



Letiště Karlovarského kraje



- Karlovarský kraj je sice rozlohou menší, ale z hlediska letectví překvapivě pestrý. Většina lidí si vybaví především **Letiště Karlovy Vary**, které je jediným mezinárodním veřejným letišťem v kraji a slouží především charterovým a sezónním linkám. Jeho význam je spojen hlavně s lázeňským turismem a přílety hostů ze zahraničí. Mimo něj však v regionu existuje řada dalších letišť a vzletových ploch, které hrají důležitou roli zejména ve sportovním a rekreačním létání.
- Velmi významné je také **Letiště Cheb**, které patří k neaktivnějším sportovním letišťem v západních Čechách. Má dlouhou tradici, fungující aeroklub a využívá se pro plachtařský provoz, motorové létání i výcvik pilotů. Přestože nejde o komerční letiště s pravidelnými linkami, v rámci kraje má silné postavení a je důležitým centrem leteckého sportu.
- Dalším známým bodem na mapě je **Letiště Mariánské Lázně**. Historicky šlo o veřejné letiště s ambicí obsluhovat lázeňské město podobně jako Karlovy Vary. V současnosti je jeho provoz výrazně omezený a využití spíše sporadické, přesto je letiště oficiálně evidované a stále se s ním počítá jako s potenciální dopravní infrastrukturou do budoucna.
- Mezi menší sportovní letiště patří **Letiště Toužim**, které slouží především lehkým letadlům, ultralightům a rekreačnímu létání. Podobných ploch je v kraji několik a často fungují jako klubová nebo soukromá letiště s omezeným provozem. Jejich význam nespočívá v přepravě cestujících, ale spíše v udržování letecké tradice, výcviku pilotů a volnočasových aktivitách.
- Kromě oficiálních letišť existují v Karlovarském kraji také menší **přistávací plochy pro ultralehká letadla**, příležitostně využívané travnaté dráhy nebo soukromé vzletové plochy. Tyto lokality často nejsou určeny pro veřejný provoz a jejich použití podléhá souhlasu provozovatele, přesto tvoří důležitou součást místní letecké infrastruktury. Doplnují je rovněž **heliporty**, například u nemocnic nebo významných objektů, které zajišťují leteckou záchrannou službu.
- Celkově lze říci, že kromě známých letišť v Karlových Varech, Chebu, Mariánských Lázních a Toužimi se v Karlovarském kraji nachází ještě několik dalších menších letišť a vzletových ploch. I když nejsou běžně viditelná pro širokou veřejnost, dohromady vytvářejí síť, která dává kraji překvapivě silné postavení v oblasti sportovního a rekreačního létání.



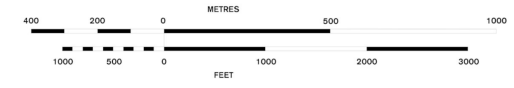
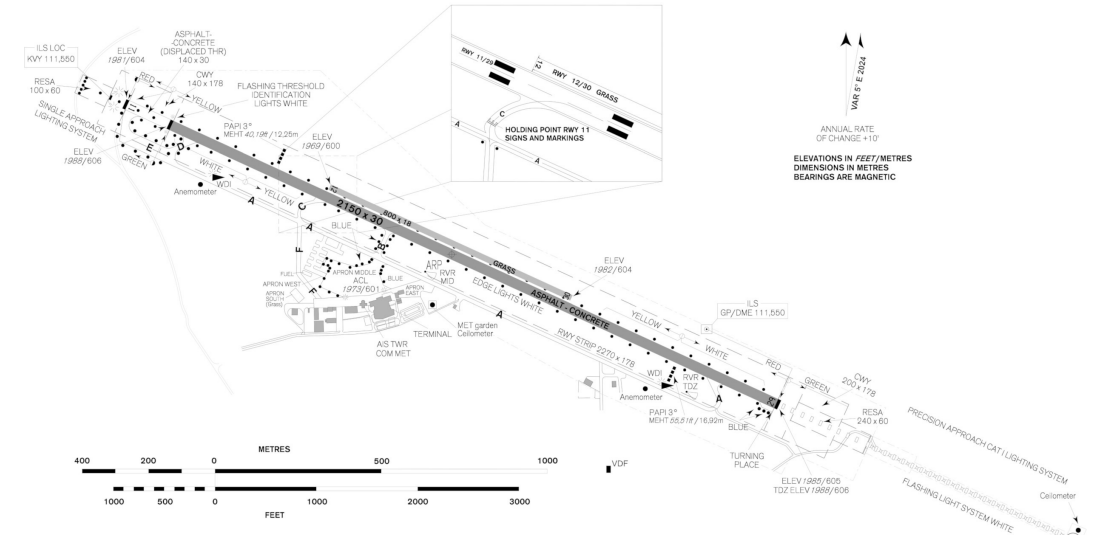
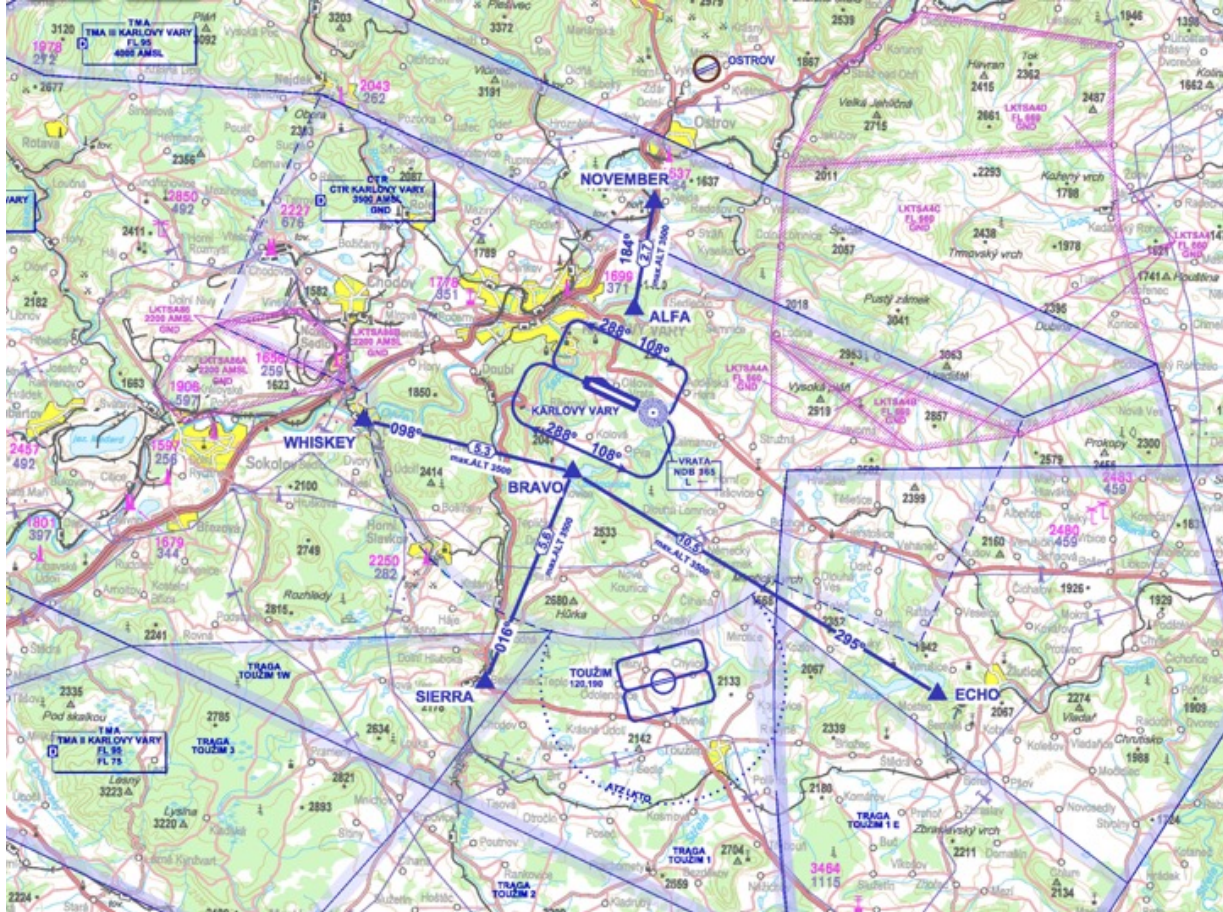
Seznam letišť (11)

Karlovy Vary Airport
Cheb Airfield
Hory Airfield
Ostrov Airfield
Stará Voda Emergency Field
Toužim Airfield
Mariánské Lázně Airfield
Milhostov ULM
Rovná Airstrip
Karlovy Vary Regional Hospital Heliport
Krajková Emergency Landing Area

Karlovy Vary Airport



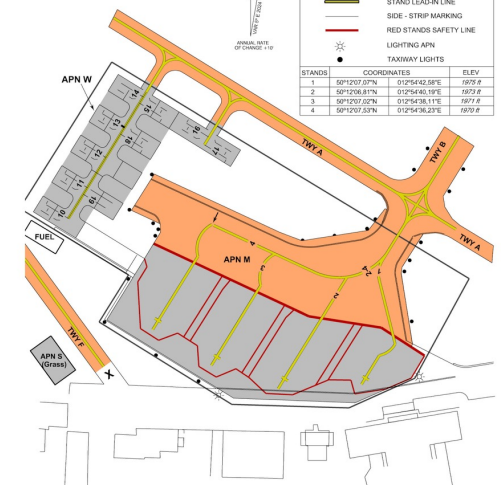
- Záměr založení letiště u lázeňského města Karlovy Vary byl vyvolán rozvojem letectví a civilní letecké dopravy v Československu na počátku 20. let. Městská rada již v roce 1925 správně odhadla nezbytnost leteckého spojení s ostatními městy u nás i v zahraničí. Inspiraci nalezla v nedalekých Mariánských Lázních, kde již od roku 1921 provozoval leteckou dopravu Julius Arigi, nejprve prostřednictvím své společnosti IKARUS, později na novém letišti (z původního letiště na Panských polích se jeho činnost přesunula do obce Skláře), které bylo otevřeno v roce 1927 společně s leteckou továrnou AERO a pod jejím jménem provozoval linku Mariánské Lázně – Praha. Ve stejném roce, kdy bylo otevřeno letiště Skláře, našly Karlovy Vary konečně vhodnou lokalitu pro vybudování svého letiště u obce Olšová Vrata. Ve stejném roce byla uzavřena smlouva mezi Ministerstvem veřejných prací a městem Karlovy Vary na vybudování letiště. Práce na terénních úpravách započaly 28. října 1928 a trvaly až do roku 1930, náklady na úpravu vykoupených pozemků na letištní plochu stálo více než milion korun.
- Letištní plán byla odvodněna, zrekultivována a na jaře téhož roku oseta travou. Holá letištní plocha ve tvaru lichoběžníku, bez letištních objektů, měla celkovou rozlohu 40 ha. Až v roce 1930 byl předložen projekt hangáru, jehož autorem byl akademik Stanislav Bechyně. Studii odbavovací budovy zpracoval architekt Rudolf Weise z Karlových Varů. Z neznámých důvodů nebyly tyto návrhy přijaty. V říjnu roku 1931 byla zpracováním nového projektu pověřena pražská firma ing. Jana Blažka. Pozdější výstavbu řídil ing. Antonín Brebera, stavební dozor vykonal ing. František Solveter. Nové objekty byly uvedeny do provozu v roce 1933. Hlavní odbavovací budova a další objekty byly na tehdejší poměry dostatečně kapacitní s dokonalou architekturou, kterou obdivujeme dodnes.
- Roku 2001 byla postavena nová řídicí věž. V roce 2004 bylo letiště Karlovy Vary převedeno z majetku státu do vlastnictví Karlovarského kraje (podobně jako ostatní regionální letiště v Brně a Ostravě) a jeho provozovatelem se stala krajská společnost Letiště Karlovy Vary s.r.o. Zároveň začala být připravována komplexní modernizace letiště. Mezi roky 2005–2006 proběhla rekonstrukce vzletové a přistávací dráhy, která prodloužila její životnost o 20 let a umožnila větší nosnost. Letiště zároveň bylo vybaveno světelným systémem dle standardů ICAO. V květnu 2009 byla otevřena nová futuristická hala terminálu letiště od architekta Petra Parolka, která stála 98 milionů Kč a má kapacitu až půl milionu cestujících ročně.

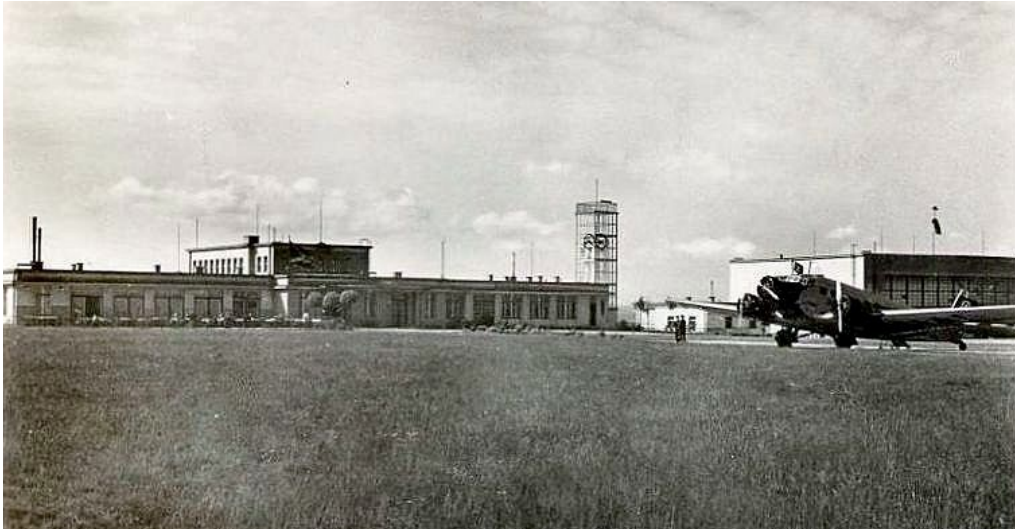


LEGEND

- MANOEUVRING AREA
- AIRCRAFT STANDS
- APRON BOUNDARY
- TWY CENTRE LINE
- STAND LEAD-IN LINE
- SIDE-STRIP MARKING
- RED STANDS SAFETY LINE
- LIGHTING APN
- TAXIWAY LIGHTS

STANDS	COORDINATES	ELEV
1	50°12'02.07"N 012°54'42.58"E	1873.8
2	50°12'08.81"N 012°54'40.19"E	1873.8
3	50°12'02.07"N 012°54'43.11"E	1873.8
4	50°12'02.07"N 012°54'35.23"E	1870.0

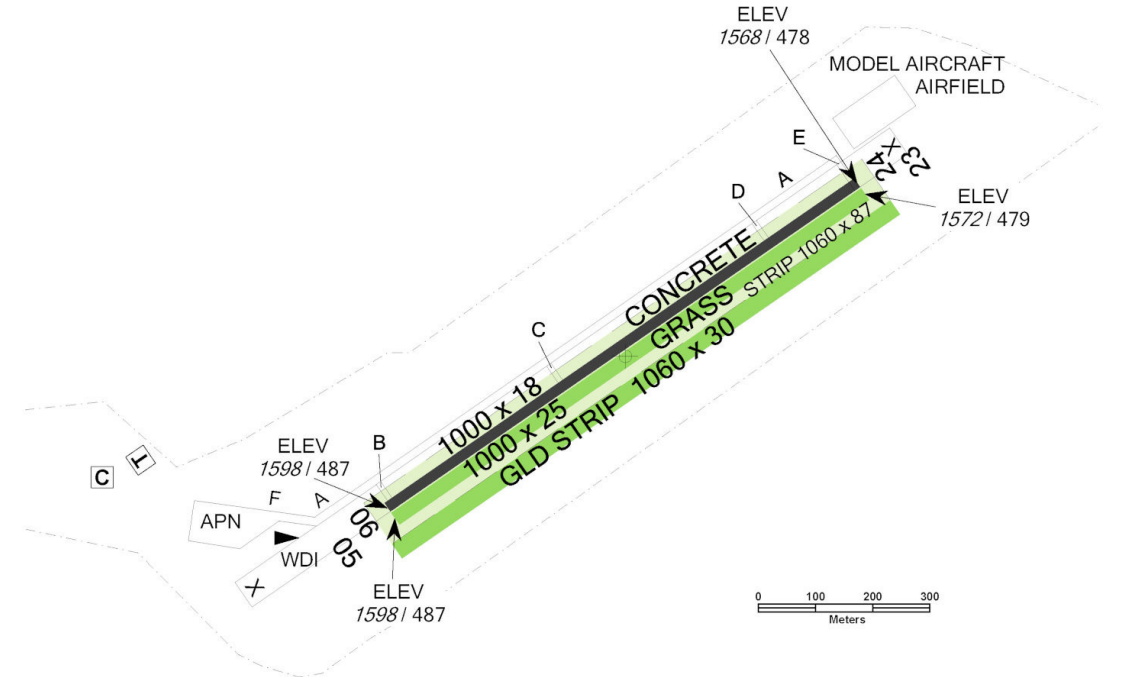
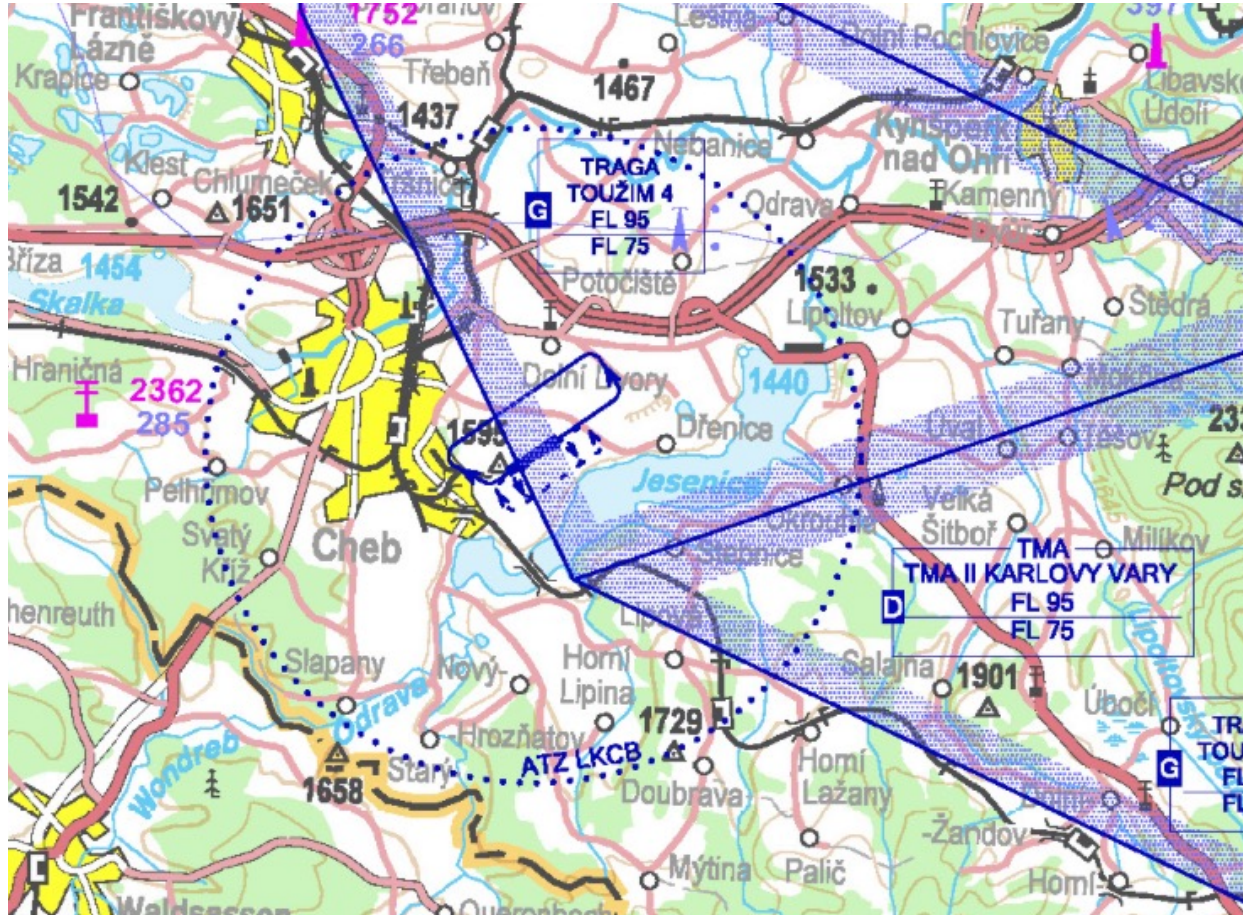




Cheb Airfield



- První chebské letiště vzniklo již v létech 1916 – 1917. Vybuďovalo jej město Cheb na svých pozemcích na základě zájmu rakousko-uherské armády. Projektem a realizací byl pověřen chebský radní, architekt a stavitel Pascher. K.u.K. Luftflotte zde umístila jednotku Fliegeretappen Kompanie Nr. 16, což byla cvičná a doplňovací jednotka, která v Chebu zahájila činnost 1. července 1917. Tím se toto letiště stalo prvním a jediným v zemích Koruny české bývalého mocnářství.
- Po vzniku Československa v roce 1918 bylo toto letiště jediným na celém území republiky a jediná použitelná letadla se nacházela právě zde. V Chebu však byla vyhlášena samosprávná provincie Deutschboehmen a proto byla v listopadu 1918 podniknuta slavná výprava setníka Rošického, která letiště obsadila a získala tak nové republice její první vojenská letadla. Při historicky prvním startu dvojice pilotů na stroji Oeffag došlo bohužel i k první letecké tragedii nové republiky, když pilot V. Antoš havaroval za chebským nádražím. Do Chebu byly poté soustředěny letecké školy všech odborností a založeno Vojenské letecké učiliště, které zde působilo až do r. 1934.
- Za dobu trvání VLÚ v Chebu zde byly vycvičeny stovky pilotů, pozorovatelů a mechaniků, z nichž mnozí se později proslavili po celém světě. Od roku 1928 zde byly umístěny jednotky I. leteckého pluku T.G.M., konkrétně velitelství III. perutě a stíhací letky č. 31 a 32, zatímco školní útvary VLÚ se postupně stěhovaly do Prostějova.
- Později přišly na chebské letiště další, tentokrát pozorovací letky a to letka č. 4 a pozorovací letka č. 6. V období zhoršování mezinárodní politické situace vznikla v Chebu první Četnická letecká hlídka, která zde působila až do května 1938.
- Po Mnichovu, kdy Cheb se stal říšským městem, vznikl z chebského letiště tzv. Fliegerhorst – jedna ze základen Luftwaffe. První zde umístěnou jednotkou byli stíhači II. Gruppe – Jagdgeschwader 135.
- Toto slavné letiště bylo zcela zničeno dne 28. dubna 1945, když o něj svedla těžkou bitvu 97. pěší divize U.S.Army s jednotkami 2. tankové divize SS a dalšími jednotkami Luftwaffe a Wehrmachtu. Po krátkém pokusu o jeho obnovu bylo v roce 1947 opuštěno a zaniklo. Druhé chebské letiště vzniklo v roce 1940, jako tovární letiště firmy Flugzeugwerke Eger GmbH. Tato firma, vybudovaná nedaleko od města se zabývala opravami a stavbou vojenských letadel pro Luftwaffe. Její výrobní program začal bombardérem Heinkel He-111 (hlavní německý střední bombardér), který se zde vyráběl až do začátku roku 1943. Poslední zde vyrobenou verzí byla He-111 H-23 pro Slovenský štát. Posledním typem, který se v Chebu za války vyráběl, byl Messerschmitt Me-262 Schwalbe první operačně nasazený proudový stíhací letoun na světě). Chebskou specialitou byla výroba fotoprůzkumné verze Me-262 A1a/U3 se dvěma vestavěnými kamerami. Kromě toho se zde ještě vyrobila série klasických stíhacích A1a.
- Po válce bylo letiště opraveno a působil zde Aeroklub. Zároveň Ministerstvo dopravy vybavilo letiště potřebnou technikou, postavilo odbavovací budovu, věž a další nutná zařízení. Cheb měl sloužit jako mezinárodní letiště s možností diverze pro letadla přilétající do ČSR ze západu a severu v případě neschopnosti Ruzyně. Tato idea nepřežila „Vítězný únor“. Krátce před otevřením mezinárodního letiště obsadila základnu Československá armáda, která vyhnala veškerý civilní provoz a na jaře roku 1952 zde zřídila stanici „stálé hotovosti“ s letouny Jak-23. Jejich působení v Chebu trvalo do léta roku 1953. Od té doby zůstalo letiště v rukou armády, ovšem až na vzácné výjimky nebylo letecky využíváno. Až koncem osmdesátých let zde působil nejprve Slovair s letouny Z-37 a AN-2, později, již po společenských změnách roku 1989 společnost Air Speciál a později firma ABAS Plasy. S firmou ABAS přišla na bývalé tovární letiště i ultralehká letadla a díky firemní škole se začalo rozvíjet sportovní ultralehké létání. K tomu přispívá i Ultralight Club Cheb, který vznikl v roce 1997. V roce 2005 získalo letiště město Cheb jako svůj historický majetek a svěřilo jej do správy a užívání právě chebskému Ultralight Clubu.



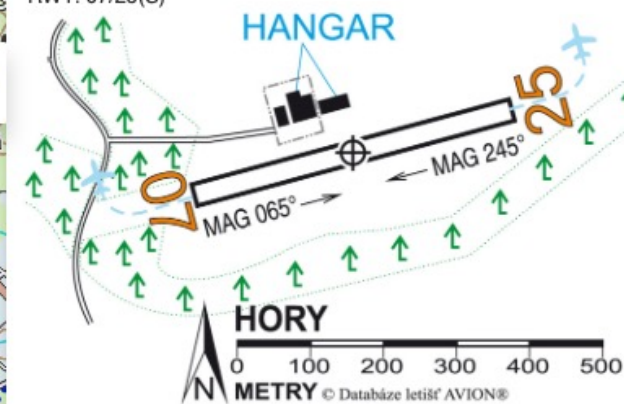


Hory Airfield

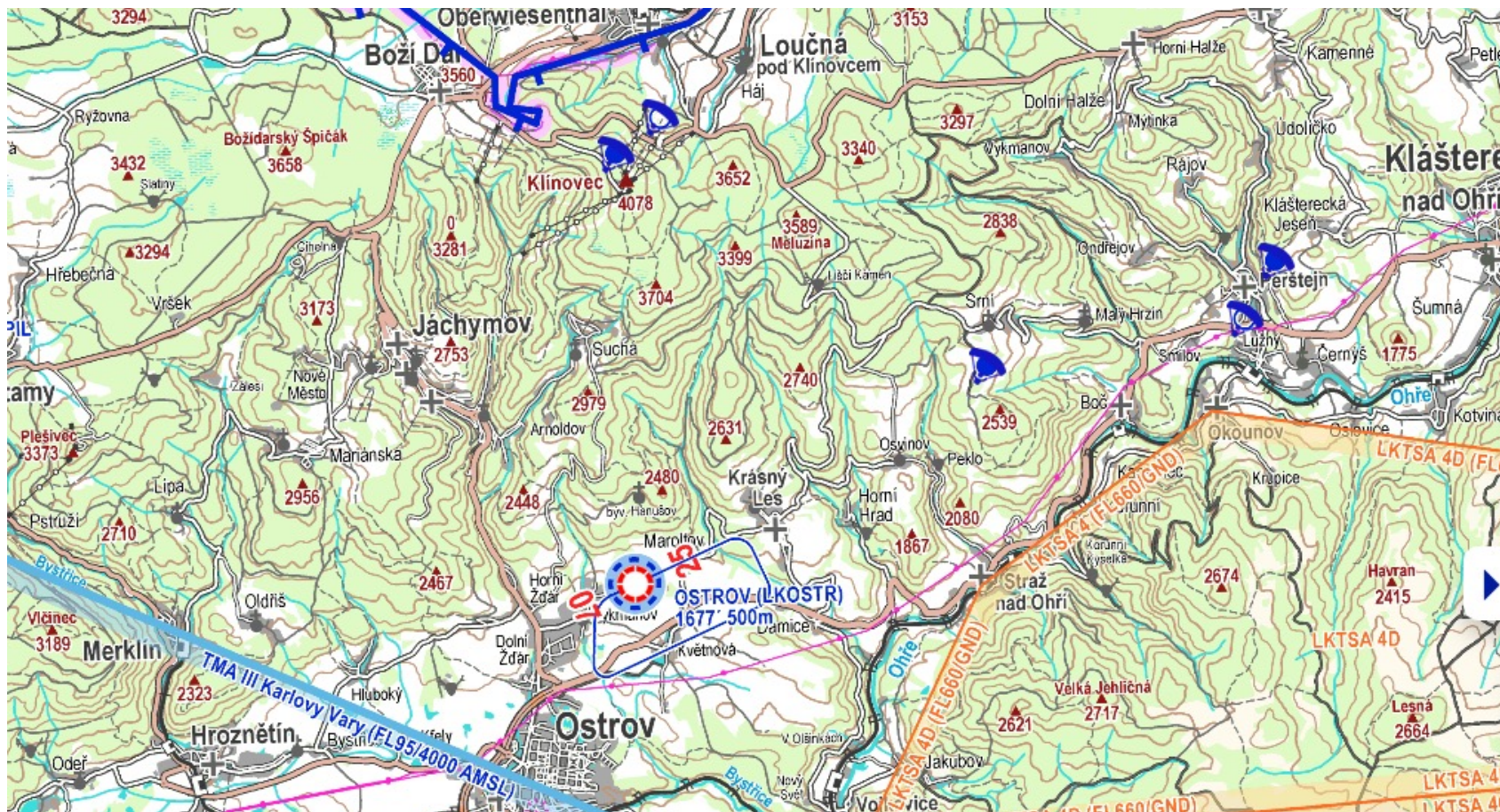


Hory (LKHORY)

Plocha SLZ neveřejná
 ELEV 1647 ft (502 m) / ALT NIL ft
HORY [RADIO 125,830]
 ATIS: KARLOVY VARY ATIS 127,640(E) /H24/
 CTR LKKV: VARY TWR 121,230(E) /letní čas: MON-SUN 06-17;
 zimní čas: MON-SUN 07-15 +NOTAM/
 TMA LKKV: PRAHA RADAR 118,650(E) /H24/
 FIS: PRAHA INFO 126,100(E) /H24/
 VFR - den
 ICAO: NIL, GPS: LKHORY
 HRS: O/R
 INFO: Okruhy N. AD leží v CTR LKKV. Před vstupem do TMA/CTR nutno získat povolení od APP/TWR LKKV. Mimo prov. dobu LKKV se mění CTR v prostor tř. G a E. Pozor na stožár 1,3km ESE AD, ELEV cca 1900ft.
 NOISE: NIL
 RWY: 07/25(S)



Ostrov Airfield



Ostrov (LKOSTR)

Plocha SLZ neveřejná / registrovaná

ELEV 1677 ft (511 m) / ALT 2700 ft

OSTROV [RADIO 125,830]

ATIS: KARLOVY VARY ATIS 127,640(E) /H24/
 CTR LKKV: VARY TWR 121,230(E) /letní čas: MON-SUN 06-17;
 zimní čas: MON-SUN 07-15 +NOTAM/
 FIS, LKTS A 4: PRAHA INFO 126,100(E) /H24/
 LKTS A 4: PRAHA RADAR 120,275(E) /H24/
 TMA LKKV, LKTS A 4: PRAHA RADAR 118,650(E) /H24/

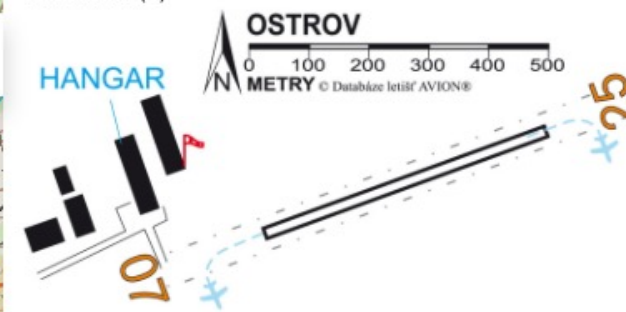
VFR - den

ICAO: NIL, GPS: LKOSTR

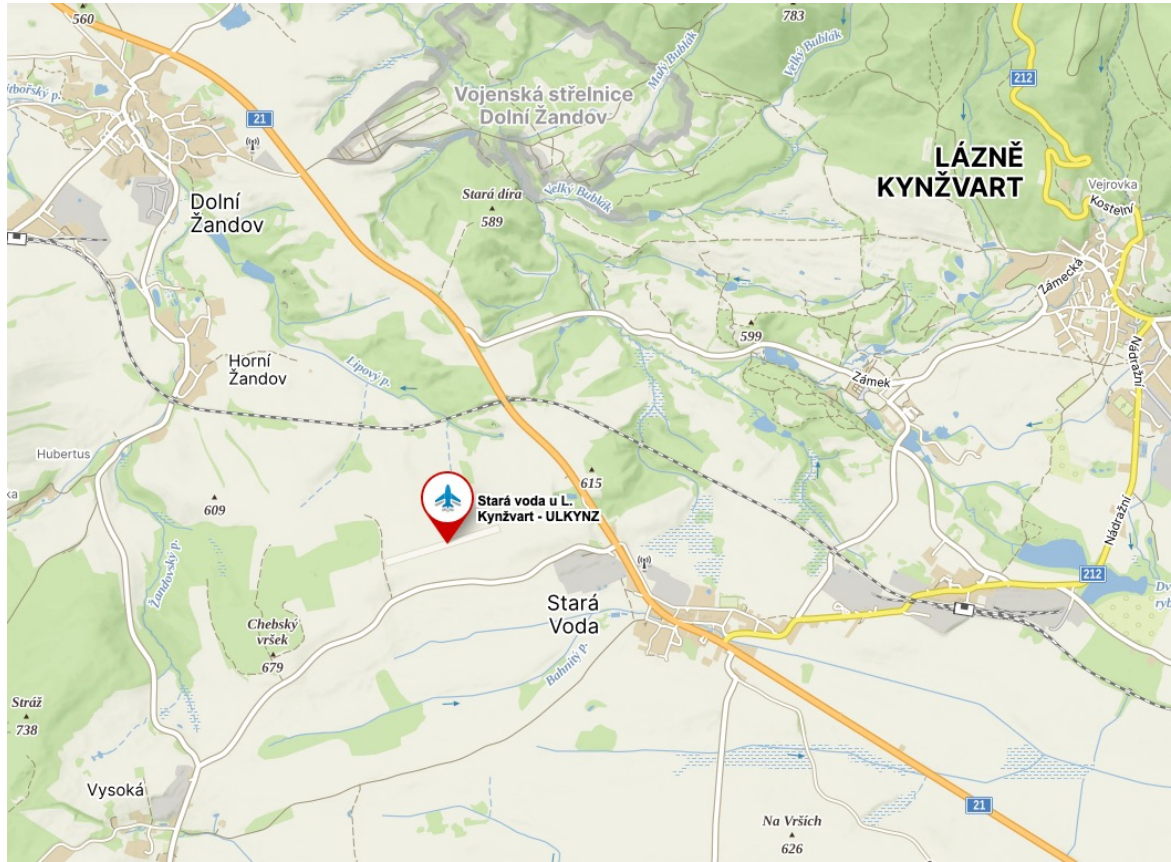
HRS: NIL

INFO: Přílety PPR! Okruhy S. RWY07 stoupání 1,5%. Možnost turbulence při větru z N. Pozor na výskyt divoké zvěře! Po větších deštích RWY neschopný.
 NOISE: Dodržovat okruh - nepřelétávat areál věžeňské služby Vykmánov a Krásný Les.

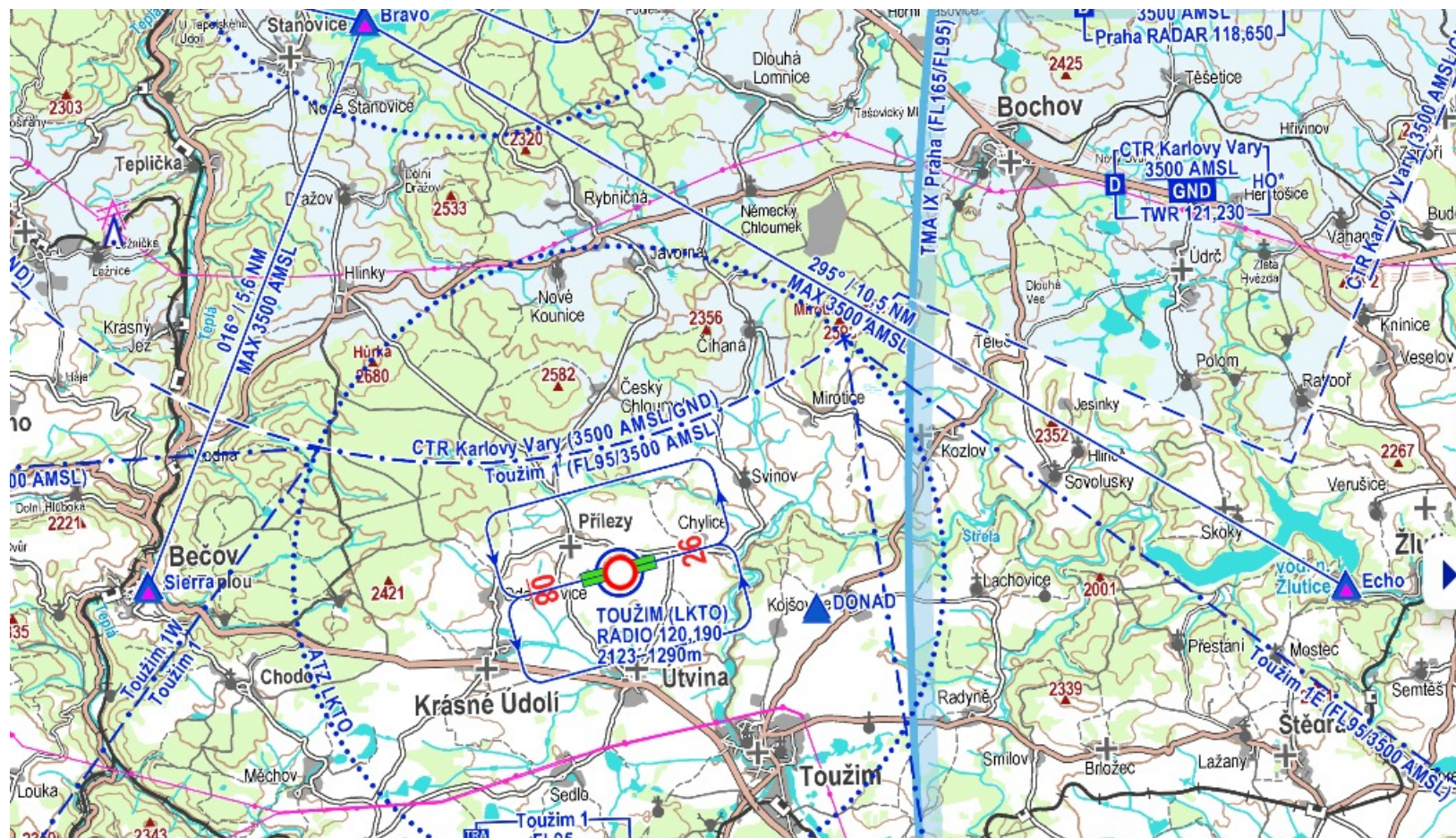
RWY: 07/25(S)



Stará Voda Emergency Field

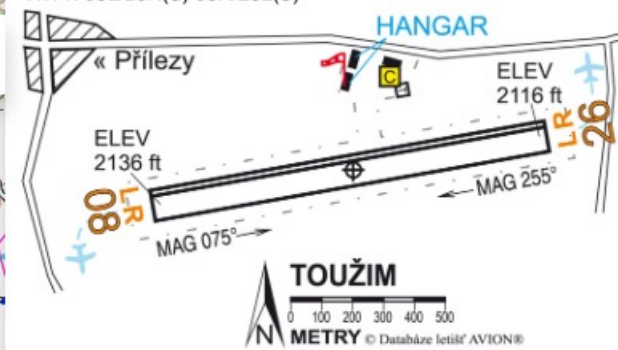


Toužim Airfield



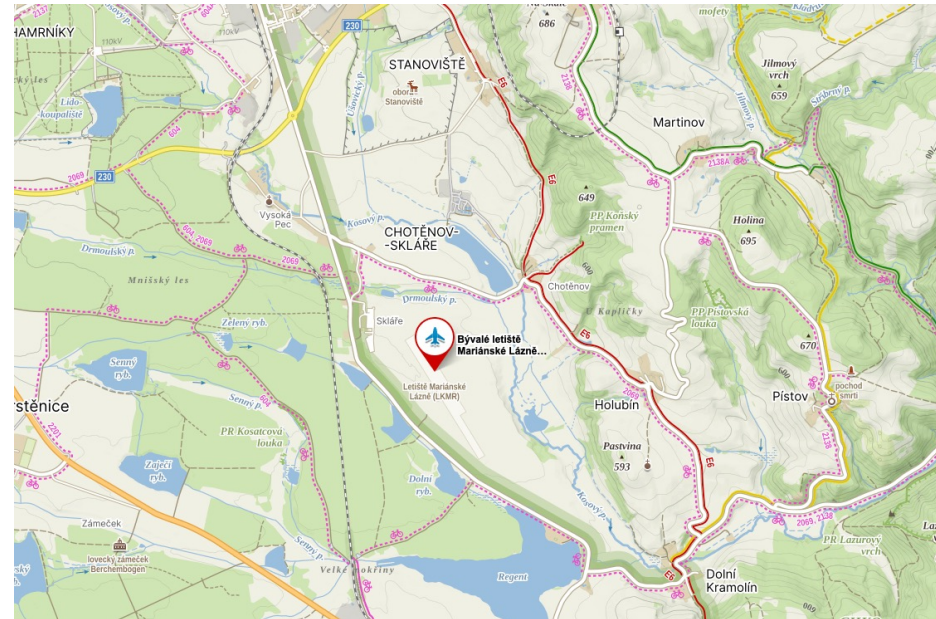
Toužim (LKTO)

Veřejné vnitrostátní letiště
 ELEV 2123 ft (647 m) / ALT 3100 ft
TOUŽIM RADIO 120,190 ENG O/R předem
 ATIS: KARLOVY VARY ATIS 127,640(E) /H24/
 CTR LKKV: VARY TWR 121,230(E) /letní čas: MON-SUN 06-17;
 zimní čas: MON-SUN 07-15 +NOTAM/
 TMA LKKV: PRAHA RADAR 118,650(E) /H24/
 FIS: PRAHA INFO 126,100(E) /H24/
 VFR - den, MAG VAR: 2°E 2005
 ICAO: LKTO, GPS: LKTO
 HRS: 15APR-15OCT SAT,SUN,HOL 07-14 jinak O/R
 INFO: Přilety mimo provozní dobu O/R. Okruhy vždy levé. AD leží pod TMA LKKV - informujte se o aktivaci TRAGA Toužim na Vary ATIS/TWR. Odklizení sněhu není zajištěno. Po větších deštích RWY neschopny.
 NOISE: DEP RWY26 číťit doleva po 1 km - mezi Odolenevce a Krásné Údolí
 RWY: 08L/26R(S) 08R/26L(S)

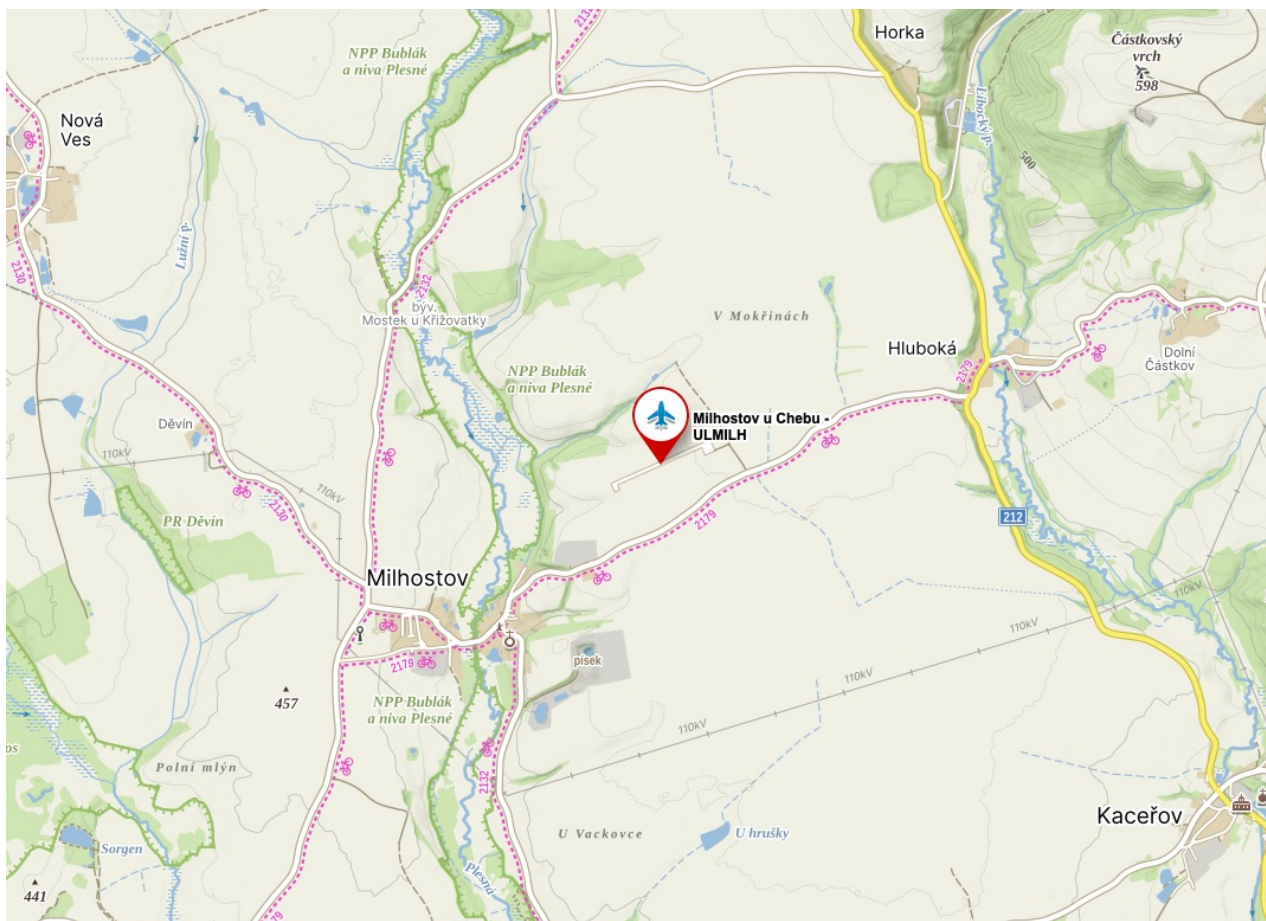


Mariánské Lázně Airfield

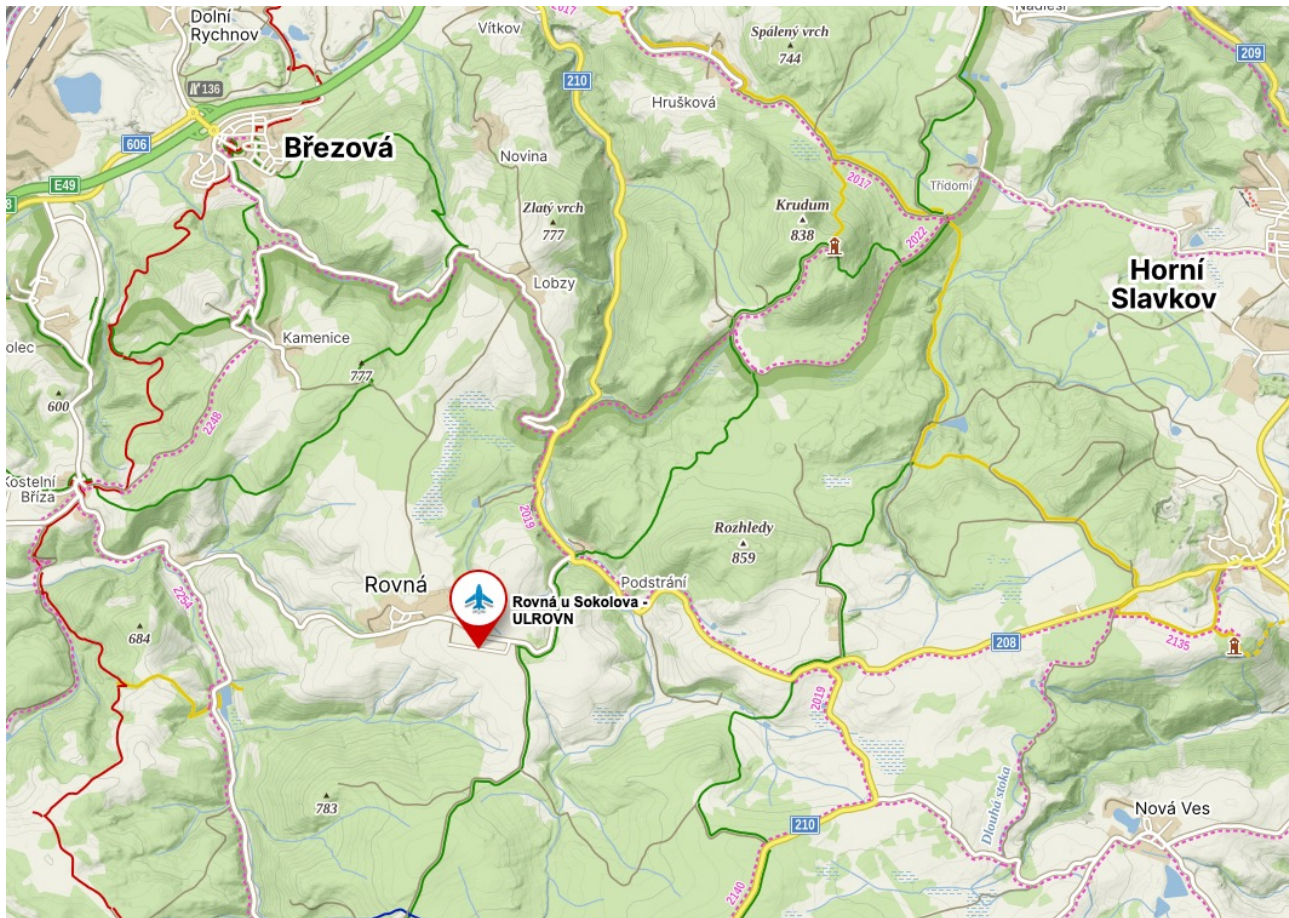
- V září roku 1919 založil Julius Arigi provizorní letiště na louce u Velké Hleděsebe, v blízkosti Kosího potoka. Na louce stál dřevěný hangár a Julius Arigi odtud létal se svým dvouplošníkem na různé reklamní, vyhlídkové a soukromé lety. V roce 1921 založil Arigi společnost Bäder-Flugsgesellschaft, která začala budovat nové letiště v blízkosti nádraží, na nedalekých Panských polích. Letiště mělo plochu 7 ha a od roku 1925 zde létala pravidelná linka Praha–Mariánské Lázně.
- Výstavbu mezinárodního letiště ve Sklářích započalo město Mariánské Lázně spolu s československým státem v roce 1927. Vedle přistávací plochy o rozměrech 600×800 metrů, byla postavena betonová letištní hala od mariánskolázeňského architekta Karla Guta. V ní bylo ředitelství, sanitární centrum, rádiová a meteorologická stanice, celní expozitura, pošta a restaurace. Vedle letištní budovy byl postaven hangár. Do provozu bylo letiště uvedeno 4. července 1927 (časopis Hamelika uvádí 3. července). Julius Arigi si vedle letiště postavil honosnou vilu, neboť očekával, že se stane ředitelem nového letiště, avšak Československé státní aerolinie jej nejmenovaly. Letiště bylo používáno jen po dobu lázeňské sezóny, tj. od května do září. Existovalo celkem 18 leteckých linek do hlavních měst evropských států.
- V říjnu 1939 začalo být letiště ve Sklářích používáno německou armádou k vojenským účelům. Po vypuknutí války letiště sloužilo jako pilotní škola „Deutsche Flugzeugführerschule Marienbad“. Po roce 1940 byly na letišti budovány nové hangáry a výrobní haly pro výrobu radarů a radiostanic. Na konci války byly tyto výrobky ukryty do skladů, kde je našla americká armáda. V dubnu 1945 se letiště opakovaně stalo cílem náletů amerických letadel a na konci války bylo nepoužitelné. V květnu 1945 bylo letiště obsazeno americkou armádou a uzavřeno. Američané letiště používali až do listopadu 1945, kdy opouštěli Československo. Po opuštění americkou armádou začalo být letiště využíváno ke shromažďování německého obyvatelstva, připravovaného k odsunu. Mezi lednem a říjnem 1946 odtud bylo vypraveno 11 transportů s celkem 11 891 německy mluvícími obyvateli z Mariánských Lázní a přilehlého okresu.
- Po válce bylo letiště s hangáry po bombardování opraveno a uvedeno opět do provozu. Poválečná letecká doprava byla však v padesátých letech zastavena. Zprávy o provozu letiště v letech 1950-1989 se z důvodů absence místních novin a cenzury těžko shánějí. 8. června 1972 došlo k únosu letadla L-410 Turbolet na lince Mariánské Lázně - Praha - Bratislava - Lučenec. Deset z 15 cestujících byli únoscí, kteří donutili kapitána letadla J. Mičicu přistát u Weidenu v Bavorsku. Mičica byl v kokpitu letadla zastřelen. Unos letadla byl propagandisticky zkresleně využit ve 30 případech majora Zemana - díl Mimikry. Unosci byli ve věku 18 - 23 let, zbraně získali krádeží. Otec jedné z únoskyň byl policista. I když trvali na tom, že jsou političtí uprchlíci, byli v Německu souzeni a nevydání do ČSSR. Hlavní iniciátor Adamica se před procesem oběsil v cele. V roce 1990 dostali všichni od prezidenta milost. V období začínající normalizace únos vyvolal obrovskou aféru, hlavně nevydáním pachatelů, a také selháním bezpečnostních opatření (neexistencí rentgenu a ráků). Letišti zrušili dopravní lety a v roce 1981 bylo definitivně uzavřeno. V letech 1965-1970 byla nepoužívaná letištní budova z masivního betonu vyhozena do povětří střelnicí z jáchymovských dolů ze Zadního Chodova.



Milhostov ULM (Ultralight Motorized Aircraft)



Rovná Airstrip



Karlovy Vary Regional Hospital Heliport



Krajková Emergency Landing Area

