

ROČNÍK 1 • ČÍSLO 1 • V PRAZE DNE 18. ČERVENCE 1945

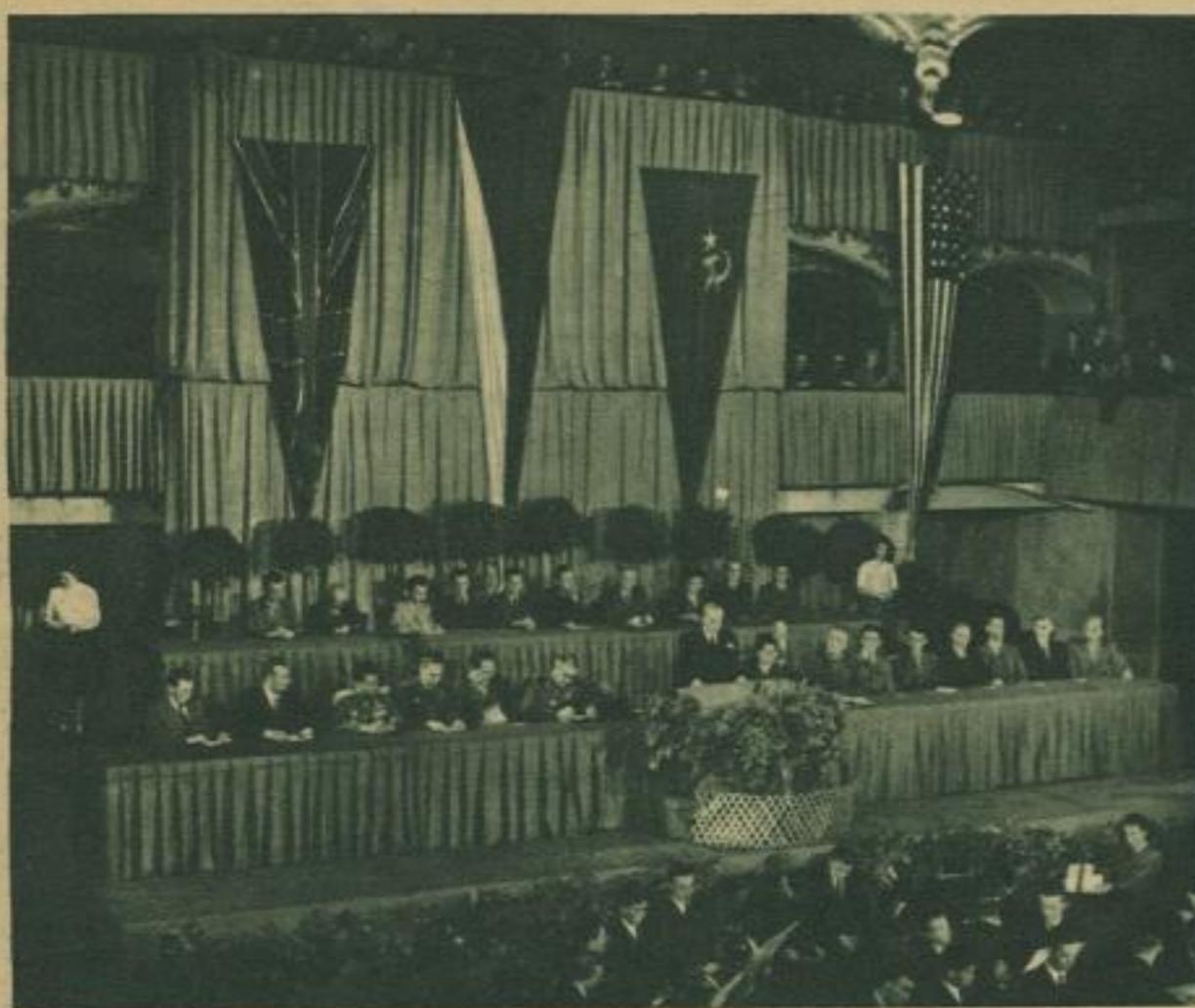
2·50

*rozlet*



**ČESkoslovensko - letecký střed Evropy**

# mládež chce létat



Rečnická tribuna na manifestaci české letecké mládeže. Zleva: Zástupce slovenských letců Gajdov, předseda ČNA F. Novotný, gardový podplukovník-letec Buřan a n o v, zástupce ministra národní obrany podplukovník-letec J. Strof, zástupce ministerstva informací básník V. Nezval, ministr dopravy div. gen. Hasal, u mikrofona zástupce Svazu české mládeže Verner, parafutista nadporučík Harus, ppor. Winkler za osvětovou službu MNO, zástupce výkonných letců čestat-letec Pánek, vedoucí plachtářského odboru ČNA V. Šilhan, zástupce motorových letců inž. K. Vanek, zástupce modelářů V. Musil a zástupce Čs. aerolinií radiotelegrafista F. Dvořák.



Na snímku vlevo zástupci slovenských letců Kleina a Kubíka, za nimi stojí pražský plachtářkonstruktér F. Peřta. Vpravo ministr dopravy, div. gen. A. Hasal při projevu a na dolejším snímku celkový pohled do zaplněného sálu Lucerny při manifestaci letecké mládeže.



Po prvních dvou schůzích letců a leteckých pracovníků v Autoklubu 23. května a v sále městské knihovny 25. května došlo ke třetí 28. června v pražské Lucerně. Jestliže první dvě byly spíš improvizované a přesto vyzněly jako spontánní manifesty pro mohutné letecké, schůze v Lucerně byla už organizovanou manifestaci mládeže, která chce létat. Na ni se už dostavili významní hosté z řad letců Rudé armády, zástupci delegací slovenských letců. Na tento manifest přišli hoši a dívky, kteří svou touhu po ovládnutí vzduchu mohou teprve uskutečnit ve svobodném Československu. Ale jim v čelo se už postavili zkoušení, kteří také doveďli vyslovit přesné a spravedlivé požadavky. A zástupci korporací a úřadů jim dali odpověď, která naplnila celý sál radostným usruchem. Z manifestace letecké mládeže přinášíme nejvýznamnější statí z projevů feřníků.

## MLADÍ LETCI ŽÁDAJÍ

### V. MUSIL ZA MODELÁŘE

Pro všeobecnou leteckou výchovu na školách požadujeme:

Aby letecká myšlenka byla přijata do celé učební osnovy, aby bylo ministerstvem školství všeobecně zavedeno letecké modelářství do ručních prací a aby se v čítankách věnovaly příslušné statí hrdinství a rytířskosti letců a tak byl povznesen duch mládeže.

Do učební fysiky třeba věnovat letecký s fyzikálního hlediska celou řadou statí a nikoliv 20 řádek, jak tomu až dosud v učebnicích bylo. V početných příkladech slovenů používat leteckých námětů k výpočtům, které však musí odpovídat pravdě a skutečnosti. Zádáme, aby nauky o leteckém byly zaváděny do škol nikoliv pouze fakultativně, nýbrž zásadně a aby pro školní výchovu byly ministerstvem školství vydány vhodné příručky.

Aby ministerstvo školství a osvěty za vedení příslušných sborů výchovných a technických ČNA zřizovalo každoročně v prázdninových měsících instruktorské kurzy pro učitele ručních prací. Aby byly zřízeny stálé pobočky těchto státních kursů, dále pak aerodynamická laboratoř pro modelářské výzkumnictví, stálá letecká výstavka (museum) v Praze, mechanické dílny, a rozšířeno a budováno modelářské učiliště ve Stříbrné Skalici.

### V. ŠILHAN ZA PLACHTAŘE

My, kteří jsme opravdu držíme plachtiti, víme dobrě, jaká je to krásá vznášet se tak volně, tiše, oproštěn od prachu a těžké země — opravdu podoben ptáku. Vznášet se tam vysoko pod oblaky, spolehaje se jen a jen na své znalosti, v radostně opojném boji s vichrem a vzdušnými proudy — my víme, co nám to dává. To musíte vy všechni sami prožít, abyste to pochopili. A utužit se bojem se živly, zbytí své smysly, zoclit svou vůli, nasýtit se čistoty výšek — to chceme — stvořit nového, lepšího člověka! Člověka dobrého srdce, ale také člověka bojovníka, bojovníka za pravdu a lepší zítřek, a nezdolného bojovníka za vlast, kdyby toho bylo potřeba.

Zádáme, aby pro účast v kurzech praktického létání byla poskytnuta žákům od jejich zaměstnavatelů mimořádná placená dovolená. Bude to jejich přispěvek na brannost národa.

Zádáme ministerstvo školství, aby vyřešilo ožehavou otázku odborného školení technického dorostu. Máme vynikající odborníky, dychtivou a nadanou mládež — pouze vysoká technická škola letecká nám chybí.

### PŘEDSTAVITELÉ LETECTVÍ SLIBUJÍ

#### PŘEDSEDA ČNA, F. NOVOTNÝ

Mládež československá, tobě patří budoucnost tohoto státu. Tobě patří v tomto novém státě vše, tobě patří také vzduch nad naši krásnou osvobozenou vlastí. Všechny prostředky k dobytí tohoto vzdušného moře pošly vám Československý národní aeroklub.

#### MIN. DOPRAVY, DIV. GEN. A. HASAL

Letectví, v němž důležitou složku tvoří civilní letecké dopravnictví, nemůže se rozvinouti v rozměrech, odpovídajících technickému pokroku a možnostem budoucím, nemůže se státi složkou celonárodní, nebude-li založeno a budováno na mládeži. Zádá to ovšem, aby mládež byla jednotně prodchnuta touhou státí se platným členem svého národa, mládeži pevného charakteru, udatných srdc, přímoře a odpovědného jednání.

Ujišťuji vás, že ministerstvo dopravy věnuje vašim snahám veškerou pozornost a péči, aby po vašem školení naše letectví bylo vybaveno ve všech svých složkách odborníky tak, aby mohlo hrát důležitou úlohu v mezinárodním leteckém dopravnictví.

#### PPLK. LET. ŠTROF ZA MNO

Chceme zřídit výcviková střediska, především pro výcvik v plachtění a v seskokách

#### Inž. KAMIL VANĚK ZA MOTORÁŘE

Chceme učinit sportovní létání našim národním sportem. To znamená: máme-li nyní sportovních pilotů několik stovek, chceme jich mít nyní tisice a desetitisíce.

Ve státním aparátu je mnoho byrokratů, kteří brzdí úsilí vlády. Tito byrokrati musí pochopit, že jsou nejen nástroji vlády, nýbrž že jsou nástroji vlády i důležití, která má podporu lidu, t. j. celého národa. Těmto byrokratům je nyní dáná možnost se osvědčit. Pouze ti, kteří obстоjejí v této zkoušce, zůstanou na svých místech, t. j. ti, kteří užijí moc, kterou mají v rukou, k prospěchu lidu. Takové byrokraty chceme převychovávat spontánním tlakem, prýšticem z nejlepších lidových vrstev. Opírat se při tom budeme o velikou většinu úředníků a techniků státních i soukromých, kteří mají dobrou vůli a nejcistěji předsevzetí podporovat vládu v jejím úsilí, kteří však ani za bývalé Československé republiky a tím méně v době německého útlaku neměli možnost pracovat podle svého svědomí.

Nový Aeroklub nemůže být pouze sloučením stávajících leteckých korporací, to by tam příliš titíž lidé, kteří v aeroklubech pracovali před válkou a vše by se opakovalo znova. Právě novou náplň Aeroklubu dáte vy, mládež, a proto jsou zde dveře pro vás otevřeny, abyste vstoupili za členy.

#### NADP. HARUS ZA PARAŠUTISTY

Náš lid, náš národ, náš národní stát jsou dosti bohatí, aby naši mládeži dali všechno, co ona potřebuje k tomu, aby mohla masově létat a skákat na svoji rodnou zem.

Nechceme a nebudeme vychovávat leteckou sportovní mládež jen pro sport, ale proto, aby si osvojila potřebné kvality fyzické i mravní, podle starého sokolského hesla: „Ve zdravém těle zdravý duch“. U letce, u parašutisty, přicházejí v úvahu tyto vlastnosti daleko více, jak při jakémkoliv jiném sportu. Jsou to: smělost, vynalézavost, rozhodnost, výtrvalost i fyzická síla.

Náš Český národní aeroklub splní zřízením padákového odboru svoji národní povinnost a vyzývá vás, abyste se nejen stali jeho členy, ale hojně brali podíl na jeho práci.

#### CETAR PÁNEK ZA VÝKONNÉ LETCE

Nikdy se nesmí stát v našem letectví, aby letec nebyl u své speciální práce — nikdy se nesmí opakovat případ, že dobrý letec přes svou dlouholetou praxi, mladí a zdraví, musel nosit pýtle mouky, nebo prodávat na puti pohlednice jako invalida, nebo přestárlý!

#### PŘEDSTAVITELÉ LETECTVÍ SLIBUJÍ

s padáky, kde by se školil dorost obojího pohlaví pod vedením zkušených instruktorů, pokud možno z řad bývalých všechných letců, aby jejich duch se přeléval do myslí těch mladých.

Chceme všem těm, kdo budou využovat fyzicky i duševně, na základě psychotechnických zkoušek dát možnost se cvičit v přijemném táborevném prostředí a družně pospolitosti a takto připravené je chceme jedině přijímati dále do vojenského pilotního výcviku. Z mladých mužů stanou se tak letci bojovi, z mladých žen piloti kurýrních a spojovacích letounů.

Vojenská správa by si přála, abyste začali s modelářstvím a plachtěním ihned a poskytnete vám k tomu co jen bude moći. Jak jen zde budou technické předpoklady i k výcviku na sportovních letounech, budeme podporovat všemi prostředky i tutto činnost.

Aby se tak stalo, k tomu slibují vám všechnou podporu jménem pana ministra národní obrany div. gen. Sloboda i jménem vojenského letectva i jeho velitele gen. Vichera, též jednoho z našich zahraničních pracovníků v této válce.

DIVISNÍ GENERÁL LETECTVA DR. KAREL JANOUŠEK,  
INSPEKTOR ČS. LETECTVA VE V. BRITANII

## NOVÉMU LISTU ČS. LETECTVA DO VÍNKU



Když jsem měl svůj poslední veřejný projev ve vlasti, nacistickými zlosyny již obsazený, vyslovil jsem přesvědčení, že československí letci, letci vysoké a nezdolné morálky, nikdy nezklamou, ať už boufe sebe divočí. Nezklamal jsem se. Moje věra v československá křídla byla tak nádherně potvrzena bojovými výkony našich letců v zahraničí. Naši stíhači a naši bombardéti patří k nejlepším mezi spojeneckými národy. Dostali se vše na přední místa svojí technickou výspěšností, svojí odvahou a svým bojovým odhadláním, které nesnese kompromis. Jsou všechni váženi nejen jako letci, nýbrž také jako muži vysoké úrovni státoobčanské, kteří dobré vědi, oč jde v boji. Při tom však nikdy nezapomněli na budoucí úkoly, když se jejich křídla již nebudou měřit s nepřátelskými, nýbrž kdy přijde o budování míru, budování nového, lepšího žitka. I zde naši hoši nezklamou. Ve svých volných chvílích se mnozí z nich věnovali otázkám našeho příštího letectví, jemuž je právem prorokována veliká budoucnost. Obohatili za šestiletého pobytu v nejrůznějších zemích téměř celého světa

svoje poznatky také na poli civilního letectví a letectví sportovního tak, že jejich přínos domů bude velmi cenný.

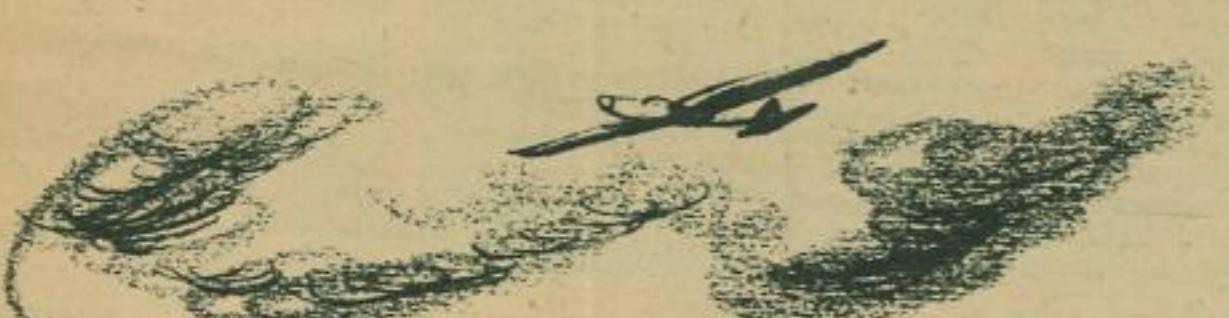
Vitám, že nedojou po osvobození naší vlasti československí letci přistoupili k budování vlastního, nového orgánu. Nepochybuj o tom, že chcete přispět k rozvoji a k zlepšení našeho letectví, které v naší minulosti dosáhlo úctyhodné úrovně. Nezůstaneme po šestiletém spoutání našich křidel pozadu za mocným rozvojem, který zatím letectví za naše hranicemi prodělálo, soustředíme-li své síly a budeme-li chtit. Musíme k letectví vychovávat všechny způsobilé prostředky. Musíme získat nás dorost. Musíme postavit pravé muže na pravá místa. Musíme a můžeme zanedluhovo dohonit to, co jsme bez vlastní viny zmlékali. Letectví pronikne do širokých maznacích občanstva, nezůstane-li při pouhých slovech. Nová doba volá po činech. Nesmíme s nimi otálet. Nás krok musí vést k získání mládeže. O letadlech, o letectví musí věděti již hned v obecné škole. V každé sportovní organizaci mládeže musí být pamatováno i na letectví. Letectví se musí záhy stát něčím, co patří ke všeobecnému vzdělání. Naše nová propaganda nesmí nechat letectku výchovou stranou. Celý nás tisk ji musí sloužit. V tom bych spatřoval první stadium, s nímž musí být začato lépe nastane rovněž velmi brzy.

Pak nastane doba praktického školení a modelářství, jakmile budou poněkud přiznivější podmínky, což — jak pevně doufám — nastane rovněž velmi brzy.

Váš list bude hrát při tomto výchovném tiku vynikající úlohu. Při tom musí být i informativní a obecněznamenat postupně své čtenáře s tím, co se v meziobdobí v letectvém světě přihodilo tak, aby mezeby byla co možná nejdříve vyplňena. Letectví znamená pro nás netolik bojový prostředek — letectví je také důležitým sektorem hospodářského života, je mezinárodně-politickým instrumentem a jedním z nejusilečtiličích a nejúčinnejších prostředků výchovy mládeže, za níž neseme plnou odpovědnost. Stojíme tudíž před úkoly velmi rozsáhlými, vím však, že je zdoláme.

Přejí vašemu listu, aby se záhy dostal na takovou úroveň, že nezůstane za leteckými listy zahraničí.

Jeho letu zdar.



DIVISNÍ GENERÁL LETECTVA ALOIS VICHEREK,  
DIPLOM. ING. E. S. A.

## JAK ZAČÍNALI VE VELKÉ BRITANII

Když Němci v březnu 1939 obsadili naš stát, dostal se jim do rukou i naš letecký materiál. Bylo ho sice poměrně mnoho, avšak to hlavní, co činí silu letectva — jeho vycvičený personál, nemohli využít. Ihned v prvních dnech po obsazení zahájena byla akce, aby se naši letci, především mladší dostali do zahraničí. A tak se počala ta slavná historie tajných úniků do ciziny, přes Slovensko, Polsko, Maďarsko do Jugoslávie, do cizinecké legie v Severní Africe a do Francie. A již v prosinci 1939 bojovali československí letci v řadách francouzského vojenského letectva.

1. června 1940 došlo k dohodě s francouzskou vládou o organizaci čs. letectva a den nato utvořena první čs. letka. Bohužel, její bojová činnost byla zkrátka znemožněna všeobecným rozkazem francouzské fronty. Byly to krušné chvíle pro československé letce, kdy tolik naději se zhroutilo. Nicméně zdařilo se převésti takřka všechny do Anglie

v řadách francouzského vojenského letectva.

Zde se jim dostalo upřímného pohostinství a záhy i možnosti, aby se mohli letecky uplatnit. Již 12. července 1940, v době, kdy Velká Británie je zcela osamocena proti všeobecnému Německu, tvoří se z československých letců první 310. stíhací perut, která v krátké době při nedlouho osvojuje jak znalost nových strojů tak i nové letectví a začíná se uplatňovat v bojových operacích. Je to tehdy ta slavná „Battle of Britain“ — boj o Británii, kdy se Němcům pokouší Anglie zdál na dosah ruky a kdy naši hoši přispěli i svým podílem k porážce Luftwaffe.

Od rána do večera jsou v plné bojové práci a jejich Hurricane útočí na Němce bez oddechu. Perut, které velel známý mjr. let. Alexander Hess, sestřílí v krátké době 36 letounů, zatím co sama činnost nepřítele ztratila jediného pilota. Londýnský list věnoval československým letcům velkou pozornost a o jejich činech psal vždy na čelných místech.

Již 1. srpna 1940 vznikla další naša perut v Anglii. Je to 311. bombardovací perut, jejímž velitelem byl pplk. let. Karel Mareš. Perut navštívil již 6. srpna president republiky a mohl se přesvědčit o pracovním elámu našich letců. Ačkoli výcvik na letouny typu Wellington byl velmi obtížný, hlavně pro malou znalost jazyka, kterého používali instruktoři, mohla nicméně první posádka již 10. září 1940 podjít se bojového úkolu, bombardovat seřadovací nádraží v Bruselu. Nálet byl tak úspěšný, že všechny britské tisk se rozepsal o tomto podniku. Pak již nastala pravidelná tvrdá bojová práce, zvlášť obtížná v nastalé zimě, kdy cílem byla německá města často huboko v zázemí, později i cíle v Itálii.

5. září 1940 připojuje se k dvěma starším nová 312. stíhací perut, která měla část pozemního personálu britského původu. Již po měsíci jsou nové jednotce svěřovány bojové úkoly a také ona plní skvěle svůj úkol v boji o Velkou Britániu. Uložena ji především obrazem.



na města Liverpool, který jakožto významné průmyslové a obchodní středisko, byl zvlášť Němcům obtěžován. Rada je tukou, které periody byly později svěřovány, ale všechny, ať už to byly doprovody konvojů, operace z Isle of Man, či doprovody bombardérů nad Francií, zhusta se nejvýš čestně.

Když 10. května 1941 vznikla poslední československá perut, 313. stíhací, byl vývoj našich leteckých sil na západě dovršen. Byla to perut smíšená, neboť veškerý pozemní personál byl britský, avšak piloti většinou Čechoslováci, kteří dříve byli portužní západě u britských jednotek leteckých. Tato spolu práce se velmi osvědčila. Perut konala hlavně ochrannou službu konvojů a minonoskám a doprovize bombardovací jednotky při náletech.

Později měli jsme ve Velké Británii i svoji vlastní výcvikovou perut s oddělením pro začátečníky i pokročilé, s vlastními instruktory pilotáže, navigace, střelby i radiotelefografie. Byli to vesměs zkušení, bojově osvitleni letci, pod jejichž vedením se cvičili novi adepti, jimž byly pak dopřívány naše polní perut.

Den 12. července 1940 položil tak základ k slavné letecké práci, na niž naši hoši mohou pohlédnout s hrdostí. Třebaže mnozí z nich zaplatili životem touhou po vypořádání se s uchvatiteli vlasti, veliká ta cena nebyla splacena nadarmo a naše letectví, nás národ jich obětí nikdy nezapomene.

Zíjeme opět ve svobodné zemi a zkušnosti, které letecké jednotky ze Západu si přináší, budou velkým vkladem nyní doma při organizování letecké zbraně.

ING. FERDINAND TREBICHA VSKÝ,  
PŘEDHOSA LETECKÉHO ODORU PRI POVERENÍCTVĚ SRP PRE VĒREJNÉ PRÁCE

## ČESkoslovenské letectvo a jeho možnosti



výkonnictvo. Tu by přiložil do svého skoro zakápení taky křídla. Už za prvej republiky mali sme pre medzinárodné letecké dopravy na rovinu dobu najmodernejšie typy dopravných lietadiel (americký Douglas DC 2 a DC 3). Američania majú už aj pre povojnovú leteckú medzikontinentálnu dopravu via hotových typov (tak napr. Lockheed „Constellation“ z prestakovanou kabínou pre 55 cestujúcich pre lietanie v substratosfére na veľké vzdialenosť, ktorý môže preletet z Ameriky do Európy za 15 hodín).

Zemepisná poloha, ktorá predurčuje nás ľidi v križovatke dôležitých dopravných ciest, priemysel, bohatstvo najznamenajších lietadlých prameňov svetových mena, význam Tatier, ktoré spolu môžu posudzovať nás ľidi na jedno z lietadlých svetových centier, dňavajú pre leteckú dopravu množstvo, ktorých využitie môže dôležitosť význam. Aby sme sa uplatnili aj v medzikontinentálnej leteckej doprave je už potom vecou aj našich viedúcich politikov a široké základnej nášho ľudu.

Od roku 1938 boli naše dva národy úplne izolované a stalo sa to, že Česi doma boli z vlastného plánovania v letectve násilne vyradeni a v továrnach nasadeni pre

vojnovú malinériu nemeckú. Tak vo výrobe zůstali iste bohaté lietadlo, ktoré bude môcť teraz uplatňovať slobodne v prospeku celého ľudu.

U nás boli isté pomery. Čo sa týka civilného letectva, mali sme možnosť pracovať. Ale žiadali na nás, aby sme to tak robili, ako si to oni, tolik Nemci, myslia. Založili sa Slovenský letecký sbor (SLS) za účelom vyučovania čo najviac vojenských letcov. Každý z nás viac hľadal užmenití sportovno-leteckú činnosť iným smere, a to zmerom čisto civilno-leteckym. Týmto zpôsobom zabavovali sme podľa svojich možností žiadost Nemcov. Počas výroby výroba výplýva aj z dalejšieho. Už ten fakt, že na Slovensku nechali sme pre civilné lietadlá výrobnú závod Československá (OK), nazvali, že sme chceli i ďalej pokračovať v tradícii československej a i proti násilku Nemcov sme zriadiли leteckú dopravu, ktorá bola riadená slovenským personálom a slúžila záujmom civilného obyva oblasti.

Po ľoprotvode letectvo bolo vytvorený nový úspešný typ ľoprotvoda lietadla „Zbor-I“ a MIMI-2-SS (výrobok amateura konštruktéra Miška). Naši plachtrári zah

zrušovali nový typ vetroka SP-I (konštruktéra Plešku) okrem dvoch ďalších typov nadzdvihádzajúcich sa v práci.

Pri novej organizácii letectva na Slovensku veľká ťažkost robí zmädenie leteckej dopravy a prevádzky. Čaká nás veľká a zodpovedná práca pri budovaní letíft, ktoré budú slúžiť záujmom ľudu a medzinárodnym. Tejto práce sa nesfádzame lebo vieme, že nie sú sami. Viďme pred suborom veľký rozsah leteckej, lebo veď dosť náš technický je dand možnosť bezpečne lietať priamo na veľké letecké vzdialosti v kilometroch vzdialenosť. A tejto možnosti sa musí chopiť najmä Československo, ak nechce byť izolované ako vzderečenský ľud. Musíme sa preto tým viac mať výhľad na vzdialosť vzdialenosť. A tejto možnosti sa musí chopiť najmä Československo, ak nechce byť izolované ako vzderečenský ľud. Musíme sa preto tým viac mať výhľad na vzdialosť vzdialenosť.

Váží mi pripadnú na mysel krásne slová Širia Georga Cayleya, priekopníka v leteckej, vystavené pred vša náš so řečmi: „Neustále splňovať vzdialosť očedn dolíhajúci až k našim dverám, musí byť využitý pre blaho ľudu.“ Síť to proti slov a predsa pravdivé a tak krásne. Chceme mat podiel na tom, aby sme v budúcnosti, pod záštitou vlastného spojence SSSR, brázdili tento hry vzdialosť očedn vlastkami smermi. Toto dočasne len tým, že letecká myšlienka rozšírime na najširšiu základnu, že povodíme celý národ vedomé s duhom lasu, že ho sdržime k spoločnej práci v našich Aerokluboch.

# LETCI SPLNILI SVŮJ SLIB



Dne 7. dubna 1937 manifestovali českoslovenští letci pro mohutné letecké, které je základem a oporou státu. V předušu velkých dějinných chvil dali tehdy svému státu a národu tento slib:

## MY, LETCI ČESKOSLOVENŠTÍ, SLIBUJEME,

že se nikdy nezpronevěříme úloze, kterou nám ukládá zdar a rozvoj republiky. Budeme vždy věrně plnit své povinnosti občanů demokratického státu, své povinnosti k národu, z něhož jsme vyšli, i k vládě, kterou si vyvolil. Slibujeme, že povedeme letecký dorost po cestách, po nichž jsme sami neúchylně kráčeli až dosud. Chceme i nadále pracovat pro větší čest a slávu republiky a pro stálý vzrůst uznesené letecké myšlenky.

A jestliže by se stáhly mraky nad naší republikou a nepřítel by chtěl sáhnout na naše nezadatelná práva svobodného národa, slibujeme, že vyplníme do posledního muže čestné poslání bojovníků, přijmeme statečně první náraz nepřitele a povedeme své stroje neohroženě vstříc protivníku, jak nám káže mužná čest a slavná tradice československých letců.

## TAK SPLNILI:

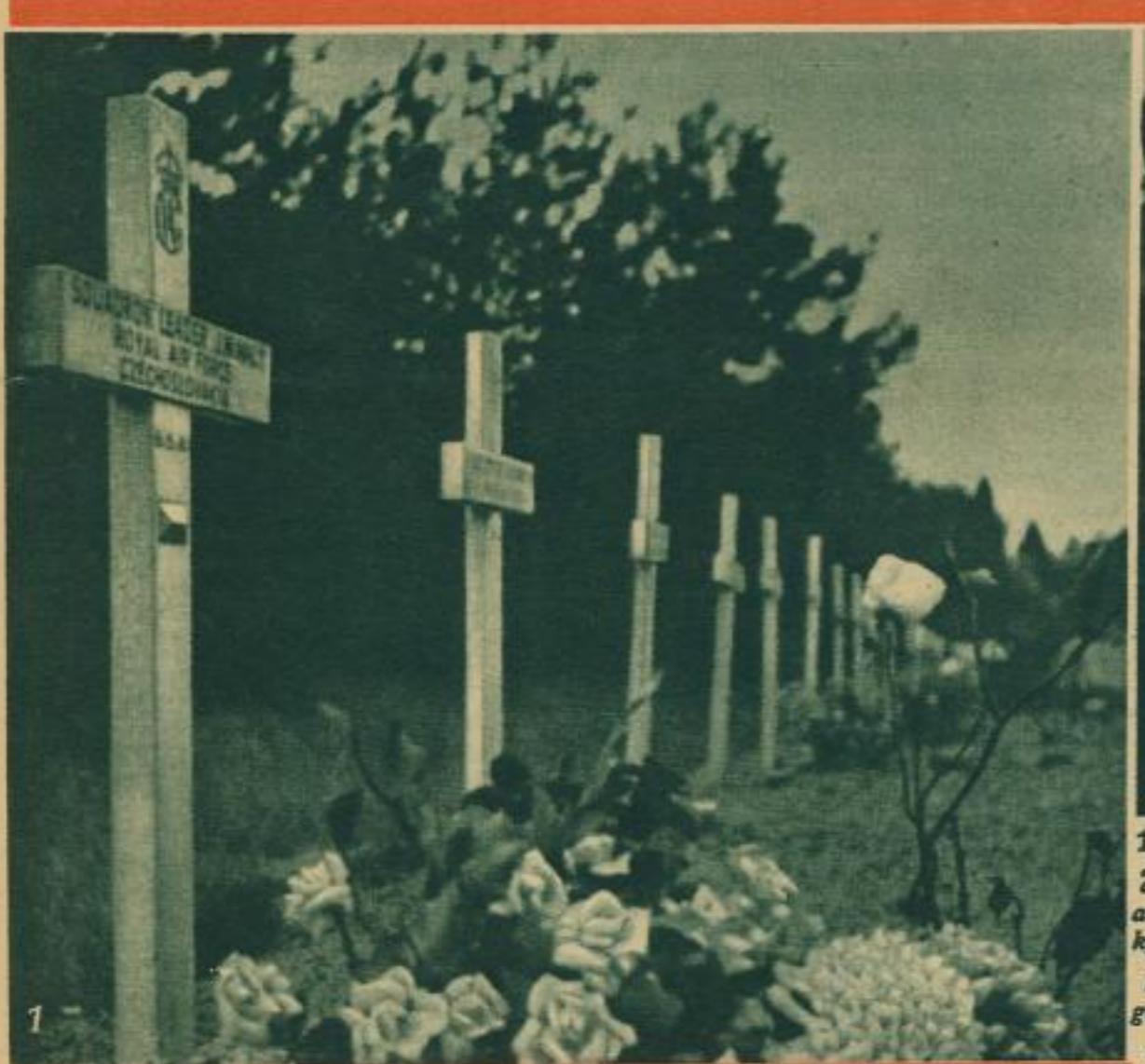
Jeden tisíc sedm set československých letců na jaře roku 1939 odešlo po skupinkách přes Polsko a Jugoslavii

do přátelského císařství, na západ a na východ. To nebyl útek, nýbrž začátek cesty k novému návratu. Začátek cesty, která byla svízelná a trpká, při které bylo nutno překonávat mnoho osobních nesnází, na které zůstalo mnoho dřevěných křížů. Rok bojů ve Francii a pět let velkých a slavných bitev v Anglii. Ale nejen pět let bitev, nýbrž pět let učení, obzírání nových světů, sbíráni skušeností. A dokromady šest let touhy a víry v každém ohaništi. Padlo Polsko, Norsko, Dánsko, Francie, celá Evropa se otřásala duněním vysokých bot nacistů, ale českoslovenští letci, kteří dostali své stroje, vždy věděli, že poslední vítězství bude jejich. Bylo jich stále méně, už jen polovina, už jen čtvrtina a počet těch, kteří v dubnu 1937 přiznali, se stále zmenšoval. Kolik jich zhltily oceány, kolik jich sůstalo na půdě nepřitele, kolik jich leží ve všech zemích na západě Evropy!

A na východě nebylo jinak. Boje československých letců o Moravskou Ostravu vešly do dějin slavné Rudé armády. Československá letecká divize se mnohokrát vyznamenala v těch dobách čtyřleté války Sovětského svazu, v nichž plnila své úkoly.

Českoslovenští letci svůj slavnostní slib splnili. Těžkými boji zoceleni přišli, přicházejí a přijdou do svobodné vlasti, připraveni plnit mírové úkoly, které na ně čekají.

Nezklamou, jako nezklamali dosud nikdy!



1



2

1 Poslední místo těch, kteří se už nikdy nevrátili ...  
2 Velitel letectva pobřežního velitelství vyznamenává čtyři čs. letce anglickými řády. V řadě zleva: škpt. Bráček (později padl), kpt. Václav Korda, nadp. Ant. Sedivý a rtm. Karel Mazurek.

3 Vyznamenání čs. stíhače z bojů ve Francii. Zprava: Croix de guerre, Medaille militaire a Čs. válečný kříž 1939.

4 Porada na velitelství bombardovací peruti 311. Uprostřed s mapou velitel peruti major Josef Šnajdr, který byl i starostou Sokola, na levici operační důstojník škpt. Fanzl, známý ze sboru Kocourkovských učitelů.

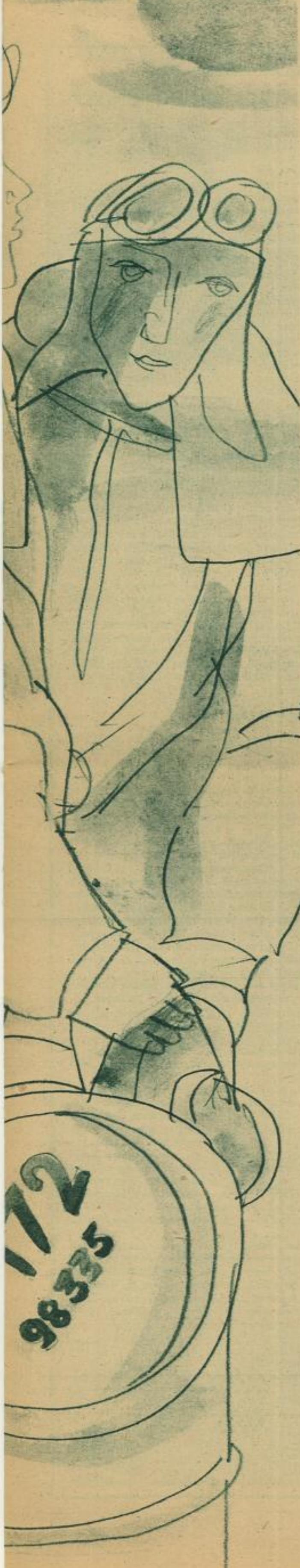


3



4





## Čs. letci prvními aktivními spojenci Velké Britanie

Dne 17. června 1940 doznely akordy marseillaisy nad Francií v šedém skřipavém disonanci. Rozvrat na francouzské frontě, rozvrat ve francouzském zázemí. Pétain kapituloval a germánský „blitzkrieg“ zaplavil Francii svůj zločinnou svefepotí a tupým velikáštvím. Věc Francie se zdála ztracena v chaosu beznaděje a poraženosti.

V tomto prostředí do poslední chvíle se bila na frontě hrstka asi 120 čs. letců. Asi dalších tisíc jich bylo jednak v depetu u Bordeaux, jednak po různých letištích Francie. Tito pionýři otevřeného boje proti nacismu nemohli však již dle pokračovat ve svém nekompromisním rozhodnutí v zápasu pod francouzskou vlajkou, stali se v zemi, jejímž heslem do nedávna bylo volnost, rovnost a bratrství, psanci, kteří musí co nejrychleji zmizet, aby je nepozfela vrahedná tlama hitlerových žoldnéřů. Byla to situace, jež ničí vůli a odhodlaní, v níž mohou povolit nervy i charakter. Byla to situace beznaděje.

A přeci tito čs. chlapci v leteckých uniformách ani na okamžík neztratili víru ve spravedlnost svého boje a ani o vlas neumensili odhodlanost porazit bestii, jež se zdála nepřemožitelnou. Francouzská půda jim sice uklozila pod nohama, ale přece necklesi ve svém rozhodnutí.

Hledali nové odražistě ke svému boji. Hledali spěšnou a rozhodovali se rychle. Našli britské ostrovy, jež ústy svého ministerského předsedy prohlásily, že z boje proti Germánům neustoupí a povedou dále boj na moři, na zemi i ve vzduchu. Boj ve vzduchu, tam bylo místo čs. letců.

Cestami podivnými a často dobrodružnými se dostali ze zmatku pokofené země francouzské, než stanuli na statečné půdě Anglie. Okamžitě nabídli své služby a svoje bojové zanícení. Nabídka byla přijata a tak čs. letci se stali prvními aktivními spojenci Velké Britanie proti germánské přesile v okamžiku nejnebezpečnějším nejen pro Británii, ale pro celý vývoj války.

Jakým tempem bylo toto spojenectví uskutečněno, o tom hovoří zřetelné srovnání časových dat.

Dne 17. června došlo k pokračujícímu přemíří Francie a začala evakuace čs. letectva z této země a za necelý měsíc, 12. července již stála organizovaná čs. stíhací perut na půdě Anglie a dano ji číslo 310. Ve svazku této jednotky se sešli čs. stíhaci, většinou osvědčení bojovníci z Francie a pod velením majora letectva Alexandra Hessa začali se připravovat do nového nesmlouvavého boje. Vypětí a vůle všech byly úžasné, protože po obtížném přeskolení na moderní stroje britského letectva již 17. srpna 1940 stáli před prvním bojovým úkolem, který splnili dokonale.

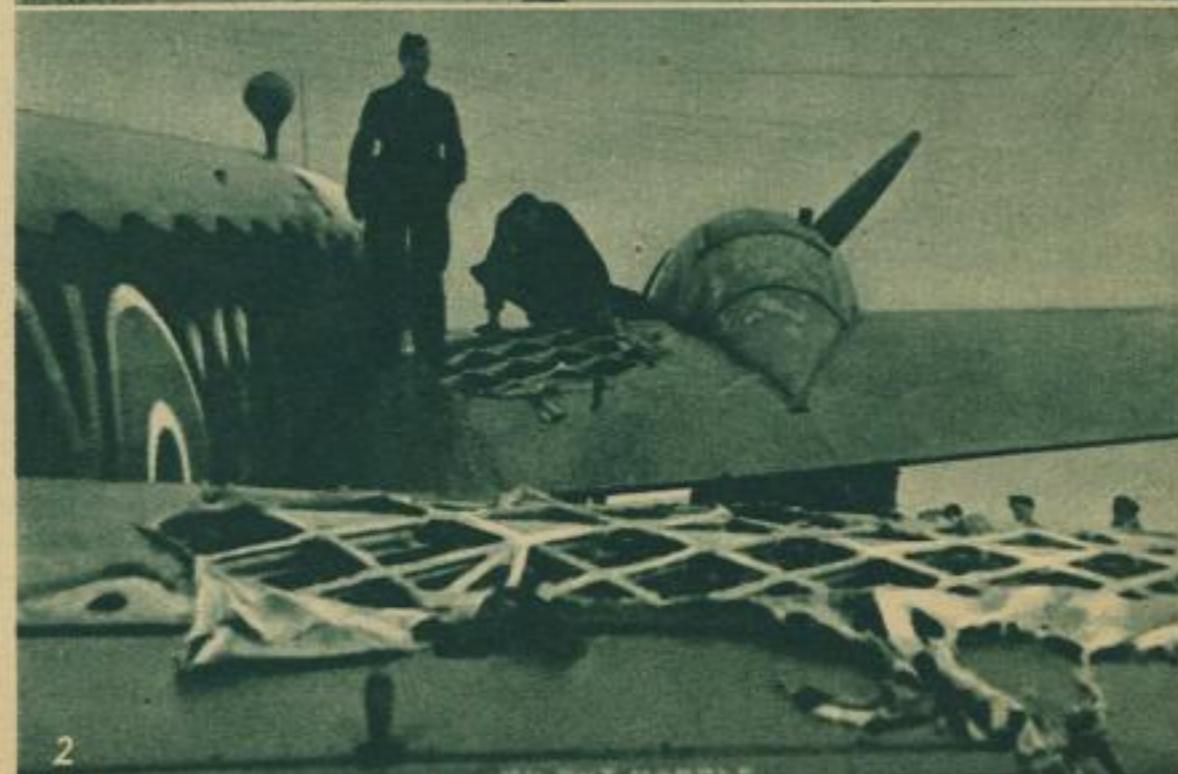
Založením 310. stíhací peruti bylo dáné návštěvi k velikému tradičnímu pásmu čs. vojenského letectva. Za 14 dnů po překonání krutých útrap a nesnází spojených s chaotickým přesunem z poražené Francie byla perut pevně zapojena do svazku RAF a necelý měsíc nato začala se již pokrývat bitevní slávou v nezapomenutelné, vítězné a rozhodující letecké bitvě v Británii.

Tuto průbojovou odhodlanost a pohotovost čs. letců ocenili mnohokrát a velmi důrazně západní spojenci a jejich představitelé. Nikdy nezapomenou na hrstku bojovníků, kteří přes tolik zkázmání, nesnází a nebezpečnosti, kdy své ztrácel hlavu pod údery Germánu, ani na okamžík nepovolili ve své věře v konečné vítězství a toto přesvědčení dovedli prokázat rychlým činem, nezištnou oběťavostí i svými životy.

Ti z tisícadesátníků, kteří přežili vražedný tanec války, i ti, kteří složili svoje životy na obětní oltář svého přesvědčení, jsou dnes prototypem morálky čs. letce, prototypem bojové oddanosti čs. člověka v neúprosném zápasu za svobodu své utlačené země.

Je tomu právě pět let, kdy vyšel první první rozkaz tisícadesítky jako oficiální průkaz síly a výtvarnosti čs. bojovného ducha. Díváme se na toto výročí bez snahy po okázlosti a slavnosti vlivkoslavě, díváme se na ně jako na fakt prostý a přesvědčující, jakých podobných podali naši letci v údobi velké vojny mnoho od první minuty otevřeného boje svobodymilovného světa proti zločinnému panpermánskemu. Nemí v tom zevní monumentálnost, zato vnitřní morální hodnota takového činu patří do základních kvadrátů monumentu, jež postavil svým konečným vítězstvím svobodný svět.

H. J. SLÍPKA



1 První přehlídka čs. letců presidentem republiky na anglické půdě v Honingtonu v létě 1940.

2 Na domovském letišti po návratu z boje. Pod prostříleným křídlem vrátili se letci vypráví nové poznatky svým druhům.

3 Jeden z významných stíhacích letců kapitán Karel Pošta ve svém letadle, opatřeném československými barvami. Kapitán Karel Pošta pochází z Plzně, kde jeho otec je dělníkem ve Škodovce.

4 Čs. letci oslavili první 28. říjen v cizině, roku 1939, na francouzské půdě. Skupinu, která byla posádkou v Pau, pozvala městská rada v Lourdech. Letci navštívili i lourdský chrám, před nímž jsou vyfotografováni.

MLAĐÍM,



## KTERÍ SE HLÁSÍ

Do jak veliké a krásné budoucnosti vstupujete vy všichni mladí chlapci, kteří máte touhu dospat se k letectvu, a to letectvu našemu — československému. Letci z východu, kteří jsou sloučeni v první letecké brigádě ze SSSR, i letci ze západu se skupinou těch, kteří zůstali doma a dokázali, že mají čistý štít a mohou se postavit po boku našich bojovníků, utvoří základ československého letectva. A potom, až bude vše připraveno, přijedete i vy, abyste doplnili jejich řady.

Přijde vás mnoho. Ne desítky, ale sta, tisíce vás bude republika potřebovat. My všichni, kteří jsme prožili začátky našeho letectva první republiky, my, jichž před dvaceti lety vycházelo pouze 40—50 z jediné vojenské pilotní školy, aby doplnilo stavby jediných tří leteckých pluků, těšíme se na vás a počítáme s vámi. Jak velikou a podivnou vlnou štěsti a hluboké radosti jsme naplněni, když slyšíme o našich leteckých brigádách, divisích a jistě co nejdříve o celé letecké armádě. Bože, jak je člověk náhle zase mlad! S jakým nadšením poslouchá slovenské chlapce, kteří se prokousávali nad Moravskou Ostravou a jinde celými palebnými pfehrami německých flaků, kteří přistávali se čtyřicíti vice zásahy na svých letounech, ale sotva měli stroj jen trochu v pořádku, už startovali znova a znova. A což ti, kteří bránili Londýn, kteří dřítili Fríce přímo nad Německem, sváděli boje nad Tobrukem v Africe, bojovali v Asii a vyučili stá pilotův v Kanadě? Ti všichni budou nám dokonalo zárukou, že naše letectvo bude nejen počtem, ale i jakostí patřit mezi nejlepší na světě a vám, mladí chlapci, kteří toužíte k letectvu, budou nejlepšími učiteli.

Ale pozor! Ani zdaleka nestačí pouze touha dospat se k letectvu. A dokonce ani výborný zdravotní stav, který vám bude ve zvláštních zdravotních ústavech dokonale přezkoušen z vás neudělá ještě dobrého letece. Musí to být hluboko v srdci,

musíte být přímo prodchnuti touhou státí se těmi nejlepšími, učití se více, než jste se učili kdykoliv před tím, přemýšleti na každém kroku a pak neni nic, co byste nemohli vykonati a není žádná výška, kterou byste nemohli v životě dosáhnouti.

Naše armáda bude organizována přesně podle nejlepší a nejlépe organované armády světa, která bude naší dobrou učitelkou, podle jedinečné Rudé armády. A tato organizace je již sama o sobě zárukou, že bez ohledu na to, z které vrstvy jste vysíli, budete postaveni tam, kam budete svými schopnostmi určeni. Každý pilot světské armády, který splní požadavky naší kladencí, je důstojníkem.

V naši mladé československé letecké armádě se již nikdy nestane, aby nejlepší a nejschopnější piloti-poddůstojníci, patřící mezi výkvět našeho letectva, takoví, jakými byli Košaf, Dalecký, Motyčka, Hubáček a jiní, poslouchali v pozoru vzdálené „odborné“ rozkazy těch, jimž sotva před rokem ukazovali, jak se drží Hidici páka a nad jejich tvrdostí v ovládání stroje kroužívali hlavami. A to jediné proto, že ani jeden třícto skvělých hočků nemohl dát chlapci střední školu, jejíž maturita, mnohdy i podivným způsobem získaná, bývala jediným méritkem pro vojenskou inteligenci. A právě proto, že se něco podobného již nestane, že ti nejschopnější budou postupovat jak si zaslouží, právě proto musí být ve vás mladých touha, abyste stali těmi nejlepšími.

Musíte se morálkou připravit, musíte se však také učit a velmi učit, neboť nelze se mylně domnít, že každý musí být důstojníkem. Naopak! V lidové armádě a tím více u letectva jím může být jen ten, jehož jak osobní vlastnosti, tak odborné, všeobecné a v neposlední řadě i politické vzdělání budou národu zaručovati, že stojí práv muž na pravém místě.

Ve velitelké budově prostějovského leteckého učiliště byla v roce 1926 zasazena mramorová deska s těmito slovy:

Ovládejte sebe — ovládnete vzduch!  
Budete odvážni — pozorni — opatrní:

T. G. MASARYK letcům.

Jak je to již dávno, kdy jsme kolem této desky chodivali. Samozřejmě, že tam již není, neboť nacisté po vpádu do našich zemí brutálně odstraňovali vše, co jediným slovem připomínalo naši svobodu. Ale jsem přesvědčen, že tam zase bude a kolem něj budete nyní chodit vy. Jak krásná a stále aktuální jsou tato slova Presidentsa-Osvobořitele, vtesaná zlatým písmem do mramoru. V těchto osmi slovech je pro vás, chlapci, obsaženo vše, jak nám říkával náš výborný velitel škpt. Berounský, který jako plukovník zahynul v roce 1942 na cestě ze SSSR do Anglie. Aho, vše! Jak úžasně krátce a přece jak dokonale ten, jehož vysokou štíhlou postavu jste už snad nepoznali, ale jehož my jsme bouřlivě vitali v roce 1929 na přehlídku letců na pražském letišti, fekl letcům vše do daleké budoucnosti Ovládejte sebe, ovládnete vzduch.

Zapište si tato slova, říkejte si je denně, říkejte si je, když budete myslit, že jste unaveni, když se vám nebude chtít učit, nebo se vaše myšlenky budou snažit zatoulat na vedlejší kolej. Mějte je jasné před sebou, když budete povolovati ve svých přesvětích a uvidíte, že to půjde!

A půjde to tak, jako to nešlo nikdy před tím! A takto připraveni jednoho dne na úřední výzvu předstoupíte pevným krokem před odvodní komisi s vědomím, že jste se připravili dokonale. Je samozřejmě, že za sebou budete mít činnost v některém odboru Československého národního aeroklubu, snad jako modeláři, možná, že i jako plachtaři a hlavně budete mit touhu jít vpřed.

Až myjdou uvidíme letět nad svými hlavami pětičlenné skupiny v nesčetných sledech, až uslyšíme hluboký tep našeho letectva, budeme vám v duchu tisknout ruce a budeme se radovat z vašich úspěchů tak, jako by to byly úspěchy naše vlastní. V. KUBEC

## KDY BUDEM LÉTAT?

Otázka, která nejvíce zajímá naše sportovní letce. Její odpovědi je zdánlivě obtížné a je třeba si je vysvetlit. Létati začneme, jakmile budeme mít sportovní letadla, uvolněná letiště a letci budou mít platné pilotní diplomy. Tyto tři hlavní požadavky musíme nejprve vyřešit.

Nejprve letadla. Ze zajištěných letadel, roztroušených po celém našem území, vybereme vhodné sportovní stroje, na kterých zavízíme první instruktory, resp. na kterých si zopakuji lekce v létání ti, kteří šest let neseděli ve sportovním letadle. Otázkou imatrikulace letadel, t. j. přezkoušení, přidělení značek a vydání palubních dokladů pro vedení urychlěně. Současně objednáme u našich leteckých továren nejvhodnější letadla, pro která továrny mají dostatek materiálu a která mohou dodati v nejkratší lhůtě. Tím si zajistíme dostatek letadel pro letošní rok.

Pokud jde o letiště, očekáváme, že veřejná civilní a soukromá letiště budou brzy uvolněna pro civilní provoz. Členové místních odboček ČNA budou připraveni zorga-

nisovat letecký sportovní provoz na těchto letištích a v mezních možností přiloží ruku k dílu, aby letiště bylo co nejdříve upraveno a schopno létání.

Bez pilotních dokladů nelze samostatně řídit letadlo. Piloti musí prokázati nejen národní spolehlivost, zdravotní schopnost, ale i to, že se zase naučili létat. Prozatím směrnice o vydávání leteckých dokladů pro létání nad územím republiky se právě vydávají ministerstvem dopravy.

Z uvedeného je patrné, že letci na plachtařových letadlech mají již k létání hodně blízko. Plachtařské letiště na Rané nebylo zabráněno a povolení k létání je vyjednáno. Několik plachtařových letadel je k dispozici a opatření pilotních dokladů k létání na větroních je nejmenší překážkou, kterou plachtaři před sebou mají.

Závisí tedy zahájení leteckého sportovního provozu na tříadech, leteckých továrnách, členech ČNA a konečně na letech samých, aby si připravili vše, co se od nich žádá.

Inž. W.

PILOT FR. NOVOTNÝ, PŘEDSEDA ČNA

## NA PRAHU LETECKÉ BUDOUČNOSTI

Technika rozdrtila hružy války. Letíme do budoucnosti. Je velká pravda, že letectví Československého mimo domov za války se ve světě proslavilo v plném uznání. My, Českoslovenští, máme svou zem ve středu Evropy a pravě u nás se musí rozbušit letecké srdce naplno.

Naše vzdušné moře musí rozletem postavit letecké mosty do celého světa.

Letecké nám urychlio samostatnost a znova dobylo naši drahou vlast.

Vzpomeňme na zahraniční lety našeho prezidenta dr. Beneše a jiných velkých státníků dneška. Jim všem letouny umožnily nejpřečnější a nejrychlejší cesty, k diplomatickým a politickým jednáním až k úplné porážce nacistického Německa a fašistického imperialismu. Takto jedině spolu s motorisovanými armádami, útokem ze všech světových stran, byla osvobozena naše drahá republika.

Budoucnost našeho letectví jsme zavázání těm, kteří za ni položily své životy. Klaníme se před vamicemi, hrdinové! Vzakujeme vám a kladem si za povinnost, že nebudešme spáti na vavřínečky minulosti, nebudešme o létání užívat jen výletních slov, nýbrž všemi silami využívat našeho centrálního postavení v Evropě a vybudujeme takové letectví, které znova a definitivně světu potvrdí, že jsme opravdu létajícími národy. Vždyť naše lásky, píle, zkušenost a kulturní hodnoty v letecku dávají předpoklady k zapojení se do národnohospodářské myšlenky, jež nás musí přesvědčit o tom, že jen a jen letectví a letouny nám změní časové svět. Rychlosť v letecku doplňuje život, létání samo spoří fyzickou námahu.

Právě nyní stojíme na prahu nového života, nového míru. Tento mír po letecké válce musí být leteckým mírem. V něm se dostaneme do popředí národu a státu jen tehdy, když své letectví dáme do rukou letců, za nimiž bude stát celý národ. Proto letectví letcům a tak československý národ odstartuje skvělé budoucnosti vstří.

Fr. Novotný



## LÉTAJÍCÍ NÁROD

Před osmi lety se na cestě autem z Haagu do Naardenu v Holandsku naskytilo jednomu českému novináři a spisovateli překapené. Holandan, který ho vezl autem po silnici, se tuse omlouval, že host z Československa musí použít pozemní cesty místo vzdušné. A pokračoval v omluvách obdivováním malého národa ve střední Evropě, který dovezl pochopit příkaz doby nad svým územím změnil v moře, které ho spojuje s celým světem.

Ceskoslovenský se později přiznal, že chtěl tuto nezaslouženou pověst poněkud aspoň zmírnit, ale Holandan v obdivu nad létajícím národem ho nepřipustil ani k slovu. A tak se tedy dovolil, čemuž Československo vděčí za tento příomek. Byly to jednak dopravní piloti československých letadel, z nichž zejména populární a možná říci téměř legendární bylo jméno „milionáře“ Františka Novotného. Dále se o to zasloužili rektori československých vysokých škol, kteří v roce 1937 přijeli na nějaký vědecký kongres letadlem. Povídají ovšem dovršili mnozí letci, kteří budou na vojenských nebo sportovních letadlech se účastnili evropských mezinárodních závodů a soutěží.

Dobrý Holandan, který měl tak nádherné minně o našem národe, si dokonce představoval, že nejen nad polovinou příslušníků Československa voldá umění pilotáže, ale soudil, že snad na každém městečku je letiště a aspoň jedno letadlo. Doufáme, že tento dobrý muž se nikdy nedostal do Československa a tak si roční minně uchoval. Dnes ovšem tato pověst by se měla stát skutkem. K tomu ovšem je ještě jeden předpoklad, a to je dostatečná síť letišť.

Není vhodnější chvíle k vybudování letištních ploch nad dnešní. Zemědělský majetek Němců, Madarů, jakož i zřídáků a neřídáků českého a slovenského národa podlždá podle dekretu prezidenta republiky z 21. června 1945 konfiskaci a uříčleněmu rozdělení. V § 7. článku 1. odst. d) stojí: Ze zemědělského majetku, spravovaného národním pozemkovým fondem, bude se přidělovati půda do vlastnictví obcím a okresům k veřejným účelům. Tento odstavec dekretu přímo volá po tom, aby velké obce a okresy počítaly s postavením letišť, které jejich kraj bude mít už v nejbližší době pro značný význam.

Jedno město dalo už příklad. Je to Mladá Boleslav, kde ředitelství využívalo vojenské průmyslové školy s místním Národním výborem se pustilo do přípravných prací pro vybudování letiště. Lze zajistit věřit, že po Mladé Boleslavě přijedou další města, která položí základ k tomu, aby pověst Československa jako létajícího národa, byla už na výkyp oprávěná.

ADAM JIST





**HRDINA SOVĚTSKÉHO SVAZU, GARDOVÝ PODPLUKOVNÍK BUJANOV:**

## Hrdinství mládeže Sovětských aeroklubů

Jménem mládeže — letců vojenských a vzdušných sil hrdinné Rudé armády tlučoucí vám vřelý bojový pozdrav.

V Sovětském svazu z popudu naší vlády a z popudu velikého Stalina před 15 lety byly organizačně vytvořeny aerokluby. Jsou v každém městě a ve velkých městech, jako na př. v Moskvě, Leningradu, Kijevě, Charkově a jiných je jich i několik.

Aerokluby jsou velmi oblíbeny u sovětské mládeže. Dělnická a rolnická mládež, inteligence a zvláště studentstvo s velkým zájmem jdou do aeroklubů a učí se velkému umění — létat. Mládež v Sovětském svazu je přijímána do klubu od 17—18 let bez rozdílu národnosti.

V klubech se mládež učí létat zadarmo. Platí za ni závod, továrna nebo úřad, kde dívka nebo chlapec pracuje. Vyučování se děje postupně, napřed na učebním letadle, potom přichází do vojenských škol a učeliště letců, kde se učí létat s bojovými letadly. Všichni letci, kteří odvážně bojovali proti německo-fašistickým okupantům a za své bojové zásluhy byli vyznamenáni řády Sovětského svazu, byli školeni v aeroklubech. Tyto kluby vychovaly desetitisíce letců, které pro jejich hrdinství zná celý svět, kteří mužně bojovali proti nepříteli naší vlasti a s nepřitelem demokracie.

Aerokluby upevňují obranu sovětské země i v době klidné výstavby. Veliký význam měly v době velké vlastenecké války Sovětského svazu proti hitlerovskému Německu, které před 4 lety dne 22. června 1941 věrolomně napadlo Sovětský svaz s úmyslem získat všechna bohatství naší země, s úmyslem podrobit národy Evropy a s úmyslem zničit národy Sovětského svazu.

Hitler nenadálé přepadl naš svaz a protože neexistovala žádné fronty, vrhl všechny sily proti Sovětům. Využil také vojenské sily podrobeného Maďarska, Finska a materiální zásoby všech zemí Evropy. Současně vrhl na sovětsko-německou frontu svazy fašistických letadel. Fašistická letadla ničila nejen města a vesnice, ale bombardovala a zabíjela nevinné obyvatele, ničila drahé umělecké a kulturní památky.

Když jsme slyšeli o barbarském činu, který Němcí provedli v české vesnici Lidice, byli jsme zděšení nad tímto dábelským činem. Nás to zejména bolelo, protože jsme viděli mnoho podobných činů v naší zemi, kde Němcii rádili také tímto způsobem. Proto jsme chápali tragedii Lidic a zdesateronásobňovali jsme sily k brzkému zničení nepřítelů, k vyčištění naší vlasti, k osvobození našeho národa a k pomoci našim bratrům Slovanům, aby se osvobodili ze jha německých barbarů.

Za cenu velkých ztrát dostali se Němci až k Moskvě, Leningradu a Stalingradu. Rudá armáda se statečně bránila a Rudé leteckvo, zejména mládež, hrdinně a směle bojovala s fašistickými piráty. V té době jsme měli méně letadel i letců než Německo. Sovětská vláda a soudruh Stalin postavili celou zemi a aerokluby před úkol připravit tolik letců, aby kvalitou a množstvím překonali Německo.

Aerokluby, splňujíce rozkaz vlasti, čestně zdolaly tyto úkoly.

Po dobu války připravily z řad mládeže desetitisíce letců místitelů. Odchovanci sovětských aeroklubů ukázali odvahu a hrdinnost a měli žhoucí nenávist k nepříteli a oddanou lásku k vlasti. Celý svět zná hrdinný čin letce-útočníka kap. Gastela: Armády fašistických tanků vnikaly do hloubky našeho území, do srdece Sovětského svazu, k matičce Moskvě. Kapitán Gastelo vedl skupinu letců-útočníků, aby bombardovali a útočili na obrannou vozbu Němců zahradili jim cestu k Moskvě. Nad kolonami fašistických tanků kap. Gastela a jeho soudruží rádili jako ohnivá smrště, jako uragan, ničící německé tanky a rozsvájíce smrt ve fašistické zemi. Až nepřátelský dělový náboj zasáhl letadlo kapitána Gastela. Hrdina-letec s myšlenkou na vlast a na Stalina úmyslně rádil své hofce letadlo do největší skupiny fašistických tanků.

Kapitán Gastelo zahynul, ale jeho hrdinný čin napodobil desítky letců Sovětského svazu. O něm jsou napsány verše a písničky, které se zpívají ve všech českých Sovětské země. Jeho jméno bude věčně žít v srdcích mládeže jako příklad hrdinství a oddanosti milované vlasti.

Ano první noční „taran“ komsoomského letce-místitele Viktora Talalichina. Fašistická letadla v noci ve velkých skupinách pronikala k Moskvě, aby ze vzduchu ničila naše hlavní město. Viktor Talalichin společně s druhým letci vzlétl, aby odrazil útok německých pirátů. V záři reflektoru viděl na fašistický stroj, blížící se k městu. Hned namířil palebnou zbraň na piráta, ale kulomety nestřílely. Fašistický bandita při zpárování sovětských letců se snažil uniknout.

„Neunikneš, hade,“ řekl si Talalichin, doháněje Němce. Dostihl jeho letadlo a vrtuli vlastního letadla odřízl ocasní plochy německého stroje. Ten se zřítil i s nákladem pum a pohřbil ve svých troskách pět hitlerovských pirátů. Talalichin zůstal naživu.

A znovu desítky sovětských letců napodobili hrdinný čin komsoomského letce Viktora Talalichina. Ve dnech velké vlastenecké války, kdy celá země prožívala smrtelné nebezpečí, mládež Sovětského svazu se postavila na obranu vlasti. Ten vzlal pušku nebo kulomet do rukou, jiný šel k dělu, jiný k minometům, onen sedl do tanku a letadla. Zase jiný se dal k námořnictvu, ponorkám a jiný u stroje, v dolech, všichni s jedinou myšlenkou: rozdrtit fašistické okupanty, ubránit svou vlast.

A mládež, nelituje svých mladých životů, kladla je na oltář vítězství. Hrdinové za cenu svého mladého života zastavovali a ničili fašistické tanky. Nebo jako Alexander Matrosov vlastními těly neváhal zakrýt otvory pevnůstek a tak vlastní krví znemožnit střelbu fašistických kulometů, aby rota mohla proniknout a vypudit stanovený úkol. Nebo hrdinný boj naší mládeže v týlu Němců v partyzánských oddílech. Celý svět zná jména hrdinek partyzánek-dívek komsoomské Zojii, Kosmodějanskou, Lizi Čajkinou, Uljamu Gromovou a jiných.

Vláda a celá země vysoko ocenila záslužné činy hrdinné mládeže a celou mládež jmenovala hrdiny Sovětského svazu. Jen za války více než 2000 komsoomských letců bylo vyznamenáno vysokým řádem „Hrdina Sovětského svazu“ a desetitisíce mládeže byly vyznamenány řády Sovětského svazu. Rudá armáda a Sovětský svaz osvobodily svou vlast a společně s Velkou Britanií a Spojenými státy rozbily Německo a osvobodily celou Evropu od německé tyranie. Náš veliký vůdce a učitel, generalissimus Sovětského svazu Stalin, postavil Rudou armádu před úkol nejen zastavit, zničit, vyhnat z naší země Němce, ale také pomoci národom Evropy a zvláště národu československému v jeho osvobozeneckém boji proti hitlerovské tyranii. Dokonce ve chvíli těžkých pro naši zemi, kdy jsme byli smrtelně ohroženi, jsme nezapomněli na naše bratrské slovenské národy, které trpí německou tyranii.

Na začátku války, 6. listopadu 1941, generalissimus Stalin řekl: „Našim cílem není ani nemůže být vnučování své vůle a svého režimu slovenským a jiným zotročeným národům Evropy, které čekají na naši pomoc. Našim cílem je pomoc těmto národům v jejich osvobozeneckém boji proti hitlerovskému Německu, a pak pfenechat jim budování svého státu, jak si samy přejí. Nechceme zasahovat do vnitřních záležitostí jiných národů.“

Dne 6. listopadu 1943 soudruh Stalin postavil armádu a Sovětský národ před úkoly: Společně s našimi spojenci musíme:

1. Osvobodit národy od fašistických okupantů, pomocí jim vytvořit v národní státy, aby od Němců rozdělené národy Francie, Belgie, Jugoslavie, Československa, Polska, Řecka a jiných států, které byly pod německým jhem, staly se opět svobodnými a samostatnými.

2. Dát osvobozeným národom Evropy plné právo a svobodu řešit své státní ústavy a režimy.

3. Vytvořit stálé hospodářské a politické i kulturní styky národů Evropy na základě vzájemné pomoci při znovuobjevování zničeného hospodářství a kultury.

A po dobu celé vlády generalissimus Stalin nabádal nás k pomoci národom Polska, Československa a jiným, aby se osvobodily od německého moru, a dáti jim možnost vytvářet své státy, znovuobjevovat svou svobodu a nezávislost. A tento úkol Rudá armáda vyplnila. Pomohla znovuobjevovat vaši samostatnost a svobodu. My letci-místitelé, gardisté, jsme byli účastní na osvobození města Prahy od nepřitele a máme velikou radost, když vidíme, jak československá mládež se raduje ze svobody a jede k učení a práci.

Naše útvary chtějí pomoci československé mládeži organizovat aerokluby, chtějí ji naučit leteckému umění a darují ji jedno letadlo, na kterém může vyučovat své první letce.

*Na obrázku nahore gardový podplukovník Bujanov, příslušník Rudého letectva, vyznamenaný řádem Hrdina Sovětského svazu při svém projevu k české mládeži, které manifestovala pro leteckvo. Za ním stojí letci Rudé armády, kteří se v bojích proti německým letadlům vyznamenali. Na dolejším snímku letadlo, které letci Rudé armády věnovali pražské mládeži. Letadlo nese nápis: Mládeži města Prahy od letců Rudé armády. Letadlo odevzdalo zástupcem Svazu české mládeže plukovník Lobanova neděli 1. července 1945 na letišti v Ruzyni.*



## Jednotný postup Čechů a Slováků



Porady slovenských letců s představiteli Českého národního Aeroklubu. Na obrázku od levá místopředseda ČNA Břetislav Šemr a d. předseda SNA vrchní rada inž. Trebicinský, vrchní rada inž. Stolpjaník, inž. Weysser z leteckého odboru ministerstva dopravy, tajemník ČNA inž. Holinský, vedoucí plachtařského výcviku v Bratislavě Erik Kvasnicka a slovenský konstruktér Štefan Pleško.

Od 30. června do 4. července byli v Praze zástupci slovenských letců, aby jednali o příští společné práci na letecké výchově a ve sportovním letectví. Představitelé slovenské a české organizace i leteckých odborů u příslušných úřadů projednali zejména organizační basi příští činnosti. Tak bylo dojednáno, že v historických zemích povede činnost Český národní aeroklub, na Slovensku pak Slovenský národní aeroklub. Obě tyto organizace budou mít jednotnou ideo-vou i pracovní náplň a tak jejich jednací rady a jejich program bude vždy totožný. Pro mezinárodní styky a při řešení celostátních

otázkou bude vytvořena střechová organizace Aeroklub republiky československé, který bude představitelem československého sportovního letectví pro zahraničí. Porady, které se vedly na ministerstvu dopravy za účasti zástupců českého i slovenského aeroklubu, probíhaly velmi rychle, neboť nebylo nejen zásadních, ale vůbec žádných rozporů mezi českými a slovenskými leteckými pracovníky. Důkazem rychlosti celého jednání je skutečnost, že stanovy jednotného Aeroklubu byly současně vypracovány a už zadány ministerstvu vnitru ke schválení.



Zájem mládeže o letectví a letadla, který se v obnovené republice tak mohutně projevil, není nový. Obrázek chlapců a dívčat, kteří vojenský letce ukazují stroj letadla, je o mnoho starší. Chlapci zatím dorostli a fistě se nyní přihlásit do řad mladých mužů, kteří chtějí vzdádat svůj věk.

## In memoriam nejlepšího z nás

Pro vojáky to byl rotný Rudolf Dalecký. Pro ty, kteří se s ním stříkali v jeho zaměstnání, to byl letecký pilot Avie pan Dalecký. Ale pro nás, kteří jsme s nímrostli na vojně i později v civilu, kteří jsme tak dokonale znali a obdivovali jeho umění, to byl skvělý kamarád — prostě náš „Kachlík“, jak jsme mu mezi sebou říkali.

Byl to před touto větou nejlepší československý pilot vůbec! Tordim, že jsme neměli lepších a dokonalejších pilotů, jaký byl on a Olda Kočka, také pilot Avie, který již před sedmi lety zahynul, když se mu nad kbelským letištěm roztrhl letoun ve vzduchu. Je pravda, že kiroká veřejnosti znd jiná jména a nechci říci, že to nebyli vynikající letci, kteří jsme ostatně měli celé řady, ale ti, kteří mohli sledovat vývoj našich nejlepších pilotů a mohli je také nezaujatě a samostatně hodnotit, ti kteří viděli starty Daleckého a Kočky na továrním letišti Avie nebo v zahraničí, nemohou být v rozpacích, koho dát na první místa. Jaké to byly krhounné lety těsně

nad zemí, hraničí s hlenou odvahou, a to na nových nevyzkoušených strojích! A přece to byly výkony tak čisté a presícné, byly to lety naprostě nutné, aby je po nich mohli prováděti bez obav ti nejlepší vojenskí piloti, jednak jako součást výcviku vysoké letecké akrobacie, ale hlavně při veřejných leteckých produktech. Vždyť jen takový obrácený looping, který býval vyvrcholením vysoké letecké akrobacie a při něm bývalo na leteckých dnech nejvíce aplaudováno oficiálním krdlum našeho vzdachu, oni prováděli jako součást svého zaměstnání v celých seriích! A při tom samozřejmě jako tovární piloti musili být pravou duší svého stroje, neboť na jejich přesném posudku závisela veškerá výroba a zleplování letounů.

Byl náš milý Kachlík, ale již nemí! Trojnásobně se skládáme nad tragikou jeho života — neboť byl trojnásobným hrdinou nejen jako pilot, ale i jako člověk. Vynikající letec — léta v nacistickém koncentráku v Dachau i jinde, v nichž také byli jeho statí rodice — a padl

5. května 1945, když téměř s holýma rukama s hrstkou jiných dobýval obrněný vlak na nádraží v Praze-Vysočanech!

Z gestopáckých mučení se vrátil utýraný tělesně, ale nezlamem duchem, naopak plný plánů a důvěry v budounost jako všechni ti, kteří prošli koncentračními tábory, pro něž není svoboda jen pouhou změnou života.

Přišel pátý květen — den veliký — i den bolestný! Průstrel krku — a Kachlík skromně položil svůj život jako jeden z těch mnoha nejmenovaných a nečinících si nároku na slávu. A přece to byl jeden z měst Čech, kteří dříve před touto větou proslavili náš národ jako národ leteckých vynikajících daleko za hranice republiky. Jen zde doma jej neznali, protože byl příliš skromný a nebyvalo zvykem u nás ocenovat sebe-vynikající výkony, nebyly-li dokonale propagovány a mnohdy i jinak využity.

Cest Tobě, milý Kachlíku! Hrstka těch, kteří jsi byl jedinečným kamarádem, na Tebe nikdy nezapomene!

## PŘEDSTAVUJEME SE

Z obrázků na všech stranách se na vás dívají letadla. Aspoň jedno je všude a tam, kde nejsou, má obrázek vztah k něčemu, co letci vykonali nebo právě mají v práci. Nemusíme Vám proto dokazovat, že jsme letecký časopis, listem, který chce číst pro letecký a z letectví. Tento obor lidské činnosti, lidské radosti, bádání, sportu, je dnes tak obsáhlý a tak zajímavý, že i Vy, kteří letadlo dosud neznáte z bližšího styku, naleznete v tomto listě vždy něco zajímavého. Ríkáme Vám docela upřímně: chceme Vás pro letecký zaujmout, chceme Vás přivést k poznání, že letadlo je jedním z nejkrásnějších plodů lidského ducha, protože v něm se spinila odvěká touha člověka — ovládnout vzduh.

Je po válce, o které jsme slychali, a také poznali na vlastní kůži, že to je válka letecká. V těch šesti letech jsme tady slychávali o nepřekonatelných leteckých vítězstvích nacistických hrdinů vzdachu a o nemožnosti a bezradnosti spojeneckých letců. Jak to opravdu vypadalo, o tom si v příštích číslech také povídáme a ukážeme Vám obrázky z dob válečných. Ale jdeme nyní do míru, který už nemůže být Německem ohrožen. A proto našim hlavním úkolem bude sledovat mírové leteckví, jeho rozšířování, pokroky, jeho snahy a jeho krásu. Neboť není na světě nic krásnějšího nad pokojný let.

Vám, kteří v letecké pracujete, kteří jste poznali jeho krásu a přednosti, chceme jen říci, že tento časopis je opravdu Vaším časopisem, protože je orgánem Českého národního aeroklubu, který je jeho vydavatelem. Na Vás také bude záležet, jaký tento časopis v budoucnu bude. Staňte se jeho spolupracovníky; snažte se s námi, aby se tento letecký týdeník libil nejširší veřejnosti a splnil své poslání.

Redakce

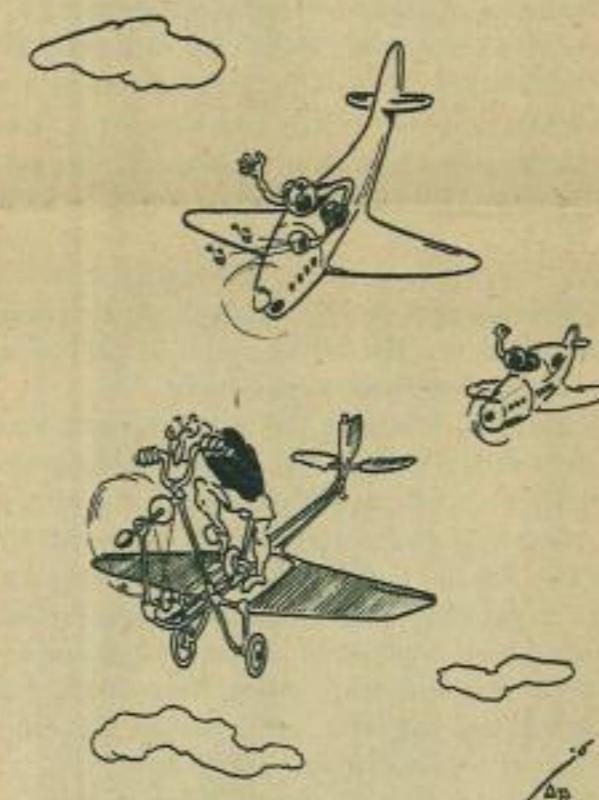
## TI, KTEŘÍ NÁS REPRESENTUJÍ



Na mnoha významných diplomatických mísťech v cizině stojí v čele vojenského diplomatického zastoupení příslušníci leteckva. V Londýně je to plukovník polní pilot-letce J. Kalla.

Jméno plukovníka Kalla není v leteckém světě neznámé. Leteckví mu bylo vše, než vojenský povolání. Svědčí o tom záznamy v tabulkách leteckých rekordů, z nichž dosud jeden jeho rychlostní rekord zůstal nepřekonán. Kalla jej vytvořil 12. května 1930 výkonem 275-269 km za hodinu v letadle, zatíženém 500 kg. Ale tehdejší špt. a pak major Kalla se také účastnil velkých leteckých závodů kolem Evropy a italského závodu Raduno del Littorio. Všude se vždy umístil na předních mísťech. Na snímku je plukovník Kalla se svou 72letou matkou.

## PŘÍŠTÍ VZDUŠNÁ DOPRAVA



Zatracení cyklisti, všude se pletou!





## CESTA DO LETECKÉ AKADEMIE

Ministerstvo národní obrany hodlá v krátké době zahájiti školení a výcvik v 1. ročníku vojenské letecké akademie. Přihlášky přijímá do 25. července. To je stručná zpráva v novinách, její následek je však množství přihlášek mladých mužů od 18 do 20 let, kteří se chtějí stát členy letecké armády.

Každý z nich však musí projít úskalim lékařské prohlídky, při nichž si mladého muže běže jeden lékař po druhém. Začíná to docela jednoduše prohlídkou sluchu (obr. 1), zraku (obr. 2), dechu (obr. 3), tlaku krve, ale pak příde na řadu zkouška pohotovosti a bystrosti. Není malicherností dvěma dřevíčky posbírat malé kuličky předměty, ne nepodobné sirkám, a rychle je zastrkat do úzkých otvorů (obr. 5). Není jednoduché udržet klid na židli (obr. 6), kterou lékař roztočí, ne povel

se vzpřímit a udržet nejen tělo, ale zejména oči v prostém klidu. A největším sitem, na kterém mnoho přihlášených zůstane, je zkouška pohotovosti, při nichž se na desce před kandidátem letecké uniformy objevují různobarevné světelné body (obr. 4). Zkoušený musí poznat, která barva se nejvíce vyskytuje a okamžitě to zaznamenat na příslušném tlačítku. Ono by to nebylo tak těžké, jenže počet a barvy světelných bodů na desce se stále mění a kandidát to musí sledovat a každou změnu správně zaznamenávat. Na této pohotovosti a bystrosti u mnohých končí velká touha po vstupu do letecké akademie.

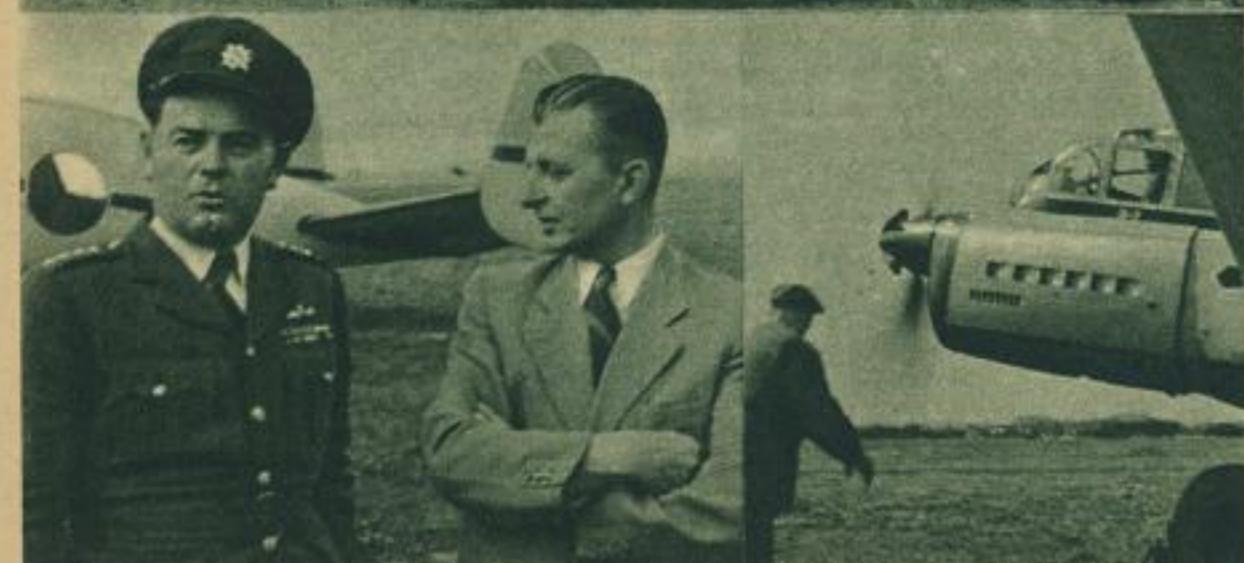
Tyto zkoušky ovšem jsou zárukou, že mezi letecké důstojníky se dostanou jen ti nejzdatnější, takoví, kteří československé letectví budou dokonale reprezentovat.

## PRVNÍ DOMÁCÍ STROJE ČS. LETECTVA

Letiště v Praze ožilo nezvyklým ruchem v září slunce v pondělí 9. července odpoledne. Uprostřed letištní plochy stály dva lesknoucí se letouny s označením „Aero 01“ a kolem nich se shromáždili vedoucí osobnosti a členové závodní rady továrny Aero. Aerovka jako první továrna připravila první dvě letadla k odevzdání velitelství čs. letectva. Za továrnu byli přítomní národní správci Menšík s členy závodní rady, prokurista Kabeš a techn. ředitel inž. Brětovský, z jejichž rukou oba stroje převzal za velitelství letectva kapitán Korda.

První stroje, které vyšly z továrny pro potřeby republiky, jsou dolnoplošníky, opatřené dvěma dvanáctiválcovými, vzdutím chlazenými motory Argus, postavenými do obráceného V v řadě po 6 válcích. Výkon motoru je 480 ks, cestovní rychlosť při zemi je 280, ve výši 3000 metrů 310 km/hod. Stoupavost letadla je 3-5 minut do 1000 metrů a 10 minut do výše 3000 metrů. Nejvyšší dostupnost je 7500 metrů, s jedním motorem 3500 metrů.

*K obrázkům: První dvě dopravní letadla, připravená k odevzdání. — Dole vlevo: Kapitán Korda, který letadla převzal s pilotem továrny Aero Vaňkem. — Vpravo jeden z letounů připraven ke startu. Pomocník jde odklízet špalky pod kolys podvozku.*



## PORAŽEN SMRTÍ

Jeden z nejlepších a rozhodně nejznámějších československých letců, který byl vynikajícím reprezentantem výspěšnosti našeho letectví a na nich leteců ve všech výkonnostních soutěžích nejen doma, ale všude za hranicemi, byl nadporučík František Novák. Žel, musíme říci byl, neboť nadporučík Novák zemřel 27. dubna 1940 v jedné parížské nemocnici. Svůj vynikající letecké schopnosti nadporučík Novák chtěl uplatnit v boji proti německé hydře, která zachvátila rok před tím Československo. Ale osud mu nedopřál změřit síly s německými letci v zápolení, ve kterém už nešlo o první nebo druhé místo, nýbrž o život a záždu. Těžká žaludeční choroba zlomila jeho odhodlání a život. Zprávu o smrti nadporučíka Františka Nováka přinesly francouzské a anglické rozhlasové stanice. A tak se mnozí jeho obdivovatelé, zejména ti, kteří neměli tehdy možnost poslechu cizích stanic, ani nedovídali, že Novák zemřel, vzdálen na stovky kilometrů od své vlasti.

Na prvním snímku nadporučík Novák s paní dcerkou, která byla jeho miláčkem; na druhém s četnými vyznamenáními, které získal za své vynikající výkony v zahraničních soutěžích.

*V sále Městské knihovny v Praze se 25. května 1945 sešli letečtí pracovníci, zaměstnanci, sportovní letci a zájemci na kongresu, svolaném Vědecko-technickou radou ČNA, aby manifestovali pro mohutné československé letectvo. Výsledkem kongresu byla rezoluce, obsahující program letecké výstavby. Obrázek ukazuje první řadu posluchačů, v niž zasedli zástupci zájmových úřadů, škol a korporací.*

# PRAHA VEDE LETCE NAD EVROPOU

Civilní zabezpečovací služba letecká očita se po našem osvobození ve zvláště svízelné situaci: všechna její zařízení byla totiž Němci odmontována a zničena. Pouze na letišti Praha v Ruzyni byly přístroje převezeny do skladů okolo města, odkud nyní musejí být vybírány z vojenského materiálu a po opravě znova dávány do provozu. Na tomto letišti byly naši radiotelegrafisté jednimi z prvních, kteří nastoupili službu na zaměřovací stanici. Za spolupráce všech civilních zaměstnanců byl zahájen ihned provoz pro vojenskou správu a ruský Aeroflot, což bylo umožněno hlavně tím, že vysílání ústředí v Jenči zásahem partyzánských skupin zůstalo téměř nepoškozeno. Rádny provoz se začal dne 1. června a dnes obstarává službu pro pravidelné spoje Prahy s Brnem a Bratislavou, Prahy s Londýnem, které létají jednou týdně a pro denní linku Praha—Paříž. Naše zaměřovací stanice přebírá vedení letadel často již daleko za hranicemi republiky. Kromě toho pracuje s letadly, která odvážejí repatrianty z Plzně do jižní Francie a s francouzskými repatriačními letadly létajícími po celém Německu, která žádají zaměření a údaje o počasi. Naše povětrnostní služba zahájila již též pravidelné

vysílání svých zpráv, a to každou hodinu pod naší známou mezinárodní značkou OKM.

Důležitost Prahy jako zaměřovacího bodu vzrostla proti roku 1938 mnohonásobně, neboť na všech stranách v sousedství naší republiky zavládl dokonalý klid nejen na rozhlasových vlnách, ale zvláště v leteckých pásmech; žádná stanice na mezinárodní letecké vlně nevstoupila v okolních zemích v činnost a ještě dříve pracoval nebude. Na vlně 900 m jsou nám nyní nejbližší Kodaň, Malmö a Švýcary a tak rozšířený okruh našich zaměření klade značné požadavky na technické vybavení a práci našich radioelektrických stanic. Naše provozní vysílače pracují spolehlivě s Londýnem i Moskvou.

Ministerstvo dopravy jedná s vojenskými úřady o uvolnění dalších přístrojů, aby naše zaměřovací síť mohla být doplněna aspoň na předválečný stav a naše republika zaujala v mezinárodním leteckém světě to postavení, které jí podle tradice náleží. Tolič pro nejbližší dobu; pro budoucnu musí to být mnohem více. Poválečná situace, která se pro nás na tomto poli tak výhodně vytvořila, nám k tomu dává nejen možnosti, ale přímo kategorický příkaz.

JS.

## BOMBARDOVACÍ NÁLETY NA NĚMECKO

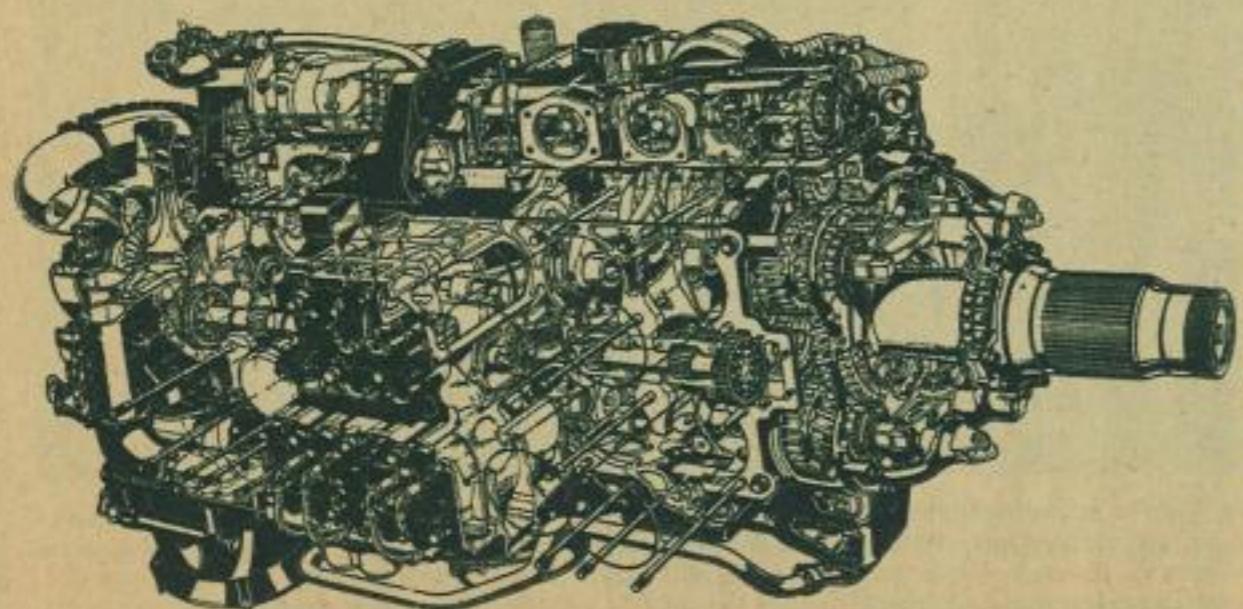
Od 1. května 1940 do 31. prosince 1943 svrhlo pouze anglické letectvo na Německo 246.425 tun pum, a to r. 1940 12.795 tun, r. 1941 31.185 tun, r. 1942 45.285 tun a r. 1943 157.180 tun. V březnu minulého roku podniklo celkem 8000 letounů noční nálety na Německo, při čemž shodilo 20.000 tun a na obsazená území 8000 tun. Po prvé výše než 1000 těžkých bombardérů se účastnilo náletu na Stuttgart 15. března. Hned nato při náletu na Frankfurt nad Mohanem 16. března bylo svrženo více než 3000 tun pum najednou. Ztráty letounů byly menší než 10%. Rovněž v březnu shodilo americké letectvo při denních 26 náletech 30.172 tun pum. V dubnu jen Anglie svrhla 33.000 tun pum na Německo a 6000 na obsazená území. Těhož měsíce bylo po prvé zasazeno nad Německem během 24 hodin 6000 letounů. Tehdy již běžného většího náletu se účastnilo výše přes 1000 letounů a svržené pumy mívaly kolem 4500 tun. Podle švýcarských zpráv přišlo nálety v Německu jen za rok 5 milionů lidí o střechu nad hlavou. Začátkem r. 1944 mělo americké letectvo v Evropě na 170.000 výkonných letců, z toho pilotů přes 100.000, 20.000 bombardérů, 18.800 pozorovatelů, dále 107.200 palubních střelců a přes půl milionu leteckých techniků. Letounů z USA bylo tehdy v Evropě přes 30.000. Námořním zásahům letectva napomáhalo množství mateřských letadlových lodí, jichž se v minulém roce postavilo 100, zejména menšího typu, který se dobře osvědčil. Letos byly dokončeny dvě velké letadlové lodi, každá o 45.000 brt. Byly zasazeny nyní proti Japonsku. Jejich stavba trvala pouze 6—7 měsíců.

## VÝROBA LETECKÉHO BENZINU V USA

Každou výrobu vyrábělo ve Spojených státech severoamerických 160 továren (rafinerií) letecký benzín, s oktanovým číslem 100 (vyšší oktanové číslo umožňuje užití větších stlačovacích poměrů ve válcích a tím i dosažení větší výkonnosti). V roce 1942, kdy se vyrábělo denně 46.000 sudů (asi 5000 tun), dodávalo stokrátovná paliva pouze 22 továren. Výroba vysokoektanových benzínů — které byly Německo také rádo získávalo ve větším množství — byla ve Spojených státech umožněna hlavně novými zkušenostmi. Byly připraveny látky „cumene“ a „hydrocodimer“, které se nyní přidávají do všech leteckých benzínů a zvyšují odolnost proti klepnání v motoru (oktanové číslo), též u paliv z horších surovin (podobně jako dříve přidávaný tetraethyl olovo). Pokrok v palivovém průmyslu bylo dosaženo hlavně spoluprací všech výrobčů a výměnou zkušeností. Tak je dnes možno z jednoho sudu surové nafty získat 4-2 galonů leteckého benzínu, čili asi 10%, zatím co dříve se získávalo sotva  $\frac{1}{2}$  %. Výstavba nových továrních zařízení v olejářském průmyslu si vyžádala nákladu 900 milionů dolarů.

## PŘÍKLAD MODERNÍHO UCELENÉHO LETECKÉHO MOTORU

VÝKONOSTI 2200 KONÍ — ANGLICKÝ ŠOUPÁTKOVÝ DVACETIČTYŘÁLEC „SABRE II A“



Motor má 4 klikové hřídele, dvě dvoustupňová dmychadla se samočinným hřivením pro výškové lety, s výfukovým potrubím tryskového tvaru, tlumičem ohně a zařízením pro udržování stálých otáček vrtule. Motor je dlouhý 2060 mm, široký 960 mm a vysoký 1065 mm. Jeho válce mají vrtání 127 mm, zdvih 120-6 mm a obsah 1.53 litru. Slačovací poměr je 7 : 1 a přetlak dmychadel 1 : 4,36. Motor váží 1070 kg a dává při 1700 otáčkách 2200 koní. Výroba motoru byla tak zmechanisována a propracována, že ji mohly prováděti až s 80% ženy. Mužové obstarávali hlavně konečné sestavení. Jedna z továren, vyrábějící tyto motory, byla upravena v opuštěném uhlímole dolu a měla tak bezpečnou ochranu proti jakýmkoli útokům německých letců, proti sabotáži i vyzvědačství.

## Riznosti

### SOCIÁLNÍ ZÁLEŽITOSTI LETCŮ

Každý musí být organizován. Každý pilot, pozorovatel, mechanik, parašutista, radiotelegrafista atd. má být organizován ve své stavovské organizaci, a tou je v Československu jedině Sociální a zájmová odbodka výkonných letců u Českého národního aeroklubu. Kdo není dosud členem, přihlaš se co nejdříve. Adresa: Praha II, Smečky 22, telefon 203-08.

Vdovy po letcích, kteří padli, byli popraveni nebo zemřeli ve vězení či koncentračních táborech, přihlašte se ihned v ČNA, sociální a zájmové odborce v Praze. Jde o zajištění vaší existence. Sdělte podrobnosti o smrti manžela, počet dětí a své nynější sociální poměry a postavení.

Všem členům-vojákům, kteří nebudou uznaní schopními další výkonné letecké služby: Sdělte okamžité své adresy zároveň s uvedením, zda chcete získat zaměstnání, přiměřené vašim schopnostem. Přijďte nebo pište na adresu: Český národní aeroklub, Sociální a zájmová odbodka, Praha II, Smečky 22.

Zaměstnavatelům! Všechna letecká misia budou se napříště obsazovat vždy po dohodě s naší sociální odbatkou ČNA. Zádáme proto všechny zaměstnavatele v republice, kteří mají kladný poměr k letectvu a mohou zaměstnat naše členy tak, aby se mohli ve volných civilních věnovat organizování a školení modelářů, plachtařů a podobně v kterékoli části státu, aby nám sdělili své požadavky. Máme členy všech pracovních oborů a odvětví. Obratem jim napišeme své možnosti.

### LETADLO PRO REPATRIANTY

Czechoslovaci, roztroušení po celé Evropě, mají nyní jedinou touhu, vrátit se co nejdříve domů. Nyní došlo také na čs. příslušníky, kteří byli ve Francii. Jsou to většinou dělníci, kteří uprchli z nucených prací v Německu na francouzskou půdu. Vzdálenost a nemocnost dopravy po zemi překonávají v jejich případu letadla, která už přivezla několik desítek dělníků do vlasti.

### LETECKÉ SPOJENÍ S FRANCÍS

Podmínky pro leteckou dopravu mezi Československem a Francií byly v minulých dnech dohodnuté mezi vládami obou států. Ministr dopravy div. generál A. Hasal dostal také děkovný list od francouzského zplnomocněného ministra Louis Kellera, který jménem své vlády mu děkuje za urychlené organizování nového leteckého spojení mezi oběma zeměmi.

### DIVNÁ CESTA KOLEM SVĚTA

Spojené státy jsou sice ještě v válce proti Japonsku, ale jejich dopravní společnost Pan-American Airways už plánuje poválečnou cestu kolem světa. Dokonce už vypočítala, že bude stát 700 dolarů a potrvá 88 hodin. Cestovní plán je také ohlášen: Nový York — Lisabon — Marscille — Řím — Athény — Káhira — Basra — Karači — Kalkutta — Bangkok — Kanton — Tokio — Paramushiro — Anchorage — Seattle — San Francisco — Nový York. Je to ovšem divná cesta kolem světa, stačí-li při ni poznat z Evropy pouze část jejího jihu a vynechat všechno, co je opravdu evropské. Ovšem, to jsou jen plány, kterých každá společnost může mít desítky.

### LETIŠTĚ NA SLOVENSKU

Jedno jediné letiště na Slovensku zůstalo po válce a odchodu Němců bez zkázy. Je to letiště v Prešově. Všechna ostatní byla při osvobození Slovenska nepoužitelná, neboť ustupující Němci nejen zničili všechna zářízení, hangary a budovy, ale mnohde úplně rozorvali celou letištní plochu. Za krátký čas obnovené republiky se ovšem mnoho změnilo, neboť Slováci dali své vzdělání přivážit aspoň do takového pořádku, aby se na nich mohlo přistávat. Bude však ještě dříve trvat, než slovenská letiště dostanou nové letecké budovy, opravdová letecká nádraží příštího dopravního ruchu.

### ZMĚNA ÚŘADU PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

Ministerstvo veřejných prací, ve kterém bylo soustředěno civilní letectví, bylo v roce 1942 zrušeno a civilní letectví bylo přiděleno do ministerstva dopravy a techniky. Letecký odbor tohoto ministerstva je nyní v Praze II, Rašínovo nábřeží č. 60. Přednostou odboru je odborový rada inž. Jan Beránek. Sportovní letectví a výcvik leteckého personálu jsou v odd. IV/4, jehož přednostou je vrchní ministerský komisař inž. Karel Weisser.

## Z NOVU VPŘED!

Sest dlouhých let tisíky všechn český život těžké okovy, které rdousily všechny složky kulturního života. Sportovní leteckové i jeho nejmladší složka, letecké modelářství, jako by přestalo existovat v tom okamžiku, kdy byl rozpuštěn na cizický příkaz nově se vytvořil Český Národní Aeroklub. Zdálo se to snad, že minulých čtyřech let roků bylo úplně ztraceno pro pokrok ve výchově letecké mládeže, že za tu dobu se nestalo nic, co by mohlo zvadit sportovní úroveň našich modelářů závodníků, která již před neblahými událostmi v roce 1938 se začala řadit mezi výkony nejlepších národních světových soutěží. Od té doby nebylo nám dopřáno změnit své sily na mezinárodním koloběhu, o účasti na mezinárodních sněmovnách letecké mládeže ani nemluvě. I přístup k cizi odborné letecké literatuře byl znemožněn. Chybělo nám celou tu dlouhou dobu měřítko ke kritice naší práce a našich výkonů. Nesmíme jsme pořádat kurzy ani jiné veřejné podniky. Děkujeme proto modelářskému odboru továrny Aero, který pod pláštěm výcviku svých učňů pro zbrojní průmysl mohl zdárně provést tři ročníky svého populárního modelářského závodu. Tyto závody se staly vždy manifestací českých modelářů.

Ani jinak většina modelářských pracovníků nezahálela. Scházeli jsme se v malých skupinách tu i onde a s venkovskými hochy jsme byli v soukromém písavném styku. Nabádali jsme je, usmrhovávali a někdy i nepatrně brzdili jejich příliš neopatrný, mladistvý rozlet.

Při tom jsme plánovali. Hodnotili jsme svou dosavadní práci a zjišťovali, co bylo dobré, co bude potřeba prohloubiti, rozšířiti či upravit.

Dnes ve svobodném státě je všechno možnost spolupráce na výchově letecké mládeže. Každý na svém místě a v mezech svých možností může se plně rozvinout a při tom přinášet klady své práce k společnému blahu všech.

Náš hlavní požadavek, mít jednotnou a pevnou celostátní leteckou organizaci se splnil v Českém Národním Aeroklubu. Jeho odbočky, které mohou vznikati ve všech místech a jeho jednotky mládeže — letky modelářské ČNA, jichž může mít odbocka i několik, budou základními pilíři nové letecké organizace.

Dobře prováděná výchova letecké mládeže umožní všechny jejím členům účastnit se po předchozím iholeni místních, krajských, případně i zemských, či celostátních podniků a závodů. Téměř nejlepším z nejlepších bude umožněno zastupovat naše barvy i na mezinárodních závodech. To vše bude umožněno tím, že naše mládež bude mít dobré zařízení a vedení dílny, školy, rekreacní střediska, rovněž výzkumnou modelářskou laboratoř a i ty nejmenší jednotky budou mít letecké knihovny a čítárny.

I letecký čteník, jehož první číslo se dnes dostává našim mladým čtenářům do rukou, jde mezi zájemce, aby siří znalosti o leteckém sportu a je jedním z prostředků k dosažení dokonale spolupráce všech složek letecké mládeže.

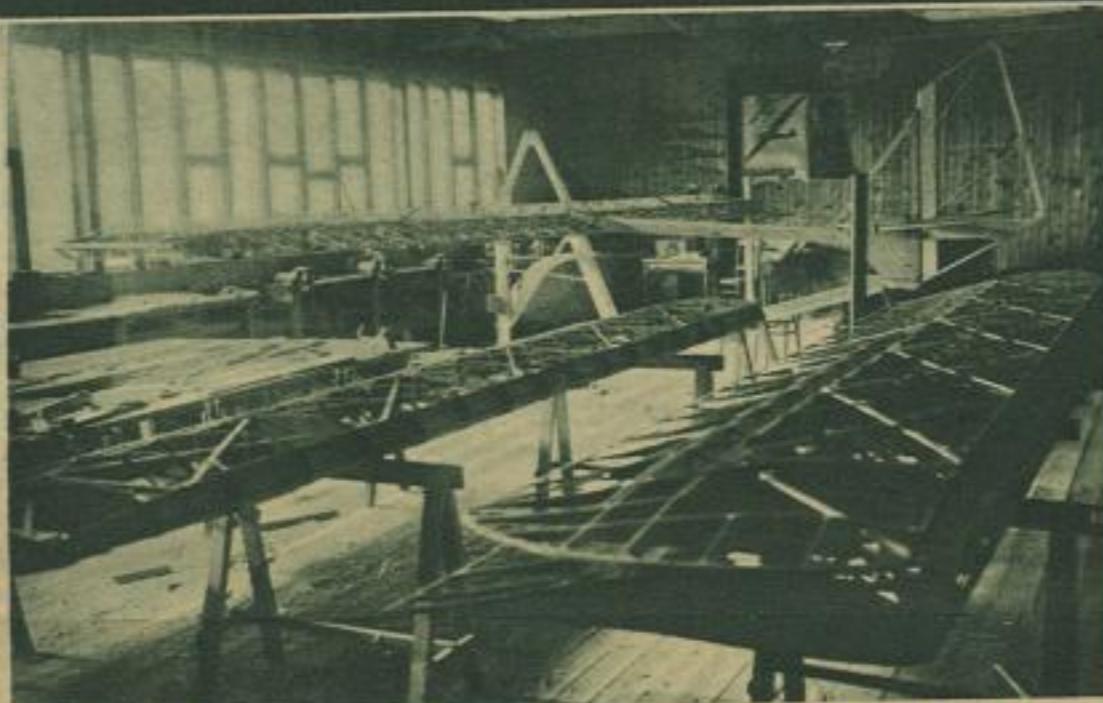
Tato část bude věnována vám, modelářům. Připravte se již nyní na to, abyste se zahrály stali i vy plným přispěvateli této modelářské hrdiny i našeho modelářského časopisu. Při své práci nezapomeňte nikdy na to, že těžké doby minulých let daly vám, mladým, možnost účastnit se všechno kulturního dílu ve všech směrech pod prapory svobodného světa, které budete vydáve v svorné národní jednotě některi na svých mladých křídlech k novým výzvám.

B. SEMRÁD

## PLACHTAŘI ZAČALI

Neděle 15. července je významným datem pro nový plachtařský život československý. Toho dne se začalo na Rané u Loun opět létat pod československou vložkou. Zase na stožár před ústřední budovou plachtařské školy vzlétla vložka, pozdravená prvními plachtaři, kteří tu svobodně vzletli. Od této neděle je na Rané na 150 bezmotorových letců, z nichž většina projde za vedení V. Šilhanu a A. Púroka instruktorským kursem, trvajícím dva týdny. Tito první plachtaři se stanou základem dalších kurzů, z nichž výjdu ještě noví instruktoři, schopní vést výcvik podle jednotného programu. Začátkem září po vycvičení 150–200 instruktör, kteří do kursů pošlou všechny odbočky ČNA, se začne s vlastním výcvikem nových plachtařů na Rané u Loun, v Medláneckých u Brna a dalších uznaných plachtařských letištích.

Program celé této plachtařské práce, zna-



menající výcvik mládeže v bezmotorovém členu, zejména Ant. Púroka a F. Peity. Létání na nejširším základě, vypracoval ve V neděli 22. července se na Rané zahájí doucí Ústřední plachtařského odboru ČNA oficiálně za přítomnosti zástupců třídy Vladimíra Šilhan za spolupráce ostatních a tisku.

## ROZLET V ODBOČKÁCH ČNA

**Turkov:** Odbočka ČNA má už postaráno o základ k létání. Mezi Turnovem a Hodkovicemi má letiště Vrchovinu, kde je připraveno 18 kluzáků, pět jednomístných a dva dvoumístné větroně. A k tomu nyní turnovští dostanou jako dar Rudé armády několik bezmotorových letadel, které Rudouarmájci zabavili Němcům v Grunau.

**Vysoké Mýto:** Už začátkem června se utvořila odbočka, která zatím spojuje sportovní letce z Vysokého Mýta a Chocně. V čele je dr. Kořán z Cerekvice, inž. Hlávka z Chocně a továrník J. Sodomka z Vysokého Mýta. Současně na první schůzi byly ustaveny odbory.

**Písek:** Jednou z prvních odboček ČNA je písecká. Už 3. června ustavila přípravný výbor, kterému předsedá inž. Horová. Písečtí jsou zatím bez letiště a bez letadel, pracují však k urychlení možnosti rozletu v tomto krásném koutě jižních Čech.

**STAŇTE SE ČLENEM ČESKÉHO NÁRODNÍHO AEROKLUBU! ZDE MÁTE PŘIHЛАŠKU.**

### ČESKÝ NÁRODNÍ AEROKLUB - PŘIHЛАŠKA

Místní odbočka v \_\_\_\_\_

Příjmení a jméno \_\_\_\_\_

Datum a místo narození \_\_\_\_\_

Přesná adresa \_\_\_\_\_

Povolání (kde) \_\_\_\_\_

Zvláštní znalosti \_\_\_\_\_

Obor, ve kterém chci pracovat (modelářství, plachtařství, motorové létání, jiné obory k leteckému přidružené)

Podpis \_\_\_\_\_



Rozlet vychází čtyři v roce. Vydavatel Přípravný výbor Českého národního aeroklubu v Praze. Vedoucí a odpovídající redaktor Jiří Šebík. Redakce a administrace Praha II, Václavské nám. 36. Tiskové Melantrich a.s. Praha. Předplatné na 1/4 roku 30,- K., na 1/2 roku 60,- K., na rok 120,- K. včetně poštovného. Rukopisy a obrázky se nevracejí.

VÍTĚZSLAV NEZVAL:

## ODVETA LETCŮ

Na tisice avionů vzlétlo do výše.  
Zaslepený Rakusane, bude po pýše!  
Přijde čas a ty se staneš vládcem bez říše!

Nad tvou zemi vzletne na tisice avionů,  
tvoje města zhynou v troskách v křečovitém skonu,  
budeš proklet, budeš proklet ústy milionů.

Budeš mrskán pruty, které upletl tvůj druh,  
jehož zemi zničí na sta ocelových much,  
které přeryjí tvou zemi hlouběji než pluh.

Už ti nikdo nepomůže. Zrádcové jsou zrádci...  
Už ti nepomůže heslo „Rozděl a pak vládní“.  
Padneš dřív či později, ty padneš. Padni, padni!

Naše křídla rozepnou se na východ i západ,  
tvoje boty nebudou nás pak už víckrát šlapat,  
padneš v stínu porážky a nebudeš to chápav.

Porazí tě hvězdný prapor, kladivo a srp,  
srp, jimž začne lidstvo žítí pole plné chrp,  
jednou prokleješ sám sebe, trp, trp, trp, trp!

