



# Ohlédnutí za dlouhou historií medláneckého sportovního letiště

Na severozápadě města Brna, v Brně-Medlánkách, se nachází jedno nepříliš rovinaté letiště, které však plně vyhovuje svému hlavnímu účelu (startu a přistání převážně bezmotorových letadel). Na tomto letišti působí jeden z nejstarších a největších Aeroklubů v České republice. V těchto místech se před 90 léty (respektive před 100 léty) začala psát historie bezmotorového létání na Brněnsku, potažmo v Československé republice.



Transport kluzáku ZA 2 na start  
1. národní soutěž větroňů v roce 1924

bezmotorového létání na Brněnsku zemřel v roce 1921 ve věku pouhých 24 let na TBC, v letech 1921 - 1924 jeho snažení následovali průkopníci další. Jejich pokusy však byly pro nedostatek zkušeností většinou neúspěšné. I. národní soutěž plachtových letadel se na medláneckých kopcích (přesněji na Kozí Horce u Medlánek) konala ve dnech 18. října až 2. listopadu 1924. Zúčastnilo se jí celkem osm větroňů, z toho dva mimo soutěž, jejichž piloti nesplňovali podmínky účasti v národní soutěži (tedy občanství ČSR, větroně musely být naší konstrukce a musely být postaveny

## I. národní soutěž plachtových letadel v Československé republice (Medlánek, 1924)

Právě na medláneckých kopcích se v roce 1924 konala I. národní soutěž plachtových letadel v Československé republice.

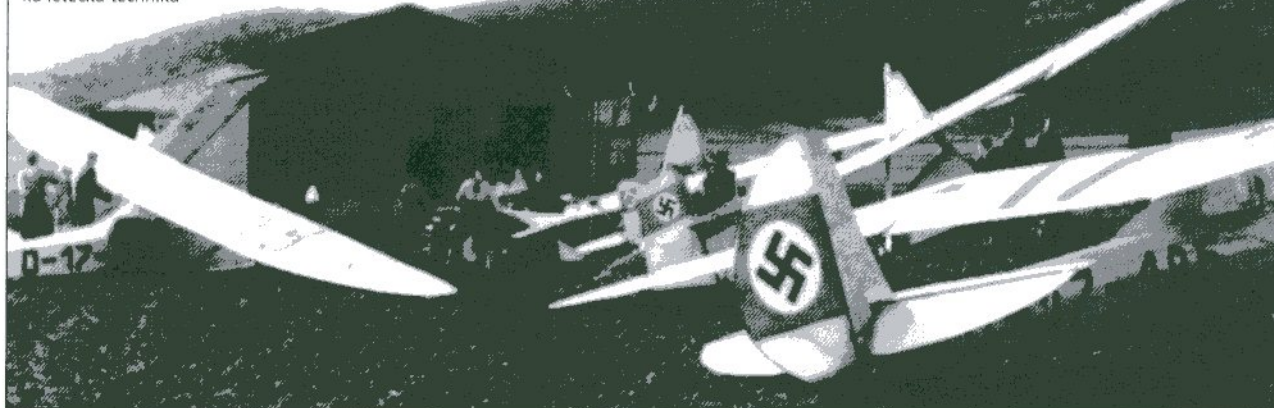
Z perfektně vedeného archivu medláneckého letiště však víme, že první pokusy o bezmotorové létání probíhaly na medláneckých kopcích nejméně o 10 let dříve.

Podle dobového tisku totiž již v roce 1914 prováděl první pokusy v letu klouzavém na medláneckých kopcích na svém závěsném kluzáku tehdejší student brněnské techniky Richard Harabus. První pokus uskutečnil za velice silného větru dne 29. září 1914 a došlo při něm ke zničení kluzáku v důsledku jeho pádu. Další pokusy však byly již mnohem úspěšnější. I když tento průkopník



Letecký pohled na zahájení 1. národní soutěž větroňů v roce 1924

V období 2. světové války působila na medláneckém letišti různorodá německá letecká technika



v ČR). Vítězem soutěže se stal škt. Maršálek s největším počtem nalátných minut a s nejděší ulétnoutou vzdáleností.

Pro velký úspěch bylo dohodnuto, že i II. národní soutěž plachtových letadel se uskuteční rovněž na medláneckých kopcích, a to v termínu od 4. do 19. dubna 1925. Soutěže se zúčastnilo 7 větroňů, z toho 5 československé výroby.

Ještě v témže roce byla uspořádána III. národní soutěž ve Zvičině u Dvora Králové. Zúčastnilo se jí celkem 12 větroňů. Soutěž však byla předčasně ukončena z důvodu silné bouře došlo k úplnému zničení tří strojů a poškození dalších. K opětovnému vzkříšení soutěžního bezmotorového létání došlo až počátkem 30. let.

### Počátky létání na medláneckých kopcích

Medlánecké kopce se jeví jako velmi vhodný terén ke klouzavým letům bezmotorových letadel. Vlastní letiště v počátcích tohoto sportu nebylo pro plachtění až tak úplně důležité. Mnohem důležitější byl kopec, ze kterého se tehdy (pomocí gumy zvané „gumicuk“) startovalo. A tuto podmínku Medláanky zcela splňovaly.

Plachtařská činnost byla na medláneckých kopcích prováděna nepravidelně až do třicátých let minulého století, kdy se komínští sedláci (ačkoliv se tradičně letiště nazývá medlánecké, velká část jeho plochy se nachází v katastru sousedního Komína) postavili poměrně tvrdě proti plachtařům, a to z důvodu údajného ničení úrody při přistávání na jejich pozemcích a následném transportu kluzáků zpět na svah. Létání na Medláneckých zakázalo policejní ředitelství v Brně s oficiálním zdůvodněním, že Medláanky nejsou schváleny Ministerstvem veřejných prací jako letiště. Výcvik a kondiční létání bylo přeloženo na civilní letiště Brně-Slatiň, kde měla své sídlo brněnská skupina MLL spolu s M.A.K. Brno. V létech 1933 - 1939 se na medláneckých kopcích létalo pouze po sklizení polních plodin a v zimních měsících. Takto se na Medláneckých létalo až do 12. března 1939, kdy skončila

předválečná éra bezmotorového létání v ČR. Po 15. březnu 1939 byl veškerý letadlový park a další materiální vybavení zabaven Němci a Aeroklub, MLL i plachtařský odbor VSB byly rozpouštěny. Na území Protektorátu bylo zakázáno provozovat veškerý letecký sport.

### Letecký provoz na medláneckém letišti za 2. světové války

Přesto (a snad právě proto) se medlánecké letiště dočkalo za okupace svého největšího rozmachu a rozkvětu.

V roce 1940 převzal Moravskou zemskou plachtařskou školu Národně socialistický letecký sbor - NSFK (Nationalsozialistische Fliegerkorps Gruppe), jehož členové začali za létáním dojíždět do Medlánek. V roce 1942 bylo rozhodnuto o zřízení německé zemské plach-

tezky v okolí letiště (vzletová a přistávací dráha doznala podoby, v jaké setrvala až do první podoby 90. let).

Na podzim 1943 byl na letišti v Medláneckých zahájen intenzivní internátní pilotní výcvik. Vedením školy byl pověřen Gruppf. NSFK Anton Kahlbacher, bývalý vynikající předválečný rakouský plachtař (držitel několika rakouských rekordů z let 1936 - 1938 a rovněž i držitel dvou světových rekordů), který školu řídil až do roku 1945. Škola připravovala vojenské piloty pro německou Luftwaffe.

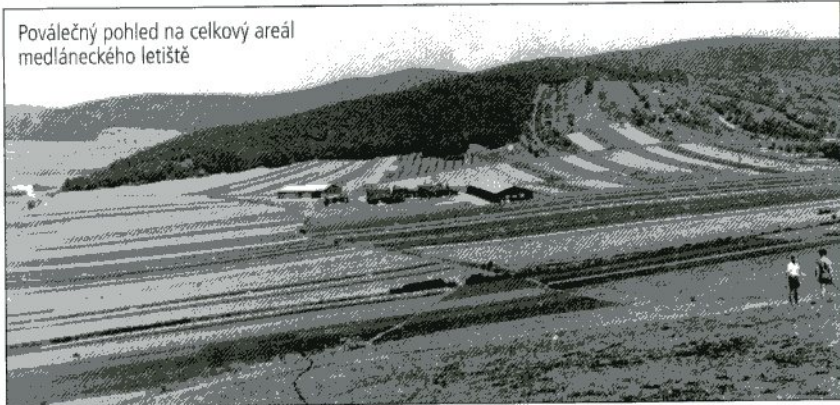
V roce 1944 byla dokončena výstavba areálu letiště včetně vybudování bazénu, který sloužil (a dodnes, po několika nezbytných stavebně-technických úpravách, slouží) jako požární nádrž. Po několika bombardováních Brna byl také postaven protiletecký kryt.



tařské školy právě na Medláneckých. Její stavba (vybudování dvou hangárů pro ubytování frekventantů kurzů a výstavba bývalé provozní budovy Aeroklubu, která lehla popelem při požáru v roce 2002) začala v dubnu 1943. Rozšíření provozu na letišti se dotklo poměrně necitelně i místních sedláků a vlastníků půdy - letiště pod vojenskou správou zabralo

Poslední kurz na medláneckém letišti proběhl 30. března 1945. Poté Němci odvezli část materiálu do Rakouska, částečně rozorali letištní plochu a podmiňovali objekty v areálu letiště. A byl to právě sportovní duch plachtaře Kahlbachera, který zachránil medlánecké letiště od naprosté likvidace tím, že neuposlechl rozkaz o naprostém zničení letištních budov

Poválečný pohled na celkový areál medláneckého letiště

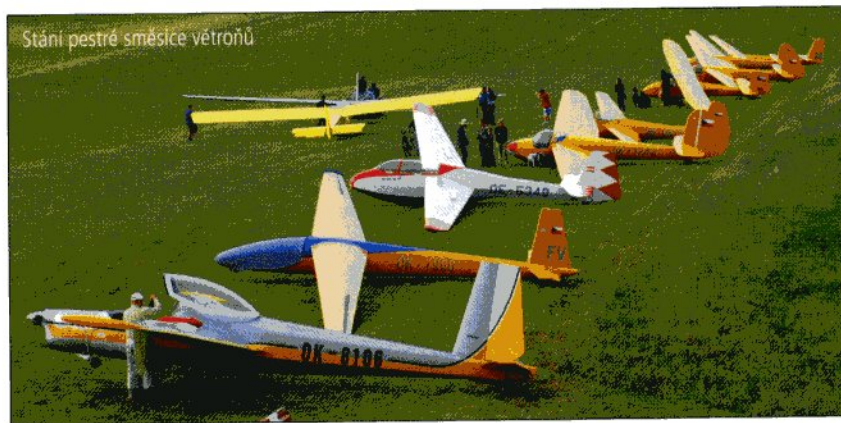


a jejich zařízení, ačkoliv tím riskoval ještě v poválečném Německu potrestání. Odlétl těsně před příchodem fronty.

### Poválečná obnova leteckého provozu na medláneckém letišti

27. dubna 1945 obsadily medlánecké letiště oddíly rumunské armády, které společně s Rudou armádou osvobodily Brno o den dříve. Ihned po skončení válečného běsnění získali předváleční medláneckí plachtaři Merlíček, Šmíd, Szpack, Rašovský a Kolařík na rumunském velvyslanectví potvrzení o převzetí letiště. Na Medlánci přicházeli staří plachtaři, kteří začali připravovat budovy, letiště a materiál po NSFK na pokračování civilního a sportovního plachtařského provozu. V těchto nelehkých prvních poválečných dnech medláneckým plachtařům významnou měrou pomáhali i medláneckí občané (zejména ti mladší), kteří v rámci narychlo zorganizované „domobrany“, z pověření Ministerstva obrany ČSR, organizovali vyklizení letiště. Ve spolupráci s vojenskou správou prováděli i deaktivaci uložených min a zajišťovali noční střežení objektů, areálu i techniky apod. Situace se stabilizovala poté, co maršál Koněv předal Československu všechna letiště i s jejich vybavením a zařízeními. V dílnách bylo opraveno několik kluzáků i ostatní pomocný materiál, letiště bylo upraveno, opravena byla rovněž Němci zničená přistávací plocha. V té době byla také obnovena činnost Moravskoslezského aeroklubu se sídlem v Brně, jemuž podléhal i plachtařský odbor v Medláncích. Na medláneckém letišti byla dne 1. srpna 1945 zřízena **Zemská plachtařská škola**, která se stala lhní plachtařů z celé Moravy. První mě-

siční plachtařské kurzy začaly již 1. září 1945 - vlastní poválečná éra bezmotorového létání na Medláncích začala již 2. června 1945. Vlastní způsob létání v té době byl dán materiálními podmínkami a terémem. Pro start se používalo výhradně gumové lano a létalo se



Stání pestré směsice větronů

pouze na svahu, odkud se klouzalo na letiště. Na jaře 1946 přibyl do Medlánek naviják. Spolu s ním i nová plachtařská krev. Letiště v té době navštívil slovenský plachtař E. Kvasnička, který dal medláneckým pilotům první lekce termického létání. Po Velikonocích 1946 se letiště dočkalo vlastního vlečného letounu He 72 Kadett. Létalo se převážně na kořistních větroních - Jeřáb, Olympie, Sperber a Vážka a na GB IIb Bejbina. Velkou událostí se pak v květnu roku 1947 stal přilet dvou větronů československé výroby Z-24 Krajánek, které byly pokřtěny jmény „Morava“ a „Brno“. V srpnu 1947 byla zorganizována první poválečná klubová soutěž - „Pšikalův memo-

riál“. V roce 1947 se také uskutečnil zájezd do Švýcarska a do Medlánek byl získán další vlečný letoun.

Činnost Zemské plachtařské školy a Plachtařského odboru Moravského aeroklubu Brno (M.A.K.) na Medláncích se mohla rozjet na plné obrátky.

### Plachtění na Medláncích v letech 1948 - 1962

Rok 1948 znamenal velké změny nejen v historii celého národa, ale i v leteckém životě. Plachtařský život se v té době rozbíhal jen velmi obtížně. Zlepšila se ale finanční stránka klubu, který začal být významně podporován ze státního rozpočtu.

V lednu 1949 byly do Medlánek dodány české větroně Z-25 Šohaj. Rozbíhalo se soutěžní létání a získávání podmínek pro stříbrný, zlatý a diamantový plachtařský odznak. Vybudovány byly i letecké dílny.

V roce 1950 získal Plachtařský odbor další větroně české výroby VT-125 Šohaj a později i další vlečný letoun K-65 Čáp.

V tomž roce se však medlánecké letiště dočkalo osudové rány. V noci z 26. na 27. června vyhořel do základů objekt č. 15. Plachtařský odbor tím ztratil veškerý pomocný materiál, padáky, barografy, archiv, sklady, zkrátka vše, co je pro bezmotorové létání potřebné. Díky materiální pomoci ostatních plachtařských odborů z celé republiky se však podařilo obnovit plný provoz již 9. července 1950.

V roce 1950 se v celostátním měřítku začala rozvíjet činnost závodních aeroklubů. V následujících letech (1950 - 1953) probíhaly rozsáhlé organizační změny. Z vlastního aeroklubu a závodních aeroklubů postupně (přes mezifázi Dosletu) vznikl Aeroklub Svazu pro spolupráci s armádou (Svazarm).

V roce 1952 se Medlánci staly sídlem krajského Aeroklubu, pod nějž patřily i Vyškov, Břeclav, Letovice a Moravská Třebová. V témže roce se do Medlánek přestěhoval i motorový odbor a parašutisté. Významné zázemí tam měli i letečtí modeláři - v té době byl východně od letiště vybudován modelářský areál s možností létání upoutaných modelů s motorovým a tryskovým pohonem. Letiště Medlánci se

Větroň VSO-10 před bývalou provozní budovou aeroklubu, zničenou požárem v roce 2002



stalo významnou leteckou sportovní základnou, kde bylo mimo jiné organizováno nesčetné množství plachtařských, motorářských, parašutistických a modelářských soutěží.

V roce 1958 byly motorové letouny z Medlánek přelétuty na letiště Brno-Černovice, které se stalo sídlem Aeroklubu Slatina (motorový a parašutistický odbor). V téže roce bylo do Slatiny z Medlánek rovněž přeneseno sídlo krajského Aeroklubu. Medlánecké letiště od té doby sloužilo již výhradně plachtařskému provozu a činnosti modelářských nadšenců.

Vedle těchto organizačních změn se medláneckí piloti samozřejmě věnovali i činnosti letecké. V návaznosti na zmíněnou zlepšenou finanční stránku aeroklubu se mohli plně soustředit na zlepšování svých výkonů. V roce 1953 obsadili 2. a 3. místo na I. celostátních plachtařských závodech. O rok později byly I. krajské závody pořádány na Medláncích (ustaven byl při nich nejstarší medlánecký, dosud platný, rekord Bohumila Dočekala - převýšení 8715 metrů na větroni VT-125 Šohaj). V roce 1961 ustavily medlánecké pilotky z. m. s. Věra Hudcová a Eva Vrbacká dvojnásobný český (a dříve i světový) rekord v absolutní dosažené výšce 7748 metrů a v převýšení 6933 metrů na dvojmístném kluzáku L-13 Blaník.

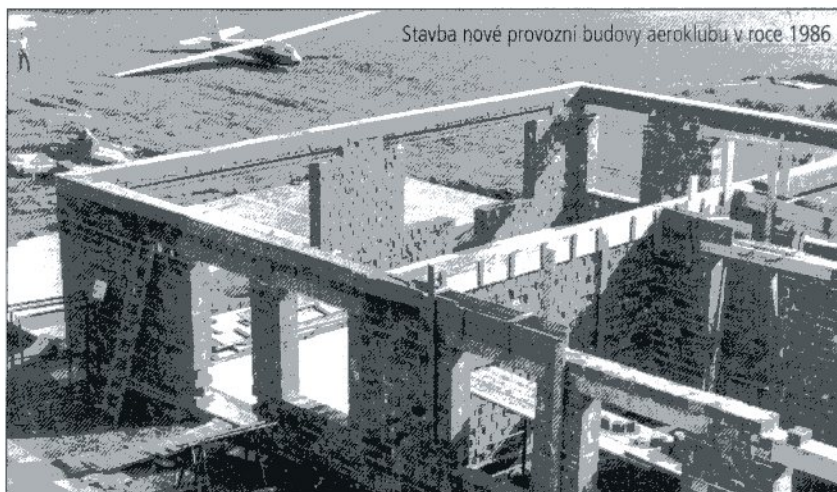
### Letecký provoz v letech 1963 - 1983

Od roku 1963 se významně změnila podmínka financování leteckých sportů. Vedení Aeroklubu Medlánek bylo v důsledku změněné struktury financování technických sportů nuceno redukovat plochu letiště a předat část letiště k zemědělskému využití. Zbylé finanční prostředky na činnost si museli piloti sami vydělat, a to zejména prostřednictvím brigádnické činnosti a výtěžky za provádění generálních oprav větroňů v dílnách Aeroklubu.

V letadlovém parku Aeroklubu Medlánek bylo v roce 1963 celkem 28 větroňů různých typů - VT-109 Pionýr, VT-25, 125 a 425 Šohaj, VT-107 Luňák, L-13 Blaník a VT-16 Standard, který v roce 1960 postavili medláneckí piloti téměř sami za pomoci Ústředních leteckých dílen. Do aeroklubu byly dodány první VT-116 Orlík, jehož prototyp vznikl v Moravských zemských leteckých dílnách v Medláncích. Později létaly na Medláncích i vysokovýkonné větroně, částečně vyrobené tamějších dílnách, které byly světově konkurence schopné - L-21 Spartak a VT-100 Démant. Postupem let i další větroně - VSO-10 (koncem 70. let), VTC Cirrus, ASW 15B a SZD-36 Cobra 15. Brněnské veletrhy a výstavy darovaly medláneckému Aeroklubu letouny rumunské výroby - jednosedadlový IS-3d a dvousedadlový CT-IIb „Dlabaná mrkev“.

V těchto letech se zlepšovaly i výkony medláneckých pilotů, kteří se aktivně účastnili (s velkými úspěchy) soutěží na úrovni republikové i mezinárodní.

Na druhou stranu je třeba zmínit, že činnost aeroklubu v těchto letech byla omezována



Stavba nové provozní budovy aeroklubu v roce 1986

politickým zasahováním do života aeroklubu a jeho členské základny, často docházelo i k omezování a zakazování leteckého provozu armádou apod. Současně bylo pořádáno mnoho závodů a sportovních akcí, které měly demonstrovat pevné sepjetí Aeroklubů Svazarmu a vedoucích složek v ČSSR.

V průběhu konce 70. let a v letech 80. se na Medláncích postupně přenesly také jiné letecké odbornosti - závěsné létání, paragliding, balonové létání a především ULL.

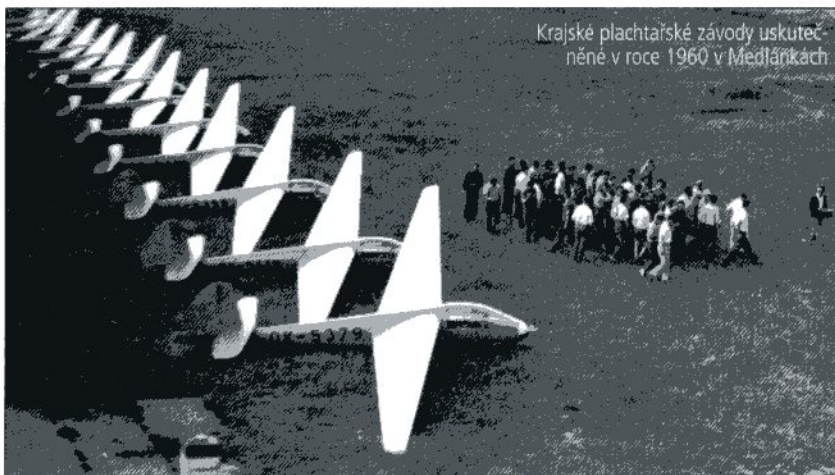
### Výstavba nové provozní budovy letiště v letech 1985 - 1987

Budovy a hangáry postavené Němci v období 2. světové války pomalu dosluhovaly a byly čím dál náročnější na údržbu. Na počátku 60. let vyvstala potřeba postavit novou provozní budovu Aeroklubu, která měla zlepšit podmínky pro leteckou činnost a současně nabídnout i ubytovací kapacitu, kterou by

Poslední zápis ve stavebním deníku byl proveden 1. listopadu 1987, kolaudace proběhla o týden později. Členové AK Medlánek na stavbě za ty tři roky odpracovali celkem neuvěřitelných 49 585 brigádnických hodin.

### Letecká činnost v letech 1984 - 1989

V tomto období pokračovali medláneckí piloti ve svém úsilí o zlepšování finanční stránky aeroklubu (státní dotace ani zdaleka nekrýly všechny finanční potřeby klubu). V leteckém parku aeroklubu bylo v té době celkem pět větroňů L-13 Blaník, které sloužily pro potřeby elementárního a pokračovacího výcviku. V osmdesátých letech byly z letového parku postupně vyřazovány nařízením „shora“ větroně VT-16 a VT-116 Orlík, které byly v mnohem menším počtu nahrazovány větroni VSO-10 (na konci roku 1989 měl Aeroklub Brno-Medlánek k dispozici tři taková leta-



Krajské plachtařské závody uskutečněné v roce 1960 v Medláncích

bylo možno využívat při pořádání plachtařských soustředění a soutěží.

19. dubna 1985, po překonání počátečních administrativních potíží a po zajištění dostatečného množství finančních prostředků, byl položen základní kámen nové zděné provozní budovy, jejíž stavba byla v následujícím období realizována svépomocí v rámci tzv. akce „Z“.

dla). Raritami byly větroně M-35 a SZD-36 Cobra 15, na letišti se objevily i reprezentační „brusy“ ASW 15B a „Vosa“ v úpravě Club. Letecká činnost byla komplikována skutečností, že vlečný letoun měl medlánecký aeroklub často ve společném užívání s některým jiným aeroklubem na jižní Moravě. Často se tedy stávalo, že se na letišti vlečný letoun



LF-109 Pionyr při letové akci nad Medlánkami

neobjevil i několik týdnů a starty na přelety byly prováděny pouze pomocí navijáku, a to včetně vysokovýkonných větroňů.

Sportovní činnost aeroklubu byla v tomto období poměrně bohatá, a to navzdory všem nepříznivým vlivům (snižování počtu letadel a také vojenské řízení vzdušného provozu).

### Nové podmínky a možnosti

Po listopadu 1989 se sportovní létání v naší zemi mohlo vymanit z nepříjemného vlivu vojenských nařízení a pořádků. Novým problémem, který se postavil před nové vedení Aeroklubu Brno-Medlánky, byla nutnost narovnání nájemních vztahů k pozemkům, které tvoří letištní plochu a jsou majetkem soukromých osob. Plocha letiště byla minimalizována na plochu nezbytně nutnou pro zachování funkčnosti letiště. Jednání s vlastníky dotčených pozemků přetrvávají v podstatě do dnešní doby a představují (spolu s organizací elementárního a pokračovacího výcviku) jednu z hlavních činností Rady Aeroklubu Brno-Medlánky.

Významným nástrojem nového vedení Aeroklubu Brno-Medlánky proti přetrvávajícím snahám o zrušení medláneckého sportovního

Počátkem devadesátých let létali členové medláneckého aeroklubu na třech větroních VSO-10, pěti Blanících L-13 a jedním Blaníku Super L-23. Závodní „brusy“ doplňovala exotická Cobra. Letadlový park byl doplňován především o starší větroně (oldtimery). Podařilo se opětovně zprovoznit větroň M-35, zrestaurovat dva větroně VT-25 a VT-425, později k nim přibýly větroně M-28 a VT-109 Pionyr. Ze soukromých zdrojů bylo opraveno několik letadel VT-116 Orlík a VT-125 Šohaj. V roce 1998 se podařilo restaurovat do letuschopného stavu opravdový unikát, větroň VT-130 Kmotr zapůjčený ze sbírek NTM Praha. V tomtéž roce se podařilo do aeroklubu získat čtvrtý větroň VSO-10. V roce 1999 přibyl do Medlánek soukromý ASW 15B.

### Sportovní činnost v letech 2004 - 2014

V období posledních deseti let je naše sportovní činnost charakterizována rozvojem kvantitativním i kvalitativním.

V oblasti kvantitativní se jedná o značný nárůst počtu větroňů, které jsou provozovány na našem letišti. Jedná se o 20 větroňů ve vlastnictví aeroklubu a 19 ve vlastnic-

Snímek z roku 1936 zachycuje kluzák Skaut Standart po startu gumicíkem



láneckých leteckých dílnách Aveko. Mimo létání v našem aeroklubu byl každoročně zapůjčován i plachtařům z jiných aeroklubů, pravidelně se účastnil leteckých dnů na jiných letištích. Vlastníkem tohoto stroje je Národní technické muzeum (NTM), s nímž byla uzavřena dohoda o jeho provozování na Medlánkách. Bohužel během loňského roku byl tento větroň vyžádán NTM zpět a zařazen do depozitáře muzea. Z pohledu nás, aktivních plachtařů, je to smutný osud pro větroň, který by mohl být ještě dlouhodobě provozován.

Kromě nárůstu počtu větroňů dochází i k rozšiřování počtu sportovně létajících pilotů, v návaznosti na každoročně zahajované elementární a pokračovací výcviky pro zájemce o tento sport.

V letech 2004-2014 splnilo 15 našich pilotů podmínky stříbrného C, 2 piloti podmínky zlatého C a 3 piloti podmínky mistrovské třídy - zlaté C se třemi diamanty.

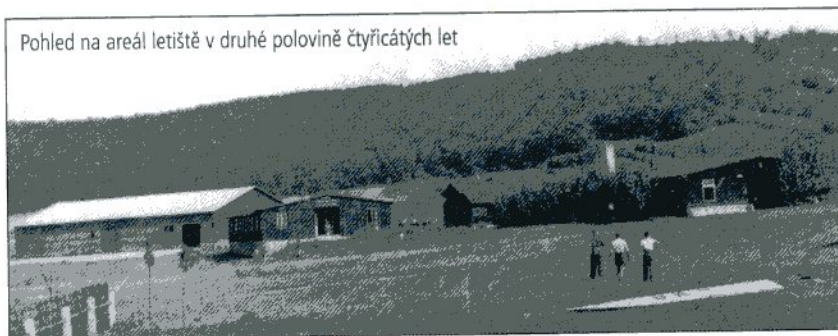
### Oslavy výročí

Za 90 let historie létání na Medlánkách došlo z pohledu letecké techniky i z pohledu sportovního létání k imponujícímu pokroku. Děkujeme za vše dobré, co se nám podařilo a co jsme prožili. Do budoucna si přejme zachování alespoň stávajícího stavu, ale raději zlepšení všemi směry.

U příležitosti oslav 90. výročí konání I. národní soutěže plachtových letadel na medláneckých kopcích připravuje Aeroklub Brno-Medlánky na sobotu 13. září 2014 oslavu určenou zejména současným a bývalým členům našeho aeroklubu. I když letošní oslavy nebudou spojeny s velkolepým leteckým dnem, který jsme pořádali u příležitosti 80. výročí konání této soutěže, přece jenom bychom rádi vzpomínali s našimi bývalými i současnými členy na dlouhou historii našeho letiště.

Rada Aeroklubu Brno-Medlánky  
VÍT HRDLÍČKA, MICHAL ŠTĚSTNÝ,  
IVAN FILAKOVSKÝ

Pokud jste neodbrželi pozvánku a patříte k odchovancům našeho aeroklubu, kontaktujte prosím Alenu Valentovou, tel. 541 225 267 nebo e-mail: akmedlanky@volny.cz (do předmětu zprávy prosím uvádějte heslo „Oslavy“).



Pohled na areál letiště v druhé polovině čtyřicátých let

letišť se stalo vyhlášení Významného krajinného prvku Syslí rezervace v ploše letiště (management ochrany kriticky ohroženého sysla obecného úzce souvisí s údržbou letištní plochy). V ploše medláneckého sportovního letiště se v současné době nachází jedna z nejvýznamnějších a nejpočetnějších kolonií tohoto kriticky ohroženého druhu v České republice.

tví soukromém. Jde o širokou paletu typů, od vysokovýkonných „brusů“ (Ventus, LAK, Shark) až po větroně historické (Šohaj, Luňák, Krajánek, Pionyr a další).

Dlouhodobě jsme provozovali i větroň svým způsobem jedinečný - LG-130 Kmotr. Ten byl po skončení původní životnosti zrekonstruován do provozuschopného stavu v med-