

Vyhráli jsme leteckou válku – chceme vyhrát letecký mír (kráceno)

S čím vstupujeme do roku 1947:

Ing.Karel Weysser – vrchní odborový rada ministerstva dopravy

„Hlavní zásady, kterými se bude řídit čs. sportovní letectví, budou směřovati k zvýšení jeho úrovně odpovídající možnostem, požadavkům a potřebám, které sportovní letectví důležitostí vyžaduje.

Pokračující viditelné zlepšování domácích i zahraničních poměrů bude mít odezvu i ve sportovním letectví, které bude nutno řídit podle těchto zásad: zvýšení úrovně sportovních letců nabytím dalších leteckých zkušeností praktických i theoretických, uplatňováním letecké kázně, svědomitosti a odpovědnosti.

Budování dostatečného počtu sportovních letišť, hangárů a zařízení za pomoci široké veřejnosti a státní podpory.

Opatření vhodných sportovních letadel domácí výroby i konstrukce, odpovídající pokroku doby, pro pilotní a udržovací výcvik a dálkovou turistiku.

Pořádání leteckých závodů a soutěží, účast našich letců v závodech mezinárodních a navázání styků se zahraničními letci.

Zlevnění nákladů na letecký provoz (pohonné hmoty, pojištění a pod.).

Zpřístupnění a umožnění leteckého sportu zájemcům všech vrstev, a to se zřetelem k zájmům a prospěchu celku.

Zlepšení organizace aeroklubů, zejména pokud jde o usměrňování a provádění leteckého provozu.

Šíření zájmu o sportovní letectví ve veřejnosti a v kruzích vedoucích činitelů hospodářského a politického života.

Plnění těchto zásad jest možné při dobré vůli všech, kteří chápou význam sportovního letectví."

Ing.Vladimír Brůža – odborový přednosta ministerstva průmyslu

„Rok 1947 bude představovati pro československý letecký průmysl pokračující konsolidaci.

Především bude dokončena organizace leteckého národního podniku, který se důsledně dobuduje tak, aby se cele mohl věnovat letectví.

Bude třeba především, aby byl koordinován vývoj konstrukčních prací za tím účelem, aby práce na nových prototypoch se mohly v nejkratší době ukončit. Výroba se bude organizovati tak, aby se docílilo soustředění výroby motorů a draků a zvláštní péče se bude věnovati vybudování prototypové továrny.

Nejdůležitějším problémem pro zdárný vývoj československého letectví zůstává zdárné dořešení dokonalého a moderního leteckého výzkumu, neboť bez něho si nelze natrvalo představit zajištění budoucnosti našeho leteckého průmyslu.

Bude nutno velmi pevně uplatňovati – všemi teoreticky uznávanou – zásadu, že letecký výzkum se musí podpořiti všemi prostředky – morálními i hmotnými – hodláme-li vůbec svoje letectví a svůj letecký průmysl udržeti jako ekonomickou položku svého hospodářství.

Nemůžeme však dlouho otálet a musíme velkoryse a cílevědomě nastoupiti k práci tam, kde se moderní letadlo tvoří – ve vědeckém ústavu, v konstrukci a prototypové továrně."

Ing.A.Julínek – vrchní ředitel kovodělného průmyslu

„Ani na prahu roku 1947 se nedá ani zdaleka označit stav našeho leteckého průmyslu za uspokojivý. Sále ještě je předimenzován a bude potřeba zredukovati počet zaměstnanců, přičemž se musí přihlížet k tomu, aby v leteckém průmyslu zůstali zaměstnanci skutečně kvalifikovaní, s dlouholetou leteckou praxí, zaměstnanci, jejichž zkušenosti byly již vesměs draze zaplacený. Hlavním úkolem pak bude, aby pro takto snížený počet osazenstva opatřila se dostatečná zásoba práce.

Pro soustředění výroby leteckých motorů byly vybrány bývalé závody Walter v Jinonicích, pro sériovou výrobu draků přicházejí v úvahu závody Rudý Letov a Avia I. v Letňanech. Až na další budou tvořiti letecké závody Mráz v Chocni, Avia v Kunovicích a Zlínská letecká v Otrokovicích výrobní, podléhající společnému vedení Leteckých závodů n.p.

Vládní usnesení z 1.října 1946 počítá se samostatnou konstrukční kanceláří motorovou i samostatnou konstrukční kanceláří drakovou. Jednotným vedením ústředních konstrukčních kanceláří vyloučí se dosavadní roztržistosti prací, zabrání se duplicitě i triplicitě typů jedné a téže kategorie,

činnost konstrukční se usměrní, zhospodární, bude intenzivnější a další vývoj našeho letectví se urychlí.

Budeme-li chtít co nejdříve odčinit škody, k nimž došlo za okupace a dlouholetou izolací od styků s cizinou, musíme náš stávající Vědecký letecký ústav dobudovati.

Naše letectví bude potřebovat účinné podpory ze strany státu aspoň pro několik nejbližších let. Letecká výroba ve formě objednávek, zaručující dostatečnou zaměstnanost, letecký výzkum, práce vývojové a studijní, pak podporu ve formě přiměřených dotací tak, jak je tomu i ve státech s nejvyspělejším letectvím.

Změny, ke kterým dojde při novém budování našeho letectví, zasáhnou hluboko do stávající organizace a zvyklostí. Bude třeba oprostiti se od lokálního patriotismu, osobní prestiže, vzdáti se osobního pohodlí, zkrátka bude třeba přinést i určité oběti a docílit převýchovy v myšlení, nazírání a jednání."

Josef Malý – generální tajemník ARČS

„Jako nejbližší naše úkoly vidíme nutnost:

- 1. Stmeliti ARČS, zemské i jednotlivé aerokluby v pevný organizační celek, dáti mu jednotné stanovy, jednací a organizační řády; vypěstovati dobrovolnou spolkovou kázeň, respektovati vůli členstva, ale i usnesení správních orgánů.*
- 2. Vzítí seriózně v úvahu nejen všechny úkoly, ale i možnosti a vypracovati při respektování přání našich úřadů alespoň tříletý plán na znovuvybudování našeho sportovního letectví.*
- 3. Stanoviti pořad důležitosti jednotlivých úkolů, dodržovat jej a nerozptylovat činnost úkoly novými, hlavně ne těmi, které jsou sice dobře míněny, ale na jejich splnění v dohledné době nestačíme.*
- 4. Mluvit členstvu pravdu, i když je nepříjemná; neslibovati co nemůžeme splnit. Nedávat naději školákovi-modeláři, že bude určitě pilotem, víme-li, že jen malému procentu těch nejlepších z nejlepších bude dána možnost se jím stát; říci mu ale, že úspěch jednoho pilota závisí na poctivé a také krásné práci osmdesáti leteckých odborníků, pracujících na zemi. Pro tuto práci se je snažme získat. Nedávat naději nadšencům, kteří se rozhodnou založit v menším místě aeroklub, že budou mít letiště s hangáry, letadly, školou atd., jestliže jeho budování není v zájmu celku, či by znamenalo další neúnosné tříštění sil i prostředků. Všemi způsoby však podpořiti činnost tam, kde jsou všechny předpoklady a potřeba celku.*
- 5. Dáti v létání přednostní právo mladým; jen od nich můžeme žádati stoprocentní službu za stálého zdokonalování se v míru a obrany vlasti v případě napadení. Starší a staří mají v aeroklubech jedinečnou možnost sdělovati své zkušenosti mladým a uplatniti je v práci organizační i technické.*
- 6. Propagovati důležitost letectví pro stát tak dlouho, až to pochopí i vládní činitelé, kteří o něm rozhodují.*
- 7. Pracovati pro sloučení leteckého tisku v jeden či nejvýše dva celostátní časopisy (současných šest je moc).*
- 8. Zastupovat a hájit letecké zájmy na poli mezinárodním; ukazovati světu vyspělost našeho letectví, našich letců i dobrou práci našeho dělníka."*

(Letecký časopis Rozlet; 1/1947)

První čtvrtletí 1947

Aeroklub Přelouč, který ještě zabezpečil na svahovém letišti Podhořany-Bumbálka vybudování elektrické přípojky, ke konci roku 1946 oznámil, že končí. A to i přes nesmírné množství práce, které členové Aeroklubu Přelouč vynaložili pro vybudování střediska.

Jejich rozhodnutí bylo motivováno skutečností, že rychle a kladně bylo vyhověno podaným žádostem o vybudování rovinného letiště v bezprostřední blízkosti města Přelouč. Se stejným nasazením jako před rokem na svahovém letišti, tak i nyní se pustili do práce na svém „městském“ letišti. To bylo situováno do míst, kde před okupací bylo vojenské záložní letiště, takže spousta práce byla ušetřena. Bylo nutno provést jen pár terénních úprav, vykopat základy a mohlo se začít stavět.

Tak v březnu 1947 spatřil světlo světa nový hangár, v jehož průčelí bylo s hrdostí napsáno:
AEROKLUB PŘELOUČ



Hangár Aeroklubu Přebouč; březen 1947



*Mapka situace (žlutě vyznačena hranice, zeleně VPD dnes již neexistujícího letiště);
letecké foto z r.1950*

10.března - 4.dubna 1947

Piloti Tichý - AK Přelouč, Švabenský, Vršovský, Franěk (a podle vzpomínek p.Fraňka i obě sestry Hájkovy) – VAP, se zúčastnili na kursu „C“ na Rané. Povětrnostní podmínky však byly nepříznivé, nikomu se kýžené „céčko“ nepodařilo odlétat, slabou útěchou bylo pár startů navijákem ve dvojím řízení s Jeřábem.



Na Rané: Viktor Švabenský stojí uprostřed, v popředí sedící druhý zleva Luděk Franěk, třetí Hájková, čtvrtý Eduard Vršovský, šestý Josef Tichý; Raná, březen-duben 1947

14.března 1947

Ministerstvo národní obrany přiděluje plachtařskému odboru VAP dva školní kluzáky ŠK-38 s imatrikulací OK-5437 a 5705.

23.března 1947

„Schází se delegáti II.valného shromáždění ČNA. Nejzávažnější bodem programu bylo schválení návrhu stanov, které dají ČNA a 208 aeroklubům pevný organizační podklad. Provedenou volbou byl do čela ČNA předsedou opět zvolen dr.V.Kořán, jedním z místopředsedů je za VAP zvolen ing.arch.Václav Línek.“

(Letecký časopis Rozlet; 14/1947)

30.března 1947

„Do Brna je svoláno Valné shromáždění ARČS, které hodnotilo svoji činnost za prvních šest měsíců od svého vzniku. Předsedou byl zvolen dr.ing.V.Roubík.“

(Letecký časopis Rozlet 15/1947; Letectví 1/1947)

Březen 1947

K veliké radosti „motorářů“ je VAPu přidělen zcela nový motorový letoun z produkce obnoveného československého průmyslu: Zlin Z-281 s motorem Toma 4 a imatrikulací OK-ATY.

Jeho život na pardubickém letišti však byl velmi, velmi krátký. Ale nepředbíhejme



„Pipery“ a za nimi nový přírůstek Z-281 OK-ATY; Pardubice, březen 1947



„Táta“ Karel Levý (v kabině) přiletěl se zbrusu novým Zlínem Z-281 OK-ATY, stojící zleva: Otakar Hovorka, Ladislav Kočí, Zdeněk Kmošek; Pardubice, březen 1947

Zlín Z-281, Z-381

Historie Zlínu Z-281 se začala odvíjet prakticky již na samém konci třicátých let minulého století. Tehdy byl v Německu u firmy Bücker zalétán dvoumístný cvičný stroj Bü-181 Bestmann s krytou kabinou a sedadly umístěnými vedle sebe. Pohon zajišťoval řadový čtyřválec Hirth HM-504A o výkonu 105 koní a na svou dobu se jednalo o velmi povedenou a spolehlivou konstrukci. Bestmanny byly u pilotů velmi oblíbené a produkce mateřské továrny v Rangsdorfu důvodu bylo rozhodnuto rozšířit výrobu mimo samotné Německo. Bückery pak byly vyráběny také v Nizozemsku u firmy Fokker (708 kusů), ve Švédsku u společnosti AB Hagglund (125 kusů) a nakonec v Protektorátu Čechy a Morava, ve Zlínské letecké a.s. v Otrokovicích (783 kusů).

Po druhé světové válce vyvstala v obnoveném Československu potřeba zavést do výzbroje vojenského letectva cvičný letoun. Zcela logicky bylo rozhodnuto o pokračování výroby Bestmannů. Úvodní série měla obsahovat sto kusů.

První stroj byl zalétán již v srpnu 1945 pod novým označením Zlín Z-181. Jednalo se v podstatě o zcela původní Bů-181 s originálním motorem Hirth, jedinou výraznou odlišností byla absence malého okénka vlevo za pilotní kabinou. Všechny stroje vyrobené po válce v Československu měly okénko pouze na pravé straně. Produkce dala 180 kusů a naprostou většinu odebralo vojenské letectvo pod označením C-6.

Nedostatek kořistních motorů Hirth vedl v roce 1946 k jeho nahrazení invertním motorem Toma 4 z domácí produkce.

Prototypem se stal sériový Z-181 č.56, letoun získal typové osvědčení v červenci 1946 a pod novým označením Z-281 byl zaveden do výroby. Nový motor si vynutil řadu větších, či menších změn. Vstup vzduchu na čele letounu se přemístil nalevo, výfuky byly naopak přesunuty doprava a na levé straně krytu motoru se nově objevily dva přísávací otvory. Nové umístění měl i otvor na levé straně krytu motoru, určený pro kliku startování, který se oproti Z-181 nacházel poněkud výše.

Celková produkce Zlínů Z-281 se vyšplhala na 79 kusů a všechny stroje byly dodány výhradně do civilního sektoru.

Po verzích Z-181 a 281 byl v Československu vyráběn také Zlín Z-381, poháněný motorem Walter Minor 4-III, jehož tvary se opět poněkud odlišovaly od předchozích verzí. Celkem bylo vyrobeno 315 kusů Z-381, necelou stovku odebrala pod označením C-106 čs.armáda a krom toho byl typ vyvezen také do Maďarska, Belgie, Rumunska, Jugoslávie a Egypta. V Egyptě pak byl od roku 1951 Zlín-381 licenčně vyráběn pod označením Gomhouria (motor Walter-Minor 4-III) a Gomhouria 2 (motor Continental C-145).

Zlíny Z-181, Z-281 a Z-381 v Československu létaly u armády, aeroklubů, podniků i soukromníků a během své spolehlivé služby jim piloti přirklí přezdívku "Basa".

Technická data a výkony:

Rozpětí 10,60 m, délka 7,85 m, výška 2,06 m, plocha křídla 13,5 m², hmotnost letounu 480 kg, vzletová hmotnost 750 kg. Maximální rychlost 215 km/h, cestovní rychlost 195 km/h, dostup 5000 m, dolet 800 km.



Vojenský Zlín C-106

9.dubna 1947

Skupina pardubických plachtařů vyráží na jednodenní výlet do Železných hor. Jejich cílem je svahové letiště Bumbálka u Podhořan, kde startem s pomocí gumového lana podniká instruktor Vincenc Klubal dvacetiminutový zkušební let s Gb-IIb. OK-8254.

12.dubna 1947

V Pardubicích se odbývají za dohledu státní komise první pilotní zkoušky: 17 motorářů (ale jsou mezi nimi i plachtaři) s hrdostí přebírá pilotní diplomy. Jsou to: Jan Černohorský, Jan Dvořáček, Luděk Franěk, František Holub, Josef Horáček, Vincenc Klubal, Zdeněk Kmošek, Vincenc Klubal, Ladislav Kočí, Ladislav Křemenák, Jan Kupka, Adolf Souček, Oldřich Souček, Jaroslav Teplý, Pavel Vítek, Rudolf Widder, Jiří Záveský; prodloužení diplomu: Jaromír Kroužel.

Nebylo divu, že ruch na letišti neutichal ani ve všední dny. Každý chtěl aspoň na chvíli do modrého azuru!

Po mnohých opravách je zprovozněn hangár po bývalé MLL. Krom generální opravy klenuté střechy byla vybetonována podlaha a práh před vraty. Do hangáru se nastěhovala především technika plachtařů. Motoráři i nadále mohou sdílet přístřeší s vojenskou technikou.



Mechanik Otakar Hovorka



Pohled do kabiny Z-281 OK-ATY

Pardubice, březen 1947

13.dubna 1947

Pardubice chtějí být první

„Nejen dobrou minulost, ale i dobrou budoucnost – to je devisa Východočeského aeroklubu v Pardubicích, který se sešel k valnému shromáždění za početné účasti členů. Za předsednictví dr.Hendrycha se jednotliví činitelé pochlubili dobrými výsledky nového budování za poslední rok a také dobrými hospodářskými úspěchy.

VAP prokázal svoji práci ve velkých číslech: na dva miliony obrátu vyplynul zisk 325.000,- Kč. Tím je řečeno mnoho. Aspoň to, že se pracovalo zdatně, a že se hospodařilo dobře.

Mnoho práce ještě čeká, neboť Pardubští, kteří si před válkou vybudovali letiště i s hangáry, nemají dnes ani jedno, ani druhé. Ale chtějí se vrátit ke stavu, v jakém v roce 1938 skončili svoji činnost a při jejich houževnatosti, pracovním úsilí a nadšení, ke kterému dokáží strhnout celé město i kraj, lze věřit, že se jim to podaří.

Zaslouží si také plnou podporu, kterou jim oficiálně přislíbil mluvčí ministerstva národní obrany mjr.Arnold, ministerstva dopravy vrchní rada ing.Weysser, z ústředí ČNA, za které promluvili ing.Horčíčka a red.Styblík i místního národního výboru ústy referenta Tomeše. Za ARČS pozdravil shromáždění jeho jednatel ing.Bervida.

Schůzi byli přítomni i hosté z okolních aeroklubů. Se vzpomínkou na staré budovatele pardubického letectví, ing.Kašpara, Lonka, Borovce, Wiesnera a dalších, dali si členové aeroklubu nový cíl pro další rok práce.

Ke konci pak z voleb vyšel jako předseda znovu dr.Hendrych s místopředsedy prof.Kollerem, ing.arch.Línkem a arch.Schillerem. Výbor byl doplněn šesti zástupci nejmladších členů, kteří se přihlásili k odpovědné spolupráci."

(Letecký časopis Rozlet; 18/1947)



Zlín Z-281 s motorem Toma v hangáru.....



..... a na stojance při motorové zkoušce; Pardubice, duben 1946

Se vzrůstajícím počtem motorových letounů a nalétaných hodin vzrůstaly i nároky na údržbu. Kolem technika Zdeňka Kmoška se soustředila parta obětavých mechaniků, kteří udržovali leteckou techniku v odpovídajícím stavu.

Nutno přiznat, že často ruku k dílu nezištně přiložili i profesionálové z řad armády a vypomáhali nejen prací, ale třeba i speciálním leteckým nářadím. O téměř pravidelných „dodávkách“ vojenského leteckého benzínu ani nemluvě.



Velká údržba; Pardubice, jaro 1947

24.-26.dubna 1947

Plachtaři z Pardubic se opět vydávají poznávat zákoutí Železných hor, aby prozkoumali podmínky pro svahové létání.

Tentokrát je vítá osada Zbyslavce, která leží východně těsně pod hranou hřebene nedaleko od Krkaňky, nejvyššího vrcholu pohoří. Piloti si s sebou přivezli nejen Gb-IIb. OK-8254, ale i navigák. Ten našel stanoviště poblíž lesa, zatím co start byl kousek od místní Sokolovny.

Zesilující vítr, vanoucí kolmo na svah, dával natěšeným plachtařům naději na skvělé výkony. Jako první odstartoval Jiří Jand'ourek, a protože přistál na louce poblíž startoviště po 5 hodinách a 7 minutách, zasloužil si jako historicky první člen VAP v poválečné době, mohutné ovace a gratulace ke splnění jedné z podmínek zisku plachtařského výkonnostního odznaku „stříbrné C“.

Druhý v pořadí, Vincenc Klubal, odstartoval v 16,00 hod. Ten šťastně přistál až po soumraku ve 21,15 hod. a překonal tak výkon svého kolegy o 8 minut.

Bohužel, přes noc a následující dny jihozápadní vítr natolik zeslábl, že žádné dlouhodobé lety se již neuskutečnily. Ale i tak bylo dostatečně prokázáno, že terén Železných hor je při jihozápadním až západním proudění pro svahové létání a dlouhodobé lety ideálním.

27.dubna 1947

„Aeroklub Přelouč svolal na 27.dubna II.řádnou valnou schůzi, které se m.j. zúčastnili: zástupce MNO škpt.Formánek, velitel přeloučské posádky mjr.Poukar, za ústředí ČNA ing.Holínský, zástupce Autoklubu por.Spilka a zástupce politické expositury J.Urban.

Z přehledu činnosti za uplynulý rok a z plánovaného programu na rok 1947 byla zřejmá snaha vedení a všech členů odbočky, připravit sportovnímu letectví takovou půdu, aby sloužilo potřebám i rozkvětu města.

Po plachtařském středisku v Podhořanech, zbudovaném loni na jaře, pustili se nadšení členové do nového, těžkého úkolu, a to do výstavby rovinného letiště v Přelouči. Dík vzácnému pochopení

příslušných úřadů a za účinné pomoci vojenské správy, postoupily práce již tak daleko, že zbývá pouze ošetřit upravené plochy a vybetonování nového hangáru o rozměrech 15 x 27m.

Tvořivá práce byla po zásluze velmi pěkně zhodnocena mjr.Poukarem a ing.Holinským. Volby potvrdily dosavadní vedení, čestným předsedou byl zvolen mjr.Poukar."

(Letecký časopis Rozlet; 21/1947)



Piper L-4H Cub OK-XIC a piloti, zleva: Pavel Vítek, Luděk Franěk, Jan Dvořáček, Zdeněk Kmošek, ? Svoboda, sedící: ? Svoboda; Pardubice, 1.května 1947



Piper L-4H Cub OK-XIC před opraveným hangárem bývalé MLL; Pardubice, květen 1947

11.května 1947



Antonín Vlasák

Tohoto krásného májového dne odstartoval z pardubického letiště k orientačnímu letu jeden z nejzkušenějších pilotů Antonín Vlasák. Občanským povoláním byl zaměstnanec pražského Leteckého a výzkumného ústavu v pozici zkušebního a zalétávacího pilota a pro pardubické piloty byl Tonda nejen instruktor, ale i něco jako letecký „pánbůh“. A ten, jak známo, chyby nedělá.

Jenže Tonda chybu udělal! Snad trocha „frajeřiny“ předvést se před známými spojená se špatným odhadem výšky, možná trocha oslnění sluncem, možná špatná rychlost

Výsledkem byla totální likvidace zcela nového stroje, který se zřítil u kostela v Mikulovicích.

A snad právě proto, že to bylo v blízkosti kostela a při Tondovi stáli všichni svatí, pilot vyvázl jen s trochu pohmožděnou nohou.



U Mikulovic, 11.května 1947

Pochopitelně, o co víc se vyšetřovalo, o to méně se létalo a nejnešťastnějším člověkem na letišti byl v té době šéfpilot Karel Levý, který musel odpovídat na dotěrné otázky vyšetřovací komise. Ale Tonda Vlasák byl persona natolik známá a vážená, že byl svým způsobem nedotknutelný a jeho malér byl brzy zameten pod koberec.



Neslavný konec Z-281 OK-ATY; Mikulovice, 11.květen 1947

Plachtařů se motorářské „trable“ naštěstí moc nedotýkaly i pro to, že v blízkosti svahového letiště Podhořany-Bumbálka, u statku pana Welze na Novém Dvoře, byla objevena krásná louka asi osm set metrů dlouhá, situovaná ve směru 120 – 300.

Už se asi nedozvíme, čím to byl nápad, ale skutečností se stalo, že někdo z příslušníků chrudimského aeroklubu tam přivezl startovací naviják a ostatní muselo zákonitě následovat.

Věřme, že piloti si od statkáře požehnání vyžádali, protože louka, lemovaná ze všech stran ovocným stromoadím, byla pastvinou. Nikdy však nedošlo k tomu, že by v době provozování leteckých produkcí došlo ke střetu s nějakým hospodářským zvířetem! Navíc, jak z minulosti známo, majitel louky statkář Welz byl velký příznivec plachtařů!

Z pilotního zápisníku Josefa Tichého (v té době člena Aeroklubu Přelouč) lze vyčíst, že svůj v životě první navijákový start vykonal právě na Novém Dvoře na kluzáku ŠK-38 Komár OK-5572.

A zpráva o tom, že v Podhořanech se létá nejen „gumicukem“ na svahovém letišti, ale i na louce pomocí navijáku, se šířila rychlostí blesku.

Mezitím v Pardubicích mají plachtaři radost mají z nového „Krajánka“ (Zlín Z-24 OK-8523), kterého jim ČNA přidělil.

18.května 1947

Dalo by se říci, že toto datum lze považovat za jistý mezník výcviku bezmotorového létání v Pardubicích, protože 14.5.1947 bylo instruktorovi Klubalovi rozšířeno oprávnění k výuce létání ve vleku za navijákem pro dvoumístné větroně.

Dvousedadlový větroň VT-52 Jeřáb OK-9231 je od té doby provozně plně vytížen, stejně jako instruktor Klubal, a pomocí navijákových startů jsou do tajů létání postupně zasvěcováni všichni pilotní žáci i starší plachtaři, kteří dosud měli možnost létat jen na školních kluzácích.

Slunný den již stejně přecházel v soumrak, a tak oba „Jeřábi“ slétli dolů na svahové letiště u Bumbálky, přeloučští „Jeřába“ uklidili do hangáru a „pardubáci“ toho svého rozebrali, opět naložili na transportní vůz a vydali se na zpáteční cestu k mateřskému letišti.

Dalo by se říci, že lze tento datum považovat za historický mezník v dalším životě VAP. Od tohoto data se „pardubáci“ na Novém Dvoře počali objevovat téměř pravidelně.

4.června 1947

Cíle mladých v aeroklubech - autor E.Dostál

„Nápor do leteckého výcviku a zájem o letectví po prvním poválečném rozmachu opadáva. Plachtaři byli první, kteří po válce začali. Na nich bylo aby tento nápor zachytili a aby jejich výcvikem prošli jen lidé, dobří po stránce nejen letecké, ale i charakterové.

Dnes je mnoho plachtařů A,B, i C, kteří ztratili o letectví zájem. A ještě více je těch, kteří se k tomu „áčku“ nedostali. Bylo to štěstí, že to byli právě plachtaři, kteří hned po válce létali, nikoliv motoráři. Neboť při plachtařském výcviku se daleko lépe projeví charakter každého jednotlivce. Jeho kamarádství, čestnost, ukázněnost i odpovědnost. A pak – plachtění, a hlavně ty začátky, to je dřina, opravdová dřina a při ní se pozná, máš-li k létání lásku a opravdový zájem. To bylo síto, které odradilo mnohé a kterým mnozí neprošli. Dnes, kdy se opět rozhučely motory na našich letištích, měli by se motoráři ptát: „Co jsi dělal, příteli, dříve, když máš takový zájem o létání?“

Po celou okupaci jsme vídali letadla, mnoho letadel. A znám ty, kteří postávali opodál letišť a z dálky pozorovali provoz žádoucími a závistivými pohledy. To jsme létat nesměli. Dnes jsou v aeroklubech, pracují a létají. Jsou to většinou mladí. V našem letectví se v tomto směru projevila okupace nejzřetelněji: stále ještě není možno zdolat onu hráz šesti let, onen klubovní rozdíl „mladých a starých“, namnoze tak ostře vyhraněný.

Přišli mladí, kteří neznali a nechtěli znovu poznat předválečnou dobu, kdy, např. výkonné plachtění bylo majetkem jen několika. Přišli hned po revoluci, s novými náhledy, s velikou silou a průbojností právě svého nadšeného mládí, nezkaleného klubovními intrikami tolika předválečných funkcionářů. Prosti osobních zájmů, s čistými ideály dovedli a dovedou obětavě pracovat. S nimi přišla našemu letectví veliká vzpruha, neboť mládí znamená vždy rozkvět a sílu.

Jsou jistě vždy ochotni poslechnout každou dobře míněnou radu, ale jsou dost staří, aby se dovedli sami rozhodovat a cílevědomě pracovat. A cíl mají, neboť jim patří letectví!“

(Letecký časopis Rozlet; 23/1947)

Květen-červen 1947



Oldřich Janák

(Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)

„Je docela obyčejná neděle. Ze vzdáleného konce pardubického letiště je slyšet tlumené vrčení navijáku, které pokaždé provází start lanem taženého větroně či kluzáku.

Dnes prožije svůj slavný den Olda Janák – předválečný člen VAP. Opravdu, s výcvikem na kluzáku začal těsně před válkou, ale vývoj událostí mu přistříhl křídla. A tak začíná znovu od nuly. Již zvládl počáteční smyky i krátké skoky, dnes ho čeká nízký start a jeho úkolem bude získanou výšku přímým letem proměnit ve vzdálenost a vzorně přistát.

Usedá tedy na sedačku školního kluzáku pln radostného očekávání: to už nebude jen skok, to bude můj první let!

Lano se napjalo, naviják zahučel a kluzák se vydal k nebeské modři. Bohužel, nikdo si nevzpomněl, že navijákař neobdržel informaci o tom, že má odtáhnout jen nízký start. A tak táhl a táhl až do maximální výšky.

S hrůzou i s napětím zainteresovaní hleděli, jak se od kluzáku oddělilo tažné lano, přičemž kluzák vzorně zaujal úhel nejlepšího klouzání a bez zaváhání zamířil rovnou před sebe. Těm na zemi bylo jasné, že pokud Olda neudělá zatačku, na letišti nepřistane.

Nepřistál. Z té výšky uletěl asi tři kilometry daleko, pořád rovnou za nosem, a v pořádku kluzák posadil na zem za silnicí před lesem.

Když se potom Oldy ptali, proč neudělal zatačku a nepřistál na letišti, odpověděl: 'Měl jsem plnit úlohu přímý let, tak jsem letěl rovně. Befehl je befehl!'“

Podobných historek se na pardubickém letišti jistě událo hodně, ale čas je odvál do říše zapomnění.

Faktem však zůstalo, že plachtařina tehdy byla kolektivní záležitostí, byť za kniplem a pedály řízení usedal jedinec! Ale to, aby pilot sám mohl ovládat svého vzdušného oře v prostředí, které je přirozenou doménou ptáků, vždy bylo zásluhou určitého kolektivu. Toto poznání kladně působilo na všechny zúčastněné a stmelovalo je. Takto vytvořená parta plachtařů pak dokázala mnohé, někdy i téměř nemožné.

Jenže ve VAPu začínal být pomalu cítit nejen generační, ale zejména odbornostní rozdíl. Letecká elita – motoráři – cítili se být středobodem aeroklubového dění a na činnost plachtařského mládí hleděli tak trochu s despektem.

Pravda, byť pilotů nebo žáků bezmotorového létání bylo výrazně více než „motorářů“, přesto Rada aeroklubu víc stranila létání motorovému a mnohdy plachtařům dávala okázale najevo jistou nadřazenost motorového létání.

Nebylo divu, jednoduše řečeno, že každý odbor si tak trochu začal hrát na svém „vlastním písčku“.

Čím víc sílil provoz odboru motorového, tím častěji zajížděli plachtaři do Podhořan a na Nový Dvůr. Dřevěná ubytovna vybudovaná na svahovém letišti, které nebyla využívána až tak, jak byl původní záměr, poskytovala přístřeší téměř zdarma a bylo možné bez problémů spojit výcvik v plachtění na svahu s výcvikem na navijáku, nehledě na to, že louka na Novém Dvoře byla brzy otestována i pro aerovlekové starty a i v tom obstála na výtečnou.



Jeřáb II OK-9231, v pozadí nový Z-24 Krajánek OK-8523; Pardubice, květen 1947

16.-20.června 1947

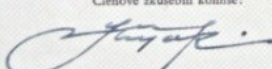
Instruktor Klubal je povolán na Ranou k přezkoušení instruktora bezmotorového létání. To úspěšně absolvuje a přivazuje si „Vysvědčení o zkoušce odborné způsobilosti“.

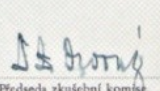
ZKUŠEBNÍ KOMISE PRO ZKOUŠKY LETCŮ
PŘI MINISTERSTVU DOPRAVY

VYSVĚDČENÍ
O ZKOUŠCE ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

učitele bezmotorového létání kategorie II. třídy.

Pan(☉) Vincenc Klubal
Slečna-
narozený(☉) dne 28. listopadu 1910 v Mikulovicích p. b. Pardubice
z domovské obce Pardubice pol. okres Pardubice
bytem v obci Pardubice II. pol. okres Pardubice
podrobil(☉) se ve smyslu ustanovení zákona o letectví ze dne 8. července 1925,
č. 172 Sb. z. a n., před podepsanou zkušební komisí podle podmínek stanovených
výnosem min. dopravy č. j. 192/21-L/7 ai 1948 a 192/59-L II/4 ai 1948
dne 16.-21. června 1947 na letišti Raná
praktické zkoušky učitele bezmotorového létání kategorie II. tř.
s - velmi dobrým - prospěchem a
dne 16.-20. června 1947
teoretické zkoušky učitele bezmotorového létání
s - dobrým - prospěchem.
Raná dne 20. června 1947.

Členové zkušební komise:



Předseda zkušební komise.

STUPNICE PROSPĚCHU: 1. výborný, 2. velmi dobrý, 3. dobrý, 4. dostatečný, 5. nedostatečný.

Státní tiskárna v Praze. — 4079-47.

18.června 1947

Svah – naviják – aerovlek – autor Navrátil (upraveno, kráceno)

„Tento článek možná na mnohých místech vzbudí odpor a rozhořčení. Jde mi však o to, aby byl dán základ k úvahám lepších plachtařů a odborníků než jsem já. Bude-li se o této věci více mluvit, jistě to nebude na škodu.“

Zastánci myšlenky, že nejlépe je začít s plachtařským výcvikem na svahu mají asi tyto hlavní důvody pro své tvrzení: školení na svahu vyžaduje větší sebekázeň letce proto, že je nutno po každém letu dopravit stroj zpět na místo startu, což je výkon vždy dosti namáhavý. To má za následek, že ten, kdo není pro létání opravdu zaujat, znechucen tělesnou námahou brzy opustí řady plachtařů, ve kterých pak touto přirozenou selekcí zůstanou opravdu jen ti pravověrní. Při tom je nutná spolupráce všech členů družstva, není možno se „ulejvat“, a to má za následek vyloučení všech lidí charakterově slabých. Jde tedy i o moment výchovný!

Létání samo o sobě je sport namáhavý, je proto nutné, aby letcem byl člověk tělesně zdatný. Výběr v tomto směru je také proveden při školení na svahu, protože kdo není tělesně schopen, musí se létání vzdát.

A konečně je tady i estetický moment – létání na svahu je krásné.

Když se mluví o školení na navijáku, argumentem je, že školení pokračuje příliš rychle, takže žák nemůže zážitky v sobě dobře strávit.

Co tvrdí zastánci školení létání na navijáku? Kladou otázku: je účelem výcviku vytvořit letce-plachtaře nebo letce-atleta? Chceme mít letce nebo vzpěrače? Dobrým letcem přeci může být i člověk, který není tělesně schopen padesátkrát za den vytáhnout kluzák na svah! Pokud jde o spolupráci členů družstva a výchovný charakter, je to stejné při obou metodách – na svahu i na navijáku, mnoho záleží na instruktorech!

O tom, zda je létání na svahu krásnější než na navijáku a naopak, nemůže být řeč proto, že létání je krásné samo o sobě! Jsou zde jistě možné osobní dojmy, ty však určitě nehrají roli u začátečníka, který drží „knipl“ poprvé v ruce. Ten se jistě mnoho nestará o krásy krajiny, nýbrž spíše se soustředí na řízení letadla. Je zde ještě jeden argument, který mohou uvést zastánci svahu: při svahovém létání přistává žák obvykle na místo pro přistání ne tak ideální, jako je rovinné letiště při létání na navijáku. Zvyká si proto hned od začátku přistávat v jakémkoliv terénu.

Otázka, zda školení na navijáku, které je jistě rychlejší než na svahu, je na závadu jakosti letců, se dá osvětlit jiným způsobem. Jestliže při normálním provozu má žák za den 3 – 5 startů, není tento počet až tak závratný, aby se dalo mluvit o tom, že jeho zážitky nejsou dostatečně stráveny. Zejména proto, že starty zpravidla nenásledují v řadě za sebou, nýbrž žák má možnost mezi nimi pozorovat i lety ostatních.

Proti svahu jest zde námitka, zda žák tělesně znavený, může se tolik soustředit na létání jako jeho kolega, méně tělesně namáhaný při létání na navijáku. Ten jistě, poněvadž není tělesně tak unaven, lépe může vnímat taje létání!

Jednou z předností navijáku se jeví, že žák si hned od začátku, tj. po základních smycích a nízkých přímých letech, zvyká na výšku, což není nikdy při létání nad svahem. Provede-li ve výšce nesprávně nějaký manévr neskončí to obvykle katastrofálně pro stroj ani pro něho, což se naprosto nedá říci o školení nad svahem.

Jaká je budoucnost plachtařská? Je to svah nebo létání v termice?

Všechny výkony, vyjma snad některých letů na čas, byly vytvořeny mimo svah. Je proto lépe žáka učit hned od začátku ovládat stroj opravdu ve vzduchu, v prostředí letadlu přirozeném, než jej připoutávat k zemi nízko nad svahem. Co máme letce–začátečníka naučit jiného, než aby dobře ovládal stroj?

To může bezpečně, lépe a také rychleji a snadněji proto, že se při tom méně tělesně unaví a může se pak plně soustředit na létání.

Zdá se tedy, že výhodnější bude školení na navijáku, kdy se žák naučí plně ovládat stroj, bezpečně přistávat na cíl a pak po skončení tohoto výcviku se zaveze na svah, aby zde poznal jisté odchylky plachtění ve větru nad svahem.

Metoda školení navijákem odpovídá více moderním požadavkům doby, uspoří čas žákovi, neunaví ho a zachrání mnoho strojů.

Vzlet aerovlekem není míněn tak, že se žák, byť již trochu zkušený, připne k motorovému letadlu a pustí se za ním do vzduchu podle hesla: pomoz si každý, jak můžeš a dej jen pozor, ať vše přijde dolů zdravě! Myslím, že nebude na škodu žákovi, aby provedl několik letů na dvoumístném větroni se zkušeným pilotem. Seznámí se tak nejen s novým prostředím, pozná let dokonalého stroje, pozná hlavní taje specifického ovládání letadla ve vleku za motorovým letounem, pozná konečně i to, zda má dosti srdnatosti, aby se stal plachtařem.

Je tedy hudbou budoucnosti, kdy žáka nejprve svezou na dvojmístném stroji v aerovleku, při tom mu instruktor vysvětlí funkci kormidel, předvede různé obraty, ukáže mu i chybnou pilotáž a žák si zvykne na výšku. Teprve pak přijde samostatné školení na navijáku, kdy se žák, ne již úplný nováček, začne samostatně pod dohledem instruktora učit ovládat stroj. Tak udělá zkoušku A i B, tělesně i duševně zdrav a neunaven. Nakonec může již jako zkušenější nalétat podmínky na C, třeba i nad svahem, a potom naučit se samostatným vzletům v aerovleku.

(Letecký časopis Rozlet; 25/1947)



zleva: Jindřich Hostovský, ???, František Rumler, Eduard Vršovský a GB-II.b, OK-8254; Pardubice, červen 1947

1.července 1947

POVOLENÍ čí.s.: 20.

opravňující ke vstupu na letiště v Pardubicích
v době od 1.7.1947 do odvolání

pro: Floriána Pavla, člena VAP

čís. obč. legitimace: 19752/40

včetně automob. zn.: 2

Dne: 1.7.1947.

LETECKÁ SPRÁVA
PARDUBICE

*Maj
Konec*

Ukázka povolení ke vstupu na letiště v Pardubicích



Legitimace člena ARČS s vylepenými známkami pro rok 1947

Léto 1947

Aktivita plachtařů na svahu Železných hor a v Novém Dvoře nezůstala utajena a zprávy o tomto dění se rychle šířily nejen krajem, ale i celou republikou.

V průběhu let 1946-1947 byly velkými náklady Ministerstvem národní obrany vybudovány Inspektoráty branné výchovy, v nichž se měla uskutečňovat veškerá branná výchova a příprava obyvatelstva. Svaz brannosti (založený 27.10.1945) však po dvou letech činnosti nemohl vykázat, kromě účasti na různých veřejných oslavách a zorganizování několika spíše sportovních než branných závodů, žádnou organizovanou činnost. Do konce roku 1947 se náplň činnosti vojensky organizovaných jednotek nepodařilo sjednotit.

Výzkumný a zkušební letecký ústav Praha (tehdy ještě jako vojenská instituce) spolu s Hlavním inspektorátem branné výchovy (HIBV) při Ministerstvu národní obrany se již dlouho zabýval otázkou uspořádání takzvaného „vyhledávacích tábora pro plachtařské terény“ a po zběžném prozkoumání lokality padla rychlá volba: Nový Dvůr.

Na vysvětlenou: meteorologie, a zejména nauka o termice, byla tehdy ještě v plenkách. Předpokládalo se, že stoupavé proudy, v plachtařské hantýrce nazývané „komíny“, se tvoří podle konfigurace terénu stále na stejném místě. A kdyby se ta místa dostatečně prozkoumala, dala by postupně vzniknout mapě stoupavých proudů celé republiky. Tak by se napomohlo rekordním bezmotorovým letům!

Nutno dodat, že s „výzkumem“ se začalo již před válkou a byly zaznamenány snahy o tvorbu alespoň lokálních map výskytu stoupavých proudů.

Dnes už víme, že myšlenka to byla trochu naivní a pošetilá, ale ve své době přinesla pardubickému bezmotorovému létání nečekaný impuls.

Vojenská správa nemusela moc hledět na čerpání finančních prostředků, i proto „plachtařský tábor“, který oficiálně zahájil 1.7.1947, dostal ryze vojenský charakter.

Jedna z místností ubytovny na svahovém letišti byla vybavena kuchyňským zařízením a potřebami, dovezly se „erární“ stoly a židle do jídelny a společenské místnosti, o stravování se staral přivolený vojenský kuchař a cukrář (!).

Zásobování potravinami i mimo přidělový systém fungovalo prostřednictvím armádních proviantních skladů, jeho dopravu zabezpečoval vojenský koňský povoz včetně kočího s hodností četaře.

Ostrahu celého areálu zabezpečovalo několik strážných. A aby se nenaplnilo heslo, „kde není spojení, není ani velení“, byla od podhořanského poštovního úřadu k ubytovně natažena provizorní telefonní linka.

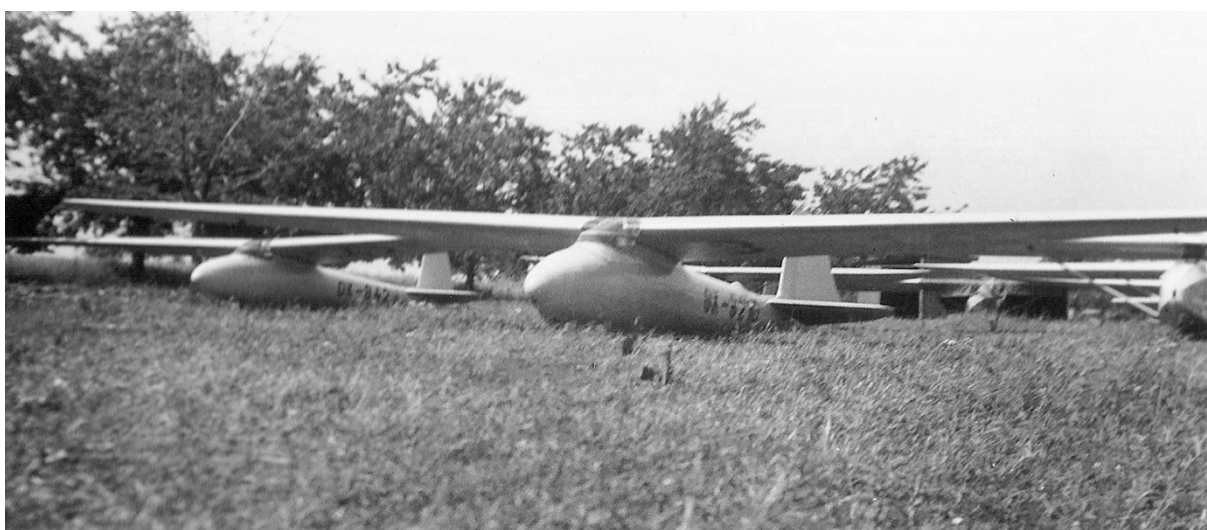


Hangár pod širým nebem; Nový Dvůr, červenec-srpen 1947

Na „vyhledávací tábor“ byli sezváni výkonní plachtaři z celých Čech i s leteckou technikou, mnozí na tzv. „paragraf“ – doba tábora jim byla započtena jako náhradní vojenská služba!

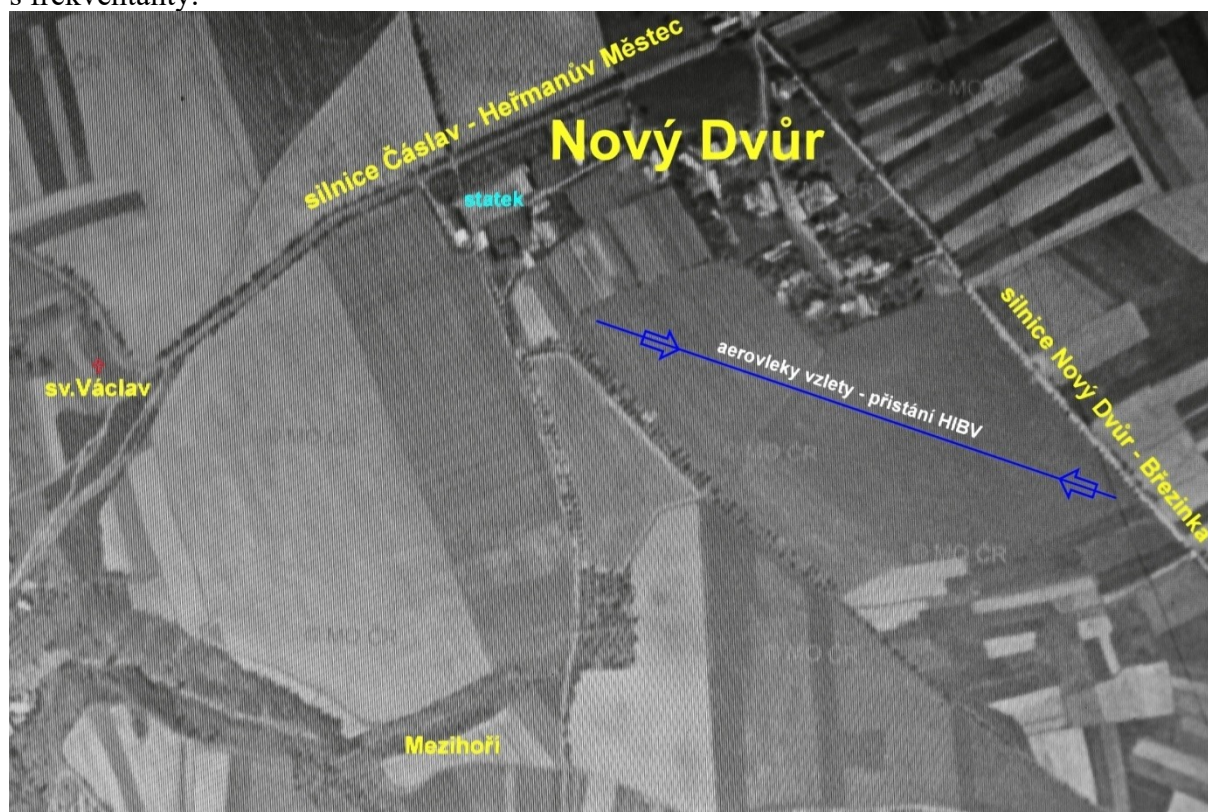
Během dvou měsíců trvání tábora se na velitelských postech vystřídali: legenda čs. letectví plk.ing.dr.Oldřich Mayer-Bystroň, bývalý příslušník 312. perutě RAF (zahynul necelý půlrok po té v Otrokovicích), škpt.Fibikar – předválečný vojenský letec a kpt. Otakar Černý - navigátor a radiotelegrafista 311. perutě RAF. Posledně jmenovaný byl sám aktivní plachtař a na sklonku tábora si „vylétal“ zbývající podmínky pro získání „stříbrného C“ č.68.

Letecká technika, věttroně a vlečný letoun „Čáp“, byla hangárována „pod širákem“ u Welzova statku, proto tam byl pro ostrahu postaven malý vojenský stan s postelí, později stan nahradila k tomu účelu narychlo zbudovaná dřevěná bouda. Byť letiště úředně neexistovalo, provoz na něm byl náramný, létalo se na něm téměř neomezeně v termice, v mracích i na svahu.



DFS Olympia OK-8424 a OK-8425; Nový Dvůr, červenec-srpen 1947

Je pochopitelné, že pardubičtí i přeloučští, a vůbec všichni z aeroklubů v nejbližším okolí, se v době konání plachtařského tábora snažili něco přiučit a létali na větroních spolu s frekventanty.



Pro letecký provoz byla vybrána tato louka; léto 1947

10.července 1947

Pilot Vladimír Ungerman, letecký mechanik z Mladé a frekventant soustředění HIBV, létá nad svahem Železných hor neuvěřitelných 10 hod. a 30 minut! A protože z minulých letů měl již splněny dvě podmínky pro získání plachtařského „stříbrného C“, získal odznak s číslem 135.

„Stříbrné C“ č.38 pak čekalo na Jiřího Černého z Prahy, který během 6 dnů (od 11.7. do 16.7.1947) dokázal splnit všechny podmínky k jeho získání.

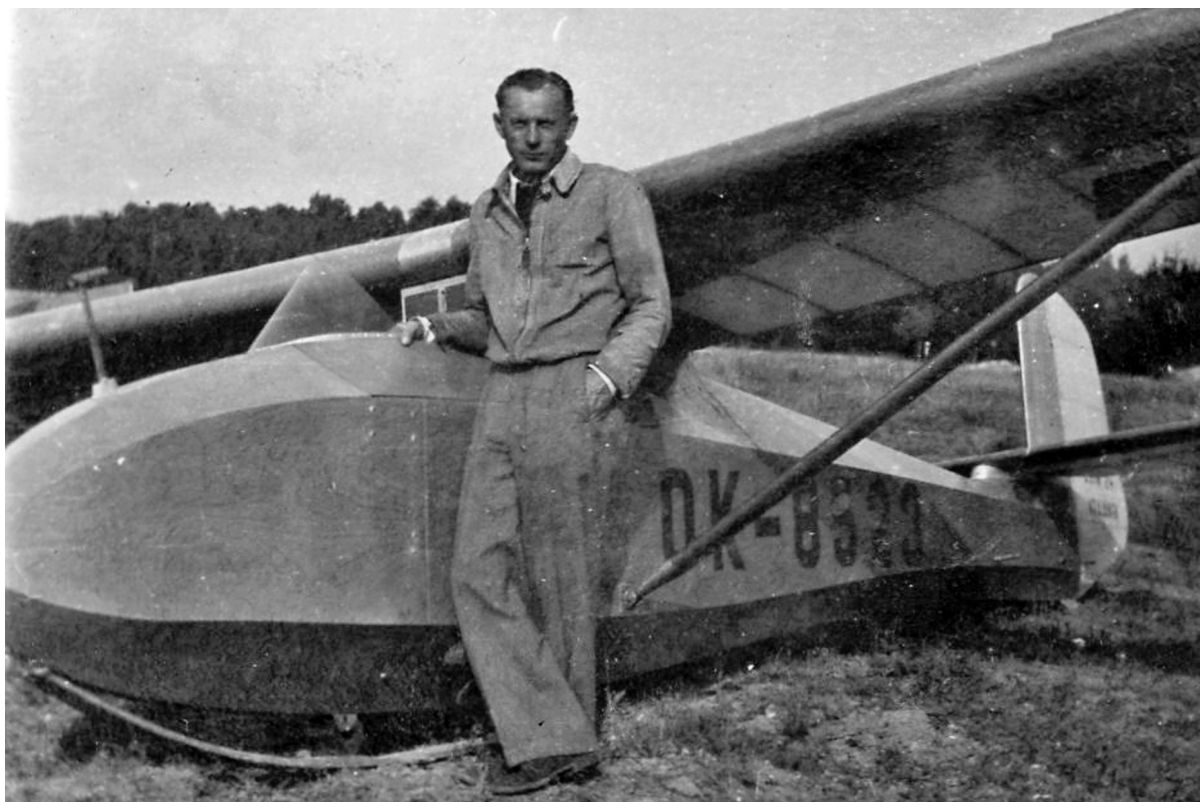
13.července 1947

V Přelouči se odehrává velká sláva. Za účasti nejvyšších představitelů města, vojenské správy, dalších korporací a hlavně místního obyvatelstva, je otevřeno nové, rovinné letiště. Při té příležitosti byl uspořádán „kapesní“ letecký den, na kterém mimo jiné předvedl instruktor Klubal větroň Z-24 „Krajánek“ OK-8523 v akrobatické sestavě. Přílet i odlet na a z přeloučského letiště se udál v aerovleku za „Čápem“ pilotovaným armádním pilotem Bičístěm. Lahůdkou bylo to, že krom „Krajánka“ vlekl „Čáp“ i další dva větroně!

Improvizovaného leteckého dne se účastnili i letci z tábora na Novém Dvoře. Pravda, na přeloučském letišti ještě nebyla zcela dokončena úprava plochy, ale létat se dalo i na polovině pásu. Letiště se nacházelo na místě dnešní střelnice, v oblasti u silnice nazvané „U Hájků“, mělo fungovat jako letiště mobilizační a za 2.světové války jej používala Luftwaffe jako polní.

Zřízeno bylo na místě bývalého vojenského cvičiště (21.10.1935 bylo cvičiště pronajato vojenské správě), oficiálně bylo zrušeno v roce 1955 s poukazem na nedostatečnou délku vzletové a přistávací dráhy, která činila 680 m. Dnes však víme, že hlavní příčinou zrušení přeloučského letiště byla výstavba letiště pro proudovou leteckou bojovou techniku v

Pardubicích. Přeloučské letiště mělo smůlu v tom, že se nacházelo přímo v sestupové ose letiště pardubického, a tak jeho osud byl zpečetěn.



Vincenc Klubal u Z-24 „Krajánek“ OK-8523; Přelouč, 13.7.1947

15.července1947

Jiří Černohorský, první soukromý majitel větroně ve VAP (v krémové barvě provedený „Jeřáb II.“ VT-52 s imatrikulací OK-9225), letí aerovletem s Vršovským na zkušenou do Podhořan, na „letišť“ v Novém Dvoře.

Po letovém dni, kdy se na svahu Železných hor svezla řada pilotů, se větroň vrátil do Pardubic a vlečný stroj Heinkel He-72D „Kadett“ (C-12) pilotovaný Ladislavem Křemenákem do Přelouče.



Vzácný, ale bohužel nepříliš kvalitní snímek Heinkel He72D „Kadett“ (C-12) OK-YMC na louce u Nového Dvora; léto 1947

Heinkel He 72D „Kadett“

Byl to německý cvičný dvoumístný dvouplošník smíšené konstrukce s plátěným potahem. První prototyp označovaný He 72A vzlétl v létě 1933. Byl poháněn vzduchem chlazeným invertním čtyřválcem Argus As 8B s dvoulistou dřevěnou vrtulí. Motor byl však poměrně nespolehlivý, proto následující verze He 72B již byla osazena osvědčeným hvězdicovým sedmiválcem Siemens Sh 14A o výkonu 118 kW.

Následující varianty C a D byly jen drobným vylepšením nejrozšířenější verze He 72B-1.

Před druhou světovou válkou „Kadetty“ létaly převážně u NSFK, za války přešly jako cvičné pod Luftwaffe. Jako školní létaly mimo jiné i v Pardubicích u A/B 32.

Po válce se na území obnoveného Československa dochovaly dva kusy He 72D, které u vojenského letectva nesly typové označení C-12. Po ukončení „vojenské kariéry“ dolétaly jako civilní v aeroklubech.

Technická data a výkony:

Rozpětí 9,00 m, délka 7,47 m, výška 2,65 m, nosná plocha 20,7 m², hmotnost letounu 540 kg, vzletová hmotnost 865 kg. Maximální rychlost 185 km/h, cestovní rychlost 170 km/h, dostup 3500 m, dolet 475 km.

18.července1947

Do leteckého rejstříku je zapsán a vzápětí dodán do Pardubic další Zlín Z-281 opět s motorem Toma 4, tentokrát s imatrikulací OK-AUV.

Snad neblahý osud předchůdce tohoto letounu (havárie OK-ATY 11.5.1947 u Mikulovic) způsobil, že každý se s ním chtěl co nejdříve vyfotografovat. Vznikla tak vzácná série snímků vypovídající o oné době.



Zlín Z-281 OK-AUV na stojánce u vjezdové brány letiště; Pardubice, červenec 1947



zleva: Luděk Franěk, Pavel Vitek, Jaroslav Teplý; Pardubice, červenec 1947



Luděk Franěk



Pavel Vitek

Pardubice, červenec 1947

1.srpna 1947

V Pardubicích skládá pilotní zkoušky dalších 12 žáků-motorářů: Jan Cinolter, Vilém Fousek, Jindřich Hostovský, Otakar Hovorka, Jiří Jand'ourek, Jaroslav Jičínský, Miroslav Kramář, František Kořínek, Božislav Malínský, Pachta Ladislav, Vadas Jaroslav, Bohumil Valenta; prodloužení diplomu se dočkali: Miloslav Čerenský a Karel Beran.

ZKUŠEBNÍ KOMISE PRO ZKOUŠKY LETCŮ
PŘI MINISTERSTVU DOPRAVY

VYSVĚDČENÍ
O ZKOUŠCE ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

pilota turistických letadel.

Pan(†)
Stěna

František Kořínek

narozený(†) dne 21. února 1920 v Senci p.o. Rakovník

z domovské obce Senec pol. okres Rakovník

bytem v obci Pardubice pol. okres Pardubice

podrobil(†) se ve smyslu ustanovení zákona o letectví ze dne 8. července 1925,
č. 172 Sb. z. a n., před podepsanou zkušební komisí podle podmínek stanovených
§ 17 příl. E Úmluvy o úpravě letectví č. 35/1924 Sb. z. a n.

dne 1. srpna 1947 na letišti v Pardubicích

praktické zkoušky pilota turistických letadel

s - výborným - prospěchem a

dne 1. srpna 1947

teoretické zkoušky pilota turistických letadel

s - dobrým - prospěchem.

V Pardubicích dne 1. srpna 1947.

Členové zkušební komise:

Ing. Nosovský v.r.



Ing. V. Verner
Předseda zkušební komise.

STUPNICE PROSPĚCHU: 1. výborný, 2. velmi dobrý, 3. dobrý, 4. dostatečný, 5. nedostatečný.

12.srpna 1947

Pěkný výkon české plachtařky – Vh

Dne 12.8. t.r. na letišti Nový Dvůr u Podhořan v Železných horách startovala pražská plachtařka Věra Šlechtová na větroni Z-24 „Krajánek“, imatrikulační značka OK-8523, k výškovému letu.

Po odpoutání ve výši cca 600 m nad letištěm klesla na 200 m, kdy se jí podařilo najít vzestupný proud, který ji vynesl do výše kolem 2000 m, až konečně našla další, mohutnější stoupavý proud, ve kterém vykroužila až do základny mraků ve výši 2900 m. Stoupavý proud úmyslně opustila, protože větroň nebyl vybaven přístroji pro let na slepo. Docílené převýšení, asi 2700 m, je lepší oficiálního mezinárodního výškového rekordu v ženské kategorii D.

Barograf byl dán k vyčíslení převýšení Státnímu meteorologickému ústavu a jelikož všechny předepsané podmínky pro rekordní lety byly dodrženy, bude tento výkon předložen k schválení sportovní komisi ARČS a mezinárodní letecké federaci FAI jako rekord mezinárodní.

Tento výkon je dalším důkazem toho, že naše plachtařky drží krok se svými mužskými kolegy a dostávají se na mezinárodní úroveň.

(Letectví; 7/1947)

Z výkonu Věry Šlechtové měli všichni upřímnou radost, ale než se v ARČS rozeběhla úřední mašinerie k uznání rekordu, dorazila zpráva, že nějaká Ruska dosáhla výkonu lepšího.

A tak naše pilotka díky liknavosti „ouřadů“ z ARČS přišla o zapsání do listiny mezinárodních rekordů FAI.

S odstupem času pilotka přiznala, že byla možnost vystoupat s větroněm ještě výše, ale pravým důvodem přerušení letu a opuštění stoupavého proudu nebyla absence přístrojů usnadňujících let v mraku, ale skutečnost, že byla velmi lehce oblečena (jen trenýrky a tričko) a v té výšce jí už byla neskutečná zima!

21.srpna 1947

Další z frekventantů „vyhledávacího tábora“, René Rotkovský, plní poslední podmínku k získání „stříbrného céčka“. To, s číslem 148, získal volným přeletem na vzdálenost 180km!

26.srpna 1947

Nutno však i vzpomenout, že člen VAP, instruktor bezmotorového létání Jiří Jand'ourek, který se účastnil mnoha letových dnů „vyhledávacího tábora“, uskutečnil v období 26.8. až 11.9.1947 s využitím svahového proudění šest dlouhotrvajících letů v rozmezí 1 až 4,5 hodiny a naznačil tím, že plachtaři na terénu Železných hor určitě neřekli poslední slovo. Sám onoho 26.8.1947 splnil najednou dvě podmínky k zisku „stříbrného C“ (převýšení 1280 m, volný let na vzdálenost 58 km) a protože „pětihodinovku“ měl splněnu již od 24.4.1947, patřilo mu historicky první „stříbrné céčko“ (č.150) získané členem Východočeského aeroklubu Pardubice po druhé světové válce.

„Vyhledávací tábor HIBV“ byl rozpuštěn 15.9.1947 a louka na Novém Dvoře dočasně osiřela.

Sluší se podotknout, že hlavního cíle tábora (zmapování stoupavých proudů) sice dosaženo nebylo, ale získané zkušenosti zúčastněných plachtařů „popostrčily“ teorii i praxi bezmotorového létání o hodný kus dopředu.

O leteckých příhodách, které se udály během existence tábora poutavě vypráví jeho přímý účastník Jiří Černý v publikaci, kterou v roce 2006 vydalo nakladatelství Studio Press s.r.o. Čáslav – „Jak jsme létali nad Železnými horami“, autor: Eduard Vršovský.

14.září 1947

Letecký den v Pardubicích

Deset slovenských parašutistů, kteří seskočili z dopravního stroje půjčeného firmou Baťa, bylo hlavním bodem pořadu pro asi 5000 diváků. Vlastní letecký pořad byl vyplněn ukázkami plachtařského umění, vojenský pořad obstaraly skupiny Mosquit a Spitfirů, které provedly za letu přeskupení a bojové obraty. Zejména škpt.Flekal na letadle C-104 sklídl velké ovace.

Hvězdicového letu s přistáním na cíl se zúčastnilo celkem 11 posádek, z nichž jak o vítěz vyšel L.Zelený (AVS) na stroji Z-281, 2. K.Levý (Pardubice) na stroji Piper a 3. A.Koblížek (Vysoké Mýto) na stroji Sokol.

(Letecký časopis Rozlet; 40/1947)



Příprava výsadku z Ju-52 firmy Baťa; Pardubice, 14.9.1947

14.října 1947

Zatím co bezmotoroví piloti se teprve učí základům termického létání, světové letectví překonalo další metu: v USA Charles Elwood „Chuck“ Yeager poprvé překonal rychlost zvuku při zkušebním letu v experimentálním letadle Bell X-1 s raketovým pohonem. Let probíhal nad pouštní základnou Muroc v Kalifornii (dnešní Edwardsova letecká základna) a Yeager dosáhl rychlosti přibližně Mach 1,06 ve výšce kolem 13 kilometrů.

4.listopadu1947

Do leteckého rejstříku a do stavu motorových letounů v Aeroklubu Přelouč je zapsán trofejní stroj Arado Ar-66C OK-QHI, který má sloužit jako vlečný stroj pro potřeby plachtařů. Ten se v Pardubicích objevil již 26. a 28.10.1947 a pilot Křemenák vlekal místního „Jeřába“ OK-9231 a Z-24 OK-8647.

Od té doby se Arado OK-QHI v Popkovicích objevovalo poměrně často, protože se začaly pořádat kursy aerovleků. Ten první se uskutečnil právě 26.10.1947 a instruktor Klubal vyškolil pro aerovleky první piloty.

Arado Ar-66C OK-QHI

První prototyp tohoto letounu sloužícího zejména pro výcvik vzlétl již v roce 1932 a byl navržen německým konstruktérem Ing.Walterem Rethalem. Kostra křídel byla dřevěná, trup byl svařenec ocelových trubek, potah plátěný. Motorovou jednotku tvořil invertní motor Argus As 10 o výkonu 210 ks. U verze Ar-66C, jejíž sériová výroba započala v roce 1938, byl použit motor Argus As 10C o výkonu 240 ks. Této verze bylo pro potřeby Luftwaffe vyrobeno přes 9.000 kusů. Po válce se Arada pravděpodobně v počtu tří kusů dostala i do Českého národního aeroklubu a sloužila jako vlečné stroje pro potřeby plachtařů.

Technická data a výkony:

Rozpětí 10,00 m, délka 8,30 m, výška 2,93 m, hmotnost prázdná 905 kg, hmotnost vzletová 1330 kg, rychlost max./min. 210/80 km/hod., dolet 716 km



*Přeloučský letoun Arado Ar-66C, pilot Ladislav Křemenák, cestující Josef Sykáček;
Pardubice, podzim 1947*

Arado z Přelouče (autor: Kolmann Petr)

„Toho dne, kdy pilot Křemenák přelétával Arado z Klecan do Přelouče, okouzlen výkonností motoru, chtěl ostatním předvést letoun v plné kráse, a tak ještě před přistáním udělal nízký průlet nad dráhou. Efektnímu zakončení letu však zabránila asi dvanáctimetrová hruška rostoucí nedaleko hangáru. Její přítomnost si ale pilot uvědomil až příliš pozdě. Provedl náklon letounu s následnou prudkou levou stoupavou zatáčkou. Při náklonu však levé křídlo zachytilo o zem a v pískovém povrchu přeloučského letiště vytvořilo asi desetimetrovou rýhu. Naštěstí se nic jiného nestalo a pilot s letounem následně bezpečně přistál. Arado však museli členové před dalším létáním opravit, neboť plátno na levém dolním křídle bylo prodřené až na kostru koncového oblouku.“

(L+K; 5/2002)

9.listopadu 1947

Nastalo další kolo přeškolovacích letů k aerovlekům. Přeloučští do Popkovic v aerovleku za Aradem přelétli svoji „Bejbinu“ OK-8121, pardubičtí zase recipročně zapůjčili „Jeřába“ OK-9231. Instruktor Klubal byl přeškolen na Arado a tak se vlekalo o „stošest“!



*Šéfpilot VAP Karel Levý a technik VAP Zdeněk Kmošek u Z-281 OK-AUV;
Pardubice, podzim 1947*

16.listopadu1947

Příznivý vítr vanoucí ze západních směrů nenechává pardubické plachtaře v klidu. Ladislav Křemenák v Přelouči vyslyší jejich úpěnlivé telefonické prosby, startuje Arado a přelétává do Pardubic. Tam je k vlečnému lanu připnut VT-52 „Jeřáb“ OK-9231, a hurá z Pardubic na Nový Dvůr (osádka: Klubal, Kaňka).

Na louce u Nového Dvora se toho dne uskuteční řada aerovlekových startů. Požitek ze svahového létání na Železných horách na „Jeřábu“ ve „dvojím“ okusí i Viktor Švabenský a Petr Matějíček. Téhož dne se kluzák aerovlekem vrací zpět do Pardubic.

27.listopadu 1947

Přeloučskou flotilu motorových letounů rozšiřuje Piper L-4J Cub s imatrikulací OK-YIO.

3.prosince 1947

Ministerstvo národní obrany přiděluje plachtařskému odboru VAP generálkovaný školní kluzák ŠK-38 OK-5082. V průvodní dokumentaci se však stala chyba, protože se jednalo o původně kořistní SG-38 OK-5705, který v aeroklubu létal již od 18.7.1946.

22.prosince 1947

Plachtařský instruktor a motorový pilot Vincenc Klubal se účastnil během podzimu na letišti ve Vysokém Mýtě výcviku v letecké akrobacii na typu Zlín Z-281.

Sdružené východočeské aerokluby
ve Vysokém Mýtě.

Čj. 742/Kobl./KF.

Vysoké Mýto dne 22.prosince 1947.

P o t v r z e n í

Sdružené východočeské aerokluby ve Vysokém Mýtě tímto potvrzují, že jejich člen p. Vincenc Klubal, z Pardubic Nové Jesenčany-Havlíčková č.16, vykonal u nich pod vedením šefpiloty p.A.Koblížky výcvik v letecké akrobacii na letadle typu Z. 281.

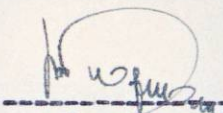
Podle prohlášení šefpiloty je jmenovaný způsobilý k provádění let.akrobacie na uved.typu letadla.

Toto potvrzení se jmenovanému vydává jako doklad k žádosti o povolení k provádění akrobacie od Ministerstva dopravy a jako doklad o skončení výcviku.

za :


šefpilot SVA.




vedoucí motor.odboru
SVA.

Potvrzení o absolvovaném výcviku v letecké akrobacii; Vysoké Mýto, 22.12.1947

Přestože kooperace pardubických plachtařů s přeloučskými motoráři byla na dobré úrovni, potřeba motorového letounu určeného pouze pro vlekání větroňů byla „na stole“ čím dál častěji. Slovo dalo slovo a kolem Vincence Klubala se s posvěcením vedení aeroklubu začal formovat kolektiv, jehož cílem bylo postavit „speciál“, který by vyhovoval potřebám plachtařů.

K dispozici byl motor Hirth HM-504A o výkonu 105 ks, sice neznámého původu, ale zcela funkční. Vlastní celodřevěná konstrukce jednomístného hornokřídleho letounu s uzavřeným kokpitem ideově vycházela z amerického Piper L-4 Cub.

A aby toho nebylo málo, současně se stavbou vlečného letadla byla započata podle dobových plánů i stavba výkonného větroně DFS Olympia.

Podle vzpomínek syna pana Klubala, byl souběžně stavěn také trup čtyřmístného letounu. Typ se však nepodařilo zjistit.

Nutno však podotknout, že ani jedna stavba nebyla dokončena, i když u vlečného letounu byl dokončen trup a zastavěn motor. Prý se odbyly i motorové zkoušky! Na větroni Olympia byly práce zastaveny těsně před dokončením, kdy již zbývalo jen plátnem potáhnout nosné plochy.

Následující rok však přinesl mnoho politických i společenských zvratů, kdy nadšení a chuť k práci se staly podnětem k podezření z nekalé činnosti, zejména pro iniciátora dění Vincence Klubala.

29.prosince 1947

S končícím rokem se podařilo motorový výcvik dokončit úřední zkouškou ještě následujícím žákům-pilotům: Vítězslav Dopita, Milan Dudeček, Adolf Hlaváček, František Kvasnička, Milan Svoboda, Viktor Švabenský, Václav Ulrych, Eduard Vršovský; prodloužení pilotního průkazu: J.Bečička, Karel Jelínek, Milada Jelínková, Jan Synek.

V různém stádiu vycvičenosti zůstali pro rok 1948 tito žáci motorového výcviku: Miloslav Bošina, J.Fabian, Jaroslav Klásek, Josef Línek, Bohumil Přecechtěl, Vincenc Sokol, Josef Šumpich, Bohdan Voženílek.