

# AEROKLUB MEDLÁNKY 90 let

90. VÝROČÍ BEZMOTOROVÉHO LÉTÁNÍ  
2014



## 90. výročí konání I. národní soutěže plachtových letadel v Československé republice ... 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 lety (respektive před 100 lety) začala psát historie bezmotorového létání na Brněnsku, potažmo v Československé republice.*

### I. národní soutěž plachtových letadel v Československé republice (Medlánky, 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 provedl 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 bezmotorového létání na Brněnsku zemřel v roce 1921 ve věku pouhých 24 let na TBC, v dalších 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 (jejich piloti nesplňovali podmínky účasti v národní soutěži, tedy občanství ČSR, větroně musely být naší konstrukce a musely být postaveny v ČSR). Vítězem soutěže se stal škt. Maršálek s největším počtem nalétaných minut a s nejdelší ulétnutou 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 téže roce byla uspořádána III. národní soutěž ve Zvičině u Dvora Králové. Zúčastnilo se jí celkem 12 větroňů. Soutěž však byla předčasně ukončena – díky silné bouři došlo k úplnému zničení tří strojů a poškození dalších. Po této živelné pohromě byla soutěž prohlášena za ukončenou. K opětovnému vzkříšení soutěžního létání však došlo až počátkem 30. let.

### Historie létání na Brněnsku

Ačkoliv se oficiálně začalo rozvíjet bezmotorové létání v ČSR až v roce 1922, **Aeroklub v Brně** vznikl jako pobočka Čs. aviatického klubu již v říjnu roku 1919. Od Čs. aviatického klubu se osamostatnil v roce 1920. Svou další činnost vyvíjel jako **Moravský aeroklub Brno (M.A.K.)**.

Vedle něj na Brněnsku provozovala leteckou činnost od roku 1932 také **Masarykova letecká liga (MLL) – plachtařský odbor**. Školení probíhala na Medlánkách – dle tehdejší praxe na jednosedadlovém kluzáku (žák tak byl od prvopočátku odkázán pouze na rady svého instruktora před startem a pak už pouze sám na sebe).

Ve stejné době (v letech 1932 – 1933) se v rámci **Vysokoškolského sportu Brno (VSB)** vytvořil **plachtařský odbor**. Ve spolupráci s varšavským a krakovským aeroklubem bylo vyškoleny 10 Čechoslováků, kteří si udělali kompletní plachtařský výcvik včetně úředního „C“ a navíc i instruktorský kurz. Po návratu z výcviku v Polsku hledali vhodný terén pro plachtění v blízkosti Brna a našli jej u obce Čebín (viz dále).

### 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 Medlánky 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 Medláncích zakázalo policejní ředitelství v Brně s oficiálním zdůvodněním, že Medlánci nejsou schváleny Ministerstvem veřejných prací jako letiště. Výcvik a kondiční létání bylo přeloženo na civilní letiště Brně-Slatině, kde měla své sídlo brněnská skupina MLL spolu s M.A.K. Brno.

### **Stěhování letiště, hledání nového terénu na Brněnsku**

Rok 1933 se stal rokem hledání nového terénu pro bezmotorové létání v okolí města Brna. Jako nejvhodnější byl vybrán terén cca 15 km od Brna, u obce Čebín (nad zrušenou vápenkou). Tady byl v roce 1934 postaven dřevěný hangár, dílna a později i ubytovací chata a oficiálně zde byla ustavena **Moravská zemská plachtařská škola**. První kurz „A“ byl zahájen 1. srpna 1934 za účasti 12 žáků. Dodány byly 4 kusy kluzáků, na nichž (a na dalších, která stavěla MLL – jednalo se zejména o několik větroňů Grunau Baby I. a II., postaveny byly i dva prototypy vlastních – na tehdejší dobu výkonných, větroňů) probíhaly kurzy „A“ a „B“ až do března roku 1939, kdy bylo létání v Československé republice oficiálně zakázáno.

V letech 1933 – 1939 se na medláneckých kopcích létalo pouze po sklizení polních plodin a v zimních měsících. Takto se na Medláncích létalo až do 12. března 1939, kdy skončila předválečná éra bezmotorového létání v ČSR. 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.

Z medlánecké plachtařské líhne vzešlo i několik pilotů, kteří bojovali za 2. světové války v barvách Britského královského letectva. Jmenujme např. mjr. Otmara Kučeru D.F.C, špkt. Miroslava Liškutina D.F.C., A.F.C a špkt. Karla Slámu, kteří se po skončení druhé světové války do Medlánek vrátili a podíleli se, alespoň do roku 1948, kdy byli vyhozeni z Armády ČSR a zbaveni svých vojenských hodností, na výcviku poválečné generace medláneckých pilotů.

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

Pro úplnost na tomto místě uvádíme, že po skončení první světové války bylo v Německu zakázáno motorové létání. Němečtí letečtí nadšenci proto veškerou svou pozornost obrátili k bezmotorovému létání a k leteckému modelářství. Právě bezmotorové létání zaznamenalo v té době v Německu nebývalý rozmach a letecké úspěchy. Zatímco se československé letové časy v té době pohybovaly v řádech minut a sekund (skutečné plachtění se odehrávalo prakticky jen jednou v roce na národních soutěžích – tomu odpovídala i úroveň pilotáže, pro jejíž zlepšení by bylo potřeba zajistit aerovlekový provoz na letišti v Brně-Slatině, což však vedení MLL nepovolilo), v Německu se v té době létalo již hodiny a rovněž se začaly uskutečňovat první přelety. Začátkem 2. světové války tak bylo Německo v oblasti bezmotorového létání, co do techniky i výkonů pilotů, absolutní světovou jedničkou. *Bohužel*. Němečtí plachtaři se tak stali skvělým kádrem pro potřeby německé Luftwaffe a disponovali rovněž nejlepší dostupnou bezmotorovou leteckou technikou na světě.

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**, který byl založen v roce 1933 v Německu jako součást NSDAP pro letecký sport namísto zakázaného Německého svazu leteckého sportu a byl součástí struktury Luftwaffe), jehož členové začali za létáním dojíždět do Medlánek. Celé zařízení Moravské zemské plachtařské školy bylo z Čebína přestěhováno do Medlánek (na plochu při potoku pod dnešní rolovačkou). V roce 1942 bylo rozhodnuto o zřízení německé zemské plachtařské školy právě na Medláncích – 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.

Zřízení německé letecké školy ale zasáhlo velmi necitlivě do běžného života medláneckých občanů. Již koncem dubna 1943 byla z rozhodnutí vojenských úřadů zabráněna budova školy na ulici Hudcova pro vojenské účely. Medlánecká škola se po přechodnou dobu (do dostavby areálu letiště) stala nejen ubytovnou pro frekventanty vojenské letecké školy. Tělocvična, chodby a jedna třída školy byly

upraveny pro potřeby dílen pro opravy poškozených kluzáků. Právě tělocvična v době války doznala značné devastace, protože v průběhu válečných let byla používána rovněž k dalším vojenským účelům, například k ustájení vojenských koní. Vyučování místních dětí bylo přesunuto do místního hostince „U Němců“. V srpnu 1943 se pak žáci plachtařské školy přestěhovali do nově postavených ubikací na letišti. Život do medlánecké školy se však vrátil až koncem května 1945.

Rozšíření provozu na letišti se dotklo poměrně necitelně i místních sedláků a vlastníků půdy – letiště pod vojenskou správou zabralo pozemky 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 Medlánkách 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. Po šestitýdenním výcviku, kdy absolvovali 60 – 80 letových hodin na bezmotorových letadlech a dalších 10 hodinách v rámci pokračovacího výcviku na motorových školních letounech absolvovaných na letišti v Brně-Slatině, byli přeřazeni k docvičení k bojovým leteckým útvarům.

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.

Poslední kurz na medláneckém letišti proběhl 30. března 1945. Poté Němci odvezli část materiálu do Rakouska, částečně rozorali letištní plochu a podminovali 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 a jejich zařízení, ačkoliv tím riskoval ještě v poválečném Německu potrestání. Odlétl těsně před příchodem fronty. Do Medlánky se však později ještě jednou vrátil, když po více než čtyřiceti letech přivezl do zdejších leteckých dílen významnou rakouskou zakázku, renovaci letadel pro Rakouské plachtařské muzeum, u jehož zrodu v letech 1983 – 1999 stál (muzeum se nachází v rakouském Wiener Neustadtu).

### **Poválečná obnova leteckého provozu na medláneckém letišti**

27. dubna 1945 obsadily medlánecké letiště rumunské oddíly, které (spolu se sovětskou armádou) osvobodily Brno o den dříve.

Ohledně skončení válečného běsnění získali předváleční medláneckí plachtaři Merlíček, Šmíd, Szpack, Rašovský a Kolařík na rumunském velvyslanectví potvrzení o převzetí letiště. Na Medlány 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 zařízením. 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 Medlánkách. Na medláneckém letišti byla dne 1. srpna 1945 zřízena **Zemská plachtařská škola**, která se stala líhní plachtařů z celé Moravy. První měsíční plachtařské kurzy začaly již 1. září 1945 – vlastní poválečná éra bezmotorového létání na Medlánkách začala již 2. června 1945.

Vlastní způsob létání v té době byl dán materiálními podmínkami a terénem. Pro start se používalo výhradně gumové lano (již zmíněný „gumicuk“) a létalo se pouze na svahu, odkud se klouzalo na letiště.

Na jaře 1946 přibyl do Medlánky 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 Kadet), s nímž bylo možno provádět i aerovleky.

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 přelet dvou větroňů československé výroby Z-24

Krajánek, které byly pokřtěny na „Morava“ a „Brno“ (jeden z těchto dvou letounů Z-24 Krajánek na Medláncích po renovaci v medláneckých leteckých dílnách dosud létá – jedná se o poslední letuschopný exemplář tohoto kluzáku na světě).

V srpnu 1947 byla zorganizována první poválečná klubová soutěž – „Pšíkalův memoriál“. 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 letouny 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 letou Fi-156 Čáp.

V tomtéž 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 zde 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 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 témže 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 8.715 metrů na větroně 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 7.748 metrů a v převýšení 6.933 metrů na dvojmístném kluzáku L-13 Blaník.

### **Letecký provoz v letech 1963 - 1983**

Od roku 1963 se významně změnila podmínky financování leteckých sportů. V letech 1952 – 1962 byly letecké sporty financovány, stejně jako jiné technické sporty, ze státního rozpočtu – v rámci rozpočtu Svazarmu. Piloti se tak nemuseli starat o finanční stránku činnosti klubu a mohli se soustředit pouze na zvyšování své výkonnostní úrovně – docházelo k nebyvalému růstu výkonů ve všech leteckých kategoriích, padaly celostátní i mezinárodní rekordy, úspěch stíhal úspěch.

Po roce 1962 však byla změněna hospodářská struktura národního hospodářství, dotace aeroklubům byly podstatně sníženy a ty se musely začít starat samy o sebe. V rámci úsporných opatření byla v té době rušena některá letiště, což se Medláncům naštěstí nedotklo. Docházelo také ke snižování počtu zaměstnanců Svazarmu.

Vedení Aeroklubu Medlány 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 výdělků za provádění generálních oprav větroňů v dílnách Aeroklubu.

V letadlovém parku Aeroklubu Medlány 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 medlánečtí 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 Medlánkách. Později létaly na Medlánkách i vysokovýkonné větroně, částečně vyrobené ve zdejších dílnách, které byly světově konkurenceschopné – L-21 Spartak a VT-100 Démant, jehož prototyp vznikl v Moravských zemských leteckých dílnách na Medlánkách, a postupem let i další větroně – VSO-10 (koncem 70. let), VTC Cirrus, ASW-15B a SZD-36 Cobra. 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 omezoována 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 Medlány postupně přenesly také jiné letecké odbornosti – závěsné létání, paragliding, balonové létání a především ULL.

Nadále se zvyšovala výkonnost medláneckých pilotů, kteří se pravidelně účastnili celostátních a oblastních plachtařských závodů a umísťovali se na předních příčkách i v celostátní plachtařské soutěži. V letech 1967 a 1968 byl na letišti v Medlánkách uspořádán Memoriál Milana Vaigerta, v roce 1969 uspořádal medlánecký Aeroklub Plachtařské mistrovství Moravy. Členové našeho aeroklubu se v uvedeném období stali rovněž držiteli několika národních rekordů, které však byly postupně překonány.

### **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 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“.

Stavba provozní budovy byla realizována díky obrovské obětavosti a osobnímu nasazení členů Aeroklubu Medlány, kteří ke svým běžným životním povinnostem (práce, rodina, škola) a časově náročnému koníčku (v roce 1986 členové AK Medlány zvítězili v celoroční plachtařské soutěži jak v kategorii jednotlivců, tak i v kategorii kolektivů aeroklubů z celé ČSSR) přidali ještě nejméně jedno odpoledne v týdnu trávené práci na stavbě.

Roli „stavbyvedoucího“ převzal ochotně a obětavě Pavel Lanštiak, který se na tři roky na letiště kvůli stavbě prakticky nastěhoval a domů chodil snad jen spát. V této nelehké roli mu pomáhali 3 studenti Stavební fakulty VUT a jeden zkušený vedoucí (pracující však v jiném oboru než stavebním). Těchto pět lidí se střídalo každý den v týdnu, aby organizovalo práci pro zbývajících 135 lidí. Ti všichni se na konci týdne v sobotu a neděli sešli a dohodli, kdo půjde létat a kdo bude pokračovat ve výstavbě.

Poslední zápis ve stavebním deníku byl proveden 1. listopadu 1987, kolaudace proběhla o týden později. Členové AK Medlány na stavbě za ty tři roky odpracovali celkem neuvěřitelných 49.585 brigádnických hodin.

### **Letecká činnost v letech 1984 – 1989**

V letech 1984 – 1989 pokračovali medlánečtí piloti ve svém úsilí o zlepšování finanční stránky aeroklubu (státní dotace ani zdaleka nekryly 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 Orlik, které byly v mnohem menším počtu nahrazovány větroni VSO-10 (na konci roku 1989 měl Aeroklub Brno-Medlánky k dispozici tři taková letadla). Raritami byly větroně M-35 a 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 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).

V roce 1984 drtivě medláneckí piloti zvítězili na juniorském mistrovství republiky ve Dvoře Králové, kde Medlánky reprezentovalo 6 pilotů, a všechna místa na stupních vítězů byla obsazena našimi piloty. Naši piloti obsazovali přední místa i na dalších soutěžích s celostátní nebo oblastní působností, v závěrečném hodnocení celostátní plachtařské soutěže skončil klub v roce 1984 jako pátý. Úspěchy se dařilo obhajovat i v dalších letech.

### **Nové podmínky a možnosti ... letecká činnost na Medláncích v letech 1989 – 2004**

Po listopadu 1989 se sportovní létání v naší zemi mohlo vymanit z nepříjemného vlivu vojenských nařízeních a pořádků. Majetek bývalého Svazarmu byl rozdělen – Aeroklub Brno-Medlánky se z rozhodnutí delimitační komise stal vlastníkem několika objektů v areálu letiště. Toto přineslo na straně jedné možnost s tímto majetkem nakládat ke všeobecnému prospěchu aeroklubu, na straně druhé i nutnost starat se o něj s péčí dobrého hospodáře.

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 (ne všechny pozemky se bývalému krajskému aeroklubu podařilo vykoupit). 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 letiště se stalo vyhlášení Významného krajinného prvku Syslí rezervace v ploše letiště (management ochrany kriticky 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.

Počátkem devadesátých let létali členové medláneckého aeroklubu na třech větronicích VSO-10, pěti Blanících L-13 a jednom Blaníku Super L-23. Závodní „brusy“ doplňovala exotická Cobra 15. 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 Pionýr. Ze soukromých zdrojů bylo opraveno několik letadel VT-116 Orlik 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 čtvrtou VSO-10. V roce 1999 přibyl do Medlánek soukromý ASW-15B. Počátkem 90. let Medlánky získaly rovněž i druhý vlečný letoun (k vlečnému letounu Z-226 nově přibyl Z-142).

V roce 1990 pořádal Aeroklub Brno-Medlánky krajské plachtařské závody. Naším pilotům se na nich opravdu dařilo, stejně jako našim juniorům na Plachtařském mistrovství republiky juniorů, které se v tomto roce uskutečnilo v Hosíně. V CPS se náš aeroklub umístil celkově na 6. místě. Jako „závod století“ bylo v odborných kruzích označováno 19. mistrovství ČSFR, které v tomto roce proběhlo ve Vrchlabí – na těchto závodech byla z osmi disciplín vyhlášena a splněna celkem třikrát disciplína v délce 500 km (toho nebylo v historii československého plachtění dosaženo nikdy předtím a ani potom). Podobně i na 7. Poháru juniorů v Křižanově byla vyhlášena (a všemi 14 účastníky dokončena) disciplína 300 km – dva medláneckí piloti junioři si z Křižanova díky ní odvezli splněnou podmínku zlatého „C“.

V roce 1992 si náš pilot „stoupl na bednu“ (2. místo) na plachtařském mistrovství Moravy v Jihlavě. V tomto roce se také v Dubnici nad Váhom uskutečnilo poslední společné klání plachtařů z České a Slovenské republiky. Ve stejném období se uskutečnilo soustředění pokračovacího výcviku v Poličce,

kteře se stalo doslova „továrnou“ na stříbrné odznaky (pět pilotů v rámci něho splnilo podmínky pro udělení stříbrného „C“ a další alespoň některou z nich). V CPS se Aeroklub Brno-Medlánky v tomto roce umístil na 4. místě.

V roce 1993 obsadili piloti našeho aeroklubu 4., 5. a 6. místo na Mistrovství Moravy v Jihlavě. Kromě účasti na dalších mistrovstvích a pohárech se uskutečnilo rovněž i další soustředění v Poličce (podmínky ale nebyly tak příznivé jako v předchozím roce).

Závěrem sezóny 1993 se část medláneckých pilotů vypravila pro nevšední zážitky do aeroklubu Rovno na Ukrajině. Zde si naši piloti mohli poprvé zalétat na vysokovýkonných kluzácích Jantar a Lak 12 s vodní zátěží a učili se využívat skvělou termiku nad nedozírnými ukrajinskými lány i nad běloruskými lesy. Spolupráce s klubem Rovno pokračovala i v dalších letech. Naši piloti se začali zúčastňovat i místních ukrajinských mistrovství a mnoho našich mladých členů si zde nastartovalo svou sportovní kariéru.

V následujících letech se našim pilotům dařilo jak na plachtařských mistrovstvích republikové i regionální úrovně, tak i v rámci CPS (v roce 1995 a 1996 jsme shodně skončili na 2. místě). V roce 1996 pilot Jiří Kupec pokořil (jako první medlánecký pilot a třetí pilot v republice) na větroni VSO-10 hranici 750 km. Na podzim roku 1996 byla rovněž dokončena výstavba nového hangáru.

Rok 1997 patří (díky nalétaným 43.325 km na přeletech a počtu 127 splněných přeletů) mezi nejúspěšnější v medlánecké sportovní historii. Našim se dařilo i závodně (a to i přes zrušení mistrovství ČR juniorů v Šumperku díky katastrofickým záplavám, které naši republiku v tomto roce postihly). A dařilo se nám i v roce 1998, kdy jsme obsadili 1. místo v žebříčku CPS.

Na prvních příčkách v rámci CPS se Aeroklub Brno-Medlánky pohyboval i v dalších letech (v letech 1999 a 2001 jsme skončili na 1. místě, v roce 2000 na místě 2. a v letech 2002 a 2003 na místě třetím).

S nástupem moderních vysokovýkonných laminátových větroňů (LAK 17, JANUS, ASW 15 a VSO 10) se dramatickým způsobem zvyšovala rovněž výkonnost našich pilotů (v roce 2003 nalétali na přeletech celkem 72.118 km, celkem v tomto roce dokončili 215 přeletů). Plachtařské výkony v roce 2003 byly jistě ovlivněny i skutečností, že v roce 2003 bylo v naší republice extrémně suché a teplé počasí, které znalci poměrů přirovnávali k počasí nad australskými a namibijskými polopouštěmi.

Exotické plachtařské terény si někteří naši členové mohli vyzkoušet v následujících letech i v praxi. První příležitost se k tomu naskytl již v roce 2004, kdy se někteří naši členové zúčastnili návštěvy francouzského plachtařského střediska Barcelonette (asi 100 km jižně od Chamonix přímo pod alpskými velikány – létání nad zasněženými vrcholky třítisícovek, létání v termice, na svahu i ve vlně představovalo pro nás přímo plachtařskou senzaci).

Exotické terény pro bezmotorové létání v té době začali využívat i další členové Aeroklubu Brno-Medlánky. Největší úspěchy v tomto směru pravděpodobně dosáhla odchovankyně našeho aeroklubu Hana Zejdová, která nalétala (zejména na australských terénech) celkem 52 světových rekordů.

Rok 2004 se pro náš aeroklub stal rovněž rokem velkolepých oslav. U příležitosti 80. výročí konání I. národní soutěže plachtových letadel v Československé republice uspořádal Aeroklub Brno-Medlánky ve spolupráci s MČ Brno-Medlánky nejen společenské setkání všech bývalých i současných členů našeho aeroklubu, ale rovněž i dva velkolepé letecké dny pro veřejnost. Součástí těchto oslav byla i výstava fotografií mapující historii létání nejen na Brněnsku. U příležitosti těchto oslav jsme vydali rovněž i sborník, který se stal zdrojem informací k tomuto článku.

### **Sportovní činnost Aeroklubu Brno-Medlánky v letech 2004 až 2014**

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

V oblasti kvantitativní se jedná o značný nárůst počtu kluzáků, které jsou provozovány na našem letišti. Jedná se o 20 kluzáků ve vlastnictví aeroklubu a 19 kluzáků ve vlastnictví soukromém. Jde o širokou paletu kluzáků, od vysokovýkonných „brusů“ (Ventus, LAK, Shark) až po kluzáky historické (Šohaj, Luňák, Krajánek, Pionýr a další), které patří do kategorie oldtimer.

Dlouhodobě jsme provozovali i kluzák svým způsobem jedinečný – LG-130 Kmotr (dvousedadlový celodřevěný větroň vyrobený v roce 1951, se sedadly pro piloty vedle sebe). Tento kluzák byl po skončení původní životnosti zrekonstruován do provozuschopného stavu v medláneckých leteckých dílnách Aveko. Mimo létání v našem aeroklubu 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 Medláncích.



Bohužel během loňského roku byl tento kluzák vyžádán NTM zpět a zařazen do depozitáře muzea. Z pohledu nás aktivních plachtařů je to smutný osud pro kluzák, který by mohl být ještě dlouhodobě provozován. Přesto doufáme, že tento stav není definitivní a Kmotr ještě zaplachťí na medláneckém nebi, neboť poslední letuschopný kus je provozován v Aeroklubu Zbraslavice.

Kromě nárůstu počtu kluzáků 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.

Rozvoj ve sportovní oblasti vyplývá ze získávání zkušeností na závodech mezinárodních, na sportovních podnicích pořádaných Aeroklubem ČR, ale i na závodech místního charakteru a soustředěních pořádaných jednotlivými aerokluby. Z našich členů se mezinárodních soutěží účastní, jako člen širšího reprezentačního družstva, Daneš Grula. Závodů pořádaných Aeroklubem ČR (Plachtařské mistrovství ČR, Plachtařské mistrovství regionů) se pravidelně s dobrými výsledky účastní Jiří Kupec, Stanislav Kubíček, Michal Poslužný, Ivan Filákovský a další. Juniorských a akademických závodů se účastnili Michal Navrátil, Pavel Schoř a David Císař. Mimo výše uvedené soutěže, které mají nominační charakter pro výběr do reprezentačního družstva ČR, se naši piloti pravidelně zúčastňují i dalších soutěží jako je Jarní pohár Jeseníků, Hronovské přehánky a další. Mezi jejich nejčastější účastníky patří Gustav Vrbáček, Karel Kotlán, Tomáš Ryšavý, Jiří Slouka, Petr Vlasák a další. Zvláštní místo v soutěžním létání patří účasti na závodech s kluzáky kategorie oldtimer. Účast na závodech tohoto druhu je více chápána jako dovolená, která je občas doplněna i turistikou a poznáváním okolí pořadajícího letiště. Typickým představitelem tohoto druhu závodů jsou například akce jako CPS Šohajů, každoroční slety Plachtařského oldtimer klubu (POTK). Za náš aeroklub se jich pravidelně účastní Jiří Klicnar, Petr Kapounek, Petr Vlasák, Jiří Slouka. Ve vlastní soutěži POTK, nazvané „Oldtimer cup“ (OTC), se na předních místech s hodnotnými sportovními výkony uskutečněnými na historickém kluzáku VT-116 Orlik každoročně umísťuje Vojtěch Bartoš.

V podzimních měsících jezdí naši piloti létat do dlouhé vlny za Jeseníky na letiště Mikulovice a Krnov. Dříve bylo létání v dlouhé vlně zaměřeno převážně na získání převýšení 3.000 m a 5.000 m. Za poslední období se zkušenosti s tímto typem létání značně zvýšily - výjimkou nejsou přelety, kdy piloti uletí 500 km a více. Za stejné povětrnostní situace je možno k plachtařskému letu využít i svahové létání. Jde o létání na návětrných svazích Železných hor v délce 35 km ve výšce cca 150 m nad terénem, vzlet z letiště Podhořany. Při letu přes pět otočných bodů zde lze dosáhnout i přeletu 200 km. Z našeho aeroklubu se tohoto typu podzimního létání na Železných horách účastní pilot Vít Hrdlička.

Samostatnou kapitolou sportovního létání našich pilotů je účast na zahraničních soustředěních, převážně zaměřených na vysokovýkonné plachtění. Jedná se o destinace v Jihoafrické republice, Namibii, Austrálii a Argentině. Na těchto soustředěních ustanovili piloti našeho aeroklubu i nové rekordy ČR. V roce 2008 posádka Stanislav Kubíček a Petr Jasaň uskutečnila rekordní plachtařský let “Absolutní vzdálenost přes tři otočné body na vzdálenost“ na trati 1.199 km. V roce 2011 pilot Daneš Grula ustanovil rekordní plachtařský let ve vlně za pohořím And v Argentině v kategorii “Rychlost na návratové trati 500km“ rychlostí 159,44 km/hod a “Vlnná vzdálenost přes tři otočné body“ na vzdálenost 1.267,88 km.

V rámci Celostátní plachtařské soutěže (CPS), se řada našich pilotů umísťuje na předních příčkách, v kolektivní soutěži náš aeroklub osciluje kolem 3. místa.

Vzájemné porovnávání sportovní výkonnosti našich pilotů probíhá v každoročně pořádané Klubové soutěži, kdy všechny přihlášené lety musí mít vzlet z letiště Brno-Medlánky nebo mohou být provedeny na jiném letišti, pokud je vzlet prováděn v rámci soustředění pořádaného naším aeroklubem. První příčky většinou obsazují stejní piloti, ale probíhá i nadšené zápolení o umístění na dalších příčkách této soutěže, protože naše sportovní komise vyhláší také pro piloty létající na méně výkonných kluzácích, piloty začínající, piloty oldtimerů i piloty seniory. Vítězové umístění na prvních třech místech v každé kategorii jsou oceněni diplomem a věcnou cenou. Každoroční slavnostní ceremoniál předávání cen a fotografie z našich provozů je možno vidět na [www.akmedlanky.cz](http://www.akmedlanky.cz), v sekci fotogalerie.

Samostatným druhem sportovního zápolení v našem aeroklubu je každoroční pravidelně-nepřavidelné podzimní fotbalové utkání ženatí versus svobodní. Poslední takové utkání proběhlo v roce 2013, kdy svobodní byli poraženi 7:0.

V současnosti řešíme problémy s včasným startem na přelety, kdy pro vzlet cca 40 kluzáků slouží pouze jeden vlečný letoun WT9 Dynamic. Další problém souvisí s malou vzdáleností k civilnímu letišti Brno-Tuřany (LKTb), kdy se naše letiště nachází na okraji CTR a pod TMA. Zde je patrná snaha ze strany ŘLP Brno–Tuřany o zajištění vzájemného sladění provozu obou letišť. Byla vytvořena a zajištěna koordinační směrnice, která vyhovuje oběma stranám, i když občas dochází k omezení provozu na našem letišti ze strany LKTb, a to jak výškově, tak i prostorově.

### **Krátce z historie medláneckých dílen**

Historie medláneckých leteckých dílen je nedílnou součástí historie medláneckého sportovního letiště. Její počátek spadá do období po skončení druhé světové války, kdy bylo všude co opravovat. Tehdy vznikly **Moravské zemské letecké dílny**, které později spadaly střídavě pod Moravan Otrokovice a Let Kunovice. Dílny sloužily jako prototypové středisko se specializací na větroně a dřevěné konstrukce letadel. V té době se na Medláncích pohybovali letečtí konstruktéři, jejichž jména jsou zapsána do historie československého letectví (Matějček, Dlouhý, Rublič, Tomáš, Smrček, Skála, Hlobílek a další). Postupně zde vznikaly prototypy letounů Démant (větroň dodnes obdivovaný, který ve své době měl na svém kontě nejlepší výkony na světě), Spartak, Standard v různých variantách (později pokřtěný podle výrobce – Orličanu Sopotnice, na Orlík, vedle L-13 Blaník to byl ve své době nejrozšířenější klubový kluzák u nás). Ve své době zde vznikal i motorový akrobatický speciál Racek a v 70. letech i motorizovaný větroň M-17, který měl zlepšit pilotní výcvik plachtařů i motorářů. V 90. letech stáli zaměstnanci medláneckých leteckých dílen u zrodu ULL s názvem MM-3 (Matějček-Medlánci), provozovaného později pod názvem Vlaštovka.

S nástupem nových konstrukčních materiálů pro výrobu větroňů se medlánecké dílny začaly specializovat na opravy dřevěných větroňů. Tato změna spadá do období vzniku Svazarmu. Jak se měnila náplň práce medláneckých dílen, měnily se i jejich názvy – z Moravských zemských leteckých dílen vzniklo Vývojové plachtařské středisko, později Ústřední letecké dílny Svazarmu.

V roce 1974 převzal medlánecké dílny v rámci integrace Aeron (tehdejší podnik Svazarmu). Kromě dostavby prototypu motorizovaného kluzáku M-17 se rozvíjela hlavně opravárenská činnost dílen (každoročně se v opravárenských dílnách Aeronu v Medláncích prováděly generální opravy až padesáti větroňů). V té době byla rovněž zahájena i stavba nové haly společnosti.

Nová historie medláneckého Aeronu se začala psát v 70. letech, kdy jej navštívili pracovníci Vojenského výzkumného ústavu letectva. Šlo o postavení letadélka (v kombinaci dřeva a laminátu) sloužícího k vojenským průzkumným účelům a také jako terč pro nácvik střelby na letící cíle. Projekt pod krycím názvem Sojka pokračuje dodnes. Postupně se měnila jeho konstrukce, letounek je vybaven autopilotem s družicovou navigací, palubním počítačem a mnoha dalšími unikátními zařízeními výhradně české produkce. Jeho využití je možné nejen k vojenským účelům.

Postupem času se medlánecké letecké dílny začaly specializovat na opravy kluzáků dřevěné konstrukce, tzv. oldtimerů. Začalo se s opravami pro různá muzea (pro pražské Národní technické muzeum a pro Vojenské letecké muzeum byly postupně opraveny letouny Praha, Spartak, Šohaj LG-25 a LG-125, Z-24 Krajánek, první prototyp L-13 Blaník, Luňák, ale také vrtulník HC-102, motorový celodřevěný Zlín Z-13 a další). Skutečnými unikáty renovovanými v medláneckých leteckých dílnách jsou např. LG-130 Kmotr (jediná dvousedadlovka se sedadly vedle sebe československé výroby), VSB-62 Vega nebo švýcarský kluzák Moswey IV (jediný kus na světě, na kterém byl v roce 1951 vytvořen švýcarský výškový rekord).

Koncem 90. let navštívil naše dílny vynikající předválečný rakouský plachtař Anton Kahlbacher, který na Medláncích vedl v letech 1943 – 1945 německou plachtařskou školu NSFK. Do zdejších leteckých dílen přivezl významnou rakouskou zakázku – renovaci letadel pro Rakouské plachtařské muzeum, u jehož zrodu v letech 1983 – 1999 stál. Od té doby naše letecké dílny pro Rakouské plachtařské muzeum opravily již několik desítek větroňů (nejstarší z nich – předválečný SG-38 Schulgleiter, který se u nás po válce vyráběl pod názvem Honza), další dřevěné letouny byly v dílnách opraveny pro potřeby Aeroklubu ČR a soukromých investorů. Aeron se stal dobře zavedenou značkou pro medlánecké dílny a spojení Aeron Brno-Medlánci bylo pojmem v celé letecké Evropě.

V roce 2001 byl však na Aeron vyhlášen konkurz a budoucnost se jevila velice černě. Dílen se ujal zkušený medlánecký plachtař Daneš Grula, pod jehož vedením se znovu rozběhly opravy dřevěných letadel a postupně byly zahájeny i opravy modernějších laminátových kluzáků. Byla ukončena výroba pevných dvojlistých dřevěných vrtulí, kterých se na Medláncích vyrobilo více než 2.500.

Postupně byly vybudovány nové reprezentační kanceláře a byly opuštěny staré dřevěné budovy postavené v minulém století. V roce 2007 společnost Aveko koupila licenci na výrobu ultralehkého letadla vyráběného pod názvem VL-3. S narůstající výrobou a montáží tohoto typu pomalu ustoupily opravy kluzáků do pozadí. V období od roku 2007 až do konce roku 2011 bylo firmou Aveko vyrobeno a na dílnách smontováno přes 90 kusů letadel VL-3. I přes komerční úspěch tohoto letounu společnost koncem roku 2011 prodala licenci na jeho výrobu a skončila i s opravami kluzáků.

Dílny však nezůstaly opuštěné na dlouho. Začátkem roku 2012 vzniká na Medláncích nová společnost Letecké dílny Medlány s.r.o. pod vedením Jiřího Karase a Michala Šťastného, která navazuje na letitou tradici. Zaměřuje se převážně na údržbu a opravy kluzáků a provádí také kontroly jejich letových způsobilostí.

Medláneckými leteckými dílnami prošlo za dobu jejich existence mnoho šikovných a obětavých lidí, jejichž práce, odbornost a v neposlední řadě i fandovství pro letecký sport tvořily historii a tradici medláneckých leteckých dílen, nyní provozovaných jako privátní společnost pod názvem Letecké dílny Medlány..

### **Spolupráce Aeroklubu Brno-Medlány s Vojenskou akademií Brno a VUT Brno**

Už od samotných počátků létání na Medláncích patřili studenti brněnské techniky mezi aktivní členy plachtařského kolektivu. Zejména v dobách počátků plachtění byl pilot zároveň konstruktérem a stavitelem svého létajícího aparátu – studenti a učitelé brněnské techniky se podíleli rovněž i na stavbě větroňů.

Medláneckí plachtaři se významnou měrou podíleli na práci Vývojové skupiny Brno (VSB), která vznikla v roce 1958 z iniciativy studentů a učitelů Letecké fakulty Vojenské akademie v Brně (jedním z členů VSB, kteří jsou spjatí s historií létání na Medláncích je i medlánecký plachtař Rostislav Pospíšil). Cílem této aktivity bylo dát posluchačům Vojenské akademie Brno prostor pro osobní iniciativu spojenou s odbornou praktickou činností při současném využití studií získaných teoretických znalostí.

V 60. letech vypsala tehdejší Aeroklub Svazarmu konkurz na projekt vysokovýkonného větroně, do něhož se přihlásila i Vývojová skupina Brno s projektem výkonného větroně označeného jako VSB-61.

Ačkoliv projekt VSB nebyl nakonec ze strany Aeroklubu Svazarmu uznán, zahájila Vývojová skupina Brno po nezbytných konzultacích (s VZLU, SLI, Moravanem Otrokovice, Letem Kunovice, VPS Brno-Medlány a vedením Letecké fakulty Vojenské akademie v Brně) přípravu výroby prototypu větroně vlastními silami ve spolupráci s VPS Medlány. Koncem roku 1964 byla přijata iniciativa výrobce Orličan Choceň k výrobě dvou prototypů VSB-62 Vega v Chocni a v Sopotnici. Prototyp VSB-62 Vega byl zalétáván v roce 1966 na letišti Vysoké Mýto a Choceň – jeden z prototypů VSB-62 Vega po renovaci v medláneckých leteckých dílnách dosud létá v Křižanově.

Souběžně s výrobou VSB-62 probíhala konstrukční příprava větroně standardní třídy VSB-66 Orlice, která byla zalétána v roce 1970.

Přechod letecké fakulty Vojenské akademie Brno na čistě velitelsko-štabní úroveň i následný proces normalizace na fakultě, však tuto nadějně započatou iniciativu ukončily.

Novodobá spolupráce našeho aeroklubu s brněnskou technikou se datuje od roku 1980, kdy se nynější Aeroklub Brno-Medlány stal jedním z klubů Svazarmu Vysokého učení technického v Brně a jako 701. ZO Svazarmu - Aeroklub VUT byl podporován z fondu branné komise rektora VUT. V této době byla znovu zavedena výuka letectví na strojní fakultě VUT, která byla původně na brněnské technice zajišťována od roku 1937 (a která byla v roce 1951, v souladu s tehdejší vojensko-politickou doktrínou státu, převedena kompletně na Vojenskou akademii v Brně). V roce 1970 však přestala Vojenská akademie Brno pravidelně zajišťovat výuku pro civilní sektor. Vzniklé vakuum ve výchově leteckých inženýrů pro československé civilní létání překlenuly civilní techniky v Praze a v Brně. Na strojní fakultě VUT Brno byla v roce 1982 opětovně zřízena katedra letadel pod vedením Prof. Karola Fiřakovského a v následujícím roce byla zahájena řádná výuka v oboru Letadlová technika.

Těsnější spolupráce katedry letadel s AK Medlány byla zahájena v roce 1985, kdy byl VUT Brno zakoupen motorový kluzák L-13 SW Vivat, který byl darován ÚV Svazarmu s tím, že bude provozován v našem aeroklubu. Smluvně bylo ošetřeno jeho společné využívání pro výcvikové a sportovní účely aeroklubu i pro účely odborné výuky studentů katedry letadel (respektive od roku 1993 Leteckého ústavu VUT Brno).

Každoročně v září probíhá na letišti v Medláncích odborná praxe studentů Leteckého ústavu VUT v Brně, během níž se studenti seznamují s provozem letiště, provozem letové techniky a její údržbou. Součástí odborné praxe pod vedením učitelů VUT a instruktorů AK Medlánky jsou jednoduchá letová měření na palubě Vivatu. Pro budoucí letové inženýry je to nejen přínosná praktická forma odborné výuky, ale někdy vůbec první let v životě. Nelze se proto divit, že jde o velmi oblíbenou součást výuky.

Za 90 let historie létání na Medláncích došlo z pohledu letecké techniky i z pohledu sportovního létání k impozantnímu 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 v termínu 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, přeci bychom rádi zavzpomínali s našimi bývalými i současnými členy na dlouhou historii našeho letiště. Pokud jste tedy neobdrželi pozvánku adresovanou přímo k Vaším rukám, ale patříte k odchovancům našeho aeroklubu, kontaktujte prosím Alenu Valentovou, tel. 541 225 267 nebo e-mail: [oslav@medlanky.brno.cz](mailto:oslav@medlanky.brno.cz) (do předmětu zprávy prosím uvádějte heslo „Oslavy“).

*Rada Aeroklubu Brno-Medlánky*

*Ing. Ivan Fiřakovský, Ing. Vít Hrdlička, Michal Šťastný*

*Zdroj: Kol. autorů: Aeroklub Medlánky 80 let. Aeroklub Brno-Medlánky, 2014. Vyd. 1, 208 stran., Vít Hrdlička, Michal Šťastný, Ivan Fiřakovský*

