

1945

5.května 1945

O šesté hodině ranní bylo vysílání pražského protektorátního rozhlasu zahájeno posměšně dvojjazyčným oznámením: *"Je sechs hodin!"*. Záhy rozhlas začal vysílat jen česky a hrály se zakázané české pochody.

Tak v Praze začalo všelidové povstání proti nenáviděným okupantům. Vypuklo za stavu, kdy se na území Čech a Moravy nacházela miliónová Schörnerova armáda, která měla rozkaz udržet se v tomto prostoru co nejdéle. K. H. Frank sice vedl s protektorátní vládou rozhovory o nenásilném předání moci, přičemž se projevovaly i snahy prezidenta Háchy o vytvoření Českomoravské republiky a převzetí moci Richardem Bienertem, ale souběžně s tím tu byly i totožné snahy ilegálních odbojových skupin a České národní rady (ČNR), podle nichž měly na území Protektorátu vznikat revoluční Národní výbory.

Začaly se odstraňovat německé cedule, vyvěšovaly se české vlajky, ve městě vládlo nadšení. Pražské povstání vytvořilo během několika málo hodin z masy neozbrojených a po šest let okupanty brutálně drcených občanů mnohatisícovou armádu s potřebnými štáby i týlem.

Po převzetí správy magistrátu Národním výborem byla ještě bez problémů na Staroměstské radnici vyvěšena vlajka Československé republiky. Když však chtěli zástupci národního výboru pozdravit občany z balkonu radnice, zahнала je zpátky do budovy střelba německých kulometů z bloků domů u Týnského chrámu. Na dlažbě Staroměstského náměstí zůstali ležet první ranění a okna primátorské kanceláře, obrácená do náměstí, byla roztříštěna.

Policejní jednotka, která měla převzít rozhlas do českých rukou, také narazila na ozbrojený odpor německých vojáků. Došlo k boji, což mělo za následek volání rozhlasu o pomoc. Před polednem hlásil městský pouliční rozhlas:

„Českoslovenští občané: Hitlerovo Německo je rozdrčeno. Třetí říše přestala existovat! Pryč s válkou! Všichni ihned zastavte práci! Nikdo nesudte, nikdo nesmíte trestat, ať Čecha nebo Němce, na to jsou lidové soudy. Varujeme všechny Němce před jakýmkoliv zakročením. Česká policie, české četnictvo, vládní vojsko a jiné útvary uposlechnou bezpodmínečně pokynů Národních výborů. Kdo tak neučiní, je zbabělec a zrádce! Stojíme neochvějně za československou vládou!"

V poledne primátor Alois Říha odevzdal vedení magistrátu do rukou zástupců Národního výboru Praha. ČNR zformulovala odpoledne vlastní prohlášení o konci protektorátu:

„Lide český! ČNR jako představitelka revolučního hnutí českého lidu a jako zmocněnec vlády v Košicích, ujímá se dnešním dnem moci vládní a výkonné na území Čech, Moravy a Slezska. Pod úder hrdinných spojeneckých armád a pod úder aktivního odporu českého lidu zanikl tzv. „protektorát Čechy a Morava“, který nám byl Němci vnucen a tím zanikla veškerá správní moc vykonávaná protektorátní vládou a německými úřady."

V té době se však již v Praze střílelo. Německá okupační správa ignorovala opatření protektorátních úřadů a němečtí vojáci začali střílet do lidí, kteří vyvěšovali československé vlajky, přetírali německé nápisy či je shazovali ze zdí na zem. Vysílání pražského rozhlasu, které provolávalo převzetí moci do rukou českých úřadů, se změnilo ve výzvu k boji proti okupantům. Městský rozhlas převzal a vysílal i známé volání o pomoc československému rozhlasu:

„Voláme českou policii, četnictvo a ozbrojené jednotky! Pomozte československému rozhlasu ve Schwerinově třídě, kde čeští lidé bojují o jeho záchranu! Vchod z Balbínovy ulice je úplně volný! Voláme českou policii, četnictvo a ozbrojené jednotky na pomoc československému rozhlasu!"

Reakce lidí byla spontánní, ozbrojení i neozbrojení lidé spěchali na pomoc. Kolem Československého rozhlasu se mezitím rozhořely pouliční boje. V půl šesté podvečer vysílal městský rozhlas výzvu pro příslušníky německých ozbrojených sil v německém jazyce, aby složili zbraně a dále neprolévali krev. Někteří z nich výzvy uposlechlí a složili zbraně, což se ovšem v žádném případě netýkalo příslušníků Waffen-SS, kteří o to zuřivěji útočili na

povstalecká centra, kterými byly zejména Staroměstská radnice, Novoměstská radnice, Nová úřední budova a budova Československého rozhlasu. Přes noc v Praze vyrostly barikády.

I v Pardubicích obyvatelstvo začalo přemalovávat či strhávat německé nápisy a vyvěšovat československé vlajky. Členové ustaveného Okresního národního výboru začali (zatím neúspěšně) vyjednávat s místní silnou německou posádkou o jejím odchodu a s německým starostou města J.Stumpfem o převzetí města. Ve srovnání s povstáním v Praze byl v Pardubicích však téměř klid.

6.května 1945

V neděli 6. května se v Pardubicích sešla skupina prvorepublikových důstojníků s dalšími odbojáři a opět společně začali jednat s německým vedením města. Vojenským velitelem města Pardubice byl určen plk. ing. Josef Klicpera, za civilní sektor odpovídal dr. Antonín Blahout.

Němci ale jednání zdržovali a navzdor své neudržitelné pozici vyhlásili ve městě zákaz vycházení a otevírání oken. Do otevřených oken pak i stříleli. Vyjednávačům se však podařilo navázat spolupráci s důstojníky rakouské národnosti a získat důležité informace o zaminování řady objektů, včetně hlavní pošty, okresního úřadu a letiště. Nálože v těchto objektech pak byly našimi pyrotechniky později úspěšně deaktivovány.

V 17.40 hod. bombardovala dvojice Fw-190 F-8 od III./SG 77 startující z pardubického letiště budovu Čs.rozhlasu v Praze. Jedna puma o váze 250 kg ji zasáhla, druhá poškodila budovu v Italské ulici. Vysílání povstaleckého rozhlasu bylo obnoveno až v 19 hod.

7.května 1945

Další den představitelé pardubického Národního výboru hned od rána s Němci dál vyjednávali, ale s nepříliš kladným výsledkem. Němci počali zabavovat vozidla i jízdní kola a povozy, přesto však byly z města odvolány německé vojenské hlídky.

Čtyři bitevní letouny Fw-190 F od III./SG 77 ráno zaútočily na budovu Čs.rozhlasu v Praze, na Václavské náměstí a na Staroměstské náměstí. Poté se letouny vrátily do Pardubic. Během dopoledne přiletěl i zbytek II./SG 77.

V poledních hodinách čtyři letouny Fw-190 F-8 od III./SG 77 z Pardubic (spolu s letouny od jiných jednotek) zaútočily na kasárna Jiřího z Poděbrad v Praze.

Pozdě odpoledne čtyři letouny Fw-190 F-8 od III./SG 77 z Pardubic (spolu s letouny od jiných jednotek) zaútočily na horní část Václavského náměstí. Letouny se ale už nevracely zpět do Pardubic, nýbrž doletěly až do Bavorska, kde se posádky vzdaly americkým vojákům.

8.května 1945

Během dopoledne došlo v Pardubicích k zásadnímu zvratu. Němci našim lidem předali vedení města a začali odjíždět. Příslušníci německých ozbrojených sil vyklízeli město a na základě dohody s naším velením odcházeli jen s lehkými osobními zbraněmi a bez poškození vojenských objektů.

Letištní personál však začal s likvidací letiště. Několik vojáků objíždělo stojánky letadel umístěných mimo jeho vlastní obvod a vyhazovali letouny do vzduchu, případně je zneschopňovali tím, že nahodili motor a zavřeli podvozek, čímž došlo k destrukci vrtule a většinou i k vážnému poškození motoru! Poté okupanti letiště opustili.

Ve 13 hodin nastoupila k první slavnostní vojenské přehlídce na dnešní Třídě Míru motorizovaná jednotka českého četnictva a obyvatelé byli vyzváni, aby se hlásili k hlídkové a strážní službě.

Ve 23.01 hod SEČ (u nás 9.5.1945 v 0.01 hod. SELČ) je v Berlíně - Karlshorstu podepsána bezpodmínečná kapitulace Německa. (První akt kapitulace byl sice podepsán již 7. května 1945 v Remeši, ale na požadavek Sovětského svazu byla kapitulace opakována

8. května 1945 v Berlíně.)

Poslední Němci město Pardubice opustili v noci na 9. května.

9.května1945

V časných ranních hodinách 9.května 1945 pronikla vojska 1. ukrajinského frontu ze směru od Slaného a Veltrus do Prahy. Zde je (i s pověstnými šeríky) vítaly statisíce jejích obyvatel. Sovětští vojáci likvidovali poslední ohniska odporu fanatických nacistů.

Pražské povstání skončilo. S ním i celá válka v Evropě a lidé prožívali opojné okamžiky nadšení z nově nabyté svobody.

Pardubické letiště bylo ve značně dezolátním stavu. Hangáry zničené, spousta vraků letadel Bf-109 a Fw-190 rozmístěných po celém letišti i na stojánkách mimo něj, v rohu letiště u tribuny dostihového závodiště zůstaly vraky několika desítek He-111, u Popkovic a u dostihového závodiště byly poškozené Ju-87. Na letišti zůstalo i několik kusů menších letadel, jako např. Fi-156 Storch.



Pardubický hangár se zničenými Fw-190 a Bf-109; květen 1945



Poníčená letecká technika Luftwaffe ve vojenském hangáru; u Focke-Wulf Fw-190 pózuje britský voják Charles Muller; květen 1945



Nepoškozený německý lehký bombardér Heinkel He-111; květen 1945

Mezi prvními, kdož ihned po odchodu Němců „okupovali“ letiště, byli pochopitelně místní kluci a to bez ohledu na nebezpečí skrývající se v haldách volně ponechaného vojenského materiálu. Stály tu vyrovnané hráze leteckých tříštivých i zápalných bomb v obalech z dřevěného latění, střelivo do leteckých kanónů a kulometů a mezi tím nekonečné množství ostatního materiálu, výstroje a výzbroje. Pod tribunami dostihového závodiště byly další velké sklady trhavin a letecké munice.



Britští vojáci a Vladimír Kopecký (vpravo) u téměř nedotčené techniky Luftwaffe, Messerschmitt Bf-109; květen 1945



Jeden z mála téměř nedotčených Bf-109G středem zájmu Wilkina Stanleyho a dalších britských vojáků, Vladimír Kopecký nahoře vlevo; květen 1945

Naštěstí urychleně vznikl Letecký pozemní oddíl Pardubice s velitelstvím a strážní jednotkou, který převzal nad areálem letiště kontrolu.

Spolu s nimi se na letišti objevilo i několik spojeneckých vojáků, válečných zajatců, kterým se v chaosu konce války podařilo uprchnout z německého zajetí.

Na letištní ploše stály desítky dvoumotorových bombardérů Heinkel He-111 a stíhaček Focke-Wulf Fw-190 a Messerschmitt Bf-109G, mnohé se sklopenými podvozky, zadřenými motory, zohýbanými vrtulemi a dalšími stopami záměrného ničení.



Ustupujícími Němci byla letecká technika záměrně ničena, na snímku vrak Bf-109G; Pardubice, květen 1945



Zavřením podvozku násilně zničený a na místě zanechaný Focke-Wulf Fw-190; Pardubice, květen 1945

Pardubické letiště tak skýtalo obraz zkázy a konce kdysi pyšné Luftwaffe. Vzletová a přistávací dráha byla plná narychlo zasypaných kráterů po náletech spojenců (22.7.1944, 24.8.1944 a 28.12.1944), mimo ní se v trávě povalovalo množství pro kola podvozků letadel nebezpečných kovových stěpin.

Dodnes je okolí pardubického letiště a rafinerie minerálních olejů (za války „Fantovy závody“, dnes „Paramo“) ohrožováno nevybuchlými bombami. I když poslední nález nevybuchlé letecké pumy je z roku 1995, může podle odhadů v okolí Parama v zemi ležet nevybuchlých pum ještě několik desítek!



Vybombardovaný vojenský hangár; Pardubice, květen 1945

Prvními spojeneckými letadly, která přistála na pardubickém letišti, byly dva sovětské průzkumné dvojpláštníky Polikarpov Po-2. Kvůli rozbité letištní ploše s nimi piloti museli přistávat až na vzdálenější straně od letištních budov, u Jesničánek.

Ze vzpomínek Jiřího Havlíčka:

„První ruský dvojpláštník přistával od západu, ale při výběhu se trefil do hráze vodní nádrže, kde jsme se koupali. Po nárazu začal hořet, pilot však stačil v pořádku vyskočit, přičemž začal revolverem střílet do vzduchu a řval na nás, abychom vyšli z vody, že zabírá letiště. Poslechli jsme a šli na blízké fotbalové hřiště.

Asi za dvacet minut přiletěl druhý dvojpláštník. Ten přistál v pořádku. Vylezly z něho dvě Rusky a hned zamířily k vodě. Rus se již koupal, ony šly na druhou stranu písničku, svlékly se a šly se také koupat. Slunily se ještě asi hodinu, když pilot havarovaného stroje hodil do vody granát a po jeho výbuchu vyplavalo na hladinu pár omráčených kaprů, které si tam Němci pro zpestření jídelníčku vysadili. Pilot je posbíral a společně je v klidu opékali nad dohořívajícím letadlem.

Nenápadně jsme se přiblížili a doufali, že na nás nějaká ta ryba také zbude. S kamarádem Macháčkem a Vojtíškem jsme se přisunuli blíže k ohni. Pilot se již uklidnil a dovolil nám posbírat si na památku trosky z ohořelého Kukuruzníka. Opečenou rybu nám nenabídl.
(Vlastivědné listy Pardubického kraje 2/2010)



Průzkumný Polikarpov Po-2 na letišti v Pardubicích u trosk hangáru VAP; květen 1945

10.května 1945

V neděli 10. května dorazily do Pardubic první oddíly Rudé armády. Byly to jednotky 11.střeleckého sboru 38.armády 4.ukrajinského frontu generála Jeremenka, které přijely s auty a koňskými povozy od Dašic. Nešlo o frontové útvary, ale spíše o druhosledová vojska, která se už bez nutnosti překonávat odpor šinula do Němci uvolněných pozic. Východní Čechy totiž neležely v ose hlavního postupu sovětských vojsk, proto také na pardubicku neoperovala žádná těžká technika.

Téhož dne na letiště přiletěla na pardubické letiště 1.eskadra 110.gardového leteckého Viselského pluku vyzbrojeného letouny Iljušin Il-2 Šturmovik.

Již druhý den platila všeobecná německá kapitulace a formálně i konec války, ale teprve příchod vojáků Rudé armády znamenal jasné potvrzení, že válka je opravdu u konce. Nadšení obyvatel nebralo meze!

Ze vzpomínek Jiřího Havlíčka:

„Do školy se nechodí a tak jdeme na letiště. Je to šok! Stadion SK Popkovice je plný ruského vozatajstva. Žižka by se divit nestačil! Všude plno koní, vojáků, povozů a sem tam nějaký nákladní automobil. A stále přijíždějí noví a noví.

Jdeme se podívat na havarovaného Kukuruzníka. Zbyla z něj jen hromádka popela. Druhý stroj ale stojí klidně dál uprostřed letiště.

Nevíme kam dřív skočit. Rusové shánějí vodu. Ukazují jim za valem skrytou požární nádrž, ale oni chtějí pitnou vodu. Vedu je tedy na hřiště do naší dřevěné klubovny, jdu za správcem a ten jim otevírá sprchy. Rusové přitlačí polní kuchyň co nejbližší k vodě a začínají v kotli vařit guláš. Odpoledne nám dávají ochutnat do ešusu. S chlebem je to bašta! Je nám ale líto té staré kobyly, která na guláš padla. Rusové však za tu starou co snědli, u pana Křivky zkonfiskovali kobytku mladou, takže nic nechybělo. „Vsjó charašó, vsjo v parjadke!“

Stadion je už narvaný k prasknutí, tak se jdeme podívat k silnici. Stále přijíždějí další povozy a zahýbají k nám do travnaté ulice, kterou zcela zaplňují.

Jdu domů. Za mnou jde ruský „lejtňant“, asi jejich velitel. Když mě s takovouto eskortou uviděl můj táta, honem si vzal sako, bílou košili a rudou kravatu. Vítá oficíra chlebem se solí a šálkem vody, Rus však vytáhne pistoli a řve: „Ty buržoj!“ Míří tátovi na spánek. Otec,

evidentně zaskočen tímto jednáním, koktá, že je dělník, ale Rus mu nerozumí. Táta v zoufalství ukazuje na Rusovy holínky a říká mu, že je švec. Rus začíná pomalu chápat a ukazuje „žraloka“ na levé holínce. Otec mu slibuje, že mu žraloka opraví a vyrobí holínky nové. Měří mu nohu, oficír strká pistoli do kapsy a z druhé vytahuje láhev vodky.“

(Vlastivědné listy Pardubického kraje 2/2010)

11.května 1945

Ze vzpomínek Jiřího Havlíčka:

„Tentokrát jdeme rovnou na letiště, když přijíždí asi 6 maringotek, plechových nákladních aut zn. ZIL. Ty plechy jsou všelijak nýtované, vybouchané kladivem. Bud' projely frontou anebo tak sjely z montážní linky ve fabrice. Kdo ví?! Jdeme raději do lesíka.

Prolézáme dírou v dřevěném plotě na dostihové závodiště a jdeme kolem Popkovického skoku do lesíka. V lese tu jsou od Němců dobře zamaskovány čtyři bombardéry Heinkel He-111. O nich jistě nevěděli ani Američané, kteří bombardováním omylem pokáceli lesík u Máteřova a zabili 15 králíků, nevěděli o nich zřejmě ani Rusové, kteří pár set metrů odtud leželi na letišti.

Našli jsme žebřík opřený o výhled kukaně na bažantnici a přistrčíme ho k trupu bombardéru. Když se nám podaří vylézt nahoru a otevřít dveře, zjevuje se nám v kokpitu klukovské království! Z té spousty přístrojů jsme poznali jenom hodiny, veliké asi jako budík. Vyndat je z palubní desky byla hračka. Kamarád s trochou námahy vyšrouboval i výškoměr. Vůbec mi není jasné, k čemu mu bude. Našli jsme ještě koženou brašnu a slézáme dolů.

Pod letadlem jsou dvě plechová pouzdra, a v každém z nich asi 60 malých bombiček, každá tak 1,5 kg. Patnáct jich nacpu do té kožené brašny a trmácíme se domů. Brašna je docela těžká, tak zastavujeme u Macháčkova vybombardovaného domu. Králíkárna na dvorku nálet vydržela, ne tak králíci, proto brašnu s bombičkami zastrkujeme do kotce a jdeme domů.

U Bubíkovy trafiky na křižovatce popíjí asi deset Rusů samohonku. Ten, co má na pravé ruce asi patnáct náramkových hodinek uviděl, že mám v ruce velké hodiny. Řekne: „Davaj časy!“ Podávám mu je, protože vidím, že má pistoli. Rus vztyčí pravou ruku. Zprvu si myslím, že snad bude „hajlovat“, ale jeho zrak se zastaví u jedné hodinek, co má na ruce. Asi nejsou natažené, protože nejdou. Sundá je, poslechne si, zda tikají. No, asi netikají! Tak mi je podává se slovy, že jsou „plochoje“. On řekne „spasibo“ a já po něm opakuji také „spasibo“.

Potom se obrátí na kamaráda a také ho vyzve: „Ty tóže davaj časy!“ Ten mu podá výškoměr. Rus ho chvíli obrací v ruce, pak ho hodí na zem, vytáhne pistoli a prostrlí ho jako cedník. Kamaráda naštěstí nezastřelí.

Cestou domů hodinky natáhnu a srovnám čas, teď jsou opět „charašó“. V naší ulici je vyměním za další dvoje „plochoje“.

(Vlastivědné listy Pardubického kraje 2/2010)

12.května 1945

Je nařízeno uvolnit letiště pro Rudou armádu. Letecký pozemní oddíl Pardubice s velitelstvím i strážní jednotkou opouští letiště a předává jej plně pod kontrolu sovětům. Ti se urychleně pustili do likvidačních prací a po té se co chvíli z letiště ozývaly výbuchy ničené munice.

13.května 1945

Teprve až 13.5.1945 přijíždí do Pardubic gen. Jeremenko se štábem. Je ubytován ve vilové čtvrti za vodou, ve vile Václava Ulrycha na rohu Sakařovy a Gebauerovy ulice.

Válka definitivně skončila.

16.května 1945

Ze vzpomínek Jiřího Havlíčka:

„Jdeme znovu do lesíka. Vybíráme si na kraji lesa druhý bombardér. Přesunujeme žebřík z větvi a znovu demontujeme přístroje. Asi za hodinu se ozvala střelba a projektily začaly bušit do oken bombardéru. Až na nějakou tu „pavučinu“ pancéřovaná skla nedošla újmy, ale asi za minutu se osmělíme a opatrně opět skrz okna bombardéru vykukujeme. Rus je zalehlý v mělkém příkopu asi 50 metrů daleko. Další dávka ze samopalu do oken! Okna opět vydržela, ne tak my. Naštěstí mám na sobě krátké kalhoty. Znovu padáme na podlahu, ale Rus už je tady a vzteky bez sebe řve: „Fašisty, vyjditě!“

Pomalou otevíráme boční dveře, on na nás míří samopalem a přikazuje, abychom slezli dolů a stáli u pumovnice. Potom vleze po žebříku do letadla, přesvědčí se, že už tam nikdo není, jednu dávku ze samopalu dá do kokpitu, druhou do ocasu letadla a sleze dolů. Potom nás vyzve, abychom kráčeli před ním, směr Kašparův hangár. Tam zatočíme vlevo, načež nás strčí do sklepa u druhého hangáru a nařídí, abychom stáli na cihlách a nedávali nohy na podlahu. Za války v tom sklepe měli Němci nabíjárnu autobaterií a kyselinu vylili na podlahu. Potom řekne, že za „minutočku“ přijde.

Po třech hodinách přijel s řidičem nákladního terénního „gruzavika“. Po nárazníku jsme museli vylézt na zakrytou plošinu auta. Zadní plachta byla přehozená přes střechu, a tak jsme brzy pochopili, že míříme ven z města. Bylo asi šest hodin večer a začalo nám kručet v břiše, žaludek byl za celý den úplně prázdný. My, devítiletí kluci, jsme byli nejen pořádně vyplašení, ale i hladý jsme se kroutili jak hadi. Začali jsme i brečet, že máme hlad a že chceme domů!

V Holících na náměstí Rusové zastavili. Nařídili, ať sedíme, že se jdou napít do hospody a přinesou nám něco k jídlu.

Jako když střelí do vrbců! Jen co zapadli do restaurace, vyskočili jsme z auta a tím směrem, jak jsme na náměstí přijeli, z náměstí jsme utíkali.

Zastavili jsme se až za městem, nemohli jsme popadnout dech. Po usilovném pochodu jsme před půlnocí dorazili domů, do Svítkova.“

(Vlastivědné listy Pardubického kraje 2/2010)

V celé republice se jako houby po dešti aktivizují nejrůznější spolky a korporace, jejichž činnost byla po dobu okupace zakázána. Zákaz tehdy postihl i Český národní aeroklub, v jehož čele stál jako předseda Ing.Dr.Václav Roubík, a který byl založen schválením stanov 18.července 1939. Jeho činnost byla výnosem K.H.Franka - velitelem policie a říšským sekretářem Protektorátu Čechy a Morava - ze dne 31.května 1940 zakázána, ČNA byl zrušen a jeho jmění zabaveno.

22.května 1945

V Praze 22.května 1945 se obnovuje činnost Českého národního aeroklubu, což je celorepubliková organizace zastřešující sportovní letectví a spadající do kompetence Ministerstva dopravy. (Oproti předválečnému období zatím nezapadá ČNA do žádné branné organizace. Později se k důležitým otázkám obrany státu vyjadřoval Hlavní inspektorát branné výchovy - HIBV MNO. Jednalo se například o schvalování lokalit pro vznik nových letišť.)

Schází se jeho předválečný výbor, který o den později (23.5.1945) volí nový prozatímní přípravný výbor v čele s předsedou pilotem Františkem Novotným

Dva dny na to (25.5.1945) je do Městské knihovny v Praze se svolán I.kongres leteckých pracovníků a zaměstnanců, kterého se účastní i zástupci obnoveného ČNA .

28.května 1945

Obdobně tomu je i v Pardubicích. Dne 28.5.1945 sděluje Plachtařský odbor bývalé Masarykovy letecké ligy (MLL) Pardubice policejnímu oddělení Národního výboru v Pardubicích, že na 1.6.1945 svolává přípravnou schůzi Plachtařského odboru bývalé MLL. Oznámení podepisují předváleční funkcionáři p.Hladěna jako náčelník a p.Koller jako jednatel.

Usnesení ze schůze sice není doslovně známo, ale je jisté, že předválečná odbočka MLL Pardubice vzápětí splynula s obnoveným Východočeským aeroklubem Pardubice (VAP).

Plachtařský odbor bývalé
Masarykovy letecké ligy
P a r d u b i c e .

Pardubice dne 28.5.1945.

P.T.

N á r o d n í m u v ý b o r u - policejní oddělení

P a r d u b i c e .

Dovolujeme si oznámiti, že dne 1.června 1945 pořádáme přípravnou schůzi Plachtařského odboru býv.M.L.L.v Pardubicích v místnostech hotelu Veselka a prosíme, abyste toto naše sdělení vzali laskavě na vědomí.

S bratrským "Letu zdar!"

za:

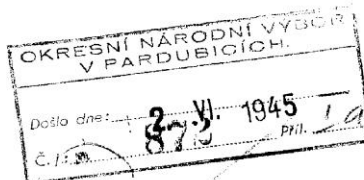
Plachtařský odbor M.L.L.
Pardubice

náčelník:

jednatel:

Hladěna

Koller



IV
3564

Pr. Hladěna
7. 6. 1945. *[Signature]*

Dopis MLL; Pardubice, 28.5.1945

23.června 1945

Prozatímní představitelé VAP svolali do hotelu Veselka na den 23.června 1945 schůzi obnovující činnost VAP. Současně byla založena odbočka Českého národního aeroklubu (ČNA). Předsedou VAP je zvolen Kunz Rudolf., jednatelem Koller Jan (bývalý jednatel odbočky MLL); účastníci schůze: Janák Oldřich, Jand'ourek Jiří, Klubal Vincenc, Hendrych Josef, Línek Václav, Tlapa Karel, Březina Antonín, Štěfánek Augustin, Kořínek František, Souček Oldřich, Procházka Václav, Kupka Jan a další, zejména mládež.

Do vínku si schůze dala tři základní úkoly: administrativně podchytit členskou základnu, která zaznamenala prudký nárůst zájemců o letectví, získat přístup na letiště, které je v té době zatím obsazeno Rudou armádou, a zabezpečit leteckou techniku vhodnou pro zahájení výcviku.

První úkol se podařilo naplnit bezzbytku, členská základna VAP se včetně modelářů rychle rozrostla na neuvěřitelných téměř 700 členů!

Z úkrytu v rosickém cukrovaru, kde přežil válku, je na světlo světa vytažen školní kluzák „Zögling“ a jsou na něm provedeny základní údržbové práce.

Piloti však zatím nemají přístup na pardubické letiště, které je obsazeno Rudou armádou.

28.června 1945

V sále pražské Lucerny se koná manifestační shromáždění letecké mládeže.

„Na tento manifest přišli hoši a dívky, kteří svou touhu po ovládnutí vzduchu mohou teprve uskutečnit ve svobodném Československu. Ale jim v čelo se už postavili zkušenější, kteří také dovedli vyslovit přesné a spravedlivé požadavky.

Za plachtaře V.Šilhan:

My, kteří jsme opravdu dříve plachtili, víme dobře, jaká je to krása vznášet se tak volně, tiše, oproštěn od prachu a tíže země – opravdu podoben ptáku. Vznášet se tam vysoko pod oblaky, spoléhaje se jen a jen na své znalosti, v radostně opojném boji s víchrem a vzdušnými proudy – my víme, co nám to dává! To musíte vy všichni sami prožít, abyste to pochopili. A utužit se bojem se živly, zbystřit své smysly, zocelit svou vůli, nasytit se čistoty výšek – to chceme – stvořit nového, lepšího člověka! Člověka dobrého srdce, ale také člověka bojovníka, bojovníka za pravdu a lepší zítřek, a nezdolného bojovníka za vlast, kdyby toho bylo potřeba.

Žádáme, aby pro účast v kursech praktického létání byla poskytnuta žákům od jejich zaměstnavatelů mimořádná placená dovolená. Bude to jejich příspěvek na brannost národa.

Žádáme ministerstvo školství, aby vyřešilo ožehavou otázku odborného školení technického dorostu! Máme vynikající odborníky, dychtivou a nadanou mládež – pouze vysoká technická škola letecká nám chybí!

Za motoráře K.Vaněk:

Chceme učinit sportovní létání naším národním sportem. To znamená: máme-li nyní sportovních pilotů několik stovek, chceme jich nyní mít tisíce a desetitisíce!

Ve státním aparátu je mnoho byrokratů, kteří brzdí úsilí vlády. Tito byrokraté musí pochopiti, že jsou nejen nástroji vlády, nýbrž že jsou nástroji vlády lidu, která má podporu lidu, tj. celého národa. Těmto byrokrátům je nyní dána možnost se osvědčiti. Pouze ti, kteří ob stojí v této zkoušce, zůstanou na svých místech, tj. ti, kteří užijí moci, kterou mají v rukou, ku prospěchu lidu. Takové byrokraty chceme převychovávat spontánním tlakem, prýšticím z nejširších lidových vrstev. Opíráti se při tom budeme o velikou většinu úředníků a techniků státních i soukromých, kteří mají dobrou vůli a nejčistší předsevzetí podporovati vládu v jejím úsilí, kteří však ani za bývalé Československé republiky a tím méně v době německého útlaču neměli možnost pracovati podle svého svědomí.

Nový Aeroklub nemůže být pouze sloučením stávajících leteckých korporací, to by tam přišli titíž lidé, kteří v aeroklubech pracovali před válkou, a vše by se opakovalo znova. Právě takovou náplň Aeroklubu dáte vy, mládež, a proto jsou zde dveře pro vás dokořán otevřeny, abyste vstoupili za členy!

Předseda ČNA F.Novotný:

Mládeži československá, tobě patří budoucnost tohoto státu! Tobě patří v tomto novém státě vše, tobě patří také vzduch nad naší krásnou osvobozenou vlastí. Všechny prostředky k dobytí tohoto vzdušného moře poskytne vám Československý národní aeroklub!

Za MNO pplk. Štrof:

Chceme zříditi výcviková střediska, především pro výcvik v plachtění a v seskocích s padáky, kde by se školil dorost obojího pohlaví pod vedením zkušených instruktorů, pokud možno z řad bývalých válečných letců, aby jejich duch se přeléval do myslí těch mladých.

Chceme všem těm, kdo budou vyhovovat fyzicky i duševně, na základě psychotechnických zkoušek dáti možnosti se cvičit v příjemném táborovém prostředí a družné pospolitosti a takto připravené je chceme jediné přijímati dále do vojenského pilotního výcviku. Z mladých mužů stanou se tak letci bojoví, z mladých žen piloti kurýrních a spojovacích letounů.

Vojenská správa by si přála, abyste začali s modelářstvím a plachtěním ihned a poskytně vám k tomu vše, jen co bude moci. Jak jen zde budou technické předpoklady i k výcviku na sportovních letounech, budeme podporovati všemi prostředky i tuto činnost."

(Letecký časopis Rozlet, č.1 z 18.7.1945)

V témže čísle Rozletu vyšel pod značkou „Inž.W.“ i tento článek:

„Kdy budeme létat?“

Otázka, která nejvíce zajímá naše sportovní letce. Její odpověď je zdánlivě obtížné a je třeba si to vysvětliti. Létání začneme, jakmile budeme mít sportovní letadla, uvolněná letiště a letci budou mít platné pilotní diplomy. Tyto tři hlavní požadavky musíme nejprve vyřešiti.

Nejprve letadla. Ze zajištěných letadel, roztroušených po celém našem území, vybereme vhodné sportovní stroje, na kterých zacvičíme první instruktory, resp. na kterých si zopakují lekce v létání ti, kteří šest let neseseděli ve sportovním letadle. Otázku imatrikulace letadel, tj. přezkoušení, přidělení značek a vydání palubních dokladů provedeme urychleně. Současně objednáme u našich leteckých továren nejvhodnější letadla, pro která továrny mají dostatek materiálu, a která mohou dodati v nejkratší lhůtě. Tím zajistíme dostatek letadel pro letošní rok.

Pokud jde o letiště, očekáváme, že veřejná civilní a soukromá letiště budou brzy uvolněna pro civilní provoz. Členové místních odboček ČNA budou připraveni zorganizovat letecký sportovní provoz na těchto letištích a v mezích možností přiloží ruku k dílu, aby letiště bylo co nejdříve opraveno a schopno létání.

Bez pilotních dokladů nelze samostatně řídit letadlo. Piloti musí prokázati nejen národní spolehlivost, zdravotní schopnost, ale i to, že se zase naučili létat. Prozatímní směrnice o vydávání leteckých dokladů pro létání nad územím republiky se právě vydávají ministerstvem dopravy.

Z uvedeného je patrné, že letci na plachtových letadlech mají již k létání hodně blízko. Plachtařské letiště na Rané nebylo zabráno a povolení k létání jest vyjednáno. Několik plachtových letadel je disposici a opatření pilotních dokladů k létání je nejmenší překážkou, kterou plachtaři před sebou mají.

Závisí tedy zahájení leteckého sportovního provozu na úřadech, leteckých továrnách, členech ČNA a konečně na letcích samých, aby si připravili vše, co se od nich žádá."

(Letecký časopis Rozlet, č.1 z 18.7.1945)

V době od 30.6. do 4.7.1945 jednali představitelé české a slovenské letecké organizace i leteckých odborů o příští spolupráci na letecké výchově a ve sportovním letectví. Bylo dohodnuto, že na historickém území Čech a Moravy povede činnost Český národní aeroklub (ČNA), na Slovensku pak Slovenský národní aeroklub (SNA). Pro mezinárodní styky a pro řešení celostátních otázek bude vytvořena střešní organizace – Aeroklub Republiky Československé (ARČ). Současně byly vypracovány stanovy jednotného aeroklubu a byly zadány ministerstvu vnitra ke schválení.

Vzápětí výbor ČNA začal pracovat. Byly ustaveny výbory jednotlivých odborů a komisí a do místních poboček ČNA na území Čech a Moravy byl prostřednictvím listinné pošty distribuován první písemný materiál v poválečné době.

Ústřední plachtařský výbor ČNA tak vydává „Návrh programu československého plachtění“. Jedná se o základní vizi plachtařské činnosti, která vznikala v té době spontánně, s notnou dávkou čistého entusiasmu, ale i naivity. V dnešní době zmíněný text zcela jistě vykouzlí úsměv na tváři, ale je nutné uvědomit si, v jaké době vznikal.

Český národní aeroklub - ústřední plachtařský výbor.

Návrh programu československého plachtění.

Za dobu šesti let naší nucené nečinnosti v letectví učinilo plachtění v celém světě veliký krok ku předu. Jsou to nejen velké změny ve stavbě větroňů, ale hlavně v metodách výcviku a v požadavcích, které se dnes na kvalitu vysvičeného plachtaře kladou. Zkouška "C", považovaná u nás kdysi za vrchol plachtařských vědomostí a kvalifikace, se kterou se dříve skutečně končily možnosti průměrného plachtaře, není dnes ničím více, než ukončením počátečního výcviku pilotáže, po kterém teprve musí následovati důkladný výcvik ve vlastním plachtění a v leteckých oborech s tím souvisejících.

Jak moderní výcvikové metody - už od počátku kontrolní lety na dvojím řízení, kombinace výcviku za navigáka a na svahu - tak i způsob pokračovacího výcviku ve vlecích, akrobacii, létání podle přístrojů a na výkonných větroních, přesahují daleko možnosti plachtařského provozu většiny placht. odborů. Snad jen několik těch největších, t. zn. finančně nejsilnějších, by mohlo svým členům alespoň část z toho všeho poskytnouti, ale velická většina středních a menších placht. odborů byla by odkázána zase na podobné plachtařské živení, jako kdysi. A přece jejich členové také chtějí skutečně létat, nejen dělat věčné skoky na kluzácích, ale nejen chtějí, nýbrž mají skutečné právo na totéž, co několik privilegovaných jednotlivců z plachtařských odborů velikých měst.

Protože dnes chceme vybudovati československé plachtění na široké základně tak, abyhom opravdu spravedlivě dali všem plachtařům stejné předpoklady nejen pro výcvik, ale i pro skutečné sportovní létání, a umožnili všem bez rozdílu, ať z velkých nebo z malých odborů, dosažení každého cíle v plachtění, který k dosažení jest :

protože chceme tento výcvik mít nejen co nejvyšší, ale docílití jej způsobem co nejhospodárnějším, a protože chceme

konečně zpopularisovati u nás letectví tak, že pronikne do všech vrstev národa a do všech, i těch nejmenších koutů naší vlasti a

protože musíme s plným vědomím odpovědnosti dostát své občanské povinnosti tím, že budeme provádět brannou leteckou předvýchovu, kterou nám stát podle plánu ministerstva národní obrany ukládá,

považujeme za nutné provést následující úpravu vnitřní plachtařské organizace.

- 1./ Všechny plachtařský provoz soustředí se do dobře vybudovaných, vybavených a udržovaných plachtařských středisek, která budou společná vždy několika plachtařským odborům. Tato plachtařská střediska budou vybudována, udržována a řízena účastnými odbočkami ČNA.

.....

Budou tedy výsledkem kolektivní práce plachtařských odborů. Pod názvem "plachtařská střediska" rozumí se všechna plachtařská letiště na území státu, ať jsou již používána jedním, nebo několika placht. odbory. Liší se od sebe pouze svým vybavením, odpovídajícím jejich významu.

2./Organisací ČNA spolu s příslušnými oficiálními místy budou zřízeny a udržovány zemské plachtařské školy a středisko pro vysokovýkonné plachtění, které by sloužily pro výchovu těch nejlepších ve speciálních pokračovacích kurzech. Dále budou zřízeny ústřední plachtařské družstevní dílny, sklad náhradních dílů pro kluzáky, větróně a pomocná zařízení a zvláštní samostatná ústřední plachtařská konstrukční kancelář.

3./Nemovitosti, zařízení, pomocný inventář kluzáky, školní a cvičné větróně střediska jsou majetkem súčastných odborů. Všechna ostatní letadla jsou společným majetkem, kterým disponuje UPV a přiděluje jednotlivým střediskům podle potřeby.

K doplňování a udržování let. parku a pomocných provozních zařízení bude zřízen materiálový fond. Základem mat. fondu budou subvence, dary, mimořádné příspěvky, výnos sbírek a náhrady odborů za přidělený materiál. Výše náhrady nebudiž větší než 50% pořizovací hodnoty.

Soukromý majetek odborů získaný mimo tento rámec z vlastních prostředků jest jenom vítán.

4./Po dosažení většího počtu vycvičených plachtařů bude nutno, aby každý plachtařský odbor provozoval přímo ve svém sídle letecký sport ve formě skutečného létání. Za tím účelem nutno vybudovati v době co nejkratší větrón s pomocným motorem, k jehož provozu není zapotřebí ani velkých letištních ploch, ani velkých hangarů, ani mnoho pomocníků. Stačí malé pole, změněné na nouzovou startovací a přistávací plochu, malá kůlna změněná na garáž pro větrón se sklopenými křídly a dva nebo tři plachtaři při startu. Propagační účinek takovýchto skutečných letů nad rodným místem není ani třeba zdůrazňovati. Létání samo jest pak dokonalým udržovacím výcvikem pro hotového pilota plachtaře.

Důvody jsou diktovány snahou po zlepšení poměrů československého plachtění jako sportu, dále usilováním leteckých úřadů, t. j. ministerstva dopravy, rozšířiti leteckou myšlenku do všech vrstev lidu a získat tak našemu letectví ve světě váhu a význam, který mu polohou státu právem náleží, a požadavky ministerstva národní obrany, které potřebuje vychovat a připravit státu dokonale vycvičenou brannou zálohu a získat kvalitní výběr letců pro činnou vojenskou službu.

Získem je zvýšení kvality výcviku, plynoucí z jednotně, odborně prováděného vedení, nepřetržitým provozem většiny středisek umožní se daleko většímu počtu nadšenců věnovati se plachtění, dokonalé využití všech vhodných povětrnostních podmínek výkonnými plachtaři, lepší provozní využití letadel a ostatního zařízení a z toho plynoucí značná finanční i materiálová úspora, poskytnutí příležitosti všem plachtařům bez výjimky k dosažení i těch nejvyšších cílů a tím vším pozdvihnutí úrovně našeho plachtění na světovou výši.

Účel: Účelem plachtařského střediska jest umožnit všem členům placht, odborů, i těch nejmenších, plachtařský výcvik všech stupňů a vycvičením dát příležitost k provádění cvičných, udržovacích a sportovních letů na větroních všech typů po celý rok způsobem co nejbezpečnějším, nejdokonalejším a nej-
hospodárnějším.

Vybudování: Plachtařské odbory určitého okrsku vyhledají si samy, anebo z podnětu ÚPV terény vhodné pro výcvik; na nejlepším z nich bude po schválení soustředěn všechny plachtařský provoz okrsku. Účast ministerstva dopravy a ministerstva národní obrany na tomto úkolu je dána jejich plným pocho-
pením pro požadavky našeho letectví jako sportu, dopravního prostředku i zbraně. Pomoc příslušných úřadů, národních výborů, podniků a pod. musíme získat v jednotlivých případech sami, s poukazem na přínos, který vznikne vybudováním takového střediska celému okolí/ zvýšení turistického ruchu, stálý příliv žáků, propagace kraje a jeho výrobků/. Naší snahou je vybudovati těchto středisek postupně co nejvíce.

Definice: Plachtařská střediska jsou letiště/ svahová nebo rovinná, nejlépe obojí pohromadě/, která svou polohou, tvarem terénu a povětrnostními podmínkami jsou schopna celoročního provozu. Pokud možno mají být vhodná pro výcvik všech stupňů. Menší střediska musí dovolovat alespoň výcvik do "B".

Vybavení: Vybavení střediska leteckým materiálem a inventářem musí odpovídat jeho významu a provoznímu zatížení.

Provoz: Ve všední dny je ve středisku stálý provoz kursů počátečních i pokračovacích/ někde bude pravděpodobně stálý denní provoz pouze sezonní/. Tyto kursy jsou tvořeny z členů placht. odborů, které dotyčné středisko sdružuje. Kursy počáteční mají 14 žáků, pokračovací/ po "C"/ 12 žáků. Kursy "A", "B" trvají 4 týdny a pokračovací 2-3 týdny a jsou vedeny instruktory střediska podle jednotných výcvikových směrnic, vypracovaných s chledelem na další pokračovací výcvik v plachtění výkonném a v létání s motorovými letadly. Účelem těchto pokračovacích kursů je vycvičení plachtařů v létání na výkonných větroních, ve vleku za motorovými letadly, akrobacii, v létání podle přístrojů a ve výkonném plachtění. Po všechny neděle a svátky je ve střediscích provoz vyhrazen cvičným družstvům, event. nedělním počátečním kursům pro ty, kdož se nemohou účastnit kursu nepřetržitého. Plachtaři po "B", kteří provádějí udržovací lety na kluzácích do té doby, než dokončí svůj počáteční cvik zkouškou "C", sdružují se v cvičná družstva. Plachtaři po "C" tvoří cvičná družstva téhož výcvikového stupně. Veškerá provozní zařízení střediska jsou jim k dispozici; zkušenějším umožní pomoc žáků nepřetržitých kursů startovat i tehdy, není-li jejich cvičné družstvo pohromadě, ne třeba i jednotlivý start k plachtovému letu kdykoliv ve všední den, kdy to po-
větrnostní podmínky dovolí.

Plachtařský výcvik ve střediscích provádí se zásadně s používáním všech způsobů startu / na svahů i navijákem/. Plachtařům těch odborů, v jejichž střediscích není možno obojí provádět /pouze rovinná škola/, umožní se účast v kursech nebo cvičném létání také na jiném terénu. U výkonných plachtařů bude vůbec naší snahou, aby při svém cvičném a sportovním létání střídali různá letiště a tím nejen se zdokonalovali, ale přispívali také k navázání přátelských styků mezi odbory a udržovali vztahy svého leteckého kamarádství. Plachtaři s úplným výcvikem budou moci létat i mimo schválené a vybudované terény. Jejich zkušenosti tak získané budou cenným přínosem našemu plachtění. Letadla, pomocná zařízení, kterých budou k tomuto účelu používat, budou normálně hangarována rovněž v některém středisku.

Několik dní po té je Ústředním plachtařským výborem vydán „Plachtařský výcvikový řád“.

Plachtařský výcvikový řád.
~~x-x-x-x-x-x-x-x-x-x-x-x~~

I. Výcvik počáteční /do stupně "C"/.

I. 1/ Stupeň "A": výcvik v přímém letu klouzavém, hladký start a přistání, bezvadné ovládání rychlosti kluzáku podle sluchu, létání na optimální rychlosti, přímé lety i při větru se strany, správné udržování polohy a směru, přistávání při nejmenší rychlosti, létání na mírném i příkrém svahu, bezvadné přistání v udaném směru letu.

Letadlo: školní kluzák schváleného typu.

a/ Balancování na větru - seznámení žáka s pocitem rovnováhy a funkcí křidélek
 5 lekcí v celk. době asi 30 min.

b/ smyky - žák si zvyká na urychlení při startu, balancuje křidélky. Nesmí používat výškovky ani směrovky.

3-5 startů bez odlepení se od země.

c/ skoky - žák se seznamuje s působením letu.

5-10 startů, výška 1/2 - 1 m.

d/ lety - vycítění rychlosti kluzáku podle zvuku, udržení směru, hladká přistání /s min. rychlostí/ i starty.

20 - 25 letů po 10 až 40 vteřinách.

Celkem 28 až 40 startů. Zakončení kategorií "A" /jeden let přes 30 vt., před tím 5 letů, každý přes 20vt./

I. 2/ Stupeň "B" : výcvik v letu klouzavém se zatáčkami, hladký start a přistání, okamžité uvedení kluzáku do stejnoměrného klouzavého letu, správné zatáčky na místech předem určených, prolétnutí předepsané dráhy, dokonalé zatáčky o 90° a 180°, přistání na cíl nejvýše 50m od vytčeného bodu.

Letadlo: školní kluzák /event. s kabinkou/ schváleného typu.

a/ lety jako na "A" za účelem poznání typu kluzáku. Opakování. 3 lety asi po 30 vteřinách.

b/ Zatáčky - žák si zvyká na funkci křidélek a současně směrovky, start a část. bočním větrem a zatáčka 45° na přistání proti větru.
 2 - 4 lety, časy 30 až 35 vt.

- zatáčky až 90° vpravo a 90° vlevo, /obě při jednom letu/ přistání proti větru.
 2 - 4 lety, časy 35 až 45 vt.

- zatáčky ve tvaru S až o 180°, správné nasazení na přistání na cíl. Při startu za autem nebo navijákem ještě celé kruhy.

/360°/ 8 - 12 letů, časy 45 až 70 vt.

Celkem 15 - 20 startů, zakončení kat. "B".
Výcvik možno provádět na svahu - start gumovým lanem, nebo ve vleku autem nebo navijákem.

K výcviku mohou být přijati žáci se zkouškou "A" a piloti. K mot. letadel podmínkou, že na začátku výcviku absolvují alespoň 5 startů stupně "A". Každý /mimo pilotů mot. letadel/ musí předložit záznam letů a před přijetím do kursu být přezkoušen.

I. 3/ Stupeň "C": výcvik v plachtění.

Letadla: školní kluzáky pokračovací a školní větroně schváleného typu bez přístrojů.

Lety klouzavé:

a/ na kluzáku - opakování 1-3 lety jako na "A"
2-5 letů jako na "B"
na větroně:

b/ poznání typu větroně - rychlosti
1-2 lety jako na "A"

c/ poznání typu větroně - zataček
postupně 3-5 letů jako na "B"

Přezkoušení učitelem na dvojím řízení.

d/ zatačky o 180°, osmičky 2-4 lety

e/ nasazení na cíl osmičkami 3-4 lety

f/ přistání se zvětšenou rychlostí po větru.
2 - 3 lety

g/ osmičky podél svahu, přistání se slabým bočním větrem
1 - 2 lety

Celkem 12 - 20 letů. U žáků schopnějších se mohou jednotlivé úlohy sub d/ e/ f/ g/ postupně a střídavě vhodně spojovat.

Plachtění:

- složení zkoušky "C" letem nejméně 5 min. nad startem
/max. 15 min./

K výcviku mohou být přijati žáci se zkouškou "B"; Každý musí předložit záznam letů a před přijetím do kursu být přezkoušen.

II. Výcvik pokračovací /do stupně "D"/

II.1/ Plachtové lety na svahu.

Letadlo: schválený typ školního větroně bez přístrojů.

Podmínka přijetí: zkouška "C".

Přezkoušení učitelem na dvojím řízení.

a/ plachtové lety při různých směrech a síle větru, přistání na znamení, nasazení a přistání na cíl.
2-3 lety v celkové době asi 2 hod.

b/ cvičení v létání na čas 1 let v čase 1 - 3 hod.

Celkem 3 - 4 lety v celkové době 3 - 5 hodin.

Nakonec přezkoušení na dvojím řízení /ve vleku nebo na svahu/ a opravení event. chyb. pilotáže.

c/ cvičení přistání proti svahu
- za bezvětří 4 - 8 startů
- za slabého větru /přistání po větru/ 4 - 8 startů
Celkem 8 - 16 startů.

II. 2/ Plachtové lety na svahu i termice sluneční, starty na svahu gum. lanem, nebo ve vleku /po absolvování školního kursu vleků/.

Letadla: schválené typy větronů školních i cvičných s přístroji: variometr, výškoměr, rychloměr. Při startu ve vleku padák.

Podmínka přijetí: absolvování II. 1/ /minimálně nalétané 3 hod po "C"/.

a/ poznání typu větroně; lety klouzavé nebo plachtové za příznivých podmínek, nebo let ve vleku. vždy jeden let bez jiných úkolů.

b/ zdokonalení v plachtění na svahu 2 lety v celkové době 3-5 hodin.

c/ cvičení spirál /nejméně 3 celé kruhy/ 4-6 letů.

d/ pokusy plachtění v termice sluneční 4 lety v celk. době 1 - 5 hodin.

Celkem nejméně 15 letů v celkové době minimálně 5 hodin. Během tohoto stupně složit úřední zkoušku pilota kluzáků I. stup. Úkoly sub b/ c/ d/ vhodně spojovat. Při vhodné příležitosti předvedení nebezp. situací letu na dvojím řízení /pády/

V tomto stadiu výcviku, před přechodem na výkonný větron, musí žák řídit zcela automaticky, musí být bezpečně obeznámen s řízením rychlosti podle sluchu u různých typů, správně naklánět v zatáčkách, znát vyzkoušení minimální rychlosti větronů, umět vyzkoušet zatáčky mírné i ostré, přizpůsobit se dokonale každému větroni a různé citlivosti řízení /přechod zpět na kluzák/

II. 3/ Počátky výkonného plachtění.

Letadla: předchozí a schválené typy větronů přechodných s přístroji: variometr, výškoměr, rychloměr, kompas, barygraf a padák.

Podmínka přijetí: ukončený stupeň II. 2/ /nalétáno minimálně 8 hodin/.

a/ na svahu: - zkouška maximálního času z toho jeden let přes 5 hod. /D₁/

b/ v termice /start na svahu nebo ve vleku/: - zkouška na výšku z toho jeden let přes 1000m /D₂/

Počet letů dle potřeby. Nalétat celkem nejméně 8 hodin.

II. 4/ Výkonné plachtění, přelety, zvláštní úkoly.

Letadla: předchozí a výkonné větroně s přístroji: variometr, výškoměr, rychloměr, kompas, zatačkoměr, barograf; dále mapy, nářadí na demontáž, doklady pilota i letadla, padák.

Podmínka přijetí: ukončený stupeň II. 3/ /nalétáno nejméně 16 hodin/.

a/ trénink v plachtění v termice.

- b/ přelety: - poznání výkonného větrone /nejlépe ve vleku/
4 - 5 letů
- přistání v terénu, vybraném za letu v prostoru, určeném instruktorem. 2-4 lety.
 - pokusy o přelety s návratem na místo startu na vzdálenost 10 - 20 km ve známém terénu 1- 2 lety
 - pokusy o přelety v termice.
z toho jeden let přes 50 km /D₃/.

Až do stupně 4/ všechny lety pouze při viditelnosti země; od stupně 4/ vcházení do mraku povoleno pouze po absolvování kursu létání bez viditelnosti, nebo akrobacie.

III. Výcvik v létání ve vleku.

Podmínka přijetí: ukončený stupeň II. 1a/, nebo pilot motorový s plachtrským stupněm I. 2/ /zkouška "B"/.

Letadlo: dvousedadlový větron s přístroji: variometr, výškoměr, rychloměr, padák.

Při výcviku na jednosedadlovce vyžaduje se od žáka minimální naléтанá doba 3 hod.

a/ lety s učitelem:

- poznání techniky letu ve vleku, odstranění event. chyb pilotáže. Učitel ukáže žákovi správné provedení ostrých zatáček, spirály a skluzku po křídle. Žák se učí orientaci v okolí letiště.
1 - 3 lety, výška vypnutí 800m.
- přezkoušení vedoucím výcviku; předvedení minimální rychlosti, pády po křídle.
1 let 800m.

b/ lety samostatné:

- lety ve vleku přímé, zatáčky, stoupání i let vodorovný, přistání na cíl 3 lety 600m.
- odnesení a shození vlečného lanka pro start 1 let 500m.
- klouzání ve vleku z 1000 do 600m 1 let

Celkem 8 - 10 letů. Vypíná se na znamení pilota letounu. Zakončení zkouškou pilota větronů II. stupně.

IV. Výcvik v akrobacii na větroni.

Podmínka přijetí: ukončený stupeň II.2/ a III.

Letadlo. schválený typ větrone pro akrobacii a přístroji: variometr, výškoměr, rychloměr a padák.

Starty ve vleku.

- poznání typu větrone 1-2 lety výška 600 m

- ostré zatačky	1 let	výška 800m
- let zvýšenou rychlostí a vybírání	1 let	1000 - 400m
- spirála vlevo i vpravo	1 let	1000 - 200m
- skluz po křídle	1 let	800m
- přetažení a pády	1 let	1000 - 400m
- vývrtka po dvou otočkách na obě strany	1 let	1000 - 500m
- přemet /looping/	1 let	800 - 400m
- souvrat /renversement/	1 let	800 - 400m
- spojování jednotlivých obrátů	2-3 lety	1000 - 200m

Celkem 11 - 15 letů. Podrobnosti viz: Akrobačie na větroni /v placht. příručce /Jak se létá na křídlech větru/. zakončit event. zkouškou pilota větronů III. stupně.

V! Výcvik v létání podle přístrojů /bez viditelnosti/.

Podmínka přijetí: ukončený stupeň II. 2/, III. a IV.

Letadlo: schválený typ dvousedadlového větroně - /jedno sedadlo možno zakrýt záclonkami/, v obou pilot. prostorech.

Přístroje: rychloměr, variometr, výškoměr, kompas, zatačkoměr s příčným sklonoměrem a podélný sklonoměr.

- starty ve vleku navijákem nebo na svahu. Při startu na svahu začne vlastní lekce až po dosažení bezpečné výšky. Všechny lety s učitelem.

- teoretické seznámení se s přístrojem, jejich konstrukce, chováním a zvláštnostmi.
- cvičení přímého letu podle kompasu a zatačkoměru 2 lekce po 5 min.
- změny směrů letu podle kompasu a zatačkoměru /až o 90°/ 2 lekce po 10 min.
- cvičení přímého letu a změny směru při neklidném ovzduší 3-5 lekcí po 10 min.
- kroužení o velkém polo měru při klidném ovzduší, přechod do přímého letu 1 lekce 10 min.
- kroužení o velkém poloměru a změny směru kroužení 1 lekce 10 min.
- totéž při neklidném ovzduší /při plachtovém letu/ 1-2 lekce po 10 min.
- ostré kroužení a vybírání 3-4 lekce po 5 min.
- střídání dřívějších cviků při plachtovém letu 2-3 lekce po 15 min.
- vybírání z neobvyklých posic letu 1 lekce 10 min.

Celkem 16 až 20 lekcí.

Podmínky zkoušek.

Zkouška "A"

- teoretická: a/ základní znalosti o kluzácích a větronech
b/ ošetřování a správa leteckého materiálu

praktická : 5 zkušebních letů, každý nejméně 20 vt.
1 zkušební let nejméně 30 vteřin

Přímý klouzavý let, hladký nepřetážený start, přistání s minimální rychlostí v předem určeném označeném pásmu. širokém 20 m.

Zkouška "B"

- teoretická: a/ vybavení kluzáků a větronů
b/ základy meteorologie

praktická : a/ při startu na svahu gumovým lanem:

5 zkušebních letů, každý nejméně 60 vt.

Každý ve tvaru písmene S. Bezvadný start, let na optimální rychlosti, zatáčky plynulé, při jednom letu začít první vpravo, při dalším zase vlevo. Zatáčky provést na předem určených místech, kromě poslední, která se provede tak, aby přistání s minimální rychlostí bylo nanejvýš 50m od určeného cíle.

b/ při startu za autem nebo navijákem

5 zkušebních letů, každý nejméně 60 vt.

Při každém letu jeden celý kruh okolo označeného místa / při dvou letech kruh doleva, při třech letech kruh do prava/. Přistání pokaždé s nejmenší rychlostí v kruhu o průměru 50m. Let na optimální rychlosti, zatáčky hladce a plynule provedeny.

Zkouška "C"

- teoretická: a/ základy letecké nauky
b/ chování^{se} ve zvláštních případech při let. provozu
c/ plachtařská meteorologie
d/ použití a ošetřování padáku.

praktická : 1 zkušební let v trvání nejméně 5 min. plachtového letu /5min. letu bez ztráty výšky/. Hladký start a přistání. Při startu za autem, letadlem nebo navijákem je nutná kontrola barografem.

Úřední zkoušky pro piloty větronů.

Opravňuje ku vzdálení se z oblasti plachtařského terénu nebo motorového letiště - /k přeletům/ - a k létání na veřejných padnicích.

I. stupeň:

Teoretická: a/ Základní pojmy plachtařské nauky včetně znalostí různého namáhání větroně.

b/ chování se za letu při různých okolnostech.

c/ vzdušné proudy, různé podmínky v ovzduší a jejich význam pro plachtění.

d/ Znalost leteckého zákona a nařízení

praktická : 5 plachtových letů o celkové době nejméně 60 min.
/při každém letu nejméně 5min. letu bez ztráty výšky/ prokázat ověřeným záznamem letů. Hladké starty a přistání nejdále 50m od určeného cíle. 1 let před komisí.

II. stupeň: /oprávnění přeletům ve vleku/

a-/stupeň I teoreticky i prakticky

b/ nejméně 5 bezvadných letů ve vleku při různých počasí. Prokázat ověřeným záznamem letů.

c/ před úřední komisí předvést 2 bezvadné lety ve vleku, přistání nejdále 50m od cíle

III. stupeň: /oprávnění předvádění akrobacie na veřejných podnikcích/:

a/ stupeň I. a II. teoreticky i prakticky.

b/ absolvování kursu akrobacie na větroni

c/ předvedení úřední komisí jednoho bezvadného akrobatického letu, ve kterém jsou zahrnuty všechny jednoduché akrobatické obraty, navzájem plynule spojené. Výška letu 1200 - 200m.

15.července 1945

S velkou slávou ČNA zorganizoval 15.7.1945 pod vedením Vladimíra Šilhana a Antonína Půroka dlouho očekávaný první plachtařský provoz v kolébce československého plachtění, v plachtařské škole na Rané. Je připraveno více než 150 bezmotorových letců, z nichž většina projde 14 denními instruktorskými kurzy, aby se mohli stát základem dalších kurzů, z nichž vyjdou další, zcela noví instruktoři schopní vést výcvik podle jednotného programu.

Mezi prvními frekventanty a přezkoušenými plachtařskými instruktory jsou za VAP Jiří Jandourek a Vincenc Klubal. K těmto dvěma se posléze přidává i František Kořínek.

Během kurzu trvajícího od 16.7. do 30.7.1945 plní Vincenc Klubal podmínky zkoušky „C“ a získává instruktorské oprávnění.

23.července 1945

Československé sportovní letectví získává od maršála SSSR Koněva neobvyklý, ale o to cennější dar – letecký materiál po Němcích a to zejména z jejich výcvikového střediska v Grunau u Hirschbergu, dnešní Jelenie Gory, ale i ze všech ostatních škol a skladů na území bývalého Protektorátu. Z Grunau by nestačily aerokluby z celých Čech a Moravy všechno v termínu najednou odvézt, a tak se rozebrané kluzáky, větrone i náhradní díly ukládaly hned za hraniční čarou a transportní družstva se vracela pro další náklad. Jednotlivé aerokluby si později od hranic „kořist“ odvážely podle hesla „co kdo odveze, to je jeho“. Tehdy bylo na území ČSR převezeno 116 větroňů, 16 kluzáků, 3 motorové letouny a spousta záložního materiálu.

Představitelé VAP však projevíli značnou dávku liknavosti, nikdo nikam nejel, tudíž se nezískalo nic!

Červenec 1945

V červenci roku 1945 je založena odbočka ČNA v Přelouči, kde byl předsedou zvolen Jan Potůček a jednatelem Josef Pardus. Odbočka opravuje do letuschopného stavu předválečný školní kluzák Skaut a do instruktorského kurzu na Rané vysílá náčelníka odbočky Bohuslava Vondrušku. O něco později instruktorské oprávnění získávají i Ladislav Křemenák a Josef Světinský.

Protože obecné celonárodní nadšení pro letectví dochází sluchu i na nejvyšších místech, není zásadních námitek proti budování dalších, zejména svahových letišť. Proto je z iniciativy přeloučské odbočky ČNA spolu se zástupcem MNO npor.Kůrkou a zástupci ČNA Šilhanem a Váhalou rekognoskován a posléze vybrán pro vybudování svahového letiště terén na svahu Železných hor u Podhořan pod osadou Bumbálka v místě nazývaném „Vajksle“. Starost s administrativou si na bedra vzal Ladislav Křemenák.

Přeloučská odbočka byla aktivní i jinak. Zatím co v Pardubicích vyšli z rozdělení materiálu po Němcích díky funkcionářské pasivitě naprázdno, v garáži Ládi Křemenáka se „záhadně“ objevily dvě „bejbiny“ Gb-IIb. z letiště Grunau a ve stodole dokonce Fiesseler Fi-156 Storch (Čáp), který po nezdařeném pokusu německého pilota a leteckého esa Hans-Ulrich Rudela (velitele Gefechtsverband Rudel) o start, zůstal zaklíněn ve větvích mohutného dubu v lese u Heřmanova Městce. Než však „přeloučáci“ stačili zalátat poškozený plátěný potah (jinou větší újmu letadlo údajně neutrpělo!), přišel rozkaz předat jej armádě do výrobního závodu v Chocni.

5.-26.srpna 1945

Novopečený instruktor Vincenc Klubal je pozván na Ranou, aby tam vedl jeden ze začátečnických kurzů AB.

22.srpna 1945

Ústřední plachtařský výbor ČNA pod tlakem skutečností zjišťuje, že pouhé nadšení při organizaci letecké činnosti nestačí. Ke slovu se tedy dostává administrativa a byrokracie, zejména po té, když odpovědní pracovníci ČNA zjišťují, že v plachtařském leteckém výcviku nastává nepříjemný chaos, stejně tak, jako v evidenci letecké a podpůrné techniky.

Ač byl „dar“ maršála Koněva pro poválečný rozvoj československého letectva vítaný a cenný, živelný způsob jeho transferu způsobil, že prakticky nikdo neměl přehled o tom, jaký materiál byl na území ČSR dopraven, v jakém je technickém stavu, kde našel místo uskladnění, případně využití. Spolu se skutečností, že německou okupaci přežila v utajení celá řada létacích aparátů, vyvstávala čím dál tím více do popředí otázka jejich evidence i technického dohledu.

Fyzické zjišťování stavu a množství techniky nebylo v moci aparátu ČNA, ten se proto obrací na všechny své pobočky ve snaze současný stav napravit.

Plachtařský odbor ČNA vydává „Plachtařský oběžník č.1“, a tak v jednotlivých pobočkách ČNA následně probíhají inventury nejen materiálu, ale i členské základny.

Samozřejmě, z pohledu prošlého času dnes víme, že co se zejména techniky týká, ne vše bylo přiznáno a do inventurních seznamů pravdivě zapsáno. To dalo později vzniku téměř neuvěřitelným historkám, kdy se vzduchem proháněly neimatrikulované kluzáky či větrone sestavené ze zatajeného materiálu.

Plachtařský odbor Českého národního aeroklubu - ústředí, Praha-II.,
Smečky 8.22n - Telefon 229-71 /přímý/, jinak 203-06, 255-95.

PLACHTAŘSKÝ OBĚŽNÍK číslo 1 ze dne 22.srpna 1945.

1. Úvodem: Pro usnadnění styku plachtařských odborů s Ústředím a k jejich informaci v plachtařských záležitostech budeme podle potřeby v nepravidelných lhůtách vydávat tyto oběžníky.- V písemném styku obračejte se tedy na Ústředí pouze v záležitostech, na něž v těchto oběžnicích nenajdete zatím odpověď.- Oběžníky budou ~~klásk~~ zasílány všem hlášeným odbočkám ČNA v jednom až dvou výtiscích. /nedostatek papíru/.- Činovníci jsou povinni seznámiti členstvo s jejich obsahem /vyvěšením a pod./.Veškeré pokyny v nich obsažené jsou vždy v soulase s příslušnými úřady a jsou závazné pro všechny odbočky.
 Zvlášť upozorňujeme: Všechny pobočky jsou povinny podávat žadosti na centrální úřady /ministerstva a vyslanectví cizích států/ prostřednictvím Ústředí ČNA.- Nedodržování tohoto ustanovení spolkového řádu jest zcela nepřipustné.- Odbočky si zavíní tímto způsobem zdržení ve vyřízení svých žádostí, protože ústřední úřady tyto žádosti nám vrací.
2. Organisace - přidělování materiálu: Ve dnech 15.-16.září t.r. bude uspořádán ve Zlíně pracovní sjezd plachtařů.- Jeho nejdůležitějším úkolem kromě organizačních změn proti dřívějšímu bude zvolení ústřední komise, která by provedla přidělení leteckého materiálu jednotlivým odbočkám. - Veškerý majetek převzatý po býv. NSFK je v zásadě majetkem státním a bude po provedení soupisu /který provádí ministerstvo národní obrany za spolupráce naší a ministerstva dopravy-letecký odbor/ předán organizaci ČNA jako celku. Zůstane pak i nadále společným majetkem všech /tedy organizace/ a bude jednotlivým odbočkám přidělován do správy za určitou minimální zálohu.- Směrodatným pro přidělování bude pouze počet členů odboru, kteří budou skutečně létat /starší 16 let a uznání úředním lékařem způsobilými k plachtění/ a stupeň jejich výcviku. V zásadě každý plachtařský odbor může prováděti olachtařský výcvik podle směrnice výcvikového řádu splňuje-li tyto podmínky: má alespoň 30 členů, má v dosažitelném okolí alespoň terén pro přípravný výcvik do -a- /vtomto případě musí mít možnost dojíždět do nejbližší krajové školy/ a má instruktora s platným instruktorským průkazem pro stupeň výcviku, který přichází v úvahu.- V praxi se pro začátek budou muset malé odbory spojovati. Materiál může býti přidělen pouze plachtařským odborům, jejichž odbočky řádně ohlásily ČNA své ustavení.
 K přidělení leteckého materiálu může býti přikročeno teprve tehdy, až jej ministerstvo po provedeném celkovém soupisu uvolní a předají organizaci. Až do té doby nesmí nikdo jakýmkoliv zajištěným materiálem disponovati, jej zcizovat nebo bezdůvodně přemísťovat. Létat na zajištěných větronicích a kluzácích se smí teprve po provedené imatrikulaci, která předpokládá uzavření pojistky povinného ručení a provedení kontroly technickou komisí.- Zvlášť na toto důrazně upozorňujeme: Byly totiž zjištěny těžké, ale skoro nevi-

PLACHTAŘSKÝ O B Ě Ž N Í K číslo 1. ze dne 22.srpna 1945 - pokrač

ditelné závady na převzatých letadlech poškozená kování uvnitř trupu/- Neopatrnost nebo nedostatečná kontrola může vésti k těžkým havariím.

O pojistky povinného ručení a o provedení imatrikulace se zápisem do leckého rejstříku může žádati odbočka pouze u letadel jí přidělených. - Nevztahuje se to tedy na letadla zajištěná po němcích a držená zatím pouze v opatrování.

Shrnuto dohromady: Letadel zajištěných z majetku býv.NSFK nesmí se zatím používat, jelikož žádná odbočka, ani soukromá osoba, ani jakýkoliv spolek nebo organizace nemá právního podkladu pro jejich držení. - Výjimka je povolena pouze pro instruktorské kursy, pořádané Ústředím na Rané a v Medlánkách u Brna se souhlasem obou ministrů. - V tomto případě jsou všechny formality vyřízeny Ústředím ČNA.

3. Hlášení letišť a schvalování letišť: Podle stávajících předpisů leteckého zákona se smí létat /prováděti výcvik/ pouze na placht. letišťích svaňových i rovinných, která byla komisí ministerstva dopravy-leteckým odborem uznána za způsobilá. - Pojistky žáků platí pouze na takto schválených letišťích. - Proto každá odbočka má dříve než zahájí výcvik, musí žádat prostřednictvím Ústředí na ministerstvu o schválení letiště. - Žádost pište přesně podle přiloženého v zoru a zašlete ji co nejdříve ve dvou exemplářích Ústředí. - Kolkovaný originál bude potvrzen a ihned předán na příslušný úřad, neolkovaná kopie zůstane v Ústředí a bude použita při zakládání kartotéky plachtařských letišť. - Potřebujeme co nejdříve soupis všech plachtařských terénů, abychom mohli ve spolupráci s ministerstvy připravit plán rozdělení krajových škol. - Žádost neúplná nebo bez dokladů 1 - 5 je bezúčelná a nemůže být vyřízena. - Zašlete hlášení i o letišťích dříve schválených. - Chcete-li létat - neodkládejte !!

Hlášení plachtařů: Zakládáme kartotéku a přehledný soupis všech plachtařů se zkouškami. - Potřebujeme přesnou evidenci, abychom mohli připravit pokračovací a cvičné kursy. - Vyplňte proto přesně a ihned nám zašlete přiložené hlášení plachtařů. - Upozorňujeme: toto hlášení bude jediným směrodatným podkladem pro rozdělování leteckého materiálu.

5. Soupis materiálu zajištěného po němcích: Majetek jakéhokoliv druhu, zajištěný po bývalých německých korporacích podléhá povinnosti hlášení k soupisu. Každé opomenutí z nedbalosti nebo úmyslné zatajování je ve smyslu vládního nařízení trestné a bude stíháno. Nehlášení tohoto majetku nebo neúplné hlášení budou považována za pokus zcizení majetku a podle toho bude s dotýcnými osobami /jedná-li se o spolek jako právnickou osobu, tedy s odpovědnými činovníky/ jednáno. K rozdělení majetku a přidělování odbočkám není možno přikročit dříve, dokud ministerstva nebudou mít přesný a úplný soupis, aby se vědělo, z čeho se má přidělovat. Teprve po provedení soupisu bude nám majetek oficiálně předán a plachtařská komise bude moci začít svoji práci. Pojistky, imatrikulace atd. budou moci být vyřizovány odbočkám až po skončení přidělení majetku. pak teprve se může všude kde budou i ostatní potřebné záležitosti vyřízeny, začít s létáním.

PLACHTAŘSKÝ OBĚŽNÍK číslo 1. ze dne 22.srpna 1945 -pokrač.

Odbočky, které dosud nesplnily svou povinnost hlášení majetku vzdár všem výzvám, brzdí tedy umyslně činnost všem ostatním. Jména těch odboček, které nepodají hlášení do 31.srpna t.r., budou uvedena v příštích oběžnících a v tisku. Zabavený materiál jim bude úředně bez náhrady odejmut. Další řízení s nimi bude provedeno dle směrnic komise pro vnitřní národní bezpečnost.

Opakujeme: Poslední lhůta k podání přesných seznamů zajištěného materiálu je 30.srpen 1945. Je v zájmu těch odboček, které už hlášení podaly, aby znovu zaslaly úplné seznamy podle nynějšího stavu, protože jsou nám známy nové přesuny materiálu. Hlášení podejte na adresu: Ústředí ČNA nebo na ministerstvo národní obrany-hlavní štáb-velitelství letectva.

6. Instruktorské průkazy: Všichni instruktoři budou napříště oprávněni vést kursy jenom tehdy, budou-li mít platné instruktorské průkazy. Přesné podmínky viz plachtařský výcvikový řád. Absolventům instruktorských kursů na Rané, v Medlánkách a v Olomouci budou diplomy vystaveny na základě potvrzení o absolvování výcviku. Vzor žádosti bude vydán. Před vystavením průkazu podrobí se každý dodatečně teoretické zkoušce. Podrobnosti budou oznámeny.

7. Pojištění: V některém z příštích čísel časopisu ROZLET uveřejní pojišťovna SLAVIE o plachtařském pojištění. Pojištění povinného ručení letadel smí být uzavírána výhradně prostřednictvím Ústředí ČNA. Úrazová pojištění plachtařů smí být uzavírána místní odbočkou buď přímo s pojišťovnou SLAVIE nebo prostřednictvím Ústředí.

8. Zemské plachtařské školy: Zemské plachtařské školy jsou podle dohody s ministerstvem plánovány takto:

v Čechách	Plachtařská škola Raná - Hodkovice
na Moravě	" " Hůrka - Medlánky
na Slovensku	" " Žilina - Stráník.

Každá škola bude tedy používat dvou letišť. Jméno v názvu uvedené na prvním místě znamená středisko pro výcvik do -C-, druhý název je letiště pro výcvik pokračovací. Jako terénu pro výkonné plachtění bude používáno letiště na Bradědu. Podrobnosti budou ještě oznámeny.

9. Instruktorské kursy: Instruktorské kursy se konají na letištích: Raná u Loun, Medlánky u Brna, a Holice u Olomouce. Zprávu o činnosti máme zatím pouze z Rané. Při instruktorském sjezdu ve dnech 15.VII. až 31.VII. t.r. bylo vykonáno 1098 startů v celkové nalétané době 71 hod. 21 minut. V kursech od 1.srpna až do dnešního dne bylo vykonáno 2646 startů v celkové nalétané době 51 hod. 21 minut. Celkem tedy 4744 startů a nalétáno 122 hod. 42 minut. Sjezdu a kursu se dosud zúčastnilo 330 plachtařů.

10. Vzory žádostí a hlášení: K oběžníkům budou přikládány vzory žádostí nebo hlášení postupně tak, jak to bude zapotřebí. Vzory si založte, aby byly vždy k dispozici. K tomuto oběžníku jsou přiloženy:

Vzor žádosti o schválení plachtařského letiště.

Vzor hlášení o stavu a počtu plachtařů.

Vzor hlášení plachtaře.

----- XXXX -----

Český národní aeroklub,
ústřední plachtařský výbor Praha.

27.srpna 1946

Členové VAP v čele s Jiřím Jand'ourkem přebírají materiál bývalé pobočky Masarykovy letecké ligy, který jako zázrakem přežil okupaci v dílně MLL. Ta byla umístěna v tribuně pardubického fotbalového stadionu, Němcům téměř pod nosem. Mimo běžného náradí a roztodivného souboru nejrůznějších náhradních či použitých dílů pro téměř cokoliv, byl pro plachtaře objeven poklad sestávající z leteckých dílů (trupy, křídla, výškovky, směrovky) pro školní kluzáky typu „Zögling“ a SG-38, včetně leteckého materiálu i přístrojů.

Bohužel, ne všechno však bylo nalezeno v takovém stavu, aby mohlo hned posloužit. Zejména plátěné potahy křídel za tu dobu nucené nečinnosti utrpěly značnou újmu a piloty stálo hodně námahy vyhnat z vnitřku křídel usídlivší se hlodavce. Dílna na stadionu začala tou dobou sloužit i jako provizorní klubovna, ve které se scházeli nedočkaví přátelé modravých výšin a snili o chvíli, kdy jim bude umožněn přístup na pardubické letiště.

Správcem dílny (a klubovny) se stal František Kořínek, jehož zásluhou se materiálně-technická základna VAP potěšeně rozšiřovala.

<u>Soupis kluzáků a jejich částí:</u>			27. srpna 1945
trupy	5	kusů	
výškovky	2	"	1 vyřik. rozbítá
směrovky	3	"	
ki. balanční	4	"	
výšky pro křídla dřevěné	3	"	
" " " kovové	9	"	
"ky " výškovky dřevěné	4	"	
křídla	5	"	
<u>Soupis materiálu a náradí:</u>			
1 tabule 1mm průhledná			sada vrtáků na kov
1 " 5 " "			kladička
1 " 20 " "			2 pilky sámem na kov ✓
30 kg lollonu	miran	5	raiplo (příchůk na dřevo) ✓
3 kg sol. barvy		2	dláto na dřevo ✓
1 cívka s ocel. lanem Ø 4mm délka asi 30m		1	pilník na kov
1 " " " " Ø 2mm nové Wader		1	kleště špičaté ✓
1 " " " " Ø 4mm " "		1	" " na ocel dlat ✓
plátno na potah		1	dláto ✓
1 cívka thalounu		5	kleště na šrouby ✓
1 šablona na zábr		1	svírací měří na vyplnění ocel. lanek
2 upínací pásky bříšné (kurty) Miran		1	truhlářský štít (roug)
2 " " rovenné		2	šitky nové (elbu)
2 pilky na dřevo sámem ✓		2	kozy pod křídla ✓
1 " " " malá plochá ✓		2	bedny s různými materiálem kov.
1 " " " " špičaté (clotěška) ✓		1	litový motor 300lb smazky ?
1 neboroz na dřevo s holovětkem ✓		1	sedlářská žehla
1 vrtáčka " kov první			latě na zábr

Část seznamu převzatého materiálu po MLL Pardubice, 27.8.1945

30.srpna 1945

Rudá armáda opouští pardubické letiště a předává jej Československé vojenské správě. Ta od den později, 1.9.1945, ustavuje do služby Letištní perut' Pardubice.

Členové VAP, žijící v naději, že konečně budou moci svobodně vstoupit na letiště, trpce nesou prodloužení zákazu vstupu. Jejich jediná činnost je zatím předvádění opraveného školního kluzáku „Zögling“ při různých příležitostech.

2.září 1945

Toho dne se pardubičtí plachtaři představují se školním kluzákem „Zögling“ na „Modelářském dni“ v Dašicích. Před 2.000 diváky předvádějí montáž i demontáž kluzáku a udivují přítomné krátkými skoky pomocí gumového lana.

Jindy zase „skáčí“ na bývalém záložním vojenském letišti (dnes golfový areál) u Lázní Bohdaneč.

4.-27.září 1945

Instruktor Klubal vede na Rané další kurs AB.

16.září 1945

Pro obyvatele Pardubic se atrakcí stávají skoky z „pivovarského kopce“ v prostoru dnešního sídliště Závodu míru. Po vystřelení z „praku“ gumového lana dosahují piloti až desetivteřinových „letů“ a vzdáleností těsně pod sto metrů! Dál už by to stejně nešlo, v cestě stojí vzrostlé stromy a koryto řeky Labe!

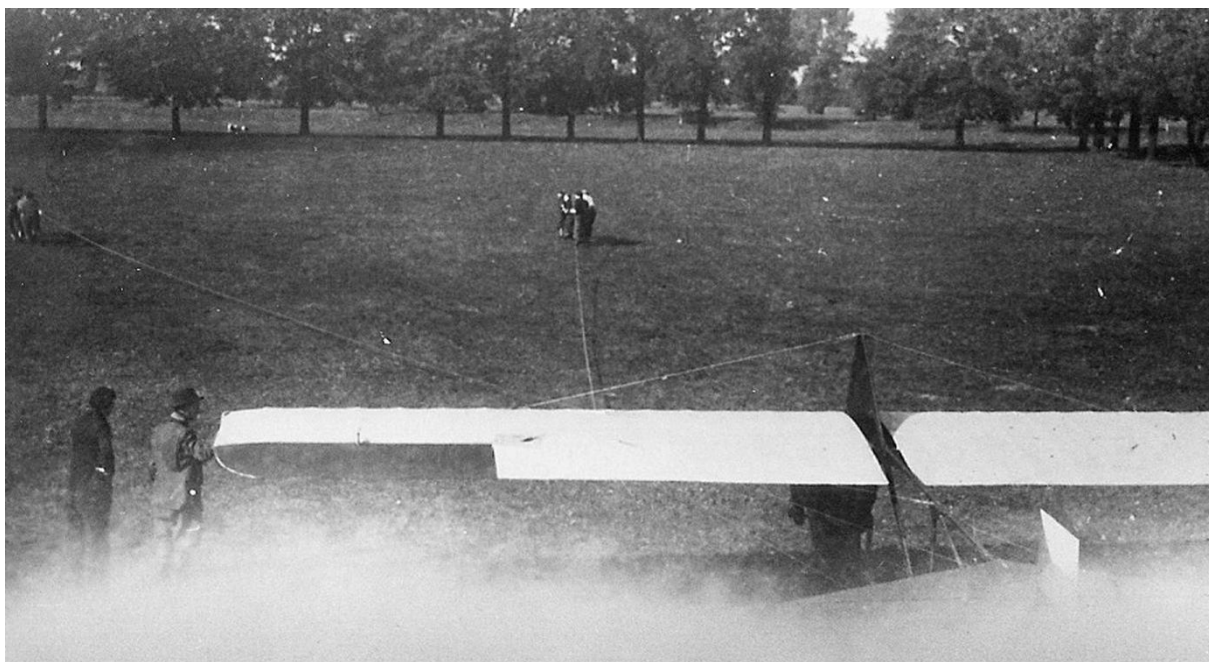
Nezřídkou se stávalo, že obecenstvo uzavíralo sázky, kam až který pilot doletí. Občas při tvrdším přistání prasklo vyztužovací lanko a kluzák svěsil „krovky“, ale piloti byli na vše řádně připraveni a oprava byla provedena dílem okamžiku.

Některé skoky byly zvlášť vydařené! To, když se kluzák po vystřelení gumovým lanem dostal až na úroveň korun stromů a pilot ze svého místa kynul shromážděným davům.



Piloti plachtaři a členové VAP dne 16.9.1945 před skoky z „pivovarského kopce“ v Pardubicích

1. Lefan F., 2. Jand'ourek J., 3. Klempíř J., 4. Švabenský V., 5. Vršovský E., 6. Ascherle S.,
7. Šolc J., 8. Franěk L., 9. Kmošek Z., 10. Tichý J., 11. Tichý J. st.



Start z „pivovarského kopce“ pomocí gumového lana; Pardubice, 16.9.1945



Zögling těsně po startu, letí téměř ve výši korun stromů!; Pardubice, 16.9.1945

DFS Zögling byl jednosedadlový německý školní kluzák, který byl navržen Alexanderem Lippischem již v roce 1926 a byl vyráběn v mnoha variantách různými výrobci i amatérskými staviteli. Zögling byl navržen jako výcvikový kluzák pro základní výcvik.

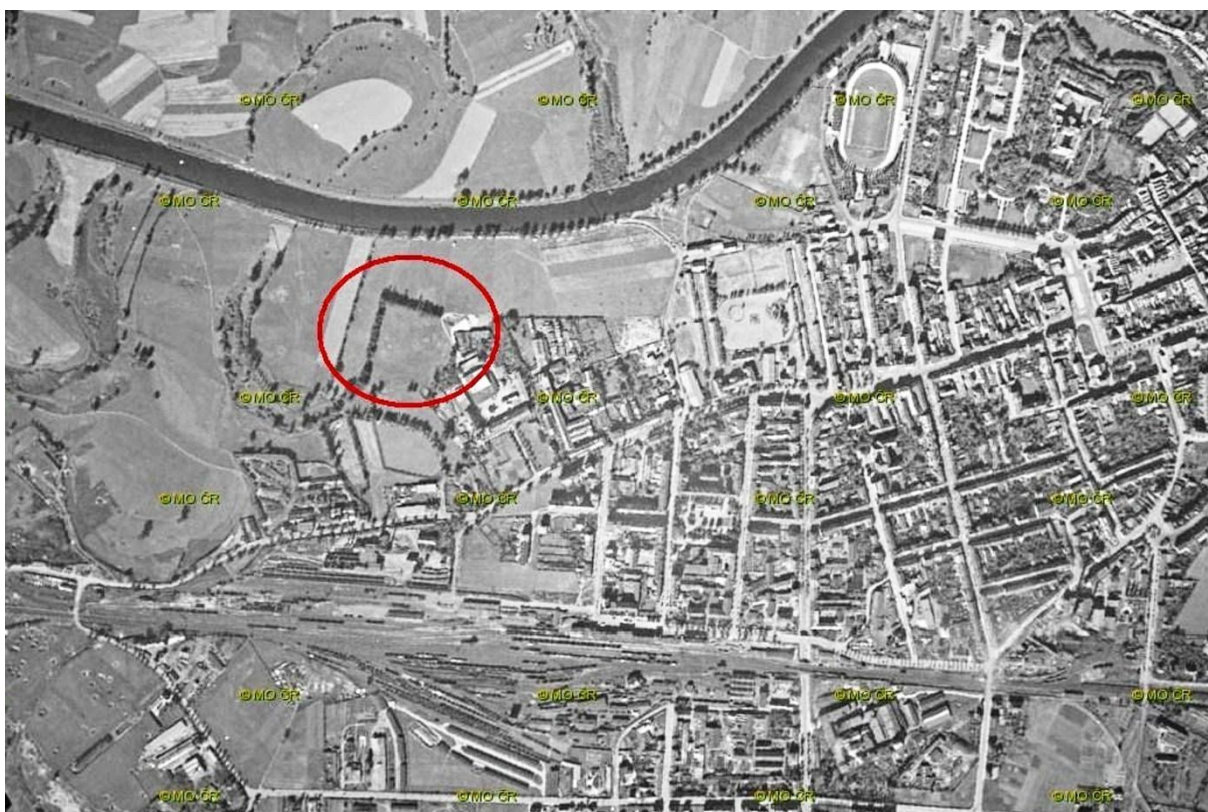
Obvyklou metodou jeho startu bylo “vystřelování” pomocí gumového lana ze svahu. Vzhledem k tomu, že výcvik byl prováděn výhradně samostatným letem, musel být kluzák v letu velmi stabilní a snadno opravitelný. Konstrukce kluzáku je ze dřeva, s křídly a ocasními plochami potaženými tkaninou a vyztuženými napínacími lanky. Pilot sedí na prostém sedadle na volném prostranství bez čelního skla.

Technická data a výkony:

Délka 5,290 m, rozpětí 10,040 m.



Ted' jen hezky podrovnat a hladce přistát!; Pardubice, 16.9.1945



Na letecké mapě z 1.7.1946 je vyznačeno místo, kde se na „pivovarském kopci“ prováděly letecké produkce (dnes zde stojí sídliště Závodu Míru).

V leteckém časopise se lze dočíst o činnosti odbočky ČNA v Čáslavi:

„Mládež s pomocí dřívějších pracovníků bývalé MLL tajemníkem Doubravou, bývalým letcem J.Rafiusem a instruktorem J.Vetešníkem, který přijel z kurzu na Rané, provádí dalekosáhlé přípravy k organizování odbočky ČNA.

Plachtaři zahájili činnost 16.září na místním letišti kurzem „A“. Mládež si dává vlastní silou letiště do pořádku. Zkušení letci-plachtaři připravují materiál na zřízení větších plachtařských středisek

na Železných horách, kde vbrzku zřídí po dohodě s pardubickou odbočkou ČNA školu v Podhořanech a na známém vrchu Krkaňka, který je 566 m vysoký. Připravují si navijáky vlastních konstrukcí a shání díly na stavby a opravy."

(Letecký časopis Rozlet, č.9/1945)

4.října 1945

V Praze se sešlo I.Valné shromáždění ČNA, aby místo dosavadního prozatímního výboru zvolilo výbor řádný. Na první správní období byl do funkce předsedy ČNA jednomyslně zvolen generál letectva Alois Vicherek. Krom místopředsedů, jednatelů, pokladníků, správců a revisorů účtu a smírčí komise, byl zvolen i 20-ti členný ústřední výbor, jehož členem se stal i Ing.Rudolf Kunz za VAP.

Valné shromáždění vytýčilo patnáctibodový program:

- spolupracovat s Ministerstvem vnitra na statutu ČNA, bude-li uznán „Zvláštním sdružením“ ve smyslu zákona 30/1939
- vypracovat jednací řád ČNA jako doplněk statutu
- vypracovat organizaci krajevou, případně zemskou a ústředí na demokratickém a účelném podkladě
- vytvořit jednotlivé kraje ČNA podle potřeb krajů a odboček v kraji
- vypracování organizačního řádu parašutistického odboru a vytvoření výcvikových středisek pro parašutismus
- vybudování motorových letišť všude, kde jsou k tomu podmínky
- vytvoření plachtařských středisek výcvikových
- vyhledávání plachtařských terénů, jejich schválení a vyzkoušení
- přidělení materiálu leteckého k výcviku tam, kde budou pro to podmínky
- zajištění „Leteckého domu“ v Praze jako ústředí ČNA
- opravení materiálu získaného po okupantech
- zajištění vydávání časopisu „Rozlet“ ve větším nákladu, aby mohla býti uspokojena poptávka
- vydávání letecké revue „Letectví“
- vydávání časopisu pro školní mládež „Mladý letec“
- propagace diapositivy ve všech státních biografech

Dále bylo konstatováno, že k datu konání valného shromáždění bylo ustaveno 185 místních odboček. Proběhla rovněž jednání zástupců Českého národního aeroklubu a Slovenského národního aeroklubu o vytvoření střešní organizace s názvem Aeroklub republiky Československé (ARČ).

Z vystoupení hostů valného shromáždění zaujal zejména příspěvek zástupce Ministerstva národní obrany pplk. J.Štrofa (kráceno):

„V plachtění musíme nejdříve vyškoliti dobré instruktory. Nejen dobré letecky, ale hlavně dobré učitele – pedagogy! První kursy, které byly uspořádány v našich zemských školách na Rané, v Medlánkách a na Straníku, nemůžeme považovat za plnohodnotné kursy instruktorské, protože na instruktory klademe zcela vyšší požadavky. Děkujeme ale tímto vedoucím těchto škol za krásné vedení absolvovaných informačních kursů, protože téměř z ničeho a s nevšedním nadšením připravili naše první plachtaře pro vedení plachtařských odborů u aeroklubů, což se jevílo nyní nejpotřebnějším.

Vojenská správa nechce zasahovat do spolkových práv aeroklubů, je však nucena, má-li být mládež vychovávána jak pro obranu státu, tak pro rozvoj jeho hospodářského života, řídit výchovu zejména po stránce mravní a výcvikové a dozírat, aby tato mládež, naše národní naděje, byla vedena pevnými otěžemi. Proto chceme pro první čas sami vybrat instruktory z vámi vycvičených plachtařů ústředními zkouškami v přítomnosti zástupců MNO, MD a MŠ. Nemáme námitek, aby aerokluby vyslaly do instruktorských kursů zemských škol po dvou i více členech, abychom měli možnost výběru při volbě instruktorů.

Naše plachtařství bude dobře zorganizováno. Budeme mít odbory aeroklubů pro začátky plachtění, okrsková výcviková střediska, do nichž se sdruží i několik odborů ke společné práci a úkolům obtížnějším, krajská výcviková střediska, z nichž některá jsou již v chodu. Dále pak zemská výcviková střediska, z nichž pro Čechy na Rané, v Hodkovicích, na Moravě v Medlánkách a na Slovensku na Straníku u Žiliny. A konečně vysoké učiliště pro plachtění, které hodláme zřídit v horách a nebude-li zvláště vhodného místa, pak zřídíme toto učiliště na Krkaňce v Čechách.

Kromě plachtění budeme podporovat všemi prostředky i létání větroňů s pomocným motorkem, tak, aby i ten, který nebude přijat do pilotních škol, mohl pocítit radost z létání. Abychom pozvedli úroveň plachtařského výcviku, stanovili jsme podmínku, že nikdo nemůže být přijat do výcviku v motorovém létání, aniž před tím úspěšně absolvoval plachtařský výcvik.

Pokud se týče létání motorického, i to je již dobře připraveno. Budeme mít 12 výcvikových středisek (Klečany, Plzeň, České Budějovice, Bohdaneč, Mimoň, Křižanov, Olomouc, Moravská Ostrava, Valašské Meziříčí, Bratislava, Nitra, Košice). Tato střediska hodláme uvést do činnosti v roce 1946. Budou vybavena novým školním leteckým materiálem, učitelé letu budou osvědčení váleční letci.

Budeme tak mít záruku, že výcvik bude postaven na roveň tomu ve státech letecky nejvyspělejších. V pilotním výcviku našich a aeroklubových škol bude školen podle moderních zásad, létání podle přístrojů, za noci a akrobacie. V těchto výcvikových střediscích bude pro obranu vlasti školen nejen mládež obojího pohlaví, ale i ti, kteří mají význam pro národní letectví, hospodářský rozvoj a výstavbu republiky.

Vojenská správa má zájem na dobře vybudované síti letišť. Proto podporujeme výstavbu nových letišť i z toho důvodu, že v zásadě na letištích vojenských nebude možné jiné létání než vojenské. Jenom někde, kde by zřizování druhého letiště působilo obtíže, bude přistávací plocha společná, kdežto stavby umístěny odvráceně....."

(Letecký časopis Rozlet, č.11/1945)

K uvedenému stojí za povšimnutí, že nebylo počítáno s pardubickým letištěm, ale v návrhu bylo uvažováno obnovení bývalého polního letiště v nedaleké Bohdanči!

10.října 1945

Branná letecká výchova; autor uvedený značkou „AH“:

„V dnešní době, kdy letectví se stává jednou z hlavních základů moderního života, je třeba umožnit co nejširším kruhům mládeže, aby nabyla leteckých znalostí a zkušeností. Třebaže letectví je oborem především dopravním, přece jeho zvláštní použití jako zbraň, nutí vojenské správy jednotlivých států k tomu, aby podporovaly letecký sport jako důležitou část branné výchovy. Podle osvědčených vzorů zahraničních má být i u nás programově budován letecký sport na širokém lidovém základě. Chlapci, avšak i děvčata mezi 8-15 rokem budou se zabývat stavbou leteckých modelů jednak v rámci školních ručních prací, jednak ve zvláštních kroužcích pod vedením činovníků místních aeroklubů.

K vlastnímu létání u aeroklubů bude připuštěna mládež od 16 let. Po počátečním výcviku na kluzácích se přejde k výkonným větroňům a budou se cvičit těž lety ve vleku za letounem. Tato činnost jak teoretická, tak praktická, bude soustředěna jednak v místních plachtařských střediscích, jednak ve výcvikových střediscích krajových a zemských. Pro studující mládež bude se pak dít v době prázdnin, pro mládež dělnickou a jinou ve dvou údobích, jarním a podzimním. V 18 letech ten, kdo bude mít diplom plachtaře, postoupí do výcviku na letounech motorických do škol aeroklubů. Z absolventů tohoto výcviku budou se pak přijímat adepti do vojenských leteckých škol, tj. letecké akademie, školy pro záložní důstojníky letectva a školy leteckého dorostu. Ti, kdož nebudou přijati k dalšímu vojenskému leteckému školení, budou létání pěstovat jako sport u svých aeroklubů. Je žádoucí, aby ti, kdož budou u vojenského letectva konat službu jako pozemní letecký personál, prošli alespoň částečně brannou leteckou výchovou."

(Letecký časopis Rozlet, č.12/1945)

Dobový tisk přinášel vize vyplývající z celospolečenského nadšení pro letectví čtyři měsíce po konci války. Pro doplnění představy ještě částečná citace z článku:

Letiště v každém kraji; autor Ing. Václav Stejskala

„Poválečný mocný a radostný rozlet ve všech oborech sportovního letectví jest obrazem živelné touhy naší mládeže po osvobození se od pout země, po nepoznaných dálkách a výškách, obrazem

lásky k stroji i k vzduchu, našemu moři, a zrcadlem její vůle zajistiti pro budoucnost bezpečnost naší vlasti. Dnes již letectví nepotřebuje propagandy, jak tomu bylo ještě nedávno, zanícení pro křídla stalo se naopak hybnou silou, která – vycházejíc z lidu – vynucuje si, na všech stranách právo na uznání tohoto sportu, na jeho zasloužené místo v obnovené republice a z toho plynoucí podporu všech lidí dobré vůle. Na sportovní létání se již nepohlíží jako na drahou a zbytečnou zábavu, každý ví, že sportovní letectví vychovalo našemu druhému odboji dlouhou řadu vynikajících pilotů a že je dnes povinností celé naší veřejnosti podpořit mládež v její snaze pokračovat se zdvojenou horlivostí a výkonností v činnosti, která přinesla našemu státu v jeho nejtěžších dobách tolik dobrého a cenného.

Radostno jest pohledět na rostoucí seznam odboček ČNA, zřizovaných ve všech větších obcích naší vlasti, na dlouhé výkazy členů a nadšených činovníků a na elán, s jakým se všichni svorně pustili do práce. Kromě organizačních prací je to dnes zejména činnost v modelářských a plachtařských odborech, v nichž se má mládež čile k dílu. Konají se teoretické i praktické kursy, propagační dny a akademie, jsou opatřovány kluzáky a větroně. V místech, kde je dobrý terén pro plachtění, obrací se snaha odboček k zajištění vhodných pozemků pro zřízení plachtařského letiště, aby na něm bylo možno vycvičiti co nejvíce bezmotorových pilotů. Některé odbočky chystají stavbu hangáru, jiné se energicky pustily do přípravných prací pro zřízení letiště pro motorové létání, aby mohly začít s pilotním výcvikem ihned, jakmile to dovolí hospodářské poměry v našem osvobozeném státě....

....Apeluji na členy a činovníky odboček ČNA, na všechny staré i nové příznivce letectví, zejména na všechny prozíravé hospodáře ve správách obcí a okresů: snažte se všichni působit ve svém okruhu k tomu, aby váš klub, vaše město, váš okres nepromeškaly dnešní mimořádné příležitosti a zajistili si bez otálení vhodnou pozemky pro své letiště, neboť účelně volená síť oblastních letišť stane se v dohledné budoucnosti důležitou komunikační sítí v našem státě, přispěje k jeho bezpečnosti a městům i krajům přinese hospodářský zisk!"

(Letecký časopis Rozlet, č.12/1945)

27.října 1945

Dekretem presidenta republiky Dr. Edvarda Beneše byl toho dne sloučením Svazu československého důstojnictva, Svazu národních střeleckých gard, Svazu československých rotmistrů a Svaz československých záložníků založen Svaz brannosti. Měl více než půl miliónu členů a jako jediná celostátní veřejně-správní korporace převzal, pod přímým dozorem Ministerstva národní obrany, veškerý branný výcvik.

Skládal se z vojensky organizovaných jednotek, které se mohly použít jako stráže, strážní oddíly, bojové svazy pomocných vojenských služeb a protiletecké ochrany. Mohly sloužit jako výpomoc při ochraně hranic, při živelných pohromách apod. Zahájení činnosti Svazu brannosti je spjato se jmény brigádního generála Mikoláše Ferjenčíka (tehdejšího státního tajemníka ministerstva národní obrany, divizního generála Bohumila Bočka (tehdejšího náčelníka Hlavního štábu Československé armády) a pplk. Hanzala.

Listopad 1945

V listopadu je pardubické letiště už dva měsíce pod československou správou a z Liberce se do Pardubic přesunula „Letecká spojovací škola“ (LSŠ 1) s úkolem cvičit tyto odbornosti: palubní radiotelegrafista, pozemní radiotelegrafista, radiotelegrafista k obsluze gonioaparátu, radiomechanik letounový, radiotechnik pro pozemní síť a zařízení, radiomechanik radiolokační, obsluha radiolokační stanice. Dále pak výcvik spojovacích důstojníků, rotmistrů a dělesloužících letectva, přeškolovací kurzy pro důstojníky – výkonné letce a kurzy při zavedení nového spojovacího materiálu. Letišti velí mj. Robert Grunt a členům VAP je konečně umožněn přístup na letiště.

Jaké však je jejich rozčarování! I když byli předem připraveni na nejhorší, přeci jen ve skrytu duše doufali, že kusé zprávy o stavu letištního majetku VAP nebudou až tak tragické. Opak však byl pravdou. Nádherný hangár s provozní budovou vystavěný ke konci třicátých let je v totálních troskách, po letecké technice zanechané v hangárech počátkem okupace ani stopa!

Ve značně dezolátním stavu je i hangár bývalé odbočky Masarykovy letecké ligy. Členům i funkcionářům je jasno: tady musíme začít znovu a od základů!



Pohled na vybombardovaný hangár VAP; Pardubice, květen 1945



Pardubické letiště: č.1 – hangár Masarykovy letecké ligy, č.2 – trosky hangáru Východočeského aeroklubu Pardubice; vyznačena nejčastěji používaná VPD 12-30; na snímku jsou patrný zasypané krátery po spojeneckých bombách.

2.prosinec 1945

Bratislava se dne 2.12.1945 stala historickým místem, kdy společným jednáním zástupců Českého národního aeroklubu a Slovenského národního aeroklubu byl založen Aeroklub republiky Československé (ARČS), jako střešní organizace obou národních aeroklubů, která bude mít sídlo v Praze a bude navenek oba národní aerokluby zastupovat v mezinárodních organizacích. Současně bylo usneseno, že prozatímní přípravný výbor svolá valnou hromadu nejpozději do 28.února 1946, na které složí svůj mandát a zabezpečí demokratickou volbu řádného výboru ARČS.

14.prosinec 1945

Oficiálním jednáním a úředním záznamem MNO legalizovalo záměr výstavby zemského plachtařského učiliště - svahového letiště v Podhořanech, v lokalitě Bumbálka-Vajksle.

Majetkové vztahy k pozemkům byly řešeny pomocí p.Welse (většinového vlastníka pozemků) a Kůrky (MNO) nájemními smlouvami, výměnami nebo vyvlastněním.

15.prosinec 1945

V Přelouči proběhla přípravná schůze aeroklubů, které se měly na budování svahového letiště na Bumbálce fyzicky i materiálně podílet. Bohužel, nedochovaly se závěry z této schůze, ale z dalšího lze usuzovat, že vyjma „přeloučáků“ zájem o budování nebyl až tak velký.

23.prosinec 1945

V hotelu Palace v Pardubicích se konala krajová schůze ČNA, které se i přes pozvání zástupci místních odboček ČNA z Čáslavi, Chrudimi, Kutné Hory, Havlíčkova Brodu a Chotěboře neúčastnili.

K jednání se dostavili pouze zástupci odboček ČNA z Hradce Králové, Přelouče, Heřmanova Městce a Pardubic. Hlavním bodem programu byla zpráva o budování svahového letiště Bumbálka, kterou přednesl za odbočku ČNA Přelouč její nově zvolený předseda Ladislav Křemenák.

Konstatoval, že členové odbočky ČNA v Přelouči do té doby již odpracovali cca 900 brigádnických hodin při úpravách terénu a jejich přímé finanční náklady dosud činí cca 18.000,-Kč. Schůzi byl předložen návrh rozpočtu nákladů pořizovacích ve výši 426.000,- Kč.

Byl předložen i návrh rozpočtu nákladů provozních ve výši 301.000,- Kč. Ze strany MNO došlo k příslibu dodání modulového baráku 10x18m pro účely přestavby na hangár, dále baráku 5,5x5m (pavilonek) jako kancelářských prostor a 7 ks kluzáků SG-38 jako základní vybavení.