

Elsnic EL-2-M Šedý vlk

Legendární dvoumístný větroň

Větroň EL-2-M Šedý vlk je dnes pro většinu plachtařů znalých předválečné historie českého plachtění dokonalou legendou. Šedý vlk se stal naším druhým nejrozšířenějším bezmotorovým letadlem před druhou světovou válkou (po školním kluzáku Zlín Z-V) a jedním z prvních motorizovaných větroňů u nás. Stavěl se amatérsky i továrně a výraznou měrou se zasloužil o renesanci našeho bezmotorového létání v třicátých letech dvacátého století. Pro milovníky statistik - v Československu bylo postaveno nejméně 50 kusů (!!!), což by znamenalo, že se jednalo o druhý nejrozšířenější dvoumístný větroň v Evropě a zřejmě i ve světě před druhou světovou válkou!

Historie dvoumístného větroně EL-2-M začala počátkem třicátých let. Tehdy se v dílnách plachtařského odboru Masarykovy letecké ligy na Maninách v Praze scházeli Ludvík Elsnic, Slávek Rodovský, František Pešta, Jarmila Králová (od 15. 3. 1939 Rodovská), Josef Horák, p. Vondráček a další, kteří debatovali o špatné situaci českého plachtění. Minimální letadlový park představovalo několik kluzáků a větroňů převážně německé konstrukce, zhotovených většinou amatérsky bez jakékoli podpory a jakéhokoli zájmu oficiálních orgánů. Nebylo prostě na čem létat a adepti plachtění tehdy nemohli od nikoho

čekat žádnou pomoc. Na tom se většinou debatující shodli. Jak této situaci odpomoci, to už byl těžší oříšek. Nakonec ale všechny diskuse vyzněly v jasný závěr: chceš-li létat, postav si větroň sám. Chuť, odborné znalosti i zručnost na to byly, ale ty peníze ...! A tak to znovu a znovu vypadalo, že vše zůstane pouze akademickou diskusí.

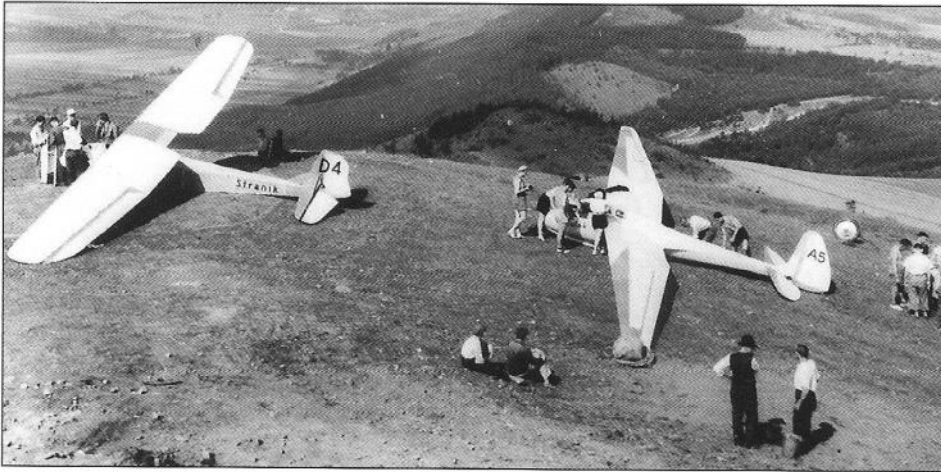
Situace se postupně změnila, když se diskutující doslechli, že firma Walter připravuje pomocný letecký motor pro větroně. Pak Slávek Rodovský prohlásil, že by mohl ze svých prostředků stavbu nějakého větroně financovat. Ráz schůzek na Maninách se změnil a diskuse

dostaly pracovní charakter. Na počátku se rozhodlo o typu větroně, a to tak, aby vyplnil mezeru v tehdy používaných kluzácích. Ideovým návrhem se stala dvousedadlovka, umožňující snadnou montáž pomocného motoru. Na poslední poradě 1. září 1933 už bylo jasné, že půjde o vzpěrový hornoplošník (tzv. „parasol“) s místem pro cestujícího v těžišti a s možností připevnění pomocného motoru na konzole nad baldachýnem. Původní návrh počítal s motorovou verzí jako s hlavní. Z těchto základních návrhů vycházel pak Ing. Ludvík Elsnic při vlastní konstrukci větroně, který dostal název EL-2-M. EL jako Elsnic, 2 snad jako druhá Elsnicova konstrukce v pořadí či pravděpodobněji dvoumístný letoun, M jako motorový. Stavba dle prvých výkresů započala 1. listopadu 1933.

Finanční náklady stavby se snížily o položky za dřevo a překližku, které se podařilo z velké části doslova vyžebrot od podnikatele architekta Vavrouše. Ostatní materiál se ovšem musel zaplatit, což byla starost především Slávka Rodovského. O práci se svorně dělili všichni návštěvníci dílny na Maninách. Jak kdo přišel, hned dostal práci, třeba jen klížit žebírka. Nový větroň rostl převážně z nadšení lidí, kteří mu věnovali všechny svůj volný čas.



Šedý vlk startuje u hangáru č.2 na Rané. V titulu: start prototypu Šedého vlka pilotovaného Slávkem Rodovským při záletu dne 17. června 1934 na kbelském letišti



S větroněm EL-2-M žilinských plachtařů, pojmenovaným Straník, zahájil Ladislav Vaníček dne 8. července 1936 III. soutěž plachtařů MLL konanou na vrchu Straník u Žiliny, druhým větroněm na snímku je P.P.1 Tulák pražských plachtařů

Nad dílenským provedením bděl Josef Tláskal, veškeré kování zhotovil Josef Horák, na výrobě drobných dílů se podíleli hlavní měrou Pešta, Rodovský, Králová, Vondráček a jiní. Přes obětavost všech „stavitelů“ nového větroně se stavba proti očekávání protáhla, takže až 15. června 1934 mohli všichni spokojeně říci „hotovo“. Také o pojmenování prototypu bylo tehdy rozhodnuto. Dostal na před' z obou stran emblém v podobě šedé vlčí hlavy v modrém terči a pod ním nápis Šedý vlk. Původcem jména byl hlavní sponzor stavby Slávek Rodovský, bylo odvozeno od názvu jeho skautského oddílu. Rodovský si nový prototyp také sám zaléтал, a to hned následující den 16. června 1934. První vzlet byl uskutečněn tzv. autostartem, tj. roztažením za automobilem pomocí delšího lana. Týž den odstartoval stejným způsobem ještě jednou. Následně 17. června zalétávání pokračovalo dvěma aerovleky. Ten den nalétal prototyp EL-2-M přibližně 9 hodin. Celý měsíc potom pokračovaly zkoušky nového větroně, během nichž se zjišťovaly výkony, obratnost a letové vlastnosti. Šedý vlk patřil do té kategorie letadel, o nichž se říká, že se podařila. Svědčí o tom skutečnost, že měřené výkony (například opadání) byly mírně lepší, než vypočítané. Stejně tak letové vlastnosti plně vyhovovaly poslání letounu, který se dal údajně přetáhnout do rychlosti cca 25 km/h, aniž by padal do vývrtky, jen stabilizovaně klesal, přičemž křídélka byla ještě citlivá. Do vývrtky se nechal nutit a sám z ní vycházel velmi brzy.

Ochotně prováděl částečnou akrobacii včetně přemetů. Na základě těchto zkoušek byl větron EL-2-M dne 13. července 1934 schválen komisí Ministerstva veřejných prací pro běžný provoz. Hned nato větron předvedli plachtaři MLL na leteckém dni v Terezíně, kam byl přepraven aerovlekm.

O větron byl od počátku mezi plachtaři velkým zájem. Do ústředí Masarykovy letecké ligy



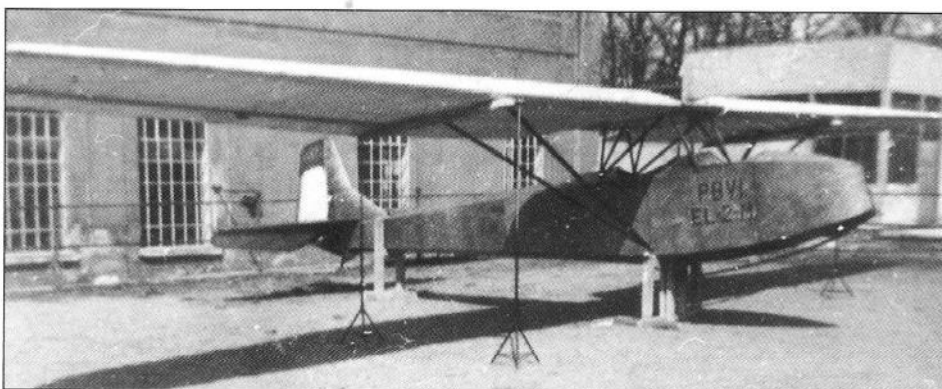
V konstrukci dohotovený větron Šedý vlk postavený náchodskými plachtaři

(dále jen MLL) se žádosti o výkresovou dokumentaci jen hrnuly. Přitom cena dokumentace včetně licence na jeden exemplář nebyla na tehdejší dobu nikterak nízká, dosahovala výše 650 Kč. Jen sada výkresů trupu stála 470 Kč. První komplety výkresů se zesílaly

zájemcům už koncem listopadu 1934. Mezitím prototyp prodělal „křest“ na I. plachtařských závodech na Rané v září 1934. Větron Šedý vlk na nich pilotoval sám konstruktér Ludvík Elsnic. Brzy po zahájení závodů při jednom z prvních přistání v mokré půdě sice poškodil trup a druhý den opravoval, ale celou soutěž se zdarem dolétal. Například při jednom z letů uskutečněných 6. září dosáhl času 1 hodina 15 minut. Některé soutěžní lety absolvoval s cestujícím a rovněž 6. září s Jarmilou Královou vydržel ve vzduchu 58 minut. EL-2-M Šedý vlk byl na závěr vyhodnocen jako druhý nejlepší větron soutěže po Zlínu Z-VII Akéla.

Přestože Slávek Rodovský prováděl na Šedém vlku běžně základní akrobacii, letoun nebyl tehdejší MVP schválen v kategorii „letadla akrobatická“. Proto v průběhu roku 1935 byl proveden nový výpočet a zesíleny vzpěry křídla. Po této úpravě byl 30. května 1935 větron uznán MVP jako plně schopný akrobacie v jednomístném obsazení. To bylo přijato v klubech MLL jako vítané rozšíření možností větroně. V dílnách na Maninách prodělal prototyp Šedého vlka ještě jednu úpravu. V únoru 1935 byl motorizován pomocí staršího motocyklového motoru Blackburn. Zkoušky se moc nepovedly, motor byl později sňat a prototyp

dále létal jen jako bezmotorový. Přibližně ve stejné době obdržel prototyp zřejmě poprvé přístrojové vybavení. Do té doby létal (pravděpodobně jako i převážná většina ostatních postavených exemplářů) bez jakýchkoli přístrojů, které musel nahradit pouze cit pilota a občas uvázaný proužek látky na vzpěře křídla. Nabízí se spekulace, zda vybavení přístroji nebylo realizováno v souvislosti s motorizací prototypu, ale existující nekvalitní fotografie ze zkoušek na Rané toto spíše vylučují. Není známo, jaké přístroje byly do větroně instalovány, protože nebyla dosud nalezena žádná zřetelná fotografie ani písemný či výkresový doklad, ze kterých by toto bylo patrné. Na některých fotografiích prototypu je patrná Pitotova trubice na svrchní části příďe a blíže neidentifikovaný přístroj. Existuje též krátký filmový záběr aerovleku prototypu Šedého



vlka za „Brandákem“ na Rané z roku 1935 a jedna fotografie, na nichž je vidět zvláštní aerodynamický kryt svrchu na trupu před předním pilotním prostorem v podobě neprůhledného štítku či pyramidy. Dá se dedukovat, že jeho jediný smysl bylo krýt sadu přístrojů, které se dovnitř trupu nevešly. V roce 1935 již létalo dle zprávy MLL v časopisu Letec sedm exemplářů typu EL-2-M. Původně jsem měl za to, že jedním z nich byl i kus výrobního čísla 5, nazvaný Dinka, postavený v Náchodě. Nicméně později se mi laskavostí pana Bergmana, potomka jednoho ze stavitelů a zalétávačů tohoto exempláře, dostaly do ruky doklady o tom, že byl zalétán až v roce 1936. Jako jediný Šedý vlk se zachoval dodnes a je vystaven v expozici letectva a kosmonautiky Vojenského muzea v Praze Kbelych.

Šedý vlk, kterýžto název se vžil pro všechny postavené dvousedadlovky EL-2-M, poctivě sloužil v klubech MLL v celé republice. Koncem dubna 1935 se Slávek Rodovský s prototypem zúčastnil I. národních Štefánikových závodů plachtařů v Banské Štiavnici. Poté vyzkoušel plachtařské terény u Žiliny, kde nalétal při dvou vzletech přes tři hodiny. Na prototypu EL-2-M složila 14. května 1935 na Rané zkoušku „C“ první žena v Československu, Jarmila Králová. Ta měla „šedáse“ docela dobře v ruce, ale přesto se i jí občas nevyhnula malá nehoda, což dokládají například fotografie prototypu EL-2-M v poloze „na zádech“



Šedý vlk připravený ke startu na ranském sedle

po jejím nepodařeném přistání do terénu. Že šlo ale u ní o výjimku dokládala na tomtež větronu na druhých plachtařských závodech na Rané v červenci 1935, kde dosáhla ze všech soutěžících největšího převýšení po startu gumovým lanem, celých 625 m.

Větroň byl často používán pro své příjemné letové vlastnosti k ověřování nových plachtařských terénů, například v říjnu 1935 v Železných horách, atd. Létalo se i v zimě, což při otevřené kabině vyžadovalo značnou dávku sebezapření a teplé oblečení. Výkon Jarmily Králové s Rodovským jako „přítěží“ 12. ledna 1936 na Rané, kdy dosáhla v ledovém větru aktuálně nejdelšího letu bezmotorové dvou-

sedadlovky v Československu v délce 4 hodin 11 minut, budí úctu i dnes. V této souvislosti je si třeba uvědomit, že běžná doba všech letů bezmotorových letadel kategorie Šedého vlka byla tehdy nejčastěji v řádu minut a o možnostech termického létání vědělo něco málo jen pár jednotlivců.

Nezmenšila ji ani první vážná nehoda typu v roce 1936, neboť byla zaviněna nepříznivou shodou okolností a náhodou. Bohužel došlo při ní ke smrtelnému úrazu pilota větroně, rtm. Bedřicha Chovance a ke zničení prototypu. Stalo se to 7. května, kdy při aerovleku z Prahy do Olomouce došlo k přetření vlečného lana u obce Světlá nad Sázavou. Oba letouny bezpečně nouzově přistály, vlečné letadlo pilotoval tehdy četař František Peřina, později slavný stíhací válečný pilot. Po opravě vlečného lana obě letadla odstartovala, aby pokračovala v letu. V průběhu startu ve výšce cca 50 m došlo ale k utržení levé a následně i pravé poloviny křídla prototypu Šedého vlka. Trup se zřítíl, rtm. Chovanec byl těžce zraněn a po převozu do nemocnice v Německém (dnes Havlíčkově) Brodu zemřel. Příčinou katastrofy byla údajně vysoká rychlost vleku při startu a především náhlý nečekaný náraz větru.

Šedý vlk se postupně stavěl v plachtových odborech místních organizací MLL v Bratislavě (ve Státní průmyslové škole), několik kusů v Praze (kromě prototypu třeba exemplář v Plachtařském odboru ARČS pojmenovaný Pelikán), v Chocni (pojmenovaný, jaké překvape-

Dopravu na kopec usnadňoval koňský potah



Prototyp větroně EL-2M Šedý vlk v podobě, v jaké létal na II. soutěži plachtařů MLL konaných na přelomu června a července 1935 na Rané. Celý větroň byl v barvě materiálu, jen před zdobila hlava šedého vlka namalovaná na modrém terči, doplněná nápisem a na směrovce byla namalována startovní číslice 6. Za zadním pilotním prostorem byly na levé straně trupu namalovány informační nápisy o větronu



ní, Choceň), v Brně, v Náchodě (pojmenovaný Dinka), v Butovicích, v Klimkovicích (celý červený s nápisem Klimkoviče na trupu), v Užhorodě, v Plzni (pojmenovaný Škodovák), ve Slaném, v Kutné Hoře, v Roudnici nad Labem (zalétán na Velikonoce v roce 1936 na Rané), v Humpolci, ve Staré Pace, v Povážské Bystrici, v Železném Brodě (tam dokonce dva kusy), v Moravské Ostravě - Vítkovicích (v místní Střední průmyslové škole), v Přibyslavi, v Žilině (5. července 1936 při zahájení III. celostátní soutěže plachtařů MLL pokřtěn jménem Straník), v Mladé Boleslavi (ve Státní letecké průmyslové škole), v Adamově, v Olomouci (pojmenovaný OK-DUŠAN), ve Zlíně, ve Velké Bytči (pojmenovaný Chalan), v Českých Budějovicích (dva postavené ve Vyšší průmyslové škole stavební, jeden nazvaný Šumava létal poměrně často, druhý naopak zůstal přes válku viset jako studijní objekt pod stropem dílny až do druhé poloviny 40. let), přímo na Rané (stavěl jej pan



zkušených konstruktérů Jana Hrbka a Ing. Elsnice. Nakonec tam byl v dílně školy postaven i dvousedadlový větroň EL-2-M Šedý vlk. Samotný Ústřední výbor MLL objednal Šedé vlky v malé desetikusové sérii u firmy František Kochman v Kralupech nad Vltavou. Tam ale bylo vyrobeno nejméně jedenáct kusů

svahové létání se startem pomocí gumového lana, což byl tehdy nejčastější způsob bezmotorového létání a aerovleky byly pro řadu plachtařských odborů MLL drahé, využívalo se dosti běžně ke startům i roztažení automobilů. Náklady se snižovaly i jinak. Plachtaři MLL v Roudnici nad Labem například v roce 1936 dostavěli nového Šedého vlka, domluvili se s pražským plachtařským odborem ARČS a provozovali společně létání ve Kbelích s aerovleky. III. národní plachtařské závody se konaly u Žiliny na Slovensku. Mimo ostatních typů tam soutěžily tři větroňe EL-2-M, všechny v jednomístné kategorii. Jednalo se o větroňe Straník s pilotem Ladislavem Vaničkem, Šumava s pilotem Maňákem a Pelikán s pilotem Antonínem Zrnou. V početném poli již moderněji řešených větroňů však nijak výrazně neuspěly. To však nijak nesnížilo zájem o Šedé vlky, neboť potřeba školní dvousedadlovky příjemných letových vlastností stále stoupala. Dokazuje to mimo jiné plán výroby dalších dvaceti těchto větroňů, sestavený ústředím MLL pro rok 1937. V tom roce větroňe EL-2-M létaly poctivě jako školní v celé republice. Soutěží se moc nezúčastňovaly, na čtvrté plachtařské národní soutěži v roce 1937 na Straníku létal jenom jediný, pojmenovaný Chalan, z plachtařského odboru MLL z Velké Bytče. Pilot Klein nalétal za celý závod celkem 4 hodiny 9 minut a byl vyhodnocen jako nejlepší na školním větroňi. V bouřlivém roce 1938 se stavěly další větroňe EL-2-M. Létaly neoficiálně i v programu 1000 pilotů republiky jako jakýsi dobrovolný předstupeň následného motorového výcviku. Takovýto výcvik absolvoval například legendární válečný stíhací pilot RAF Otto Smik, který za to údajně za války velmi rád vzpo-

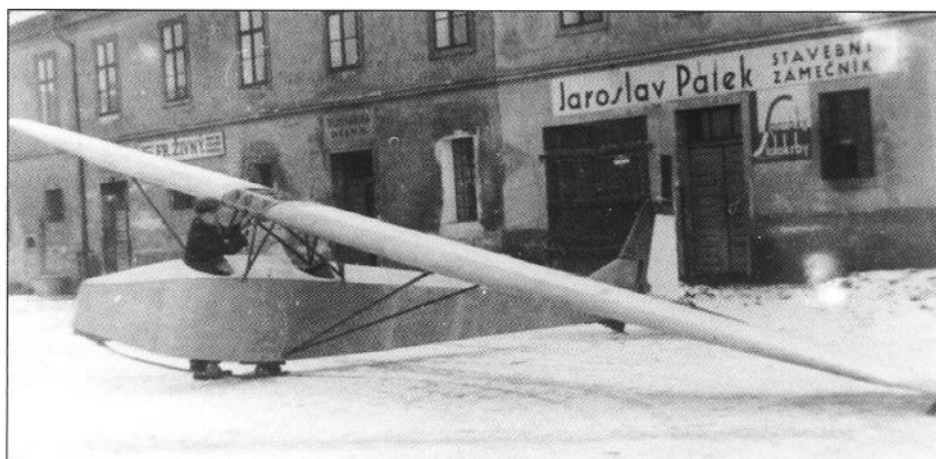


K uctění památky T. G. Masaryka se 24. října 1937 uskutečnilo setkání na Kozákově. Tři větroňe Šedý vlk byly pro tuto příležitost vyzdobeny písmeny T G M na směrovkách

Jan Bartoš), ve Frýdku-Místku (naposledy letěl o Velikonoce 1939, kdy havaroval) a na mnoha dalších místech.

Entuziasmus doby dobře dokumentuje historie plachtového odboru ve Valašském Meziříčí. Na přelomu let 1931/1932 založil důstojník tamější vojenské posádky štábní kapitán Josef Koukolík místní skupinu Masarykovy letecké ligy, která se zaměřila na letecké modelářství. Někteří její členové se brzy začali zajímat o bezmotorové létání - plachtění. Jeho průkopníkem a také instruktorem se stal Emil Seige a jeho kamarád Jaroslav Hauser (od roku 1947 Horský). Pro svou práci a zálibu našli nevšední porozumění u ředitele Státní odborné školy dřevařské Ing. Augustina Puchty, který jim umožnil stavbu kluzáků a větroňů ve školní karosářské dílně za odborného vedení učitele Josefa Hartmana. Prvním byl zkušební kluzák Zögling, postavený ve škole na přelomu let 1933/1934. Posléze přišly na řadu konstrukčně náročnější větroňe, letadla Přerov typu I, II a III

Šedého vlka, protože jedenáctý byl exportovaný exemplář do Lotyšska. Byl pojmenován Šilkasparnis a létal v litevském aeroklubu až do roku 1939, kdy skončil tragickou havárií. V létě 1936 se dle statistických hlášení organizací MLL zveřejňovaných v časopisu Letec dohotovovalo cca 25 nových Šedých vlků, přičemž do té doby létalo nejméně deset kusů. Protože ne všude byly příhodné podmínky pro



mínal. Knípl Šedého vlka třímali i další naši váleční piloti Ladislav Světlík a Jiří Maňák. Plachtařský odbor MLL v Německém (dnes Havlíčkově) Brodě si sám v roce 1938 pro létání na EL-2-M postavil vlastní naviják z automobilu Buick. S ním byly dosahovány na větroni Šedý vlk na letišti výšky kolem 200 m a létalo se i okolo 5 minut. Po květnové mobilizaci v roce 1938 bylo upuštěno od závodů na Straníku u Žiliny a od 1. května do 19. června byla na Rané vyhlášena V. národní soutěž odborů MLL. Propozice dovolovaly soutěžit i na jiných letištích a také jen po nedělích. Během tohoto soutěžení se na Rané událo poměrně dost havárií. Při jedné z nich například 6. června 1938 pilot Adolf Šubrt urazil před Šedého vlka. Ve čtvrtek 16. června navštívil soutěžní klání prezident republiky dr. Edvard Beneš. Mimo jiné byl



Převrácení větroně Šedý vlk na Rané po nezdařeném přistání Jarmily Králové při závodech v roce 1935

sólo ve vojenské pilotní škole. Bohužel z neznámých důvodů mu po startu nevypnulo lano, došlo k havárii a těžce zraněný poručík v prostějovské nemocnici zakrátko zemřel. Další havárie se stala na Kozákově 26. června 1938, při ní zahynul ve zničeném EL-2-M Libuše Železnobrodský plachtař Karel Pe-

Jedním z nešťastných Šedých vlků zničených při katastrofě, při níž zahynul i jeho pilot, byl i větroň, který se dostal daleko za hranice tehdejšího Československa. Bíločervený větroň, pojmenovaný „Šilkasparnis“, létal až v Lotyšsku. Větroň koupila delegace Lotyšského Aeroklubu v Československu, šlo o exemplář vyrobený v dílně u Kochmana v Kralupech v roce 1937. V Lotyšsku létal jako školní větroň velmi intenzivně až do roku 1939, kdy s ním smrtelně havaroval dvacetiletý pilot P. Kvietkauskas.

Údajně bez újmy na zdraví po havárii skončil pokus o létání na svahu na Vysoké u Německého (dnes Havlíčkova) Brodu v roce 1938. S větroněm EL-2-M místní organizace MLL Německý Brod tehdy letěli Čížek-Burda a větroň pouze poškodili. Znamé letecké jméno Maňák, tentokrát bratr známějšího válečného pilota Josef havaroval se spoluletcem Severe na Planě 8. května 1938. Podobně skončili skoro o rok později Robert Roman a Oskar Markol, kteří s „Šedasem“ havarovali o Velikonocích 1939 na Radhošti. Ale takových poškození Šedých vlků bylo pochopitelně více, přičemž mnoho lehkých havárií nikdo ani nezaznamenal, často se to bralo jako samozřejmá daň doby a plachtového létání.

U popsanych případů šlo o zavinění lidské, o chybu pilotáže, takže to nemělo žádný vliv na oblibenost a využívání ostatních Šedých vlků. Nad jejich létáním se zatahovaly jiné mraky, mraky počínající druhé světové války. Po okupaci v březnu 1939 jejich létání v Čechách a na Moravě skončilo, „svobodně“ létaly tyto větroně pouze na Slovensku, auto-

Dvojice větronů Šedý vlk před ranským hangárem č. 1. Větroň vpředu vyrobila firma Kochman v Kralupech nad Vltavou, zadní větroň postavili členové MLL Klimkovice



panu prezidentovi předveden v letu humpolecký motorizovaný Šedý vlk a Rodovského akrobacie na větroni Gö 1 Sokol.

Třemi smutnými událostmi v roce 1938 v souvislosti s EL-2-M byly další katastrofy tohoto typu. V Prostějově v květnu zahynul mladý třiadvacetiletý poručík Václav Hajný, když chtěl coby dlouholetý plachtař MLL oslavit letem na EL-2-M své první motorové

routka, když jeho Šedý vlk ztratil při svahování v zatáčce nízko nad zemí úplně rychlost a zřítil se. Třetí obětí létání na EL-2-M byl 11. září 1938 po srážce Šedého vlka s větroněm Grünau Baby 25letý Jaroslav Koula z Kerhanic nad Orlicí. Jaroslav Valenta v Grünau Baby se po srážce zachránil. Jaroslav Koula byl první a poslední letecká oběť na Rané před druhou světovou válkou.



Ludvík Elsnic po přistání v Šedém vlku, vpravo plachtařka Jarmila Králová před startem. Oba snímky byly pořízeny v roce 1935 na Rané



Šedý vlk nad krásnou krajinou v okolí Rané

rovi není přesně známo, kde všude a v jakých počtech. Jen na Straniku zůstaly po rozdělení republiky a vzniku Slovenského štátu tři kusy. Bylo jich ale zřejmě více, což dokládá i několik fotografií. Vypadá to, že ale na Slovensku za války už nebyly stavěny žádné další nové exempláře Šedých vlků, protože pozdější slovenskou „potřebu“ školních dvousedadlových větroňů pokrývaly licenčně vyráběné Kranichy. Větroň v Protektorátu zabrali Němci.

Kolik bylo do okupace republiky Německem v roce 1939 větroňů EL-2-M skutečně postaveno, to už dnes jen těžko někdo zjistí. Existuje fotografie větroňe se zřetelně viditelným výrobním číslem 31. Není však jasné, zda se výrobní čísla přidělovala spolu se zaslanou sadou výrobní dokumentace, nebo při zalátání dohotoveného exempláře. Pravděpodobněji platí první varianta. Pesimistické odhady počtu skutečně postavených exemplářů se blíží číslu 50 kusů, realistické cca 55 - 60!

Válku v letuschopném stavu prokazatelně přečkaly dva exempláře Šedého vlka. Jedním z nich byla známá Dinka, která dnes v rekonstruované podobě visí v muzeu ve Kbelích. Druhý byl EL-2-M v Milovicích, který byl přes válku ukrýván panem Šípkem. V neletové podobě pak ještě jeden exemplář přečkal válku, a to v Českých Budějovicích ve Státní průmyslové škole. V té době však už byly tyto větroňe brány jako určitý anachronismus.

Jen pro dokreslení historie tohoto typu doplníme ještě údaje o dvou dalších exemplářích, které vznikly na základě původního Šedého vlka. Prvním z nich byl v roce 1937 letoun EL-1, jednomístná úprava původní Elsnicovy konstrukce panem Hubertem Pátkem, původně dokonce potažená balícím papírem. Proti standardnímu Šedému vlku měl zkrácený trup s jednomístnou kabinou a zmenšeným rozpětím křídla, vzniklým odstraněním baldachýnu křídla a jeho nahrazením nízkým pylonem za kabinou. Dvě jednoduché vzpěry ke křídlům nahradily původní do „V“. Letoun létal v Budějovicích, ale jen velmi málo.

Druhým strojem, opět vzniklým z dílů Šedého vlka, byl v roce 1937 motorový letounek Pejšek-Hnilička PH-1. Ten převzal od Šedého vlka celá křídla a ocasní plochy, kdežto trup byl nový, s polozakrytou kabinou a s motorem Pejšek JPK-20 v přídi. Celokovový trup byl potažen hliníkovým plechem. Letounek, dnes bychom řekli jednomístný ultralehký stroj, létal velmi dobře a dokázal vlastní silou odstartovat.

Význam větroňe EL-2-M pro československé plachtění byl nesporný. Jestli nemáme jasno o přesném celkovém počtu exemplářů, které létaly na našem nebi, tím spíše nikdo nespočítá, kolik nových pilotů okusilo pomoci Šedého vlka ten nádherný pocit svobodného pohybu v třírozměrném prostoru. A už vůbec není doceněn jejich přínos zdánlivě okrajový, totiž pro-

pagační. Šedý vlk byl velmi často využíván jako výstavní exemplář při nejrůznějších malých i velkých výstavách a prezentacích, především v regionech a malých městech. Stačí se podívat do regionálního prvorepublikového tisku, kolik zpráv a zpráviček na dané téma tam lze nalézt. V MLL byl totiž kladen stejný důraz na propagaci letectví a létání, jako na létání samotné. Jako jeden příklad za všechny několik faktů z počátku historie slánské MLL. Odbočka MLL byla založena pravděpodobně v roce 1935. V jejím čele stál slánský advokát JUDr. Ho-



Trosky prototypu větroňe EL-2-M po nehodě u Světlé nad Sázavou, při které byl smrtelně zraněn rtm. Chovanec

hlweg „obklopený schopnými členy výboru“. V září 1936 byl oficiálně založen plachtařský odbor MLL a již koncem listopadu a počátkem prosince byla v Grandhotelu ve Slaném uspořádána letecká výstava. Doslova akrobatickým způsobem byly okny z ulice v rozebraném stavu protaženy dva školní kluzáky Skaut Standart (jeden z nich v kostře), školní dvousedadlový větroň Šedý vlk, výkonný větroň Jánošík a byly sestaveny v hlavním sále. Několik leteckých motorů a asi 40 modelů letadel bylo vystaveno v přísálí. Výstava měla podle dobového místního tisku značný úspěch. Obdobných příběhů z různých českých a slovenských měst a městeček by se dalo převyprávět mnoho. A téměř vždy v nich figuroval větroň EL-2-M Šedý vlk. Často bylo využito nově dohotovených letounů k veřejné prezentaci, velmi často k veřejnému křtu na náměstí, v případě nových Šedých vlků například v Humpolci, v Náchodě, v Ostravě, atd. Dokončení příště

