jak zlepšit kvalitu výcviku, politickovýchovnou a učebně metodickou práci i jak celkově ozdravit poměry uvnitř aeroklubů. Důležitou úlohu měly revizní komise. Nezaměřovaly se jen na suché konstatování o finančním hospodaření, ale předkládaly i vlastní poznatky z průzkumů a revizí celé činnosti na všech letištích. Hodnotily dodržování předpisů o létání, výsledky kádrové a politickovýchovné práce, hospodaření s materiálem a financemi i vybírání příspěvků.²⁸⁰

Od roku 1960 také proběhla reorganizace krajského aeroklubu. Měla sice zůstat nadále poradním sborem náčelníka, ale v některých případech měla být i orgánem výkonným. Rada se měla dělit na příslušné odbory a její jednotliví členové mohli být použiti jako kontrolní orgány, popř. byl v každém krajském aeroklubu zvláštní politický pracovník, jež hlídal výběr nových leteckých kádrů.²⁸¹

Zpět ale k Aeroklubu v Ústí nad Orlicí. V roce 1952 byly ústeckému aeroklubu přiděleny další větroně – dva Granau Baby IIb, Šohaj 125 a Galánka 124. V roce 1953

²⁷⁸ MRAČNO, Jan a Jiří LEJSEK. *Naše křídla*. Vysoké Mýto: Regionální muzeum, 2006, s. 38.

²⁷⁹ SOKA Ústí nad Orlicí 1954-1958: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000380, inv. č. x00002, s. 72.

²⁸⁰ *Křídla vlasti*. Výroční členské schůze v KA. František Echtner. 19. 1. 1960, č. 2., s. 1-4.

²⁸¹ *Křídla vlasti*. Letečtí sportovci. 15. 3. 1960, č. 6., s. 6.

skončil Karel Klouček jako náčelník a byl vystřídán Jaroslavem Kubišem. Ten byl v roce 1955 nahrazen Miroslavem Samkem. V roce 1955 byly do aeroklubu přivezeny první školní větroně VT109 Pionýr. Školilo se však i na větroni VT130 Kmotr.²⁸²

Rok 1957 byl rokem, kdy v aeroklubu úspěšně ukončil instruktorský kurz František Mareš a jako navijákář dosáhl největší ústecké výšky (600 m) na navijáku Herkules II. Pilotem byl Jaroslav Moravec. Mareš v roce 1959 získal i vytoužený odznak – stříbrné C. Společně s Václavem Novákem vedli aeroklub od r. 1964.²⁸³

V srpnu roku 1965 se stala pro aeroklub nežádoucí věc. Týkala se člena a instruktora Vlastimila Macka. Ten směřoval po nahlášené trase na Moravu, v prostoru československo-rakouské hranice ale ztratil orientaci v nepříznivém počasí a nechtěně přistál kousek za hranicí v Rakousku. Domů se vrátil hned druhý den. Horší už to bylo s jeho větroněm. Trvalo hodně dní, než se i ten vrátil domů. Bohužel příslušné letecké orgány vydaly zákaz létání pro celý Východočeský kraj, po odvolání tento zákaz zůstal pro Ústí nad Orlicí. Tady ještě probíhala vyšetřování, sepisovaly se protokoly. Vše ochromilo činnost aeroklubu. Vlastimil Macek nakonec dostal zákaz létání na jeden rok. Vztahy mezi vedením a Mackem vinou nešťastné události vedly k tomu, že Macek požádal o souhlas k hostování na letišti v Moravské Třebové. Povolení dostal, ale administrativní chybou, zůstaly jeho materiály i nadále v Ústí, takže byl pořád členem ústeckého aeroklubu. Což se ukázalo jako problém, když došlo k Mackovu letu v úterý 14. srpna 1973.²⁸⁴ V 11.45 se odpoutal z letiště v Moravské Třebové. Vytrvale a trpělivě kroužil nad Moravou, ale zároveň se přibližoval k rakouské hranici. V 17.20 přeletěl Dunaj a po 430 kilometrech letu přistál na poli nedaleko města Tulln. Po tomto přeletu byla zastavena činnost obou letišť vzhledem k tomu, že byl stále členem aeroklubu v Ústí a v Moravské Třebové pouze hostoval. Následovaly prověrky v celém kraji a řadu lidí odradily od jejich koníčku.²⁸⁵

Začátkem roku 1968 probíhala postupná dezintegrace Svazarmu ustanovováním autonomních zájmových sdružení. Dne 16. března 1968 byl ustanoven Moravský aeroklub a Slovenský národní aeroklub, 24. března posléze Český aeroklub a Aeroklub

²⁸² Klouček Karel, bytem Popradská 1329, člen aeroklubu 1937-1964, záznam učiněn 22.3 2013.

²⁸³ MAREŠ, František, bytem M. D. Rettigové, člen aeroklubu od r. 1949 (plachtař, UL), záznam učiněn 12.4 2014.

²⁸⁴ HAVEL, Josef. *Z historie létání v Ústí nad Orlicí*. Ústí nad Orlicí: OFTIS s.r.o., 1997. 1. vyd., s. 143

²⁸⁵ Tamtéž, s. 144.

ČSSR.²⁸⁶ Proces rozměňování Svazarmu došel tak daleko, že na jeho zasedání ve dnech 29. – 30. listopadu byla dokonce připuštěna možnost zániku svazu jako jednotné branné organizace.²⁸⁷ S odstoupením Alexandra Dubčeka z pozice tajemníka strany v dubnu 1969 a jeho nahrazením Gustávem Husákem skončily i poslední naděje na tzv. socialismus s lidskou tváří. Dne 13. a 14. června 1969 se uskutečnil IV. mimořádný celostátní sjezd Svazarmu²⁸⁸ a bylo obnoveno a potvrzeno původní poslání Svazarmu a byl vypracován Jednotný systém branné výchovy obyvatelstva ČSSR, který vycházel ze zásady vedoucí úlohy KSČ a z její branné a vojenské politiky. Svazarmu bylo v rámci tohoto systému určeno řízení, organizování, zabezpečování výkonu branné výchovy v rámci své působnosti a obnovení svých původních úkolů.²⁸⁹

Rok 1968 byl přelomový nejen pro celý český národ, ale i pro ústecké plachtaře, protože díky výstavbě nového sídliště Na Štěpnici, byla omezena činnost letiště. Omezení spočívalo v tom, že mohly být provozovány pouze lety s navijákem. Na aerovleky se jezdilo létat do Vysokého Mýta. Nakonec bylo létání zastaveno úplně. Proto byly vybrány pozemky nad obcí Černovír a v roce 1968 a 1969 probíhaly terénní úpravy a výstavba provozní budovy a hangáru.²⁹⁰ „*Na stavbu nebyly finance. Sice jsme prodejem starého hangáru nějakou částku získali, ale bylo to málo. S pomocí Habrmana a Macka jsme nakonec potřebnou částku na rozjetí stavby získali. Dopomohli nám k tomu finančně Ústecké podniky Perla, Kovostav a VÚB (Výzkumný ústav bavlnářský). Něčím přispěl i Svazarm.*“²⁹¹

Od roku 1969 se létalo na nové ploše, i když kluzáky byly přetahovány na novou plochu ze starého hangáru na nové letiště přes Kaplanův most. Celá výstavba byla ukončena v roce 1971 a byla vybudována administrativní budova, vodárna, čerpací stanice a hangár. V tomto roce byla činnost aeroklubu rozdělena na tři odbory – motorový, bezmotorový a parašutistický.²⁹² Důležitá v tomto období byla i práce s mládeží, především letecko-modelářské kroužky mladých letců a parašutistů.

Úletem pilota Macka na větroni Blaník L13 do Rakouska v r. 1973 a zákazem létání do ukončení státobezpečnostních prověrek pilotů, byla motorová činnost

²⁸⁶ BÍLEK, Jiří; KROBATH, Jiří; KRUPÍČKA, Jiří. *Svazarm 1951 – 1991*. s. 137.

²⁸⁷ Tamtéž. s. 140.

²⁸⁸ Tamtéž.

²⁸⁹ Tamtéž s. 158.

²⁹⁰ MMÚO, písemnost, inv. č. D8370, Zpráva o činnosti aeroklubu při Svazarmu k 50. letému výročí.

²⁹¹ Klouček Karel, bytem Popradská 1329, člen aeroklubu 1937-1964, záznam učiněn 22.3 2013.

²⁹² MMÚO, písemnost, inv. č. D8370, Zpráva o činnosti aeroklubu při Svazarmu k 50. letému výročí.

zastavena. Aeroklub fungoval dál alespoň tak, že provedl velký nábor mezi modeláři a řada se jich přihlásila do výcviku. Ti dali základ znovuzrozenému aeroklubu v dalších letech. Řada z nich se stala instruktory - např. Miloš Mládek, Karel Faltus st. a Jaroslav Herain.²⁹³

Poté se uskutečňovaly turnusy základního výcviku, kde byla vycvičena série velmi dobrých pilotů, kteří v dalších letech dali základ sportovním úspěchům aeroklubu. Například v roce 1985 se stal Ivan Novák vítězem obnovené soutěže Pohár Železných hor a o dva roky Jaroslav Markl získává zlaté "céčko". V roce 1988 byla dokončena výstavba střediska tehdejšího Slovaíru na letišti v Ústí, a v roce 1989 dosáhli ústečtí plachtaři dalších dobrých umístění na plachtařských závodech.²⁹⁴

Poslední léta existence Svazarmu se vyznačovala ustálenou, koncepčně neměnnou působností organizace a docházelo k dosud nejvyššímu nárůstu členské základny. Následná nerozhodnost, váhavost v otázkách konkrétních opatření a čekání na příkazy od vyšších orgánů svazu se promítly v poklesu aktivity nejnižší úrovně organizace.

Svazarm byl zrušen roku 1990 a pro sportovně leteckou činnost vznikl Aeroklub ČSSR. V téže roce se od ústeckého Aeroklubu odtrhli letečtí modeláři a založili si svůj vlastní Svaz modelářů Čech a Moravy.²⁹⁵

²⁹³ *Něco z historie ústeckého létání: Počátky plachtění v Ústí nad Orlicí.* [online]. [cit. 2014-02-04]. Dostupné z: <http://www.lkuo.cz/tiskni.php?id=1000&lang=cze>

²⁹⁴ *Něco z historie ústeckého létání: Počátky plachtění v Ústí nad Orlicí.* [online]. [cit. 2014-02-04]. Dostupné z: <http://www.lkuo.cz/tiskni.php?id=1000&lang=cze>

²⁹⁵ *Almanach: 1938-2008* : vydáno 30 .8 .2008 k příležitosti oslavy 70ti let létání v Ústí nad Orlicí. Kolektiv autorů. Ústí nad Orlicí: Aeroklub, s. 36.

Závěr

V diplomové práci bylo zjištěno, že motorová vozidla před první světovou válkou vlastnili majitelé továren (Florian Hernych a Jaroslav Jandera) a např. soudní vykonavatel Snítel. Vlastnit motorové vozidlo bylo velmi nákladné a málokdo na něj měl finance. Byla to tedy záležitost jen vyšších vrstev.

Historie létání je bohatá a sahá daleko do minulosti. Kromě bratrů Wrightů nebo Francouze Blériota i u nás působila řada nadšenců, mezi kterými najdeme E. Čiháka nebo jeho bratrance Jana Kašpara. Byl to právě Eugen Čihák, který v roce 1912 uspořádal v Ústí nad Orlicí první veřejný vzlet. Ale už tři roky předtím učitel Augustin Weiss v Kerharticích sestrojil vlastní kluzák, se kterým se pokusil létat a to přesto, že neměl žádné technické vzdělání. Jeho bratrem byl obchodní zástupce textilní továrny – Otakar Weiss, který byl zvolen prvním předsedou, roku 1928 ustanovené, Ligy motoristů v Ústí nad Orlicí. Otakar se v práci objevuje ještě jednou a to v souvislosti s umístěním kluzáku Masarykovi letecké ligy, kdy poskytl svoji garáž. Měl tedy spoustu přátel mezi letci. Prokazatelně mezi ně patřil Karel Bína, který se z mlynáře propracoval až na prodejce motocyklů, byl také členem Ligy motoristů a plachtařem i motorářem ústeckého Aeroklubu mezi léty 1945-1947. Mezi další zjištěné členy Ligy motoristů patřil Ing. chemie Jan Vandas a dále majitelé obchodů Vladimír Mareš, Josef Strnad a František Pražák. Byli to tedy lidé, kteří měli ve městě nějaké postavení, vlastnili motorové vozidlo a k motorismu měli blízko i zaměřením svých živností.

Po první světové válce se začala prosazovat vize hospodářského vzestupu s pomocí komunikací a dopravních spojů. V roce 1926 vznikla Masarykova letecká liga, která si dala za cíl vybudovat silné letectvo a činila tak formou propagace. Organizovala letecké dny, přednášky, výstavy, filmová představení a podporovala také modelářství. Že se jí to dařilo úspěšně, můžeme usuzovat z nebyvalého zájmu občanů. Koncem roku 1935 se ustanovil odbor MLL i v Ústí nad Orlicí. Sociální struktura nijak nevybočovala z celorepublikového trendu. Zakládajícími členy byly převážně přední osobnosti daného města - živnostníci, úředníci a učitelé. Zdá se, že členství v organizaci, nesoucí prezidentovo jméno, bylo i věcí osobní prestiže. V čele přípravného výboru, který měl za úkol propagovat svoji činnost a nabírat nové členy stanul majitel obchodu na náměstí, František Stránský. Tento živnostník se angažoval i v motoristickém odvětví.

Byl náčelníkem Branného sboru čsl. motoristů, který byl ustanoven v roce 1938. Sbor pořádal srazy, na nichž byla předvedena ukázka pohotovosti civilních motoristů v obraně státu. Předsedou ústecké MLL byl majitel železářství Sochor a tajemníkem úředník firmy Jandera Josef Šilar. Pomalu ale jistě se mezi plachtaře hlásilo více zájemců, mužů a dokonce jedna žena. Lidé, kteří už svoje místo ve společnosti měli, něčím už byli, a k tomu se rozhodli, že budou ještě plachtáři. Trénovali ve svém volném čase na místě zvaném „Kočičí hlava“ (svahy nad tratí Ústí - Letohrad), podíleli se na opravách či stavbách kluzáků (Zögling zvaný „Oušťák“), kurzy si platili ze svého, na ně jim stát nepřispíval. Leteckým instruktorem byl Josef Bohdan Mikulášik, což byl četař a vojenský pilot v záloze. Mezi prvními zájemci o plachtařský kurz typu „A“ a „B“ najdeme lidi, kteří přestali létat se zánikem MLL roku 1938. Mezi ně patřili: student Otto Černý, učitelé František Kymr a Jaroslava Zajíčková a úředníci Zdeněk Nálepka, Jiří Vykydal a Jaroslav Koula. Poslední jmenovaný zahynul v plachtařském středisku v Rané u Loun při pokusu získání instruktorského kurzu stupně „C“, kde jako jediný dokončil instruktorské zkoušky student a poté strojní technik Karel Klouček.

Ostatní se této zálibě věnovali i po druhé světové válce, kdy byla v Ústí nad Orlicí ustanovena odbočka Čsl. národního aeroklubu. Úředník Otto Sršeň se stal jeho pokladníkem a úředník Antonín Šponar členem představenstva. V začátcích neměli kde létat (proto kurzy absolvovali v Rané u Loun a poté jezdili létat do České Třebové), ani na čem vzlétnout, protože kluzáky, vybavení i veškeré písemnosti MLL byly zabaveny říšskou armádou.

Podobně na tom byly motoristé, jelikož v době války musela většina majitelů automobilů a motocyklů své stroje prodat bez náhrady a odevzdat německé branné moci. Přesto se po válce ustanovila odbočka Auto-klubu v Ústí nad Orlicí, jejímž předsedou byl zvolen lékař Neklan Velebil, místopředsedou živnostník Jaroslav Poslušný a náčelníkem JUDr. Bedřich Petr, jenž byl zároveň i jednatelem nově vzniklého aeroklubu. Cílem auto-klubu bylo neustálé zvyšování jeho členů, výcvik jízdy na motorových vozidlech, konání přednášek o dopravním řádu a opravy silnic.

Zlomový byl rok 1948, kdy se komunisté ujali moci. Pod záminkou „buržoazního hnízda“, kdy automobil a letecký sport byl brán jako zábava elity, byly organizace Autoklub i Aeroklub postupně likvidovány. V novém režimu je nahradily nové organizace - Dobrovolný svaz lidového motorismu a Dobrovolný svaz lidového letectví,

obojí řízené z Prahy. Tím byl postupně nastolen nový směr motoristického i leteckého sportu. Přestože byly propagovány jako masové lidové organizace a zaměřovaly se na zvyšování počtu svých členů, mnozí museli svá místa opustit. Hned v roce 1948 muselo odejít celé vedení autoklubu. Místopředseda Jaroslav Poslušný byl dokonce odsouzen k pěti letům vězení za podvracení republiky. V motoristickém sportu byly prověrky méně přísné, popř. „čistky“ byly prováděny později, než tomu bylo u létání. Důvod je prostý - mnoho lidí emigrovalo za hranice, mezi nimi i hodně letců, kteří prchli s letounem patřícím některému z letišť.

Z aeroklubu byli vyloučeni bývalí členové MLL Karel Čáp, Karel Bína, Antonín Šponar a Otto Sršeň. Byl jim také vydán zákaz vstupu na letiště. Stejně dopadli i ostatní, v r. 1945 aeroklub zakládající, členové. Mimo jiné musel opustit místo předsedy Ing. Miroslav Kříž, finanční revizor ve státní správě. Většinou byl jako důvod odchodu uváděn sociální původ.

V roce 1951 byla založena organizace „Svaz pro spolupráci s armádou“ (Svazarm), do níž byly v roce 1953 příkazem začleněny všechny sportovní organizace technického směru, jako byl motorismus, letectví, střelectví nebo radioamatéři. Pod Svazarmem byla sportovní odvětví hojně podporována. Nicméně nastala doba důkladných prověrek a zpracování kádrových profilů. Proto přišlo hodně zákazů a vybírání, kdo se vlastně může těmito sporty zabývat. Mohl to sice být kterýkoliv občan státu, ale přes spoustu prověrek a dlouhou čekací lhůtu na schválení si hodně lidí tento zájem rozmyslelo, nebo jim to nebylo povoleno. Proto také někteří lidé, kteří měli zákaz létání, přešli alespoň k motoristickému závodění. Konkrétně uvádím Otto Sršně, jenž v r. 1950 obdržel zákaz vstupu na letiště, stal se tedy alespoň tajemníkem rychlostního závodu motocyklů O Štít města Ústí nad Orlicí nebo Karla Bínu, který se účastnil na svém motocyklu závodů v motoskiingu.

Ústřední výbor Svazarm se zaměřoval především na brannost a politickovýchovnou práci. Proto se konaly na jeho počest letecké dny a pořádaly se různé motocyklové závody – rychlostní okruh motocyklů O Štít města Ústí nad Orlicí, motoskiing, závod do strmého vrchu a závod motokár. Vše bylo ale kontrolováno revizními komisemi a od r. 1960 zvláštním politickým pracovníkem.

Do roku 1968 byla situace uvolněnější, to se ale změnilo příchodem vojsk Varšavské smlouvy a nastolením normalizace. V tomto období musel z místa předsedy

automotoklubu odejít technický komisař Ladislav Vodehnal a byl nahrazen technickým náměstkem Elitexu, Miroslavem Urbanem.

Na počátku 70. let zaznamenal pád i aeroklub. Ten byl způsoben úletem pilota Macka na větroni Blaník L13 do Rakouska. V té době již Macek měl v Ústí nad Orlicí zakázáno létat, ale využil neznalosti této situace a v Aeroklubu Moravská Třebová si vypůjčil letoun Blaník, na němž ulétl. Pro ústecký aeroklub to mělo nedozírné následky. Proverky, zákazy létání např. pro Josefa Habrmana a Felixe Rollera. Tito přišli o své pozice i díky tomu, že v r. 1967 pomáhali Karlu Bínovi s rekonstrukcí a zalétáváním „nebeské blechy“. Při obnovení létání zůstalo na letišti z původních členů jen malá hrstka.

Závěrem lze tedy říci, že proměnlivostí politických období se měnila i sociální struktura. Zatímco před první světovou válkou se sporty zabývala vyšší a vyšší střední vrstva, tak během 1. republiky byl patrný posun i k "vlastenecky" motivované střední třídě. Po nastolení komunistické moci v roce 1948 došlo k "zlidovění" do amatérismu a masovosti křížené s úpadkem. Situace v Ústí nad Orlicí se tedy od celorepublikového trendu nijak významně nelišila.

Prameny a literatura

Archivní prameny:

Městské muzeum v Ústí nad Orlicí

AS: Spolky a společenské organizace v ÚO – Autoklub ; pří. č. 270/14. Zápisky z valné hromady Autoklubu ÚO 4.3 1948

MMÚO, fond písemností, inv. č. D8370 – Zpráva o činnosti Aeroklubu při Svazarmu (50. let výročí)

MMUO, fond písemností, inv. č. D8507 -Ztracená varta, program

MMUO; fond fotografie, inv. č. F 5871/2.

MMUO; fond fotografie, inv. č. F 5762.

Soukromý archiv Jitky Svatošové, roz. Bínové z Ústí nad Orlicí, fotografie, novinové výstřižky, texty, deníky Karla Bíny.

Státní okresní archiv Ústí nad Orlicí

SOkA Ústí nad Orlicí 1924-1929: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000383, inv. č. p00032.

SOkA Ústí nad Orlicí 1929-1935: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000383, inv. č. p00033.

SOkA Ústí nad Orlicí 1935-1940: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000383, inv. č. p00034.

SOkA Ústí nad Orlicí 1937-1946: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000383, inv. č. p00035.

SOkA Ústí nad Orlicí 1946-1953: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000380 , inv. č. x00001.

SOKA Ústí nad Orlicí 1954-1958: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000380 , inv. č. x00002.

SOKA Ústí nad Orlicí 1959-1965: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000380 , inv. č. x00003.

SOKA Ústí nad Orlicí 1965-1973: Pamětní kniha. Archiv města Ústí nad Orlicí, fond UO000380 , inv. č. x00004.

Státní oblastní archiv v Zámrsku:

SOA v Zámrsku, SOKa Ústí nad Orlicí. AM Ústí nad Orlicí, inv. č. 142. Kniha zápisů o schůzích stálého výboru Obrany obyvatelstva v Ústí nad Orlicí, kn. č. 116.

Rozhovory s pamětníky:

DOSTÁLOVÁ, Jitka, bytem Rudoltice 602, vnučka Karla Bíny, záznam učiněn 14.3 2013.

HAVEL, Josef, bytem Ústí nad Orlicí, V Lukách 1272, spisovatel, záznam učiněn 3.5 2013.

HABRMAN, Josef, bytem Ústí nad Orlicí, člen aeroklubu 1956-1973, záznam učiněn 13.1 2014.

JANÁK, JIŘÍ, bytem Ústí nad Orlicí, člen Autoklubu, záznam učiněn 13. 5. 2013.

KLOUČEK, Karel, bytem Popradská 1329, člen aeroklubu 1937-1964, záznam učiněn 22.3 2013.

MAREŠ, František, bytem M. D. Rettigové, člen aeroklubu od r. 1949 (plachtař, UL), záznam učiněn 12.4 2014.

PETRÁČEK PAVEL, bytem Hnátnice, motocyklový závodník, záznam učiněn 13. 2. 2016.

SVATOŠOVÁ, Jitka, bytem Ústí nad Orlicí, Pickova 653, dcera Karla Bíny, záznam

učiněn 20.4 2013.

SVATOŠ, Stanislav, bytem Ústí nad Orlicí, Pickova 653, zeť Karla Bíny, záznam učiněn 20.4 2013.

Almanachy a programy:

Almanach: 1938-2008 : vydáno 30 .8 .2008 k příležitosti oslavy 70ti let létání v Ústí nad Orlicí. Kolektiv autorů. Ústí nad Orlicí: Aeroklub. 96 s.

Závod automobilů do vrchu, program, 25. 5. 1986.

Závod automobilů do vrchu, program, 25. 5. 1987.

Periodika regionální:

Bratrství : list Československé strany národně socialistické župy pardubické ; Pardubice : Krajský výk. výbor čs. strany nár. soc., 1921 – 1947.

Budujeme: týdeník Československé sociální demokracie pro Východní Čechy; Pardubice: Československá sociální demokracie, 1947.

Jiskra Orlicka: týdeník okresu Ústí nad Orlicí; Ústí nad Orlicí: Okresní národní výbor, 1960- 1990.

Kraj Královéhradecký: oficiální orgán Republikánské strany československého venkova; Hradec Králové: M. Leonier-Pavlík, 1920.

Naše zájmy: nepolitický týdenní list věnovaný zájmům všech; Žamberk: Josef Fryč, 1926 – 1934.

Nezávislé listy: pokrokový politický časopis na českém východě; Ústí nad Orlicí: Ferdinand Miroslav Rössler, 1927.

Nové letopisy města Ústí nad Orlicí a jeho okolí. Ústí nad Orlicí: Oftis, 2009.

Orlický kraj: nezávislý národní týdeník pro hospodářský a osvětový pokrok v Orlickém podhůří; Žamberk: Tiskové a vydavatelské družstvo "Orlický kraj", 1931 – 1942.

Orlický obzor: orgán československé sociálně demokratické strany dělnické pro okresy: Ústí nad Orlicí, Králíky, Lanškroun, Žamberk; Ústí nad Orlicí, 1928 – 1937.

Pardubický kraj: Vlastivědný sborník. Ekonomika. Historie. Příroda. Kultura. Technika; Pardubice: Krajský dům osvěty, 1957 -1959.

Stráž českého východu: orgán národního výboru. Vysoké Mýto, Choceň, Litomyšl, Česká Třebová, Ústí nad Orlicí; Vysoké Mýto: Okresní národní výbor, 1946.

Úřední věstník Okresního výboru v Ústí nad Orlicí; Ústí nad Orlicí: Okresní výbor, 1924 – 1927.

Ústecké noviny, ročník IX, číslo 12, 9. července 1998.

Vesnické noviny; Ústí nad Orlicí: Okresní národní výbor, 1955.

Vpřed: hospodářsko-politický týdeník pro východní Čechy; Pardubice: Župní výkonný výbor živnostensko-obchodnické strany, 1934.

Východočeský kraj: list pokrokové státoprávní demokracie; Vysoké Mýto: Antonín Němec, 1912.

Východočeský obzor: orgán čsl. sociálně demokratické strany dělnické II. župy; Pardubice: Jar. Bubák, 1928 – 1937.

Východočeský Republikán: krajinský orgán Republikánské strany zemědělského a malorolnického lidu; Pardubice: Novina, 1934- 1938.

Periodika celorepubliková

Českopis: Historie motorismu, roč. 3, č. 3 (02. 03.2009), s. 69 - 73, fot.

Jawa: časopis našich motoristů. Praha: Zbrojovka Ing. F. Janeček, 1934-1936.

Křídla vlasti: letecký čtrnáctideník Svazarmu; Praha: Svaz pro spolupráci s armádou, 1960 – 1961.

Letec: orgán Masarykovy letecké ligy a Svazu čs. pilotů. V Praze: Masarykova letecká liga a Svaz čs. pilotů, 1925-1939.

Letectví + kosmonautika. Praha: Svaz pro spolupráci s armádou, 1965 – 1982.

Rozlet: týdeník. Praha: Český národní aeroklub, 1947.

Svět motorů: nezávislý týdeník. Praha: Autoklub republiky Československé, 1947-1961.

Literatura:

BALEJ, Jan, Pavel SVITÁK a Petr PLOCEK. *Historie letectví: průkopníci světové aviatiky od antiky do r. 1914*. Brno: Cpress, 1. vydání, 2012, 240 s., ISBN 978-80-264-0041-7

BENEŠ, Pavel. *Naše první křídla: ze začátků našeho letectví*. Praha: Mladá fronta, 1. vydání, 1955, 295 s.

BÍLEK, J; KROBATH, J; KRUPÍČKA, J. *Svazarm 1951 – 1991*. *nedat. s. 11 – 282*.

CIHLÁŘ, Jiří. *Těžká léta na Orlickoústecku 1929-1939*. Ústí nad Orlicí: OFTIS s.r.o., 1. vydání, 2000, 176 s., ISBN 80-86042-34-0

ČIHÁK, Evžen. *Jak jsem létal a padal: vyprávění průkopníka českého letectví*. Praha: Státní nakladatelství dětské knihy, 1. vydání, 1957, 177 s.

DUŠEK, Radim a Marie MACKOVÁ. *Osudy politických vězňů 1948 - 1989: zdokumentováno na území okresu Ústí nad Orlicí: říjen 1995 - únor 1996*. Ústí nad Orlicí: Státní okresní archiv, 1996, 513 s. ISBN 80-902082-0-7.

DUŠEK, Radim. *Ústí nad Orlicí*. Ústí nad Orlicí: OFTIS s.r.o., 1. vydání, 2005, 96 s., ISBN 80-86845-30-3

DUŠEK, Radim a Arnošt JURÁNEK. *Ústí nad Orlicí v období totalit*. Ústí nad Orlicí: OFTIS s.r.o., 1. vydání, 2010, 136 s., ISBN 978-80-7405-092-3

DITRYCH, Břetislav. *První a sám: neobyčejný život a zbytečná smrt aviatika Jana Kašpara*. Praha: Knižní klub, 1. vydání, 2001, 239 s., ISBN 80-242-0683-8

FORST, Michal. *Historie české rally: pohled do minulosti automobilových soutěží*. 1. vyd. Brno: CPress, 2014, 189 s., ISBN 978-80-264-0518-4.

- GRANT, R. *Létání: 100 let aviatiky*. Praha: Knižní klub, 1. vydání, 2003, 440 s., ISBN 80-242-1036-3
- HAVEL, Josef. *Oběti předcházejí vítězství*. Ústí nad Orlicí: OFTIS s.r.o., 1. vydání, 2005, 287 s., ISBN 80-86845-16-8
- HAVEL, Josef. *Z historie létání v Ústí nad Orlicí*. Ústí nad Orlicí: OFTIS s.r.o., 1. vydání, 1997, 187 s., ISBN 80-86042-04-9
- HAVEL, Josef. *Letci RAF – Václav Pánek, Josef Bohdan Mikuláščík*. Cheb: Svět křídel, 1. vydání, 1993, 69 s., ISBN 80-85280-20-5
- KÁRNÍK, Zdeněk. *České země v éře První republiky (1918-1938)*. Praha: Libri, dotisk 1. vydání, 2002, 803 s., ISBN 80-7277-119-1
- KNAPÍK, Jiří. *V zajetí moci: kulturní politika, její systém a aktéři 1948-1956*. 1. vyd. Praha: Libri, 2006, 399 s., ISBN 80-7277-316-x
- KOTRBÁČEK, Jaroslav. *Jak se kdysi okolo Pardubic závodilo: Historie motocyklových okruhů na Pardubicku*. Hořice: Jaroslav Kotrbáček, 2010, 183 s.
- KRÁLÍK, Jan. *100 let klubového života: 1904-2004*. Vyd. 1. Brno: Ateliér Kupka, 2004. 38 s. ISBN 80-903028-2-3.
- KRÁLÍK, Jan. *Když začal vonět benzin: obrázky z dějin motorismu v českých zemích do roku 1918*. Vyd. 1. Praha: Milpo media, 2001, 143 s. ISBN 80-86098-20-6.
- LHOTA, Václav. *Znárodnění v Československu: 1945-1948*. Praha: Svoboda, 1. vydání, 1987, 315 s.
- MACKOVÁ, Marie a Věra SEKOTOVÁ. *Ústecká radnice a městské dějiny (od feudalismu k novodobé společnosti)*. Vyd. 1. OfTis: Ústí nad Orlicí, 1998, 122 s., 8 s. barevných obrazových příloh. ISBN 80-86042-08-1.
- MIGNET, Henry. *Letecký sport: proč a jak jsem si postavil nebeskou blechu: stavba letadla, zkušenosti, osobní pozorování, výkresy a fotografie*. Praha: Antonín Pejšek, 1936, 259 s.

MRAČNO, Jan a Jiří LEJSEK. *Naše křídla*. Vyd. 1. Ve Vysokém Mýtě: Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, 2006, 113 s. ISBN 80-239-8263-x.

NICCOLI, Riccardo. *Historie letectví: od létajícího stroje Leonarda da Vinci po dobytí vesmíru*. 1. vyd. Čestlice: Rebo Productions, 2003. ISBN 80-7234-307-6.

PLAVEC, Michal. *Století letectví v zemích Koruny české*. Praha: Národní technické muzeum, 1. vydání, 2010, 162 s., ISBN 978-80-7037-196-1

SVITÁK, Pavel. *První český letec inženýr Jan Kašpar a začátky českého letectví: příběh našeho prvního letce, jeho předchůdců, spolupracovníků a současníků s přihlédnutím k vývoji letectví ve světě*. Pardubice: Východočeské muzeum, 1. vydání, 2003, 183 s., ISBN 80-86046-65-6.

SVITÁK, Pavel. *Ing. Jan Kašpar a začátky motorového létání v Čechách*. Pardubice : Klub přátel Pardubicka, 2010. ISBN 978-80-254-7601-7.

ŠMOLDAS, Zdeněk. *Průkopníci českého letectví*. Hradec Králové: Kruh, 1. vydání, 1984, 239 s.

ŠOREL, Václav. *Encyklopedie českého a slovenského letectví*. Brno: CP Books, 1. vydání, 2005-2008, ISBN 80-251-0733-7

ŠPLÍCHAL, Václav. *Historie a současnost podnikání na Ústeckoorlicku*. 1. vyd. Žehušice: Městské knihy, 2005, 223 s. ISBN 80-86699-24-2.

TESAŘ, Jiří. *Sportujeme se Svazarmem*. 1. vyd. Praha: Albatros, 1978, 1 nestránkovaný sv.

VÁGENKNECHT, Jaroslav. *Historie motoristického sportu: Nová Paka*. Vyd. 1. Brno: Computer Press, 2008, 136 s. ISBN 978-80-251-2086-6.

VEJVODA, Ladislav. *Na křídlech větru: historie bezmotorového létání v Československu 1918-1952*. Cheb: Svět křídel, 1. vydání, 2010, 500 s., ISBN 978-80-86808-83-3

Televizní dokumenty a výstavy:

Masarykova letecká liga. In: *Vzduch je naše moře*[televizní dokument]. ČT2 11.7 2011, 12:00.

Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě. *Počátky letectví v Pardubickém kraji (1910 – 1948)*, výstava. 28. 9. 2014.

Internetové zdroje:

HLAVOVÁ, Jana. Odešel otec "Ústecké 21" Miroslav Urban. [online]. [cit. 2015-02-09]. Dostupné z: http://orlicky.denik.cz/ostatni_region/odesel-otec-ustecke-21-miroslav-urban-20120317.html

MELŠOVÁ, Jitka. *Ústecké kalendárium – květen 2011*. [online]. [cit. 2014-02-04]. Dostupné z: http://www.zpravodaj.probit.cz/2011/UOkalend_5_11.htm

Něco z historie ústeckého létání: Počátky plachtění v Ústí nad Orlicí. [online]. [cit. 2014-02-04]. Dostupné z: <http://www.lkuo.cz/tiskni.php?id=1000&lang=cze>

ROHLÍČEK, Jiří. *Historie klubu S. K. A. M.* [online]. [cit. 2016-03-08]. Dostupné z: <http://www.skam.cz/historie/historie2.html>

SMEJKAL, Jakub. *Letečtí modeláři z Moravské Třebové a okolí: Nebeská Blecha HM-14*. [online]. [cit. 2014-02-04].

Dostupné z: <http://www.mtmodelar.wz.cz/lists/blecha.php>

FGR. *Moto Fgr3* [online]. [cit. 2015-01-28].

Dostupné z: <http://www.motofgr.com/historie-akt.php>

URBAN, Miroslav. *Historie Automotoklubu a fakta*. [online] [cit. 2016-01-12]. Dostupné z: <http://www.ustecka21.cz/index.php/cs/pro-jezdce/75-historie-autoklubu-a-fakta>

Seznam příloh

Příloha č. 1. Jak se měnila délka okresních silnic. (*Úřední věstník Okresního výboru v Ústí nad Orlicí*, 15. ledna 1924, č. 1, s. 1.)

Příloha č. 2. Jak se měnila hustota okresních silnic. (*Úřední věstník Okresního výboru v Ústí nad Orlicí*, 15. ledna 1924, č. 1, s. 2.)

Příloha č. 3. Karel Bína na závodě do vrchu Ecce-Homo v r. 1925. (Soukromý archiv Jitky Svatošové, rozené Bínové, fotografie.)

Příloha č. 4. Před závodem Litomyšl – Nová ves v r. 1926. (Soukromý archiv Jitky Svatošové, rozené Bínové, fotografie.)

Příloha č. 5. Hvězdicová jízda na 500 km v Hradci Králové a získání ceny brněnské zbrojovky za nejlepší výkon vozu „Z“ a zlatá plaketa. (Soukromý archiv Jitky Svatošové, rozené Bínové, fotografie.)

Příloha č. 6. Ing. Jan Vandas s jeho FN 350 ccm. (Soukromý archiv Jitky Svatošové, rozené Bínové, fotografie.)

Příloha č. 7. Letecké motory Jawa – reklama Karla Bíny. (Soukromý archiv Jitky Svatošové, rozené Bínové, ústřižky z novin.)

Příloha č. 8. Reklama na obchod Vladimíra Mareše. (Výstava živností, obchodu a dílenských prací učňů v Ústí nad Orlicí. *Průvodce po výstavě*. 5. -20. 7. 1931.)

Příloha č. 9. Diplom Karla Bíny za úspěšné absolvování I. ústecké motocyklové a automobilové soutěže pořádané 24. 5. 1953. (Soukromý archiv Jitky Svatošové, rozené Bínové, diplomy.)

Příloha č. 10. Karel Bína jako účastník motoskiingu v r. 1956. (Soukromý archiv Jitky Svatošové, rozené Bínové, fotografie.)

Příloha č. 11. Rychlostní závod motocyklů r. 1956. (*MMUO*, fond fotografie, inv. č. F5762.)

Příloha č. 12. Vystoupení Eugena Čiháka v Ústí nad Orlicí roku 1912. (Soukromý archiv Jitky Svatošové, rozené Bínové, fotografie.)

Příloha č. 13. Kašparův letoun nad Ústím nad Orlicí – dobová fotomontáž. (HAVEL, Josef: *Z historie létání v Ústí nad Orlicí*. Ústí nad Orlicí: OFTIS s.r.o., 1997, s. 40.)

Příloha č. 14. Letoun Weisse před zahájením slavnosti „V lázních“. (HAVEL, Josef: *Z historie létání v Ústí nad Orlicí*. Ústí nad Orlicí: OFTIS s.r.o., 1997, s. 34.)

Příloha č. 15. Karel Bína a jeho automobil, letadlo a motocykl. (Soukromý archiv Jitky Svatošové, rozené Bínové, fotografie.)

Příloha č. 16. Karel Bína před prvním letem z Čáslavi do Chrudimi a zpět u letadla Bohemia. (Soukromý archiv Jitky Svatošové, rozené Bínové, fotografie.)

Příloha č. 17. Stavba kluzáku Litomyšl – 1, kostra směrového a výškového kormidla. (Soukromý archiv Jitky Svatošové, rozené Bínové, fotografie.)

Příloha č. 18. Karel Bína jako Charles Chaplin v ochotnickém filmu Dobrodružství pana Blafouna, natočeného v Ústí nad Orlicí v roce 1930. (Soukromý archiv Jitky Svatošové, rozené Bínové, fotografie.)

Příloha č. 19. Nebeská blecha Karla Bíny a její stavitelé - Černý, Bína, Doubrava. (Soukromý archiv Jitky Svatošové, rozené Bínové, fotografie.)

Příloha č. 20. Technický nákres „nebeské blechy“. (*Jawa*: časopis našich motoristů. Praha: Zbrojovka Ing. F. Janeček. 1936. roč. III., č. 5., s. 14.)

Příloha č. 21. Návštěva Ing. Janečka, majitele továrny Jawa. (Soukromý archiv Jitky Svatošové, rozené Bínové, fotografie.)

Příloha č. 22. Karel Bína při opravě „nebeské blechy“ v r. 1967. (Soukromý archiv Jitky Svatošové, rozené Bínové, fotografie.)

Příloha č. 23. Zalétávání blechy Josefem Habrmannem v r. 1967. (Soukromý archiv Jitky Svatošové, rozené Bínové, fotografie.)

Příloha č. 24. Převoz „nebeské blechy“ do Národního technického muzea v Praze. (Soukromý archiv Jitky Svatošové, rozené Bínové, fotografie.)

Příloha č. 25. Ministr národní obrany B. Bradáč při projevu ke Dni brannosti u Památníku odboje v r. 1934. (Den brannosti v Ústí nad Orlicí 1934. *Nové letopisy města Ústí nad Orlicí a jeho okolí*. Vladimír Čereba, č. 1, 2009, s. 16.)

Příloha č. 26. Zábor pohraničí po Mnichovské dohodě. (CIHLÁŘ, Jiří: *Těžká léta na Orlickoústecku*. Ústí nad Orlicí, OFTIS s.r.o., 2000, s. 150.)

Příloha č. 27. Piper Cub, zakoupený pro Aeroklub v Ústí nad Orlicí v r. 1946. Start na letišti v Chocni. (Soukromý archiv Jitky Svatošové, rozené Bínové, fotografie.)

Příloha č. 28. Piper Cub s odšroubovanou vrtulí v r. 1949. (Soukromý archiv Jitky Svatošové, rozené Bínové, fotografie.)

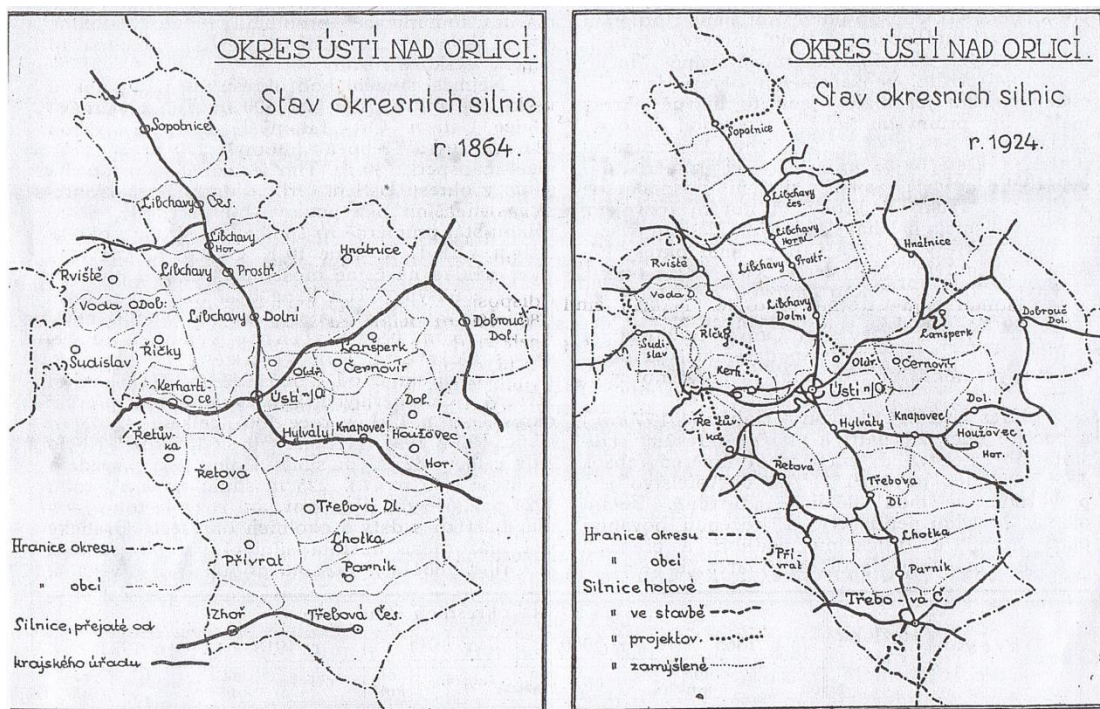
Příloha č. 29. Členský průkaz Dosletu – Karel Bína. (Soukromý archiv Jitky Svatošové, rozené Bínové.)

Příloha č. 30. Členský průkaz Svazarmu – Karel Bína. (Soukromý archiv Jitky Svatošové, rozené Bínové.)

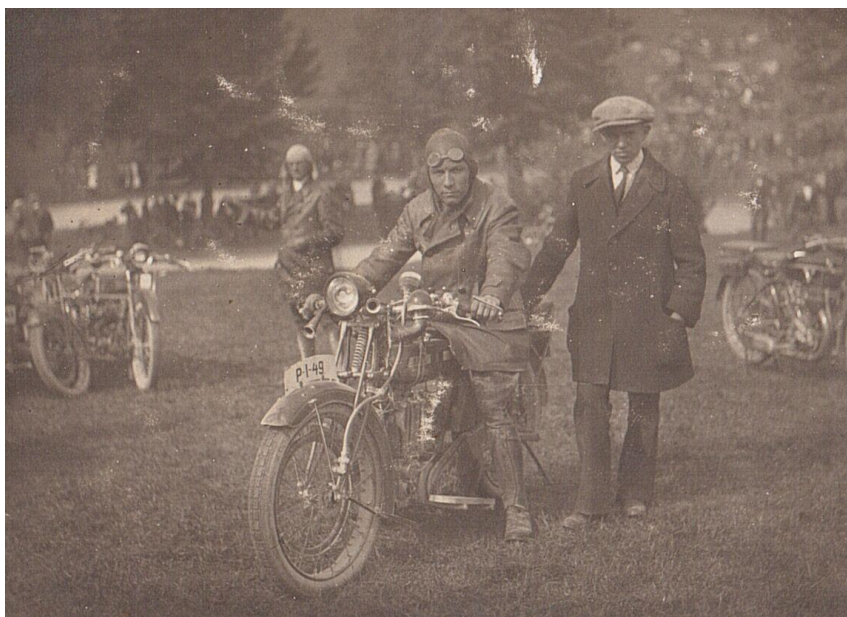
Přílohy

Okres	Rozloha v km ²	Délka okresních silnic v m									
		r. 1865		r. 1900		r. 1911		r. 1918		r. 1923	
		absol.	na km ²	absol.	na km ²	absol.	na km ²	absol.	na km ²	absol.	na km ²
Ústí n. Orl.	191.77	42.678	225	95.021	497	106.899	554	106.899	554	121.851	635
Kostelec n. O.	255.20	20.320	80	120.471	470	138.000	541	154.000	603	162.000	635
Lanškroun	280.40	48.000	171	138.269	492	150.220	535	163.540	583	173.788	616
Litomyšl	491.86	126.000	257	194.073	395	194.073	395	240.196	487	241.663	490
Vysoké Mýto	367.58	75.642	206	183.946	498	273.685	741	287.079	780	288.045	783
Polička	320.42	175.000	540	195.265	609	216.142	674	216.641	676	216.641	676
Rychnov n. K.	157.69	36.000	228	91.113	579	118.225	750				
Škuteč	185.66	72.369	381	95.547	513	135.000	729	155.000	832	162.000	872
Žamberk	268.14	32.789	123	107.491	401	146.989	544	156.620	584	168.915	630

Příloha č. 1. Jak se měnila délka okresních silnic.



Příloha č. 2. Jak se měnila hustota okresních silnic.



Příloha č. 3. Karel Bína na závodě do vrchu Ecce-Homo v r. 1925.



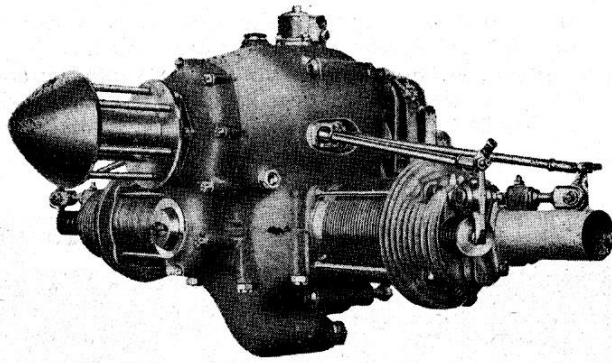
Příloha č. 4. Před závodem Litomyšl – Nová ves v r. 1926.



Příloha č. 5. Hvězdicová jízda na 500 km v Hradci Králové a získání ceny brněnské zbrojovky za nejlepší výkon vozu „Z“ a zlatá plaketa.



Příloha č. 6. Ing. Jan Vandas s jeho FN 350 ccm.



Letecké motory JAWA

700 ccm, 24 HP

1.000 ccm, 36 HP

*

Veškerý stavební materiál pro stavbu »NEBESKÉ BLECHY«
jako disková kola, pneu, lana, napínáky, ocelové
trubky, vrtule, ocelové šrouby, svorky atd. Vám dodá

KAREL BÍNA,

zastoupení motocyklů, aut a leteckých motorů JAWA Ústí n./Orlicí.

Příloha č. 7. Letecké motory Jawa – reklama Karla Bíny

Nosiče - železo - cement,

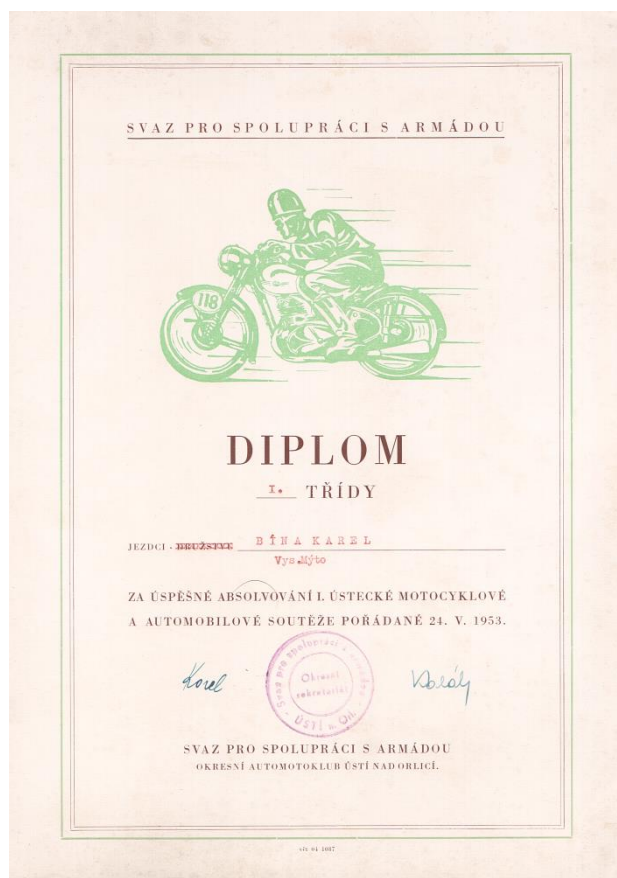
drátěnky, rákos, krycí lepenka, dehet, asfalt, kar-
bolíneum, sádra a p. stavební potřeby. Fermeže,
barvy, laky, kopy, srpy, brousny, různé nástroje.

Vladimír Mareš,

Ústí nad Orlicí. - Pražská ulice.

Benzin. Autooleje.

Příloha č. 8. Reklama na obchod Vladimíra Mareše.



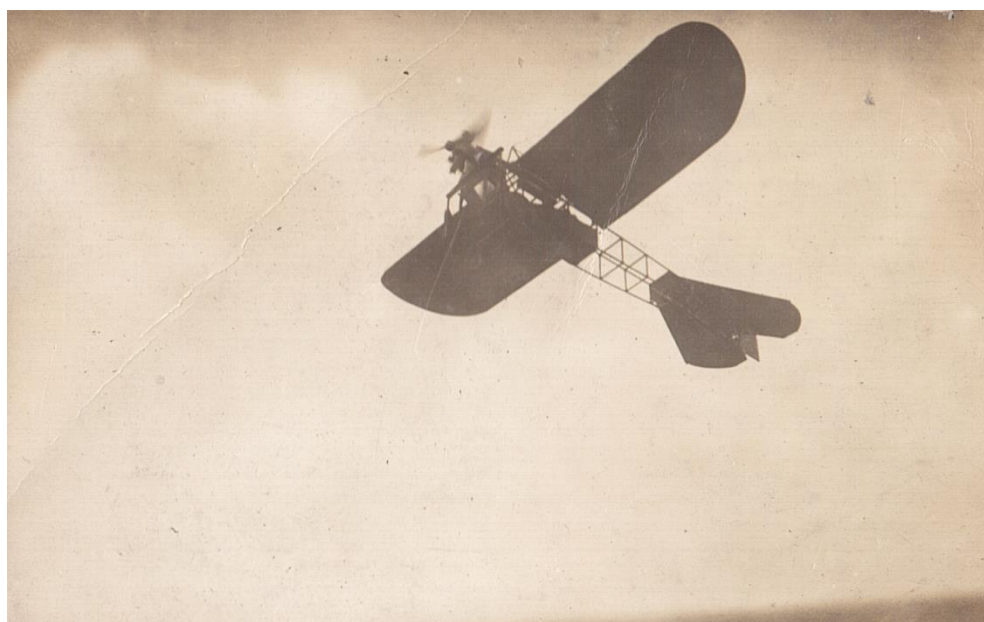
Příloha č. 9. Diplom Karla Bíny za úspěšné absolvování I. ústecké motocyklové a automobilové soutěže pořádané 24. 5. 1953



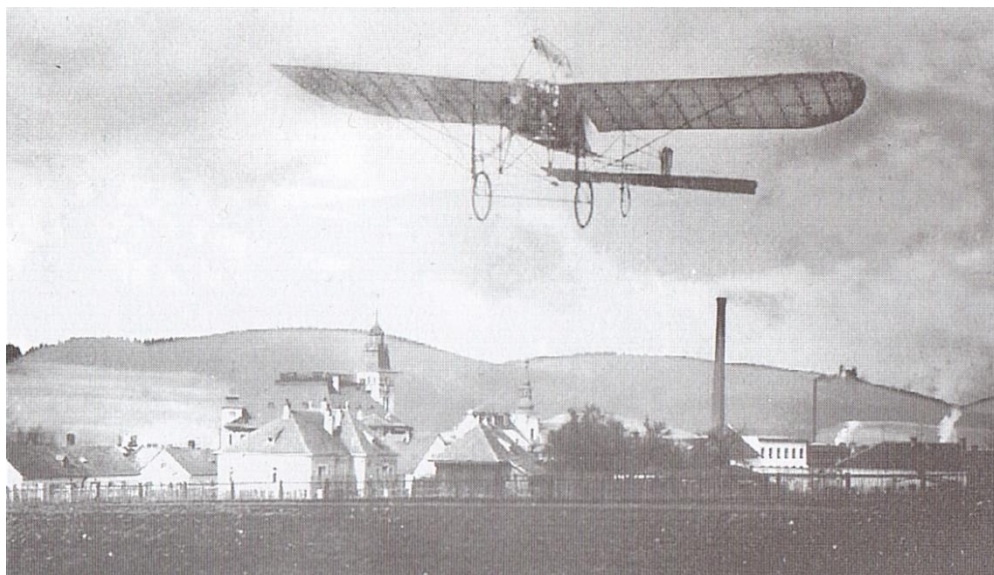
Příloha č. 10. Karel Bína jako účastník Motoskieringu v r. 1956



Příloha č. 11. Rychlostní závod motocyklů r. 1956.



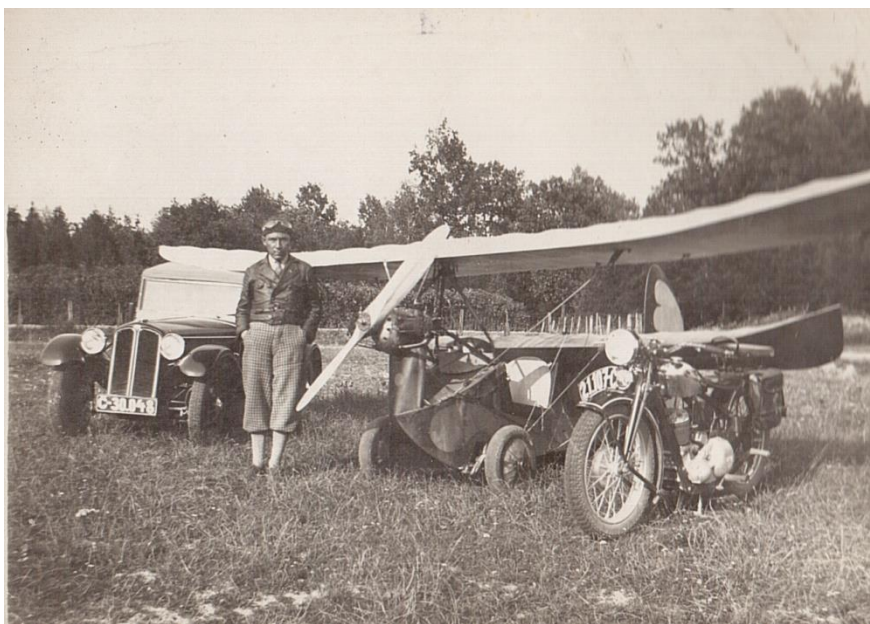
Příloha č. 12. Vystoupení Eugena Čiháka v Ústí nad Orlicí roku 1912.



Příloha č. 13. Kašparův letoun nad Ústím nad Orlicí – dobová fotomontáž.



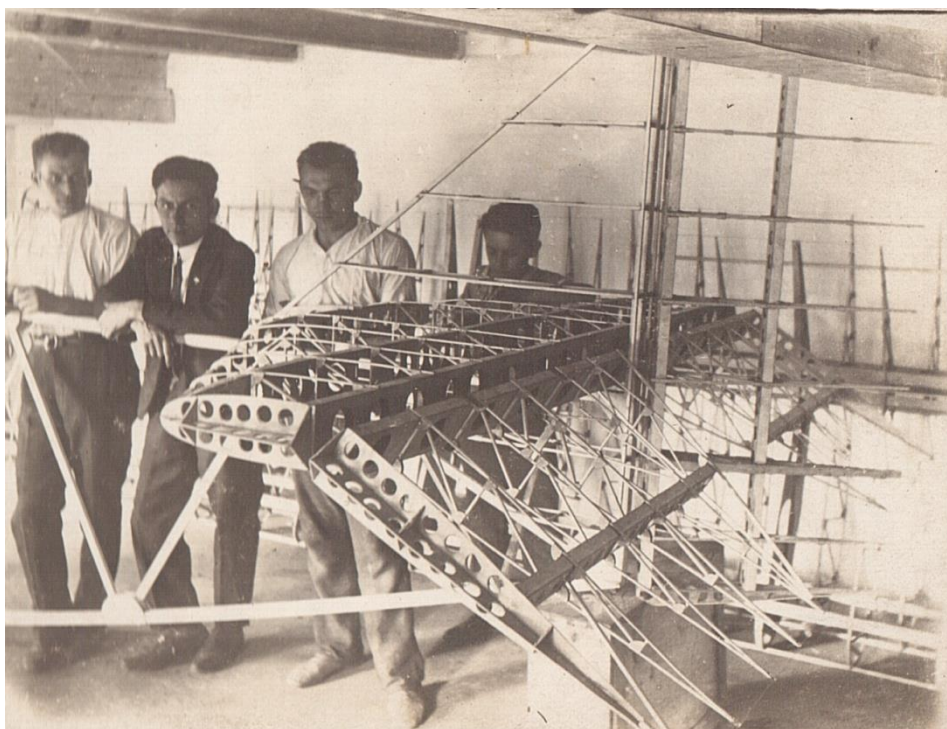
Příloha č. 14. Letoun Augustina Weisse před zahájením slavnosti „V lázních“.



Příloha č. 15. Karel Bína a jeho automobil, letadlo a motocykl.



Příloha č. 16. Karel Bína před prvním letem z Čáslavi do Chrudimi a zpět u letadla
Bohemia.



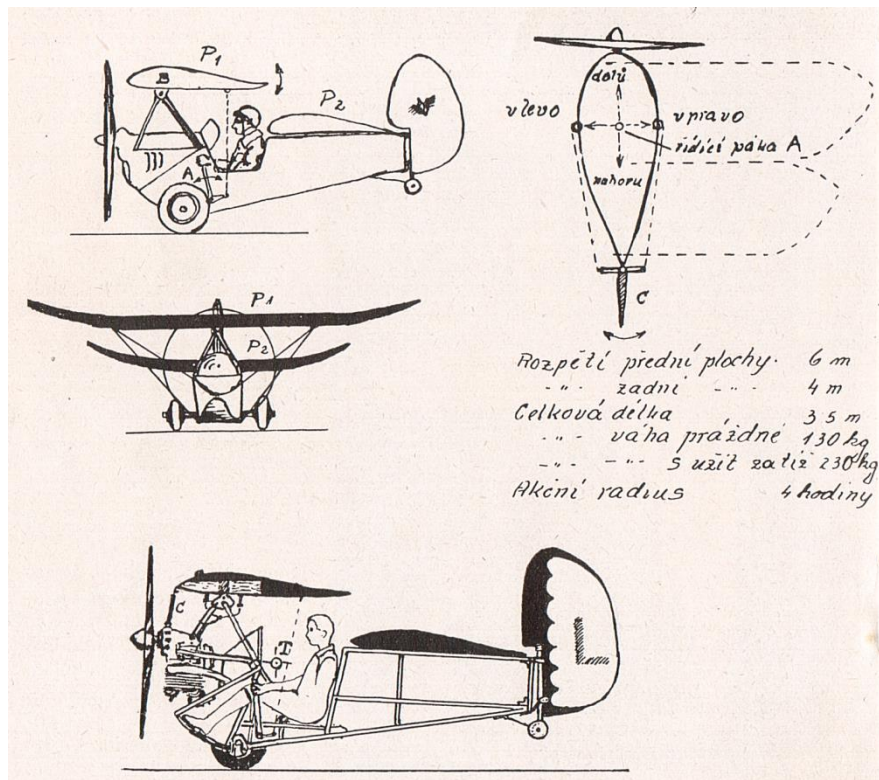
Příloha č. 17. Stavba kluzáku Litomyšl – 1, kostra směrového a výškového kormidla.



Příloha č. 18. Karel Bína jako Charles Chaplin v ochotnickém filmu Dobrodružství pana Blafouna, natočeného v Ústí nad Orlicí v roce 1930.



Příloha č. 19. Nebeská blecha Karla Bíny a její stavitelé - Černý, Bína, Doubrava.



Příloha č. 20. Technický nákres „nebeské blechy“.



Příloha č. 21. Návštěva Ing. Janečka, majitele továrny Jawa.



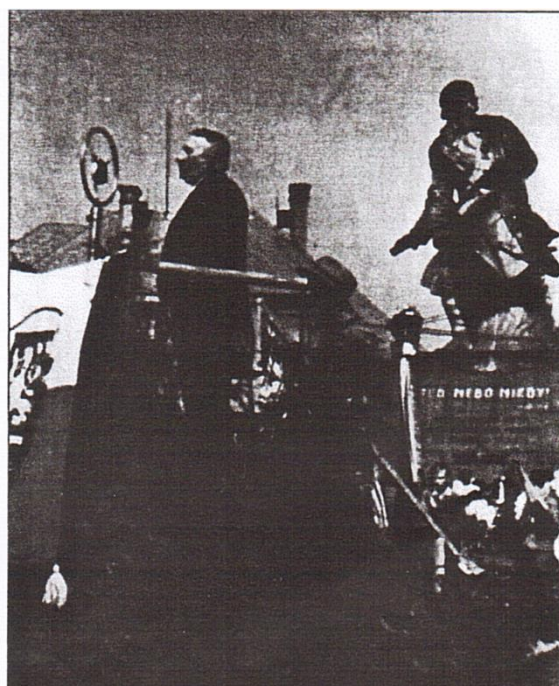
Příloha č. 22. Karel Bína při opravě “nebeské blechy“ v r. 1967.



Příloha č. 23. Zalétávání blechy Josefem Habrmannem v r. 1967.



Příloha č. 24. Převoz „nebeské blechy“ do Národního technického muzea v Praze.



Příloha č. 25. Ministr národní obrany B. Bradáč při projevu ke Dni brannosti u Památníku odboje v r. 1934



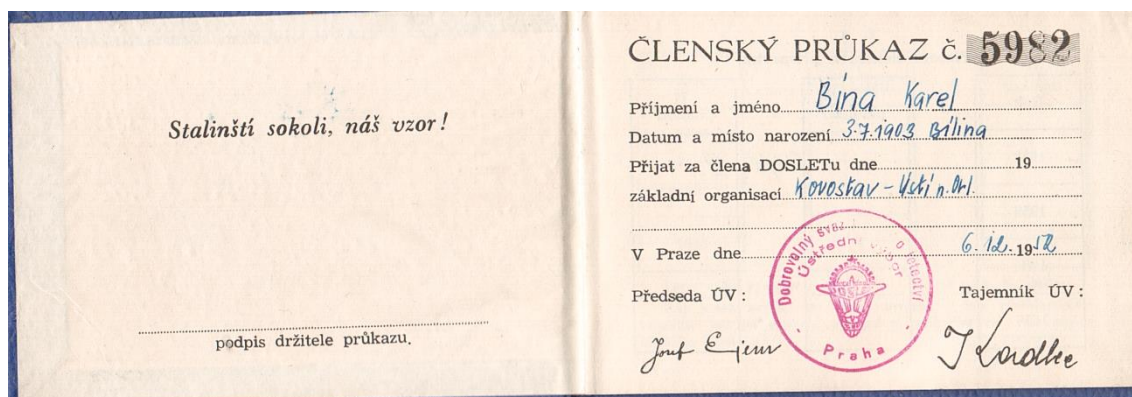
Příloha č. 26. Zábor pohraničí po Mnichovské dohodě.



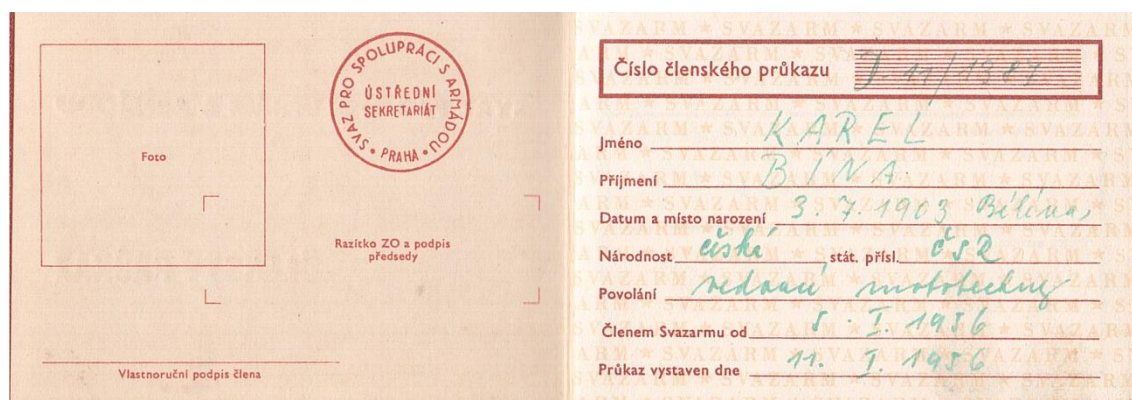
Příloha č. 27. Piper Cub, zakoupený pro Aeroklub v Ústí nad Orlicí v r. 1946. Start na letišti v Chocni.



Příloha č. 28. Piper Cub s odšroubovanou vrtulí v r. 1949.



Příloha č. 29. Členský průkaz Dosletu – Karel Bina.



Příloha č. 30. Členský průkaz Svazarmu – Karel Bina.