

## Z NĚMECKÉ PLACHTAŘSKÉ HISTORIE

V roce 1930 existoval pouze Německý letecký svaz – Deutscher Luftfahrt Verband, celkem poklidná organizace, odpovídající našim aeroklubům i plachtovým odbočkám MLL. V březnu 1933 z rozhodnutí A. Hitlera byly všechny odbočky sloučeny pod jednotný Německý letecký sportovní svaz (stejná zkratka DLV – Deutscher Luftsport Verband), ale s přísně vojenskou organizací, uniformami atd.

Připomínky ke článku a v něm uvedených podmínkách zkoušek A a B:

Pro zkoušku “A” platily pro DLV od 1. 1. 1935 tyto závazné podmínky:

- 5 zápočtových (podmínkových) letů, nesměly se odlétat v jednom dnu) v přímém letu v trvání 20 s, přistání do 20 m široké “ulice”

- 1 zkušební let v přímém letu v trvání 30s, přistání opět do “ulice” široké 20 m.

Pro zkoušku „B“ – starty gumovým lanem:

- 5 zkušebních letů v trvání min. 60 s, každý let ve tvaru S se dvěma zatáčkami 90° levou a pravou a jednou o 180° kolem vytyčených značek. Přistání do prostoru 50 x 150m, „těčko“ bylo umístěno 50 m od okraje plochy.

Pro zkoušku “B” v aerovleku či na navijáku:

- 5 zkušebních letů v trvání minimálně 60 s, při každém letu zatáčka 360° na daném místě, při pěti letech celkem dvě levé a tři pravé, cílové přistání do kruhu o průměru 50 m.

Zkušební lety bylo možno kombinovat i se startem gumovým lanem.

Pro zkoušku “C” start gumovým lanem:

- zkušební let v trvání 5 minut nad místem startu nebo v jeho výšce, kontrola barografem.

Zkouška „A“ pro start navijákem:

- 5 zápočtových letů v trvání minimálně 2 minuty, při každém letu jedna levá a jedna pravá zatáčka s náklonem 30° nebo dvě pravé a dvě levé o 180°.

- 3 zkušební lety shodné se zápočtovými s cílovým přistáním do prostoru 50x200m.

Zápočtové lety mohly být i na kluzáku, zkušební pouze na větroní.

Všechny zkoušky měly náročnou teoretickou část, pro “C” ještě z meteorologie.

Dále existovalo ještě “Úřední C” s doložkou pro aerovleky.

Tyto zkoušky byly mnohem náročnější než předepisoval OSTIV a FAI. A protože úředně neodpovídaly mezinárodní úmluvě, nesmělo být na plachtařských odznacích udělovaných v Německu (i když bylo od 1933 členem FAI) písmeno D značící státní příslušnost.

Situaci plachtařů až do roku 1937 je možno srovnávat asi s našim Dosletem a prvními deseti lety v Aeroklubech Svazarmu. V organizaci DLV létaly i ženy, v roce 1936 jich 5 mělo stříbro a Eva Moser-Schmidt přeletem 255 km vytvořila nový ženský světový rekord.

Hitlerovi se však zdálo, že politické uvědomění plachtařů ani v nové organizaci nedosahuje předpokládané výše (známe to i u nás), a proto 17. 4. 1937 DLV rázně rozpustil a založil novou organizaci na čistě politických a vojenských základech – NSFK – Nacionálně socialistický letecký sbor, pochopitelně s novými uniformami a řády a také se spoustou omezení, kupř. vyloučení žen z létání a totálního omezení sportovního létání bezmotorového i motorového. Všechny síly a prostředky byly určeny pouze pro výcvik do Luftwaffe.

Základem byly letecké oddíly Hitlerovy mládeže – Flieger HJ, kde se hlásili chlapci od devíti let, kdy povinně až do čtrnácti let byli členy modelářského kroužku, a pouze tito byli zařazeni (po podepsání přihlášky do Luftwaffe a dovršení 16 let) do plachtařského výcviku a v 18 letech do NSFK.

Letiště Kreuzberg, zmíněné ve článku, bylo zařazeno do nejnižší kategorie, Übungsstelle – něco jako “cvičák”. Těchto “cvičáků” byly desítky, létalo se pouze gumicukem a jenom stupně A a B, hangár zpravidla postavili okolní sponzoři, ale noclehy byly zajišťovány v hostincích, tělocvičnách atd., nepočítalo se s dalším jejich rozvojem, který stávající terén zřejmě neumožňoval.

Zlámaná chodidla či lýtkové kosti nastávaly pouze u kluzáků starších konstrukcí, které měly místo pedálů pouze příčnou jednoduchou páku. Modernější SG-38 měl proto pedály na paralelogramu, anatomickou sedačku a upevnění břišních pásů s deformačními tlumícími členy, takže k těmto úrazům již nedocházelo.

V roce 1940 došlo ke zrušení udělování stříbrných a zlatých “C”. Německo bylo ve válce, nebyla auta, vlečná letadla ani benzín pro zpětné převleky, FAI ještě neuznávala lomené tratě nebo lety s návratem. Protože ale bylo nutné nějak po “Céčku” plachtaře motivovat, bylo vymyšleno náhradní, tzv. Velké C – Grosses C. První dvě podmínky byly totožné s klasickým stříbrem, ale přelet byl nahrazen letem, během něhož plachtař musel 5x vytočit převýšení 1000m nad výškou vypnutí.

“Velké C” bylo dle vyjádření vedoucích činitelů nejlepší vstupenkou pro přestup z Flieger-HJ do řad NSFK.