

Za všechno může praotec Čech Asi jednou z osudových chyb praotce Čecha bylo, že se nezastavil na břehu moře. Vybral si budoucí střed Evropy. Všechno mohlo být úplně jinak. Dovolená v příboji by nestála tak horentní sumy a čeština mohla být úředním jazykem i někde v temné Africe. A když si navíc uvědomíte, že jsme za Karla IV. moře v Čechách už měli, tak je to i k vzteku.

Raná - studentský Akaflieg Praha aneb 70 let létání

Za všechno může praotec Čech Asi jednou z osudových chyb praotce Čecha bylo, že se nezastavil na břehu moře. Vybral si budoucí střed Evropy. Všechno mohlo být úplně jinak. Dovolená v příboji by nestála tak horentní sumy a čeština mohla být úředním jazykem i někde v temné Africe. A když si navíc uvědomíte, že jsme za Karla IV. moře v Čechách už měli, tak je to i k vzteku.

Dokonce se mohl turistický průvodce dávných Slovanů Čech zastavit na úplně stejném kopci. Chtělo to jen o „pár týdnů“ dřív. Třeba někde v druhohorách. Mohlo být moře spolu s trilobity a stovkami velmi aktivních sopek. Ke koupání ani k životu asi ale nic moc, alespoň tehdy.

Wasserkupe 1938



Kdyby tu totiž moře zůstalo, jezdili bychom na dovolenou as jen dvě hodinky z Prahy na nejbližší pláž, ale to bychom zase přišli o úchvatný pohled na České středohoří. Zkoušeli jste se někdy podívat navečer, směrem na západ? Je to nezapomenutelný pohled na červeně zalité slunce, pomalu klesající k horizontu proti nachovým pruhům. Když do zespodu osvětlených mraků se ze země zdvihají desítky špičatých kopců. Ten pohled by málokdo vyměnil. Pohled, při kterém jasně vidíte od Klínovce v Krušných horách k Milešovce a za jasného počasí až Bezdězu. Senzace, že?

A díváte-li se od Loun, tak vám neuniknou kopce Oblík a Raná. Jsou dominantou kraje. Oblík se svými pěti sty devíti metry nad mořem v sobě sopku na odpočinku opravdu nezapře. Na druhou stranu Raná má dlouhý hřeben se třemi vrcholy. Na ten nejmenším je dnes zakázaný vstup. Jde o chráněné území. Severní vrchol je nudně zalesněný, a tak nejzajímavějším je prostřední, nejvyšší vrchol. A pokud kolem Rané projíždíte a nemusíte se zrovna věnovat řízení, uvidíte skoro tři sta šedesát pět dní v roce kolem vrcholu poletovat drobné tečky.

Z hospody o Ranou

Raná má senzační terén pro létání. To nikdo neobjevil dneska nebo včera, ten znají plachtaři už z třicátých let. Pánové v pumpkách a kšiltovkách se odvážně škrábali do plátnem potažených kusů nábytku a vrhali se z kopců.

Nebylo mnoho ideálních kopců, stejně tak ideálních letounů. Každopádně se v roce 1932 pod Ranou objevila malá skupinka studentů Německé techniky v Praze. A protože v Čechách všechna důležitá rozhodnutí přichází na svět v hospodách, tak i v tomto případě došlo v místním hostinci po několika točených k rozhodnutí: „Tady se bude létat.“

Pamětníci tvrdí, že bylo zapotřebí obětovat i několik pěnivých půllitrů místnímu četníkovi. Ten pak pomohl v diplomatickém jednání se zúčastněnými stranami. Kopec ležel v katastru několika obcí, navíc, aby se to trochu zkomplikovalo, jedna vesnice byla více-méně česká a druhá více-méně německá. Jsme totiž v bývalých Sudetech. Zalistujeme-li v prapůvodní kelštině, pak je jasné, že tu šlo kdysi o místa plná divokých prasat, a prot tedy ten název - něco jako Sviní hory. Jde tedy o geografický pojem zpolitizovaný až o „pár“ let později.



Razítka a povolení...

Následoval kafovský boj s úředníky. Každopádně několikaměsíční běhání po úřadech a maštalích místních sedláků se změnil ve vítězství. Kopec byl právně uznán jako studentský Akaflieg Praha.

Psal se rok 1932, končila krize a všechny „nové“ sporty, které by byly dnes označeny jako adrenalinové, lákaly mladé lidi ze všech vrstev společnosti. I národností. A že jich bývalé Československo mělo! Kopec Raná se stal postupně místem, kde se bez velkých problémů mísila pražská němčina s češtinou. Stává se vyhledávaným místem nejen pro letuchtivé nadšence, ale i pro stovky přihlížejících turistů.

Zaparkované aerovky, tatrovky a pragovky, mladé dívky s módní cigaretou, doprovázené drsně se tvářícími muži v cestovních pláštích s kuklou a brýlemi. Tak vypadala tehdejší scénérie.

Průkopníci na Rané

K prvnímu letu na kopci u Loun se chystá instruktor Erwin Primavesi. Pod směrovkou má kluzák „zacvaknutý“ k nůžkám a kotvě zaražené do země. Krátké lano od nůžek drží startér. Pod předí trupu kluzáku bez kabiny je na hák zachyceno gumové lano, a pak jen potvrzení pilota všem pomocníkům na startu i nadšeným přihlížejícím, že je všechno v pořádku. „Fertig!“ A následuje zrychlující se poklus tuctu startujících, kteří drží na ramenou gumový svazek lana.

Dřevěný kluzák sebou mele, ale drží jej pevně zaražená kotva. Nakonec se poklus mění v běh. Pilot ztuhle sedí na malé dřevěné sedačce, v rukách třímá knipl, nohy má na klacku nožního řízení. Pak se ozve: „Lassen!“ Pomocník

zatáhne, nůžky se rozevřou a letadélko je vystřeleno do vzduchu. Pilot je vražen do sedačky, rychlá kontrola odpoutaného startovacího lana, lehounké potlačení, mírná zatáčka, spíš jakýsi hadí pohyb a je tu přistání.

Je dopoledne 2. září 1932 a na Rané začalo plachtařské létání.

Více pilotů, více chvil ve vzduchu

Přibývá pilotů, přibývá i obdivovatelů. A pilotům se daří prodlužovat lety. Svahování, díky ideálním podmínkám dlouhého kopce, přináší své ovoce. Kluzák je-li nesen dostatečně silným větrem zvedaným ofukováním kopce a pokud to pilot umí, opisuje před hranou kopce jakési ležaté osmičky. A že tato teorie funguje, potvrzují staré zápisy z letového dne.

Dokonce 13. listopadu se instruktor Erwin Primavesi udržel na svahu ve svém krytem opatřeném kluzáku Zögling dvě hodiny a dvacet pět minut. To bylo osmiček! To byla nádhera!

Pivo k plachtaření

Lounský pivovar registruje velký nápor zájemců o letecké hemžení na Rané, a tak budují na svahu výletní restauraci s vyhlídkovou terasou. Není to jediná stavba. Na Ranou míří plachtaři z širokého okolí. Členové již zmíněného Akaflieg klubu, Massarykovy letecké ligy, Německého leteckého svazu i České obce sokolské.

Plachtařská Mekka

Sokolové létají nejen o sobotách a nedělích, ale pořádají tady letní plachtařské tábory. Místo plátěných vyrůstají dřevěné hangáry. Za nějakou dobu i několik srubů. Všichni sportovní nadšenci, bez ohledu na svůj národnostní původ, postupně vytvářejí z Rané plachtařskou Mekkou.

Zajímavé je, že jistý druh sounáležitosti k leteckému životu se nevytratil ani po první mobilizaci v roce 1938. Dokonce se na Rané konaly v té době národní soutěže. Několik rozbitých aeroplánů jak na české, tak na německé straně svědčí o urputnosti letců. Padl jeden rekord, a to v ženské kategorii letu na čas s výsledkem pět hodin jedenáct minut. Na letouny a jejich piloty se přijel osobně podívat prezident E. Beneš. Bylo to ještě v době, kdy vlivem neutuchajícího nadšení z první mobilizace si letci mysleli, že mohou republiku zachránit.

Kde se vzalo letiště?

Na Rané do té doby žádné letiště nebylo! Startovalo se, létalo, ale i přistávalo, kde se dalo. Respektive tam, kde sedlák a úroda dovolili.

Přišli Němci a vše šlo, stejně jako jízda vpravo

Mnichovská dohoda oddělila Ranou od zbytku Československé republiky. Čeští plachtaři museli vyklidit nejen kopec, ale i hangáry. Psal se necelý rok do začátku války. Na Rané létají německé sportovní glidery. Ne však na dlouho. Z Rané se stává prostor pro elementární výcvik pilotů nákladních kluzáků. U Hrádku, na západní straně kopce, staví nové budovy a nový hangár. Trochu tak tesařský zázrak, protože tak dokonale roznesenou střechu by mohl obdivovat i mistr gotiky. Hangár stojí dodnes, přežil i menší orkán v osmdesátých letech, který poškodil jen krytinu a pár prkenných přílozek. Prostě německá důkladnost.

Na Rané vzniká travnaté letiště. Cvičí se a létá běží. Již ne jen pro radost, ale z povinnosti k vůdci. Piloti jsou přidělováni rychlostí střely k bojovým jednotkám. Někteří z původních sportovních pilotů z Rané se s vojenskými kluzáky dostávají až nad Narvik a Krétu. Další jsou nasazeni nad Kanál.

Bohužel, přesná statistika je zatím ztracena kdesi v temnotách minulosti. Faktem však je, že se občas na Rané zastaví starý pán mluvící německy a zavzpomíná na dobu před sedmdesáti lety. Možná, že se podaří i tuto válečnou historii vykutat a otevřít současnosti.

Konec války a republika potřebuje piloty

Je po druhé světové válce. Republikou se valí hordy osvobozujících, občas drancujících rudoarmějců. Dostávají se k Lounům. A tady začíná nová éra československého a českého létání na Rané.

Letečtí nadšenci zachraňují vše, co létá, co zbylo nejen z Rané, ale i z hangárů a letišť bývalého Reichu. Maršál Koněv podporuje Ranou, která dostává dar v podobě leteckého materiálu z letecké školy v Grunau.

Budovatelským nadšením pramenícím z konce války se velmi rychle nakazí i letečtí nadšenci. Na Ranou se vrací předváleční plachtaři a otevírá se Ústřední škola Aeroklubu.



Republika potřebuje piloty. Aeroklub je jejich líheň. Jsou přeneseny budovy z původního startovacího východního svahu k Němci postavenému hangáru a začíná nejaktivnější období létání na Rané. Pro mnohé báječná doba mládí a vysněného sportu, pro někoho doba temna. Pravdou však je, že létání bylo v té době, vzhledem k obrovské podpoře státu, neskonale úžasné. Vznikaly nové typy letounů a dostavovaly se i rekordy. Ovšem další pravdou je, že ne všichni byli shledáni lézat vhodnými. Každý neprošel přísnými, mnohdy až nesmyslnými, prověrkami, a tak se pro některé uzavřela možnost lézat.

Létalo vše, co mohlo i nemohlo

Raná je úžasným místem pro plachtaření. Létají zde i motorová letadla a na nějaký čas má zde své místo i paraklub. V polovině sedmdesátých let přichází další historický mezník. Na Ranou se stahují rogalisté. Rogalo nepotřebuje letiště, a tak se jak v dobách první republiky létá na obou stranách kopce.



Objevují se první Worldcupy s klouzákem připomínající spíš padák slétávají kopec. Létá se nejdřív v sedě, pak se objevují první vesty. Vrcholem jsou pytle připomínající spacáky. Křídla dostávají vyztužení vzpěrami, přicházejí dvoupotahy. Křídla se zpevňují do klasických profilů. Všechny zahraniční informace se v Čechách zdařile i méně zdařile aplikují do amatérských staveb rogalových křídel.

Přichází ideální příležitost pro ty, kteří nemohli oficiálně létat. Přijíždějí desítky kolegů z bývalé NDR, kde byl bolševik ještě tupější, a tak rogalisté létali u nás.

Létají stovky amatérů. Rogalo není podle předpisů letoun, ale sportovní náradí. Se skřípěním zubů „zainteresovaných“ orgánů i takovéto nesmysly umožňují létat. Několikaminutové lety se postupně mění na desítky minut až hodiny. Začínají se létat přelety.

Očistec a slast

Pamětníci vzpomínají na to, že nehorší bylo dostat křídlo na kopec. Trapézové trupky na ramenech, nadzvednutá hrazda pár centimetrů nad zemí a šlape se metr po metru. Jakmile foukne vítr, máte na zádech pultunový balvan. Zpocením, utaháním se derete na kopec. Slabší povahy do sedla, později si jejich piloti troufají na „malou bouli.“ Ti odvážní postupně ovládají vrchol. Pod červeným světlem vrcholu, metr od větrného pytle postávají a čekají až to foukne. Pak stačí vzít trapézky na ramena, srovnat do horizontu, kouknout na špiona odkud to fouká a rozeběhnout se. Tři, čtyři kroky a jste ve vzduchu. Let sám o sobě byl odměnou za dřinu. Všichni zcela zažili opojný pocit prvorepublikových plachtařů. Vítr rozeznívá lanka výztuh, vy se tlačíte do zatáčky abyste nastoupali výšku na svahu. Občas to fouká trochu moc. Pak stačí, aby pomocník těsně pod vrcholem pustil lanka a vylétnete nahoru jako ve výtahu.

Nadšení nestačí

Od poloviny sedmdesátých let asi neexistuje pilot rogala, který by si neslétl lounskou Ranou. Někteří skotačili pouze na školní loučce, bojíc se vystoupat nahoru. Jiní rogalo vynesli na kopec, ale když se podívali z kopce dolů, tak nechali slétnout jiné. Byli i takoví, co se vrhali bez promyšlení.

Nakonec vše dopadlo dobře

Vzpomínám si na borce s odhodlaným výrazem ve tváři, který při startu ztuhl jako prkno. Odtlačené křídlo pomalu ztrácelo rychlost. Všichni na kopci řveme z plných plic: „Přítáhni, přítáhni!!!“ Nepřítáhl. Křídlo se pomalu stočilo po větru a nabralo rychlost proti svahu. Tohle jsme viděli několikrát a nikdy to nedopadlo dobře. Zlámané ruce, nohy, ale páteř. Párkrát nadšení dopadlo i smrtákem.

Tuhneme hrůzou. Křídlo se přibližuje. Když to vypadá úplně beznadějně, pilot se probírá a odtlačuje hrazdu do strany. Zatačí. Bohužel před ním se objevuje lano k osvětlení vrcholu, kopírující ve výšce čtyř metrů terén. Neodvratný průšvih. Zázrak, pilot se v poslední chvíli přitahuje a křídlo podletí kabel. Všichni sprostě nadáváme, pilot v klidu pokračuje od kopce a po pár minutách přistává. Ani nechceme vědět kdo to byl. Ono se to stejně provalí večer v hospodě Ponorka. Tam se nalétají bezpečně tisíce hodin a zapíjí stovky menších leteckých nekázní a průšvihů. Třeba jak se jeden ze šťastných majitelů zahraničního křídla EURO nechal přefouknout za hranu kopce. To bylo většinou zaděláno na malér. Nějakým zázrakem se mu podařilo udělat zatačku a přistát na vrcholu, jen z druhé strany větrného pytle. Nováčky obdivovali muže, který se podle nich nechtěl rvát s křídlem znovu na kopec a přistál si jak potřeboval, znalcům se zapotila záda a aktér to asi hodinu „rozdechával“.

Když se nějaký ten přelet v Ponorce protáhl, odcházela paní výčepní ve tři ráno nakrmit na statek prasata, aby se pak vrátila a dotočila další pivo. Chtěli jsme létat a bavit se.

Na Rané vznikly nové budovy. Shodou okolností v místech, kde stály ty původní, které tu byly už za první republiky. Dokonce i původní stavby hospody pro výletníky byla plně využita. Z prázdné budovy se stala ubytovna a hangáry pro rogala klubu z Prahy 4.

Raná vychovala legendy

Raná vytvářela a nacházela legendy. Jednou na kopci za mnou přišel takový mladý černovlasý kluk a poptával se co a jak. Za pár týdnů jsem ho viděl již s křídlem na ramenou, jak se sápe na vrchol. Za pár měsíců jsem se od něj už mohl učit. Človíček pánem Bohem nadaný. Jmenuje se Tomáš Suchánek a za dva roky se stal několikanásobným mistrem světa i Evropy. Dnes je členem plachtařské reprezentace.



Tak vypadala Raná do konce osmdesátých let. Plachtaři občas nadávali rogalistům, že se jim pletou na svahu. Což asi byla pravda. Ono to není nic moc, když se proti sobě řítí osmdesátkou kovový Blaník a hadrové křídlo... Rogalisti zase nadávali pomalu nastupující generaci paraglajdistů...

A dnes?

Kruh se uzavírá. Původní budovy rogalistů využívají padáčkáři. Na kopec se dnes nenosí dřevěné aeroplány připomínající nábytek, ani duralové kostry rogal potažených dakronem. Kopec na Rané dnes ovládli šňůry a textil. Lepší školní prostor asi není. Ti co ho našli před sedmdesáti léty by mohli být na svůj náález pyšní. Nevím co bude, nebo kdo se bude za dvacet let učit létat na Rané. Ale je mi jasné, že kdykoliv pojedu kolem, najdu nad jejími vrcholy drobné tečky, pomalu točící se ve svahu nebo v termice.

Za spolupráci děkuji panu Josefu Mezerovi z Oldtimer klubu, Jan Kiss