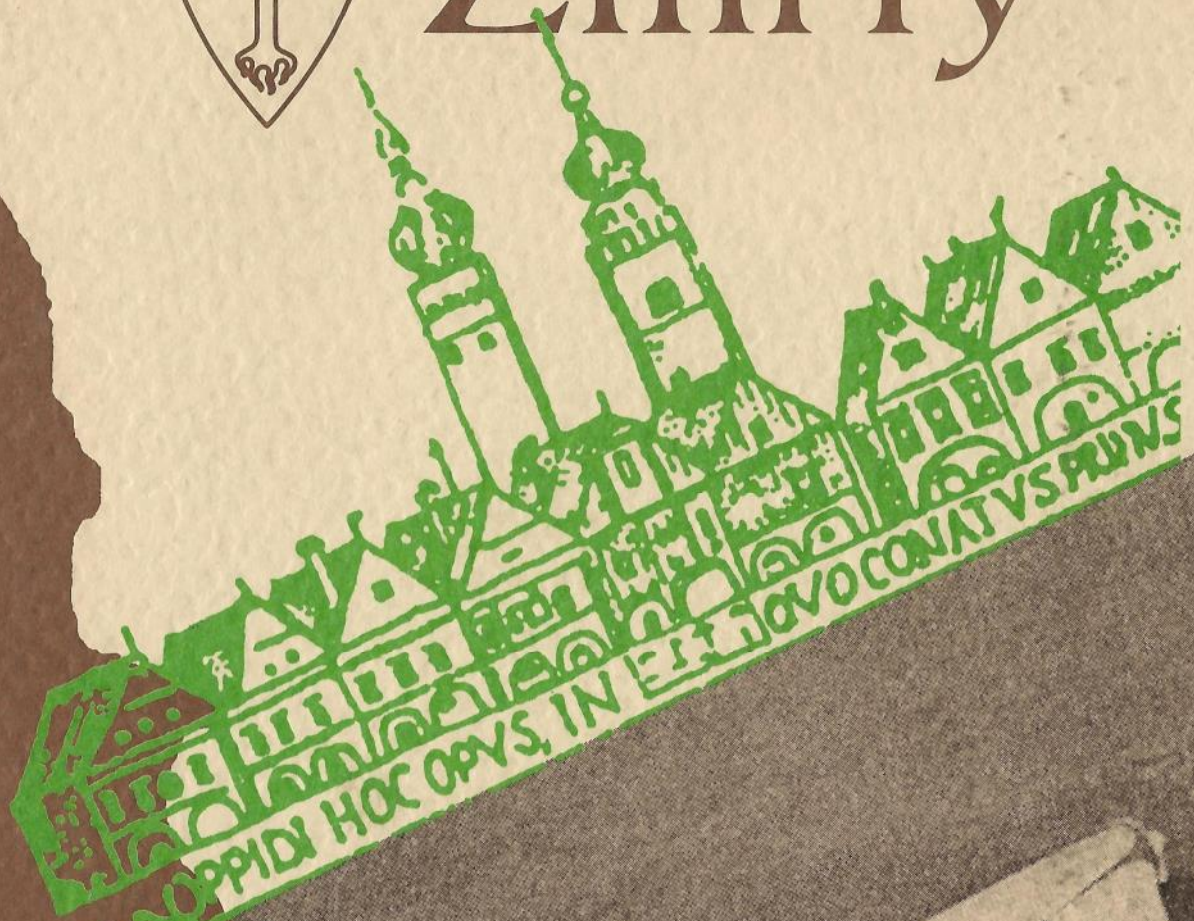


# História Žiliny



6

Z dejín  
letectva  
a parašutizmu  
v Žiline



Mgr. Miroslav Pecko

## **História Žiliny – Z dejín letectva a parašutizmu v Žiline**

Nakladateľ Zbor Žilincov, Pivovarská 6, 010 01 Žilina

Vydalo EDIS – vydavateľstvo Žilinskej univerzity v Žiline,

J. M. Hurbana 15, 010 26 Žilina

Zodpovedná redaktorka Toňa Revajová

Technický redaktor Miroslav Pfliegel ml.

Fotografie z archívu autora

Návrh a grafická úprava obálky Miroslav Pfliegel ml.

Preklad resumé: anglický jazyk – PhDr. Anna Hlavňová, CSc.

nemecký jazyk – PhDr. Anna Tománková

Recenzent: prof. Ing. Bohuslav Sedláček, CSc.

Vytlačilo EDIS - vydavateľstvo ŽU v júni 2005 ako svoju 2016. publikáciu

138 strán, 91 obrázkov, AH 6,97; VH 6,44

1. vydanie, náklad 1 000 výtlačkov

---

© M. Pecko, 2005

ISBN 80-8070-396-5

# Obsah

Úvod	5
<b>Začiatky lietania v Žiline</b>	7
Svahové lietanie	32
Termické prúdenie	32
Zánik pilotnej plachtárskej školy Slovenska na Straníku	33
Letecký park krajského aeroklubu	38
Kádrové obsadenie Krajského aeroklubu Zväzarmu Žilina	40
Veteráni žilinského letectva	52
Leteckí mechanici	54
Letecké modelárstvo	56
Pilotný výcvik na Žilinskej univerzite	58
Letecká prevádzka na žilinskom letisku	62
Zánik žilinského letiska Brezový Majer	63
Lietadlá, na ktorých lietali piloti krajského aeroklubu v Žiline	66
Doslov	76
Použitá literatúra	76
Predslov k Dejinám športového parašutizmu	77
<b>Parašutizmus</b>	79
Konštruktéri a vynálezcovia padáka	79
Prvé zoskoky padákom	80
Vznik výsadekovej vojska Armády Slovenskej republiky	80
Vznik športového parašutizmu na Slovensku	81
Zrod športového parašutizmu v Žiline	82
Za tvrdý výcvik sladká odmena	88
Vznik nových parašutistických stredísk	89
Rok 1951	89
Zánik sokolského parašutizmu	92
Zánik Dosletu a vznik Zväzarmu	95
Rok 1954 – problém s výsadekovým lietadlom	101
Rok 1955	104
V núdzi poznáš priateľa	108
Nové výsadekové lietadlo	109
Obavy o lietadlá	111
Zlaté časy žilinského parašutizmu	115
Nové letisko pre parašutistov	117
Rok 1958	123
Územná reorganizácia a zánik krajského aeroklubu Žilina	126
Problémy so zoskokmi na letisku v Dolnom Hričove	129
Doslov	134
Použitá literatúra	135

# Úvod

Túžba ľudí po lietaní je stará ako ľudstvo samo. Už oddávna pozorovali let vtákov a závideli im schopnosť vzlietnuť. V starých gréckych mýtoch a bájach sa spomína legendárny let Daidala a jeho syna Ikara. Daidalos bol sochár, maliar a staviteľ, ktorý na Kréte postavil kráľovi Monasovi svetoznámy labyrint. Kráľ Monas ich nechcel pustiť do rodných Atén, aby nepostavili podobný labyrint aj inému kráľovi. Daidalos z vtáčieho peria a vosku zhotovil dva páry krídel, pomocou ktorých sa spolu s Ikarom vzniesli do vzduchu a odleteli do Atén. Ikaros vyletel veľmi vysoko a slnečné teplo mu roztopilo vosk. Padol do mora, ktoré dodnes nesie jeho meno. Pri tomto lete bájny Ikaros zahynul.

Na Slovensku prvé pokusné lety robil vynálezca, botanik a lekár, kartuziánsky mních, fráter Cyprián Jajsge. V júni roku 1766 v oblasti Pienin pri Červenom Kláštore sa pokúsil o prvý let z vrchu Tri koruny a pristál pri Dunajci. Potom skonštruoval nový klzák s rozpätím krídel 8 metrov. Na ňom dosiahol výšku 300 metrov a preletel 1 500 metrov. Tento vynález však frátrovi jeho predstavení zo Spišskej Kapituly zobrali, verejne spálili a ďalšie lety mu zakázali.

Letectvo v Európe sa začalo rozvíjať ešte pred 1. svetovou vojnou. V Čechách pozoruhodné výkony v letectve dosiahol v rokoch 1910 – 1911 letecký konštruktér Ing. Jan Kašpar. Úspešný rozvoj českej aviatiky sa stal dôležitým základom československého letectva hneď po 1. svetovej vojne. Na Slovensku sa letectvo začalo úspešne rozvíjať hneď po 1. svetovej vojne, v ktorej bojovalo aj niekoľko slovenských letcov. Najznámejší je generál francúzskeho letectva Milan Rastislav Štefánik, ktorý sa významne zaslúžil o vznik prvej Československej republiky. Známy je aj ako vynikajúci hviezďár. K priekopníkom motorového lietania začiatkom 20. storočia na Slovensku patrili A. Kvas, M. Bořanský, F. Juhasz, A. Szelyi a ďalší. A. Kvas 1. augusta 1908 uskutočnil prvý medzimestský let na Slovensku, a to z Bratislavy do Trnavy. Ďalšie ukážkové lety vykonal

v Prešove, Košiciach, Spišskej Novej Vsi, Trenčíne, Trnave, Novom Meste nad Váhom a v Lučenci.

Aby sa zabezpečila letecká doprava medzi väčšími mestami, bolo nevyhnutné budovať letiská. Prvé letisko na Slovensku bolo vybudované v roku 1923 v Bratislave, vo Vajnoroch. Prvé lietadlo na linke Praha – Bratislava tu pristálo 29. októbra 1923. Bolo to lietadlo Aero A-14 L-BARC československej výroby. V nasledujúcom roku 1924 bolo vybudované letisko v Košiciach a letecká linka Praha – Bratislava sa predĺžila do Košíc.

# Začiatky lietania v Žiline

Prvé ukážky lietania v Žiline sa uskutočnili pod vedením bývalého vojenského pilota z rokov 1914 – 1918 Huberta Kráľa. Boli to ukážky balansovania a prízemné skoky na klzáku na futbalovom ihrisku na Strelnici v Žiline (dnešný futbalový štadión MŠK Žilina).

Jeho nástupcom bol Žilinčan **Štefan Pleško**. Pleško ako študent Vysokej školy technickej v Prahe získal letecké skúsenosti a výkonnostný stupeň kategórie B na letisku Raná u Loun. V Žiline vytvoril okolo seba skupinu nadšencov a záujemcov o plachtársky výcvik. Patrili k nim Štefan Česnek, Pavol Poliaček, Ján Budík, Bartolomej Klein, Vatkerty a ďalší mladí chlapci. Boli to najmä modelári, ktorí sa združovali na žilinskej reálke pod vedením profesora Smiluaera.



*Štefan Pleško*

Nadšenie a obrovský záujem o lietanie prejavili aj niektorí dôstojníci v žilinských kasárňach. Veliteľ žilinskej posádky major Čeněk Vymetal zorganizoval zbierku medzi občanmi Žiliny a členmi Masarykovej leteckej ligy (MLL) na zakúpenie dvoch klzákov Zlín V a jedného štartovacieho lana. Klzáky boli uskladnené v žilinských kasárňach, odkiaľ ich mladí žiaci pilotovania nosili do terénu aj do vzdialenosti tri kilometre. Nadšenie a túžba po letaní prekonali všetky útrapy.

Žilinskí plachtári učili sa lietať pod dozorom inštruktora Štefana Pleška na vojenskom cvičisku Brezový majer (dnešné sídlisko Vlčince). Roku 1935 sa tu vybudovalo vojenské letisko. Na výcvik využívali menšie kopce Veľký Diel nad vojenským cvičis-

*Štefan Plešk*

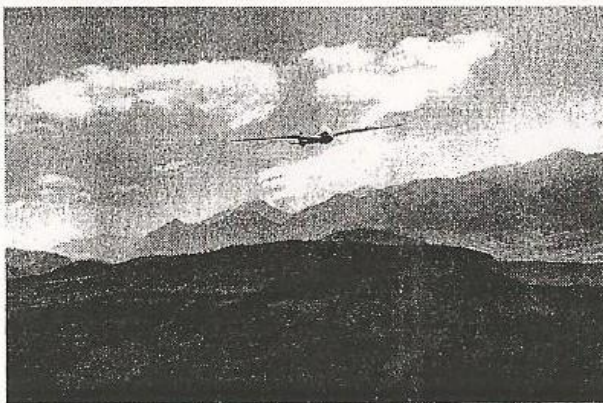
kom a kopec Dúbrava nad Bytčicou pri Žiline. Koncom jesene roku 1934 inštruktor Štefan Pleško štartoval pokusne z vysokého kopca Dubeň nad terajším futbalovým štadiónom MŠK Žilina. Po trojminútovom lete preletel ponad Váh a železničnú stanicu a pristál na futbalovom ihrisku pri Váhu. Bol to výkon, o ktorom dlho písala denná tlač.

Neskôr začal Pleško lietať z vysokého kopca Straník. Pristával na južnej strane pod Straníkom pri obci Teplička, neďaleko od sochy svätého Jána. Po niekoľkých takýchto letoch Štefan Pleško nadviazal spojenie s najlepším vtedajším plachtárom v ČSR a športovým leteckým komisárom z Prahy Ing. Elsnicom a pozval ho, aby si Straník a Dubeň vyskúšal. Tento plachtársky nadšenec prišiel na Straník roku 1934. Štefan Pleško mu predviedol let za juhovýchodného vetra na klzáku Zlín V a plachtil pol hodiny nad Straníkom a Dubňom. Pristál pri soche svätého Jána v Tepličke. Tento let mu športový komisár Elsnic uznal ako splnenie výkonnostnej podmienky stupňa C. Štefan Pleško sa stal prvým plachtárom a nositeľom tohto stupňa na Slovensku.

Ing. Josef Elsnic potom na svojom vetroni Kasel 20 lietal skúšobne nad Straníkom a Dubňom 2,5 hodiny. Po tomto lete vyhlásil športový komisár Elsnic Straník za najvýhodnejší plachtársky terén nielen v Československu, ale i v Európe. Ihneď zariadil, aby sa na severnej strane pod Malým Straníkom postavil hangár. Otvorili ho už 24. augusta 1935. Zásluhou vynikajúceho pražského plachtára a medzinárodného športového leteckého komisára sa na Straníku v nasledujúcom roku konali III. celoštátne preteky v plachtení na Straníku pri Žiline. Pretekov sa zúčastnilo 17 družstiev z celého Československa (čomu sa podrobne venovala česká tlač z júla 1936).

### *III. slet československých plachtařů v Žiline*

*Za účasti 17 družstev a téměř dvojnásobného počtu větroňů byl v neděli 5. července zahájen na kopci Straníku u Žiliny 3. slet plachtařů MLL. Četní oficiální hosté v čele s div. gen. Hanákem a posl. Srbou s potěšením konstatovali, že startovati bude šest ryze československých originálních konstrukcí*



Závodník Piterman na „Tuláku“ v pozadí panorama Malé Fatry

větroňů, z nichž především „Malva“ Ing. Chalupu se zalomenými křídly a mimořádně elegantní Zlín X. konstruktéra Lonka dokumentovali vyspělost našich konstruktérů. Z ostatních nutno vyzvednouti typ VSB 35, který se také plně osvědčil a měl lví podíl na tom, že jeho družstvo Olomouc I. odneslo si první cenu „Tulák“ a jeho konstruktér

Piterman pak „Fortuna“ Špitálského, „Chichich“ Zrnův ukazovali, kam má směřovati smysl a práce našich plachtařů – naši letci na našich strojích.

Přes nepřízeň počasí, poněvadž létalo se pouze tři dny, bylo dosaženo pozoruhodných výsledků: Glatzner, Zlín, překonal výškový rekord ČSR. výškou 1230 m nad místem startu. Nejdélšího letu dosáhl Stanojevič, Jugoslávie, 8 hod. 30 min. Z našich Piterman 8 hod. 7 min. Největší dálka naměřena Hübnerovi, Prostějov, 28 km.

Ceny obdrželi: Putovní cenu presidenta republiky družstvo Olomouc I. Zlaté hodinky presidenta republiky Piterman za nejlepší výkon jednotlivců. Cenu ministra Ing. Dostálka Glatzner, cenu ministra Dr. Frankeho Stanojevič, Jugoslávie. Ostatní piloti v pořadí Hübner, Hanák, Králová obdrželi ceny různých firem. Cenu Avie dostal Prachař, Olomouc, za druhý nejlepší výkon jednotlivců.

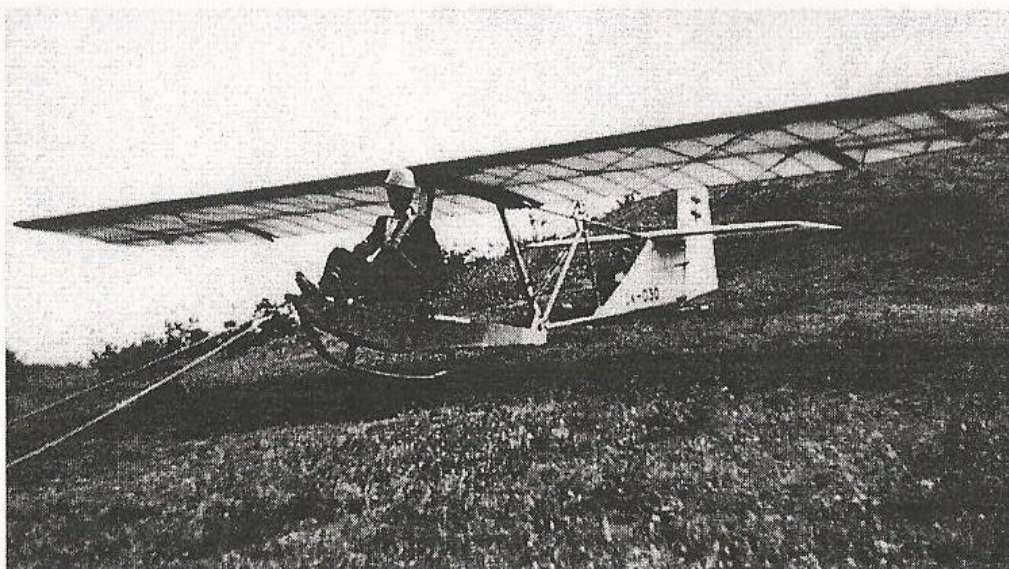
Pořadí družstev podle počtu bodů: Olomouc I., Praha I., Prostějov-Louny, VS. Brno, Grupa Deveti, Olomouc II., Walter-Zdice, Zlín atd.

Sletu účastnili se i plachtaři Jugoslávie Grupa Deveti a jistě byli, právě jako všichni naši, uplně spokojeni nejen s dosaženými výsledky a vhodným terénem, ale i krásným rámcem slovenských hor, jimž se mohli denně obdivovati z vrcholu Straníku. (O. Brachtl)

Na uskladnenie vetroňov postavili pod Straníkom ešte jeden veľký drevený hangár. Neskôr tu vybudovali i továreň na výrobu vetroňov a opravovňu lietadiel, kde sa robili generálne opravy klzákov a vetroňov pre celé Slovensko.

Dnes Štefana Pleška právom považujeme za zakladateľa plachtárstva na Slovensku. Jeho zásluhou sa stal Straník vynikajú-

cim plachtárskym strediskom v ČSR a vznikla tu Ústredná plachtárska škola (UPS) na Slovensku. Takmer všetci vojenski letci a letci Československých aerolínii na Slovensku sa v plachtení vyškoliili na Straníku.



*Cvičný klzák SG-38*

*Pavol Poliaček*

### **Pavol Poliaček**

Po priekopníkovi a zakladateľovi žilinského letectva Štefanovi Pleškovi letecké žezlo prevzal jeho žiak a neskôr učiteľ lietania, legendárny žilinský letec Pavol Poliaček.

Narodil sa v Žiline 10. júna 1920. V chlapčenských rokoch sa ako samouk venoval leteckému modelárstvu. Neskôr sa všetci bývalí modelári zaradili do plachtárskeho výcviku pod vedením Štefana Pleška. Medzi nimi bol i mladý Paľko Poliaček. Lietať začal na klzáku Zlín V na bývalom vojenskom cvičisku Brezový majer v Žiline. V nasledujúcom roku sa tu vybudovalo vojenské letisko. Po počiatočných „šurákoch“ a skokoch začali pilotní žiaci využívať na lietanie menšie kopce ako Veľký Diel nad vojenským cvičiskom, neskôr kopec Dúbrava nad Bytčicou pri Žiline.

Výpis z kroniky Aeroklubu Žilina: „Bývalí modelári ako Vatkerty, Poliaček, Česnek, Bobek, Párnický, Budík, Klein a iní previedli na klzáku na vojenskom cvičisku Brezový majer ukážkový

let. Pilotný žiak, v tom čase sotva dvanásťročný Paľko Poliaček, vykonal pre Žilinčanov takmer historický let na klzáku Zlín V, keď vo výške 5 metrov ľavou rukou pozdravil divákov. Takto sa stal miláčikom Žilinčanov. Dlhو medzi občanmi kolovali názory, že v takej rýchlosti mu mohol tlak vzduchu aj ruku odlomiť.“

Chlapcom plachtárom už skoky nestačili. Vyhládli si kopec Dúbrava pri Bytčici, kde už dosahovali výšku 10 a viac metrov. V tom čase to boli výkony na vysokej úrovni. Po schválení plachtárskeho letiska na Straníku sa Pavol Poliaček spolu s ostatnými chlapcami veľmi intenzívne venoval lietaniu na Straníku. Tu už nemuseli klzák z kasární na kopec vynášať 3 – 4 km. Ešte stále klzák nosili na kopec, ale už to bolo menej náročné, ako ho nosiť zo Žiliny.

Plachtársky odbor sa veľmi rýchlo a mohutne rozvíjal. Poliaček už vtedy patril medzi najlepších žiakov. Neskôr sa stal vynikajúcim plachtárom a reprezentantom Slovenska v plachtení. Dlhо pôsobil v Ústrednej plachtárskej škole Slovenska (UPŠS) ako učiteľ lietania.

Zároveň s výstavbou plachtárskeho strediska na Straníku prebiehala i výstavba vojenského letiska Brezový majer v Žiline. Pri jeho otvorení roku 1935 letci z Moravy a Čiech v spolupráci s Masarykovou leteckou ligou (MLL) a vojenskými letcami usporiadali prvý a mohutný letecký deň v Žiline. Lietali tu na rôznych typoch lietadiel: Brandenburg, Sardela, Aero 11, Praga E-114 Baby, BH-11 Bosca, vojaci na Aviaách B-534. Žilinčania prvý raz videli akrobatické obraty lietadiel. Vysokú pilotáž previedli vojenský letci, ktorí už vtedy v Žiline pôsobili.

Tak ako III. celoštátne plachtárske preteky ČSR na Straníku, aj letecký deň v Žiline urýchlil rozvoj plachtárstva na Straníku a motorového lietania v Žiline. O bezmotorové lietanie prejavilo záujem množstvo chlapcov i dievčat. Na vojenskom letisku sa začal civilný výcvik motorového lietania. Na motorový výcvik vybrali niekoľko pilotov plachtárov. Boli to Štefan Česnek, Ján Budík, Bar-



*Pavol Poliaček*

tolomej Klein a, samozrejme, aj Pavol Poliaček. Pri motorovom leteckom výcviku účinne pomáhali vojenský letci.

Počas 1. Slovenskej republiky sa motorový letecký výcvik značne obmedzil. Po okupácii žilinského letiska nemeckým letectvom sa letecký výcvik prerušil, vstup na letisko bol zakázaný. Lietalo sa len na Straníku. Aj tu boli letové podmienky veľmi obmedzené. Nemci tu cvičili svojich pilotov.

Po 2. svetovej vojne nastal mohutný rozvoj letectva. Po vytvorení Slovenského národného aeroklubu v Žiline (SNA) sa Pavol Poliaček stal predsedom motorového odboru. Túto funkciu vykonával až do zániku Slovenského národného aeroklubu. Roku 1952 vznikla nová letecká organizácia Dobrovoľný zväz letectva (Doslet), kde opäť pracoval ako vedúci motorového odboru. Po krátkom pôsobení Doslet zanikol a 1. januára 1953 vznikla nová branná organizácia Zväz pre spoluprácu s armádou (Zväzarm), ktorý v krajskom aeroklube združoval všetky letecké odbory: letecké modelárstvo, bezmotorový, motorový a parašutizmus.

Pavol Poliaček bol nielen dobrý letec, ale aj dobrý a skúsený letecký modelár. Krajský výbor Zväzarmu ho poveril, aby na prízemí budovy Krajského výboru zväzarmu v Žiline zriadil modelársku predajňu, klubovňu a dielňu pre leteckých modelárov. Túto úlohu Pavol Poliaček splnil veľmi dobre. Pod jeho vedením sa na letisku v Žiline uskutočnili mnohé krajské, celoslovenské i medzinárodné letecké súťaže modelárov. Keď sa predajňa zabehla, prevzal ju dočasne letec František Šmehýl. Vedúcim krajského odboru leteckých modelárov sa stal Ján Gacík, ktorému Pavol Poliaček ochotne pomáhal, najmä pri organizovaní leteckých modelárskych

súťaží. Sám sa i naďalej venoval lietaniu ako učiteľ bezmotorového a motorového lietania.

Pavol Poliaček letectvu zasvätil celý svoj život. Nepoznal pracovný čas, ešte aj dovolenku trávil na letisku – s výnimkou jedinej zimnej rekreácie v Mariánskych Láznach. Vyškoliť veľa dobrých letcov, plachtárov a motorových pilotov. Za plodnú a dlhoročnú prácu v letectve mu Krajský výbor Zväzarmu udelil zlatý odznak „Za obetavú prácu“, titul Vzorný učiteľ lietania a mnohé iné vyznamenania. Za priekopnícku a dlhoročnú prácu v letectve mu Medzinárodná letecká organizácia so sídlom v Paríži udelila jedno z najvyšších vyznamenaní, zlatý odznak a diplom Paula Tissandiera.

Pamätám si na jednu leteckú príhodu, ktorá sa šťastne skončila. Boli sme na nočnom lietaní na letisku v Tomčanoch pri Martine. Paľovi Poliačkovi po štarte vysadil motor. Pristával rovno do tmy. Keď vystúpil z lietadla, zistil, že lietadlo sa zastavilo asi 10 metrov pred mohutnou lipou. Po príchode na štart na stojanke pilotom povedal: „Mal som šťastie, ale mňa smrťka nechce.“ Jedného dňa si ho však predsa našla. Jeho život ukončila zákerná choroba. Zomrel 20. mája 1985 vo Vyšných Hágoch. Pochovali ho v rodnej Žiline, ktorú mal tak rád.

Paľko Poliaček sa už ako 12-ročný chlapec stal miláčikom Žilinčanov. Paľa Poliačka poznali ako legendárneho žilinského pilota, ktorý sa spolu so Štefanom Pleškom zaraďuje medzi priekopníkov nielen žilinského, ale i slovenského letectva. Veď na Straníku v Ústrednej plachtárskej škole Slovenska obaja školili pilotov pre celé Slovensko. Pavol Poliaček bol vynikajúci človek, priateľ, učiteľ i letec.

### Štefan Česnek

Medzi priekopníkov žilinského a slovenského letectva právom patrí aj nestor žilinského lietania Štefan Česnek. Narodil sa 20. augusta 1917 vo Varíne. Už ako malý chlapec so záujmom hľadel na vojenské pozorovacie lietadlo, ktoré občas z Nitry alebo

Piešťan preletelo ponad Varín. Aj malý Števkó túžil vznášať sa ako vták. Keď sa ho rodičia pýtali, čím chce byť, bez rozmýšľania odpovedal, že mašinfírerom na aeropláne.

Tento okrídlený sen sa mu splnil, keď sa rodičia presťahovali do Žiliny. Dostal sa medzi chlapcov, zanietých leteckých modelárov, ktorých na žilinskej reálke viedol profesor Šmilauer (Ján Budík, Párnický, Pavol Poliaček, Mikuláš Janček, Bartolomej Klein, Vatkerty, Bobek a ďalší). Tu sa začali rozvíjať jeho letecké schopnosti v spoločnosti chlapcov s rovnakými záujmami.

Chlapci zháňali modelársky materiál, náčrtky a plány jednoduchých leteckých modelov na gumený pohon a podľa nich zhotovovali ozajstné letecké modely. Veľké problémy mali s leteckým modelárskym materiálom, v Žiline nebola modelárska predajňa. Svoje modely skúšali na vojenskom cvičisku Brezový majer.



*Štefan Česnek,  
nestor žilinského letectva*

Tu si ich všimol veliteľ žilinskej vojenskej posádky major Čeněk Vymetal, ktorý bol tiež vášnivý letecký modelár. Chlapcom nakupoval modelársky materiál v Prahe a veľmi im pomáhal.

Neskôr, keď sa v Žiline založil plachtársky krúžok pod vedením Štefana Pleška, aj mladého Česneka zaradili do plachtárskeho výcviku. Jeho letecké chodníčky boli spoločné s Paľom Poliačkom, Jánom Budíkom, Bartolomejom Kleinom, Vatkertym, Horvathom a ďalšími chlapcami. V plachtárskom výcviku potom pokračoval na Straníku.

V septembri 1934 odišiel Štefan Česnek študovať na strojnícku priemyslovku do Košíc, kde bolo vojenské a dopravné letisko. Bol tam aj hangár motorovej letky Masarykovej leteckej ligy (MLL)

Košice, ktorá vlastnila lietadlo Brandenburg a Š-10 Sardelu. Mali tu polámaný klzák Zogling, ktorí košickí plachtári nevedeli opraviť. Česnek sa ponúkol, že im ho opraví, čo sa mu aj podarilo. Bohaté skúsenosti pri opravách klzákov nadobudol v leteckej opravovni na Straníku v Žiline. V Košiciach pokračoval v plachtárskom výcviku a zároveň – na veľkú radosť Košičanov – aj v opravách poškodených klzákov.

V Košiciach Česnek začal lietať ako športový letec na motorových lietadlách. Elementárny letecký motorový výcvik ukončil úspešnými záverečnými skúškami 12. decembra 1936. Po návrate do Žiliny sa opäť venoval plachteniu na Straníku a motorovému lietaniu na vojenskom letisku Brezový majer. V tom období sa už s obavami hovorilo o možnej vojne. Vláda Československej republiky vyhlásila nábor „Tisíc nových pilotov republiky“. O vojenské letectvo bol medzi mládežou obrovský záujem. Do armády, do leteckej školy v Prostějove, sa prihlásil aj Štefan Česnek. Zaradili ho do leteckej školy pre dôstojníkov v zálohe v Piešťanoch. Tu absolvoval výcvik pilota pozorovateľa a spojovacieho letectva.

Po skončení vojenskej služby v lietaní pokračoval v Žiline ako inštruktor motorového lietania v Slovenskom národnom aeroklube.

Keď vznikla roku 1952 nová letecká organizácia Doslet, zastával v nej funkciu vedúceho motorového odboru. Veľmi rád lietal ako pilot vysadzovač na lietadle Brigadýr L-60.

Štefan Česnek zomrel 23. februára 1995. Pochovali ho v Žiline. Bol to skvelý človek, rozvážny a veľmi priateľský, ochotne každému poradil a pomohol. Medzi pilotmi a hlavne parašutistami bol obľúbený. Za dlhoročnú priekopnícku prácu v letectve ho právom môžeme považovať za nestora žilinského letectva.

Aj jemu Medzinárodná letecká organizácia v Paríži udelila najvyššie vyznamenanie, zlatý odznak a diplom Paula Tisandiera.



*Inštruktáž pred letovým dňom – zľava Valent Paučo, Štefan Česnek, riadiaci lietania František Šmehýl, Emil Julény.*

*Ján Budík*

**Ján Budík** chodieval po tých istých leteckých chodníčkoch ako Pavol Poliaček a Štefan Česnek.

Narodil sa v Žiline. V kronike Krajského aeroklubu Žilina sa spomína iba jeho meno. Patril k priekopníkom žilinského letectva, preto si zaslúži omnoho viac pozornosti. Ako chlapec bol členom leteckého modelárskeho krúžku na žilinskej reálke. Rovnako ako Poliačka, Česneka a Kleina vybral Štefan Pleško aj jeho do plachtárskeho výcviku roku 1934. Prvé „šuráky“ a skoky na klzáku Zlín V robil na vojenskom cvičisku Brezový majer v Žiline. Poletovať začal na kopci Veľký Diel nad vojenským cvičiskom a neskôr nad Bytčicou na kopci Dúbrava.

Spoločne s ostatnými chlapcami prežíval útrapy pri transportovaní a nosení klzáka na žilinské kopce. Láska k lietaniu bola však silnejšia ako všetky problémy. Pilotný plachtársky výcvik rovnako ako inštruktorský výcvik absolvoval na Straníku. Spolu s Pavlom Poliačkom boli prvými inštruktormi leteckého výcviku, ktorých vyškolil Štefan Pleško. Neskôr k nim pribudli Bartolomej Klein a Štefan Česnek.

V počiatkoch prvej Slovenskej republiky roku 1939 absolvoval Ján Budík výcvik motorového pilota a získal aj oprávnenie učiteľa motorového lietania. Po skončení 2. svetovej vojny pokračoval v lietaní na letisku Brezový majer v Žiline. Okrem motorového lietania veľmi obľuboval plachtenie. Keď roku 1952 vznikla nová celoštátna letecká organizácia Dobrovoľný zväz letectva (Doslet), Ján Budík zastával v aeroklube Žilina funkciu vedúceho plachtárskeho odboru. Po ročnom pôsobení Doslet zanikol



*Ján Budík*

a vznikla nová branná organizácia Zväz pre spoluprácu s armádou (Zväzarm), do ktorej sa začlenil aj parašutistický odbor. V Krajskom aeroklube Zväzarmu Ján Budík pôsobil ako pilot vysadzovač. Bol to prvý pilot vysadzovač v Žiline. Lietal na výsadkovom lietadle UC-61 Fairchild. Veľmi rád som s ním lietal ako parašutista vysadzovač. Keď sme vysadzovali parašutistických nováčikov, najradšej sme lietalí na martinskom letisku v Tomčanoch, ktoré má veľmi dlhú pristávaciu dráhu. Ján Budík pristával na okraji letiska a po výbehu lietadlo zastalo v strede pristávacej dráhy. Parašutisti nastúpili do lietadla a Budík hneď štartoval ďalej. Prevádzka bola plynulá a bez otáčania lietadla, čím sa urýchlili zoskoky a ušetrili pohonné hmoty.

Ján Budík bol výborný a všestranný letec. Vychoval veľa plachtárov i motorových pilotov a vysadil stovky parašutistov. Bol vtipný a mal veselú povahu, preto bol v aeroklube veľmi obľúbený. Parašutisti ho mali mimoriadne radi, pretože sa na nich pri výsadbách vždy usmieval. Ján Budík zomrel mladý, 34-ročný, na mozgovú príhodu po úraze. Pochovali ho v Žiline.

**Augustín Šmehýl** bol medzi prvými pilotnými žiakmi, vyškolenými v Ústrednej plachtárskej škole Slovenska (UPŠS). Narodil sa 21. decembra 1921 v Zástraní. Obec Zástranie leží na severnom úpätí Veľkého Straníka. Táto dedinka sa stala liahňou bezmotorových pilotov. Tunajší chlapci radi pozorovali, ako prebieha pilotný výcvik na Straníku. Pomáhali pilotom vynášať klzák na kopec Straník. Aj oni túžili po lietaní. Táto túžba bola silnejšia ako namáhavá práca pri transportovaní klzákov alebo vetroňov na vrchol Straníka. Tu si ich všimli piloti, Pavol Poliaček, Klein, Budík, Česnek alebo Štefan Pleško. Za odmenu ich zaradili do pilotného výcviku. Okrem mladého Gusta Šmehýla to boli aj Janko Mičica a Mikuláš Bolo z Tepličky.



*Augustín Šmehýl*

Inštruktorom mladého Gusta Šmehýla bol Pavol Poliaček. Keď zistil, že chlapec má vlohy na lietanie, venoval mu počas pilotného výcviku veľkú pozornosť. Gusto sa mu za to neskôr víťazstvami na rôznych plachtárskych pretekoch patrične odmenil. Pilotný výcvik Augustín Šmehýl ukončil roku 1936.

Keď sa zásluhou Štefana Pleška na severnom úpätí Malého Straníka vybudovala Ústredná plachtárska škola Slovenska a postavili aj letecké opravovne vetroňov a klzákov, Augustín Šmehýl tam získal zamestnanie ako technik. Keďže bol aj výborný plachtár, neskôr sa stal zalietavacím pilotom klzákov a vetroňov, ktoré boli po oprave. Vyrábali sa tu nové vetrone, ale robili sa aj generálne opravy vetroňov pre celé Slovensko.

Po oslobodení Československej republiky v roku 1945 sa nemeckou armádou zničené vojenské letisko Brezový majer opravilo a obnovila sa letecká činnosť. V tomto období Šmehýl ako skúsený plachtár absolvoval výcvik motorového pilota na letisku

v Žiline. Aj tu mu bol učiteľom lietania Pavol Poliaček. Po zrušení ÚPSS a leteckých opravovní Gustáv Šmehýl pracoval ako technik v leteckých vojenských opravovniach v Trenčíne. Po roku sa vrátil a zamestnal sa ako technik v Krajskom aeroklube Zväzarmu na letisku v Žiline.

Augustín Šmehýl bol vynikajúci plachtár. Spolu s Pleškom a Poliačkom sa zúčastnil na mnohých plachtárskych pretekoch a takmer každý rok stál na stupni víťazov. V jeho rodinnom dome v Zástraní sa nazbieralo mnoho diplomov, pohárov a iných ocenení z plachtárskych pretekov na Slovensku i v zahraničí. Roku 1955 bol Augustín Šmehýl jediný Slovák v národnom mužstve na majstrovstvách sveta v Poľsku na letisku v Lešne.

Gusto Šmehýl bol nielen dobrý pilot, ale i dobrý človek. Na letisku každému ochotne pomáhal a radil. Keď zrušili letisko v Žiline i výcvikové stredisko na Straníku, už tu nevidieť lietať vetrone. Straník však neosirel. Stal sa výborným výcvikovým strediskom rogalistov.

83-ročný Gusto býva v rodnom Zástraní. Zo svojho rodinného domu pozoruje lietanie rogalistov nad legendárnym Straníkom a spomína na zašlú slávu bývalého plachtárskeho raja na Straníku.

Pre zaujímavosť uvádzam prehľad a umiestenie pilotov z Plachtárskeho strediska Straník.

Meno	Org.	Umiest.	Rok	Miesto súťaže	Názov súťaže
Pleško	PPS	1.	1941	Straník	Majstr. Slovenska
Poliaček	PPS	2.	1941	Straník	Majstr. Slovenska
Šmehýl	PPS	2.	1945	Nitra	Majstr. Slovenska
Pleško	PPS	1.	1947	Piešťany	Majstr. Slovenska
Šmehýl	PPS	2.	1947	Piešťany	Majstr. Slovenska
Poliaček	PPS	3.	1947	Piešťany	Majstr. Slovenska
Poliaček	PPS	3.	1947	Švajčiarske Alpy	Majstr. sveta
Šmehýl	PPS	3.	1949	Poprad	Majstr. Slovenska

Meno	Org.	Umiest.	Rok	Miesto súťaže	Názov súťaže
Pleško	PPS	5.	1949	Poprad	Majstr. Slovenska
Poliaček	PPS	6.	1949	Poprad	Majstr. Slovenska
Pleško	PPS	1.	1950	Partizánske	Majstr. Slovenska
Šmehýl	PPS	2.	1950	Partizánske	Majstr. Slovenska
Poliaček	PPS	3.	1950	Partizánske	Majstr. Slovenska
Šmehýl	PPS	1.	1951	Partizánske	Majstr. Slovenska
Višňovec	Žilina	2.	1951	Partizánske	Majstr. Slovenska
Poliaček	PPS	4.	1951	Partizánske	Majstr. Slovenska
Šmehýl	ČSR	3.	1955	Poľsko, Lešno	Majstr. sveta

*Bartolomej  
Klein*

**Bartolomej Klein** bol tiež jedným z modelárov zo žilinskej reálky. Ako chlapec sníval o lietaní. Jeho sen sa splnil, keď si ho Štefan Pleško vybral a zaradil ho do plachtárskeho výcviku. Spoločne s Poliačkom, Budíkom a Česnekom vynášal zo žilinských



*Berco Klein*

kasární klzák Zlín V na vzdialené vojenské cvičisko Brezový majer, alebo až do Bytčice na kopec Dúbrava.

Plachtársky výcvik ukončil na Straníku, kde aj úspešne absolvoval inštruktorské skúšky. Spolu s Poliačkom, Budíkom a Česnekom patril medzi prvých pilotných inštruktórov na Straníku v UPŠS.

Tesne pred 2. svetovou vojnou absolvoval na vojenskom letisku Brezový majer letecký motorový výcvik. Po skončení vojny lietal na letisku v Žiline ako plachtár i ako motorový pilot. Ako plachtár patril Berco Klein medzi desiatich najlepších plachtárov na Slovensku. V tom období Slovenský národný aeroklub Žilina vlastnil francúzske dvojplôšné lietadlo Morane, na ktorom Berco Klein najradšej lietal. Bol nielen dobrý plachtár, ale aj dobrý učiteľ lietania, rovnako ako jeho syn Pavol. Vyškolicil mnohých dobrých pilotov na Straníku i na žilinskom letisku. Bol optimista, preto ho všetci piloti mali radi.

V občianskom živote bol Berco zlatník a hodinár. Lietanie mal rád a od lietania ho neodradilo ani to, že na letisko do Žiliny musel aj so svojim synom dochádzať z Bytče.



Medzi najlepších plachtárov Slovenska zo Žiliny a PPS Straník patrili Štefan Pleško, Augustín Šmehýl, Pavol Poliaček, Vladimír Budík, Ján Budík a Berco Klein

Ján Mičica patril spolu s Mikulášom Bolom a Augustínom Šmehýlom medzi prvých pilotných žiakov. Aj oni ako chlapci pozorovali letecký výcvik plachtárov na Straníku. Aj oni im pomáhali vynášať klzáky a vetrone na vysoký kopec. Ich túžba lietať sa začala plniť, keď ich Štefan Pleško zaradil do plachtárskeho výcviku.

Ján Mičica absolvoval plachtársky výcvik na Straníku pod vedením Štefana Pleška a neskôr Pavla Poliačka. Ukončil ho roku 1936. Neskôr aj on pôsobil na Straníku ako inštruktor plachtárskeho výcviku. Roku 1946 absolvoval na letisku v Žiline výcvik motorového pilota. Jeho učiteľom lietania bol Pavol Poliaček. Lietanie sa neskôr stalo jeho povoláním.

Ján Mičica

Ján Mičica sa narodil 7. februára 1920 v Zástraní. Po absolvovaní leteckého výcviku motorového pilota v čase novovzniknutej leteckej organizácie Dobrovoľný zväz letectva (Doslet) lietal ako pilot vlekár vetroňov. Po smrti pilota Jána Budíka od roku 1954 lietal ako pilot vysadzovač na lietadle UC-61 Fairchild. Roku 1955 sa preškolil na pilota vysadzovača na lietadlo C-3 Siebel, na ktorom lietal dva roky. Po nalietaní dostatočného počtu hodín a získaní potrebnej praxe na väčšom dvojmotorovom lietadle odišiel v lete roku 1957 pracovať do Československých aerolínií.



*Ján Mičica*

Letel ako dopravný letec na linke Bratislava – Praha – Karlovy Vary – Mariánské Lázně a späť. Dňa 8. júna 1972 sa stala na tejto linke tragická udalosť. Pri únose jeho dopravného lietadla teroristi a vzdušní piráti na čele s Adamicom zastrelili v lietadle Jána Mičicu. Šťastím pre cestujúcich bolo, že riadenie lietadla ihneď prevzal jeho spolupilot Dominik Chrobák. Nové žilinské letisko v Dolnom Hričove v tom čase ešte nebolo celkom dokončené. Žiaľ, prvé lietadlo, ktoré

na ňom pristálo, L-410 turbolet, priviezlo telesné pozostatky Jána Mičicu.

Ján Mičica zahynul pri svojom povolaní, ktoré mal tak rád. Zahynul zákernou rukou vraha. Mal 52 rokov, keď musel opustiť svoju manželku a tri milované deti. Na poslednej ceste sa s kapitánom Jánom Mičicom rozlúčilo niekoľko tisíc obyvateľov Žiliny a širokého okolia. Bolo medzi nimi aj veľa pilotov Československých aerolínií a početná rodina letcov a parašutistov z Krajského aeroklubu v Žiline. Ako posledný pozdrav piloti Vasil Kollár a Bohuš Michulek zhodili na hrob Jána Mičicu veniec a kyticu kvetov z vrtuľníka.



**Mikuláš Bolo** sa narodil v Tepličke nad Váhom, ktorá leží v malebnom prostredí pod Malým Straníkom, na jeho južnom úpätí. Keď mladý Mikuláš videl nad Straníkom lietať vetrone a klzáky, aj on zatúžil po lietaní. Aj on pomáhal plachtárom vynášať lietadlá na kopec Straník. Aj jeho zaradili do pilotného výcviku. Vtedy ešte Mikuláš netušil, že neskôršie sa lietanie stane jeho zamestnaním. Plachtársky výcvik ukončil spolu s Augustínom Šmehýlom a Jánom Mičicom na Straníku roku 1936. Inštruktorom im bol Pavol Poliaček. Neskôr získal aj oprávnenie inštruktora plachtárskeho výcviku. Keď sa na severnom úpätí Malého Straníka postavil hangár a letecké opravovne bezmotorových lietadiel, mladý Mikuláš tu ako zručný remeselník našiel zamestnanie ako opravár lietadiel. Pokračoval v lietaní a získal oprávnenie zalietavacieho pilota lietadiel a klzákov po generálnej oprave. Keď roku 1953 vznikol Krajský aeroklub Zväzarmu v Žiline, Mikuláš Bolo prevzal funkciu náčelníka krajského plachtárskeho odboru. V tejto funkcii pôsobil až do roku 1964.



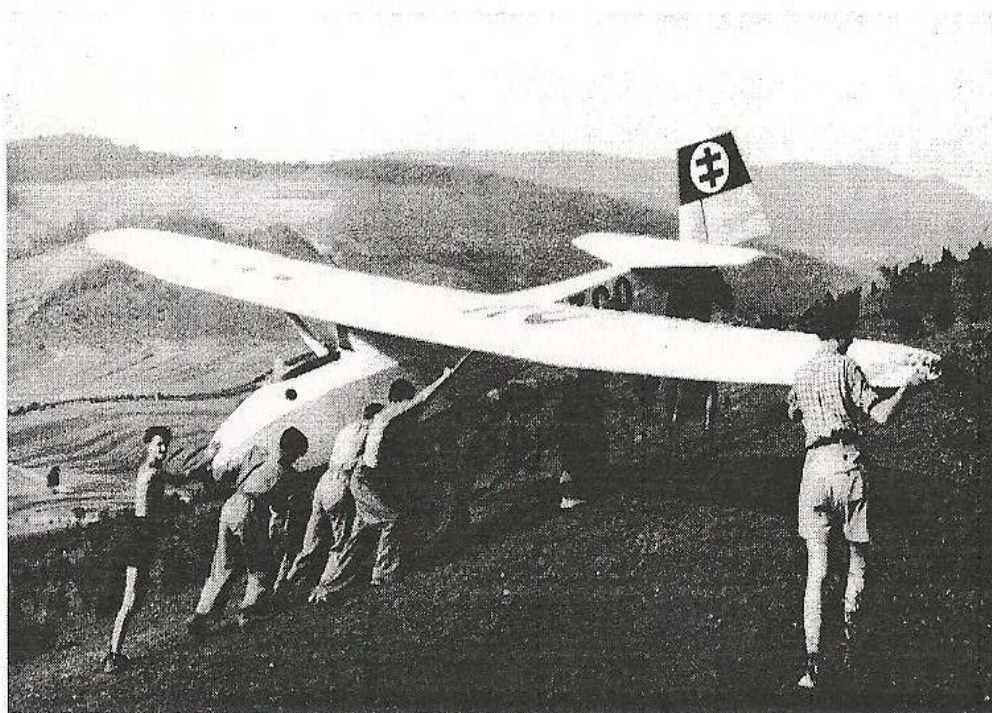
Mikuláš Bolo

Po zrušení žilinského letiska sa Krajský aeroklub presťahoval na letisko do Martina. Medzitým sa dokončila výstavba nového žilinského letiska v Dolnom Hričove. Zlúčením krajských aeroklubov Žilina a Banská Bystrica vznikol nový Stredoslovenský krajský aeroklub (SSKA) so sídlom v Martine. Po roku sa presťahoval na nové letisko kapitána Jána Mičicu v Dolnom Hričove. Krajský aeroklub zanikol a vytvoril sa z neho miestny Aeroklub Žilina. Mikuláš Bolo sa stal jeho prvým náčelníkom. Túto funkciu vykonával do roku 1970.

Mikuláš Bolo po absolvovaní motorového leteckého výcviku roku 1950 získal aj oprávnenie učiteľa motorového lietania a ob-

chodného pilota. Od roku 1962 pôsobil ako učiteľ lietania na VŠD v Žiline, špecializácia prevádzka a ekonomika leteckej dopravy. Do roku 1977 spolu so svojimi spolupracovníkmi Dušanom Kuchtom, Ing. Karlom Jungmanom a Petrom Adámkom vycvičili 340 pilotov tejto školy. Leteckú činnosť zanechal Mikuláš Bolo v decembri 1977 a odišiel na zaslúžený odpočinok. Žije vo svojej rodnej obci Tepličke nad Váhom pod malebným legendárnym Straníkom.

O tom, že lietanie na Straníku bolo zaslúženou odmenou za namáhavú prácu, svedčia aj dobové fotografie. Vytiahnuť vetroň na Malý alebo Veľký Straník bola naozaj ťažká práca.

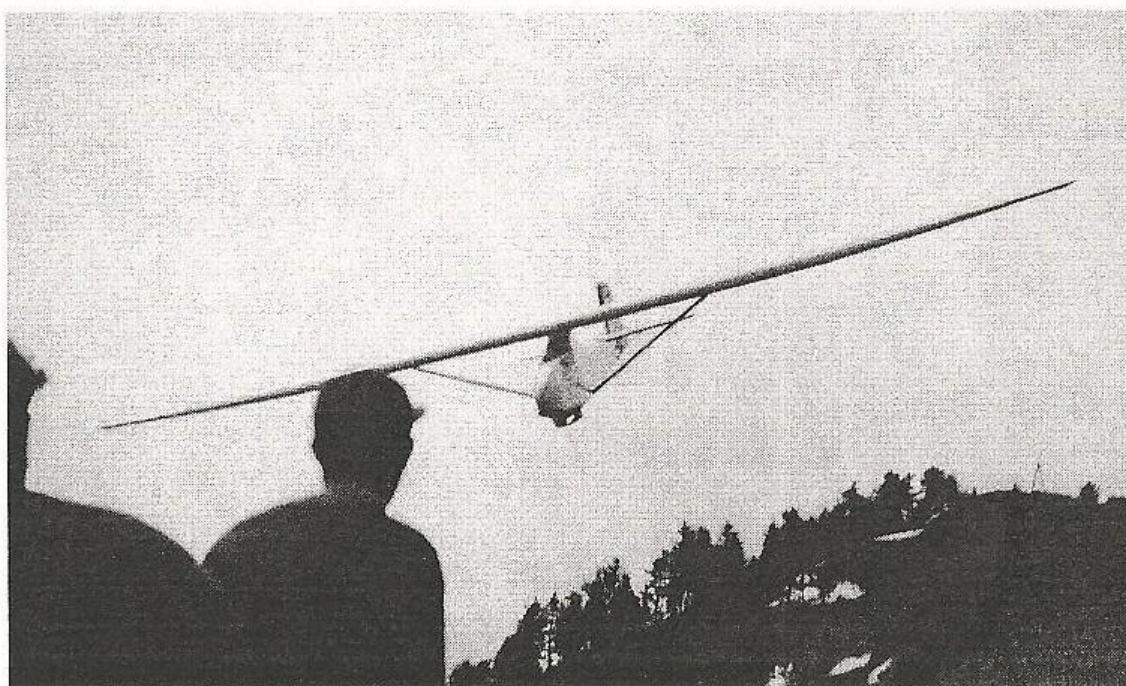


*Transport vetroňa Grunau Baby na Malý Straník*

Z pilotov, pôsobiacich v Krajskom aeroklube v Žiline a vyškolených na Straníku v PPSS, spomeniem ešte niektorých výborných plachtárov, Jána Višňovca, Vladimíra Budíka a Františka Šmehýla.

*Ján Višňovec*

**Ján Višňovec** býval neďaleko letiska Brezový majer v Žiline. Denne pozoroval prevádzku na letisku, vojenských alebo civilných pilotov. Prihlásil sa do plachtárskeho odboru. Prvé „šuráky“



*Štart vetroňa Grunau Baby z Malého Straníka*

a skoky robil na klzáku Vrona bis OK 053. Bol to výborný klzák pre začiatočníkov. Roku 1943 dostali Žilinčania moderný klzák nemeckej konštrukcie s vysokou lyžou a odpružený dvoma tlmičmi. Volali ho Šulglajter alebo Glajter. Školský klzák. Na tomto klzáku Ján Višňovec roku 1943 absolvoval trojtýždenný kurz v Ústrednej plachtárskej škole Slovenska na Straníku. Vedúcim ÚPŠS bol Štefan Pagáč, Višňovcovými inštruktormi boli Pavol Poliaček a Bartolomej Klein. Absolventi tohto kurzu všetci splnili podmienky výkonnostného stupňa B. Jediný Ján Višňovec dosiahol odznak stupňa C.

Roku 1944 žilinské letisko okupovali nemeckí letci. Všetci slovenskí piloti mali prístup na letisko zakázaný. Lietalo sa len na Straníku, aj to v obmedzených podmienkach, pretože Nemci aj tam cvičili svojich pilotov. Motorové lietanie pilotov žilinského aeroklubu bolo prerušené. Obnovilo sa až po skončení 2. svetovej vojny. Motorový odbor vtedy viedol Štefan Česnek a učiteľmi lietania boli Pavol Poliaček a Ján Budík. Roku 1950 Ján Višňovec absolvoval letecký motorový výcvik. Lietalo sa na rôznych typoch menších a výkonnostne slabších lietadlách ako E-54, Klemm, Zlín, Zobor a najmä na lietadle Piper Cub. Bolo to malé farmárske lietadlo, ktoré



*Sprava Ján Višňovec, Stanislav Osadský a Valent Paučo*

klub kúpil od americkej armády. Spolu s Jánom Višňovcom sa za motorových pilotov vyškoliť aj Vladimír Budík a Milan Slíž.

Po vzniku novej leteckej organizácie Doslet – Dobrovoľný svaz letectva (r. 1952) – príprava pilotov nadobudla úplne nový charakter. Každý pilot sa preškolil podľa novej leteckej osnovy ŠPUL (škola pilotov a učiteľov lietania). Cieľom bolo preškolenie všetkých pilotov na nové kvalitnejšie typy lietadiel a kvalitnejšiu prípravu vyššej pilotáže všetkých pilotov. Do Žiliny v apríli 1952 prišiel na štyri mesiace vynikajúci pražský učiteľ lietania Ladislav Pohořelý, ktorý preškolil podľa ŠPUL-u všetkých žilinských pilotov. Z Jána Višňovca sa stal vynikajúci akrobat a učiteľ lietania. Lietal a vysokú pilotáž predvádzal na mnohých leteckých dňoch na Slovensku. Po tragickej smrti Viléma Kristu, vynikajúceho ostravského leteckého akrobata, Ján Višňovec lietal aj na leteckých dňoch na Morave.

Roku 1959 odišiel Ján Višňovec k Československým aerolíniam, kde lietal ako taxikár na lietadle L-200 Morava. O rok neskôr

tragicky zahynul na Morave na Hostýnských vrchoch. Ján Višňovec bol veľmi dobrý letec. Ako učiteľ lietania vyškolicil veľa pilotov plachtárov a aj motorových pilotov.



*Vladimír Budík*

**Vladimír Budík** sa narodil v Žiline 17. októbra 1925. Bol mladším bratom učiteľa lietania Jána Budíka. Aj on šliapaval po horskom chodníčku zo Žiliny na Straník. Plachtársky výcvik absolvoval hneď po skončení 2. svetovej vojny. Úspešne vykonal aj inštruktorské skúšky učiteľa plachtenia. Túto prácu mal veľmi rád a vykonával ju ako aktivista. Roku 1950 spolu s Jánom Višňovcom a Milanom Slížom absolvoval motorový letecký výcvik na letisku v Žiline. Neskôr absolvoval záverečné skúšky učiteľa lietania motorových pilotov. Ako motorový letec často vypomáhal ako vlekár bezmotorových lietadiel. Motorový letecký výcvik ukončil pod vedením Pavla Poliačka a svojho brata Jána. Plachtenie mal však radšej ako motorové lietanie. Ako bezmotorový letec dosahoval veľmi pekné výsledky. Bol jediný žilinský bezmotorový letec, ktorý uskutočnil 300 km dlhý prelet na vetroni VT-125 Šohaj zo Žiliny do Prahy. Tento výkon je o to cennejší, že vzdušné prúdenie v Československu bolo väčšinou od západu na východ. Vladimír Budík pristál na veľké prekvapenie pražských pilotov na letisku Praha – Točná. Bola to posledná disciplína, ktorá Vladimírovi Budíkovi chýbala na získanie zlatého odznaku a výkonnostného stupňa zlaté C.

Vladimír Budík bol nielen dobrý letec, ale aj dobrý učiteľ lietania. Vycvičil veľa dobrých plachtárov i motorových pilotov. Bol to nenápadný a skromný človek.

**František Šmehýl** sa narodil 2. augusta 1928 v Zástraní ako mladší brat Augustína Šmehýla. Spolu s ďalším bratom Blažejom snívali o lietaní. Prvé letecké poznatky získaval neďaleko rodnej

*Vladimír Budík*

*František  
Šmehýl*



František Šmehýl

obce, na Straníku. Tu absolvoval plachtársky výcvik. Jeho učiteľom lietania bol Pavol Poliaček. Neskôr pôsobil aj ako inštruktor bezmotorového lietania.

Po vzniku novej leteckej organizácie Doslet roku 1952 sa kládol veľký dôraz nielen na lietanie, ale i na letecké modelárstvo. František Šmehýl prevzal po Pavlovi Poliačkovi krajskú leteckú modelársku predajňu v Žiline. Popritom absolvoval na letisku v Žiline le-

tecký motorový výcvik. Neskôr ako letec vojenských záloh absolvoval výcvikový kurz a preškolenie v celoštátnom výcvikovom stredisku v Prešove. Preškolil sa na sovietsky typ lietadla JAK-11. Boli to vojenské sovietske stíhačky v 2. svetovej vojne. Jeho učiteľom bol plukovník František Hanovec, bývalý výborný frontový letec. Na tomto lietadle František Šmehýl lietal v Martine na letisku v Tomčanoch, pretože v Žiline na tomto type lietadla lietanie nebolo povolené. V Tomčanoch začas pôsobil ako náčelník leteckej výcvikovej stanice.

Keď nastúpil kapitán Jozef Kubica za náčelníka Krajského aeroklubu v Žiline, na jeho podnet vznikla na letisku v Žiline výborná trojčlenná letecká akrobatická skupina v zložení: vedúci skupiny Jozef Filus, Tomáš Kolcún a František Šmehýl. Neskôr, po odvelení Tomáša Kolcúna do LVS Ružomberok, na jeho mieste lietal Anton Brezovský. Táto letecká akrobatická skupina dosahovala vysoké parametre. Lietala na leteckých dňoch nielen v ČSR ale i v Maďarsku a Poľsku.

Keď sa v Československu začali vojenské letecké zálohy preškoľovať na vrtuľníky, František Šmehýl bol v KA Žilina prvý preškolený na pilota vrtuľníkov. Získal i oprávnenie učiteľa lieta-

nia na vrtuľníkoch. Fera Šmehýla môžeme právom pokladať za priekopníka vrtuľníkového lietania v Žilinskom kraji.



*Ondrej Bunta*

### **Ondrej Bunta**

V Ústrednej plachtárskej škole na Straníku bolo vycvičených aj veľa pilotov plachtárov pre armádu. Jedným z nich bol aj Ondrej Bunta, dnes plukovník letectva vo výslužbe.

Plk. Ondrej Bunta, narodený 6. 1. 1923 v Malej Bytči, sa roku 1939 prihlásil na letisku na Straníku do leteckého výcviku, ktorý ukončil v roku 1940. Začiatkom r.

1941 absolvoval trojmesačnú prípravu na Vojenskú leteckú školu v Bratislave. Po absolvovaní pozemného výcviku bol preradený do Trenčianskych Biskupíc, kde absolvoval dvojročnú Vojenskú leteckú školu (E 39). Frekventanti školy boli rozdelení do dvoch skupín: stíhači a „kravičkári“ – pozorovatelia. O. Bunta bol zaradení medzi stíhačov. V roku 1943 bola celá škola premiestnená do Banskej Bystrice, kde bol vyradený v hodnosti čatníka – pilota. Roku 1944 bol preložený do Piešťan k 11. stíhacej letke III. slovenského leteckého pluku. Z Piešťan sa zúčastnil SNP ako pešiak – veliteľ družstva v prápore Haluzického, po zranení v Čremošnom a úteku z nemocnice v Tisovci sa prihlásil na letisku Tri duby. Mjr. Lesický ho prijal a ako pilota zaradil do bojov v SNP. Dňa 23. 10. 1944 preletel do Poľska (Przemysl). Ako stíhací pilot bol po výcviku zaradený do leteckého pluku Československého armádneho zboru, kde lietal na strojoch LA 5 a LA7 (Lavočkin).

Ako stíhač sa zúčastnil bojov o Ostravu a do Prahy prišiel ako poručík letectva. Po vojne absolvoval vo Zvolene kurz nočného lietania a slúžil v leteckom útvare v Piešťanoch. Po ukončení veliteľského kurzu bol preložený do Milovic pri Prahe, kde bol veliteľom 2. leteckého pluku. V r. 1956 – 60 bol náčelníkom štábu leteckého

*Ondrej Bunta*

pluku v Prešove, v r. 1960 – 69 v tej istej funkcii v leteckom útvare v Malackách (letisko Kuchyňa), odkiaľ bol prevelený do Piešťan, kde v hodnosti plukovníka bol veliteľom pluku až do odchodu do dôchodku v roku 1978. Žije v Piešťanoch.

Počas vojenskej kariéry získal mnoho ocenení, medailí, napr. Vojenský kríž, medailu Za chrabrosť a iné. Ostatné ocenenie mu udelil minister obrany SR r. 2004 k 60. výročiu SNP.

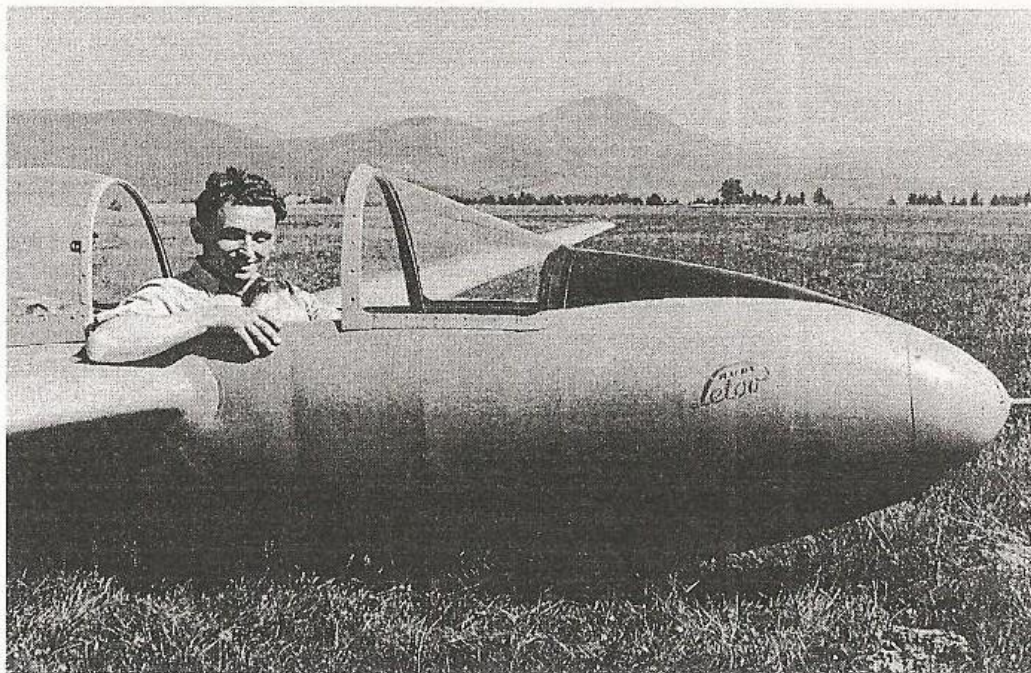
Ako si plk. v. v. Ondrej Bunta spomína na letecký výcvik na Straníku?

*„Vždy, keď prídem do Žiliny, svoj zrak upriem na Straník. Tu boli položené základy môjho profesionálneho života, tu som veľa získal. V skromných pomeroch, ale v úžasnom kolektíve žiakov lietania sme bok po boku vynášali vetrone na štart a tešili sa z každého úspešného letu. Výborné podmienky na lietanie na Straníku, znásobené kvalitnými a obetavými inštruktormi lietania, spojené so záujmom žiakov o lietanie sa zapísali hlboko do duše každého z nás. Aj keď sa naše cesty rozišli, mnohí už medzi nami nie sú, odborné znalosti i osobné priateľstvá pretrvávajú a sprevádzali nás počas celého nášho života. V jednej múdrej knihe je napísané: Do studničky, z ktorej si sa napil, nikdy nesmieš hodiť kameň. Tou krištáľovo čistou studničkou pre nás bola škola lietania na Straníku“.*

Karol Králik

### **Karol Králik**

Narodil sa 24. januára 1925 v Tepličke nad Váhom. Činnosť leteckej prevádzky na Straníku priťahovala mládež z okolia Žiliny. Mladí Tepličania sledovali činnosť letcov aj mechanikov. Priekopníkmi plachtárskeho výcviku na Straníku boli učitelia Javorka a Gazda, ktorí sa ako prví vzniesli do vzduchu asi do 5-metrovej výšky na Záhumní, kde bolo cvičisko na balansovanie a skoky. Štart vetroňa sa uskutočňoval gumovým lanom. K. Králik mal len pár krokov na Záhumní. Už ako desaťročný si r. 1935 predsavzal, že bude pilotom. Po vybavení a upravení pristávacej plochy pod Straníkom sa výcvik zintenzívnil. Počas pretekov niekedy nad svahmi Stranika a Dubňa plachtilo naraz aj 23 vetroňov. Lety K. Králika dosahovali výšku až 1 300 m a zvláštnosťou neboli lety trvajúce viac ako 8 hodín. Patril medzi plachtárov, ktorí dosaho-



*Karol Králik*

vali veľmi dobré výsledky. Záujemcovia o lietanie si vytvorili vlastný aeroklub Teplička nad Váhom. Boli zaradení do 10 – 12 členných družstiev a plachtársky výcvik sa uskutočňoval v sobotu a v nedeľu. Pred skúškami boli sústredení v 1- až 2-týždňovom internátnom kurze. Po pilotných skúškach pokračoval v plachtárskom výcviku na zdokonalenie pilotáže. V roku 1956 po zrušení letiska Straník sa činnosť presťahovala na letisko Žilina a došlo k zrušeniu aeroklubu Teplička nad Váhom. Zanietený pilot bezmotorového lietania K. Králik pracoval v Energetických závodoch v Žiline a v roku 1966 zomrel po ťažkej chorobe.

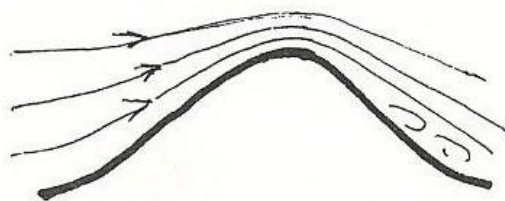
O kopci Straník už roku 1935 medzinárodný športový letecký komisár Ing. Josef Elsnic z Prahy vyhlásil, že má najlepšie poveternostné podmienky nielen v ČSR, ale i v Európe.

V tejto časti aspoň v krátkosti opíšem poveternostné podmienky Dubňa, Malého a Veľkého Straníka, ktoré majú výborné podmienky na svahové i termické lietanie.



*Dubeň, Malý a Veľký Straník – pohľad od hangára niekdajšieho žilinského letiska Brezový majer*

## *Svahové lietanie*



*Svahové lietanie*

Ak narazí pohybujúce sa ovzdušie – vietor na akúkoľvek prekážku, musí ju prekonať. Buď ju obíde po stranách, alebo – ak sa nedá – musí sa cez ňu preniesť. Pritom sa značne

zmení tvar prúdnic. Pretekajúce množstvo vzduchu sa musí nad svahom zmestiť do menšieho priestoru a musí tam prúdiť rýchlejšie. Preto rýchlosť vetra nad svahom hory (Dubeň, Malý a Veľký Straník) je vždy väčšia, čo má pre plachtenie nad svahom veľký význam. Preto plachtári nad Dubňom a Straníkom dosahovali 500 – 800 metrové prevýšenie.

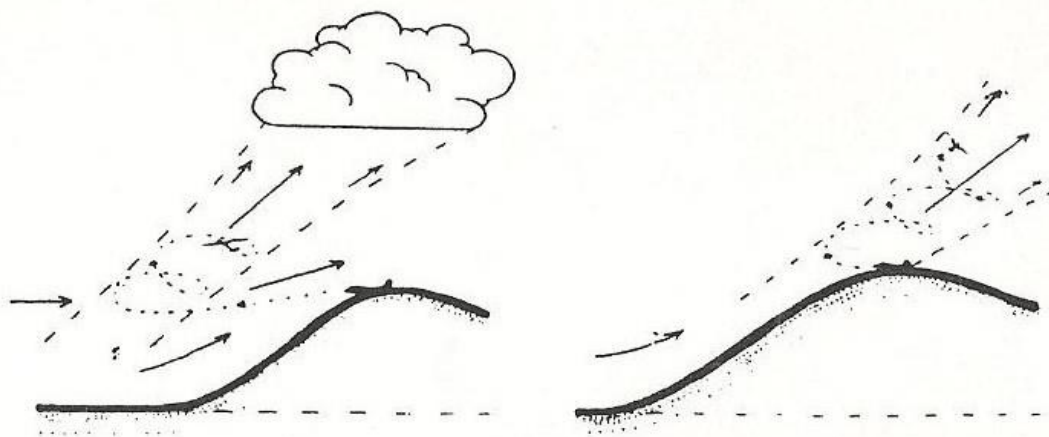
Plachtári pri svahovom lietaní musia však dávať veľký pozor, aby sa pri lietaní nedostali do zúveternej strany, kde sú silné klesavé prúdy.

## *Termické prúdenie*

Južné svahy Dubňa, Malého a Veľkého Straníka sú privrátené k slnku, a preto sú po celý deň slnečné. Pri slnečnom počasí nerovnomerným ohrievaním vzduchu vzniká zvislé termické prúde-

nie (termika). Rýchlosť termického stúpania vzduchu je tým väčšia, čím väčší je teplotný rozdiel vnútri stúpavého prúdu a v jeho okolí.

Stúpavé termické prúdy plachtári nazývajú komíny, do ktorých sa musia stálym krúžením zacentrovať, aby dosiahli maximálnu výšku. Pri plachtení musia dávať pozor na zostupné klesavé prúdy, ktoré nazývajú studne alebo vzdušné priepasti. Ak sa do nich dostane vetroň, veľmi rýchlo klesá a stráca výšku. Platí to aj pri svahovom lietaní na zväeternej strane kopca.



*Svahové lietanie s využitím vzostupných termických prúdov*

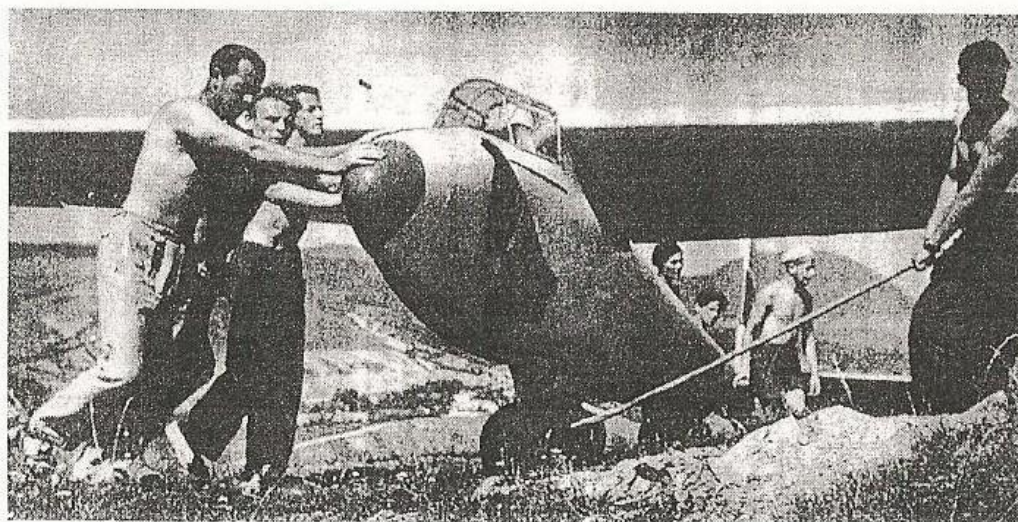
Lietanie nad Dubňom a Straníkom je veľmi výhodné za juhovýchodného vetra, pri využívaní svahových alebo termických vzostupných prúdov. Dnes, keď už na Straníku plachtársky výcvik nie je, využívajú tieto svahové alebo termické vzostupné prúdy moderní Ikarovia – rogalisti.

### *Zánik pilotnej plachtárskej školy Slovenska na Straníku*

Po druhej svetovej vojne vojenský letci lietali už na veľmi rýchlych lietadlách, ktoré dosahovali až 650 km za hodinu. Tie potrebovali dlhú štartovaciu dráhu. Mnohé bývalé vojenské letiská tieto rýchle lietadlá nemohli využívať (Spišská Nová Ves, Bratislava – Vajnory a aj žilinský Brezový majer). Žilinské letisko vybudovali vojaci roku 1935 na ploche niekdajšieho vojenského cvičiska.

Všetky tieto letiská prevzali miestne aerokluby, ktorým na leteckú činnosť vyhovovali.

Nastal mohutný rozvoj bezmotorového i motorového športového letectva. V praktickom leteckom výcviku sa prestali používať klzáky. Na radosť plachtárov a pilotných žiakov sa skončili náročné transporty, vynášanie klzákov a vetroňov na kopce.



*Transport vetroňa na kopec Malý Straník*

Na výcvik pilotov plachtárov dostávali aerokluby dvojmiestne školské vetrone. V Žiline sa využíval dvojmiestny školský vetroň Kranich, neskôr to boli školské vetrone československej výroby Pionier a vynikajúci Kmotor LG-30. Výhoda školských dvojsedadlových vetroňov bola v tom, že učiteľ lietania bol v stálom styku s pilotným žiakom, ktorého hneď upozorňoval na chyby. Výcvik bol oveľa rýchlejší ako predtým na školských klzákoch.

Aj pokročilí plachtári lietali na lepších vetroňoch. Skúsení plachtári lietali na výkonných vetroňoch Šohaj Z-25. Cvičilo sa pomocou vlečných lietadiel alebo navijakov, ktoré vetrone vytiahli až do výšky 300 metrov. Tento výcvik bol rýchlejší, čo bola pre plachtárov veľká výhoda. Vetroň sa po dosiahnutí patričnej výšky vypol, preletel ponad Váh na blízky Dubeň, kde za juhovýchodného vetra plachtil aj niekoľko hodín.

V dôsledku reorganizácie letectva Ústrednú plachtársku školu Slovenska na Straníku, ktorá bola v tom čase veľmi známa i v zahraničí, zrušili. Celá letecká prevádzka sa presťahovala na letisko Brezový majer do Žiliny. Na Straníku ostali len letecké opravovne, aj to dočasne. Lietadlá po oprave sa zalietavali na letisku v Žiline. Neskôr zrušili na Straníku aj letecké opravovne. Vetrone a motorové lietadlá z celého Slovenska sa opravovali v Leteckých opravovniach v Trenčíne.

Pilotné stredisko na Straníku a aeroklub Žilina sa spojili a vytvorila sa nová spoločná organizácia Aeroklub Žilina. Zrodila sa tak veľká letecká rodina so sídlom na letisku v Žiline. Piloti zo Straníka a zo Žiliny intenzívne využívali Dubeň a Straník na svahové alebo termické lietanie. Pre plachtárov to bol skutočný letecký raj.

Mohutný rozvoj letectva nastal roku 1952. Vznikla nová celoštátna letecká organizácia v ČSR Dobrovoľný zväz letectva (Doslet). Slovenský národný aeroklub a Český národný aeroklub zanikli a vytvorili sa aerokluby Dosletu. Táto nová letecká organizácia združovala všetky letecké odbory, a to: letecké modelárstvo, plachtárstvo, motorové lietanie a parašutizmus. V Doslete sa veľký dôraz kládol na letecké modelárstvo – aj preto vznikla v Žiline veľká modelárska predajňa. Krajským náčelníkom Dosletu bol nadporučík Bohuš Beneš, vedúcim motorového odboru sa stal Štefan Česnek, plachtárskeho Ján Budík, parašutistický odbor viedla Alena Valachová a modelársky odbor mal na starosti Ján Gacík.

Aerokluby dostávali výkonnejšie vetrone, cvičné i pre pokročilých plachtárov. Aj motorové lietadlá boli výkonnejšie a schopné vykonávať všetky prvky vyššej pilotáže v zmysle Školy pilotov a učiteľov lietania. Podľa tejto novej leteckej osnovy každý pilot musel dokonale ovládať všetky prvky akrobacie a vyššej pilotáže. Veľký dôraz sa kládol na skupinovú zlietanosť a orientačné lety. Na jar roku 1952 do Žiliny z Prahy prišiel výborný letec a učiteľ lietania Ladislav Pohořelý. Podľa novej leteckej osnovy ŠPUL za štyri mesiace v krajskom aeroklube preškolil všetkých motorových

pilotov. Pri letisku sa vytvorili štyri pracovné priestory, aby si piloti pri nácviku akrobatických prvkov navzájom neprekážali. Pracovný priestor číslo 1 bol medzi Tepličkou a Varínom, číslo 2 medzi Bytčicou a Rosinou, číslo 3 medzi Bánovou a Hôrkami a pracovný priestor číslo 4 bol medzi Strážovom a Hričovom. Na týchto pracovných miestach mohli súčasne štyria piloti nacvičovať akrobaciu. Všetci piloti mali najradšej pracovný priestor číslo 1, kde sa akrobatické prvky nacvičovali nad železničnou traťou z Tepličky do Varína. Tá im umožňovala precízny nácvik jednotlivých prvkov leteckej akrobacie a nevybočovanie z vytýčeného smeru.

Dvaja žilinskí piloti, Pavol Poliaček a Ján Višňovec, sa leteckej akrobacii venovali už predtým ako samoukovia. Po preškolení podľa novej leteckej osnovy ŠPUL patrili k najlepším leteckým akrobatom nielen v žilinskom kraji, ale i na Slovensku. Za Dosletu patronátnym závodom pre žilinský aeroklub bola žilinská Celulóžka, ktorá poskytovala pilotom mnohé služby technického charakteru najmä pri rôznych opravách. Tu sa združovalo veľa pilotov a priateľov lietania – Jozef Bartko, Jozef Gašparík, Juraj Hauer, Václav Kačírek, Zoltán Lukačovič, Jozef Plod, Jozef Pohorelský a ďalší.

Po roku svojej činnosti Doslet zanikol a 1. januára 1953 vznikla namiesto neho nová vynikajúca celoštátna branná organizácia Zväz pre spoluprácu s armádou (Zväzarm). Aj táto organizácia zastrešovala všetky letecké odbory. Letecký výcvik a parašutizmus sa ešte viac skvalitnili. Pre leteckých modelárov sa zriadila väčšia letecká modelárska predajňa v Krajskom dome Zväzarmu, kde vznikla aj modelárska klubovňa a dielňa pre modelárov. Organizácia Zväzarmu mimoriadne podporovala rozvoj letectva a parašutizmu. Letecký výcvik i zoskoky parašutistov boli bezplatné a robili sa na masovej základni. Lietalo sa podľa leteckých osnov ŠPUL, ktoré sa ešte skvalitnili.

Novinkou bolo, že náčelníkom krajského aeroklubu Zväzarmu (KA) musel byť podľa osnov Zväzarmu a leteckých predpisov, rovnako ako aj v sovietskom Dosafe, skúsený vojenský letec.

Doterajší náčelník KA Žilina Bohuš Beneš nebol letec, preto odišiel do svojho vojenského útvaru. Na jeho miesto za náčelníka krajského aeroklubu Zväzarmu vymenovali kapitána Jozefa Kubicu, skúseného frontového letca z Trenčína. Vedúcim plachtárskeho odboru a učiteľom lietania sa stal Mikuláš Bolo z bývalej PPŠ na Straníku, motorový odbor prevzal bývalý vynikajúci vojenský letecký stíhač Jozef Filkus. Namiesto Aleny Valachovej, ktorá odišla do Prahy, paraodbor prevzal Miroslav Pecko a modelársky odbor naďalej viedol Ján Gacík. Ako pilot vlekár v KA bol Ján Mičica a pilot vysadzovač krajského parašutistického odboru Ján Budík. Pavol Poliaček ako skúsený letecký modelár mal dočasne na starosti leteckú modelársku predajňu v Žiline. Okrem toho pôsobil aj ako učiteľ bezmotorového a motorového lietania.

Novinkou v krajských aerokluboch bol letecký výcvik brancov a leteckých záloh. Tento výcvik mal na starosti tiež bývalý výborný vojenský letec-stíhač Tomáš Kolcún. Správcom a hospodárom žilinského letiska a KA bol Miroslav Škarka. V krajskom aeroklube v Žiline pôsobilo aj veľa dobrovoľných učiteľov lietania a pilotov vlekárov. Ako učelia plachtárskeho výcviku pôsobili neúnnavný Vladimír Budík, Berco Klein, Stanislav Osadský, Pavol Klein a neskôr i Vasil Kollár. Dobrými učiteľmi bezmotorového i motorového lietania boli Ján Višňovec a Štefan Česnek. Ako pilot vlekár vetroňov vypomáhal a veľmi rád lietal na svojej obľúbenej dvojplošnej C-104 Zolo Lukačovič. Vo výcviku bezmotorového alebo motorového lietania bolo veľa pilotných žiakov, preto bolo potrebných aj viac učiteľov lietania.

### *Letecký park krajského aeroklubu v Žiline*

Aj letecký park bol dostatočne veľký a na letecký výcvik vyhovujúci. Staršie typy lietadiel, ktoré slúžili zo SNA, dosluhovali. Do aeroklubov sa dostávali nové a kvalitnejšie lietadlá, bezmotorové i motorové. Lietalo sa na rôznych typoch lietadiel – aeroklub vlastnil jedno dvojplošné lietadlo francúzskej výroby Morane, Junák Z-22, tri cvičné a vlečné lietadlá C-106, ktoré po čase nahradili

výborné štyri lietadlá Trener Z-105. neskôr ich nahradili zdokonalené typy Trener C-205. V KA sa dlho používali tri dvojplôšné lietadlá C-104. Boli výborné nielen na leteckú akrobáciu, ale i ako vlečné lietadlá vetroňov. Aj nemecký Storch FI-196 slúžil ako viacúčelové lietadlo. Bolo to bývalé sanitné lietadlo, ktoré používali nemeckí piloti v 2. svetovej vojne. Na vzlietnutie potrebovalo veľmi krátky rozbeh.

Ako športové a cestovné lietadlá sa v aeroklube využívali dva trojmiestne Sokoly M-1 a jeden zdokonalený štvormiestny Meta Sokol. Krátko po vojne ako cestovné lietadlá slúžili dvojmotorové Aerá-45. Boli to prvé lietadlá, vyrobené v Československu po 2. svetovej vojne. Využívali ich nielen aerokluby, ale i Československé aerolínie ako aerotaxi. Keď Aerá-45 doslúžili, nahradili ich zdokonalené Aerá-145. Dnes sa namiesto týchto lietadiel využívajú veľmi dobré lietadlá L-200 Morava. Používali sa nielen v aerokluboch, ale lietajú ako aerotaxi. Všetky tieto typy lietadiel sa vyrábali v Kunoviciach na Morave.

Aby sa branci a piloti vojenských leteckých záloh zdokonalili, absolvovali výcvik na lietadlách C-11 (sovietske označenie JAK-11). Boli to bývalé sovietske stíhacie lietadlá, ktoré slúžili sovietskemu letectvu v 2. svetovej vojne. Na tomto lietadle žilinskí branci a vojenské letecké zálohy lietal na letisku Tomčany v Martine. Žilinské letisko malo na tieto typy lietadiel krátku štartovaciu dráhu. Ako prvý letec žilinského aeroklubu sa na JAK-11 preškolil František Šmehýl.

Krajský paraodbor v Žiline vlastnil tiež niekoľko výsadkových lietadiel. Po zrušení sokolského parašutizmu a pričlenení do Dosletu používali ako prvé výsadkové lietadlo UC-61 Fairchild. Bolo to štvormiestne hornokrídle lietadlo staršieho amerického typu, ktoré používali najmä americkí farmári. Tieto lietadlá boli veľmi vhodné na výsadky parašutistov. Po ich zrušení používal KA Žilina na výsadky malé trojmiestne lietadlo PARA Sokol M-1-D. Roku 1956 dostal KA Žilina od vojenského letectva na výsadky pre 8 – 10 parašutistov lietadlo Siebel C-3. Pre športových parašutistov

aeroklub dostal výborné lietadlo Brigádýr L-60, ktoré úplne nahradilo lietadlo UC-61. Najlepšie a najvýhodnejšie výsadkové lietadlo dostal aeroklub AN-2 (parašutisti ho volali Anča). Je to dvojplôšné lietadlo sovietskej výroby pre 8 – 10 parašutistov. Lieta doteraz.

Aj bezmotoroví piloti mali dostatok lietadiel. Žilinskí plachtári v Žiline na letisku už dávnejšie využívali na plachtársky výcvik najviac a dvojsedadlové cvičné vetrone. Bol to nemecký Kranich, ktorého neskôr nahradili československé cvičné dvojsedadlové vetrone Pionier a Kmotor LG-30. Na zdokonaľovanie výcviku pokročilých plachtárov sa využívali dva vetrone Krajánek Z-24. Výkonní plachtári lietal na Šohajoch Z-25, ktoré neskôr nahradili dokonalejšie typy VT-125. Krajský aeroklub mal šesť týchto výkonných vetroňov. Okrem týchto lietadiel vlastnil vetroň Luňák L-107, ktorý sa používal na akrobaciu. Dnes sa na výcvik plachtárov používa vysokovýkonný dvojsedadlový vetroň L-13 Blaník a motorový vetroň Blaník L-13SE.

Z tohto prehľadu je zrejmé, aký dôraz sa v minulosti v brannej organizácii Zväzarm kládol na letectvo, motorové či bezmotorové, a parašutizmus. Bola to pre mládež vynikajúca organizácia.

O bohatý letecký park sa starali skúsení leteckí mechanici. Vedúcim technikom bol kapitán Ján Šustek a ako mechanici v aeroklube pracovali Jozef Tulis, Jozef Ďungel, Milan Slíž, Pavol Janiček a Augustín Šmehýl.

### *Kádrové obsadenie Krajského aeroklubu Zväzarmu Žilina*

Po vzniku krajských aeroklubov Zväzarmu sa kládol veľký dôraz na odbornosť ich vedúcich pracovníkov. Podľa smerníc Ústredného výboru Zväzarmu mohol funkciu krajského náčelníka aeroklubu vykonávať len skúsený vojenský letec. Do funkcie náčelníka Krajského aeroklubu v Žiline nastúpil v septembri 1953 vojen-

ský frontový letec stíhač Jozef Kubica. Do Žiliny prišiel z vojenského leteckého útvaru v Trenčíne.

### **Kapitán Jozef Kubica**

Narodil sa v Bytčici neďaleko Žiliny. Ako mladík pozoroval roku 1934 pri svojej rodnej obci na kopci Dúbrava poletovať na klzáku Zlín V skupinku mladých nadšencov lietania. O rok nato priletela do blízkosti jeho rodnej obce na rozľahlý pasienok Pažite letka vojenských letcov z Piešťan. Mali tam letecký výcvik ako na poľnom a cvičnom letisku. Po dobudovaní vojenského letiska Brezový majer v Žiline roku 1935 a vojenských leteckých kasárni (oproti dnešnej krytej plavárni) preletela vojenská letka na nové letisko, kde zostala natrvalo. Jozef Kubica mal možnosť pozorovať činnosť vojenských letcov, čo výrazne ovplyvnilo jeho ďalší život.

Prihlásil sa do plachtárskeho výcviku na Straníku, ktorý úspešne zvládol. Využil celoštátnu náborovú akciu „Tisíc nových pilotov republiky“ a prihlásil sa za letca do armády. Pilotný výcvik absolvoval v leteckej škole v Prostějove na Morave. Po vzniku prvej Slovenskej republiky ho odvelili na ruský front, aby bojoval po boku nemeckého fašistického letectva proti sovietskym letcom. Kubica však s mnohými slovenskými letcami preletel k sovietskym letcom. Tam ho preškolili na sovietske stíhacie lietadlo LA-5. Na tomto lietadle bojoval proti nemeckým pilotom až do konca 2. svetovej vojny.

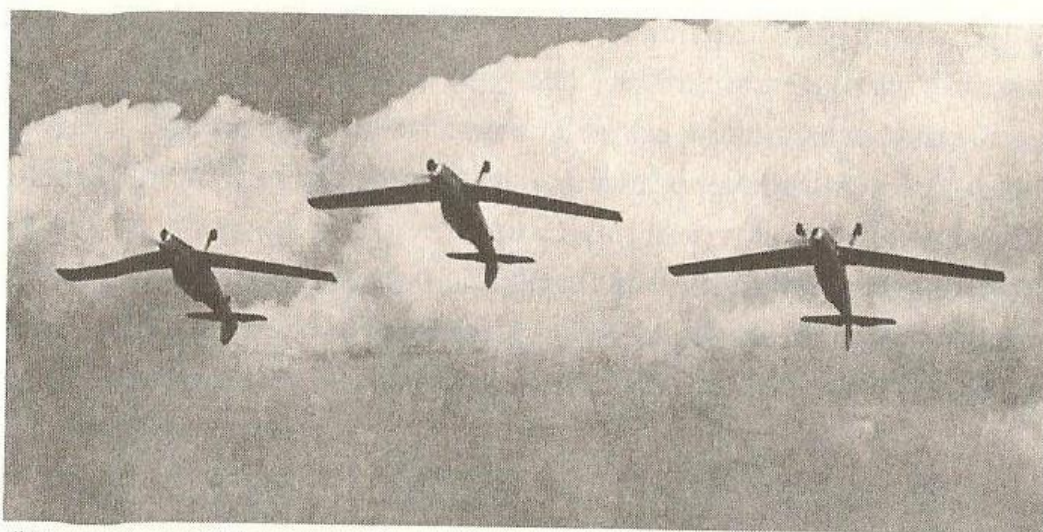
Po vojne pôsobil v rôznych veliteľských a štábnych funkciách. Po vzniku brannej organizácie Zväzarm kapitána Jozefa Kubicu roku 1953 odvelili za náčelníka krajského aeroklubu v Žiline. Počas jeho vedenia nastal v Žiline veľký kvalitatívny rozvoj letectva a parašutizmu. Piloti sa naďalej pripravovali podľa jednotných leteckých osnov ŠPUL. Záležalo mu na tom, aby všetci piloti v aeroklube dokonale zvládli aj vysokú pilotáž, ktorú ovládali i niektorí piloti plachtári na vetroni Luňák. Na podnet kapitána Kubicu vznikla v Žiline výborná trojčlenná letecká akrobatická skupina v zložení: Jozef Filus, vedúci skupiny, František Šmehýl a Tomáš Kolcún. Jozef Filus a Tomáš Kolcún boli bývalí vojenský letci – stíhači. František

*Kapitán*

*Jozef Kubica*

Šmehýl ako letec vojenských leteckých záloh medzi nich veľmi dobre zapadol. Lietali na lietadlách C-205 Tréner. Táto letecká trojčlenná skupina dosahovala vysoké parametre. Na leteckých dňoch lietala nielen v ČSR, ale i v Maďarsku (v Budapešti a Miškolci) a v Poľsku (v Lešne a Krakove).

Kapitán Jozef Kubica akrobatickú skupinu pri nácviku pozorne sledoval zo zeme a každý let s pilotmi prediskutoval a ochotne im vždy poradil. Po troch rokoch riadiacej práce v krajskom aeroklube v Žiline sa Jozef Kubica vrátil sa do svojho materského útvaru v Trenčíne (funkciu náčelníka KA po ňom prevzal kapitán Mutňanský). Kapitán Jozef Kubica z vojenského útvaru zakrátko odišiel do dôchodku. Bol to dobrý letec a skúsený veliteľ, ktorý mal zmysel a porozumenie pre prácu v aeroklube. Veď v ňom vyrastal a dobre poznal jeho problémy. Pri výcviku bol prísny, ale priateľský, tak ako to vyžaduje letecký takt.



*Žilinská akrobatická skupina pri premete*

*Jozef Filus*

### **Jozef Filus**

Do Krajského aeroklubu v Žiline prišiel na jar roku 1953 z armády, z Plzne, ako skúsený letec, prúdový stíhač. V armáde pôsobil aj ako učiteľ lietania. Menovali ho zástupcom náčelníka KA a vedúcim motorového odboru Krajského aeroklubu v Žiline. Jozef Filus bol nielen dobrý letec, ale i dobrý učiteľ lietania. K pilotným žiakom sa správal priateľsky, bol však náročný. Jeho leteckým



*Zľava Kolcún, Filus, Šmehýl*

krédom bolo naučiť pilotných žiakov všetko tak, aby sa z nich stali dobrí letci.

Neskôr, po príchode nového náčelníka KA Žilina kapitána Alojza Mutňanského, letecká skupina dočasne prestala lietať. Mutňanský preložil Tomáša Kolcúna do Ružomberka na leteckú výcvikovú stanicu. Namiesto Kolcúna do skupiny prišiel nový člen, Anton Brezovský.

Anton Brezovský, hoci bol dobrý letec, s lietaním v skupinovej akrobacii nemal dosť skúsenosti, preto musel veľmi intenzívne trénovať, individuálne alebo s vedúcim leteckej akrobatickej skupiny Jozefom Filusom. Po namáhavom tréningu Tonko Brezovský do skupiny dobre zapadol a Tomáša Kolcúna nahradil. Aj táto skupina v novom zložení Jozef Filus, František Šmehýl a Anton Brezovský

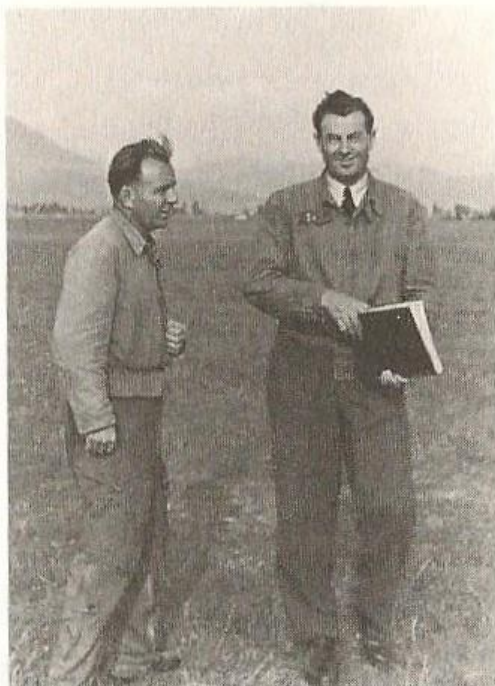


*Letecká akrobatická skupina v novom zložení – zľava Anton Brezovský, vedúci skupiny Jozef Filus a František Šmehýl*

lietala na mnohých leteckých dňoch na Slovensku a na Morave. Spolu lietali asi tri roky. Ich letecké umenie obdivovali Žilinčania nielen na leteckých dňoch ale i počas tréningov.

V roku 1962 v Dubnici nad Váhom vybudovali nové letisko v Slavnici. O lietanie bol medzi dubnickou mládežou veľký záujem. Bolo potrebné nájsť na túto leteckú výcvikovú stanicu dobrého učiteľa lietania a schopného riadiaceho pracovníka leteckej prevádzky. Na túto funkciu mal všetky predpoklady Jozef Filus, ktorý riadiacu prácu krajského motorového odboru veľmi dobre ovládal. Preto major Mutňanský Jozefa Filusa vymenoval za náčelníka leteckej výcvikovej stanice. Františka Šmehýla preložil do Martina. Keďže nastali veľké problémy s nácvikom, onedlho výborná žilinská letecká akrobatická skupina, ktorá patrila medzi najlepšie v Československu, zanikla. Zanechala po sebe dobré meno nielen v Žiline, ale i všade tam, kde svoje letecké umenie predvádzala.

*Jozef Filus*



*Jozef Filus a kapitán Alojz Mutňanský*

### **Jozef Filus**

Na svojom novom pôsobisku, na novom modernom letisku v Dubnici nad Váhom, v Slavnici, vychoval veľa dobrých pilotov. Po niekoľkoročnom pôsobení v Slavnici odišiel na zaslúžený odpočinok.

Jozef Filus sa narodil 15. februára 1923 vo Svätom Antone, kde i zomrel 6. decembra 1990. Pochovali ho v rodnej obci, ktorú mal veľmi rád. Ako dôchodca v tamojšom krásnom a veľmi známom zámku robil sprievodcu, správcu miestnej plavárne a rád vypomáhal všade, kde to bolo potrebné.

V Žiline vychoval veľa dobrých pilotov. Intenzívne sa spolu s Tomášom Kolcúnom venoval výcviku brancov a vojenských záloh.

Piloti, ktorých vycvičil, patrili v armáde k dobrým letcom. Pri výcviku bol rozvážny a priateľský, čím si získal srdcia všetkých letcov. V súkromnom živote bol Filus vášnivý poľovník. Na poľovačku sa však dostal zriedka, pretože lietaniu venoval takmer všetok voľný čas. Svojim kolegom poľovníkom pomáhal všade, kde mohol. Občas si od náčelníka parašutistov Miroslava Pecka požičal výsadkové lietadlo Fairchild UC-61 a z neho zhadzovali kusovú soľ pre zverinu na presne vytýčené miesta v Malej Fatre. Bola to veľká pomoc pre poľovníkov, ktorí potom soľ roznášali do krmidiel.

Ako poľovník účinne pomáhal aj správcovi letiska Miroslavovi Škarkovi. Na letisku sa zdržiavalo veľké množstvo vrán, ktoré pri kolízií s lietadlom boli veľkým nebezpečenstvom. Jozef do nich strieľal, až kým sa nepresťahovali do inej lokality. Na letisku vo veľkých voliérach choval aj dve mladé líšky a veľkú kaňu. Návštevníci letiska sa pri nich nikdy nezabudli zastaviť.

Každý, kto Jozefa Filusa poznal, ešte dnes po dlhých rokoch na neho spomína s láskou a úctou ako na skvelého letca a priateľa.



*Piloti žilinskej akrobatickej skupiny.  
Zľava: Šmehýl, Kolcún, Filus*

### **Tomáš Kolcún**

Do krajského aeroklubu v Žiline prišiel z Prahy v lete roku 1953 z armády ako skúsený prúdový letec, stíhač a učiteľ lietania na prúdových lietadlách. V Žiline mal na starosti výcvik brancov a vojenské letecké zálohy. Ako učiteľ lietania dosahoval dobré výsledky. Jeho piloti patrili v armáde vždy k veľmi dobrým letcom.

Okrem výcviku brancov lietal aj v žilinskej leteckej akrobatickej skupine v zložení Jozef Filus, Tomáš Kolcún a František Šmehýl. Po odchode pilota vysadzovača Jána Mičicu do Českoslo-

*Tomáš Kolcún*

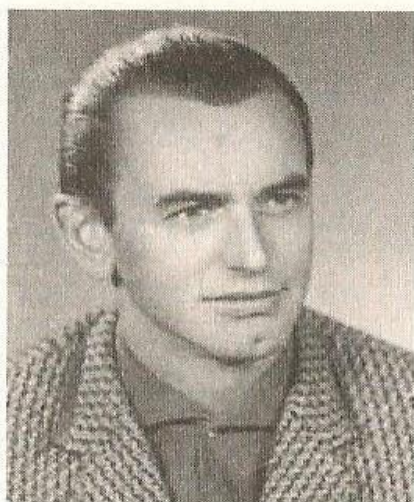
venských aerolíní Tomáš Kolcún veľmi ochotne vypomáhal ako pilot vysadzovač. Lietal na výsadkových lietadlách Fairchild UC-61, PARA Sokol M-1-D a Siebel C-3. Ako pilot vysadzovač lietal na mnohých podujatiach po celom Slovensku. Veľmi rád som s ním lietal ako vysadzovač, pretože Tomáš bol veľmi dobrý letec a parašutizmu rozumel. Najradšej som s ním robil výsadky na letisku v Martine a na Mokradi v Liptovskom Hrádku, kde niekedy bol veliteľom. Každý ho tu poznal, čo bolo pre parašutistov veľmi výhodné. Vojská nám tam dávali pohonné hmoty do Siebla takmer zadarmo, aj stravu a ubytovanie nám poskytovali za minimálne ceny, čo bola pre parašutistický odbor obrovská výhoda. Vojská už na tomto letisku nelietali. V tom čase tu bolo Vysoké vojenské technické učilište. Dokonca v rámci dobrej spolupráce parašutistického odboru KA Žilina Vojenského technického učilišťa nám na lietadlo C-3 Siebel dali nové motory. Veľkú zásluhu na tom mali noví technici krajského aeroklubu v Žiline Ing. Ladislav Šimon a Tomáš Kolcún.

V lete roku 1956 nastúpil do aeroklubu v Žiline nový náčelník, kapitán Mutňanský. Tomáša Kolcúna neskôr preložil za náčelníka LVS v Ružomberku. Tomáš ako výborný letec a učiteľ lietania aj tu vo výcviku dosahoval veľmi dobré výsledky. Vycvičil veľa dobrých pilotov a podľa ŠPUL-u preškolil všetkých pilotov v Ružomberku. Tomáš Kolcún bol rodák z východného Slovenska, z Giraltoviec. Narodil sa r. 1927. Letecký výcvik absolvoval v Leteckej vojenskej akadémii v Hradci Královom. Pri narodení mu sudička dala do kolísky smiech a humor. Bol veľmi priateľský a medzi pilotmi a parašutistami mimoriadne obľúbený. Bol veselý a vtipný, keď začal rozprávať svojím východniarskym nárečím, premiešaným žilinským dialektom, rozosmial každého. V žilinskom kraji spolu s Michalom Senkom a Miroslavom Peckom nacvičovali skladbu parašutistov na I. celoštátnu spartakiádu 1955. V Prahe cvičilo na Strahove najviac cvičencov z nášho kraja, viac ako tristo, na čom mal veľkú zásluhu aj Tomáš.

Roku 1995 Žilinský aeroklub oslavoval 60. výročie motorového lietania v Žiline. Pri tejto slávnostnej príležitosti sa na novom

letisku kapitána Jána Mičicu v Dolnom Hričove konal veľký letecký deň. Na túto milú slávnosť boli pozvaní všetci veteráni piloti žilinského letectva. Samozrejme, na tejto milej slávnosti bol aj Tomáš Kolcún. Tak ako kedysi, aj tu svojím humorom zabával všetkých veteránov a ostatných kolegov, mladších pilotov.

Jedného dňa pri prelete z leteckého dňa z Gottwaldova do Ružomberka mal Tomáš leteckú nehodu, ktorá zapríčinila, že musel prestať lietať. Neskôr ho ešte postihla mozgová príhoda. Bol to výborný pilot a kamarát, na ktorého radi spomínajú všetci, čo ho poznali.



*Vasil Kollár*

### **Vasil Kollár**

Patrí k mnohým pilotom, vyškoleným v krajskom aeroklube v Žiline. Narodil sa 25. 12. 1934 v Turčianskych Tepliciach. Už ako chlapcovi mu učarovalo lietanie. Ako 16-ročný sa prihlásil do aeroklubu na plachtársky výcvik. Bezmotorový výcvik plachtára absolvoval roku 1950 v Žiline. Mal veľmi dobrého učiteľa lietania, Vladimír Budíka. Pre dobré výsledky v bezmotorovom lietaní ho neskôr zaradili do inštruk-

torského kurzu. Záverečné skúšky učiteľa lietania úspešne ukončil 5. júla 1953. Po získaní dostatočných skúseností získal oprávnenie inšpektora bezmotorového lietania. Ako pilot plachtár nalietal 965 hodín.

Vasil Kollár mal všetky predpoklady na zaradenie do leteckého výcviku motorového pilota. Absolvoval ho tiež na letisku v Žiline roku 1954. Jeho učiteľom lietania bol vedúci krajského motorového odboru Jozef Filus. Ako motorový letec nalietal Vasil Kollár 3 650 hodín, pričom dosiahol pozoruhodné výsledky. Získal oprávnenie učiteľa motorového lietania, inšpektora letectva a skúšobného a obchodného pilota. Okresná vojenská správa v Žiline ho vybrala za pilota vojenských leteckých záloh ako pilota na vrtuľ-

*Vasil Kollár*

níkoch. Výcvik pilota vrtuľníkov ukončil v máji 1970. Ako pilot vrtuľníkov nalietal 1 050 hodín. Lietal na typoch HC-102 a MI-1. Aj tu získal oprávnenie učiteľa lietania na vrtuľníkoch. Na vrtuľníkoch lietal do 1. januára 1975 do zrušenia vojenských leteckých záloh.

Vasila Kollára spolu s Františkom Šmehýlom právom považujeme za priekopníkov žilinského vrtuľníkového lietania. Od roku 1965 pôsobil ako predseda Mestského Aeroklubu Žilina, od roku 1976 ako náčelník Aeroklubu Žilina. Vasil Kollár je dobrý letec. Vyškoloval veľa pilotov plachtárov, motorárov aj pilotov na vrtuľníky.

Keď sa vybudovalo nové moderné zväzarmovské letisko v Dolnom Hričove, celá letecká činnosť sa opäť presťahovala do Žiliny. Vasil Kollár ako prvý žilinský pilot preletel z letiska Martin na letisko v Dolnom Hričove na lietadle Z-43 OK-DOQ. Aj tu až do 1. januára 1975 preškoľoval pilotov vojenských leteckých záloh na vrtuľníky HC-102 a MI-1.



*František Hanovec ako pilotný žiak v Prostějove na Morave*

### **František Hanovec**

Bol vynikajúci letec, ktorý ako vojenský pilot pristál medzi prvými vojenskými letcami roku 1935 na vtedy novom vojenskom letisku Brezový majer v Žiline. Neskôršie ešte na tomto letisku (už patrilo Zväzarmu) lietal ako dôchodca. Po zrušení letiska Brezový majer v Žiline mal veľkú zásluhu na tom, že sa vybudovalo nové moderné letisko Zväzarmu v Dolnom Hričove. Aj na tomto letisku niekoľko rokov lietal ako dôchodca.

Je plukovník letectva v zálohe.

Narodil sa v Bánovej 10. marca 1916. Po ukončení gymnázia sa prihlásil do Československej armády k letectvu. Leteckú školu

absolvoval v Prostějove na Morave s výborným prospěchom. Ako letca ho prideliili do leteckého pluku v Piešťanoch. Roku 1935 jedna letka z Piešťan preletela na poľné letisko do Bytčice pri Žiline. Bol v nej aj František Hanovec. V Bytčici lietali na rozľahlých lúkách Pažite, kde je dnes športový štadión TJ Bytčica.

Zakrátko sa dobudovalo vojenské letisko Brezový majer v Žiline a dostavali sa vojenské letecké kasárne v Žiline (oproti dnešnej krytej plavárni). Piešťanská letka preletela na vojenské letisko Brezový majer, kde zostala natrvalo. Františka Hanovca tu roku 1938 zastihla mobilizácia a odvelili ho zo Žiliny do Spišskej Novej Vsi.

Hneď 10 dní po vzniku 1. Slovenskej republiky (14. marca 1939) zákerne prepadlo fašistické Hortyovské maďarské vojsko východné Slovensko a maďarské letectvo bombardovalo Spišskú Novú Ves. V tom čase mladá, ešte sa len rodiaca armáda Slovenskej republiky a letci zo Spišskej Novej Vsi urputne bránili Slovensko. Maďarov vytlačili zo Slovenska ďaleko na maďarské územie. František Hanovec v leteckom boji pri Stakčine na východnom Slovensku a pri Sitne zostrelil dve maďarské lietadlá.

Historici tieto tragické udalosti nazvali „malá vojna“. V tejto vojne sa však začala veľká bojová kariéra Františka Hanovca. Za komunistického režimu sa o „malej vojne“ nesmelo hovoriť, pretože Maďari boli naším bratským národom.

Po napadnutí Zväzu sovietskych socialistických republík nemeckou armádou roku 1941 Františka Hanovca spolu s mnohými slovenskými letcami odvelili na východný front. Tu mal bojovať po boku nemeckého fašistického letectva proti sovietskym letcom. Opak sa stal pravdou. Vtedy Hanovec ešte lietal na zastaralých a pomalých lietadlách Avia B-534. Slovenskí letci nebojovali proti sovietskym a ani tí proti slovenským. Slovenskí letci mali spojenie so sovietskymi partizánmi a ruskému obyvateľstvu pomáhali v ich utrpení. Nemci začali Slovákom nedôverovať. Z Ruska slovenských letcov trikrát stiahli na Slovensko do Piešťan. Tu Hanovca preškoliili na nemecké stíhacie lietadlo Messerschmidt ME-109, čo v tom

čase bolo jedno z najrýchlejších stíhacích lietadiel na svete. Dosa-  
hovalo rýchlosť 650 km/h a vo výzbroji malo tri kanóny a dva  
guľomety. S týmto lietadlom Františka Hanovca spolu s kamarátmi  
štvrtý raz odvelili na ruský front. Vtedy už neváhal. Preletel aj  
s priateľmi do Ľvova k sovietskym letcom a ihneď sa s nimi zapo-  
jil do vzdušných bojov proti nemeckému letectvu. Jeho nemecký  
ME-109 naháňal strach všetkým nemeckým pilotom. Neskôr bojo-  
val na stíhacích lietadlách sovietskej výroby LA-5 a LA-7, ktoré  
boli ešte rýchlejšie ako nemecké ME-109.

Keď vypuklo na Slovensku Slovenské národné povstanie, na  
povstaleckom území ako prvý československý letec pristál Fero  
Hanovec na letisku Tri duby pri Zvolene. Cez front priviezol na  
povstalecké územie vysokého politického komisára. Hanovec v bo-  
joch v 2. svetovej vojne a počas Slovenského národného povstania  
dosiahol významné bojové úspechy. Bol už skúsený frontový letec  
a patril k najlepším letcom v Československu. Po potlačení SNP  
riadil na letisku Tri Duby odlet 1. stíhacieho leteckého pluku do  
ZSSR. Sám pre nedostatok lietadiel s viacerými letcami ostal na  
Slovensku a odišiel do hôr k partizánom. Nemci pri nočnom nálete  
poškodili niekoľko lietadiel. Medzi nimi bolo aj lietadlo Františka  
Hanovca.

Jeho vôľa a túžba dostať sa opäť ku kamarátom letcom bola  
mimoriadne silná. Dostal sa do Žiliny a odhodlal sa na odvážny  
a riskantný čin. Pokúsil sa získať nemecké lietadlo Klemm, ktoré  
stálo na letisku v Žiline. Nemci ho však chytili a odvliekli ho do  
koncentračného tábora Vetzlar pri Frankfurte nad Mohanom. Tu  
ho krátko väznili medzi americkými a britskými letcami. Keď však  
zistili, že Hanovec je Slováč, prevliekli ho medzi sovietskych letcov  
do koncentračného tábora v Moste do Čiech. V tomto lágri boli  
mimoriadne kruté podmienky. Mnohí sovietski letci tam zahynuli  
od hladu a vysilenia. Hanovca tu zastihol koniec 2. svetovej vojny.

Po vojne pôsobil v rôznych štábnych a veliteľských funkciách,  
vo velení československého letectva. Vojenskú leteckú službu vo  
funkcii hlavného inšpektora československého letectva skončil ako



*František Hanovec (druhý sprava) v Spišskej Novej Vsi*

plukovník letectva roku 1957. Odišiel do zálohy, dlho však neoddychoval. Chcel lietať. Požiadal Ústredný výbor Zväzarmu o zaradenie k letcom vo Zväzarme. Vymenovali ho za náčelníka Ústredného výcvikového strediska na výcvik brancov a leteckých záloh v Prešove. Tu lietal na starších typoch sovietskych stíhačiek JAK-11 (Jakovlev), československé označenie C-11. Podľa leteckých predpisov a vzhľadom na jeho vek po troch rokoch činnosti v tomto leteckom výcvikovom zariadení z Prešova odišiel. Pri letectve však ostal. Roku 1969 sa stal náčelníkom Aeroklubu v Žiline na letisku v Dolnom Hričove. Lietal na výsadkovom lietadle AN-2 (Antonov) s celoslovenskou pôsobnosťou. Svoju aktívnu leteckú činnosť skončil 31. marca 1976. Ako aktívny letec lietal úctyhodných 43 rokov.

František Hanovec ako vojenský letec v 2. svetovej vojne patril medzi najlepších letcov v Československu. Za letecké a bojové zásluhy v 2. svetovej vojne mu roku 1945 prezident ČSR udelil medailu „Za chrabrosť“ a Československý vojnový kríž. Predseda Slovenskej národnej rady mu roku 1950 udelil Rad SNP I. triedy. Za angažovanú činnosť v občianskom živote a činnosť vo Zväzarme dostal vyznamenania „Za zásluhy o výstavbu“, „Za vynikajúcu prácu“ a „Za statočnosť“. Mesto Žilina ocenilo jeho plodnú prácu a zásluhy a roku 1996 mu udelilo čestné občianstvo mesta.

Medzinárodná letecká federácia so sídlom v Paríži mu v roku 1996 udelila za dlhoročnú prácu v letectve a zásluhy o rozvoj letectva a spoluprácu jedno zo svojich najvyšších ocenení, „Diplom Paula Tissandiera“ a pamätný zlatý odznak. František Hanovec bol tretí letec v Žiline (prvým bol Pavol Poliaček, druhým Štefan Česnek), ktorý toto najvyššie ocenenie od MLF dostal.

Zomrel 14. apríla 2001 vo veku 85 rokov. Pochovali ho v rodnej obci Bánová. Na poslednej ceste Františka Hanovca odprevadili nielen občania Bánovej, ale i početná rodina letcov a parašutistov z celého Slovenska. Vedľa jeho rakvy kráčala čestná stráž parašutistov z Výsadvkového pluku Jozefa Gabčíka v Žiline. Vojenská hudba mu zahrala slovenskú hymnu a špeciálna jednotka žilinských výsadkárov mu vzdala posledný hold tromi salvami zo samopalov. Nezabudli na neho ani vojenský letci zo Sliača, z letiska Tri Duby, na ktorom počas Slovenského národného povstania tak hrdinsky bránil naše rodné Slovensko. Ponad jeho rakvu na cintoríne prelietali prúdové lietadlá – v strede MIG-29, po bokoch dva Albatrosy L-39. Po ich odlete sa s Františkom Hanovcom rozlúčili aj tri lietadlá Z-43 zo žilinského aeroklubu a Žilinskej univerzity. Podľa leteckej tradície sa s ním rozlúčili zamávaním krídel, ktoré boli symbolom a zmyslom života vynikajúceho letca a človeka Františka Hanovca.

### *Veteráni žilinského letectva*

V Žiline lietalo veľa dobrých plachtárov i motorových letcov. Mená niektorých pilotov som už uviedol v predchádzajúcich kapitolách. Aj po rokoch si ešte spomínam na mnohých ďalších pilotov. Napríklad Stanislav Osadský bol výborný plachtár a učiteľ lietania ako aktivista. Bol dobrý aj ako pilot akrobat na lietadle L-107 Luňák, lietal však aj ako motorový pilot. Ako učiteľ bezmotorového lietania pôsobil aj Pavol Klein, syn Berca Kleina. Ďalší plachtári: Bedrich Bayer a jeho brat Rudolf, Ladislav Skácel, Emil Brún, Karol Vojtyla, Vladimír Ďurana, Blažej Šmehýl, Jozef Novosad, Štefan (každý ho volal Bubo) Barínek, Ľudovít Jambrich, majster Slovenska v plachtení a učiteľ lietania, ktorý lieta ešte i dnes v Dolnom

Hričove, Jozef Gašparík, Jozef Bartko, Jozef Pohorelský, Juraj Hauer. Zo žien v plachtení vynikali najmä Gertrúda Thielová, Lýdia Martinková a Magdaléna Žabková.

Z motorových letcov sú to: Karol Papala, Tibor Stern, Jozef Kovačík, Karol Revaj, ktorých vycvičili ešte vojenský letci roku 1936 spolu s Česnekom, Budíkom, Poliačkom, Kleinom, Pleškom, Vatkertym a inými žilinskými veteránmi.

Z pilotov vycvičených po 2. svetovej vojne: Emil Chrenko, Emil Julény, Michal Senko, Pavol Lipner, Viliam Gireth, Ján Pekárik, Jozef Kozák, Pavol Pobeha, Ján Adamík a jeho brat Ladislav, Jozef Plod, Zolo Lukačovič, Marián Šoška, Ladislav Kaszaš, Rudolf Dubovec a ďalší.

O tom, že v Žiline boli dobre vycvičení piloti, svedčí i skutočnosť, že mnohí z nich sa uplatnili vo veľkej konkurencii pri výbere do armády k letectvu, Slovairu alebo do Československých aerolínií. V Slovairi ako piloti práškari lietal Rudolf Oravec, Pavol Beňovský, ktorý neskôr lietal i na dopravných lietadlách v Kanade, jeho brat Juraj a Karol Loj. Na rôznych typoch vrtuľníkov lietal Bohuš Michulek. V Československých aerolíniách na vnútroštátnych linkách lietal Ján Višňovec ako aerotaxikár a Ján Mičica ako dopravný letec a kapitán lietadla L-410 Turbolet na vnútroštátnych linkách Slovairu. Mimoriadne dobre sa uplatnil Dušan Kuchta, ktorý lietal ako kapitán lietadla na zahraničných linkách ČSA. Neskôr vykonával vysokú funkciu inšpektora ČSA. Na dlhých tratiach lietal aj Viliam Orosz.

Žilinskí piloti vycvičení ako branci sa výborne uplatnili aj v armáde ako vojenský letci. Juraj Tinka, Jozef Baško a Ján Gacík veľmi úspešne absolvovali vojenskú vysokú leteckú školu v Košiciach.

Aj na novom letisku v Dolnom Hričove sa vyškolovalo veľa pilotov nielen v aeroklube Zväzarmu ale i na Vysokej škole dopravnej, špecializácia Prevádzka a ekonomika leteckej dopravy. Mnohí z nich lietajú ako obchodní piloti a dopravní letci ČSA.

## *Leteckí mechanici*

Lietanie je kolektívny šport, ktorý vyžaduje vysokú odbornosť všetkých, ktorí sa na lietaní podieľajú. Piloti potrebujú kvalitné a spoľahlivé lietadlá. Tie však na svoju údržbu potrebujú kvalitných leteckých mechanikov. Všetky tieto parametre na žilinskom letisku boli splnené. Od roku 1953 bol vedúcim technikom Krajského aeroklubu v Žiline kapitán Ján Šustek. Do Žiliny prišiel z technického leteckého učilišťa v Liptovskom Hrádku. Ako leteckí mechanici na letisku pracovali Jozef Tulis, Milan Slíž, Augustín Šmehýl, Jozef Ďungel a Pavol Janíček. Všetci počas vojenskej prezenčnej služby pracovali ako vojenský leteckí mechanici. Všetci mali dostatok odborných znalostí a technických skúseností.

Augustín Šmehýl, Milan Slíž a Pavol Janíček predtým pracovali ako zruční odborníci v leteckých opravovniach na Straníku. Pre aeroklub to bola obrovská výhoda, pretože v prípade menšej leteckej nehody opravili nielen motorové, ale i bezmotorové lietadlo. Svoju prácu mali radi a vykonávali ju veľmi zodpovedne. Na každom letisku, vojenskom alebo civilnom, mechanici a piloti boli najlepší priatelia.

Každý deň pred lietáním preskúšali motory lietadiel. Povinnosťou každého pilota pred letom bolo urobiť obhliadku lietadla a opäť skúšku motora lietadla, hoci vedel, že bude v poriadku. Mechanik potom pilotovi podal knihu o prevádzke lietadla, aby mu podpísal, že lietadlo je v najlepšom poriadku. Až po tejto povinnej prehliadke a skúške môže pilot vzlietnuť do vzduchu.

Roku 1956 kapitán Ján Šustek, hlavný technik krajského aeroklubu, odišiel do zálohy. Namiesto neho nastúpil nový technik KA Ing. kapitán Ladislav Šimon. Aj on prišiel do Žiliny z leteckého technického učilišťa v Liptovskom Hrádku, kde pôsobil ako učiteľ. Do kolektívu žilinských leteckých mechanikov a pilotov výborne zapadol.



*Zľava: kapitán Ing. Ladislav Šimon, mechanici Jozef Ďungel, Milan Slíž, Pavol Janíček a vedúci motorového odboru Jozef Filus*

Jedného dňa Jozef Filus zisťoval, že lietadlo Aero-45 už dlhšie nelietalo. Visela na ňom tabuľka: Neschopné! Preto sa kapitána Šimona opýtal: „Láďo, prečo mechanici neopravia tú aerovku?“ Ich rozhovor vypočul figliar Milan Slíž a Filusovi povedal: „Jožko, aerovka má v motore leteckú rodinku, spravila si tam domček.“ A ukázal mu, ako na hniezdočku sedí spevávajúca červenorítkka. „Kým títo mladí

piloti nevyletia, aerovka nemôže ísť do vzduchu.“ Filus sa zasmial a povedal: „Máte pravdu, chlapci, veď máme dosť lietadiel.“ Asi o dva týždne boli všetci spokojní – mechanici, piloti a najmä mladí operení letci, ktorí opustili svoje hniezdočko. Mechanici dôkladne lietadlo vyčistili a všetko bolo v najlepšom poriadku.



*Zľava: pilot vrtuľníka Viliam Orosz, mechanici Jozef Tulis, Augustín Šmehýl a Pavol Janíček pred vrtuľníkom HC-102*

Neskôr, roku 1976, Milan Slíž prevzal po Františkovi Hanovcovi funkciu pilota vysadzovača na lietadle AN-2. Na jeho miesto

ako palubný mechanik nastúpil Lambert Tabaček. Obaja boli vynikajúci mechanici a dobrí priatelia všetkých pilotov.

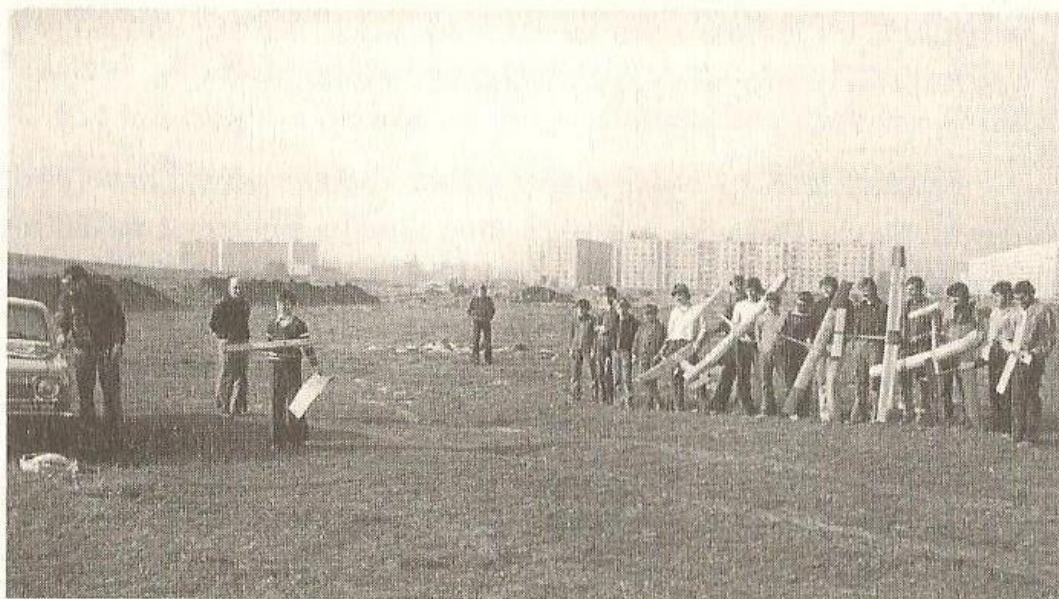
### *Letecké modelárstvo*

Letecké modelárstvo bolo v Žiline veľmi obľúbené skôr ako lietanie. Leteckí modelári nemali nijakú organizáciu, pracovali väčšinou ako samoukovia. Pri stavbe leteckých modelov mali problémy s nakupovaním modelárskeho materiálu. V Žiline nebola predajňa, kde by si modelári mohli kúpiť náčrtky a plány leteckých modelov a ostatného modelárskeho materiálu. Už roku 1930 sa mladí a zariadení leteckí modelári začali združovať na žilinskej reálke pod vedením profesora Šmilauera. Svoje modely skúšali na vojenskom cvičisku Brezový majer. Tu si ich všimol veliteľ žilinskej posádky major Čenek Vymetal, ktorý bol tiež zariadeným leteckým modelárom. Chlapcom nakupoval modelársky materiál v Prahe. Podobne i ostatným modelárskym samoukom kupovali modelársky materiál známi, väčšinou železničari v Prahe alebo v Ostrave.

Modelári svoje modely púšťali z kopcov, alebo ich do výšky vyťahovali na tenkom špagáte alebo silone, pričom utekali ako so šarkanom. Každý model mal na spodnej časti trupu háčik, na ktorý zapli špagátik, zakončený malou kovovou obrúčkou. Keď modelár prestal bežať, kovová obrúčka sa z háčika sama vypla a vetroň plachtil. V tom čase sa stavali aj jednoduché vrtuľové modely na gumený pohon.

Veľký pokrok v leteckom modelárstve nastal, keď vznikla športovo-branná organizácia Zväz pre spoluprácu s armádou. Do tejto organizácie bolo začlenené aj letecké modelárstvo. V Zväzarme platila zásada: Dnes modelár, zajtra plachtár a pozajtra motorový letec.

V Žiline na prízemí domu Krajského výboru Zväzarmu zriadili modelársku predajňu a veľkú modelársku klubovňu. Jednoduché vrtuľové modely na gumený pohon sa prestali vyrábať. Nahradili ich moderné motorové modely, ktoré boli upútané a ria-



*Leteckí modelári pripravení na súťaž*

dené pomocou lanka. Šikovní modelári predvádzali so svojimi modelmi rôzne akrobatické prvky. Veľké potešenie mali modelári zo svojich modelov, riadených rádiom.

Takmer každú nedeľu popoludní leteckí modelári, presne tak, ako ich predchodcovia, skúšali svoje modely na letisku v Žiline. O divákov nikdy nebola núdza. Žilinčania veľmi radi chodili na



*Letecký modelár Juraj Tinka pripravuje svoj rádiom riadený model na štart*

prechádzku na letisko a do lesoparku Chrasť. Každý sa zastavil a s radosťou pozoroval výkony leteckých modelárov.

Krajský letecký modelársky odbor Zväzarmu v Žiline pod vedením Pavla Poliačka a neskôr Jána Gacíka pripravil na žilinskom letisku veľa domácich i zahraničných modelárskych súťaží. Žilinskí leteckí modelári vždy patrili medzi slovenskú špičku. Dobrými leteckými modelármi boli Juraj Tinka a jeho brat Jozef a Ján Gacík. Z Jána Gacíka a Juraja Tinku sa po ukončení Vysokej leteckej školy v Košiciach stali výborní piloti na prúdových lietadlách Československej ľudovej armády.

### *Pilotný výcvik na Žilinskej univerzite*

Kapitolu o pilotnom výcviku na Žilinskej univerzite spracovali páni: prof. Ing. Dušan Kevický, CSc. a prof. Ing. Bohuslav Sedláček, CSc. Touto kapitolou obohatili históriu žilinského lietania, za čo im ďakujem.

Po presťahovaní Vysokej školy dopravnej z Prahy do Žiliny sa okrem klasických študijných odborov otvoril aj odbor Prevádzka a ekonomika leteckej dopravy. Súčasťou učebných plánov bol okrem teoretickej prípravy aj praktický pilotný výcvik tak, aby sa študenti tohto študijného odboru zoznamovali s bežnou leteckou prevádzkou.

Základný pilotný výcvik sa vykonával r. 1962 v leteckej škole Zväzarmu v Chrudime a v rokoch 1963 – 1969 v Ústrednej leteckej škole Zväzarmu vo Vrchlabí. Praktický pilotný výcvik sa vykonával na lietadlách Z-126, vyrábaných v n. p. Moravan Otrokovice. Pokračovací pilotný výcvik zabezpečovalo výcvikové stredisko Slovenského ústredného výboru Zväzarmu na letisku v Žiline. Vedením tohto výcvikového strediska bol poverený Mikuláš Bolo.

Pokračovanie pilotný výcvik pozostával z techniky pilotáže, navigačných letov a leteckej akrobacie. Navigačné lety vykonávali študenti po celom území Československa od Karlových Varov až

po Košice. V záujme zvýšenia odbornosti bolo súčasťou pokračovacieho pilotného výcviku aj preškolenie na viacmiestne lietadlo L-40 Meta Sokol a neskôr na dvojmotorové štvormiestne lietadlo Ae-45.

V súlade s rozvojom výstavby mesta Žilina nastávalo postupné obmedzovanie prevádzky na letisku, pretože letisko nemalo vyhlásené ochranné pásma, ktoré by obmedzovali ďalšiu výstavbu prekážok, súvisiacich s rastom mesta. V osi VPD smerom na Dubeň postavili teplárenský komín Celulóžky, ktorý výrazne zasahoval do vzletovej a približovacej roviny vzletovej a pristávacej dráhy.

Administratívnym rozhodnutím Štátnej leteckej inšpekcie z Prahy sa prevádzka na letisku v Žiline zrušila. Pilotný výcvik poslucháčov Katedry leteckej dopravy i pilotov bezmotorového a motorového odboru Aeroklubu Žilina sa v rokoch 1966 – 68 presťahoval na letisko do Martina.

Na základe iniciatívy pracovníkov Katedry leteckej dopravy VŠD vznikol projekt na obnovu lietania v Žiline. Pozostával z návrhu netradičnej formy krížených VPD, a to tak, aby v smere vzletu a pristátia neboli na uvedených dráhach prekážky. Na jednej dráhe piloti vykonávali vzlet a pristávali na krížnu dráhu a opačne.

Táto situácia trvala až dovtedy, keď od mesta začala postupovať výstavba sídliska Vlčince. Celá letecká prevádzka sa teda musela presunúť opäť do Martina, až kým sa nevybudovalo nové letisko Žilina – Dolný Hričov ako vyvolaná investícia za letisko Brezový Majer.

Letisko malo slúžiť na výcvik Aeroklubu Žilina, ale aj na výcvik poslucháčov VŠDS Žilina, Slovair i pre rozvíjajúcu sa vnútroštátnu leteckú dopravu, zabezpečovanú lietadlami L-410 Turbolet n. p. Slovair.

Základný pilotný výcvik poslucháčov KLD sa po úspešnom vybudovaní leteckej školy Zväzarmu v Nitre, na ktorom sa výrazne

podieľala Katedra leteckej dopravy, začal zabezpečovať tam. V leteckej škole Zväzarmu v Nitre sa okrem základného výcviku zabezpečoval aj pokračovací výcvik poslucháčov 5. ročníka v jarnom období, keď na severnom Slovensku ešte neboli vhodné podmienky na lietanie.

Základný výcvik sa uskutočňoval v Nitre do r. 1978, potom pre prevádzkové vyťaženie letiska v prázdninovom období, keď sa výcvik študentov vykonával, už nebolo možné z kapacitných dôvodov výcvik zabezpečovať v Nitre a bolo potrebné presunúť ho na iné letiská v Československu. Počas nasledujúcich piatich rokov sa základný výcvik preto presťahoval na letiská Zväzarmu v Českej republike, kde boli vhodné podmienky.

Pokračovací pilotný výcvik sa zabezpečoval na letisku Žilina – Dolný Hričov s krátkodobým prerušením v čase, keď sa na tomto letisku budovala spevnená 1 150 m dlhá a 30 m široká vzletová a pristávacia dráha.

Základný výcvik sa vrátil na Slovensko po pridelení troch lietadiel Z-142 ÚV Zväzarmu, výcvikovému stredisku SÚV Zväzarmu v Žiline. Výcvik sa vykonával na letiskách v Trnave, Senici, Dubnici nad Váhom a ďalších. Pokračovací výcvik v Žiline sa uskutočňoval už len na lietadlách Z-142.

Vďaka prístupu ÚV a SÚV Zväzarmu mohla VŠDS realizovať plnenie schváleného učebného plánu pre študijný odbor Prevádzka a ekonomika leteckej dopravy. Mnohí z absolventov tohto študijného odboru získané praktické skúsenosti z leteckej prevádzky uplatnili pri špeciálnych leteckých prácach v n. p. Slovair a ako piloti dopravných lietadiel Československých aerolínií.

Súbežne s výcvikom v zariadeniach Zväzarmu sa začal r. 1975 výcvik profesionálnych pilotov inžinierov pre československé civilné letectvo na lietadlách Z-42, Z-142 a Z-43, ktorých vlastníkom bola Vysoká škola dopravná.

Roku 1982 sa VŠDS stala vlastníkom a prevádzkovateľom letiska Dolný Hričov. S absolventmi tohto študijného odboru sa môžeme stretnúť na palubách nielen českých a slovenských, ale aj zahraničných leteckých spoločností.



Ing. Ján Hladký

Bližšie vám priblížime Ing. Jána Hladkého, ktorý štúdium na KLD VŠDS ukončil r. 1977 a jeden rok pôsobil ako asistent na KLD. Po vykonaní skúšok lietal v ČSA na L-410 Turbolet aj do Hričova, neskôr lietal na JAK-40. Roku 1981 po preškolení na L-39 Albatros dva roky pôsobil ako expert v Líbyi a po návrate lietal v ČSA ako kapitán na JAK-40. Po preškolení v ZSSR

Ján Hladký

od r. 1989 bol pilotom na IL-62 na linkách do Singapuru, Bombaja, Hanoja, na Fidži atď. Po ďalšom preškolení v USA na typ Boeing B737-500, na ktorom za desať rokov nalietal 5 910 hodín po Európe a na Blízky a Stredný východ a na tomto type lietadla skončil r. 2002 ako kapitán-inštruktor. Nasledovalo ďalšie preškolenie, tentokrát na A-310, na ktorom dodnes lieta ako kapitán na diaľkových linkách do New Yorku, Toronta, Colomba, Dubaja, Montrealu atď. Ako profesionálny pilot doteraz nalietal vyše 14 700 hodín. Ing. J. Hladký sa o vzťahu k VŠDS – dnešnej Žilinskej univerzite a k mestu Žilina vyznal takto: „Som Žilinčan a rád sa vraciam na pôdu svojej alma mater, šírim jej dobré meno po svete, vďačím jej za veľa. ŽU aj dnes môže byť hrdá na svojich absolventov KLD, veď len v ČSA v ČR z vyše 460 pilotov je viac ako 120 z KLD ŽU a každý rok prichádzajú noví do pilotných ako aj manažérskych funkcií“.

Zo starších absolventov môžeme menovať kapitánov A-310, a to: Ing. Igora Helebrandta, CSc., Ing. Antonína Žaluda, Ing. Pavla Klimta, Ing. Petra Žmolíka – súčasného letového riaditeľa ČSA.

## *Letecká prevádzka na žilinskom letisku*

Letisko Brezový majer v Žiline sa vybuďovalo na bývalom vojenskom cvičisku ako vojenské letisko. Do prevádzky ho uviedli roku 1935. Pri slávnostnom otvorení sa konal v Žiline prvý letecký deň za účasti pilotov Masarykovej leteckej ligy z Čiech a Moravy a žilinských vojenských letcov.

Keď vojaci zistili, že na neďalekom Straníku je vybudovaná plachtárska škola, ochotne vyhovel plachtárskym inštruktorom zo Straníka (Budík, Česnek, Klein, Párnický, Pleško a Poliaček) a všetkých zaradili do motorového leteckého výcviku na letisku v Žiline. Tvorili základ žilinského motorového letectva a získali aj oprávnenie učiteľov motorového lietania v Žiline. Neskôr sa motorovými pilotmi stali ešte Jozef Kováčik, Karol Papala a Tibor Štern.

Roku 1943 letisko okupovali nemeckí letci. Všetkým civilným pilotom bol na letisko vstup zakázaný. Po 2. svetovej vojne vojenski letci lietali na veľmi rýchlych lietadlách. Žilinské letisko už vojenským letcom nevyhovovalo. Prevzali ho letci Slovenského aeroklubu v Žiline, ktorým na lietanie úplne vyhovovalo. V plnej miere ho využívali aj parašutisti na zoskoky padákom.

Letisko slúžilo nielen parašutistom a pilotom aeroklubu, využívali ho i Československé aerolínie. Hneď po 2. svetovej vojne sa zaviedla pravidelná letecká linka zo Žiliny do Prahy a späť. Na tejto trati lietal lietadlo Siebel C-3 pre 10 – 12 cestujúcich. Keď doslúžilo, nahradilo ho lietadlo Aerotaxi Aero-45 a neskôr vynikajúce aerotaxi L-200 Morava.

Aj piloti Slovairu dlhší čas využívali žilinské letisko. Boli to piloti práškari, ktorí práškovali jednotným roľníckym družstvám polia, lúky a pasienky. Po príchode Vysokej školy dopravnej do Žiliny od roku 1962 využívala letisko jej Fakulta prevádzky a ekonomiky leteckej dopravy. Lietali tu jej študenti, piloti v pokračovacom výcviku, až do zániku žilinského letiska.

## *Zánik žilinského letiska Brezový Majer*

Roku 1960 sa uskutočnila v Československej socialistickej republike územno-administratívna reorganizácia. Doterajšie kraje sa rušili a zlučovali sa do väčších územných celkov. Žilinský a Banskobystrický kraj sa zrušili a vytvoril sa z nich nový Stredoslovenský kraj so sídlom v Banskej Bystrici. Aj v Zväzarme nastali zmeny. Krajský aeroklub Žilina a Krajský aeroklub Banská Bystrica sa zlúčili a vytvoril sa Stredoslovenský krajský aeroklub (SSKA) so sídlom v Martine. Jeho náčelníkom sa stal podplukovník Pavol Beckovský z Banskej Bystrice. Všetky odbory – plachtársky, motorové lietanie a parašutizmus – prevzali inštruktori z Krajského aeroklubu v Banskej Bystrici. V dôsledku tejto reorganizácie vytvoril sa z niekdajšieho krajského aeroklubu Aeroklub Žilina.

Práve počas krátkeho trvania Stredoslovenského krajského aeroklubu roku 1965 zaniklo žilinské letisko Brezový majer. Hlavnou príčinou jeho zrušenia bolo, že v Žiline pri Celulózke postavili tepláreň s veľmi vysokým komínom, ktorý stál presne v pristávacom sektore štartovacej a pristávacej dráhy lietadiel. Lietanie na letisku sa veľmi obmedzilo a neskôr z bezpečnostných dôvodov zrušilo.

Aby sa letisko v Žiline zachovalo, leteckí odborníci navrhli, aby sa vzletová a pristávacia dráha sa prispôsobila novým podmienkam, čo by si vyžiadalo minimálne finančné náklady.

Žiaľ, vtedajší žilinskí funkcionári a najmä mocipáni z Banskej Bystrice nemali záujem, aby sa letisko v Žiline zachovalo. Od 1. januára 1965 bolo letisko Brezový majer v Žiline definitívne zrušené. Zaniklo tak nádherné letisko, ktoré malo bohatú leteckú históriu. Na jeho ploche vyrástlo najväčšie žilinské sídlisko Vlčince. Mnohí obyvatelia sídliska ani nevedia, že bývajú na miestach, kde žilinská mládež prežívala najkrajšie chvíle svojej mladosti.

Celá letecká prevádzka, činnosť parašutistického odboru i letecká činnosť VŠD sa presunula do Martina na letisko v Tomčanoch. Dochádzanie zapríčinilo úpadok aktivity a záujmu o lietanie. Mnohí piloti a parašutisti leteckú a parašutistickú činnosť zanechali. V záujme zachovania leteckej tradície v Žiline bolo potrebné hľadať riešenie tohto problému. Jediným východiskom bolo postaviť v Žiline nové letisko.

Do úvahy prichádzali dve lokality – jedna v Dolnom Hričove a druhá za bánovským cintorínom smerom na Lietavu. Dĺžka pristávacej plochy by bola asi 1 500 metrov.

Žilinské štátne a politické orgány ani teraz o výstavbu letiska nejavili záujem. Preto sa Zväz pre spoluprácu s armádou rozhodol pre výstavbu vlastného letiska v Dolnom Hričove. S prácou sa začalo roku 1969. Letisko budovala firma AEROMONTA, n. p. Žilina, účelové zariadenie aueroklubu Žilina. Výhodou pre aeroklub bolo, že riaditeľ AEROMONTY Ladislav Kaszaš bol členom Aeroklubu Žilina a zanietený motorový pilot. Záležalo mu na tom, aby letisko v Dolnom Hričove bolo dostavané včas podľa plánu. Z bývalého letiska v Žiline sa predsa niečo na novom letisku v Hričove nachádza. Sú to dva hangáre.

Po čiastočnom vybudovaní pristávacej dráhy pristálo na letisku v Dolnom Hričove prvý raz lietadlo Slovaeru L-400 turbolet. Bol to však veľmi smutný prílet lietadla, ktoré doviezlo telesné pozostatky pilota Slovaeru a niekdajšieho pilota vysadzovača Krajského aeroklubu v Žiline na lietadle Siebel C-3 OK-ADH, kapitána Jána Mičicu. 8. júna 1972 tohto skúseného dopravného pilota zastrelili vzdušní piráti pri únose jeho dopravného lietadla L-410 Turbolet.

Po vybudovaní letiska Zväzarmu v Dolnom Hričove sa tam opäť presťahovala celá prevádzka. Ako prvý žilinský pilot z Martina do Dolného Hričova 10. júna 1972 preletel náčelník aeroklubu Žilina Vasil Kollár na lietadle Z-43 OK-DOQ. Týmto dňom sa začala písať nová história žilinského letectva.



*Dopravné lietadlo L-400 turbolet pre 18 cestujúcich. Na tomto type lietadla lietal dopravný letec kapitán Ján Mičica.*

Naplnilo sa rozbehom letecký výcvik nielen Mestského aeroklubu v Žiline, ale i študentov špecializácie prevádzka a ekonomika leteckej dopravy na Vysokej škole dopravnej. Problémy s výcvikom a zoskokmi na novom letisku v Hričove mali však parašutisti. Vedúci krajskí inštruktori zo Stredoslovenského aeroklubu Ján Valachovič a Artúr Grác vraj pre nevyhovujúce podmienky nechceli vydať súhlas na zoskoky padákom na letisku v Dolnom Hričove. Preto vedenie aeroklubu v Žiline požiadalo Slovenský ústredný výbor Zväzarmu, oddelenie parašutizmu, Jaroslava Hybbena, o vydanie súhlasu a povolenie zoskokov v Dolnom Hričove. Po preverení podmienok na zoskoky v Dolnom Hričove sa vypracovali predpisy o prevádzke a zoskokoch a roku 1977 boli na letisku v Dolnom Hričove zoskoky padákom povolené.

Opäť sa obnovila pravidelná letecká dopravná linka zo Žiliny do Prahy a späť. Lietalo na nej lietadlo Slovairu L-410 Turbolet. Aj piloti práškari naplno využívali hričovské letisko.

Keď po roku 1989 zanikla vynikajúca športovo-branná organizácia Zväz pre spoluprácu s armádou, letecká prevádzka sa veľmi obmedzila a pomaly zaniká. Lietanie i zoskoky padákom sú

finančne náročné, teraz sa tejo záľube môžu venovať iba veľmi bohatí ľudia.

Letisko v Dolnom Hričove spravuje akciová spoločnosť. Je to moderné letisko, ktoré má všetky predpoklady, aby sa stalo nielen slovenským, ale aj stredoeurópskym leteckým prístavom.

### *Lietadlá na ktorých lietali piloti krajského aeroklubu v Žiline*

Bezmotorové lietadlá:



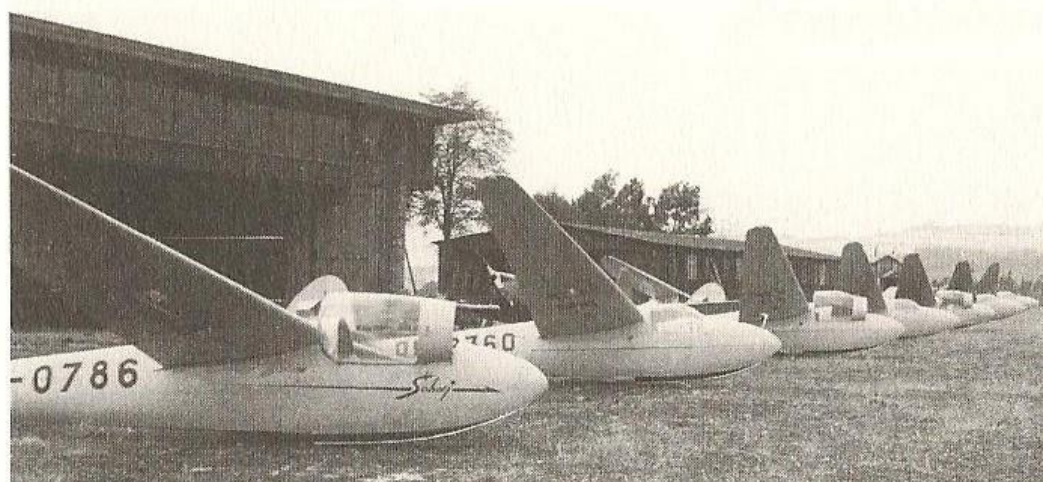
*Cvičný vetroň Pioneer*



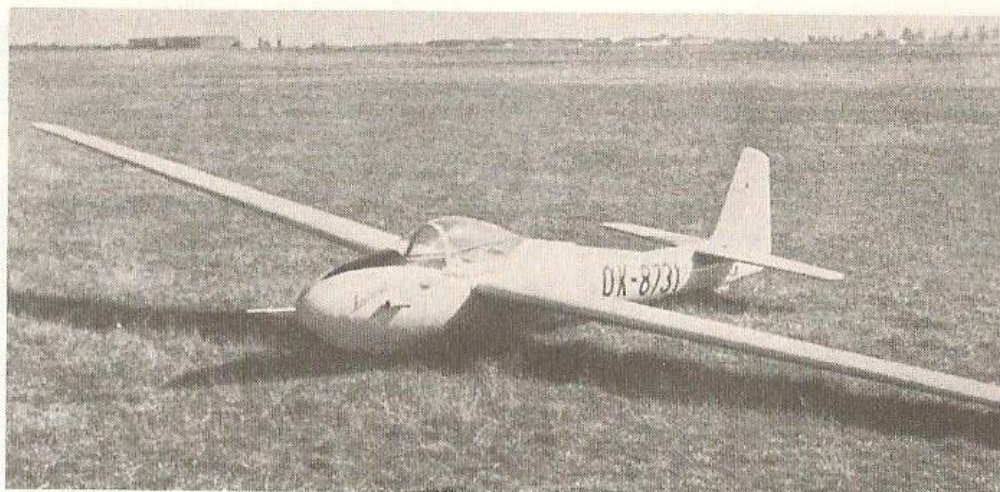
*Cvičný a výkonný vetroň Kmotor LG-30*



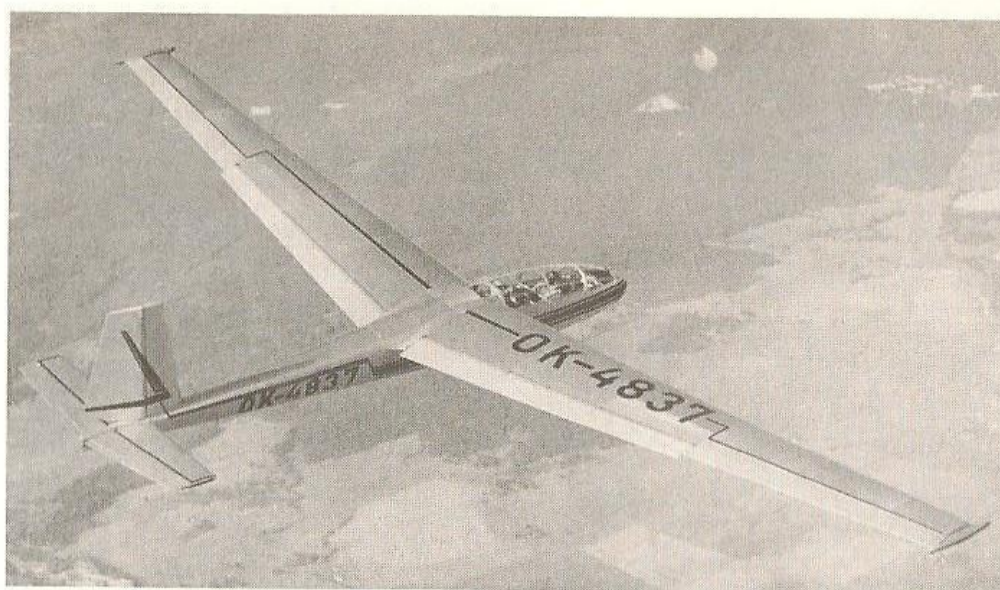
*Cvičný vetroň Krajanek pre pokročilých plachtárov*



*Šohaj Z-25, výkonný vetroň*



*Luňák L-107, akrobatický vetroň*



*Blaník, cvičný a výkonný vetroň*

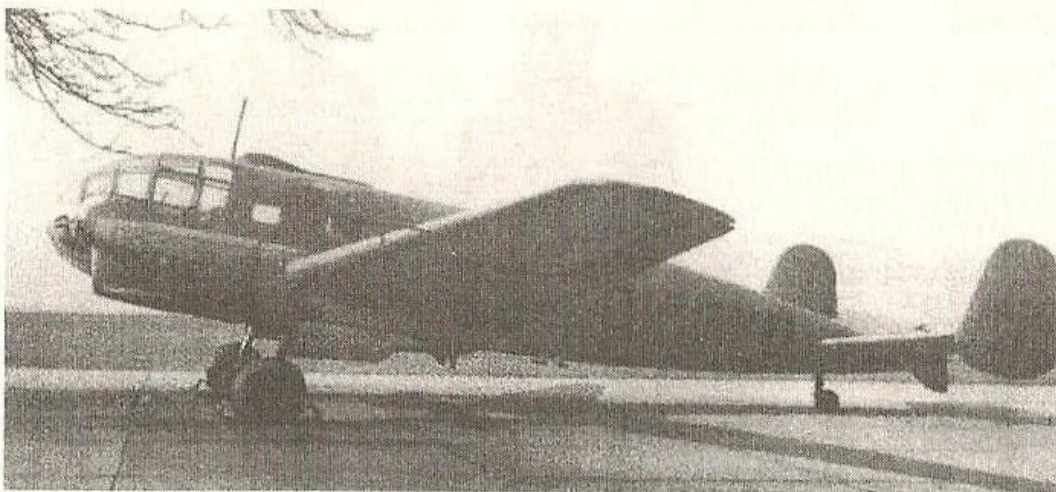
### Výsadkové lietadlá:



*Fairchild UC-61 (K-74) pre troch výsadkárov*



*Para Sokol pre dvoch výsadkárov*



*Siebel C-3 pre 8 – 10 parašutistov*



*Brigadyr L-60 pre troch výsadkárov*



*AN-2 Anča, vynikajúce sovietske lietadlo pre 8 – 10 parašutistov*



*Junák Z-22, dvojmiestne cvičné a športové lietadlo*



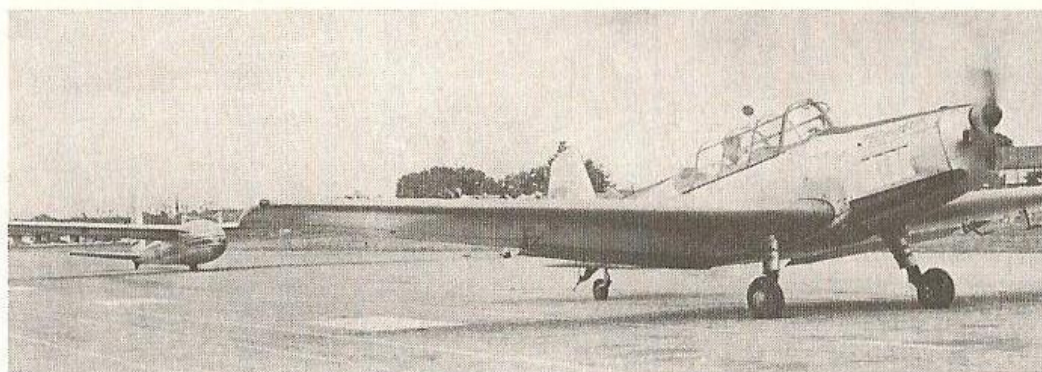
*C-104, cvičné, akrobatické a vlečné lietadlo*



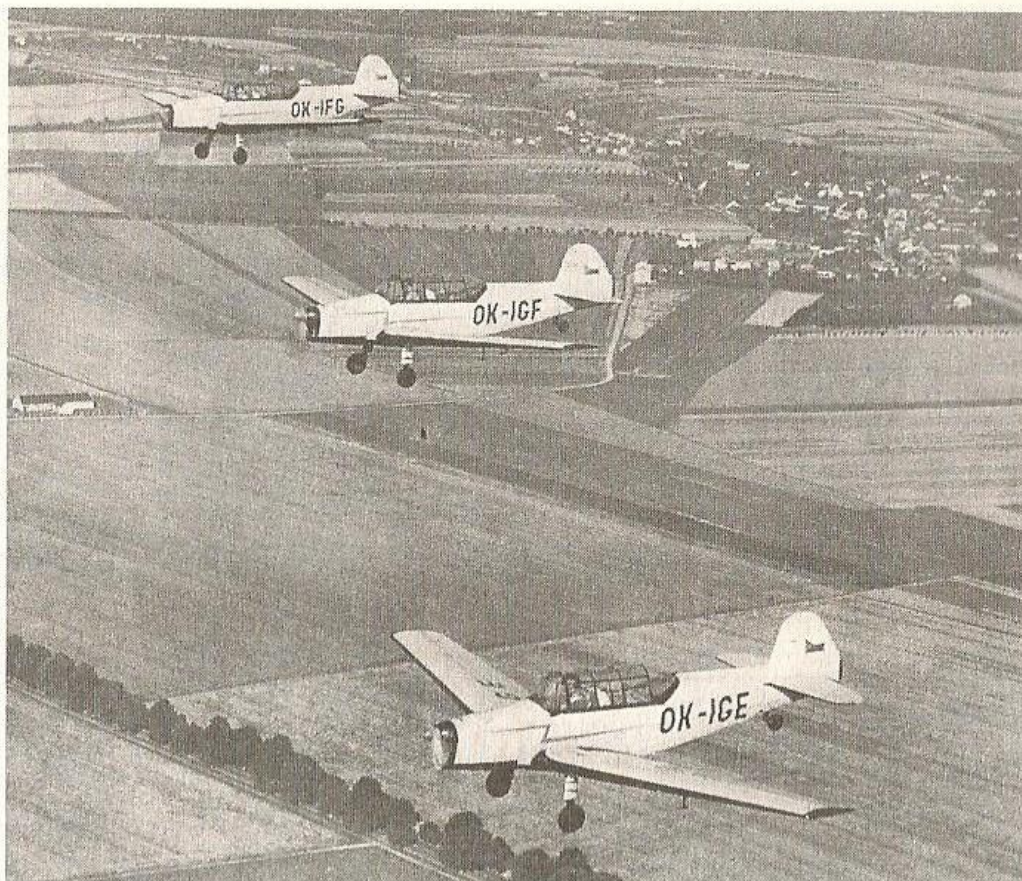
*C-106, cvičné a vlečné lietadlo*



*Nemecké viacúčelové a vlečné lietadlo FI-196 Storch*



*Cvičné a vlečné lietadlo C-205*



*Cvičné akrobatické lietadlo C-105*



*Metasokol, štvormiestne športové lietadlo*



*Metasokol, štvormiestne športové a cestovné lietadlo*



*Aero-45, štvormiestne aerotaxi*



*Morava L-200, vynikajúce aerotaxi pre štyroch cestujúcich*



*Z-142, cvičné lietadlá*



*C-11 (JAK-11), niekdajšie stíhacie lietadlo sovietskej armády. V KA slúžilo ako cvičné lietadlo pre brancov a vojenské zálohy*



*Cvičný vrtuľník HC-102*



*Cvičný vrtuľník MI-1. Vasil Kollár, učiteľ lietania na vrtuľníkoch*

## *Doslov*

Historický letecký ústav v Trnave hodlá vydať knihu o slovenských letcoch od roku 1900 do roku 1960. Týka sa predovšetkým vojenských pilotov. Požiadali ma, aby som autorom pomohol získať mená a podľa možnosti i adresy a údaje o ich činnosti. Historický letecký ústav v Trnave má záujem aj o civilných letcov. Preto som sa rozhodol, že údaje, ktoré som mu poskytol, pre žilinskú verejnosť podrobnejšie spracujem v Dejinách lietania v Žiline.

Svojimi spomienkami a poznámkami do Dejín lietania v Žiline prispeli:

Augustín Šmehýl – učiteľ lietania v Pilotnom plachtárskom stredisku Straník, reprezentant Slovenska a Československa v bezmotorovom letaní a technik Krajského aeroklubu v Žiline,

Ing. Ľudovít Jambrich – učiteľ lietania a majster Slovenska v bezmotorovom letaní,

Vasil Kollár – obchodný pilot a učiteľ lietania v bezmotorovom, motorovom a vrtuľníkovom letaní a niekdajší predseda Mestského aeroklubu v Žiline.

## *Použitá literatúra:*

Kronika aeroklubu v Žiline

Letecký časopis Krídla vlasti: Ročník 1957, číslo 6, strana 194, – ročník 1954, číslo 16, strana 514, – ročník 1958, číslo 1, strana 35

Článok z dennej tlače z roku 1936: III. slet československých plachtárů v Žiline z časopisu Pestrý týden, ročník 1936, zo dňa 15. července 1936, s. 5