

kých odborníkov, bezmotorových aj motorových pilotov, vyššie zo skautských radov. Súčasťou maďarského Jamboree v r. 1933 bol už aj špeciálny tábor leteckých skautov, ktorý mal k dispozícii vlastné poľné letisko. Počas trvania Jamboree tam vykonali okolo 400 štartov, vyše 250 diaľkových preletov, 70 pešterých a 40 vyhliadkových letov. Okrem leteckého tábora v ktorom boli ubytovaní špeciálne len výkonní letci-skauti, mnoho ďalších, predovšetkým leteckých modelárov bolo v táboroch národných kontingentov jednotlivých krajín zúčastnených na Jamboree.

Roky 1934 až 1937, t.j. do nasledujúceho Jamboree v Holandsku, boli ďalším obdobím rozvoja leteckého skautingu. V Európe sa významne do dejín leteckého skautingu zapísali predovšetkým Maďari a Poliaci, okrem iného aj účasťou na leteckých podujatiach z príležitosti berlínskej Olympiády v roku 1936. Holandské Jamboree v lete 1937 bolo potom ďalším významným medzníkom leteckého skautingu.

Druhá svetová vojna násilne prerušila tento sľubný rozvoj. Mnoho skautov sa jej zúčastnilo, ako výkonní vojenski letci. V roku 1941 vznikla pri svetovom skautskom ústročí v anglickom Gilwell, tzv. AIR-SCOUT BRANCH, ako najvyšší orgán leteckého skautingu. Táto organizácia obstarávala aj povojnovú koordináciu leteckého skautingu vo svete a jeho významnú účasť na prvom povojnovom svetovom Jamboree r. 1947 vo francúzskom Meisson. Odytedy sa do letectva dostali ďalšie významné prvky, ktoré bolo možné využiť aj u leteckého skautingu. Najprv to bol športový parašutizmus, potom stále viac sa rozširujúce tzv. plastické modelárstvo, lietanie na technicky menej náročných delta-plánoch (tzv. rogalls), aj chrvené balónové lietanie. Z tých čias je známy oddiel francúzskych leteckých skautov-parašutistov, ktorí pred Jamboree 1947 navštívili aj Československo. Letecký skauting, ktorý sa v súčasnosti znova dostáva výrazne do popredia, poskytuje teda pre mládež širokú paletu rozličných druhov činnosti, športovej, teoretickej, praktickej, technickej, pre rozličné vekové kategórie, aj pre rozdielne technické a metodické podmienky práce skautských oddielov.

Autor: Ing. arch. Štefan Androvič, Trenčín, január 1991

Digitálnizácia: Uzlík, OS52, TN, dec.2010

LETECKÝ ŠPORT A SKAUTING. Väčšina ľudí má predstavu súvisiacu s letectvom stotožnenú len s aktívnym lietanim. To však bolo a je fyzicky aj technicky natoľko náročné, že nie je každému umožnené, ani v jeho najzaujímavejšej podobe, t.j. v bezmotorovom lietaní. V súčasnosti je

vo svete pradá veľa skautov, ktorí vykazávajú praktické bezmotorové, motorové, alebo balónové lietanie, avšak tieto sú len vekovo starší, fyzicky vyspelejší skauti, ktorí plne vyhovujú náročným bezpečnostným a prevádzkovým predpisom praktického lietania. V činnosti oddielov leteckého skautingu sa skôr využívajú a uplatnia také prvky leteckej činnosti, ktoré všeobecne vyhovuje zámerom skautského výchovného systému a jeho metodiky. Plne to platí o leteckom modelárstve všetkých kategórií, ktoré ani v leteckom svete nie je výsadnou doménou len mládeže, najvyspelejší leteckí modelári sú väčšinou ľudia už dospelí. Modelárstvo svojím pracovným charakterom bezspornu vedie k zručnosti, naplnenej tvorivosti, pracovitosti, rozvíjaniu fantázie a nápaditosti a v neposlednom rade aj k technickému a výtvarno-estetickému mysleniu. To všetko sú dôležité prvky, bez výnimky použiteľné aj v metodike skautskej polytechnickej výchovy. Letecké modelárstvo bolo prvým konštruktívnym spojením medzi skautingom a letectvom.

Od modelárstva bol už len krok ku konštruktorskej činnosti, ktoré vychádzajú v podstate z modelárskych skúseností, prívieľa mejedného mladého človeka k jeho už vyspelejšiemu, celoživotnému záujmu. V leteckom svete sú všeobecne známi vynikajúci leteckí konštruktéri, ktorí začínali ešte ako leteckí modelári v skautských radoch, neskoršie sa stali profesionálnymi leteckými konštruktérmi vynikajúcich kvalít a mnohí z nich boli potom aj organizátormi leteckého skautingu. Z Maďarov to boli také osobnosti leteckého sveta, ako Retter, ktorý skonstruoval celý rad vynikajúcich bezmotorových lietadiel, bývalý vojenský pilot z 1. svetovej vojny a potom obetavý organizátor leteckého skautingu Frigyes Hefty (pochádzal zo Slovenska), Karol Gaermely, športový letec a zakladateľ prvého oddielu leteckých skautov (1932) v Maďarsku, János

Autor: Ing. arch. Štefan Androvič, Trenčín, január 1991

Digitálnizácia: Uzlík, OS52, TN, dec.2010

4
Czermeły, Báhidi, Riedl, ale aj Ružik, vynálezca aj u nás
dobro známeho hlavolamu, tzv. "Ružikovej kocky".
Z Polikov to boli Kazimierz Kula, Wacław Czerwiński, Jan
Klasa a Piotr Mynarski.

V polovici tridsiatych rokov mali už leteckí skauti vo
viacerých krajinách k dispozícii aj motorové lietadlá.
Na IV. svetovom Jamboree v GUILLS mali leteckí skauti tábor
Bolnaka, asi 8 km od hlavného tábora Jamboree. Účastníci
tohto tábora boli rozdelení do dvoch skupín: motorová
letci s 5 lietadlami v piatich stanových hangároch, mali
k dispozícii 15 maďarských kvalifikovaných leteckých in-
štruktórov. Bezmotorová letci mali 10 až 15 klzákov a ves-
tráňov, sústreďených bol okolo 200 bezmotorových letcov-
skautov. Okrem týchto dvoch skupín boli na Jamboree ešte
ďalší skauti-modelári, začlenení do leteckých skaut-
ských oddielov v hlavnom tábore Jamboree. Spoločné vystú-
penie všetkých leteckých skautov, vrátane modelárov, malo
na Jamboree vybraný vlastný názov. Maďarsku to bol Jamboree
1933, ako súčasť celkového programu Jamboree. Odvtedy sa
podobné "skautské letecké dni" pripravali takmer na všet-
kých svetových a mnohých regionálnych Jamboree.

K výpočtu využiteľnosti prvku letectva v skautskej vý-
chove treba uviesť tzv. plastikové modelárstvo, ktoré je
dnes svetovo veľmi rozšírené, patrí medzi modelársku od-
bornosť a možnosť získať najvyššie modelárske tituly
a trofeje, vrátane majstra sveta. Ide o nelietajúce presné
modely lietadiel alebo inej techniky, zobrazujúcej veru-
skutočný vzor. Technológia ich výroby vyžaduje značný ná-
rok na presnosť a zručnosť vyhotovenia, trpezlivosť a mu-
tnú dávku výtvarného cítenia. Sú to teda znova všetky prvky
ktoré veľmi výhodne pre technicko-manuálnu prácu v oddieloch.

Plastikové modelárstvo má aj u nás bohatú tradíciu a je
univerzálne využiteľné, pri výchove manuálnej zručnosti
dokonca aj pre dievčatá. Súťaže sa môžu stať porovnáva-
cím pojítkom kooperácie medzi skautskými jednotkami
všetkých stupňov.

Autor: Ing. arch. Štefan Androvič, Trenčín, január 1991

Digitalizácia: UzliK, OS52, TN, dec.2010

5
Motorové, bezmotorové a balónové lietanie, rovnako, ako parašu-
tizmus, vyžadujú dnes špeciálny odborný výcvik pod dozrom
kvalifikovaných inštruktórov s použitím príslušnej techniky,
ktorú každé skautské jednotky nemajú k dispozícii. Týka sa to
aj lietania na tzv. deltaplánoch-rogallách, ktoré dnes nahra-
dilo lietanie na veľakeďajších klzákoch. Kvalifikovaný vý-
vik môžu skauti vykonávať v rámci aeroklubov, alebo iných prí-
slušných organizácií. V zahraničí je takéto spolupráca dosť
rozšírená. Spomínali sme už tzv. skautské letecké dni na sve-
tových, alebo regionálnych Jamboree. V roku 1947 okrem bezmo-
torových a motorových letcov-skautov, deltapláničiarov aj skautskí
parašutisti, ktorí v rámci programu Jamboree vykonali celý
rad jednotlivých aj hromadných zoskokov z viacerých typov
lietadiel, vrátane trojmotorového transportného Ju-52.

K čomu skauti majú nevyčerpateľnú blízkosť je tzv. "letecká ar-
cheológia", t.j. vyhľadávanie a zdokumentovanie havarovaných
lietadiel. Takýchto prípadov je aj u nás veľa neodkrytých, je
to zaujímavá stopársko-detektívna práca v teréne, spojená s
čosť náročnou turistikou, ale treba upozorniť, že na miestach
havarovaných vojenských lietadiel číha aj dnes, po mnohých
rokoch určité relatívne nebezpečenie, preto pre takéto prios-
kum vždy odporúčame najprv konzultáciu s odborníkmi.

Do oblasti letectva patrí aj jeho história. Tá svetová repre-
zentuje pohľad do vari najdynamickojšej sféry technického
vývoja a pokroku, tá domáca pomáha spoznávať vlastnú technic-
kú minulosť a domáce národné tradície. Skautom musia byť tra-
diície vlastného národa drahé a tak aj technické dejiny, kte-
ré sú v školských osnovách zakotvené len okrajovo, mali by
rájať miesto v tejto sfére rozvíjania a poznania tradícií
domáceho aj zahraničného pokroku. Letectvo rozhodne z tech-
nického hľadiska patrí k jeho avantgarde.
Iba na okraj spomenieme niemenaj zaujímavú zberateľskú čin-
nosť súvisiacu s letectvom, od odznakov, pohľadníc a fotogra-
fií až po literatúru, plagáty, časopisy a ostatné atribúty,
súvisiace s letectvom a jeho tradíciami.

Autor: Ing. arch. Štefan Androvič, Trenčín, január 1991

Digitalizácia: UzliK, OS52, TN, dec.2010

LETECTVO A SKAUTING NA SLOVENSKU.

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 prispôsobili. Zatiaľ čo v susednom Poľsku aj Maďarsku došlo ku konkretizovaniu myšlienky vzniká leteckého skautingu, Československa 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 nahradenie" 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 metódu, symboliku a romantiku Woodcraftu, ako u nás. Pre nich bolo letectvo programovým živým náplne činnosti, pre nás akýmsi nepochopeným a málo želateľným vstupom technickej civilizácie do uzavretého romantického sveta.

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

V súvislosti s letectvom sa nárast záujmu mládeže ukázal predovšetkým na Slovensku a to tak intenzívne, že vtedajšie Miestonárodné zväzky skautov RČS, resp. jeho výkonný výbor, odporučal aj pražskému ústrediu ZJS.RČS problém riešiť. V tom čase totiž existovala u nás organizácia tzv. leteckého dorastu - MASARYKOVA LETECKÁ LIGA, ktorá sa pre svoj program rozhodla využiť všetky dostupné formy práce s mládežou. Táto liga (MLL) začala praktizovať lietanie vo viacerých svojich odbočkách, ale pre dorastajúcu mládež nemala vypracovaný žiaden výchovný program, v podstate išlo len o technický výcvik a malým výchovným dopadom.

Autor: Ing. arch. Štefan Androvič, Trenčín, január 1991

Digitalizácia: Uzllk, OS52, TN, dec.2010

V radoch MLL bolo však angažovaných aj niekoľko skarsších skúsenejších skautov, ktorí skoro postrehli význam kombinácie technického programu MLL so skautskou metódikou. V roku 1929 zaznamenal rakúsky športový letec vynikajúci svetový výkon v 100 km prelete na leznetorovom lietadle. Bol to skautský vedec Robert Kronfeld, 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 bol s pochopením priklonný aj náčelník ZJS.RČS, prof. A. B. Svojsík, ktorý sám napísal niekoľko článkov do populárnych, ale aj do časopisov MLL, predovšetkým za M. A. D. R. H. LETCA. Spojiť záujem mládeže o letectvo sa ukázalo veľmi výhodné práve so skautingom, ako osvedčenou výchovnou metódou.

Na Slovensku bol v tom čase dislokovaný letecký pluk č. 3. gen. V. K. Štefánika. V jeho leteckých útvaroch sa ďalšiu perspektívnu službu niekoľko skautských odbočiek, napr. skautský č. 1. oddiel a inštruktor František u MLL, Jozef Kalinovič zo Žiliny, František Gašparík a Štefan Masaryk, budujúci inštruktori Slovenskej Lesnej školy ZJS.RČS, tiež viacerí ďalší skauti z Nitry, Zvolena a Banskej Štiavnice. U pluku slúžilo tiež niekoľko českých dôstojníkov, ktorí sa aj ako príslušníci vojenského letectva naďalej hlásili ku skautingu. U týchto vojakov a súčasne skautov, počíval veľký rešpekt generál Klecanda, ktorý bol ich vojenským nadriadeným, ale súčasne aj skautským, ako miestonáčelník ZJS.RČS. Treba poznamenať, že to neboli žiadne "papierový", ale veľmi aktívny a praktický skaut. Tieto okolnosti teda viedli nakoniec k postupnému zrodu myšlienky leteckého skautingu, aj keď sa nakoniec celý zámer realizoval len neúplne, čiastočne.

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

Autor: Ing. arch. Štefan Androvič, Trenčín, január 1991

Digitalizácia: Uzllk, OS52, TN, dec.2010

Keď MLL vyhlásila program tzv. "1000 pilotov republiky", boli to znova skauti, ktorí sa významne podieľali na jeho propagovaní. V radoch skautských oddielov bol nejesten letecký modelár a napak, hlavne starší skauti bývali členmi miestnych skupín, alebo odbočiek 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, predovšetkým však stredoslovenská oblasť, kde bolo sídlo Stredoslovenskej župy MLL. Celkom prirodzene sa tak činnosť MLL, resp. jej dorastu na jednej a skautov na druhej strane začala dopĺňať a preplínať. Bratislavský výkonný výbor informoval o vývoji svojej pražské ústredie a náčelníctvo ZJS. RČS reagovalo na vytvorenú situáciu tým, že 29.10.1934 vymenovalo pre Juhoslovenskú župu ZJS. RČS, ako úplného inštruktora pre letectvo, skautského činníka zo Zvolena, Ing. V. Teyslera, ktorý mal potom v referáte koordináciu záujmov a činnosti dorastových skupín MLL a skautov na celom Slovensku.

Keď v roku 1934 začala MLL organizovať svoje letné sústreďenia dorastu, bola to už v štýle skautských táborov. Pre takéto pobyty v prírode bolo však treba určitých praktických aj teoretických znalostí, k čomu MLL poslúžili skauti. Napak, na leteckých podujatiach, prednáškach a výstavach MLL, hoci ich nebolo veľa, vždy asistovali vo svojich krococh uniformovaní skauti.

Začiatkom roku 1935 vydalo Ministerstvo školstva a národnej osvety, spolu s MNO chlas ku 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 spoločodpovednosť 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.

Autor: Ing. arch. Štefan Androvič, Trenčín, január 1991

Digitalizácia: Uzlík, OS52, TN, dec.2010

Miestonáčelníctvo Zväzu skautov a skautiek RČS pre Slovensko, vydalo k tomu a rozposlalo smernicou pre všetky podriadené skautské jednotky na Slovensku, vrátane Združenia židovských skautov a Ústredia slovenských katolíckych skautov. Vo februári 1935 rozposlal starosta nitrianskej skautskej župy ZSE. RČS v Nitre, pplk. let. Pavel Vent cestou dôstojníckeho klubu letec. pluku 3 a prestredníctvom odbočky MLL v Nitre obežník so žiadosťou, aby všetci poddôstojníci a dôstojníci tejto leteckého pluku, čo boli, alebo sú skautami a majú záujem ešte v skautingu pracovať, prihlásili sa k vytváraniu oddielov leteckých skautov na Slovensku. K spolupráci sa prihlásila aj MLL, ktorá vykonala prieskum, koľko registrovaných skautov pracuje v odbočkách MLL. Táto branne-športová organizácia už od r. 1934 preberala určité metodické formy skautingu pre činnosť dorastu MLL, vrátane zjednodušenej, upravenej rovnobežky podľa vzoru skautského kroja. Na Slovensku pracovalo mnoho skautov v týchto dorastenských oddieloch MLL predovšetkým, ako aktívni leteckí modelári. Čiastočne sa takto skautská činnosť prelínala s prácou v MLL, ale tá zaviedla iba určitú časť metodiky a skautskej praxe, skautský výchovný systém nebol u MLL postavený, ako premyslený celoročný. MLL prevzala prakticky len to, čo im vyhovovalo pre organizovanie letných táborov.

Pplk. P. Vent išiel na vec z opačného konca, ako MLL. Ako vojak poznal náplň MLL, ale chcel zvýrazniť právo uplatnenie komplexného celoročného skautského programu v činnosti oddielov, pretože sa snažil o zavedenie leteckého skautingu, čo bol rozdiel oproti výchovne neplnnej činnosti MLL. Podľa Ventovej koncepcie základná práca oddielu spočívala v skautskej metodike a práci, vrátane plnenia skautských skúšok a stupňov. Letectvo ostalo, ako špecializovaná náplň. Okrem základných údajov o letectve a jeho dejinách, o lietaní vetrov, boli do nauky 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.

Autor: Ing. arch. Štefan Androvič, Trenčín, január 1991

Digitalizácia: Uzlík, OS52, TN, dec.2010

Pplk. Pavel Vent, spolu s por. let. Františkem Hanušom, ktorý bol skautský vedca a absolvent Lesnej školy, vypracovali návrh na vytváranie oddielov leteckých skautov v rámci ZSS. RČS na rovnakom princípe profesijnej homogenizácie tak, ako dovtedy už existovali homogenizované oddiely podľa náboženskej príslušnosti, t. j. žižovské, katolícke alebo evanjelické, prípadne ináč profesijne homogenizované oddiely, akými boli vodní skauti.

Podľa Ventovho a Hanuševho 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 chlapi mohli aj u MLL absolvovať základný pilotný výcvik na klzákoch. V odbornej špecifikácii Ventov návrh vychádzal čiastočne zo skúseností amerického, britského, francúzskeho, poľského aj maďarského skautingu. Bol dobre premyslený a upravený pre domáce podmienky. Návrh uvažoval predovšetkým zvýraznenie disciplinárnych a branných prvkov výcviku, ako predprípravy pre praktický letecký výcvik v rámci MLL, alebo odbornej výcvikovej činnosti aeroklubov. Činnosť leteckých skautov mala naďalej ostať na báze skautingu a letectva v žiadnom prípade nemalo potláčať skautský edukačný program.

Tento návrh, spolu s niekoľkými detailami, ako bol aj návrh na odznak leteckých skautov, pplk. Vent predložil na prerokovanie slovenskému Miestonárodnému ústrediu v Bratislave, aj skautskému ústrediu ZSS. RČS v Prahe. Ústredná rada ZSS. RČS prejednála 21.5.1935 Ventov návrh len ako koreferát ku spoločnému návrhu Svazu čs. dôstojníctva, MLL a spolku "Starí skauti", ktorý tiež predkladal návrh na vytvorenie leteckého skautingu v rámci ZSS. RČS. Návrh zamietli s odôvodnením finančných a materiálových problémov, ale odsúhlasili užšiu spoluprácu s MLL, aj so Svazom čs. dôstojníctva. Pplk. Vent sa ani potom nevzdal a snažil sa vysvetliť rozličné, väčšinou len formálne nedostatky. V skautských oddieloch

napríklad nedoporučili niektoré terminologické a organizačné názvy, niektoré úpravy rovnosaty 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 plôtákov rovnako bledomodré barety so znakom skautskej organizácie. Vent navrhoval aj zvláštny odznak leteckých skautov, podobne, ako mali vodní skauti. Bola to kombinácia štylizovanej skautskej ľalie vo strede so stuhou nesúcou nápis METU. ZDAR a položencu na letecké krídlička. Žiadne "letecké" doplnky k skautskému odznaku taktiež neboli odsúhlasené, hoci Vent koncepčne vychádzal z podobných odznakov zahraničných leteckých skautov a predložil aj fotokopiu takéhoto odznaku.

Oddiely leteckých skautov mohli organizovať len starších a telesne schopných skautov. V spolupráci s dôstojníckym klubom leteckej posádky v Nitre a s miestnou odbojkou 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 činníka Ing. V. Teysslera. Vznik tretieho takéhoto oddielu leteckých skautov sa údajne pripravoval v Piešťanoch.

Iný vnútroorganizačný problém vznikol v roku 1937, keď sa Ústredie slovenských katolíckych skautov v Bratislave chradilo proti modrým šatkám leteckých skautov. Slovenskí katolícki skauti boli kolektívnym členom Zväzu skautov RČS a podľa štatútu SKS z roku 1928 mali v rámci ZSS. RČS pre krojovanie oddielov SKS vyhradené tiež modré šatky, rovnakej farby, ako letockí. Tak dochádzalo k zámene identifikácie medzi katolíckymi a leteckými skautami. 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 listu. Tým sa kompetenčný spor vyriešil uspokojivo pre obidve strany. Pochopiteľne, letcom modrá farba patrila.

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

Leteckí skauti zo Zvolena prvý raz oficiálne vystúpili 1. mája 1936 pri otvorení činnosti Stredoslovenského aeroklubu 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 stanevom tábore, ktorý viedol pplk. Pavel Vent. Skauti obstarávali pre vojsko pozemnú protiletectvú 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 praktický výcvik s lietadlami nemohol byť vykonávaný, pretože nedošlo k dohode s MLL, 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 bol kladený na propagačnú činnosť v prospech letectva, v čom skauti znova veľmi účinne pomáhali.

Autor: Ing. arch. Štefan Androvič, Trenčín, január 1991

Digitizácia: Uzlík, OS52, TN, dec. 2010

Veľký dôraz bol kladený na propagačnú činnosť v prospech letectva a spoluprácu s MLL, predovšetkým so Stredoslovenskou župou MLL v Banskej Štiavnici. V tom čase sa v Banskej Štiavnici intenzívne lietalo v Štefalteve a tiež na Sitne, kde v praktickom leteckom výcviku skauti pomáhali pri vlekoch klzákov a predovšetkým obstarávali propagačnú a poriadateľskú službu pri rozličných plachtárskych pretekoch. Takáto ich činnosť 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 skladania skautského slubu na letisku SSA na Troch Duboch. Jeden z čelných predstaviteľov SSA, kpt. Vl. Adamiček bol bývalý skaut, takže skautské snaženie malo u vedenia SSA plné pochopenie. Žiaľ nie všetky akcie boli dokumentované, niektoré zaznamenal len kronikár Ští, o ostatných sa dozvedáme iba z ústnych vyjadrení zúčastnených skautov. Keďže sa jednalo o veľmi dôležité akcie, ktoré mali počas prvej svetovej vojny veľký význam, takže ich hľadieť. Letecké tábory leteckých skautov mali aj "leteckú" náplň z teoretickej časti letectva, čiastočne aj z leteckej praxe, predovšetkým u zvolenského oddielu. Podľa svedectva kpt. Adamičku, oddiel mal vzorne vedenú ilustrovanú kroniku. Aj nitriansky oddiel si vraj viedol kroniku, ale o ich existencii sa nič nevie, uvádzané sú len v hláseniach okresných spravodajcov ZSS. RČS na KSR do Bratislavy. Vobec žiadne informácie sa nezachovali o činnosti oddielu v Piešťanoch, okrem jedinej zmienky pplk. let. Sazimu o tom, že pri išpekčnej návšteve u posádky mu predstavili aj vedcu oddielu leteckých skautov. Podľa toho to mohol byť vojak.

Dňa 8. júla 1937 došlo pri kúpeľoch Kováčová neďaleko Zvolena k tragickej leteckej nehode pri ktorej zahynul por. let. František Hanuš. Pri nočnom cvičení pechotného práporu čísla III/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-328.12C, ktoré bolo pre toto cvičenie vyčlenené, letel ako pozorovateľ por. let.

Autor: Ing. arch. Štefan Androvič, Trenčín, január 1991

Digitizácia: Uzlík, OS52, TN, dec. 2010

Fr. Hanuš. Hneď na začiatku cvičenia v skorých ranných hodinách došlo vďaka nesprávnej pilotáže k pádu lietadla z výšky asi 50 m. Vedca skautského oddielu, por. Hanuš pri tomto nešťastnom páde zahynul pred očami celého svojho oddielu, ktorý len niekoľko 100 m od pádu lietadla nastúpil do priestoru cvičenia. Udalosť na všetkých zapôsobila strasne. Bez sporu to malo vplyv na celý budúci mesiac zvelenského leteckého oddielu. Jeho vedenie prevzal župný činník Ing. V. Teyssler, ktorý bol síce nadšený organizátor, ale s vedením oddielu nemal skúsenosti.

V decembri 1937 zorganizoval Ing. Teyssler vo 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 ZSS, RČS, 3 SKS (kurz bez kvalifikácie ukončilo 6 skautov SKS). V tomto skautskom oddiele sa 9 zväzových viedlo, pričom každý z nich mal svoj oddiel. V Bratislavskom oddiele leteckých skautov však nemal adekvátneho vedcu. Po smrti por. Hanuša ho vlastne nemal kto viesť. Skauti sa nemohli letectvu a letci skautingu. Tak sa oddiel čiastočne rozpadol, zvyšok jeho členov prešiel k "normálnym" zvelenským skautom. Tragédia depresívne zapôsobila aj na nitriansky oddiel. Nekrolog za skautským vedcom por. Františkom Hanušom uverejnil čas. SKAUT-JUNÁK, č. 1. r. 1937/38.

Po rozpade zvelenského 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 učencov a študentov českej, slovenskej, maďarskej aj nemeckej národnosti. Viedol ho ako vedca Ing. Lazarus s letec. inštruktorom Antonom Kráľovičom. Hlavnou programovou náplňou tohto oddielu bol plachtársky výcvik a lietanie.

Autor: Ing. arch. Štefan Androvič, Trenčín, január 1991

Digitalizácia: Uzlík, OS52, TN, dec. 2010

Fplk. Pavel Vent neustrácal nádej v budovaní leteckého skautingu ani po tragédii v ktorej stratil svojho najbližšieho spolupracovníka. Využil svoje osobné konexie a pre podporu nýšlienky leteckého skautingu vybavil u firmy BATA dar pre skautov: motorové lietadlo - jednomotorový športový ZLIN-Z.XII. Tento stroj po zaregistrovaní mal byť pomenovaný po por. Frant. Hanušovi. Pretože v tom čase sa začali rýsovať nové možnosti pre letecký skauting v Košiciach, Batom darované lietadlo preletel továrenský šéfpilot Šváb do Košíc, kde bol potom tento stroj slávnostne odovzdaný košickým skautom, ako uvádza správa v čas. SKAUT-JUNÁK, roč. 1938. Krátko potom však tento stroj, údajne už so "skautským" pilotom havaroval neďaleko Prešova. Z havárie sa zachovali fotografie, ale inmatikulácia, výrobné číslo lietadla a meno pilota ostali žiaľ neznáme. Touto tragickou udalosťou sa končí aj krátka, ale zaujímavá a málo známa predvojnová história leteckého skautingu na Slovensku. V súvislosti s letectvom je v tomto zborníku vhodné spomenúť nasledovný príbeh: Vedca skautského oddielu z Iednického Rovného, Anton Vanko, absolvoval civilný pilotný výcvik a ako taký, počas vojny nastúpil službu v vojenskej leteckej škole v Trenčíne. Na jar 1943 Vanko zorganizoval úlet skupiny slovenských letcov z letiska v Trenčíne, Biskupiciach do Turecka. Vykoristili to na dvojmotorovom lietadle SB.2 (čs. označ. B.71). Z Turecka sa Vanko dostal do Anglicka, kde slúžil u čs. stíhacej squadrony RAF. Tam aj zahynul pri nešťastnej zrážke s iným lietadlom vo vzduchu.

18.3.1923

Po vojne sa obnovila snaha o vytvorenie leteckého skautingu už na 1. steme 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 prvom slete čs. plachtárov na Strasiaku pri Žiline v novembri 1945. SNA mal pre skautov poskytnúť potrebný výcvikový materiál a inštruktorov. Celý návrh bol zverejnený v čas. JUNÁCKE ZVESTI, r. 1946 stretol sa so značným chlasom, ale nebol realizovaný. Navrhovaná koncepcia mala zabezpečiť kvalitnejšiu leteckú prípravu, ako to bolo v dočasnej bývalej MLL. Kalnovič bol starý skautský činník, aj skúsený organizátor športového letectva, Pleško dokonale pripravil celú technickú stránku návr-

Autor: Ing. arch. Štefan Androvič, Trenčín, január 1991

Digitalizácia: Uzlík, OS52, TN, dec. 2010

hu. Do beznotorevých letiek SNA sa takto mal zaistiť príliv členov zo skautských leteckých oddielov. Pretože obidvaja zostavovatelia boli aj skauti, 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, nakoniec nebol realizovaný. Všetky tieto snahy však z historického hľadiska stoja za povšimnutie.

V Trenčíne, január 1991

Štuk.

Použitá literatúra:

Skautský bulletin "Radio a tlače, služba KSR", r. 1935-1936
 Osobné pamäti Jozefa Horkého a Vl. A. Amičku, preds. SSA.
 Fótarch. Slovensk. múzea v Ban. Štiavnici
 Fótarch. S. Protopopova, Ban. Štiavnica, r. 1935-1936
 Kronika Stredoslov. aeroklulu Zvolen za r. 1936-1937
 VHA-Praha: f. MNO-III, odh. 1937-1939, zoznam smrt. prípadov
 VHA-Praha: f. ZVV-Pratislava, let. pl. 3. gen. let. M. R. Štef.
 ŠOBA-Ban. Bystrica: f. ŽU, Zvolen, 1936-1937/ prezid. sp.
 Buč. Pripravený, r. XLII, č. 6-7, (mar. 1938), s. 65
 Skaut-Junák, ročn. 1936/1937 a 1937/1938
 Skaut-čas. SKS, r. č. 1937
 Mladý život-rubr. Skauting, roč. 1935 a 1936
 The Air-Scout Branches 1941-1955; London, 1956
 Służbydlata Polska No. 49/1987 a 33/1987 - čl. SP-ZHP a
 Harcerskie skrzydła
 Republika, No. 9/1988: Obvendt éve G2211111
 Bernál D.: A repülő altábor-Jamboree, 1933; rkp. 1987.

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 vedným skautingom bázou, na ktorej sa paralelne a úspešne šírila myšlienka skautskej spolupráce a spolupatričnosti. Predložený materiál posluží súhrnom menej známych informácií a súčasne poskytuje určité návody na obhataenie skautskej činnosti.



NAKLADAREĽSTVO "GRATIS" STONOHA TN.

Autor: Ing. arch. Štefan Androvič, Trenčín, január 1991

Digitizácia: Uzliik, OS52, TN, dec.2010

Autor: Ing. arch. Štefan Androvič, Trenčín, január 1991

Digitizácia: Uzliik, OS52, TN, dec.2010

Toto je digitalizovaná kópia (faksimile na elektronickom nosiči) predošlých „tlačených“ (papierových) vydaní monografickej publikácie z r. 1991 a z r. 1989, (naviac doplnené súvisiacimi obrázkami).

Všetok zobrazený materiál je zo zbierky Ing. Vojtech Brabenec – Uzlík, 52.O.S., Trenčín, dec.2010, ktorý je aj autorom spracovania.

Doplňky:

- štyri obrázky (neboli vo vydaniach 1989 ani 1991)
- kópia prvého 4-stranového vydania „Letecký skauting“ z leta 1989



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

Europe

... má židovská mládež. Nevieťme ani, ako jej máme túto skutočnosť kvitovať. Nech však bude presvedčená, že ju kvitujeme vďaka a s radosťou a nech verí, že by sme každému podobnému odhodlancovi stisli ruku, keď trikolóru so

... Ale medzi židmi bolo aj dosť ponikárov, ktorí nijako nepomohli kľudu, lebo pri prvých zvestiach o zabezpečovaní našich hraníc nastal medzi nimi poplach: bežali do bánk, zmobilitzovali peniaze. Takýchto vlastencov nepotrebuje.

... možou a z našej krvi. Keď máte veľký podiel na blahobyte, majte i na povinnosti k nášmu štátu. Boli by sme radi, keby ste i v najväčšej chvíli riekli s pevným presvedčením s nami: Nedáme sa!
(Št. K.)

Východoslovenskí skauti majú lietadlo

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

šif. 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 Sväzú junákov skautov a skautiek pre výcvik skautských pilotov v rámci brannej výchovy. Lietadlo je červenej farby, ozdobené je skautskými laliami a nesie meno „SKAUT“. Jednoplošník absolvoval let Zlín—Košice v rekordnom čase a pilotoval ho Ladislav Sváb. Spolu s ním priletel zástupca firmy Bafa Karol Salva, ktorý na košickom letišti v mene zlínskych darcov lietadla 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 vykonali pre brannosť národa opäť svoj ďalší krásny čin a dokázali znovu, že vedia vždy a plne pochopiť potreby pre brannosť nášho štátu, čo už tej dokázali mnoho razy pri rôznych celonárodných akciách spôsobom jedomyseľným a imponantným, posledný raz desafilmionovými peňažnými darmi na obranu štátu.

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

Rôzne
BICYKLE
od Kč 450

Bratia Landesman

Pôžičky
do 30.000 Kč a vyše bez ručiteľov na dobu až 15 rokov definitívne, mest. zamestnancom, penzistom a vdovám obrátom vy-

SLOVENSKÝ LUD
obrázkový

KOŠICE
Stefánikov
Tel.: 3090
Sklad.: D I
opravy.: P
Možnosť ko-
preňajom s
Ladenie. :::

**Pokazené
napravi Vám**
prípravkami
vých. značí
cállista pre
vlasov a trval
láču.
Obetrovanie
gumovými, ho
vými a vitamí
maskami pod
novšieho fran
ho spôsob

D A M S K
KADERNIC
Wasserman
kozmetický s
M-lla Bár
KOŠICE
Kováčska ul.

**Prá
hrozi
kval
VÍN**
(vlastná úroda
zaručené staré, č
najlepší) jakos
skutočne lahoc
prírodné s lad
buketné, vo
kom i malom
Liter: Kadarka
Kč. Rizlink veľ
dobrý 7 Kč, r
sky Rizlink 8
samozdne 10

SLOVENSKÁ REPUBLIKA
SKÚSOBNÁ KOMISIA PRE SKÚSKY LETCOV.
MINISTERSTVO NÁRODNEJ OBRANY
VZDUŠNÝ ÚRAD.

VYSVEDČENIE

o skúške odbornej spôsobilosti.

pilota športových lietadiel.



Pán(i) Vanko Anton,
Slečna _____
narodený(á) 10. januára 1918, v Lednickom Rovnom,
z domovskej obce Lednické Rovné, pol. okres Púchovⁿ/Váhom,
bytom v obci Trnec, Biskupice, pol. okres Trenčín,
podrobil(a) sa v smysle ustanovenia zákona o letectve zo dňa 8. júla 1925,
čís. 172 Sb. z. a n., pred podpísanou skúšobnou komisiou podľa podmienok,
stanovených v 17 prílohe Úmluvy o íprave letectva č. 35/1924 Sb. z. a n.

dňa _____ na letišti _____
praktickej skúške _____

s _____ prospechom a
dňa 21. mája 1942

teoretickej skúške pilota športových lietadiel,
s veľmi dobrým prospechom.

v Bratislave dňa 5. júna 1942.

Členovia skúšobnej komisie:

J. Kouřil



Ing. Trnec
predseda skúšobnej komisie.

Stupnice prospechu: 1. výborný, 2. veľmi dobrý, 3. dobrý, 4. dostatočný, 5. nedostatočný.



INSPEKTORÁT
ČESKOSLOVENSKÉHO LETECTVA
VE VEĽKÉ BRITÁNIE

15, GROSVENOR PLACE,
LONDON, S.W.1.

6. červen 1945.

Vážený pane Vanko,

s největším politováním Vám potvrzuji zprávu, kterou jste pravděpodobně již obdržel telegraficky.

Rotmistr Anton Vanko, narozený dne 10.1.1918 v Lednické Rovné, byl po celou dobu války vynikajícím příslušníkem československé zahraniční armády. Po příchodu do Anglie přihlásil se k letectvu, byl přijat a poslán do výcviku na pilota. Osvědčil se jako velmi dobrý, odvážný a nadšený pilot. Byl zařazen k 312. československé stíhací peruti, kde získal vynikající úspěchy a přispěl nemalou měrou k dobrému jménu československého letectva.

Dne 8.12.1944 stal se rotmistr Vanko obětí nešťastné nehody. Před startem na operační let na letišti v Bradwell Bay vrazil do jeho letounu typu Spitfire jiný startující letoun, při čemž rotmistr Vanko zahynul. Byl pohřben dne 12.12.1944 na vojenském hřbitově v Brookwood u Londýna.

Položil svůj život v boji proti nepříteli jako věrný syn své země a statečný obhájce našich společných ideálů a svobody. Osobní majetek, který po sobě zanechal, bude Vám odevzdán jakmile to okolnosti dovolí.

Cítím s Vámi, vážený pane, Vaši bolest a děkuji Vám jménem svým a jménem všeho čs. letectva za společnou oběť a vítězství, o které se rotmistr Vanko zasloužil.

Čest jeho jménu, práci i památce!

K. Janoušek
div. gen. K. JANOUŠEK,
inspektor čs. letectva

VE VEĽKÉ BRITÁNIE

Pan Karel Vanko,
Lednické Rovné,
Púchov nad Váhom.



LETECKÍ SKAUTI NA SLOVENSKU.

Koncom dvadsiatych rokov sa v americkom skautingu objavila nová tzv. "brandža", alebo odbornosť-letecký skauting. Súviselo to s všeobecným rozšírením letectva a jeho obľubou. Myšlienka takejto špecializovanej aplikácie skautingu sa skoro dostala aj do Anglicka a odišla do ďalšej Európy. Svetové Jamboree 1933 v maďarskom Gödöllő bolo prvým významným prezentovaním leteckého skautingu na medzinárodnej fóre, ale aj príťažlivým príkladom.

Letecká myšlienka sa dostávala do povedomia mládeže a skautské organizácie sa tomuto rastúcemu záujmu prispôsobili. V súvislosti s letectvom sa takýto nárast záujmu ukázal predovšetkým na Slovensku, kde tamojšie Miestonádelníctvo Zväzu skautov RCS odporúčalo problém riešiť. V tom čase totiž začala Masarykova letecká liga uplatňovať pre mládež príťažlivé praktické lietanie vo viacerých svojich odbočkách, ale MLL nemala vypracovaný žiaden výchovný systém, išlo výlučne len o technický výcvik. V radoch MLL bolo však aj niekoľko starších skautov, ktorí skoro postrehli význam kombinácie technického programu MLL so skautskou metodikou. Takýmto názorom bol s pochopením naklonený aj nádelník ZJS, RCS prof. A. B. Svojsík, ktorý sám napísal niekoľko článkov aj do časopisov MLL, predovšetkým do MLADÉHO LETCA. Spojiť záujem mládeže o letectvo sa ukázalo veľmi výhodné práve so skautingom.

Na Slovensku bol v tom čase dislokovaný letecký pluk č. 3, u ktorého si odsľužilo prezenčnú službu niekoľko skautských odchovcov, napr. inštruktori Sloven. lesnej školy František Gašparík a Štefan Masaryk z Trenčína, skaut a inštruktor lietania u MLL Jozef Kalnovič zo Žiliny, viacerí skauti zo Zvolena, Nitry a Banskej Štiavnice. U pluku slúžilo tiež niekoľko leteckých dôstojníkov, ktorí sa ešte stále hlásili ku skautingu. Veľkým podporovateľom leteckej myšlienky bol aj miestonádelník ZJS, RCS, generál Klecanda.

Skauti v spolupráci s MLL pomáhali pri viacerých leteckých dňoch MLL / Piešťany, Trenč. Turná, Kešice / a v ich radoch bol nejedyn letecký modelár. Tak výrazná orientácia na letectvo medzi skautami sa prejavila predovšetkým tam, kde agilne a propagačne pracovali tiež aerokluby, alebo odbočky MLL. Bola to Nitra, Piešťany a predovšetkým stredoslovenská oblasť, kde bolo sídlo Stredoslovenskej župy MLL. Celkom prirodzene sa tak činnosť MLL, resp. jej dorasta a skautov začala prelínať. Nádelníctvo ZJS, RCS na vytvorenú situáciu reagovalo tým, že 23.10.1934 vymenovalo pre Juhoslovenskú skautskú župu ako župného inštruktora pre letectvo, skautského činovníka zo Zvolena, Ing. V. Weisslera, ktorý mal na starosti koordináciu záujmov a činnosti MLL a skautov.

Začiatkom roku 1935 vydalo Ministerstvo školstva a národnej osve-ty spolu s MNO ohlas k všetkým spoločenským organizáciám, v ktorom sa apelovalo na zavádzanie brannej výchovy v ich teoretickom a praktickom výchovnom systéme. Miestonádelníctvo Zväzu junákov-skautov RCS pre Slovensko vydalo a rozposlalo k tomu smernicu pre všetky podriadené skautské jednotky na Slovensku, vrátane Zdrúženia židovských skautov a Ústredia slovenských katolíckych skautov. Starosta nitrianskej skautskej župy ZJS, RCS, pplk. let. Pavel Vent rozposlal cestou Dôstojníckeho klubu let. pluku č. 3. a prostredníctvom odbočky MLL v Nitre obežník so žiadosťou, aby všetci dôstojníci a poddôstojníci letec. pluku, ktorí boli, alebo sú aktívnymi skautami a majú záujem, prihlásili sa k spolupráci pri plánovaní tvorbe oddielov leteckých skautov na Slovensku. Rovnako MLL vykonala prieskum, koľko registrovaných skautov pracuje aj v odbočkách MLL.



Návrh odznaku letec. skautov, ako ho predložil pplk. Pavel Vent na celoročnú prácu s mládežou, MLL skautskú nádelňa, ZJS, RCS.

MLL už od roku 1934 prebrala určité metodické formy skautskej činnosti pre dorast MLL vrátane upravenej, zjednodušenej rovnošaty. Mnoho skautov na Slovensku pracovalo tiež v dorasteneckých oddieloch MLL, predovšetkým, ako aktívni modelári. Čiastočne sa takto skautská činnosť prelínala s prácou v MLL, ktorá však zaviedla iba určitú časť metodiky skautskej výchovy a praxe, nie ako celoročný premyslený systém, ale iba cez letné prázdninové tábory MLL. Na systematickú žil pplk. Pavel Vent na celoročnú prácu s mládežou, MLL skautskú prácu v plnšom rozsahu nepoužívala.

Pplk. P. Vent šiel na vec z opačného konca ako MLL, so zvýraznením práve skautských prvkov v celoročnom programe činnosti skautského oddielu, špecializovaného na letectvo. Základná práca oddielu spočívala v skautskej praxi, vrátane plnenia skautských skúšok a stupňov. Letectvo ostalo, ako špecializovaná náplň. Okrem základných údajov o dejinách letectva a o lietaní vôbec, boli do nauky zahrnuté aj najzákladnejšie vedomosti z civilného leteckého provozu, orientácie, meteorológie, topografie, poznatky o konštrukcii lietadiel, vrátane elementárneho modelárskeho kurzu. K tejto myšlienke Vento privedla skúsenosť zo svetového skautského sjazdu v maďarskom Gödöllő v lete 1933, kde sa prvý raz skvele prezentovali maďarskí a poľskí leteckí skauti, vrátane motorových letcov. Pplk. P. Vent, spolu s per. let. Františkom Hanušom, ktorý bol skautský voďa a absolvent lesnej školy, vypracovali návrh na vytvorenie oddielov leteckých skautov v rámci skaut. sborov ZJS, RCS na rovnakom princípe profesijnej homogenizácie tak, ako dovtedy v rámci ZJS, RCS už fungovali oddiely homogenizované podľa náboženstva členov, t. j. židovské, katolícke alebo evanjelické, prípadne špecializované profesijne, ako boli oddiely vojných skautov.

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 odbornej špecifikácii Ventov návrh vychádzal čiastočne zo skúseností amerického, britského, francúzskeho a maďarského leteckého skautingu. Bol dobre premyslený, vychádzal z domácich podmienok. Návrh uvažoval predovšetkým zvýraznenie disciplinárnych a branných prvkov výchovy, ako predprípravy pre praktický letecký výcvik v rámci MLL, alebo v odbornej záujmovej činnosti aeroklubov. Činnosť leteckých skautov mala naďalej ostať na osvedčenej báze skautingu a letectvo v žiadanom prípade nemalo petláčať skautský edukačný program.

Tento návrh, spolu s niekoľkými detailami, ako bol návrh na odznak, pplk. Vent predložil na prerokovanie slovenskému Miestonádelníctvu ZJS, RCS, aj ústrediu MLL v Prahe. Jeho prerokovanie v obidvoch vedeniach sa však dlho odkladalo pre rôzne formálne nedostatky. V skautských oddieloch nedoporučili napr. niektoré terminologické a organizačné názvy, niektoré úpravy rovnošaty atď. Ventov návrh napr. namiesto skautských družín v leteckých oddieloch navrhoval názov "letky", čo neprešlo ani v pripomienkach MNO. Odsúhlasili sa len bledomodré šatky a namiesto tradičných skautských klubíkov rovnako bledomodré baretu so znakom skautskej organizácie. Žiadne "letecké" doplnky k skautskému znaku taktiež neboli odsúhlasené, hoci Vent v návrhu vychádzal z obdobných znakov zahranič. skautov.



Oddiely leteckých skautov mohli organizovať len starších chlapcov fyzicky a telesne schopných. V spolupráci s dôstojníckym klubom leteckej posádky v Nitre a s miestnou odbočkou MLL vznikol už v lete 1935 prvý oddiel leteckých skautov v Nitre, neskôr por. Hanuš zorganizoval podobný oddiel vo Zvolene a tretí takýto oddiel sa údajne pripravoval v Piešťanoch.

Iný vnútroorganizačný problém vznikol v roku 1937, keď sa Ústredie slovenských katolíckych skautov v Bratislave ohradilo proti medrým šatkám leteckých skautov. Slovenskí katolícki skauti boli členmi Zväzu skautov RČS a podľa štatútu SKS z roku 1928 mali v rámci Zväzu skautov pre krojovanie oddielov SKS vyhradené tiež modré šatky, rovnaké ako leteckí skauti. Tak dochádzalo k zámene medzi leteckými skautami a oddielmi SKS. Preto Ústredie SKS žiadalo zmenu šatiek pre leteckých skautov a súčasne nariadilo, aby všetky oddiely SKS dôsledne dodržiavali krojový predpis s uplatňovaním 3 cm farebného lemovania na šatkách vo farbách, príslušných oddielu SKS tak, ako ich má uvedené v registračnom liste. Nariadenie podpísal Jozef Lukačovič, vtedajší hlavný veliteľ SKS, neskôr po vojne dlhoročný člen zboru povereníkov SNR.

Veľkým propagátorom leteckej myšlienky bol aj zakladateľ čs. skautingu, prof. A. B. Svojsík, ktorý svojimi článkami prispieval o vŕstahu skautingu k letectvu aj do periodík, vydávaných MLL. Práve podobne preto bolo prerokovanie problematiky leteckého skautingu na Slovensku v medzitým vytvorenej Krajinskej rade ZJS RČS preložené z jesene 1935 až na jar 1936, kedy sa rokovania v Bratislave zúčastnil aj prof. Svojsík. Rokovanie KSR-ZJS RČS sa uskutočnilo v apríli 1936 v hoteli "Palace" v Bratislave. Jozef Horký, tajomník KSR predložil na zasadnutí správu o založení leteckého oddielu v Nitre, súhrn jeho doterajšej pokusnej činnosti a plán na ďalší rozvoj leteckého skautingu na Slovensku.

Leteckí skauti zo Zvolena prvý raz oficiálne vystúpili 1. mája 1936 pri otvorení činnosti Stredoslovenského aeroklubu 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 armádu leteckú hlásnu službu, tiež niektoré služby spojovacie, prevej pomoci a pre armádu vykonávali aj činnosť spojok. Všetko bolo zo strany armády vysoko hodnotené, skauti sa zhostili úloh dobre.

Veľmi zdarne sa rozvinula vo Zvolene činnosť oddielu leteckých skautov pod vedením por. Františka Hanuša. S činnosťou leteckého skautingu však vznikali aj ďalšie problémy. Predovšetkým praktický výcvik s lietadlami nemohol byť uskutočnený, pretože to znemožňovali letecké prevádzkové predpisy vzhľadom na nízku vekovú hranicu členov skautských oddielov. Zaujímavé je, že rovnaký problém úspešne vyriešili v Maďarsku aj Poľsku, kde sú leteckí harceri v poľskom ZHP jednou z najatraktívnejších zložiek. Veľký dôraz bol kladený na propagačnú činnosť v prospech letectva a spoluprácu s MLL, predovšetkým so Stredoslovenskou župou MLL v Banskej Štiavnici. V tom čase sa v Banskej Štiavnici intenzívne lietal v Štefultove a tiež na Sitne, kde skauti pomáhali v praktickom letectvom výcviku pri vlekových klzákov a predovšetkým obstarávali propagačnú a poriadateľskú službu pri rozličných plachtárskych pretekoch. Takáto ich činnosť bola výrazná aj po otvorení leteckej činnosti SSA na letisku Tri Duby.

Za necelé dva roky činnosti vykonali obidva oddiely v Nitre a Zvolene rad pozoruhodných akcií, ako bolo slávnostné skladanie sľubu



na letisku SSA na Troch Duboch. Žiaľ, nie všetky akcie boli zdekumentované, resp. o niektorých sa doteraz nevie. Príslušníci zvolenského skautského leteckého oddielu sa rozprchli po svete, niektorí padli počas SNP, iní sa odsťahovali a pokiaľ aj dodnes žijú, ťažko ich hľadať. Letné tábory leteckých skautov mali aj "leteckú" náplň z teoretickej časti letectva, čiastočne aj v praxi, predovšetkým u zvolenského oddielu. Obidva oddiely, zvolenský aj nitriansky si viedli kroniky, avšak o ich existencii sa nič nevie, uvádzané sú len v hláseniach okres. spravodajev na KSR do Bratislavy. Tak isto sa vôbec nič nevie o činnosti oddielu v Piešťanoch.

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 č. III/26 zo Zvolena spolupracoval aj oddiel zvolenských leteckých skautov a letka 9 od letec. pluku č. 3. z letiska Tri Duby. Vo vojenskom lietadle typu LETOV S-328.120, ktoré bolo pre toto cvičenie vyčlenené, letel ako pozorovateľ por. let. František Hanuš. Hneď na začiatku cvičenia v skorých ranných hodinách došlo vinou nesprávnej pilotáže k pádu lietadla z výšky asi 50 m. Vedca skautského oddielu, por. Hanuš pri tomto nešťastnom páde zahynul pred očami celého skautského oddielu, ktorý na cvičisku niekoľko 100 m od pádu lietadla nastupoval do priestoru cvičenia. Údalo sa, že smrť pilotu bola spôsobená otrávením. Po smrti vedcu nemal oddiel kto viesť, čiastočne zapôsobila otrávením k "normálnym" zvolenským skautským oddielom. Tragédia deprimovalo zapôsobila aj na nitriansky oddiel. Nekrolog za skautskými vedcom por. Františkom Hanušom uverejnil časopis SKAUT-JUNÁK, ročník 1937.

Pe rozpade zvolenského oddielu stratil aj nitriansky oddiel partnera, čo malo čiastočný vplyv na jeho stagnáciu. Pplk. Pavel Vent však nestrácal nádej v budovaní leteckého skautingu ani po tejto tragédii v ktorej stratil svojho najbližšieho spolupracovníka. Využil svoje osobné kontakty a pre podporu myšlienky leteckého skautingu vybavil u firmy BAŤA dar pre skautov-motorové lietadlo jednomotorový športový Zlín Z-XII, ktorý po zaregistrovaní mal byť pomenovaný po por. Fr. Hanušovi. Pretože v tom čase sa začali rýsovať nové možnosti pre letecký skauting v Kežiciach, Baťov dar, jednomotorový športový Z-XII, preletel továrenským šéfpilot Švráb do Kežíc, kde bol tento stroj slávnostne odevzdaný kežickým skautom. Správu o tom znova uverejnil časopis SKAUT-JUNÁK, ročník 1938. Krátko potom však tento stroj, už so "skautským" pilotom havaroval neďaleko Prešova. Z havárie sa zachovali fotografie, ale imatrikulácia, výrebné číslo lietadla a meno pilota ostali žiaľ neznáme. Touto tragickou udalosťou končí aj krátka ale zaujímavá a málo známa predvojnová história leteckého skautingu na Slovensku.

Po vojne sa obnovila snaha na vytvorenie leteckého skautingu už na l. sneme slovenských skautov v novembri 1945 v Žiline. Tam bol predložený návrh na vytvorenie leteckého skautingu v úskej spolupráci so Slovenským národným aeroklubom /SNA/, vypracovaný plachtárskymi inštruktormi Jozefom Kalnovičom a Ing. Štefanom Pleškom na prvom slete čs. plachtárov na Straniku pri Žiline v septembri 1945. Navrhovaná koncepcia mala zabezpečiť kvalitatívnejšiu leteckú predprípravu, ako to bolo v doraste bývalej MLL a zaistiť tak zo skautských oddielov pravidelný príviv členov do bezmotorových leteckých SNA. Pretože obidva zosťavovatelia tohto programu boli aj skauti, návrh mal vysokú úroveň. Ako rozpracovaný bol predjednaný a v podstate odporúčaný /nebo schválený "bez závad"/, ale vzhľadom na iné materiálové a organizačné problémy súčinnosti medzi SNA a Slovenským Junákom, nebol realizovaný. Všetky tieto snahy však s historického hľadiska stoja za povšimnutie.