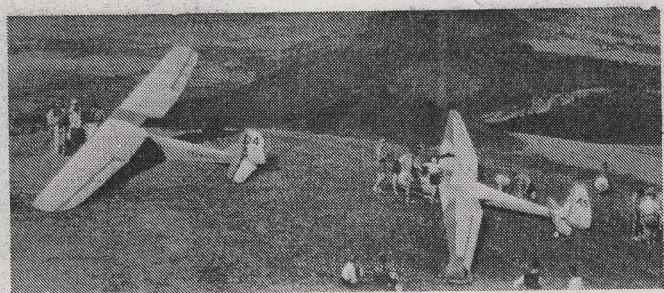


PAMÄTNÉ VRCHOLY, PAMÄTNÍKY BEZMOTOROVHO LIETANIA NA SLOVENSKU



Znie to snáď nostalgicky, ale letectvo v Československu má už svoju históriu, ktorú občas treba pripomenúť mladším generáciám. Cestovali sme autom z Varína do Žiliny, centra severozápadného Slovenska. Nad cestou preletiel tieň letiaceho rogalla, ktorého pilot pristál kdesi v teréne neďaleko cesty a ja som si uvedomil, že prechádzame pod svahmi, nad ktorými čnejú vrcholy Veľkého a Malého Stránika, Veľkého dielu a o niečo ďalej aj Dubeňa.

Severovýchodne od Žiliny, v Kysuckých vrchoch, sú tri kopce, ktoré sa stali legendárnymi pre niekoľkých starších generácií československých, najmä však slovenských bezmotorových letcov. Vrchy, ktoré zohrali v polovici tridsiatych rokov v histórii bezmotorového lietania veľkú rolu boli Malý a Veľký Stránik a Veľký diel.

História bezmotorového lietania na Slovensku siaha až do prvej polovice dvadsiatych rokov, keď v dielňach leteckého pluku 3 v Nitre vzniklo niekoľko pozoruhodných konštrukcií bezmotorových lietadiel Zobor a Nitra, na ktorých sa zacvičovali ich prví piloti, vojenská letci Koželuh, Vinopal, Šapošnikov, Skála, Dejmek, Jirout, Tunzeng, Fiala a ďalší. Všetci títo českí piloti boli časom zo Slovenska preložení, ostal len Nikolaj Šapošnikov, ktorý sa v Nitre oženil. Až do roku 1931 nenašiel však ďalšieho partnera — bezmotorového pilota.

Až v roku 1931 absolvoval na Chomýži v Čechách plachtársky výcvik ďalší plachtár zo Slovenska, Pavol Pálka z Banskej Štiavnice. O ďalší rok pribudol Štefan Pleško zo Žiliny, ktorý absolvoval plachtársky výcvik v Přestavlkách. Práve Pleško „objavil“ neďaleko Žiliny terénny reliéf na obidvoch Stránikoch, ponúkajúci vynikajúce možnosti pre plachtársky šport.

Viacerí plachtári zo Žiliny, ale aj ďalších miest republiky chodili „okukovať“ nový terén, ktorý sa zanedlho mal stať Mekkom slovenských plachtárov.

Žilinskí plachtári venovali veľké úsilie tomu, aby sa Kysucké vrchy dostali do pozornosti plachtárskej verejnosti a ústredných orgánov MLL v Prahe. Dnes, s odstupom času treba vysoko hodnotiť porozumenie českých plachtárov, ktorí veľkým nadšením a pochopením pomohli vyniesť regionálnu lokalitu obidvoch Stránikov pri Žiline a ich okolia na úroveň významnej bázy bezmotorového lietania v ČSR.

V auguste 1934 vykonal Hofmann zo Žiliny na klzáku Z-V prvý školný let na Strániku. Neskončil dobre, pilot pristál v kroví, čo sa rovnalo havárii. Na jeseň 1934 vykonal Š. Pleško na klzáku Z-VI propagačný let nad Žilinou. Bol to na svoju dobu pozoruhodný plachtársky výkon.

Ústredný výbor MLL zorganizoval v apríli 1935 prvé plachtárske závody MLL na Slovensku, a to v Banskej Štiavnici v dňoch 28. 4. 1935—12. 5. 1935, pre plachtárske triedy B a C. V tom čase v Banskej Štiavnici účinkoval jeden z najlepších československých plachtárov Hubert Váhala a vrch Sitno sa stal dejiskom pozoruhodných plachtárskych závodov, prvých na Slovensku. Na



jar 1935 sa však plachtársky život z Banskej Štiavnice presunul na Stránik. ÚV-MLL tam vyslal ing. Ludvíka Elsnica, aby preveril terénne podmienky a vydal svedectvo pre ďalší postup výstavby plachtárskych stredísk na Slovensku. Elsnic preveril ako Sitno, tak aj obidva Strániky. Od plachtárskeho odboru MLL v Olomouci dostal k dispozícii vetroň Kassel 20, ktorý dopravili na Stránik. Dňa 19. 4. 1935 s týmto vetroňom štartoval na severnom svahu Stránika, pri vetre 2 m/s. Pri málo vhodných podmienkach preletel svah Dubeňa a dostal sa až k Žiline. V posledný aprílový deň roku 1935 prišiel z Banskej Štiavnice na Stránik Sláva Rodovský s vetroňom El-2-M. Dňa 1. mája 1935 štartoval za mrazivého vetra nad obcou Višňová a o deň neskôr dokonca s pasažierom z kóty 615 (Malý Stránik). Pri druhom lete preletel Minčol a Grúň (1116 m). Tieto lety Elsnica a Rodovského overili možnosti lietania vetroňov na stránickej lokalite. Tak sa Stránik začínal dostávať do povedomia čs. plachtárov ako významná lokalita bezmotorového lietania. Overovacie lety ukázali, že celá lokalita má mimoriadne dobré podmienky pre plachtárov.

V lete roku 1935 postavili na Strániku prvý drevený hangár. Súčasne s hangárom stavali aj dva klzáky typu Z-V a jeden klzák Z-VI. Po ich dokončení dostali tieto lietadlá pomenovanie King-Kong a NIMBUS. Zúčastnili sa prvého pilotného kurzu A, B, C v lete 1935. Pri tomto kurze si Stránik vyžiadal prvú obeť na živote. Na vetroňi Albatros havaroval pilot Škrabánek a prišiel o život.

V lete roku 1936 sa Stránik stal dejiskom III. zletu československých plachtárov. Po tomto podujatí sa tu konali výkonnostné preteky čs. plachtárov a nakoniec aj tzv. „letný tábor MLL“. Stránik bol až do rozpadu ČSR jedným z najvýznamnejších stredísk čs. plachtárov. V roku 1941 sa dobudovali ďalšie objekty, vrátane dobre vybavenej dielne. Po oslobodení, na jeseň 1945, sa na Strániku uskutočnili prvé celoštátne plachtárske preteky. Potom však bezmotorové letectvo v ČSR dostalo inú organizačnú štruktúru a princíp výcviku, ktorý svahové lietanie celkom vylúčil. Tak sa Stránik dostal mimo okruh leteckého diania. Až v najnovšej dobe sa jeho terény stali aktuálne pre rogallistov. Stránik je najvyššou kótou návršia (770 m), ktoré bolo celé plachtárskym terénom. Vrch Dubeň oproti železničnej stanici Žilina má výšku 600 m nad morom a relatívnu výšku 200 m. Návršie sa ťahá od sútoku riek Váh a Kysuca na východ. Pri zlomovom kolene Váhu, trochu severnejšie od žilinského železničného mostu (smerom na Vrútky) sa láme tento terénny útvar na východo-severovýchod, až za obec Teplička n. Váhom. Dĺžka hrebeňa Dubeň je 5 km.

V pokračovaní Dubeňa, smerom na severovýchod, je kóta 610 m (615), ktorú plachtári veľmi dobre poznali a s celým vrškom nazývali „Malý Stránik“. V sedle, medzi Dubeňom a Malým Stránikom bola umiestnená „Ústredná pilotná škola bezmotorového lietania“. Prvý drevený hangár tu vznikol už v roku 1935, ďalšie objekty postupne v nasledujúcich rokoch. Väčšina objektov dodnes stojí, ale letectvu už neslúžia. Stránik od päťdesiatych rokov pre letcov osirel a objavili ho znovu až rogallisti. Ťažko je dnes určiť prognózu rozvoja bezmotorového lietania. Stránik však ostane navždy v povedomí československých „plachtárov“ zapísaný ako miesto prvých začiatkov a tiež veľkých úspechov bezmotorového lietania na Slovensku.

Ing. ŠTEFAN ANDROVIČ