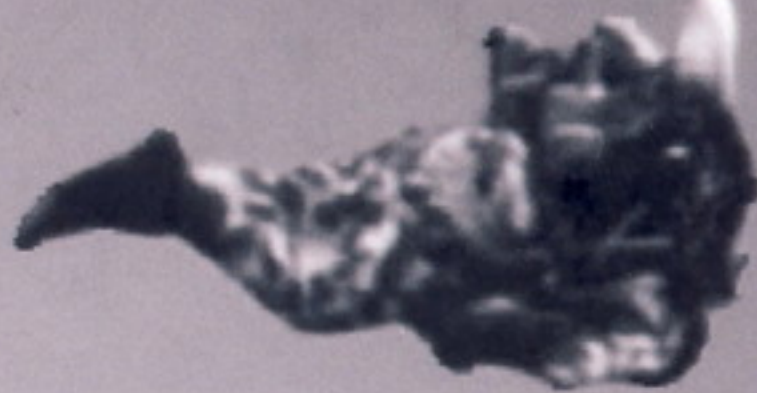




Vladimír GAJDOŠ

SKÁKALI
JSME
V ČESKOSLOVENSKU



II.

2021



O rok mladší brat Vlada Schneidera – Anton. Základný výcvik v Žiline. Anton kľáčiaci prvý zprava.

Dušan Šuráni – PPLK. LUDVÍK PAVLOVSKÝ

SVĚTOVÝ REKORDMAN V SESKOKU PADÁKEM



Letecký pozorovatel, fotograf, parašutista, světový rekordman v seskoku padákem. Tak se o něm psalo v odborných časopisech i ve veřejném tisku. Poprvé jsem o něm četl v publikaci od Dagy Minkewitzové „Výsadkáři 60 let v čele armády“. Jsou v ní však o světovém rekordu v seskoku padákem uvedeny jen skromné informace. Abych se dověděl více, začal jsem hledat na internetu i v odborných časopisech o letectví a parašutismu. Nakonec jsem přes Kulturní a informační centrum v Rosicích obdržel kontakt na dceru Ludvíka Pavlovského, paní Alenu Liškovou. Domluvil jsem si u ní návštěvu a vypravil jsem se do Rosic. Manželé Liškovi mne srdečně přijali a poskytli mi mnoho cenných informací včetně unikátního fotografického materiálu.

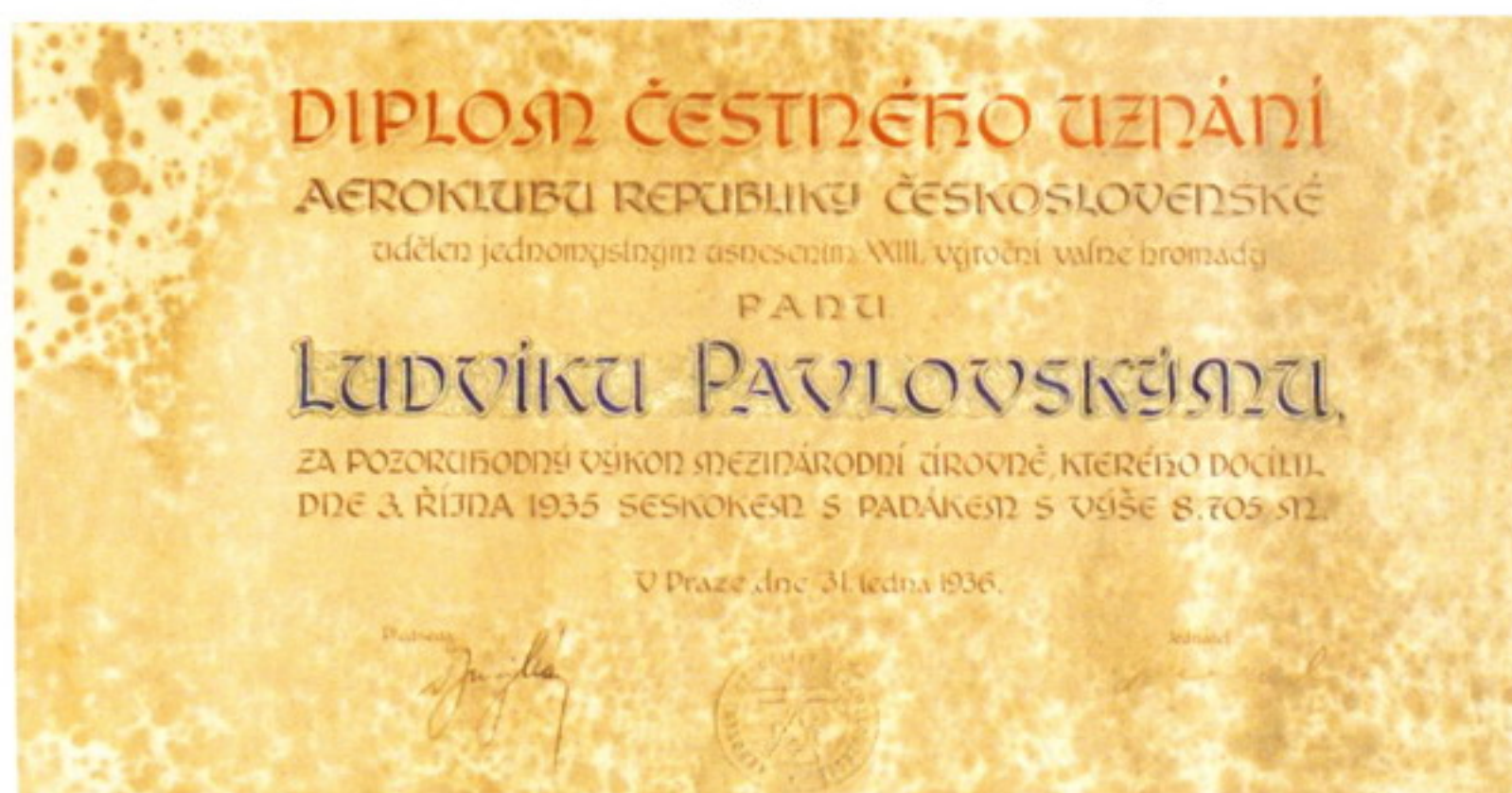
Ludvík Pavlovský se narodil 21. června 1901 v Zastávce u Brna, kde byl i žákem obecné školy. V Rosicích pak chodil do měšťanské školy, maturoval na strojnické průmyslové škole v Brně. Dne 1. října 1921 nastoupil vojenskou základní službu a v říjnu 1922 byl přijat na Vojenskou akademii v Hranicích. Po jejím úspěšném absolvování byl 1. září 1924 jmenován poručíkem a přidělen ke 13. pěšímu pluku v Olomouci. Již v raném mládí projevil zájem o letectví. Toužil stát se pilotem, avšak neprošel přísnou lékařskou prohlídkou, údajně pro drobnou jizvičku na ušním bubínku. Jeho touha po létání však byla tak silná, že se chtěl za každou cenu dostat k letectvu. V roce 1925 po absolvování kurzu pozorovatelů byl dnem 1. října 1925 přeložen do kategorie důstojnictva letectva a zařazen do funkce polního pozorovatele u 2. leteckého pluku v Olomouci. Letcem se tedy nestal, ale přesto si umínil, že musí přeletět Atlantik. Pro tento let získal tehdy jednoho z nejzkušenějších československých pilotů, štábního kapitána Františka Malkovského, který nabídku přijal. Kromě finančních prostředků bylo ovšem potřebné postavit vhodné letadlo, které tehdy ani vojenské letectvo pro tak náročný let nemělo.



L. Pavlovský (vpravo) s pilotem Kovandou před startem k letu, při němž byl vytvořen světový rekord a letoun Š-528

Pavlovský však tvrdošíjně trval na svém, že udělá vše pro to, aby byl let přes oceán uskutečněn. Tehdy dokonce i přednosta III. odbor letectva MNO generál Stanislav Čeček musel poručíkovi

Pavlovskému vysvětlit, „že toho času vojenskými letadly let Praha – New York není proveditelný". U MNO ani u vojenské kanceláře prezidenta republiky tedy podporu Pavlovský nenašel. K tomu je nutno přičíst i nepříznivý postoj ústředí Masarykovy letecké ligy a Svazu letců. Prototyp dálkového letounu Aero-35 byl postaven až v roce 1928. V té době však poručík Pavlovský řešil docela jiný problém. Protože jako mladý důstojník věřil v heslo svého nejvyššího velitele „Pravda zvítězí" a cítil se vázán vojenskou přísahou, že bude bojovat proti vnějším i vnitřním nepřátelům, udal dne 27. 5. 1927 u vojenského prokurátora v Praze svého velitele pplk. Sazimu pro zneužívání svého postavení a z různých machinací. Tento spor, který pro „nedostatek důkazů" poručík Pavlovský prohrál, ho tragicky ho poznamenal na celý život. Dne 24. 8. 1928 byl přeložen do zálohy a dne 31. 10. 1929 zbaven hodnosti poručíka v záloze. Po propuštění z vojenské činné služby potom od roku 1928 provozoval strojnické živnosti v Zábřehu na Moravě a v Brně. I přes nepřízeň osudu, který mu nepřál splnit si sen o tom stát se pilotem, ho neustále hnala myšlenka něco mimořádného v životě dokázat. Jeho zdravá ctižádost a touha po létání ho vracela na letiště. Byl členem a propagátorem Masarykovy letecké ligy, o létání věděl hodně. Zúčastňoval se leteckých dnů a pořádal s letci vyhlídkové lety. Jestliže se nemohl stát letcem, stal se alespoň parašutistou. Společně s pilotem rotným Bohumilem Staňkem z Rosic pořádali vyhlídkové lety. Oba se znali ze školy a z 2. leteckého pluku v Olomouci. Ludvík Pavlovský se někde dočetl, že držitelkami rekordu v seskoku padákem bez kyslíkového přístroje



jsou sovětské výsadkářky Galja Pjosejskaja a Anna Šišmarovová. Obě seskočily z výšky 7923 metrů. L. Pavlovský se rozhodl, že tento rekord překoná. Požádal MNO o povolení k seskoku padákem z výšky 8000 metrů bez kyslíkového přístroje s využitím vojenské techniky. Vojenští odborníci nepředpokládali, že půjde o rekord, ale i tak by tyto cenné poznatky mohly posloužit vojenskému letectvu. Proto mu bylo odborem letectví MNO povolení k seskoku padákem vydáno. To muselo být pro Pavlovského úžasné zadostiučinění. Vždyť po tolika pokusech vyniknout ve vojenském letectvu nyní vykoná pro československé letectví něco mimořádného.

Seskok padákem z výšky 8000 metrů bez kyslíkového přístroje však vyžaduje určitou přípravu padákového materiálu, oblečení a nakonec i samotného parašutisty. L. Pavlovský ale na přípravu příliš moc času neměl.

První seskok s padákem provedl v Brně 7. září 1935 z letounu župy Masarykovy letecké ligy. Bylo to v sobotu a počasí k provedení seskoku mu nepřálo. Když se vznesli, nad brněnským letištěm vál tak silný vítr, že pilot letadla Fleischer ukázal Ludvíku Pavlovskému k sestupu dolů a ukončení letu. Protože však již měl povolení k seskoku od policejního ředitelství v Brně, rozhodl se seskok provést a vyskočil z výšky 3500 metrů. Vítr s ním silně kymácel a připadal si jako na řetízkovém kolotoči. Hrozilo mu, že padne do lesa. Zatažením za svazek šňůr změnil směr padání a dopadl asi 25 metrů od lesa a 100 metrů od silnice.

Druhý seskok z letadla provedl o čtyři dny později v Praze 11. září. Tehdy vzlétl z vojenského letiště ve Kbelích v letounu Š-328 a podařilo se mu seskočit z výšky 5900 metrů. Už tento seskok byl československým rekordem!

Pak následovala série pokusů o vytvoření rekordu. Třetí seskok chtěl L. Pavlovský uskutečnit z výšky 7000 metrů o slavnosti Národního letu 15. září. Dopoledne bylo pěkné počasí, přímo objednané k provedení výškového seskoku. Avšak odpoledne se počasí zhoršilo. Obloha se zatáhla a v domnění, že naleznou v mracích nějakou díru, vystartoval s pilotem F. Šláfem na třetí seskok. Byli však nuceni vrátit se z výšky 4000 metrů. Aby obecnost nebyla zklamána, provedl seskok z výšky 600 metrů. Když však vystupoval na horní okraj trupu, pilot provedl zátáčku.

Vrtulový vítr srazil Pavlovského tak silně, že vypadl z letadla po zádech. Při otevírání padáku mu šňůry proběhly mezi nohama a vrchlík padáku se mu začal navinovat na levý bok a rameno. Naštěstí sáhl rychle za uvolňovač záložního padáku a ten se mu bezvadně otevřel. Čekal jej však ještě nepříjemný dopad. Vítr jej unášel směrem na hangár a opět šťastným manévrem padáku dopadl na betonovou plochu asi 10 metrů od hangáru.

I další pokus o překonání rekordu zapříčiněný malým dostupem letadla skončil neúspěchem. 19. září chtěl Ludvík Pavlovský provést seskok z výšky 7000 metrů, ale letounem Š-328 dosáhli výšky pouze 6200 metrů, a proto se s pilotem Bayerem vrátili na letiště. Už věděl, že s tímto typem letadla rekord nepřekoná. Proto se obrátil na Vojenskou továrnu Letov a žádal o letadlo s vyšším dostupem. Továrna Letov mu přislíbila zapůjčit letoun Š-528 s dvouhvězdicovým čtrnáctiválcovým motorem Gnôme-Rhône „Mistral Major“ 14 Krsd o výkonu 800 HP. Pomoc mu přislíbili také tovární piloti J. Andrle a B. Kovanda. Měli zkušenosti v létání ve velkých výškách. Pavlovský se s nimi také radil, jak uskutečnit další pokus o rekord.

První dva pokusy o dosažení rekordu byly neúspěšné. Při prvním pokusu 27. září se Ludvík Pavlovský domníval, že výstup do výšky 8000 metrů i vlastní seskok zvládne bez kyslíkového přístroje. Odstartoval z letňanského letiště s letounem Š-528, který pilotoval Jan Anderle. V letadle byly namontovány dva výškové barografy. Letadlo vystoupalo do výšky 8300 metrů. Stalo se však něco nečekaného. Jak sám vzpomíná ve svých přednáškách: „Náhle jsem pocítil zvláštní malátnost, cítil jsem, jak zavírám oči a za několik minut jsem usnul. Pilot Anderle mne dopravil do výšky 8300 metrů a dal mi znamení, abych z letadla vyskočil. Protože jsem ale spal, jeho znamení jsem vůbec neviděl. Probudil jsem se, až letadlo přistálo na letišti. Po přistání jsem se dozvěděl, že jsme byli ve výšce 8300 metrů. To by bohatě stačilo na rekord “.

Další pokus se konal 29. září. Bylo překrásné počasí a byla



velmi dobrá dohlednost. Ludvík Pavlovský chtěl konečně uskutečnit svůj rekord. Tentokrát s pilotem Kovandou vystoupali do 8300 metrů. Pilot dal znamení, aby se připravil k seskoku. Pavlovský se soustředil na dýchání kyslíku a sledování barografu, který byl „upraven na nižší výšku“, a znamení pilota přehlédl. Protože L. Pavlovský na znamení nereagoval, pilot začal prudce klesat, neboť se domníval, že L. Pavlovský opět omdlel a vrátil se na letiště. Byla to opravdu smůla, která provázela L. Pavlovského, který chtěl provést svůj rekordní seskok za každou cenu. Věřil, že přijde den, kdy se naplní jeho touha překonat rekord sovětských výsadkářek.

A ten den nastal 3. října 1935. Dopoledne zkoušeli tovární technici novou třílistou vrtuli, která měla zvýšit dostup letadla Š-528. L. Pavlovský se připravoval k výškovému letu. Nabalený v letecké kombinéze, na nohou vysoké letecké boty, na krku dvě šály a na obličeji dvě kukly. Aby se nahoře chránil před omrznutím, namazal si ruce i obličej sádlem. Přes obličej měl ještě koženou masku s otvory pro ústa a oči. Hmotnost jeho výstroje představovala 13 kg, jeho dvou padáků typu Svět asi 30 kg a jeho samotného 66 kg. V souhrnu to představovalo 109 kg.

Odpoledne bylo všechno připraveno. Aby nedošlo k opětovné chybě jako při předešlém pokusu, nechal pilot Kovanda namontovat na horní nosnou plochu zrcátko, které odráželo pohled do prostoru pozorovatele. Podplukovník Budín z leteckého zkušebního oddílu,

který odpovídal za regulérnost seskoku, překontroloval oba barografy. Barograf do 10000 m měl být vypnut L. Pavlovským těsně před seskokem. Výška v okamžiku vypnutí barografu byla považována za výšku seskoku. Lékař mu doporučil, aby dva dny před seskokem jedl cukr a pil sladkou vodu. Získal by tak větší odolnost proti nedostatku kyslíku. Z nedostatku kyslíku by mohl ve výšce 8000 metrů omdlít a nemusel by odjistit a otevřít padák. Proto Ludvík Pavlovský vymyslel jednoduché zařízení, které mu umožní automatické otevření padáku. Použil lano silné jako palec a dlouhé asi 6 metrů, které v letadle spojil jedním koncem s uvolňovačem padáku a druhým s letadlem. Po výskoku by mu pak lano přes uvolňovač otevřelo padák. Pilot měl však strach, že by se mu lano mohlo zamotat do kormidel, ale nakonec souhlasil. A tak již posedmé usedá Ludvík Pavlovský do úzkého sedadla nabalený jako by letěl na Severní pól. Letadlo startuje z letňanského továrního letiště ve tři čtvrtě na čtyři. Za čtyřicet pět minut dosáhli výšky 8700 metrů a Bohuslav Kovanda mu dal znamení, aby se připravil k seskoku. V té chvíli Pavlovský zjistil, že výtažné lano, které bylo složeno do osmiček, bylo zamotáno a že hrozí odjištění vaku padáku ještě v letadle. Uvědomil si, že je zle, a proto si sundal z pravé ruky leteckou rukavici a pokoušel se zamotané lano rozmotat. Teplota vzduchu v té výšce byla opravdu nízká, minus 37°C.

Z plošiny na posledním schůdku se doslova vyvalil ven z letadla, výtažné lano vytáhlo uvolňovač a padák se mu spolehlivě otevřel. Neomdlel, což ho samotného překvapilo. Pomalu začal klesat dolů. Na nějaké rozhlížení kolem sebe neměl mnoho času. Ve výšce kolem 6000 metrů mu začalo bolestivé zvracení rvát útroby z těla. Navíc se začal dusit. Kožená maska mu nepomáhala, spíše mu překážela. Pokoušel se ji strhnout a tehdy zjistil, že má pravou ruku zcela bezvládnou. Levou rukou se mu podařilo masku sundat. Hned se mu začalo lépe dýchat. Tím však potíže neskončily. Po bolestivém zvracení ho přepadly ukrutné křeče. Na padáku se kroutil jak had. Přál si být už na zemi. Když se blížil k zemi, zjistil, že se vznáší nad lesem. Z posledních sil a v poslední chvíli zatáhl za levý svazek padákových šňůr a tím změnil



směr klesání. Přistál na poli, asi 45 km od místa startu. Opět měl štěstí, že v blízkosti byla hospoda a v ní měli led, kterým si mohl obložit ukrutně omrzlou pravou ruku. Prsty měl bezvládné a celou ruku bledou. Později silně zčervenala a teprve po tříhodinové koupeli v ledu začaly červenomodré skvrny mizet.



Ludvík Pavlovský seskočil v prostoru Brandýs n. Labem –

Kostelec za silného jihozápadního větru, který jej zanesl až k Mladé Boleslavi. Nepoužil žádný dýchací přístroj. Přistání se uskutečnilo u vesnice Strašnov (podle časopisu Mladý letec, roč. VII, 1935–1936 č. 2) poblíž libichovského lesa. V měřicí stanici Vojenského leteckého studijního ústavu 9. října 1935 přezkoušeli oba barografy, zjistili korigovaný tlak v místě vypnutí barografu při seskoku a po odečtení 95 metrů stanovili výšku seskoku podle

mezinárodní normy CINA – 8705 metrů nad mořem. Doba pádu asi 26 minut, střední rychlost pádu 5,4 m/sec. Vyhodnocení barografů, údaje o průběhu seskoku a stanovení výšky seskoku byly zpracovány do protokolu č. 1074 ze dne 10. října 1935 podepsaného pplk. Budínem. Tím byl oficiálně stvrzen světový rekord v seskoku padákem bez dýchacího přístroje.

Ludvík Pavlovský byl převezen do vojenské nemocnice v Praze. Tam mu chtěli pravou ruku amputovat. Šlo o omrzlinu III. stupně. Naštěstí ho dostal do péče mladý aspirant MUDr. Rebenwünzel, který mu ruku zachránil. L. Pavlovský mu byl vděčný do konce života. Následovalo dlouhodobé léčení, ale trvalé ochrnutí prstů mu však zůstalo.

Ludvík Pavlovský zasvětil svůj život letectví a parašutismu a věřil, že tímto odvážným seskokem přispěje k rozšíření dobrého jména československého letectva v zahraničí. Za svůj odvážný čin mezinárodní úrovně obdržel 31. ledna 1936 diplom od Aeroklubu republiky Československé.

O parašutistovi Ludvíku Pavlovském a jeho rekordu se psalo v novinách a dokonce byl pozván do studia Československého rozhlasu, aby pověděl o svém rekordu. Tímto, v té době pozoruhodným činem, se stal známým jak v odborných leteckých

kruzích, tak i u veřejnosti. Po tomto seskoku působil jako propagátor letectví u Masarykovy letecké ligy v Brně. I v průběhu válečných let prováděl osvětu a přednášky o letectví a parašutizmu, kdy seznamoval své posluchače s padáky typu PAK a Svět, které sám při svých seskocích používal. Právě později používaný padák československé výroby Svět byl zvlášť upravený a vrchlík padáku byl zvětšený asi o 18 m². Jeho přednášky byly doprovázeny školním filmem „Československé letectví a co má každý o něm vědět“.

Po osvobození žádal MNO o opětovné zařazení k letectvu. V roce 1945 byl přijat zpět do armády, zpočátku jako velitel čety a polní pozorovatel u 3. leteckého náhradního pluku v Brně. Pak byl ale postaven mimo činnou službu. Do činné služby byl opět povolán na začátku roku 1946, avšak tentokrát byl zařazen u 16. pěšího praporu v Dědicích. V rámci renominace byl povýšen až do hodnosti štábního kapitána. Krátce po únoru 1948 byl však zproštěn vojenské služby a byl dán na trvalou dovolenou bez nároku na vojenskou penzi nebo odpočinkové platy. To byla krutá rána pro Ludvíka Pavlovského.

Svůj světový rekord se pokusil zaznamenat do své biografie s názvem „*Osudy padákového letce*“. Kromě teoretických poznámek k parašutizmu je v ní barvitě líčena příprava k výškovým letům a provedení vlastního rekordního seskoku. Avšak ani tento pokus o vydání této publikace nebyl příznivě přijat.

Žádného dalšího ocenění se bohužel už nedočkal. Pan Ludvík Pavlovský zemřel dne 2. dubna 1991 bez pocitu společenského uznání, bez satisfakce, že byl přínosem aspoň pro letectvo. Namísto toho s pocitem křivdy a s vědomím, že pravda vítězí jen ve vyšších kruzích a je pouze pro vyvolené. Teprve v roce 1992 byl ministrem obrany ČSFR rehabilitován za občanské a politické postoje v letech 1948–1989, a in memoriam povýšen do hodnosti podplukovníka.



Na pana Ludvíka Pavlovského a jeho odvážné výkony se však nezapomnělo. Jeho osobnost a jeho heroický rekordní seskok padákem je i nadále připomínán na internetových stránkách i v

regionálních publikacích. Ať se jedná o medailonky k jeho osobním výročím v rosickém měsíčníku "Rosa", nebo je jeho památce věnována kapitola v Osobnostech Rosicka v rozsáhlé publikaci "Rosice 100 let městem".

Tímto článkem chci přispět k oživení jména české legendy letectví a parašutismu pplk. Ludvíka Pavlovského. Letos v červnu uplyne 116 let od jeho narození.

(Pozn. red. Článek byl psán před 4 léty, takže v roce 2021 uplynulo už 120 let. Zároveň si opravte v údaj v knize J. Šolc – Červené barety str. 29, kde je datum seskoku 3. 10. 1931, správně 1935!).

Zdroje:

Letectví a kosmonautika č.10/1990

Rosice 100 let městem, 1. vydání, 2007, Osobnosti Rosicka

Foto a dokumenty – archiv rodiny Ludvíka Pavlovského

Dušan Šuráni, plk. v. v. člen KVV Olomouc



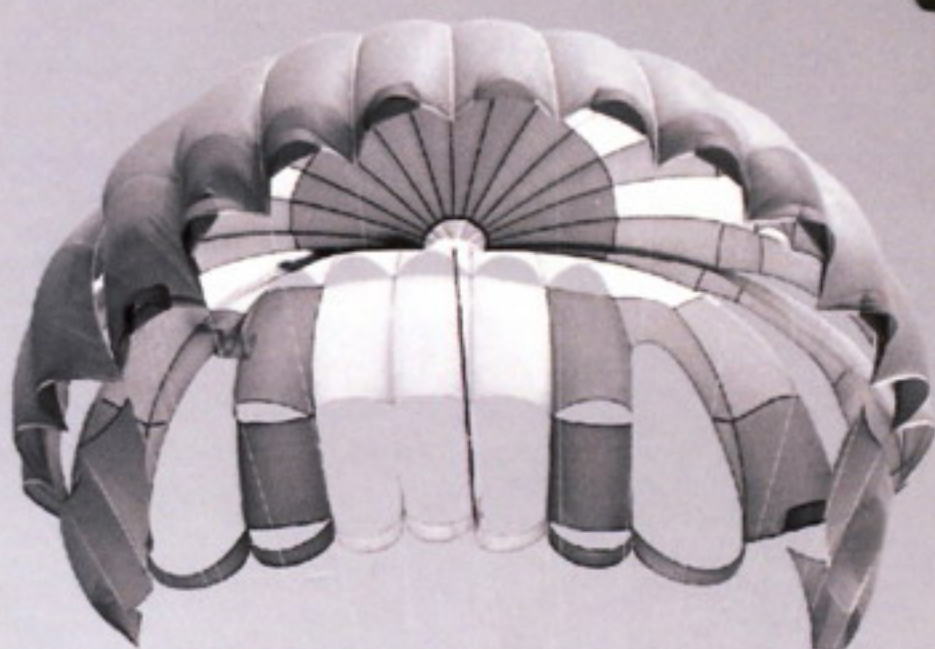
Letisko Šurany, 31.10.2009. Na snímce zľava Milan Sucháň, Dežko Litvák, Dušan Šuráni (autor příspěvku) a Mikuláš Kodada



Autor se od roku 2002 věnuje
v odborných člancích problematice
historie vojenského parašutizmu.

Od roku 2014 pak knižně.

V pořadí pátá kniha
je volným pokračováním
dílu I. z roku 2020.



ISBN 978-80-7568-436-3



9 788075 684363