



TOMÁŠ RUSEK

Létající školník z Archlebova

Archlebov je malá obec ležící přibližně deset kilometrů severozápadně od Kyjova. Žije zde asi 900 obyvatel a když se budete ptát na létajícího školníka, tak vás určitě nasměrují za správným člověkem. Ladislav Strmiska je zde totiž něco jako legenda. Titul „Létající školník“ patrně poprvé použil v roce 1984 Vladimír Hozdecký, který o něm dokonce natočil dokumentární film. Na úvod si dovoluji použít větu z onoho filmu, která mluví za vše: „Laďa Strmiska je náruživý fotograf, filmový reportér, známý koumák a nesmírně pilný člověk“. A nás budou samozřejmě zajímat i jeho letecké aktivity a vlastnoručně postavené letadlo.

Ladislav Strmiska se narodil v Archlebově 30. července 1926 jako nejmladší z pěti sourozenců, od svých pěti let již musel vyrůstat bez otce a pomáhat spolu s ostatními sourozenci matce, která zůstala na hospodářství sama.

Vůbec první letecký zážitek měl Ladislav Strmiska již ve svých dvou letech, když byl svědkem přeletu vzducholoď. Přelet takového kolosu by byl nepochybně i dnes mimořádným zážitkem a není tedy divu, že se tato raná vzpomínka vryla malému chlapci do paměti na celý život. Ve svých vzpomínkách sice uvádí, že to byla vzducholoď Graff Zeppelin s admirálem Byrdem na cestě k severnímu pólu, ale to nedává smysl. Richard Byrd dobýval polární oblasti pomocí



Závěsný kluzák Jaroslava Hamaly

klasických letadel a vzducholoď Graff Zeppelin tam sice letěla v roce 1931, ale patrně ne přes Jižní Moravu. S největší pravděpodobností byl tedy malý klouček svědkem přeletu vzducholoď Italia s polární vědeckou expedicí Umberto Nobileho. Tato vzducholoď starto-

vala z italského Milána 15. dubna 1928 a západně od Archlebova mohla prolétat téhož dne někdy mezi třetí a čtvrtou hodinou odpoledne. Připomeňme ještě, že členem této expedice byl i český fyzik František Běhounek a že expedice měla tragický průběh, když po ztroskotání



Ladislav Strmiska u větroně L-13 Blaník



Stavba hangáru na letišti v Kyjově

vzducholoď museli přežít členové expedice čekat několik měsíců na záchranu na ledové kři.

Školní docházku absolvoval Ladislav Strmiska v Archlebově a druhý stupeň měšťanky pak v sousedních Ždánicích. Odmala se zajímal o letecké modelářství a již koncem třicátých let stál, spolu s dalším mladíkem Jaroslavem Hamalou, u počátků létání na Kyjovsku, když po okolních kopcích zkoušeli s klukama létat na amatérsky posta-



Plachtařský výcvik v Medlánkách v roce 1947. U C-104 pózuje s Ladislavem Strmiskou také jeho kamarád z kurzu a rovněž modelář Jožo Kolečák z Hynčic

vených kluzácích. O těchto aktivitách se mnoho informací nedochovalo, ale z fotografie je patrné, že se chlapcům nejspíše opravdu skoky dařily. Jaroslav Hamala byl o něco starší a zřejmě také hlavou party.

Po válce se na podzim 1945 nechal L. Strmiska zlákat kamarády Václavem Koutným a Čestmírem Němcem na práci v Praze. Všichni tři pak nastoupili v zemské bance jako zřízenci. Praha se mu moc líbila. Ve volném čase navštěvoval různá muzea, obzvláště Národní technické a každý víkend pak chodil do Národního divadla za nejlevnější vstupné na stání. Za první výplatu si koupil za 1100 korun klarinet. Později hrával také na housle a harmoniku. Pracovní poměr v bance ukončil k 1. březnu 1946. V roce 1946 absolvoval L. Strmiska půlroční náhradní základní vojenskou službu. Poté byl ještě na vojenských cvičeních v Bzenci a prošel také dvouměsíčním přeškolením na radistu a telefonistu v Brně-Židenicích.

Po návratu do civilu našel zaměstnání v místním JZD jako traktorista. Od roku 1968 pak pracoval dalších dvacet let v místní staré i nové škole jako školník. Zde měl na starosti nejen topení a běžnou údržbu jako každý školník, ale také vylepšoval, co se dalo. Například v učebně fyziky zhotovil automatické zatemňování tří velkých oken a současně rozvíjení promítacího plátna



Archlebov zachycený objektivem Létařského školníka



Ladislav Strmiska v Šohaji Z-25

s pohonem elektrickými motorky, které fungovalo ještě v roce 2010.

Ladislavovou velkou vášní, kterou je nutno zmínit, bylo fotografování a filmování. Fotografovat a vyvolávat fotky se naučil již ve svých dvanácti letech od bratra Františka. Tehdy se snímalo ještě na desky 9 x 12 a 10 x 15. Následovaly Flexarety a kinofilmy. Fotil schůze,



Modelářství v padesátých letech

slavnosti, hody, pohřby či svatby. V šedesátých letech začal točit na 16 mm filmy kamerou Admira Electric a později Krasnogorsk. A opět točil svatby a různé slavnosti, práci v místním JZD, pro myslivce hony, hasičská cvičení a podobně. Pro obec Archlebov dokumentoval výstavbu nového nákupního střediska, opravy chodníků a silnic.

V roce 1984 dokonce natočil při zájezdu do tehdejšího Sovětského svazu vo-

jenskou přehlídku na Rudém náměstí a tímto barevným filmem získal první cenu v okresním kole amatérských filmů v Hodoníně. V celostátní soutěži pak získal za tento film čestnou cenu a další zájezd, tentokrát k Černému moři do Oděsy. Promítal také v místním kině a byl správcem obecního muzea, pro které sestavil ze svých bohatých filmových materiálů několikahodinovou filmovou kroniku Archlebova.

A nyní se již konečně dostáváme k tomu, proč měl zdejší školník přívlastek létající. O předválečných klukovských pokusech již byla zmínka. Počátkem roku 1946 byl oficiálně založen Kyjovský aeroklub a Ladislav Strmiska byl jedním ze zakládajících členů. Čerstvě ustavený aeroklub dostal přidělený kluzák ŠK-38 a zahájil svou aktivní činnost v září 1946 na svazích v okolí Kyjova. Startovalo se tehdy klasickým způsobem ze svahu pomocí gumového lana. Když se nelétalo, byl kluzák většinou uložen ve stodole u Strmisků v Archlebově.

V roce 1947 absolvoval ve dnech 22. září až 18. října L. Strmiska plachtařský kurs v Medlánkách. Plachtařskou zkoušku A složil na kluzáku ŠK-38 8. října a poslední úlohu zkoušky B pak 17. října 1947.

Následující pokračovací výcvik probíhal v Hodoníně a Kyjově na větřoních GB-II a Z-24. K 28. prosinci 1951 měl L. Strmiska nalétáno přes 50 hodin při



Strmiskovo království v roce 2021

více než 100 startech a úspěšně před inspektory, kteří přijeli do Kyjova z Prahy, složil 3. června 1951 zkoušku C. Zdárně složené zkoušky pak byly i s pražskými inspektory oslaveny ve sklípku u Ladislavova bratra Františka, který zrovna pořádal zabijačku.

Svůj první přelet vykonal 10. srpna 1951 na Z-24 Krajánek do Trenčína, kde přistál na vojenském letišti. Není bez

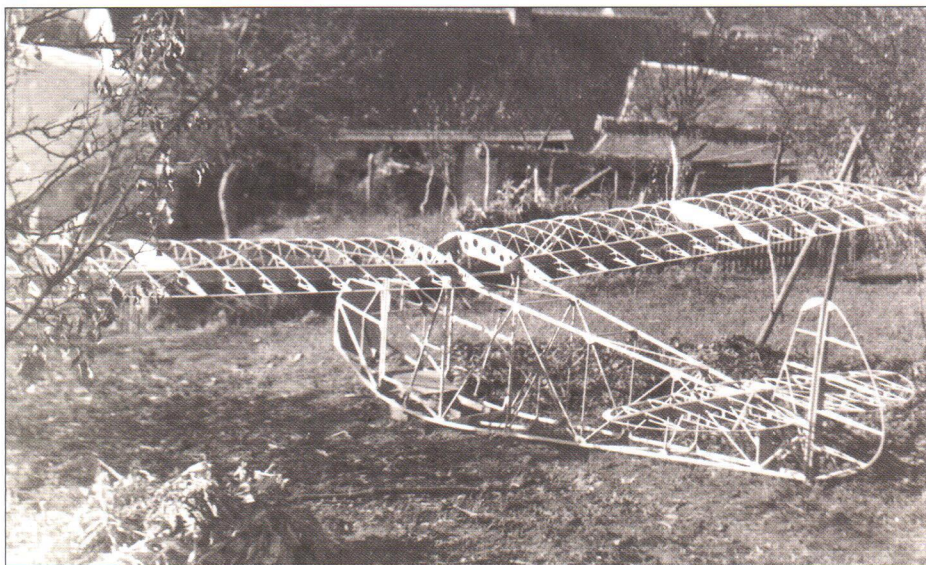


Ztracený model sám našel cestu domů a trefil se přímo na dvorek

Motorový hornoplošník Strmiska

Velmi zajímavou epizodou v leteckém životě Ladislava Strmisky je určitě stavba jeho amatérského letadla.

Strmisky a za spolupráce kamaráda Jaroslava Strmisky ze Ždánic. Ač byli oba mladíci nositeli stejného příjmení, nebyli spolu v příbuzenském vztahu. Práce na letadle zřejmě probíhaly svižným tempem, neboť dodací list na stovky metrů různých dřevěných hranolků v pětimetrových délkách od firmy Josef Navrátil – Brtnice u Jihlavy nese datum 21. 5. 1949 a fotografie nepotaženého sestaveného letadla na zahradě v Archlebově je datována rovněž rokem 1949. Podle zbytků suchého listu na strozech to lze odhadovat na pozdní podzim. Velmi zajímavou skutečností je, že kostra trupu byla původně postavena ze dřeva, ale v roce 1950 je stále ještě nepotažený letoun focen již se zcela novou svařovanou kosterou kovovou. Dodací list na bezešvé trubky o průměrech 15 a 20 mm z Hutní prodejny Brno nese datum 17. 2. 1950 (objednány byly 19. 5. 1949). Co bylo příčinou změny konstrukčního materiálu trupu během stavby, dnes již



Sestavená kostra letadla s dřevěným trupem. Vlevo dopis ohledně plánů na stavbu větroně Hütter

zajímavosti, že let proběhl s fotoaparátem na krku a jako vášnivý fotoamatér měl i v budoucnu při většině svých letů fotoaparát na palubě. V listopadu 1952 absolvoval ve Vrchlabí instruktorský kurs a získal tím oprávnění cvičit nové plachtařské adepty.

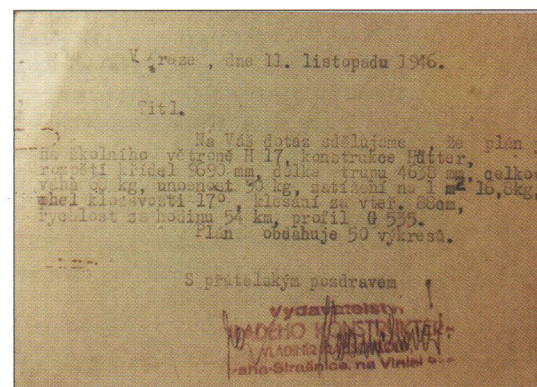
V té době se hodně létaly přelety s návratem. Typickým příkladem byl trojúhelník Kyjov – Prostějov – Kunovice, který na větroni Šohaj a později na Blaníku zvládl v průměru za čtyři a půl hodiny.

Na jaře 1955 vzal Ladislav na kyjovské letiště svou budoucí manželku Marii a samozřejmě jí nabídl také „svezení“ na větroni. Přemlouvání k nastoupení do větroně prý nebylo jednoduché. Se slovy „když se zabijeme, tak oba dva“ ale rezignovala a z krátkého navijákového letu do výše 300 metrů nad Kyjovem byla nakonec nadšená. Do svazku manželského pak spolu vstoupili v roce 1956.

Podmínky pro získání výkonnostní třídy stříbrné C, tj. let v délce 5 hodin, přelet v délce 50 km a převýšení 1000 m nad místem startu, splnil Ladislav Strmiska 25. července 1974.

Poslední samostatný let si Ladislav Strmiska vychutnal 4. listopadu 1984 na Blaníku. Celkem za svou leteckou kariéru nalétal bez nehody na čtrnácti typech bezmotorových letadel 270 hodin při 800 startech.

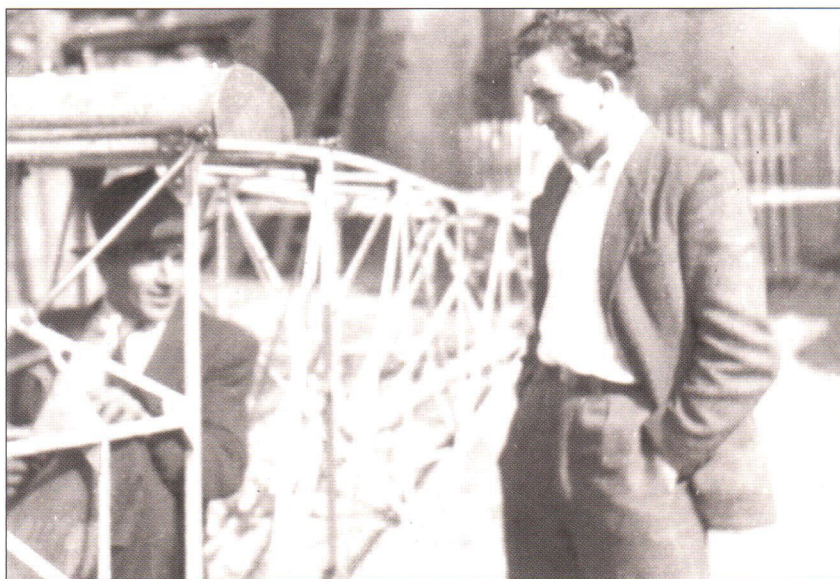
O stavbě skutečného letadla patrně Ladislav Strmiska uvažoval hned po válce. Z listopadu 1946 se dochovala odpověď na jeho dotaz ohledně možnosti dodání plánů na stavbu větroně Hütter H 17. Nakonec se Ladislav Strmiska rozhodl pro svou vlastní konstrukci a navrhl malý motorový jednosedadlový hornoplošník smíšené konstrukce. Práce na skutečném letadle byly zahájeny asi počátkem roku 1949. Stavba probíhala na půdě a dvoře u Ladislava



Ladislav Strmiska s RC maketou své jednosedadlovky

asi nezjistíme, ale že byly tehdy postaveny opravdu dva trupy, potvrdil i synovec Jaroslava Strmisky. Jisté je, že letoun byl dokončen s kratší přídělí a tedy s trupem kovovým.

Trup měl tedy příhradovou kostru svařenou z ocelových trubek. Potah trupu byl plátěný, kabina byla zasklená Triplexem. Do letounu se nastupovalo dveřmi na levé straně trupu. Řízení bylo klasické pomocí pedálů a řídicí páky. Od té vedla soustava táhel k výškovému kormidlu a po pravé straně kabiny vedlo nahoru další táhlo křídledek. Nad kabinou pak byl převod na samostatná táhla ke křídélkům. Uvnitř křídla se pohyb táhel převáděl na lana, která byla připojena ke křídélkům. Přenos řídicích sil od pedálů na směrové kormidlo byl pomocí lan vedených až na konec trupu vnitřkem. Na přístrojové desce bylo místo pro tři přístroje. Dochovala se odpověď PAL Modřany na poptávku palubních přístrojů z 27. dubna 1950, ve které byl nabízen rychloměr, Venturiho trubice, výškoměr a kompas. Zda L. Strmiska tyto



Oba stavitelé - Ladislav Strmiska v letadle a stojící Jaroslav Strmiska ze Žďánic

přístroje nakonec i koupil a instaloval, či je doplnil jinými, není známo. Na žádné z fotografií však není na letadle patrný nějaký snímač rychlosti a lze předpokládat také instalaci nějakého přístroje pro kontrolu chodu motoru.

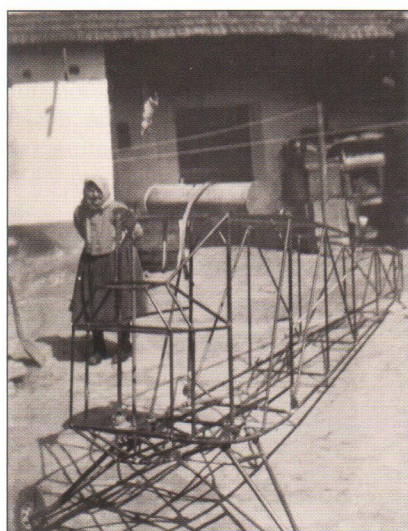
Podvozek měl hlavní vzpěry svařené z ocelových trubek. V provedení s dřevěným trupem jsou na pomocných vzpěrách viditelné i nějaké tlumiče, definitivní provedení však bylo bez tlumičů. Kola měla duralové lité disky o rozměru 12 x 4. Na zádi byla klasická kluzná ostruha.

Delší dobu se zřejmě nedařilo sehnat vhodný motor. Na jaře 1949 poptává L. Strmiska u společnosti KOVO motor Walter A. Neúspěšně, neboť ten nebyl vůbec zařazen do výroby. Nepochodil ani u jiných dodavatelů. Motor pro letadlo nakonec získal L. Strmiska výměnou za svůj motocykl od kamaráda Jaroslava Strmisky. Údajně to byl upravený motocyklový dvouválec Harley-Davidson o objemu 1000 cm³. Dle fotografií to ale zcela určitě nebyl americký H-D, ale velmi podobný polský motor montovaný v letech 1934 až 1939 do motocyklů CWS Sokół 1000. Jednalo se o vidlicový vzduchem chlazený dvouválec o výkonu 18-22 k (13-16 kW). Příď s motorovou instalací byla krytá tvarovanou plechovou kapotáží. Dvoulístá dřevěná vrtule vlastní výroby měla průměr 130 cm. Zkoušeny byly dvě různé vrtule. Palivová nádrž byla umístěna nad pilotní kabinou mezi křídly. Plovákový palivoměr měl ukazatel vyvedený ze stropu kabiny po pravé straně pilota. Dvoudílná křídla měla dvounosníkovou dřevěnou konstrukci s lištovými příhradovými žebry. Kořenová žebra a žebra v místě kotvení vzpěr byla zesílena pře-

kližkovou výplní. Celá konstrukce byla mezi nosníky vzájemně diagonálně vyztužena dalšími pomocnými nosníky. Náběžná hrana byla až k prvnímu nosníku potažena překližkou, celek pak



Obdobný pohled na dřevěnou (nahore) a kovovou kostru trupu



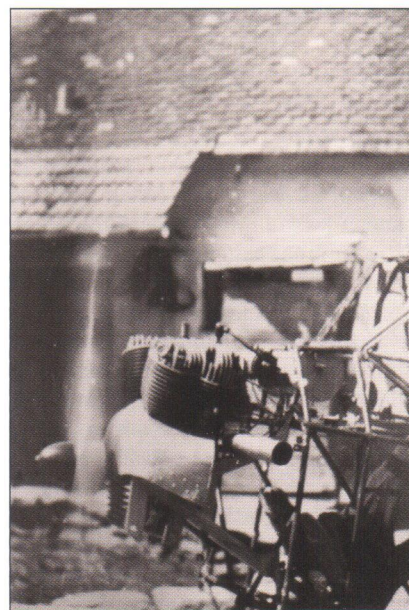
Detailní pohled na motor CWS

plátnem. Křídélka měla rovněž dřevěnou kostru potaženou plátnem a byla zavěšena na křídle ve třech bodech. Křídla byla svými prodlouženými konci nosníků uchycena v kováních nad kabinou a ke spodní části trupu podepřena na každé straně párem dřevěných vzpěr.

Ocasní plochy měly celodřevěnou kostru potaženou plátnem. Výšková plocha byla průběžná a uchycena před kýlovou plochou v kováních na horní části trupu. Letadlo bylo natřeno zřejmě krémovou barvou. Protože byla barva pořízena v Leteckých dílnách v Medláncích, lze předpokládat odstín známý ze zde



Kompletně sestavená kostra letadla s kovovým trupem a dřevěnou konstrukcí křídla

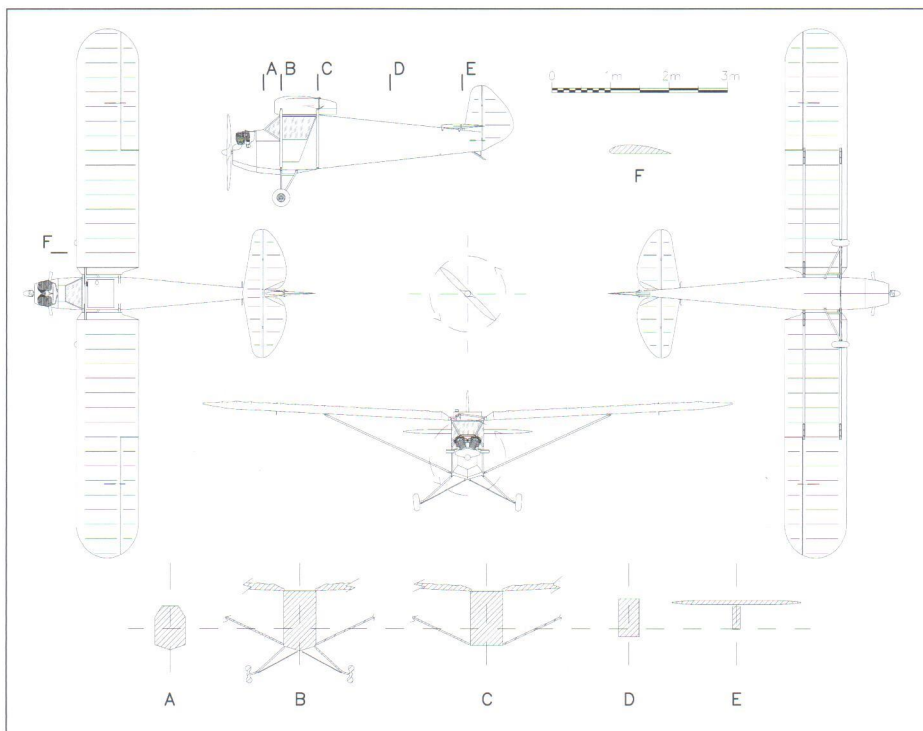


Pohled na motor CWS v chodu

opravovaných větroňů. Na směrovce byla namalovaná československá vlajka. Symbol racka na přídi namaloval Ladislavův bratr Jaroslav (aby se pozorný čtenář mezi těmi stejnými jmény neztratil – je to opravdu jiný Jaroslav Strmiska než ten, který pomáhal stavět letadlo). Racek byl nejspíš červený a stejnou barvu měly zřejmě také disky kol, vrtulový kužel a rámování kabiny. Zajímavým dochovaným dokumentem z roku 1950 je ručně psaný soupis materiálu nakoupeného na stavbu letadla:

napínací lak	900,-
smrkové nosníky a stahovací šrouby	945,-
nosníčky, lak, překližka	457,50

Dokončené letadlo v plné kráse



překližka 0,8 – 4 m ²	608,50
bezešvé trubky	1377,-
bantamové disky 2 ks	611,-
klih Umacol B a tužidlo	212,-
potahové plátno 20 m ²	1500,-
překližka, napínací a lepicí lak	789,-
plátno, napínací lak, běžový lak	1296,-
překližka 0,3 m ²	89,-
sklo Triplex	545,-

Celková cena dává v součtu 9330,- Kčs, což se tehdy rovnalo zhruba deseti měsíčním platům. A jak je patrné, tak spousta dalšího materiálu ještě v seznamu chybí.

Dokončené letadlo mělo hmotnost 115 kg a bylo zkoušeno na posečeném poli za Archebovem. Z důvodu slabého motoru se však dařily jen krátké lety nízko nad zemí. Pokusy za domem ukončilo „zakopnutí“ letadla o kupku sena. Poté bylo letadlo převezeno na letiště do Kyjova, ale zřejmě ani zde k dalším pokrokům nedošlo. V červnu 1951 při výše zmíněné oslavě úspěšného složení plachtařské zkoušky C přišla v družné zábavě s inspektoři



Jiný pohled na dokončené letadlo. Viditelný je ze stropu kabiny instalovaný palivoměr a před ním táhlo křídélek

řeč také na amatérské letadlo a jeho slabý motor. Ti přislíbili pomoc a po čase opravdu přišla nabídka na odkup motoru Walter Minor. Cena 5000 Kčs však byla pro amatérského letce příliš vysoká.

Letadlo bylo postupně rozebráno a jednotlivé díly byly porůznu výhodně „spotřebovány“ pro chod hospodářství. Například trubky z kostry trupu byly použity při stavbě přívěsného vozíku. Obě na letadle zkoušené vrtule našly nové uplatnění pro plašení špačků na zahradě a fungují v této roli úspěšně dodnes. Do dnešního dne se z letadla zachovala pouze torza křídélek a ocasní plochy.

Pokud lze posoudit z dochovaných fotografií, letadlo se vyznačovalo promyšlenou konstrukcí a solidním zpracováním. Kdyby byl k dispozici vhodný motor mohly snad být pokusy úspěšnější. To ostatně dokazuje také rádiem řízený model v měřítku 1:4, který si L. Strmiska podle svého původního návrhu postavil později a s pohonem modelářským motorkem MVVS 6,5 s ním dlouho úspěšně poletoval.

V devadesátých letech si Ladislav Strmiska pohrával s myšlenkou postavit nové letadlo a opatřil si pro něj dokonce motor Trabant. K velké úlevě rodiny ale zůstalo nakonec pouze u myšlenky a motor pak prodal nějakému zájemci do Milotic, který jej použil zřejmě k motorizaci svého rogalu.

Zbytky křídélek a dochované ocasní plochy (vpravo)

Modelářskou činnost Ladislava Strmisky jsme sice už zmínili, ale rozměr měla mnohem větší. Prakticky po celou dobu své letecké kariéry byl nejen velmi zapáleným leteckým modelářem, ale také odborně vedl různé mládežnické kroužky. Rádiem řízeným modelům se aktivně věnoval ještě ve velmi pokročilém věku. Postavil několik desítek funkčních modelů a pro létání na polích za Archlebovem

mu ulétl neznámo kam. Když se vrátil z neúspěšného létání domů, nestačil se divit. Model si totiž našel cestu domů a ležel havarovaný přímo na dvorku.

O popularitě Ladislava Strmisky ve svém okolí svědčí ještě jedna událost. V roce 2002 se konala ve Vrbasově muzeu ve Ždánicích výstava pod názvem „Výstava o létání a dalších zálibách Ladislava Strmisky – Létající

Snímek patrně ze sestavování letadla – obě křídélka jsou svěšená a tedy nezapojená na táhla řízení



využíval každé vhodné počasí. Mnohé z nich byly svými rozměry opravdu nepřehlédnutelné a například maketa dvoumotorového Turboletu by budila pozornost na srazích obřích modelů zcela jistě i dnes. Vzpomínal, jak jednou ztratil nad rádiem řízeným modelem kontrolu a ten

školník“. Vystaveny zde byly letecké modely, motor Trabant s vrtulí, fotoaparáty a kamery a spousta fotografií. Výstava trvala dva měsíce.

Ladislav Strmiska se stále těší dobrému zdraví, žije v Archlebově u své dcery a občas je možné ho potkat i v Kyjově na letišti.

