

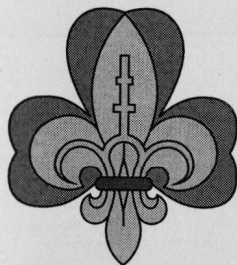
Štefan Androvič

Letecký skauting na Slovensku

Historický prehľad



Slovenský skauting



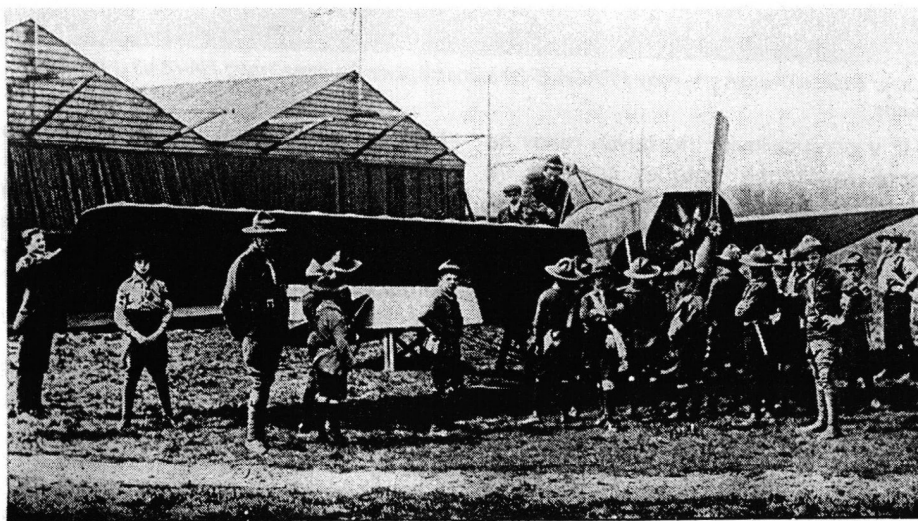
Slovenský skauting
Pražská 11
816 36 Bratislava

<i>Autor:</i>	Ing. arch. Štefan Androvič
<i>Jazyková úprava:</i>	Mgr. Pavel Hrica
<i>Grafická úprava:</i>	Miroslav Slámka
<i>Foto:</i>	archív autora
<i>Vydanie:</i>	prvé
<i>Náklad:</i>	60 ks

© Slovenský skauting
Bratislava 2002
ISBN 80-968649-4-7

Úvod

Pretože svetový skauting sa v rámci svojej modernizácie významne opiera aj o viaceré prvky leteckej činnosti, podávame tento stručný prehľad o vzťahoch medzi letectvom a skautingom, ktoré majú už svoju bohatú tradíciu a praktické skúsenosti. Letecký skauting sa stal už dávnejšie spolu s vodným skautingom bázou, na ktorej sa paralelne a úspešne šíriala myšlienka skautskej spolupráce a spolupatričnosti. Predložený materiál poslúži súhrnom menej známych informácií a súčasne poskytuje určité návody na obohatenie skautskej činnosti. Dokumentuje tiež jednu z menej známych kapitol česko-slovenských leteckých dejín.



Skauti sledujú pokroky civilizácie
a živé sa zaujímajú o modernú techniku. Aviatika má v celom svete práve medzi skauty
nejnadsenější propagátory a pracovníky.

Podmienky pre vznik leteckého skautingu v Československu



Lietadlo československej výroby PRAGA E-39 s imatrikulačným označením HA-MAD u maďarských skautov

Už v prvej polovici tridsiatych rokov sa letecká myšlienka natoľko dostáva do povedomia mládeže, že aj viaceré skautské organizácie sa tomuto rastúcemu záujmu, hoci nepriamo, prispôbili. Zatiaľ čo v susednom Poľsku aj Maďarsku došlo ku konkretizovaniu myšlienky vzniku leteckého skautingu, Československo bolo v tomto akosi viac skautsky "konzervatívnejšie". Československý skauting bol od vzniku viac liberálnejší, ale mal vždy výraznejšiu vzťahovú orientáciu k prírode a woodcraftu. To, čo teda použili v cudzine na tzv. "programové obohatenie" skautskej činnosti, bolo u nás považované za akýsi neželateľný vstup technokratizmu, technickej civilizácie do romantického rámca čistej prírody a woodcrafterského vzťahu k nej. Skauti v

Maďarsku ani Poľsku nepoznali a nepoznajú tak rozvinutú metodiku, symboliku a romantiku woodcraftu ako u nás. Pre nich bolo letectvo programovým oživením náplne činnosti, pre nás akýmsi nepochopeným a málo želateľným vstupom technickej civilizácie do uzatvoreného romantického sveta.

Symbióza skautingu a letectva vychádzala v civilizovanej cudzine z jednoduchého faktu napredovania rozvoja letectva vari v každej spoločenskej sfére, čo bolo možné ťažko ignorovať. Preto sa nakoniec aj u nás v Československu začala rodíť a vytvárať nová poloha týchto vzťahov.

V súvislosti s letectvom sa nárast záujmu mládeže ukázal predovšetkým na Slovensku, a to tak intenzívne, že vtedajšie Mies-



Maďarský letecký skauting

tonáčelníctvo Zväzu skautov RČS, resp. jeho výkonný výbor odporúčal aj pražskému ústrediu ZJS RČS problém riešiť. V tom čase totiž existovala u nás organizácia tzv. leteckého dorastu - Masarykova letecká liga (MLL), ktorá sa pre svoj program rozhodla využiť všetky dostupné formy práce s mládežou. MLL začala praktizovať lietanie vo viacerých svojich pobočkách, ale pre dorastajúcu mládež nemala vypracovaný žiaden výchovný program. V podstate išlo len o technický výcvik s malým výchovným dopadom.

Po nástupe Hitlera k moci v Nemecku sa zmenil aj v Československu vzťah štátnych orgánov k zabezpečovaniu brannej a predvojenskej výchovy. Vláda sa obrátila otvoreným apelom na všetky organizácie, aby pri výchove mládeže kládli zvýšený dôraz na branno - bezpečnostné záujmy štátu. Najvplyvnejšou organizáciou pri usmerňovaní záujmov mládeže bol Zväz Junákov - skautov Republiky československej (skr. ZJS RČS), v ktorom boli integrované aj niektoré autonómne menšie skautské korporácie. V lete 1934 došlo medzi ústrednými orgánmi MLL a skautov k dohode o spoločnom prístupe k zabezpečovaniu branného programu pri výchove zverenej mládeže. Podľa tejto dohody mali skautskí inštruktori metodicky pomáhať pri technickom organizovaní letných výcvikových táborov dorastu MLL, za čo recipročne mohli skauti v táboroch MLL absolvovať plachtársky výcvik.

Niektoré skautské oddiely sa podľa vzoru špecializácie vodných skautov preorientovali na letectvo a korporatívne vstúpil do



Český letecký skauting

MLL. V roku 1935 tak fakticky v rámci ZJS RČS oficiálne vznikli prvé dva čl. oddiely leteckých skautov: 13. letecký oddiel Junák Přerov a 33. oddiel leteckých old skautov Turnov. Tento oddiel obstaral od firmy V. Pecina v Turnove v roku 1935 aj výrobu upravených výkonostných odznakov A, B a C pre pilotov bezmotorových lietadiel. Tieto farebné smaltované odznaky s priemerom 20 mm boli rovnaké ako užíval Aeroklub ARČS aj MLL, ale do emblému so siluetami 1 až 3 čajok bol vložený oficiálny znak Zväzu Junákov - skautov RČS. Odznak aj pre skautských pilotov udeľovala Ústredná rada MLL v Prahe.

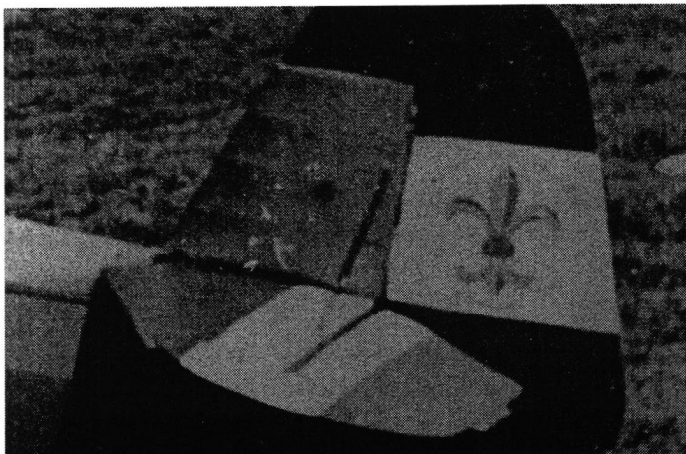
V radoch MLL bolo však angažovaných aj niekoľko skúsenejších starších skautov, ktorí skoro postrehli význam kombinácie technického programu MLL so skautskou metodikou. V roku 1929 zaznamenal rakúsky športový letec vynikajúci svetový výkon v 100 km prelete na bezmotorovom lietadle. Bol to skautský vodca Robert Krenfeld, čo sa potom dostalo aj do skautských propagačných materiálov. Už odvtedy, ale hlavne po úspechu leteckých skautov na maďarskom jamboree sa začínajú ohlasy na vyriešenie kladných vzťahov medzi ZJS RČS a MLL. K takýmto názorom sa s pochopením prikláňal aj náčelník ZJS RČS prof. A. B. Svojsík, ktorý sám napísal niekoľko článkov do populárnych, ale aj do časopisov Masarykovej leteckej ligy, predovšetkým do MLADÉHO LETCA. Ukazovalo sa

veľmi výhodné spojiť záujem mládeže o letectvo so skautingom ako osvedčenou výchovnou metódou.

Na Slovensku bol v tom čase dislokovaný letecky pluk č. 3 gen. M. R. Štefánika. V jeho leteckých útvaroch si odslúžilo prezenčnú službu niekoľko skautských odchovcov, napr. skautský činovník a inštruktor lietania Masarykovej leteckej ligy Jozef Kalnovič zo Žiliny, František Gašparík a Štefan Masaryk, obidvaja Inštruktori Slovenskej Lesnej školy ZJS RČS, tiež viacerí ďalší skauti z Nitry, Zvolena a Banskej Štiavnice.

V pluku slúžilo tiež niekoľko českých dôstojníkov, ktorí sa aj ako príslušníci vojenského letectva naďalej hlásili ku skautingu. U týchto vojakov a súčasne skautov požíval veľký rešpekt generál Klecanda, ktorý bol ich vojenským nadriadeným, ale súčasne aj skautským ako miestonáčelník ZJS RČS. Treba poznamenať, že nešlo o žiadneho "papierového", ale veľmi aktívneho a praktického skauta. Tieto okolnosti teda viedli k postupnému zrodu myšlienky leteckého skautingu, aj keď sa nakoniec zámer realizoval len neúplne, čiastočne.

Počiatočná spolupráca skautov a letcov



Odznam na smerovke lietadla E-39 maďarských leteckých skautov. Stroj čsl. výroby mal nemecký motor Siemens Sgh.

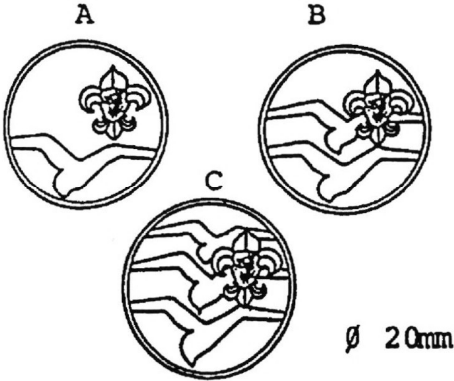
V prvej polovici tridsiatych rokov došlo len k určitej konkrétnejšej spolupráci vojenského letectva, Masarykovej leteckej ligy a skautov. Bola to predovšetkým sanitárna a usporiadateľská výpomoc bežných skautských oddielov pri oslavách MRŠ, ale aj pri organizovaní leteckých dní v Piešťanoch, Košiciach a Trenčianskej Turnej (1933 - 1934), neskôr aj v Nitre a Banskej Štiavnici.

Keď Masarykova letecká liga vyhlásila

program tzv. "1000 pilotov republiky", boli to znovu skauti, ktorí sa významne podieľali na jeho propagovaní. V radoch skautských oddielov bol ne jeden letecký modelár a naopak, hlavne starší skauti bývali členmi miestnych skupín alebo pobočiek MLL. Výraznejšia orientácia skautov na letectvo sa ukázala predovšetkým tam, kde propagačne a agilne pracovali aj zložky MLL. Bola to Nitra, Piešťany, ale aj Zvolen a Trenčín, predovšet-

kým však stredoslovenská oblasť, kde bolo sídlo Stredoslovenskej župy MLL.

Celkom prirodzene sa tak činnosť Masarykovej leteckej ligy, resp. jej dorastu na jednej a skautov na druhej strane začala dopĺňať a prelínať. Bratislavský výkonný výbor informoval o vývoji svoje pražské ústredie a náčelníctvo Zväzu junákov-skautov Republiky československej reagovalo na vytvorenú situáciu tým, že 25. 10. 1934



Odznaky Masarykovej leteckej ligy, do ktorej vstúpili niektoré skautské oddiely, z roku 1935. Počet čajok symbolizuje splnenie rôznych skúšok - stupňov.

vymenovalo pre Juhoslovenskú župu ZJS RČS ako župného inštruktora pre letectvo skautského činovníka zo Zvolena Ing. V. Teyslera, ktorý mal potom v referáte koordináciu záujmov a činností dorastových skupín MLL a skautov na celom Slovensku.

Keď v roku 1934 začala Masarykova letecká liga organizovať svoje letné sústreďenia dorastu, bolo to už v štýle skautských táborov. Pre takéto pobyty v prírode však boli potrebné určité praktické aj teoretické znalosti, k čomu MLL poslúžili skauti. Naopak, na leteckých podujatiach, prednáškach a výstavách MLL, hoci ich nebolo veľa, vždy asistovali vo svojich krojoch uniformovaní skauti.

Začiatkom roku 1935 vydalo ministerstvo školstva a národnej osvety spolu s ministerstvom národnej obrany ohlas určený všetkým spoločenským organizáciám, v ktorom sa apelovalo na zavádzanie brannej výchovy v ich teoretickom a praktickom výchovnom systéme. Skauting nikdy nebol militantnou organizáciou, ale po nástupe k moci Hitlera v Nemecku išlo už o vlasteneckú spoluzodpovednosť za otázky obrany pred možným útokom. Takto sa aj skauti

dostali do globálneho programu obrany vlasti a tzv. systému Civilnej protileteckej obrany (CPO). Bola to ich vlastenecká povinnosť v zmysle znenia skautského sľubu vernosti republike.

Miestonáčelníctvo Zväzu skautov a skautiek RČS pre Slovensko k tomu vydalo a rozposlalo smernicu pre všetky podriadené skautské jednotky na Slovensku, vrátane Združenia židovských skautov a Ústredia slovenských katolíckych skautov. Vo februári 1935 rozposlal starosta nitrianskej skautskej župy ZJS RČS v Nitre pplk. let. Pavel Vent cestou dôstojníckeho klubu leteckého pluku 3 a prostredníctvom odbočky MLL v Nitre obežník so žiadosťou, aby sa všetci poddôstojníci a dôstojníci tohto leteckého pluku, ktorí boli alebo sú skautmi a majú záujem ešte v skautingu pracovať, prihlásili k vytváraniu oddielov leteckých skautov na Slovensku. K spolupráci sa prihlásila aj Masarykova letecká liga, ktorá vykonala prieskum, koľko registrovaných skautov pracuje v odbočkách MLL.

Táto branno - športová organizácia už od r. 1934 preberala určité metodické formy skautingu pre činnosť dorastu MLL vrátane zjednodušenej upravenej rovnošaty podľa vzoru skautského kroja. Na Slovensku pracovalo v dorasteneckých oddieloch MLL mnoho skautov, predovšetkým ako aktívni leteckí modelári: v Bratislave Ing. Lazarus a A. Kráľovič, v Trnave J. Paško, v Trenčíne B. Souček, v Žiline J. Kalnovič, Št. Pleško, v Ružomberku M. Lisický, v Spišskej Novej Vsi J. Šimko, v Nitre pplk. P. Vent, vo Zvolene Ing. Teysler a por. Hanuš atď.

Čiastočne sa takto skautská činnosť prelínala s prácou v Masarykovej leteckej lige, ale tá zaviedla iba určitú časť metodiky a skautskej praxe, skautsky výchovný systém nebol v MLL postavený ako premyslený celoročný program. MLL prevzala prakticky len to, čo jej vyhovovalo pre organizovanie letných táborov.

Letecké prvky v skautskom výchovnom programe



Pôvodný návrh odznaku leteckého skautingu, ktorý v roku 1934 navrhol pplk. Pavel Vent.



Návrh nového odznaku leteckých skautov od Alberta Turana - Delta klub Ružomberok - z r. 1991.

Pplk. P. Vent išiel na vec z opačného konca ako Masarykova letecká liga. Ako vojak poznal náplň MLL, ale chcel zvýrazniť práve uplatnenie komplexného celoročného skautského programu v činnosti oddielov, preto sa snažil o zavedenie leteckého skautingu, čo bol rozdiel oproti výchove neplnohodnotnej MLL. Podľa Ventovej koncepcie základná práca oddielu spočívala v skautskej metodike a praxi, vrátane plnenia skautských skúšok a stupňov. Letectvo ostalo ako špecializovaná náplň. Okrem základných údajov o letectve a jeho dejinách, o lietaní vôbec, boli do náuky zahrnuté aj najzákladnejšie poznatky z civilného leteckého prevozu, topografie, orientácie, meteorológie, poznatky o konštrukcii lietadiel, vrátane elementárneho modelárskeho kurzu. K takejto koncepcii priviedli Venta skúsenosti zo svetového Jamboree v r. 1933, kde sa leteckí skauti Maďarska a Poľska skvele prezentovali ako modelári, aj bezmotoroví a motoroví letci.

Pplk. Pavel Vent spolu s por. let. Františkom Hanušom, ktorý bol skautským vodcom a absolventom lesnej školy, vypracovali návrh na vytváranie oddielov leteckých

skautov v rámci ZJS RČS. Malo ísť o princíp profesijnej homogenizácie podobne, ako už vtedy existovali homogenizované oddiely podľa náboženskej príslušnosti, t. j. židovské, katolícke alebo evanjelické, prípadne ináč profesijne homogenizované oddiely, akými boli vodní skauti.

Podľa Ventovho a Hanušovho návrhu mali byť takéto oddiely leteckých skautov zamerané okrem bežnej skautskej praxe aj na teoretickú a praktickú stránku letectva, vrátane modelárstva, propagácie letectva a podľa podmienok aj praktického lietania. V tom čase totiž už 16 - 17 roční chlapani mohli aj v MLL absolvovať základný pilotný výcvik na klzákoch. V odbornej špecifikácii Ventov návrh vychádzal čiastočne zo skúseností amerického, britského, francúzskeho, poľského a maďarského skautingu. Bol dobre premyslený a upravený pre domáce čs. podmienky. Návrh uvažoval predovšetkým zvýraznenie disciplinárnych a branných prvkov výchovy ako predprípravy pre praktický letecký výcvik v rámci MLL, alebo odbornej výcvikovej činnosti aeroklubov. Činnosť leteckých skautov mala naďalej ostať na báze skautingu a letectvo v žiadnom prípa-

de nemalo potláčať skautsky edukačný program.

Tento návrh spolu s niekoľkými detailmi, ako bol aj návrh na odznak leteckých skautov, pplk. Vent predložil na prerokovanie slovenskému Miestonáčelníctvu v Bratislave a skautskému ústrediu ZJS RČS v Prahe. Ústredná rada ZJS RČS prejednała 21. 5. 1935 Ventov návrh len ako koreferát k spoločnému návrhu Svazu čs. dôstojníctva MLL a spolku "Staří skauti", ktorý tiež predkladal návrh na vytvorenie leteckého skautingu v rámci ZJS RČS. Návrh zamietli s odôvodnením finančných a materiálových problémov, ale odsúhlasili užšiu spoluprácu s MLL, aj so Svazem čs. dôstojníctva. Pplk. Vent sa ani potom nevzdal a snažil sa vysvetliť rozličné, väčšinou len formálne nedostatky. V skautských oddieloch napríklad neodporučili niektoré terminologické a organizačné názvy, niektoré úpravy rovnosťaty atď. Ventov návrh napríklad namiesto skautských družín v leteckých oddieloch navrhoval názov "letky", čo neprešlo nakoniec ani v pripomienkach MNO. Odsúhlasili sa len bledomodré šatky a namiesto tradičných skautských klobúkov rovnako bledomodré baretý so znakom skautskej organizácie. Vent navrhoval aj zvláštny odznak leteckých skautov, podobne ako mali vodní

skauti. Bola to kombinácia štylizovanej skautskej falie v strede so stuhou nesúcou nápis LETU ZDAR a položenou na letecké krídelká. Žiadne "letecké" doplnky k skautskému odznaku taktiež neboli odsúhlasené, hoci Vent koncepcne vychádzal z obdobných odznakov zahraničných leteckých skautov a predložil aj fotokópiu takéhoto odznaku.

Iný vnútroorganizačný problém vznikol v r. 1937, keď sa Ústredie slovenských katolíckych skautov v Bratislave ohradilo proti modrým šatkám leteckých skautov. Slovenskí katolícki skauti boli kolektívnym členom Zväzu skautov RČS a podľa štatútu SKS z roku 1928 mali v rámci ZJS RČS pre krojovanie oddielov SKS vyhradené tiež modré šatky rovnakej farby ako leteckí. Tak dochádzalo k zámene identifikácie medzi katolíckymi a leteckými skautmi. Preto Ústredie SKS kategoricky žiadalo zmenu farby šatiek leteckých skautov. Keď k dohode nedošlo, ÚSKS nariadilo, aby všetky oddiely SKS dodržiavali krojový predpis SKS s uplatnením 3 cm farebného lemovania šatiek vo farbách príslušných oddielu tak, ako ich má v registračnom liste. Tým sa kompetenčný spor vyriešil uspokojivo pre obidve strany. Pochopiteľne, letcom modrá farba patrila.

Oddiely leteckého skautingu

Oddiely leteckých skautov mohli organizovať len starších a telesne schopných skautov. V spolupráci s dôstojníckym klubom leteckej posádky v Nitre a s miestnou pobočkou MLL vznikol v lete 1935 prvý slovenský letecký skautský oddiel v Nitre, aj keď oficiálny súhlas skautských vyšších orgánov neexistoval. V septembri 1935 zorganizoval podobný oddiel por. Hanuš vo Zvolene za pomoci župného skautského činovníka Ing. V. Teyslera. Vznik tre-

tieho takéhoto oddielu leteckých skautov sa údajne pripravoval v Piešťanoch.

Prvé oddiely leteckých skautov teda na Slovensku vznikli, ale ich oficiálne legislatívne "schvaľovanie" sa dlho preťahovalo. Vec sa dostala až k náčelníkovi prof. Svojsíkovi, ktorý svojimi článkami propagujúcimi vzťah skautingu a letectva prispieval aj do periodík vydávaných MLL. Pravdepodobne preto bolo prerokovanie problematiky leteckého skautingu na Slovensku na

medzitým vytvorenej Krajinskej skautskej rade ZJS RČS v Bratislave preložené z jesene 1935 až na jar 1936, kedy sa tohto rokovania v bratislavskom hoteli PALACE osobne zúčastnil aj prof. Antonín Benjamín Svojsík. Rokovanie sa uskutočnilo v apríli 1936. Tajomník Krajinskej skautskej rady Jozef Horký predložil správu o založení leteckého oddielu v Nitre a súhrn jeho dovtedajšej pokusnej činnosti vrátane perspektívy rozvoja leteckého skautingu na Slovensku. O oddiele zvolenskom sa nespomínalo nič.

Leteckí skauti zo Zvolena prvý raz oficiálne vystúpili 1. mája 1936 pri otvorení činnosti Stredoslovenského aeroklubu (SSA) na letisku Tri Duby, kde počas slávnosti obstarávali usporiadateľskú a sanitárnu službu. V lete 1936 sa leteckí skauti zúčastnili veľkého vojenského cvičenia na južnom Slovensku. Boli sústredení v stanovom tábore, ktorý viedol pplk. Pavel Vent. Skauti obstarávali pre vojsko pozemnú protileteckú hlásnu službu, tiež niektoré služby spojovacie a sanitárne. Pre armádu vykonávali aj služby ako spojky. Zo strany armády bolo všetko vysoko hodnotené, skauti sa zhostili úloh dobre.

Vo Zvolene sa veľmi zdarne rozvinula činnosť oddielu leteckých skautov pod vedením por. Františka Hanuša. S činnosťou leteckého skautingu však vznikli aj ďalšie problémy. Predovšetkým nemohol byť vykonávaný praktický výcvik s lietadlami, pretože nedošlo k dohode s Masarykovou leteckou ligou, ktorá sa odvolávala na platné letecké prevádzkové predpisy vzhľadom na nízku vekovú hranicu skautov. Zaujímavé je, že celkom rovnaký problém úspešne už vtedy vyriešili v cudzine.

Veľký dôraz sa kládol na propagačnú činnosť v prospech letectva a spoluprácu s Masarykovou leteckou ligou, predovšetkým so stredoslovenskou župou Masarykovej leteckej ligy v Banskej Štiavnici. V

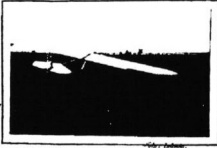
tom čase sa v Banskej Štiavnici intenzívne lietalo v Štefultove a tiež na Sitne, kde v praktickom leteckom výcviku skauti pomáhali pri vlekoch klzákov a predovšetkým obstarávali propagačnú a usporiadateľskú službu pri rozličných plachtárskych pretekoch. Ich cenná pomoc bola výrazná aj po otvorení leteckej činnosti Stredoslovenského aeroklubu na letisku Tri Duby.

Za necelé dva roky činnosti vykonali obidva letecké oddiely v Nitre a Zvolene rad pozoruhodných akcií, vrátane skladačia skautského sľubu na letisku Stredoslovenského aeroklubu na Troch Duboch. Jeden z čelných predstaviteľov Stredoslovenského aeroklubu, kpt. VI. Adamiček bol bývalý skaut, takže skautské snaženie malo vo vedení SSA plné pochopenie. Žiaľ, nie všetky akcie boli zdokumentované, niečo zaznamenal len kronikár SSA, o niektorých sa doteraz nevie. Príslušníci zvolenského skautského oddielu sa časom rozprchli po svete, niektorí padli počas Slovenského národného povstania, iní sa odsťahovali a pokiaľ aj dnes žijú, ťažko ich hľadať.

Letné tábory leteckých skautov mali svoju "leteckú" náplň hlavne z teoretickej časti letectva. Letecká prax mohla byť zastúpena len čiastočne, uplatňovala sa predovšetkým v zvolenskom oddiele. Podľa svedectva kpt. Adamičku mal oddiel vzorne vedenú ilustrovanú kroniku. Aj nitriansky oddiel si vraj viedol kroniku, ale o jeho existencii sa nič nevie. Nitrianski leteckí skauti sú uvádzaní len v hláseniach okresných spravodajcov Zväzu junákovskautov Reubliky československej na Krajinskú skautskú radu do Bratislavy. Vôbec žiadne informácie sa nezachovali o činnosti oddielu v Piešťanoch, okrem jedinej zmienky pplk. let. Sazimu o tom, že pri inšpekčnej návšteve v posádke mu predstavili aj vodcu oddielu leteckých skautov. Podľa toho mohlo ísť o vojaka.

Dňa 28. V. 1935.

Šesť skautov Topoľčian
s čom neuvoľnime títo



„Pivoni“, súčasnú na letisku dňa v Topoľčianach,
na štadiónskom lúči, soriachateľskú službu.

Pivoni súhlas veta bol prvotný boomer
na letisku, ktorý vidíte na obrázku, a tým,
že sa prvotný na túto prvého, tak je to
snažia sa letu nebol nájdu. Pivoni sa usmýjajú
leteckej lige nuplatilo ho dať urobiť a tým
mnohí dal ho do stavu do Pivoni, stavala
toto boomerové letisko Šesť skautov v
Topoľčianach, zväčš. šk. mka Želiezka prvotný
zástupom M. L. L.

Čože toto vidíte, práve bolo prvotný, etc

leteckým štát. most. dňa.

Právom nám ho a túto opoť p. imp. p. u. t.

Na majetku mostal tým prvotný, ale túto
stavat, kde ho moster stáime, teda med prvotný
kondič. 13 m.

Mnohí skauti naskuto leuška pre letisko,
jako náč bude usmýjajú sa všeje nuplatilo
kondičnosť.

Letu zveľa!

M. L. L. 1935



Historický záznam z kroniky topoľčianskych skautov o lietadle, ktoré dostali ako dar od Masarykovej leteckej ligy.



Zvolenský leteckí skauti pri otvorení činnosti Stredoslovenského aeroklubu na letisku Tri duby 1. 5. 1936. Ex: Fotoarchív Slovenského banského múzea.

Tragické okamžiky

Dňa 8. júla 1937 došlo pri kúpeľoch Kováčová neďaleko Zvolena k tragickej leteckej nehode, pri ktorej zahynul por. let. František Hanuš. Pri poľnom cvičení pechotného práporu číslo 111/26 zo Zvolena spolupracoval aj oddiel zvolenských leteckých skautov a letka 9 od leteckého pluku č. 3 z letiska Tri Duby. Vo vojenskom lietadle typu LETOV Š-328,120, ktoré bolo pre toto cvičenie vyčlenené, letel ako pozorovateľ por. let. Fr. Hanuš. Hneď na začiatku cvičenia v skorých ranných hodinách došlo vinou nesprávnej pilotáže k pádu lietadla z výšky asi 50 m. Vodca skautského oddielu por. Hanuš pri tomto nešťastnom páde zahynul pred očami celého svojho oddielu, ktorý len niekoľko 100 m od pádu lietadla prichádzal do priestoru cvičenia. Udalosť zapôsobila na všetkých otrasne. Bez sporu to malo vplyv na celý budúci osud zvolenského leteckého oddielu. Jeho vedenie prevzal župný činovník Ing. V. Teyssler, ktorý bol síce nadšený organizátor, ale s vedením oddielu nemal skúsenosti.

Podľa čas. Mladý letec roč. 1937 Ústredie MLL v Prahe po dohode s Miestonárodníctvom ZJS - RČS pre Slovensko udelilo 10 skautom, členom ZJS RČS na Slovensku a 1 členovi SKS tzv. "Skautský letecký odznak" (neuvádza sa aký) za zásluhy o rozvoj leteckého skautingu. Pravdepodobne išlo o čestný plachtársky výkonnostný odznak so skautským znakom, ktorí dostali:

Ing. Lazarus a Anton Kráľovič - inštruktori MLL v Bratislave;

Jozef Kalnovič a Štefan Pleško - inštruktori MLL v Žiline;

Jozef Šimko - učiteľ a skaut. vodca v Sp. N. Vsi;

pplk. let. Pavel Vent v Nitre -- skautský činovník;

Ing. V. Teyssler a por. let. František Hanuš - zo Zvolena;

František Gašparík a Štefan Masaryk - z Trenčína;

Jozef Paško - člen SKS a pilot. žiak MLL v Trnave.

V decembri 1937 zorganizoval Ing. Teyssler v Zvolene celoslovenský letecký kurz pre skautov, rozplánovaný na 20 učebných hodín. Z prihlásených 37 skautov ich 28 skúšku zložilo s kvalifikáciou odborky "letec", z toho bolo 18 členov ZJS RČS, 3 SKS (kurz bez kvalifikácie ukončilo 6 skautov SKS), 1 evan. skaut (ukončilo 5) a 6 zväzových vlícat, pre ktoré však boli samozrejme iné kritériá. Zvolenský oddiel leteckých skautov však nemal adekvátneho vodcu. Po smrti por. Hanuša ho vlastne nemal kto viesť. Skauti sa nerozumeli letectvu a letci skautingu. Tak sa oddiel čiastočne rozpadol, zvyšok členov prešiel k "normálnym" zvolenským skautom. Tragédia deprimujúco zapôsobila aj na nitriansky oddiel. Nekrológ za skautským vodcom por. Františkom Hanušom uverejnil čas. SKAUT - JUNÁK. č. 1 r. 1937/38.

Po rozpade zvolenského oddielu stratil aj nitriansky oddiel jediného partnera, čo malo čiastočný vplyv na jeho následnú stagnáciu. Množili sa výhrady o nebezpečnosti leteckého skautingu pre mládež, hoci zahynul vojenský letec. Mnohých to znechutilo, ale neodradilo.

V januári 1938 vznikol v Bratislave nový 14 členný oddiel leteckých skautov, ako o tom napísal čas. BUĎ PRIPRAVENÝ č. 6 - 7 roč. XIII. Oddiel bol skutočne "internacionálny" z učňov a študentov českej, slovenskej, maďarskej a nemeckej národnosti. Viedol ho ako vodca Ing. Lazarus s letec. inštruktorom Antonom Kráľovičom. Hlavnou programovou náplňou tohto oddielu bol plachtársky výcvik a lietanie.

Pplk. Pavel Vent nestrácal nádej pri budovaní leteckého skautingu ani po tragédii, v

ktorej stratil svojho najbližšieho spolupracovníka. Využil osobné konexie a pre podporu myšlienky leteckého skautingu vybavil od firmy BAŤA dar pre skautov: motorové lietadlo - jednomotorový športový ZLÍN-XII. Tento stroj bol na prianie Baťu pomenovaný "SKAUT". Pretože v tom čase sa začali rysovať nové možnosti pre letecký skauting v Košiciach, Baťom darované lietadlo prelietol továrensky šéfpilot Šváb do Košíc, kde bol potom tento stroj slávnostne odovzdaný košickým skautom, ako uvádza správa v čas. SKAUT-JUNÁK roč. 1938. Krátko nato však pri mobilizácii lietadlo zrekvirovala čs. armáda.

Za zmienku však stojí i to, že Baťova letecká firma ZLAS-Otrokovice vyrábala dva typy bezmotorových klzákov s typovými názvami

Povojujové snahy

Po vojne sa obnovila snaha o vytvorenie leteckého skautingu už na 1. sneme slovenských skautov v novembri 1945 v Žiline. Tam bol predložený návrh na vytvorenie leteckého skautingu v úzkej spolupráci so Slovenským národným aeroklubom SNA, vypracovaný plachtárskymi inštruktormi Jozefom Kalnovičom a Ing. Štefanom Pleškom. Návrh vznikol na 1. slete čs. plachtárov na Straníku pri Žiline v novembri 1945. SNA mal pre skautov poskytnúť potrebný výcvikový materiál a inštruktov. Celý návrh bol zverejnený v čas. JUNÁCKE ZVESTI r. 1946, stretol sa so značným ohlasom, ale nebol realizovaný. Navrhovaná koncepcia mala zabezpečiť kvalitnejšiu leteckú prípravu, ako to bolo v doraste

SKAUT a SKAUT STANDARD.

Tragickou udalosťou sa končí aj krátka, ale zaujímavá a málo známa predvojnová história leteckého skautingu na Slovensku.

V súvislosti s letectvom je vari ešte vhodné spomenúť nasledovný príbeh. Vodca skautského oddielu z Lednického Rovného Anton Vanko absolvoval civilný pilotný výcvik a počas vojny nastúpil službu vo vojenskej leteckej škole v Trenčíne. Na jar 1943 Vanko zorganizoval úlet skupiny slovenských letcov z letiska v Trenč. Biskupiciach do Turecka. Vykonal to na dvojmotorovom lietadle SB.2 (čs. označ. B.71). Z Turecka sa Vanko dostal do Anglicka, kde slúžil v čs. stíhacej letke RAF. Tam aj zahynul pri nešťastnej zrážke s iným lietadlom vo vzduchu.

bývanej MLL. Kalnovič bol starým skautským činovníkom, aj skúseným organizátorom športového letectva, Pleško dokonale pripravil celú technickú stránku návrhu. Do bezmotorových letiek SNA sa takto mal zaistiť príviv členov zo skautských leteckých oddielov. Pretože obidvaja zostavovatelia boli aj skautmi, návrh mal po každej stránke vysokú úroveň. Ako rozpracovaný bol prejednaný a v podstate odporúčaný, hoci nebol "schválený bez závad". Vzhľadom na iné materiálové a technické problémy súčinnosti medzi Slovenským Junákom a SNA však nakoniec realizovaný nebol. Všetky tieto snahy však z historického hľadiska stoja za povšimnutie.

Príloha A

BAŤA DAROVAL SKAUTOM LIETADLO

Zlínsky továrnik J. A. Baťa bol známy svojím veľkým pochopením pre letectvo. Morálne aj finančne podporoval vtedajšiu Masarykovu leteckú ligu a mnohým mladým ľuďom pomohol dostať sa k aktívnemu lietaniu, čo už vtedy nebol lacný šport. Nejednen z Baťových odchovancov sa neskôr stal nadšeným propagátorom letectva vo vtedajšom Československu. Baťa mal vlastný dopravný letecky oddiel, bol hlavným sponzorom štátnej akcie "1000 pilotov republiky" a založil aj vlastnú výrobu lietadiel v Otrokoviciach, známu ako Zlínska letecká akciová spoločnosť - ZLAS. Z jej produkcie bezmotorových klzákov ZLÍN-V a ZLÍN-VI, niekoľko desiatok daroval, alebo relatívne lacno predal odbočkám MLL, čím vlastne umožnil rozvoj širokej bázy praktického lietania v MLL predovšetkým pre nemajetných mladých ľudí. Hybnou osobnosťou v ZLAS sa neskôr stal Baťov odchovanec, letecký konštruktér Lonek, ktorý bol aj autorom projektu veľmi úspešného malého celodreveného športového lietadla ZLÍN-XII, s ktorým firma dosiahla pozoruhodný obchodný úspech i v zahraničí. Lietadlá Z-XII sa v medzivojnovom období stali vari najfrekvencovanejším a najobľúbenejším typom aj u vtedajších československých aeroklubov a odbočiek MLL.

Jeden ZLÍN-XII dostali v roku 1938 ako dar aj košícki skauti. Tento Z-XII.127 bol

zaregistrovaný 22. 5. 1936 ako OK-TBB, ale jeho držiteľom sa už v marci 1938 stáva MVP, právne však až dňom splatnosti pohľadávky Baťovej ZLAS - Zlín (Otrokovice) voči MVP. Termín splatnosti bol tri mesiace. Ešte pred splatnosťou však MVP stroj prideliť do užívania Východočeskému aeroklubu v Pardubiciach s odôvodnením začiatku pilotného výcviku od 1. 5. 1938. Keďže ani potom MVP nedodržalo predpísanú lehotu splatnosti, ZLAS súdnou cestou vymohla vrátenie lietadla, a toto bolo potom uložené v záložnom depozite firmy v Otrokoviciach. V júni 1938 továrnik J. A. Baťa lietadlo daroval košíckym skautom ako dar pre akciu "1000 pilotov republiky". Tým sa ukončil spor s MVP a Baťa sa súčasne zbavil daňových poplatkov. Koncom júna 1938 lietadlo z Otrokovíc do Košíc prelietol továrenský pilot Ladislav Šváb so spolucestujúcim poslancom K. Salvom, ktorý v zastúpení darcu stroj odovzdal Zboru skautov ZJS RČS v Košiciach. V septembrovej mobilizácii 1938 zrekvirovala lietadlo čs. armáda a s prideleným záložným pilotom ho zaradila k pomocnej 104. kuriérnej letke. Z tých čias je známe jeho foto na záložnom letisku Ňaršany (dnes Ražňany). Ďalší osud lietadla žiaľ nie je známy. Výmaz z registra je z 10. 6. 1939.

Ing. arch. Štefan Androvič
L + K 23/99

→
Vedľajšia strana:

- článok z dobovej tlače o lietadle od Baťu
- konštrukcia lietadla typu SKAUT

Východoslovenskí skauti majú lietadlo

Je to „Zlín-XII“ — dar dra J. A. Bafu a jeho spolupracovníkov
Slávnostný krst lietadla bude v mesiaci septembri t. r.

štf. Košice, 27. júna.

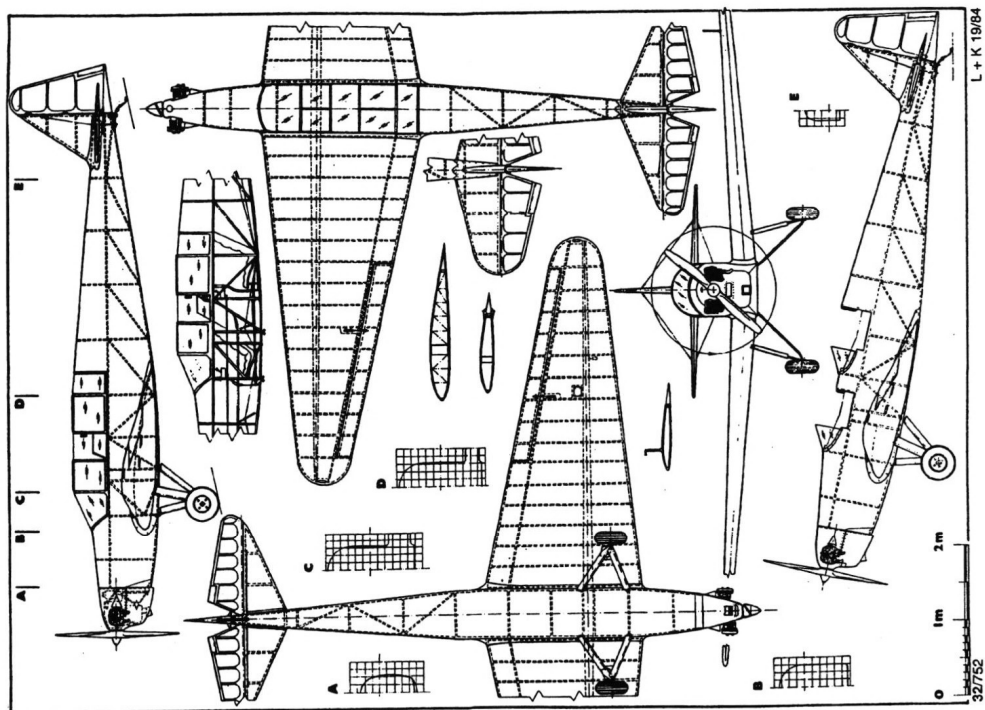
Sobota, dňa 24. júna 1938 bude zapísaná v histórii východoslovenského skautingu iste zlatými písmenami.

V uvedený deň o 18.35 hod. priletel na letište v Košiciach motorový jednoplošník „Z XII.“, lietadlo továrnikovi dr. J. A. Bafovi a jeho spolupracovníci košickému okrsku Sväzu junákov skautov a skautiek pre výcvik skautských pilotov v rámci brannej výchovy. Lietadlo je červenej farby, ozdobené je skautskými falijami a nesie meno „SKAUT“. Jednoplošník absolvoval let Zlín—Košice v rekordnom čase a pilotoval ho Ladislav Šváb. Spolu s ním priletel zástupca firmy Bafa Karol Salva, ktorý na košickom letišti v mene zlínskych darcov lietadlo skautom odovzdal.

Na košickom letišti očakávali prilet lietadla skautskí činovníci, ktorí krásny dar z rúk zá-

stupcu zlínskych darcov prijali s veľkou radosťou. Východoslovenskí skauti sú za darované lietadlo továrnikovi dr. J. A. Bafovi a jeho spolupracovníkom veľmi vďační, lebo sa môžu pýšiť tým, že sú jedinými v republike, ktorí majú svoje vlastné lietadlo. Továrnik dr. J. A. Bafa a jeho spolupracovníci darovaním lietadla vykonal pre brannosť národa opäť svoj ďalší krásny čin a dokázali znovu, že vedia vždy a plne pochopiť potreby pre brannosť nášho štátu, čo už aj dokázali mnoho razy pri rôznych celonárodných akciách spôsobom jednomyselným a imponantným, posledný raz desamilionovými peňažnými darmi na obranu štátu.

Slávnostný krst lietadla „Zlín—XII. — Skaut“ bude preveденý v polovici mesiaca septembra t. r. z príležitosti branného srazu, ktorého sa zúčastnia skauti z celého východného Slovenska, ďalej všetky telovýchovné spolky a školy.



Hrdina oblohy



Z ošúchanej fotografie skautského oddielu v Lednických Rovniach na nás hľadí oddielový vodca, študent Anton Vanko, sediaci vedľa vtedajšieho župného spravodajcu Považskej skautskej župy Zväzu skautov Ludovíta Beszédesa. Fotografia spravili krátko po smrti náčelníka prof. A. B. Svojsíka niekedy na jeseň roku 1938. Skauti majú na rukávoch čierne pásky.

Vanko, bystrý vnímavý mladík, viedol skautský oddiel až do novembra 1938, kedy zväzový skauting zakázali. Potom odmietol vstup do Hlinkovej mládeže, ktorá na Slovensku vznikla v roku 1938 ako nevydarená náhrada za skauting. Našiel si inú náhradu - športové lietanie.

V máji 1942 absolvoval vo Vzdušnom úrade skúšku športového motorového pilota a na jeseň 1942 narukoval do vojenskej prezenčnej služby vo Vojenskej leteckej škole v Trenčianskych Biskupiciach. Slúžil v armáde štátu, ktorý zakázal Tonovu predchádzajúcu veľkú lásku - skauting. Ako skaut sľuboval vernosť republike, ktorá rešpektovala demokratické zásady spoločenského zriadenia. To všetko nechalo stopy v Tonovom zmýšľaní. Medzi letcami rástla nespokojnosť a skrytá opozícia. Keď sa v biskupických kasárňach zorganizovala skupina s rozhodnutím utiecť za hranice štátu, ktorý nepovažovali za svoj, na čelo tejto

skupiny sa dostal schopný organizátor, skúsený skautský vodca, vojenský pilot Anton Vanko.

Útek s lietadlom

Plán úteku rýchlo dozrel. K jeho uskutočneniu si vybrali dvojmotorové lietadlo B - 71, ktoré malo dostatočný dolet pre uskutočnenie plánovaného úletu. Bol to jediný stroj tohto typu v slovenskom letectve. Bežne sa s ním nelietalo, bol vyhradený pre služobnú potrebu veliteľa leteckej školy, stotn. Júliusa Trnku. Vanko zistil, že tie isté lietadlá československého pôvodu Nemci predali do Bulharska. Správne kalkuloval, že pri prelete nad Bulharskom ich môžu považovať za vlastný bulharský stroj, známy v tamojšom letectve a že im teda dajú pokoj.

Ráno 18. 4. 1943 sa v Trenčíne začala anabáza skupiny slovenských letcov - cesta, ktorá mala skončiť pri československej leteckej jednotke v Anglicku. Vanko mal plán dokonale premyslený. Zatiaľ čo jeden zo zaangažovaných komplicov vzal dobrovoľne službu dozorného útvaru na letisku, iný dohovorený spiknec mu zatelefonoval z mesta fingované oznámenie, že sa chystá na letisku inšpekčná návšteva a treba pripraviť štart lietadla veliteľa školy. To už bolo v skutočnosti

tajne pripravené v noci, keď Vankovi komplici tajne prečerpali benzín do tohto stroja z iných mašín. Po telefonáte nastal zhon, obvyklý v podobných poplachových situáciách. Nič netušiaci pozemný personál sa snažil, čo mu sily stačili, a tak za krátky čas zaburácali na trencianskom letisku obidva motory pripraveného stroja. Vari každý si myslel, že je to len povinná skúška pred letom, ale stroj, do ktorého medzitým narýchlo naskákali utečenci, vyroloval pred hangáre a priamo sa rozbehol po štartovacej dráhe. Potom sa zdvihol a rýchlym stúpaním smeroval k Beckovu.

Núdzové pristátie v Turecku

Keď na letisku konečne zistili, čo sa stalo, zvuk leteckých motorov už zanikol kdesi za horizontom. Nastal poplach, pri ktorom hľadali kľúče od pohotovostného hangáru, kde

zovať celú odletovú akciu. Jeden z účastníkov odletu, mechanik Koman, neskôr spomínal, že Tanko sa s pilotážou B-71 oboznámil zo sovietskej príručky, ktorú z východného frontu priniesol npor. Záhradník. B-71 bolo totiž len čs. označenie sovietskeho typu SB-2.

Vanko sa pri lete držal Váhu, potom Duna-ja, až k Belehradu. Tam stroj obrátil podľa kompasu na juh, k Bulharsku. S posledným zvyškom benzínu pristal núdzovo "na brucho" pred štartovacou plochou letiska tureckého Kestanelike pri Carihrade.

Hrdina Británie i Československa

Let sa skončil, ale útek pokračoval ďalej cez tureckú väznicu na Blízky východ, potom ďalej do Egypta, loďou cez Gibraltar do Anglicka. Tam Tona Vanka zaradili na preškolenie k 312. čs.

stíhacej eskadróne britského kráľovského letectva (RAF). V rokoch 1943 a 1944 lietal ako stíhací pilot. RAF.

8. 12. 1944 došlo na letisku Bradwell Bay k nešťastnej zrážke dvoch stíhacích lietadiel, pri ktorej Anton Vanko zahynul.

Bývalý skautský vodca oddielu v

Lednickom Rovnom sa stal držiteľom viacerých vojnových vyznamenaní, posmrtné mu bol udelený aj čs. vojnový kríž 39 - 45. Vanko je pochovaný na anglickom vojenskom cintoríne Military Cemetary - Brookwood.

Štefan Androvič - Štuko
Médium 8/2001



parkovali pripravené stíhacie lietadlá prepadového roja. Kľúče sa však viedli vo vrecku kombinézy jedného z letcov, v stroji, ktorý smeroval k hraniciam Slovenska. Nikto sa už nedozvedel, ako mladý, málo skúsený pilot, ktorý nikdy predtým nelietal na viacmotorovom lietadle, dokázal tak vynikajúco zorganizovať

Príloha C

Odznaky leteckých skautov vo svete

*Odznaky leteckých skautov
Boy Scouts of America*



*Letecké odznaky
poľských skautov ZHP*



*Odborka "Letec" britských
skautov*



*Egyptský znak spája symbol
skautiek, skautov, vodných i
leteckých skautov*



Reprodukcie kovových odznakov leteckých skautov



Grécko



Fínsko



Brazília

Použitá literatúra

- Skautský bulletin "Rádio a tlač. služba KSR", r. 1935-1936
Osobné pamäti Jozefa Horkého a VI. Adamičku, preds. SSA.
Fotoarch. Slov. ban. múzea v Ban. Štiavnici (plachtár. záv. 1935)
Fotoarch. S. Protopopova, Ban. Štiavnica. r. 1935 - 1936
Kronika Stredoslov. aeroklubu Zvolen za r. 1936 - 1937 (orig.)
VHA-Praha: f. MNO-III. odb. 1937 - 1939, zoznam smrt. prípadov r. 1937
VHA-Praha: f. ZVV-Bratislava, let. pl. 3. gen. let. M. R. Štefánika r. 1935 - 1938
ŠOBA-Ban. Bystrica: f. ŽÚ Zvolen, 1936-1937 (prezid. sp.)
Bud' Pripravený, r. XIII. č. 6 - 7 (mar. 1938), s. 95
Skaut - Junák, ročn. 1936/1937 a 1937/1938 č. 1 s. 10
Skaut - čas. SKS, roč. 1937
Mladý život - rubr. Skauting, roč. 1935 a 1936 / výpisky Ing. Institorisa
The Air-Scout Branche 1941-1955, London, 1956
Skrzydłata Polska No. 49/1987 a 33/1987 čl. SP-ZHP a Harcerskie skrzydła
Repúlés, No. 9/1988: Ótvenót éve Góddóllón.
Bernád D.: A repúlóló altábor - Jamboree, 1933, rkp. 1987.
Skaut - Junák. roč. 1938/1939 (XXV) č. 1. s. 5 - drobné správy
Letectví, roč. 1938/1939. s. 293
Trenčiansky skaut č. 1/1992
Kronika 52. klubu OS - Old skautov Trenčín a zápisnice 1. odd. ZJS RČS
Katalóg odznakov Fliegerpfadfinder-Air Scouts (Deutsch. Pfadfind. post)
Aviation Scouts - practice glider piloting (in: Zb. Jamboree Korea 1991)
Miltner M.: Skautské letec. odznaky v ČSR. vyd. Schweiz: 1987
Letecký skauting na Slovensku, (in: Junácke zvesti, r. 1946)
Letectví a kosmonantika, č.19/1984
Letectví a kosmonantika, č.23/1999
Novosti, Košice 26.6.1938

Osobné pamäti

Jozef Paško (Bratislava), Jozef Kalnovič (Žilina), Štefan Masaryk (Trenčín), Anton Kráľovič (Trenčín), František Gašparík (Trenčín), Emil Gabmayer (Nitra).

Autor ďakuje za pomoc

J. Petříkovi zo Sp. N. Vsi, pplk. P. Švandovi - riaditeľovi VHA-Trnava, pplk. B. Nakládalo-
vi z Olomouca, pplk. P. Kadlecovi z VHM - Trenčín, M. Miltnerovi - Jestřábovi - zahraničné-
mu náčelníkovi čes. a sloven. skautov (Švajčiarsko), Sloven. letec. zväzu MRŠ, skautským
zberateľom O. Šimekovi z Trnavy a ďalším z Českej republiky, Švajčiarska, Francúzska a
Maďarska, ako aj slov. redakcii čas. L+K Bratislava

© Slovenský skauting
Bratislava 2002
ISBN 80-968649-4-7