

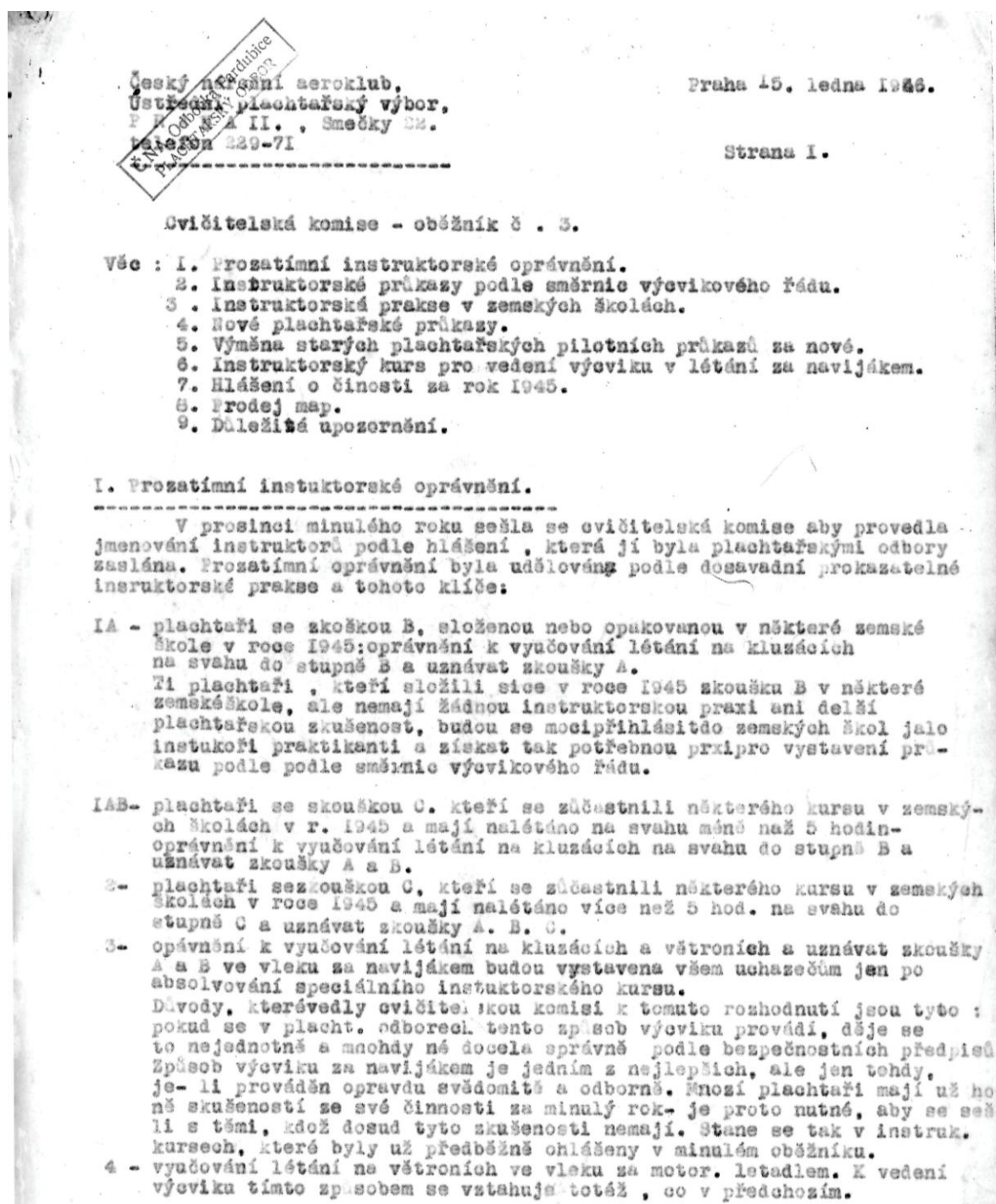
1946

15. ledna 1946

Český národní aeroklub – Ústřední plachtařský výbor vydává prostřednictvím své Cvičiteléské komise oběžník č.3.

Jeho obsah je motivován zkušenostmi a poznatky z roku 1945 a krom jistých administrativních opatření se v něm zračí upřímná snaha o nastolení jistého řádu v plachtařském dění, které se po konci války počalo odbývat živelně a s velkou euforií.

Pro sumarizaci sledovaných ukazatelů mělo sloužit „Hlášení o činnosti za rok 1945“. Výsledek posuďte sami:



Do proponovaného kursu vleků, akrobacie a létání podle přístojů budou, mimo nových uchazečů o toto oprávnění pozváni všichni, kteří už dříve vedli výcvik tímto způsobem startu. Jejich zkušenosti pomohou jistě nováčkům aby si co nejdříve a nejlépe osvojili všechny potřebné znalosti.

- 5 - oprávnění k vyučování létání ve dvojím řízení na dvoumístných větroních uděluje se výhradně podle směrnice výcvikového řádu/ viz část III. strana 2 a 3/. Uchazeči budou pozváni na přezkoušení.

Pro informaci uvádíme, že oprávnění se vydávají pouze se zřetelem k osobní letecké kvalifikaci jednotlivců. V plachtařských odborech, kde prozatím nemají vlastního instruktora, může vést výcvik instruktor z jiného odboru nebo se mohou za účelem výcviku spojit s takovým odborem, kde instruktora mají. Oprávnění nebyla vydána také těm plachtařům, kteří sice mají pilotní průkazy a praxi z doby předokupací, ale nezúčastnili se minulého roku žádného z kursů zemských škol. Oprávnění mohou na příště získat podle směrnice výcvikového řádu až po absolvování některého instruktorského kursu nebo praxe. Prozatímní instruktorská oprávnění byla rozeslána koncem prosince 1945 a začátkem ledna t.r. Seznam oprávněných instruktorů je připojen k tomuto oběžníku a rovněž bude uveřejněn v časopise Rozlet. Seznamy instruktorů jsou předány pojišťovně - která uzavře pojistky jen s tou odbočkou, kde vede výcvik schválený instruktor- a ministerstvu dopravy a ministerstvu národní obrany.

Dodržování předpisů o tom, že výcvik smí vést pouze oprávněný instruktor kontrolují orgány S N B ve spolupráci s ministerstvem dopravy. Dále provádějí kontrolu plachtařského výcviku ve střediscích a odborech s hlediska vojenské letecké předvýchovy důstojníci, referenti branné výchovy v jednotlivých vojenských oblastech. Některá hlášení nebyla úplná, budou vrácena plachtařům prostřednictvím jejich odborů k doplnění. Ti, kterým se ze závažných důvodů nemohou být oprávnění vůbec udělena, budou uvědomeni dopisem přímo. Plachtaři, kterým nebyla dána oprávnění pro nedostatek praxe, bude to rovněž oznámeno dopisem. Plachtařské odbory, které dosud nežádali pro své instruktory o vydání oprávnění, vyzýváme - pokud chtějí výcvik provádět - aby si průkazy urychleně vyžádali. V příštím oběžníku v časopise Rozlet uveřejníme pro jejich kontrolu seznam.

2. Instruktorské průkazy podle směrnic výcvikového řádu.

Prozatímní instruktorská oprávnění jsou pouze přechodným opatřením.

Počínaje 1. lednem 1946 vydává ÚOK instruktorské průkazy podle směrnic výcvikového řádu část III.

Tím současně pozbývají platnosti jakákoliv a kýmkoliv dříve vydaná instruktorská oprávnění, kromě výše uvedených prozatímních oprávnění ústřední cvičitel'ské komise.

Plachtaři, kteří vyhovují podmínkám některé z kategorií I - 5, mohou si v ústředí vyžádat příslušný formulář o vystavení průkazu. Manipulační poplatek za vydání nebo prodloužení průkazuje Kčs 15.- za každou kategorii, průkazka sama stojí jednou pro vždy Kčs 10.-

V příštím oběžníku uveřejníme rejstřík instruktorů s oprávněním podle podmínek výcvikového řádu.

Instruktoři s prozatímním oprávněním vyžadují

si z ústředí formuláře žádosti o vydání definitivních průkazů ihned, jak při své plachtařské činnosti splní požadované podmínky. Výměna prozatímních oprávnění za nové průkazy musí být provedena během tohoto roku.

3. Instruktorská praxe v zemských školách.

Uchazeři o instruktorské oprávnění musí se podle předpisů výcvikového řádu vykázat určitou praxí.

Tito praxi lze prozatím tiskat v Zemské plachtařské škole na Rané. Pro každý kurs lze přijmout jednoho uchazeče, který pak ve funkci instruktora - praktikanta účastní se vedení výcviku a získává potřebné zkušenosti. Rozvrh kursů zemské plachtařské školy na Rané viz. časopis Rozlety. 5. Možnosti instruktorské praxe v jiných zemských školách nebo dalších kursech budou včas oznámeny.

Na instruktorskou praxi při výcviku do B potřebnou k získání průkazů pomocného učitele plachtění, mohou být přijati plachtaři ve stáří nejméně 18 let s platným průkazem alespoň stupně B.

Praxe trvá 30 dnů a je bezplatná. Plachtaři si hradí pouze stravné Kčs 30.- denně.

Po přijetí na instruktorskou praxi k získání průkazu učitele plachtaře, t.j. oprávnění k vedení výcviku až do C, nalétáno nejméně 10 hodin na větroních a nejméně 60 dní praxe jako pomocný učitel plachtař. Praxe ve škole při vedení kursu C- trvá 30 dní, je bezplatná - platí se pouze stravné.

Uchazečům o instruktorské oprávnění se umožní za příhodných podmínek evičné létání na kluzácích.

4. Nové plachtařské pilotní průkazy.

Dnem 1. ledna 1948 nabývají platnosti nové plachtařské pilotní průkazy, které budou udělovány podle podmínek, uvedených ve II. části výcvikového řádu, strana I až 4.

Potřebné formuláře zašle plachtařské ústředí náčelníkům nebo vedoucím středisek na požádání dobírkou.

Poplatek za vystavení průkazu jest- 10 Kčs, jednou pro vždy za průkazku a 15.- Kčs za každou zkoušku a příslušný obnos.

Před ukončením kursu vybere náčelník nebo vedoucí střediska od každého žáka 3 fotografie legitimního formátu, t.j. při počátečním kursu A: 10 Kčs za průkazku a 15 Kčs za vystavení průkazu A; při kursu AB: 10 Kčs za průkazku 30 Kčs za vystavení průkazu A a B, při kursu C pouze 15.- Kčs za vystavení průkazu C - průkazku už žák má; atd. / a obědnává si v ústředí vysvědčení o zkoušce/ dvojmo uveďte raději v obědnávce pro kolik žáků chcete průkazy/. Formuláře vysvědčení budou ihned zaslány dobírkou. Současně přiloží ústředí formulář důvěrného posudku o účastníku kursu.

Náčelník nebo kancelář střediska vyplní přesně a pravdivě pro každého žáka dvojmo vysvědčení o zkoušce, a to pro každý stupeň/ A, B nebo C/ zvlášť. Vysvědčení podepíše: - instruktor, technický správce, zkoušející při teoretické zkoušce/ to bývá obyčejně opět instruktor/ a náčelník nebo vedoucí střediska. Pozor:- číslo vysvědčení v pravém rohu nahraze se nevyplňuje/. Dále vyplní: - posudek o účastníku kursu .. Spodní část posudku je důvěrná a nemá být žáku přístupná./ V rubrice: vnější dojem, se zaznamená tělesný vzhled žáka, v rubrice ... charakter žáka a osobnost.../ jeho duševní vlastnosti v rubrice... letecké zhodnocení žáka... jeho schopnosti letecké. Uvedené charakteristiky pište stručně, ale přilehavě. Zaznamenejte pečlivě havarie a poškození letadel, která žák měl během výcviku s udáním, ve které fázi výcviku se tak stalo a proč.

Prostřední list v posudku, označený nadpisem.. Potvrzení o účasti v kursu .. dostane žák a spouží mu jako průkaz o jeho účasti v kursu.

Originál posudku i vysvědčení zašle se spolu s dvěma fotogr. ústřední cvičitelské komisi, kopie a jedna fotografie zůstanou v odboru.

Pozor- fotografie žáka se přikládají pouze při vydávání průkazů, při doplňování se posílají pouze vysvědčení a posudky. Při kursech spojených, t.j. AB nebo BC a pod. se posudek posílá pouze jednou, vysvědčení ale pro každou zkoušku zvlášť. Vysvědčení neúplná nebo s nesprávnými údaji nebudou přijata k vyřízení a budou vrácena.

Vystavené průkazy budou zaslány přímo jednotlivým plachtařům. Zemské školy si kopie posudků a vysvědčení neponechají, ale po zanešení do kartotéky je zašlou mateřským plachtařským odborům svých žáků.

Plachtařům kteří složili některou zkoušku v zemské plachtařské škole na Rané, v Medláncích, Hodkovicích nebo na Hůrce, vystaví vysvědčení škola sama. Plachtaři kteří už odevzdali na Rané nebo poslali spolu s hlášením plachtaře do ústředí fotografie, nemusejí je znovu posílat. Plachtařům, kteří dosud fotografie v zemských školách neodevzdali, nevystaví škola dříve vysvědčení, dokud jí potřebné 3 fotografie, řádně podepsané nezašlou.

5. Výměna starých plachtařských průkazů za nové.

Plachtaři se zkouškou B, složenou před rokem 1939, kteří opět už létali v květnu 1945, ale nesložili dosud zkoušku C, mohou žádat usřadě i cvičitelskou komisi o výměnu průkazu. Za tím účelem zašlou usřadí 2 fotografie, záznam letů a starý průkaz. Poplatky jsou jako v předchozím/ Tj. 40 Kčs/.

Výměna průkazů plachtařům se stupněm A bude provedena až složí zkoušku B.

Výměna starých průkazů stupně C se provede, až dotyční plachtaři splní podmínky, požadované výcvikovým řádem- tj. až při svém cvičném létání provedou všechny lety, požadované výcvikovým řádem, požadované na novou zkoušku C. Ti plachtaři kteří již mají potřebný počet letů po C nalétaných mohou žádat o výměnu ihned./ Nová zkouška: 5 letů na větroni v celkové době 30min.: z toho nejméně 3 plachtové lety, při každém z nich musí pilot létat nejméně 5 minut, beze ztráty výšky, další lety na větroni mohou být klouzavé, každý v trvání nejméně 2 minuty/. Poplatky jsou 55 Kčs- zašle se starý průkaz, 2 fotografie a záznam letů.

Všichni plachtaři, kteří žádají ověnění průkazu, musí přiložit řádně vyplněný formulář hlášení plachtaře/ viz oběžník č. 1. ze dne 22 srpna 1945 nebo hlášení k bodu č. 4. mimořádného oběžníku/. Ti, kdož tato hlášení už zaslali nebo fotografie - nemusí je znovu posílat, žádáme však, aby to v žádosti o výměnu průkazu uvedli.

6. Instruktor'ský kurs pro vedení výcviku za navigákem.

Ve dnech 24. února až 10 března tr. bude uspořádán v zemské škole na Hané - instruktor'ský kurs navigákový. Kurs bude bezplatný, účastníci si budou hradit pouze stravné 31 Kčs denně. Do tohoto prvního kursu budou usřaděm přímo pozváni všichni plachtaři, kteří mají prozatím instruktor'ské oprávnění stupně IA, IAB nebo 2 a kteří už ve svých oborech výcvik tímto způsobem provádějí. Těm nejzkušenějším bude povoleno se zúčastnit kursu kratší dobu než celých 14 dní, t. j. podrobí se pouze přeskoušení. Nejkratší povinná účast v kursu jest 4 dny.

Největší počet účastníků je 35. Z toho 10 míst je rezervováno pro ty plachtaře, jejichž odbory jsou odkázány pouze na tento způsob výcviku a dosud nemají žádného plachtaře s ním obeznámeného.

7. Hlášení o činnosti za rok 1945.

Připomínám, že lhůta k zaslání hlášení o činnosti v roce 1945 už prošla. Dosud nám chybí hlášení z některých odborů. Pro úplnost potřebujeme i hlášení negativní, t. j. z těch odborů, kde se dosud nelétá. Výsledky za rok 1945 uveřejníme v některém nejbližším čísle Rozletu. O těch odborech, které neposlaly hlášení, předpokládáme,

že nevyvinuly žádnou činnost a jejich jména uveřejníme mezi odbory které zaslaly hlášení negativní.

8. Prodej map.

Plachtařské ústředí dostalo generální povolení od ministerstva národní obrany kupovat pro sebe a své odbočky jakékoliv mapy u zeměměřičského úřadu v Praze.

Plachtařské odbory které potřebují mapy ku prozkoumání placht. terénů, mohou si v ústředí vyzvednouti oběžnicí list a koupit si u výše uvedeného úřadu potřebné mapy.

9. Důležitá upozornění.

a/ Kluzák a větroně smí být používány pouze k takovým způsobům startů a letů, k jakým jsou u ředně připuštěny. Nesmí se proto používat nezesílených kluzáků startům za navijákem nebo normální výkonný větroně k akrobacii. Přestupky budou stíhány bezpečnostními orgány a trestány eventuelně odejmutím pilotního průkazu.

b/ V této roční době můžeme často očekávat rychlé a nepředvídané změny povětrnosti. Častými bývají sněhové bouře a hmlavy, doprovázené silným nárazovým větrem a nebezpečným zhoršením viditelnosti. Instruktoři a vedoucí školl jsou zodpovědní za včasné zastavení leteckého provozu a zajištění letadel.

c/ Před každým zahájením denního létání proveďte vždy důkladnou prohlídku kluzáku neb větroně. Rovněž po každém tvrdém přistání. Staly se případy závažných poškození letadel po nesprávném přistání které nebyly na pohled patrné. Zanedbání povinné kontroly letadel může vésti v podobném případě k těžkým havariím.

d/ Noční lety na bezmotorových letadlech smí být prováděny pouze plachtaři, kteří mají k tomu účelu zvlášť rozšířenou pojistku. Svolení k tomu uděluje ústřední cvičitel'ská komise, pro každý případ zvlášť. Noční let smí být prováděn pouze za předpokladu, že jsou učiněna všechna náležitá opatření/ přistávací rampa, osvětleny větrné pytle a otočné body.

e/ Pro pokusy o překonání plachtařských rekordů platí tato ustanovení : 1./ pilot musí mít sportovní licenci ARÚS
2./ pokusům o rekord na čas musí býti přítomen jeden úřední časoměřič
3./ rekord na výšku nebo vzdálenost musí býti kontrolován úředně zaplombovaným barografem.

f/ prozatímní instruktorská oprávnění dovolují prováděcí výcviku pouze v tom rozsahu, který je v nich uveden. Zejména upozorňujeme, že nebylo nikomu vydáno oprávnění k vyučování létání na dvojím řízení. A proto tento způsob výcviku není nikde zatím povolen. Těm istruktó-
rům, kteří vyhovují požadovaným podmínkám bude vydán definitivní instruktorský průkaz. Jejich jmény budou uvedena v příštím oběžníku.

Ústřední náčelník děkuje touto cestou za novoroční blahopřání jež mu došla. A přeje všem plachtařům, modrou oblohu a svěží vítr pro posilu v jejich snahách a nejlepších výsledky v roce 1946.

Přílohy: 1./ seznam instruktorů s prozatímním oprávněním,
2./ seznam potvrzených náčelníků
3./ strana 6. části IV. A. všeobecná ustanovení výcvikového řádu.

Příloha k oběžníku ÚČK č. 3.

Rejstřík instruktorů.

Seznam instruktorů kterým dosud bylo vydáno prosatimní instruktorské oprávnění.

Jméno:	Odbočka:	Stupeň oprávnění :		
Baborák Frant.	Plzeň	2	Hruška Jan Kladno	1AB
Baho Karel.	Praha	1 A	Hudský Bohum. Praha	1AB
Bareš Jiří.	Žel. Brod	1 A	Hujer Josef Ž. Brod	1A
Bartoš Jan.	Louny	2	Chmelář Josef Přerov	1AB
Batrla Ant.	Bystřice pod Hostýnem	2	Jager Fred Libušín	1AB
Bednář Jos.	Jindřich Hradec	1 AB	Janáček Jaroslav Kladno	1AB
Bechyně Mirian.	Liberec	2	Janda Jan Olomouc	1AB
Bergmar Otmar	Zemská škola	2	Janout Zdeněk Zem. škola	2
Bernhauser Karel	:	2	Janovský Mir. Tanvald	1A
Bilik Kliment	Zlín	2	Jirka Miroslav Cheb	1A
Ing. Bobek Anton.	Praha	1AB	Jirkovec Václav Zem. škola	1A
Bohuněk Václav	Dobruška	1A	Juklová Jindra :	2
Bouda Josef	Prostějov	1AB	Kacler Ladislav Val. Mezříčím	1AB
Brett Miloslav	Hořice	1AB	Kalenda Miroslav Vizovice	2
Burger Bohumil	V. Mezříčím	1A	Kantor Frant. Praha	2
Buriánek Karel	Praha	2	Karásek Jaros. Plzeň	1AB
Ciovárvek Vladimír	Hřany	1A	Karník Václav Chotěboř	1A
Čermák Frant.	Dřetovice	1AB	Kazda Josef Jičín	1AB
Černý Jaroslav	Praha	1AB	Kešner Adolf H. Brod	2
Černý Miroslav	Praha	1AB	Kleibr Frant. Kunčický	2
Dostál Stanislav	Přerov	1A	Klem Karel Rokycany	1AB
Duraj Anton.	M. Ostrava	1AB	Klouček Karel Ustí /Orl.	1AB
Dvořáček Jar.	Přerov	1AB	Kluka Vlastimil, Olomouc	1AB
Fort Josef	Praha	2	Klumpner Jaroslav Zlín	1AB
Füchtgott Jiří	Zem. škola	2	Knotek Václav Jičín	1AB
Frgal Václav	AVS	2	Kočíř Jaroslav, Zlín	2
Funk Miloš	Brno	1AB	Kopečný Bořivoj Prostějov	1AB
Gabriel Miloš		1AB	Košek Karel Hřany	1AB
Gregor Jiří, Zlín		1AB	Kotýza Břetislav Zlín	2
Gross Stanislav	Jičín	1A	Kotýza Karel, Rokycany	1A
Grygar Zdeněk, N. Jičín		1AB	Koukol Eduard, Vamberk	1A
Hájek Miloslav, Kladno		1AB	Kozeška Ladislav Prostějov	1A
Halama Stan. Žel. Brod		1A	Krajina Svatopluk Třebíč	2
Hazpra Romeo, Brandýs/L		2	Král Josef, Praha	1AB
Havlík Václav, VL		1AB	Kratochvíl Jar. H. Králové	1A
Heinrich Jiří, Plzeň		2	Křemenak Jaroslav Přelouč	1A
Hiersche Josef, Kralupy		2	Krucký Václav Praha	2
Hnyk Arnošt Praha		1AB	Kučera Vlad. Benátky	1A
Holec Vladimír Lomnice/P		1A	Kuklík Karel Praha	2
Holub Dobromil Zlín		1AB	Kumpošt Jaroslav Lomnice/P	1A
Horáček Vladimír Stará Paka		1AB	Kuba Miroslav, Zlín	1AB
Hozda Jaroslav Tanvald		1A	Kubenka Jos. Třeběchovice ve Slezku	1AB
Hrazdír Jan O. Kamenice		2	Kubica Rud. Kopřivnice	1AB
Hrdina Ladislav Kralupy		1AB	Landkamr Jar. Cheb	1A

H. Tux

hoták

Jméno:	Odbočka:	Stupen oprávnění	Jméno:	Odbočka:	Stupen oprávnění
Lhoták Jar.	Nymburk	1AB	Socha Vlad.	Nymburk	1A
Linda Frant.	Duchcov	1AB	Spálenka Bohumil	Vlašim	1A
Lipert Miros.	Plzeň	2	Stejskal Václav	Louny	2
Macák Václav	Hořice	1AB	Světinský Josef	Přelouč	1AB
Macourek Karel	Rokycany	1AB	Svitil Miloš	Brno	1AB
Mašera Frant.	Kladno	1AB	Sypták Karel	V.Meziříčí	1AB
Mach Jiří	V.Meziříčí	1A	Sašek Rudolf	Brno	1AB
Maléř Josef	Brno	1A	Šimek Pavel	Kralupy	1AB
Malíšek Jan	Přerov	1A	Šimek Vladimír	Čelakovice	1AB
Marek Jaroslav	Poděbrady	2	Školný Vlastislav	Brno	2
Mařík Bedřich	Kladno	1A	Smejkal Vlastimil	V.Meziříčí	1A
Matula Václav	H.Brod	1AB	Solc Ferdinand	S.Paka	2
Matějček Jiří	Praha	2	Solc Lubomír	VL.	2
Mazel Frant	Zlín	2	Sott Miroslav	Praha	1AB
Mestl Josef	Stankov	1A	Sram Oldřich	Prostějov	1A
Mikule Frant.	Olomouc	2	Sperger Vladimír	Zruč/S	1AB
Milan Pavel	Vamberk	1AB	Spyrit Karel	Kladno	1AB
Milek Jarosl.	ZŠkola	2	Spitálský Jaroslav	Praha	2
Moláček Vlad.	Rychnov/K.	1A	Štech Josef	Z.Škola	2
Morávek Ludvík	H.Brod	1AB	Svehlák Frant.	Zlín	1AB
Nohejl Jiří	Libušín	1A	Taláb Alois	S.Paka	1AB
Novák Václav	Praha	1AB	Tatíček Josef	Kladno	1AB
Novák Zdeněk	Louny	2	Tauš Bohumil	Z.Škola	2
Novotný Svatopluk	Jičín	1A	Tláškal Josef	Praha	2
Opálka Jan	Třebíč	1A	Terrieh Jan	Lipník/B	1A
Orság Josef	M.Hrozenkov	1AB	Tesárek Zdeněk	Praha	1A
Otáhal Karel	Bučovice	1A	Tichý Vladimír	Plzeň	1AB
Palla Josef	Z.Brod	2	Trakal Boris	Praha	1AB
Papáček Josef	Z.Škola	2	Trojka Frant.	Z.Škola	1AB
Pařízek Miroslav	Čelakovice	1A	Trousílek Miroslav	Praha	1A
Pauš Václav	Z.Škola	2	Uher Frant.	H.Brod	1AB
Pávelek Frant.	Rokycany	1AB	Valášek Karel	AVS	2
Pažík Josef	Zruč/S	1AB	Valenta Zdeněk	H.Městec	1A
Pazdírek Miloslav	AVS	1A	Valter Karel	Milovice	1AB
Perutka Bohumil	U.Hradiště	1AB	Vaněček Jiří	Praha	1AB
Petráš Eduard	Kopřivnice	1AB	Wasserbauer Zdeněk	Prostějov	1AB
Petráš Josef	Kopřivnice	1AB	Vašíček Radko	Ustí /Orl.	1A
Pitřman Jar.	Praha	1AB	Veselý Jaroslav	Libušín	1AB
Pokorný Svatopluk	Louny	2	Vlach Daniel	Z.Škola	1A
Pospišil Alois	Louny	2	Vondruška Bohuslav	Přelouč	1AB
Pošvář Alois	Kladno	2	Vosyka Frant.	Z.Škola	2
Potůček Frant.	Zlín	1AB	Východský Jan	Hodonín	1A
Pošk Vratislav	Třebíč	1A	Zeibert Jan	Z.Škola	2
Rašovský Ludvík	Brno	2	Zeníšek Otta	Praha	1AB
Rek Lubomír	Kopřivnice	1A			
Roček Břetislav	Praha	2			
Roštějský Karel	Turnov	1AB			
Rott Leopold	U.Hradiště	1A			
Ryšavý Josef	Ohnišov	1A			
Runt Jaroslav	Kralupy	1AB			
Rězniček Vlastimil	Kladno	1A			
Schwarz Jiří	Kopřivnice	1A			
Simandl Jaroslav	Smideberg	1A			
Skalský Jan	Liberec	1AB			

Příloha k oběžníku č. 3.

Podle stanov Č N A a organizace řádu plachtařských odborů byli
dosud potvrzeni ve své funkci náčelníci těchto odborů.

A V S Václav Frgal
Blina Leopold Veselý
Bučovice Karel Otáhal
Bystřice pod Hostýnem Antonín Batrla
Čelakovice Vladimír Šimek
Dřetovice František Čermák
Duchcov František Linda
H. Brod Adolf Kešner
H. Městec Zdeněk Valenta
Hodkovice Daniel Vlach
Hořice Václav Macák
Chotěboř Václav Kárník
Jindřich. Hradec Josef Bednář
Kopřivnice Rudolf Kubica
Kralupy n/ Vlt. Pavel Šimek
Kunčičky František Kleiber
Liberec Marian Bechyně
Libušín Ferdinand Jager
Lipník/B. Jan Terrich
Lomnice n/P. Vladimír Holec
M. Ostrava Antonín Duraj
Nový Hrozenkov Josef Orság
Nymburk Jaroslav Lhoták
Ohnišov Josef Ryšavý
Opava Jan S chiller
Plzeň Vladimír Tichý
Poděbrady Jaroslav Marek
Frostějov Zdeněk Wasserbauer
Přeloch Bohuslav Vondruška
Přerov Jaroslav Dvořáček
Rokycany František Pavelka
Rychn. nad/ Kněžnou Vladimír Moláček
Ríčaný Karel Košek
Staňkov Josef Mestl
Stará Paka Ferdinand Šolc
Tanvald Miroslav Janovský
Třebíč Svatopluk Krajina
UherskéHradiště Leopold Rotter
Ústí n/ Orlicí Karel Klouček
Valašské Meziříčí Karel Sypták
Vamberk Milan Pavel
Vizovice Miroslav Valenta
Vlašim Bohumil Spálenka
Zlín František Mazel
Zruč/ n. Sázavou Josef Pažík
Železný Brod Josef Palla

Z dochovaného materiálu však lze usuzovat, že administrativní činnost VAP asi nebyla na patřičné úrovni, protože v seznamu oprávněných instruktorů či potvrzených náčelníků odborů chybí, na rozdíl od „přeloučáků“, všichni „pardubáci“.

Pravda, VAP v roce 1945 měl leteckou činnost zanedbatelnou, na což tehdejší funkcionáři asi hřešili a zřejmě na Ústředí ČNA nebyla z Pardubic odevzdána požadovaná hlášení, z nichž se při tvorbě tohoto oběžníku vycházelo.

Oběžník, jak výše popsáno, obsahuje krom nutné administrativy i několik, na dnešní dobu velmi zajímavých připomínek k provozu. Za zmínku snad stačí podtrhnout, že při stanovení určitých podmínek není nikterak omezováno noční létání (!), ale svým způsobem je zakázán výcvik na dvousedadlových větroních. Stejně tak dnes úsměvně působí, že oprávnění kontroly letecké činnosti bylo delegováno příslušníkům SNB (Sboru národní bezpečnosti), důstojníkům a referentům branné výchovy v jednotlivých vojenských oblastech!

Protože v Pardubicích se dosud nezačalo létat, nadšení a touha dostat se do „luftu“ jinak než na pivovarském kopci pomocí školního kluzáku Zögling byly nezdolné, přihlásili se Jiří Klempíř, Oldřich Krupka, Zdeněk Mareš, Viktor Švabenský, Miroslav Urban a Eduard Vršovský jako první žáci-plachtaři VAP v době od 13.2. do 9.3.1946 do kursu „AB“ na Rané. Všem se podařilo získat zkoušku „B“.

Jaké to vlastně byly zkoušky, co musel pilot splnit?

Nejprve se pilotní žák musel naučit s jednomístným kluzákem „balancovat“. Byl posazen do pilotní sedačky, kluzák se postavil proti větru a adept létání měl za úkol pomocí řízení udržovat „balanc“ tak, aby mu „neupadlo“ křídlo na zem. Když tuto činnost dostatečně zvládl, přišly na řadu „smyky“. Kluzák byl připojen ke gumovému lanu, které se jen částečně napnulo tak, aby po uvolnění dodalo kluzáku takovou dopřednou rychlost, která ještě neumožňovala vzlet, ale dovolila kluzáku se pár metrů smýkat po zemi. I tehdy musel pilot důsledně udržovat náklon i směr.

Potom přišly první vzlety, stále za pomoci startovacího gumového lana. Byly to spíš skoky dlouhé jen pár metrů, trvající jen jednotky sekund. A ty skoky se stále prodlužovaly. Bylo-li letiště na svahu, start se posunoval stále výš a výš do kopce a kluzák tak mohl podle konfigurace terénu vykonat lety dlouhé v přímé linii i několik set metrů.

Na rovinném letišti, když už starty gumovým lanem dosáhly svého maxima, použil se nejčastěji naviják, který dostal kluzák do patřičné výše. Alternativou byl i vlek za automobilem.

Při tehdejšímu způsobu výcviku kluzáky přistávaly daleko od místa vzletu, tj. někde uprostřed letiště, nebo téměř až na jeho opačném konci. Kluzáky neměly kolečka, přistávacím zařízením byla jen odpérovaná lyže. Proto se pro ně muselo chodit s lehkým dvoukolovým transportním vozíkem. K transportu bylo třeba včetně pilota minimálně tři lidí. Jeden táhl oj transportního vozíku, druhý nesl ocas kluzáku a třetí držel křídlo. Aby se zmenšila dřina, byl žádoucí ještě čtvrtý pomocník, jehož úkolem bylo tlačit. Nemělo-li se následujícím startem čekat až na přitažení kluzáku, bylo výhodné létat střídavě na dvou kluzácích. K tomu pak bylo zapotřebí dvou čtveřic plachtařů na transport kluzáků, jedné dvojice na obsluhu navijáku, jeden plachtař pak na místě startu přidržoval kluzák za křídlo, druhý opticky signalizoval, třetí stopoval a zapisoval časy, obsluhoval telefon a někdo se také musel postarat o dotažení vlečného lana od navijáku na start. Připočítáme-li instruktora, byl optimální počet plachtařů potřebný k plynulému provozu 14, přičemž byli všichni nepřetržitě plně pracovní vytiženi.

Čtěl-li každý plachtař za neděli absolvovat alespoň dva starty, znamenalo to, že musel jít dejme tomu desetkrát s vozíčkem pro kluzák, protože navijákař a instruktor pro lano ani pro kluzák nechodili. Často během letového dne docházelo ke změně směru větru, takže bylo nutné jak naviják, tak i kluzáky přetahovat třeba na opačný konec letiště. Rovněž často docházelo k přetržení ocelového lana navijáku. Provoz se pak pochopitelně zastavil až do doby dokončení zápletu lana. Horší bylo, došlo-li ke zlomení lyže kluzáku, nebo k jinému, třeba i malému poškození. To se většinou provoz končil předčasně. Často se také provoz končil předčasně pro zesílení větru nebo jiné zhoršení počasí. Prostě – plachtařina byla dřina!

Starty navijákem se dělily na nízké a vysoké a pilotovým úkolem bylo kluzák přivést na zem ladně. To se zhusta nedařilo a někdy byla denní „spotřeba“ kluzáků obdivuhodná. Obdivuhodná byla i práce mistrů povětšinou řemesla truhlářského a mechaniků, kteří během noci letecký materiál opravovali do letuschopného stavu.

Po zvládnutí základního pilotního umu včetně nedestruktivního přistání, byl pilot připuštěn ke zkoušce.

Zkouška A: jeden let v přímém směru trvající déle než 30 sekund, případně dva lety v přímém směru trvající déle než 20 sekund.

Následoval nácvik „hadovitého“ letu, kdy bylo nutné zvládnout techniku pilotáže v zatáčkách. Následovala další zkouška.

Zkouška B: pět letů se zatáčkami s dráhou letu v podobě písmene S, z toho čtyři lety trvající déle než 45 sekund a jeden let trvající déle než 60 sekund.

Ano, tehdy se doba letu skutečně měřila na sekundy! Vrcholem základního pilotního výcviku bylo zvládnutí letu na kluzáku tak, aby byla splněna podmínka další zkoušky.

Zkouška C: jeden let trvající déle než 5 minut, provedený ve větší výšce než je místo startu.

Jelikož v oné době byla meteorologie a nauka o termickém proudění ještě spíš vědou okultní, plnila se zkouška „C“ nejnáze na příhodných kopcovitých terénech, kde vítr vanoucí směrem na vyvýšeninu, umožňoval vznik nosného pole. V něm se dalo létat z bodu A do bodu B a zpět tak dlouho, dokud vítr vál.

16.února 1946

V Brně se schází zástupci odboček ČNA z Moravy a Slezska a zakládají Moravskoslezský zemský aeroklub. Za jeho předsedu je zvolen generál justiční služby a zplnomocněný ministr dr. Bohuslav Ečer.

17.února 1946

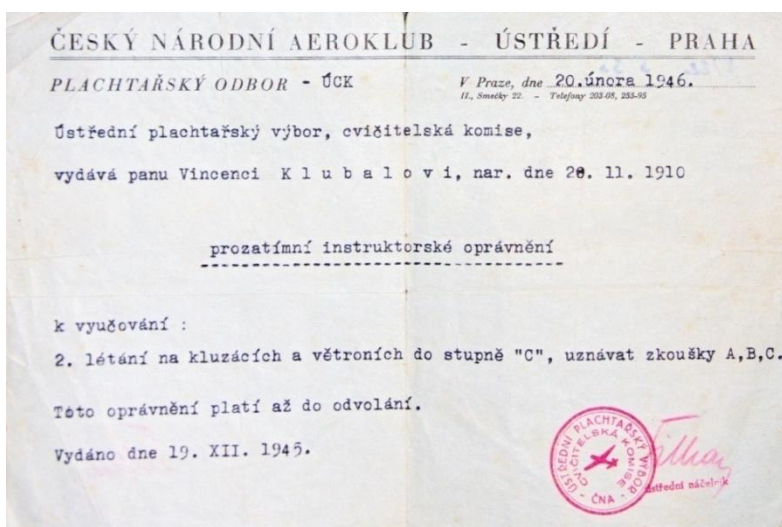
V Přelouči se na pracovní schůzce sešli zástupci odboček ČNA z Přelouče, Kutné Hory a Chrudimi se zástupci MNO s cílem ujasnit si podmínky budování plachtařského střediska Podhořany-Bumbálka.

Byl stanoven pracovní program a povinnosti jednotlivých odboček, aby se s praktickým výcvikem mohlo začít již 1.dubna 1946. Bylo konstatováno, že přípravné práce již pokročily tak, že je upravena stavební plocha pro hangár a dílnu, částečně upraven svah, stanoviště pro elektrický výtah a přistávací plocha.

Znovu se diskutovalo i o terénu Krkaňka (nejvyšší bod svahu Železných hor), který se také jeví jako velice příhodný pro vybudování střediska výkonného plachtění a je vysloven předpoklad, že díky zájmu úřadů i pochopení místního obyvatelstva bude v brzké době uvedeno v činnost.

Obě střediska mají kromě odborných výhod i přednost ve své poloze uprostřed krásné přírody, takže pobyt v nich bude vhodný i pro rekreaci.

20.února 1946



Vincenc Klubal je prozatímně osvědčen jako instruktor a examinátor bezmotorového létání

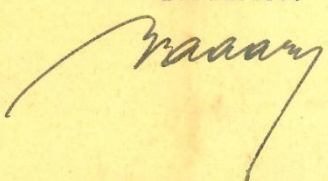
23. února 1946

Výbor ČNA v Praze rozhoduje o konání Valného shromáždění ČNA dne 7.4.1946 s programem: schválení nové organizace, kdy se ČNA stane ústředím pouze pro Čechy.

březen 1946

V tomto období funkcionáři pardubického aeroklubu věnovali nemalou pozornost zabezpečení materiálně-technické základny. V prozatímní dílně aeroklubu u pardubického stadionu se shromažďoval rozličný materiál, který se podařilo poshánět od nejrozličnějších institucí i výrobních podniků.

Byli i osloveni potenciální sponzoři, ale stávající hospodářská situace nebyla nakloněna žádným velkým finančním darům. Většinou aeroklub dostával „naturální“ dary, byť nepatrné hodnoty, a s povděkem je přijímal ve smyslu hesla: „Nemusí pršet, hlavně když kape!“

J. VADAS PARDUBICE			86
Titl. Český národní aeroklub, odbočka v Pardubicích. -----		elektrotechnická továrna Telegramy: Vadas Pardubice • Telefon 2743, 2498 • Běžné účty: Pardubická záložna v Pardubicích • Měst. spořitelna v Pardubicích • Poštovní spořitelna v Praze č. 38 Sklady: Praha II., Petrákova ulice 18, telefon číslo 623-64	
VAŠE ZNAČKA:	NAŠE ZNAČKA: ch/Šm	VÁŠ DOPIS ZE DNE:	
PARDUBICE, dne 18. března 1946.			
Na Vaš dopis ze dne 28. ledna t.r. Vám zdv. sdělujeme, že i naše firma byla postižena značnými ztrátami za hospodaření německých komisařů, takže prozatím není možné, abychom Vám pomohli větším příspěvkem. Jako malý příspěvek pro Vaše dílny zasíláme Vám 5 šroubováků s isol. rukojetí a 5 patentních metrů. Poroučíme se Vám <i>Ukládáno na stadioně v dílně. Dne 24. III. 46.</i> v dokonalé účtě: J. V a d a s, Pardubice. 			

Sponzorský dar firmy Vadas, březen 1946

Národní správa
 Stroje - nástroje
 kuličková ložiska - techn. potřeby
ING. H. TESCHNER
 PARDUBICE · Chrudimská 229
 Účet u poštovní spořitelny 22226
 Účet u České banky Union, fil. v Pardubicích, u Pražské úvěrní banky filiálky v Pardubicích
 Adresa telegramů: Teschner Pardubice
 Telefon 2201

Firma

Český Národní

Aero-klub,

Pardubice.

ÚČET

čís. 211 ze dne 25.2.1946.

Děkuji za lask. Vaši objednávku, udělenou mi písemně 30.1.

Zaslal jsem Vám na Váš účet a nebezpečí objednané zboží po doručiteli

Dodací list č. 4359 Objednávka č.		Cena		Částka	
		Kč	h	Kč	h
	Průvodka a obal, poštovné				
50	archů skelného papíru č. 0				
50	dtto č.1				
50	dtto č.4				
1	šroubovák č. 7				
1	dtto č.6				
1	dtto č.5				
1	dtto č.4				
1	dtto č.3				
1	dtto č.2				
1	dtto č.1				
1	poříz plochý 260				
1	ploché dláto 250 ferro				
1	dtto 200 mm				
1	dtto 150 mm na kov				
Zdarma!!					

Splatno ihned po obdržení účtu beze srážky.

T P 1958

Sponzorský dar firmy Teschner, únor 1946

V březnu na pardubickém letišti konečně začínají práce s odklizením trosek válkou zničeného majetku VAP. Dlužno podotknout, že této fyzicky namáhavé práce se zhostila zejména mládež.

V regionálních novinách se objevil článek Václava Línska:

Létáme....

„Práce, snažení, oběti a námaha téměř dvou generací v hodnotě přes 4 miliony předválečných korun byla proměněna v zčernalé trosky, prosící ohořelými a pokroucenými pahýly svých rukou zoufale o znovuvzkříšení.

Je pravda, že trvalo téměř rok po skončení války, než se hrstce milovníků modrých výšek podařilo dostat se na letiště, aby zjistili, z kterého konce za to vzít, aby pardubické letectví dostali opět tam, kde bylo.

Vpravdě řečeno, prohlížet a zjišťovat, co a jak je, nemuseli dlouho! Potvrdili si jen zblízka to, na co se prozatím chodili dívat jen z povzdálí. Všechno rozbito tak důkladně, že nejrozumnější věc, kterou mohou udělat, je strhnout a zbourat ještě to, co stojí a začít jinde znovu!

Perspektiva málo příjemná, jak každý uzná. Co však naplat? Létali jsme dřív – musíme létat i dnes! To byl resultát po prohlídce letiště.

A tak jedné březnové neděle ožilo pardubické letiště halasným pokřikem a bujarým životem nadšeného mládí. Pardubický aeroklub udělal první krok do nového života. Nikdo z účastníků této první neděle si nezaléтал. Nemohl, poněvadž neměl na čem! Každý si pěkně svlékl kabát, plivnul do dlaní a s chutí a větším či menším kumštem, podle toho jak to odkoukal někde na stavbě u zedníků, chytil lopatu nebo krumpáč, a za hodinu či dvě se sem mohl přijít podívat každý, kdo mluví či píše o stachanovských výkonech a práci pro republiku!"

(Rudá Zář, 37/1946)



Jedna z prvních jarních brigád; Pardubice, březen 1946

VAP nechal vytisknout poukázky v hodnotě 10,- Kčs, takzvané „cihly“, které členové VAP prodávají široké občanské veřejnosti ve prospěch zničeného hangáru VAP. V podstatě se nejednalo o nic jiného, než o potvrzení přijetí finančního daru pro aeroklub. Byla to sice iniciativa zrozená z čistého entuziasmu, úřady však „neposvěcená“. Naštěstí to nikomu nevadilo, a tak „kde není žalobce, není ani soudce“....

Nicméně, „cihly“ se prý prodávaly dobře! Žel, dnes už nikde nejde dopátrat, jaký obnos se tímto způsobem podařilo získat a ani jak s ním bylo naloženo!

3.března 1946

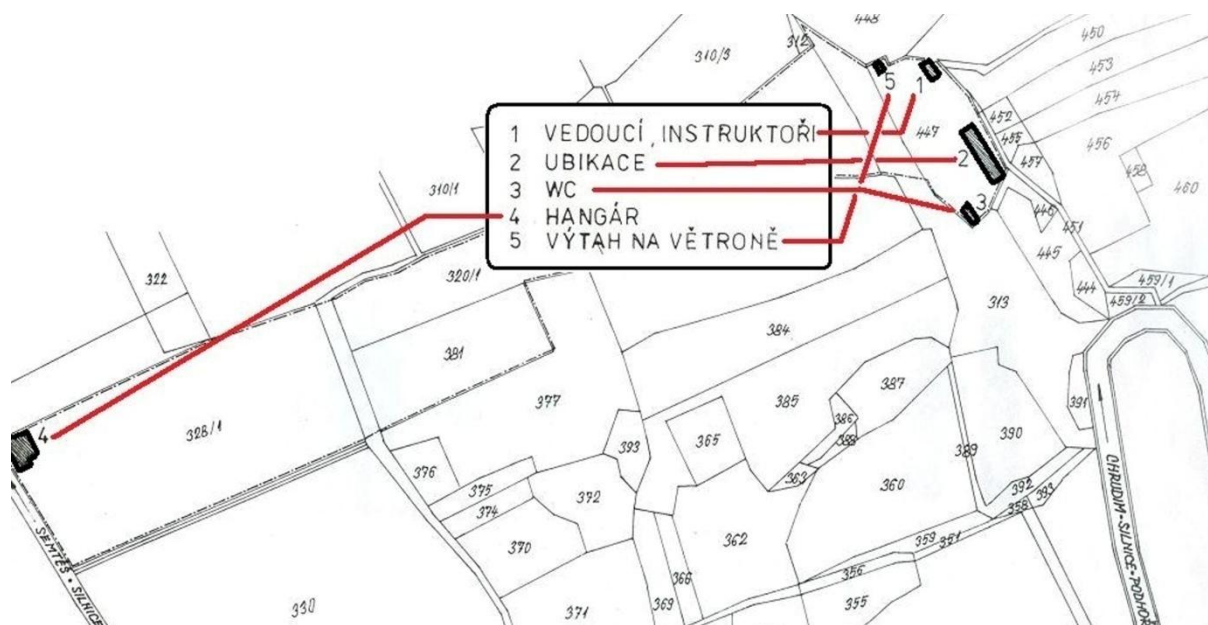
Zpráva z Přelouče: pokračují práce na svahovém letišti Bumbálka, zejména zásluhou členů odboček ČNA Přelouč a Čáslav. Do práce se zapojují též členové odbočky ČNA Kutná Hora.

Provádí se kopání základů pro hangár u silnice Podhořany - Semtěš, je dokončena úprava prostoru pro instalaci transportního výtahu na vrcholu svahu, jemuž jako základ posloužil

balónový naviják z dědictví po Wehrmachtu. Původně se počítalo s tím, že pohon navijáku bude elektromotorem, ale konstrukční nevyzrálост tohoto projektu a zejména dosavadní absence elektrické přípojky měla za následek, že v projektu byl elektromotor záhy nahrazen dvoutaktním motorem z automobilu Ilo Tempo.

Pod vrcholem svahu již stojí první stavba dřevěná chata – pavilonek, která v budoucnosti má být kanceláří a zázemím pro instruktory, ale zatím slouží jako úložiště ručního nářadí a nouzová noclehárna.

Na samotném svahu probíhá vyřezávání a klučení náletových keřů a stromů, jsou rovnány příčné nerovnosti, zejména v prostoru přistávací plochy u silnice.



Ideový zákres svahového letiště Podhořany do katastrální mapy; březen 1946



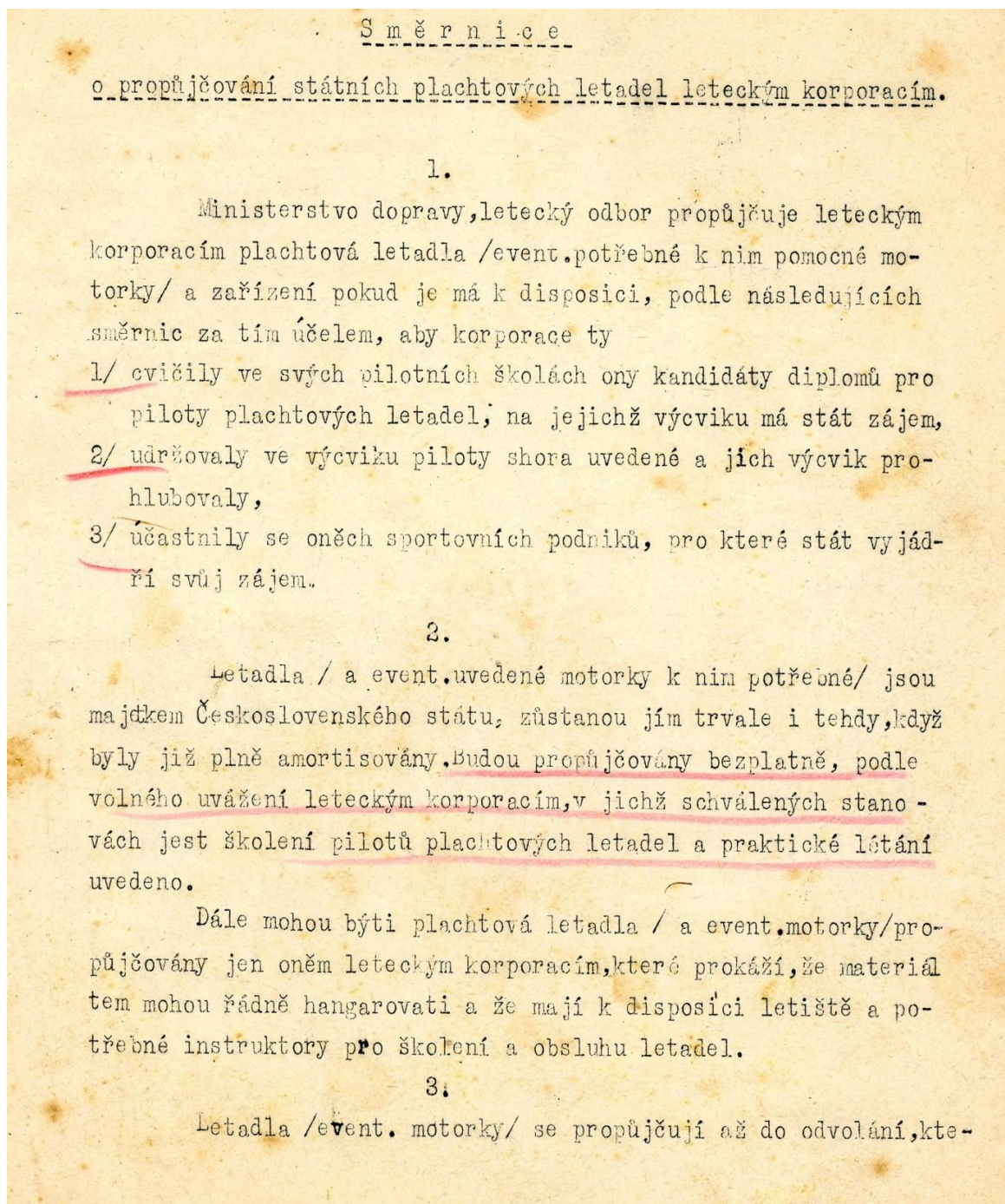
Jako první je na svahu u Bumbálky postaven „pavilonek“; Podhořany-Bumbálka, březen 1946

Tuto sobotu (3.března 1946) se v Pardubicích odehrála velká sláva. Pod patronací Josefa Davida - předsedy prozatímního Národního shromáždění - uspořádal VAP ve všech hlavních i přilehlých prostorách hotelu Grand „I. Reprezentační letecký ples“.

Pro obyvatele města to byla opravdu velkolepá společenská událost a pro aeroklub vynikající reklama. Výtěžek ze vstupného posloužil, spolu se ziskem z prodeje „cihel“, jako základní vklad do fondu poválečné obnovy aeroklubu.

20.března 1946

Ministerstvo dopravy vydává Směrnice o propůjčování státních plachtových letadel leteckým korporacím:



však předloží ministerstvu dopravy dodatečně, až bude k tomu vyzvána.

5.

Leteckým korporacím budou propůjčována letadla s palubními doklady. Po dobu propůjčení letadla jest však příslušná korporace povinna letadlo předváděti k předepsaným dodatečným zkouškám, vésti záznamy v palubních knihách a starati se o udržování všech palubních dokladů v platnosti a v řádném stavu. Kromě toho jest korporace povinna kdykoliv umožniti orgánům ustanoveným ministerstvem dopravy kontrolu těchto dokladů.

6.

Letadla korporacím ve smyslu těchto směrnic propůjčená musí býti korporací samotnou udržována v řádném stavu, při tom musí býti postaráno o správné hangárování letadel a jejich vhodné konservování pro období klidu.

7.

Objeví-li se nutnou oprava většího rozsahu, anebo jeví-li se v důsledku uplynutí delší doby nebo havarie nutným provésti generální revisi nebo opravu letadla, jest korporace povinna tuto okolnost bezodkladně hlásiti písemně aneb došlo-li při havarii k vážnějšímu úrazu posádky telegraficky ministerstvu dopravy.

Toto zařídí odvoz letadla na místo revise anebo opravy. S letadlem určeným do opravy anebo revise předá korporace pověřeným orgánům ministerstva dopravy současně veškeré jeho palubní doklady.

8.

Ošetřování letadel zapůjčených korporacím smí býti svě-

řováno jenom spolehlivým, odborně způsobilým osobám.

9.

Korporace je povinna /v příslušném palubním dokladu/letadlové knize/ propůjčeného letadla/ zaznamenávat všechny poruchy a závady v provozu zjištěné, dále provedení menších oprav a výměny součástí.

Značnější poruchy a havarie propůjčených letadel musí být korporací hlášeny bezodkladně ministerstvu dopravy jak bylo uvedeno sub 7. a letadlo nesmí být z místa havarie odstraněno dříve, dokud k tomu nedá souhlas příslušná technická vyšetřovací komise.

Tuto komisi sestavuje ministerstvo dopravy. Korporace je povinna k jednání této komise vyslati svoje dva zástupce. Tito nejsou členy uvedené technické komise vyšetřovací; jsou však oprávněni postup vyšetřování sledovati, na okolnosti jim známé upozorňovati a komisi předkládati návrhy a vyjádření; naproti tomu jsou však povinni poskytnouti technické vyšetřovací komisi všechna žádaná vysvětlení, informace a případně i pomoc za účelem přesného zjištění příčin poruchy resp. havarie. Vyšetřující komise stanoví též stupeň poškození a učiní vyjádření o povinnosti náhrady sub 3. těchto směrnic.

10.

Ministerstvo dopravy je oprávněno kdykoliv prostřednictvím svých orgánů kontrolovati, zda letadlo jest řádně ošetřováno, udržováno v řádném stavu, hangárováno, konserováno a i. využíváno k účelům, vyznačeným sub 1.

11.

Nástrojů, příslušenství a náhradních součástí pokud bu-

dou s letadlem korporaci přiděleny, smí býti používáno výhradně k ošetřování a opravování propůjčených letadel; tyto předměty musí býti udržovány stále úplně a v řádném stavu.

12.

V případě, že propůjčení letadla bude odvoláno /sub 3./, jest korporace povinna vrátiti letadlo ve stavu, v jakém jí bylo předáno, avšak se zřením k opatření vzniklému jeho normálním užíváním.

13.

Předávání letadel korporacím a zpětné jich přejímání se děje vždy komisionelně, při čemž budou vyhotoveny příslušné předávací a prejímací protokoly. Formuláře těchto, jakož i všechny tiskopisy na nichž budou vedeny záznamy a periodická hlášení budou korporaci dodány ministerstvem dopravy.

14.

Korporace, již letadlo /event. pomocné motorky/ bylo zapůjčeno, je povinna předkládati ministerstvu dopravy periodická hlášení a to o jejich stavu a o vykonaných letech vždy do 10. ledna, 10. července a 10. října; k tomuto hlášení jest podati v příslušných rubrikách zprávu o vykonaných letech a drobných opravách a výměně součástí. Hlášení jest doplniti event. výkazem spotřebovaného materiálu.

15.

Korporace, u níž se prokáže, že nedodržuje tyto směrnice v jakémkoliv směru, bude nejprve napomenuta, jestliže by se však prokázalo, že i pak tyto směrnice nejsou dodržovány vyloučí ministerstvo dopravy dotyčnou korporaci dočasně anebo trvale z akce těmito směrnici sledované. V případě svévolného porušování usta-

-6-

novení předchozích odstavců může ministerstvo dopravy korporaci z celé akce vyloučiti i bez předchozího napomenutí.

16.

Ministerstvo dopravy může tyto směrnice kdykoliv změnit, doplnit anebo zrušit.

Rozsah akce prováděné podle těchto směrnic je závislý na prostředcích, jsoucích k dispozici v příslušném úvěru státního rozpočtu ministerstva dopravy.

V Praze dne 20. března 1946.

E. J. Jandourek

26. března 1946

Na slavnostním meetingu v Praze-Letňanech je předáno prvních deset (z celkem 100 objednaných Ministerstvem národní obrany) školních kluzáků ŠK-38 „Komár“ určených pro odbory ČNA. Zástupci VAP přebírají cvičný kluzák ŠK-38 „Komár“ s imatrikulací OK-5505.

7. dubna 1946

Přípravný výbor ČNA svolal do Leteckého domu v Praze ustavující I. valné shromáždění. Zasedání se zúčastnil vysoký počet delegátů, zástupců aeroklubů.

Důležitým bodem jednání bylo schválení rozluky ČNA s odbočkami na Moravě a Slezsku, které vytvořily samostatný Moravskoslezský zemský aeroklub.

Uskutečněná volba postavila do čela této zcela nové letecké organizace jako předsedu dr. Viktora Kořána.

Současně byla manifestačně odhlasována resoluce pro usnadnění výstavby letišť.

Města a kraje potřebují letiště

Český národní aeroklub se svými členskými aerokluby ujal v zájmu letectví úkolu vybudovat největší možný počet letišť všude tam, kde jsou pro zřízení vhodné podmínky technické i hospodářské. Zřizování letišť pro bezmotorové létání přispívá brannosti národa. Vybudováním letišť pro motorové létání aspoň u okresních měst prospěje bezpečnosti létání vůbec, protože tato letiště mohou sloužit jako letiště pomocná a nouzová pro leteckou dopravu civilní i vojenskou a zajistí odlehlejším městům možnost leteckého zapojení na hlavní města a linky mezinárodní.

V této své snaze je ČNA se všemi svými členskými aerokluby podporován ústředními úřady, zejména ministerstvy, majícími ve svém oboru letectví, i samosprávnými korporacemi, které pochopily význam zřizování letišť.

Je proto zarážející, že usilovná práce četných aeroklubů o zřízení letišť se rozbila velmi často o naprostou neústupnost malé počtu majitelů pozemků nebo dokonce i o jednotlivce. V každém případě byla majitelům půdy, potřebné pro letištní plochy, nabídnuta náhrada. Přes tuto skutečnost i nátlak zúčastněných činitelů, zejména místních a okresních národních výborů, zaujali jednotlivci nebo menší skupiny majitelů půdy odmítavé stanovisko ke snaze aeroklubů o zřízení letišť.

Tento stav je nadále naprosto neudržitelný. Pro nepochopení malého počtu lidí, kteří nevidí než svůj osobní zájem, je ničena mnohaměsíční práce aeroklubů a upřímná snaha nás všech vybudovat letiště, sloužící nejen našemu sportu, ale v první řadě praktickým potřebám letectví. Proto se valné shromáždění usneslo, aby ARCS podnikl ihned u všech zúčastněných činitelů, zejména u Národního shromáždění, kroky, aby byl vydán zákon umožňující donutit majitele půdy k povolnosti nebo aby v zákoně o letecké brannosti bylo na tuto okolnost pamatováno. Nebude-li v dohledné době vydáno zákonné nařízení v tomto směru, bude dobrá snaha všech našich členských aeroklubů ke škodě celého československého letectví zmařena."

Na zasedání zazněla i tato připomínka předsedy motorového odboru ČNA Ing. Oldřicha Hallera:

„Nutno se zmíniti o tom, že bylo požádáno Ministerstvo dopravy a Ministerstvo národní obrany, aby jednaly s Ministerstvem financí o snížení dávek a daní na letecký benzín, který dnes stojí 14,90 Kčs za litr! Tato cena je naprosto neúnosná a znamenala by úplné podvázání letecké činnosti."

Otázka soustavného zřizování nových letišť naráží dosud na nedostatek iniciativy některých aeroklubů a na nepochopení některých národních výborů, ačkoliv některé národní výbory dobře chápou význam letiště pro město a kraj a vyšly organizační práci některých aeroklubů vstříc. Jednalo by se o splnění programu, aby pokud možno každé i jen trochu významné město mělo svou přistávací a startovací plochu, tj. své letiště, celkem v počtu asi prozatím 150 míst v republice."

Tyto záležitosti také sleduje prozatímní ústřední výbor a byly již podniknuty určité kroky k úřednímu uznání některých letišť. V dnešní těžké peněžní situaci je samozřejmě, že není možno od státu požadovat, aby nesl celou tíži okamžitého vybudování oněch 150 letišť, a že bude možno od státu očekávat omezenou podporu prozatím u takových aeroklubů, jejichž činnost je uspokojivá a prospěšná národohospodářskému rozvoji a také branné předvýchově. Podle celkové hospodářské situace našeho státu a hlavně podle dostatečných projevů zdárné činnosti a životaschopnosti i za obtížných poměrů u jednotlivých aeroklubů lze očekávat postupné vybudování oněch 150 letišť a je zde příležitost, aby každý aeroklub za součinnosti svého národního výboru ukázal svou dobrou snahu o vyplnění, které se od aeroklubů očekávají. Že činnost aeroklubů bude v tomto směru podporována též Ústředím ČNA je samozřejmé podle platných stanov, záleží ovšem jen na horlivé činnosti správních a propagačních u místních aeroklubů, aby ústředí ČNA na podkladě největšího počtu řádně placících členů mělo možnost prostředky ku podpoře uvolňovat."

Zazněl i emotivní a burčující apel budoucího vynikajícího znalce meteorologie Jiřího Förchtgotta:

Upřímnost českých plachtařů.

„Po dlouhé přestávce první svobodné jaro, jehož termika i větríky budou patřit našim křidlům. Bezpočet dnes již zapomenutých snů dával víru v dnešek mnoha našim plachtařům, kteří se směli za války jen tajně, z dálky dívat, jak naše obloha nosí stroje nepřátel. Vzácné byly chvíle, kdy modř nebe s bílými kumuly mohla projevit, že je naše, nerušená hlukem válečných strojů či stínem větroně s cizím, pirátským znakem. A tyto chvíle byly podnětem válečného snění o letošním jaru plném termiky a rostoucích výkonů větronů s naší trojbarevnou vlajkou na směrovce. Bezmezná byla víra plachtařů v příchod jara, které již nebude jen opakovaným příslibem, ale konečným naplněním ideálu volnosti, a které jim na svobodných křidlech přinese možnost pracovat pro nový rozmach našeho plachtění."

Letošní jaro má splnit velmi mnohé naděje plachtařů, nastrádané za dlouhá léta nucené přestávky. Pracovat a létat, výkonně létat, závodit mezi sebou i s plachtaři ostatních národů. A vítězit, prvenstvím dokázat kvalitu a schopnosti naší mládeže. Je to splnitelný program. Naši plachtaři mají všechny předpoklady, aby jej dodrželi: Mládí, nadšení lásku, vytrvalost a odvahu. A čeho jsou za dobrého vedení schopni, dokazují výsledky jejich houževnaté práce za minulý rok: 1091 nových A-plachtařů, 759 nových B-plachtařů, 226 nových C-plachtařů, 32 podmínek na D, 219 instruktorů, 60 nových plachtařských letišť, 5 plachtařských škol. Celkem prošlo výcvikem 2525 plachtařů. Nalétáno bylo celkem 1166,04 hodin, počet startů 59.278. Slušný úspěch vzhledem k poválečným poměrům a krátkému času od května do konce roku 1945! Je to příprava pro nastávající sezónu, která má dokázat, že nastoupená cesta je správná a výcvik dobře pokračuje."

Výkonné plachtění bylo i dříve – stejně jako dnes – ideálem mnoha mladých lidí. Jen ti nejšťastnější z nich však dosáhli stupně C a na další výcvik neměli naděje, protože neměli požadovaných prostředků. A přece 'vzduch byl naším mořem', jak se často prohlašovalo, aby se

zdůraznilo pochopení pro všechny zájmy našeho létání. Dnes je zvláště potřeba projevit toto pochopení, ne však již vzletnou řečí, ale účinnou podporou plachtařských podniků všemi, kdož mají zájem o vybudování našeho plachtění v celonárodní hnutí. Je třeba zbavit se nezdravé snahy po soutěžení odborů v získávání a ukrývání početného parku strojů, pokud možno výkonných. Není jistě účelem výkonného větroně, aby ležel v hangáru nebo jinde, zarovnan pečlivě různými předměty, případně rozložen a nějak 'poškozen' jen proto, že má sloužit výhradně příslušníkům místního odboru až budou schopni s ním létat! Bud' se stane bezmotorové létání naší národní chloubou – pak všichni budeme mít zájem, kde je to třeba z hlediska prospěchu celku – anebo zůstaneme konkurenčním podnikem mnoha místních odborů a potom spousta cenných částí padne za oběť zbytečnému a malichernému konkurenčnímu boji. Nezáleží na tom, je-li příčinou zničení neodborné zacházení nebo stárnutí materiálu, často nevhodně uskladněného. Vina odpovědných činitelů je pak jasná. Za války se v podobných případech mluvilo o sabotáži, která byla doma dlouho naší jedinou zbraní. Není dosti pochopitelné, projeví-li se podobné snahy dnes.

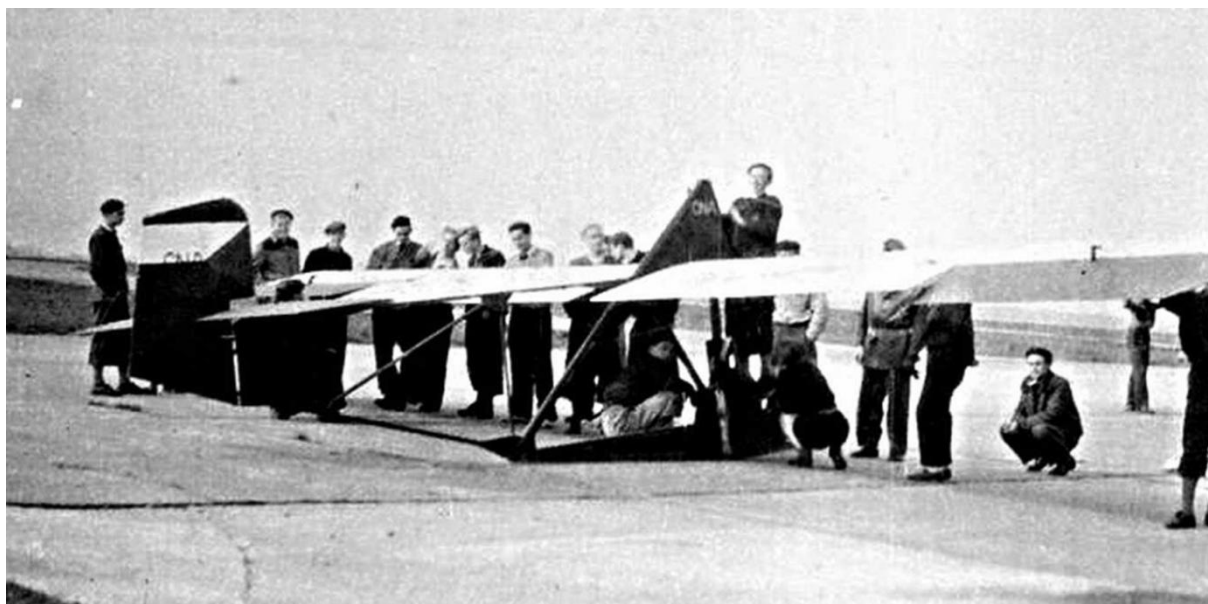
Školené plachtaře již máme, dobré instruktory také a větroně jsou rovněž; méně však je pochopení pro nutné soustředění letadel, aby plachtaři mohli dokázat, že už něco dovedou. Můžeme snadno získat přední místo v mezinárodním plachtění, musíme však rychle využít vhodné doby. Nastávající jaro přinese rozhodnutí, zda náš člověk dovede i v míru myslet na reprezentaci svého národa a státu více, než na osobní a krajevé úspěchy omezeného významu. Věřme, že příčinou úzkostlivého skrývání částí i celých větroňů v různých místech není nic jiného, než druh regionálního patriotismu, který zavádí i velmi aktivní činovníky k hraničním jednáním blízkého pojmu sabotáže celonárodních zájmů.

Píši za plachtaře, kteří jsou schopni výkonů a čekají jen na letuschopná letadla. Za ty plachtaře, kteří už před válkou poznali mnoho spolkaření bez hlubšího smyslu a účelu a málo létání a hodnotné práce. Válka z těchto mladých chlapců vychovala kritické posluchače velkých řečí a nadšené účastníky práce pro celek, pro vlast. Tvrdím, že jen jednota v takové práci je naším vrcholným cílem, a doufám, že tím vyjadřuji smýšlení většiny mladých. Chceme upřímně, jednotně pracovat na budování našich národních křídel. Upřímnost a práce je závaznou povinností těch, kteří již pracují, i těch, kteří budou pracovat. Byli jsme jednotni za války, budeme jednotni i v míru. A vyhrájeme mír!"

(Letecký časopis Rozlet, č.12/1946)

14.dubna 1946

V Pardubicích je pro všechny letce sváteční den. Oficiálně se zahajuje činnost přerušená šestiletou okupací. Je pravdou, že motoroví piloti zatím nemají na čem létat a jejich radost nad zahájením činnosti je trochu zkalena, ale tento stín smutku vynahrazuje nadšení -náctiletých kluků, kteří se hlásí k plachtařskému výcviku.



První parta leteckých adeptů v Pardubicích s kluzákem Zögling; Pardubice, 14.4.1946



K slavnostně nastoupeným starým i novým členům VAP promlouvá velitel pardubického letiště mjr. Robert Grunt; Pardubice, 14.4.1946.

Tohoto dne se rozbíhá první kurs AB, který zahajuje výcvik pozemními smyky s kluzákem ŠK-38 „Komár“ OK-5505 a kluzákem Zögling, který nemá imatrikulaci. Starty se provádí gumovým lanem, protože zatím není k dispozici žádný naviják.

K zařazení do kursu samozřejmě byla požadována i nutná administrativa, tj. lékařské vysvědčení, osvědčení o bezúhonnosti, úrazové pojištění atp.

Za čtrnáctidenní kurs AB se platilo 1200,- Kč.

OKRESNÍ NÁRODNÍ VÝBOR
PARDUBICÍCH

V Pardubicích dne 6.8.1946.

12 Kč 8 Kč
2053
2210

Vysvědčení úředního lékaře.

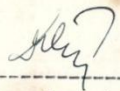
Sl. Věra Schülerová, nar. dne 24.9.1923, bytem v Bohdanči, Perštýnská 117.

Na jmenované nebylo shledáno chorobných změn.

Vysvědčení toto vydává se jako doklad k žádosti o přijetí do kursu plachtařského.

Jmenovaná jest tělesně i duševně způsobilá k absolvování tohoto kursu.




vr. zdrav. komisař

„Medical“ pilotní žákyně Schülerové.....

Lázních Bohdančů

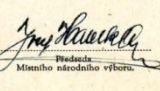
Místní národní výbor v
Číslo 2713 Datum 6. srpna 1946

**Osvědčení o státní a národní
spolehlivosti.**

Místní národní výbor v **Lázních Bohdančů**
potvrzuje, že proti **panu, paní, sl. Věře Jiřině Šchlerové**,
naroz. **24. září 1923**, bytem **Lázně Bohdaneč čp. 117**
domovská příslušnost **Pardubice**, pol. okr. **Pardubice**,
nebylo dosud s politického hlediska žádných námitek.

Po celou dobu válečnou až dosud jest činnost a chování jmenova-
ného-jmenované v ohledu národnostním a politickým jakož i v ohledu
národní cti zcela bezúhonná a nezávadná. Z toho důvodu vydává se
jmenovanému-jmenované k jeho-její žádosti osvědčení o státní a ná-
rodní spolehlivosti za účelem:.....

doklad k žádosti

*) Totožnost prokazuje osobní doklad.....
číslo.....

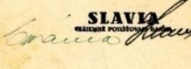
1219 Nákadem Českého zemského úřadu obcí měst a okresů v Praze XII. Škrétova 14 - 325

.... a osvědčení o její bezúhonnosti.

Čís. přihlášky: 00715. Čís. průkazu: 4789.

Majitel tohoto průkazu pan (slečna) **Bořek Stanislav**
naroz. dne **10. 1. 1929**, bytem **Pardubice, Kašperova 146**,
povoláním **str. zámečník člen ČNA Pardubice**

jest pojištěn proti následkům úrazů, jež by utrpěl ve věcné souvislosti s provo-
zem bezmotorových letadel, jsoucích v držebě ČNA, u SLAVIE, vzájemné po-
jišťovací banky v Praze II, Havlíčkovo nám. 23, v rámci hromadného pojištění
číslo 1000650 plachtařů ČNA na dobu od **25. července 1946**,
do **25. července 1947** při základních (dvojnásobných) pojistných částkách.
V Praze, dne **25. července 1946**.

razítko a podpis banky ČNA jako členem jest
a pojištění přihlášen

Na tomto pojištění jsou rovněž dílem součástí: SLAVIA, vzájemná pojišťovací banka v Praze, která
obstarává veškerý styk s tohotu pojištěním plynu, dále Lidová pojišťovna ČESKOSLAVIA, akc. spol.
v Praze a PRAŽSKÁ MĚSTSKÁ POJIŠŤOVNA v Praze.

Základní pojistné částky:

a) u osob starších 16 let:
Kčs 20.000— pro případ smrti následkem ú-
razu, až do
Kčs 40.000— pro případ trvalé invalidity ná-
sledkem úrazu a do
Kčs 20.— denního odškodného pro případ
dočasné invalidity následkem ú-
razu;

b) u osob mladších 16 let:
Kčs 4.000— pro případ smrti následkem ú-
razu (polnébní), nejvýše
Kčs 50.000— pro případ trvalé invalidity ná-
sledkem úrazu a do
Kčs 16.— denního odškodného pro případ
dočasné invalidity následkem ú-
razu.

**Pojistné částky lze zdvojnásobiti
toliko osobám starším 21 let, při
celoročním pojištění.**

Úst. list. č. 2 - 42663 - 19 ze Sv. - 192

Vedle výše uvedených pojistných podmínek pro úrazové pojištění, do nichž jest možno nahlédnouti u kteréhokoliv plach-
tářského sdružení, platí pro tuto pojištění podmínky doplňkové, z nichž různých pojištění vyznačují tyto:

6. Pojištění na plátno pro úrazy, které by se přihodily osobám pojištěným při řízení, obaluze, montáži
bezmotorových letadel (rovněž součástí-li se letů v takovém letadle jako společníci), při pracích ve
společné dílně, kde bude pracováno na opravách a stavbě bezmotorových letadel, za předpokladu, že
všechny uvedené výkony budou se dít se svolením funkcionářů spolku.

7. Z pojištění jsou vyjímány úrazy při letech na motorových letadlech, při letech typových, akroba-
tických, nočních nebo závodních a o časy a letech podnikatelských nebo podnikatelských bez vědomí a sou-
hlasu držitele letadla neb jin ustanoveného instruktora-učitele (funkcionáře spolku).

8. U zásk a frekvencí kúrsů, kteří nesouhlasí dle zkušebního B, jsou vyjímány úrazy při účasti na
leteckých dach a produktech vichu druhu. U plachtařů a příslušným stupněm věčviku dle úředních neb
spolkových předpisů, lze pojištění rozšířiti na úrazy při letech typových, akrobatických a nočních jen na
základě zvláštního sjednání a po zaplacení příslušné přírůžky k prēmii.

9. Pojištěním jsou kryty úrazy:
a) u zásk a frekvencí kúrsů bez jakéhokoliv zkoušky při startu pomocí gumového lana nebo moto-
rového navijáku,
b) u plachtařů A při vleku za motorovými vozidly, U plachtařů bez jakéhokoliv zkoušky jsou dále
kryty úrazy při vleku motorovými letadly, ale jen tehdy, když-li se vleč dvojnásadlovým větrosním
a dvojitým řízením, za přítomnosti a dozoru plachtaře se zkouškou C, určeného spolkem neb ve-
doucím kúrsu, který ze svého místa může do řízení větrosně kdykoliv zasahovati.
c) u plachtařů se zkouškou B při vleku za motorovými vozidly a byl-li včevik ve vleku za motorovými
vozidly s úspěchem prodáván i při vleku za motorovými letadly. O způsobilosti k vleku za moto-
rovými letadly rozhoduje spolek nebo jeho funkcionář, či vedoucí kúrsu.
d) u pilotů se zkouškou B, kteří neprodávali s úspěchem včevik ve vleku za motorovými vozidly, jsou
zahrnuti úrazy při vleku za motorovými letadly jen tehdy, když-li se vleč dvojnásadlovým větrosním
a dvojitým řízením a za přítomnosti a dozoru plachtaře se zkouškou C, určeného spolkem neb ve-
doucím kúrsu, který ze svého místa může do řízení větrosně kdykoliv zasahovati.
e) u pilotů se zkouškou C úrazy při vleku za motorovými vozidly a motorovými letadly.
Předpokladem pro platnost pojištění pro úrazy při vleku za motorovými vozidly a motorovými letadly jest,
že lety takové budou konány toliko osobami, jež vedením složky budou uznány k tomu za schopné, že
výpisací nařízení jest v bezvadném stavu a že pilot motorového letadla byl uzávn vedením spolku k tomu
za způsobilého a byl jim k tomu určen
10. Pokud by některý z těchto předpokladů nebyl dožržen, nemá pojištění platnosti a banka SLAVIA
jest prosta zárukou plátní.
11. Na osoby pojištěné proti následkům tělesných úrazů při bezmotorovém létání jiným pojištěním
se toto hromadné pojištění plachtařů ČNA v žádném případě a za žádných okolností nevztahuje.



PRŮKAZ
o úrazovém pojištění plachtařů
ČESKÉHO NÁRODNÍHO
AEROKLUBU.

Při blášení úrazu budiž tento průkaz
zaslán
SLAVII,
vzájemná pojišťovací banka
v PRAZE II., Havlíčkovo nám. 23.

Hromadné úrazové pojištění pilota na jeden rok stálo tehdejších 100,- Kč

Běž. číslo	Datum	Typ a číslo letadla	Doba startu	Doba přistání	Doba letu hod. min. sec.	Výška	Povětr. situace, směr a síla větru	Místo startu	Způsob startu	oznámka
AB - kurs Pardubice										
1-2	14.4.46	ŠK 38 - Kocouř 006			2x smyk			Papkovice	gumica	
3-6	21.4.46	OK-5505			4x smyk			"	"	
7	22.4.46	"			9			"	"	
8	"	"			9			"	"	
9	"	"			12			"	"	
10	"	"			11			"	"	
11	"	"			13			"	"	
12	24.4.46	"			12			"	"	
13	"	"			smyk			"	"	
14	23.4.46	"			11			"	"	
15	"	"			12			"	"	
16	"	"			9			"	"	
17	"	"			13			"	"	
18	1.5.46	"			8			"	"	
19	"	"			8			"	"	
20	"	"			8			"	"	
Celkem :					2 15	Východočeský aeroklub Pardubice Plachtařský odbor				

První letová činnost Dalibora Kaňky; Pardubice, 14.4.1946

Prvními frekventanty plachtařského kursu AB zahájeného 14.4.1946 se stali: Andrlíková Milada, Beran Vladimír, Bidlo Ladislav, Dobrý ?, Dubcová Miroslava, Dvořáček Jan, Franěk Luděk, Hájková Marie, Holub František, Houska Josef, Hovorka Ota, Janák Oldřich, Jeník Jaromír, Kaňka Dalibor, Kmošek Zdeněk, Kočí Ladislav, Komárek František, Kuntová Jiřina, Kupka Jan, Matějíček Pavel, Mergl Josef, Novák Zdeněk, Pech Jiří, Pelikán ?, Petřík Jiří, Polák Svatopluk, Škarýd Vladimír, Štrych Vlastislav, Teplý Jaroslav, Vosáhlo Jiří.

Své první skoky na pardubickém letišti okusili i držitelé zkoušky „B“ i „C“: Březina Antonín, Jand'ourek Jiří, Klubal Vincenc, Kořínek František, Švabenský Viktor, Tlapa Karel, Žaloudek ?.

Šéfpilotem VAP se stává Karel Levý, předsedou motorového odboru Antonín Březina, instruktoři motorového létání: Augustin Štefánek, Jaromír Kroužel, válečný veterán Bohumil Postřehovský, Václav Procházka, Karol Ševčík, Josef Lorenc.

Předsedou plachtařského odboru je zvolen Karel Tlapa, náčelníkem plachtařského odboru Jiří Jand'ourek, který je zároveň i náčelníkem plachtařské školy. Jako plachtařští instruktoři jsou osvědčeni Vincenc Klubal (ten se stává zaměstnancem aeroklubu), František Kořínek a Jiří Jand'ourek.

Ve funkci předsedy VAP p.Kunze střídá Josef Hendrych.

Kdo byl šéfpilot VAP Karel Levý ?

Fédération Aéronautique Internationale		
Republika Československá République Tchécoslovaque		
Licence vystavená Licence délivrée à		
panu <i>Karel Levý</i>		
M		
narozeneému v <i>Vysoké Mýto</i>		Rok <i>1930</i>
Né à		Année
Číslo diplomu <i>83</i>		No du Brevet
Dne <i>1. V. 1897</i>		Diplom vystavil <i>min. do pravy</i>
le		Origine du Brevet
Sportovní komise		Druh diplomu <i>svaistický</i>
AEROKLUBU RČS		Nature du Brevet
Podpis: <i>[Signature]</i>		Podpis majitele: Signature du titulaire:
Sportovní komise Aeroklubu Republiky Československé: Le Président de la Commission Sportive:		Licence číslo <i>7</i>
		Licence No
		Platná do 31. prosince <i>1948</i>
		Valable jusqu'au 31 Décembre

Pilotní licence Karla Levého z roku 1947

Narodil se 1.5.1897 ve Vysokém Mýtě, rodina se ale přestěhovala do Pardubic, kde otec Karla Levého vlastnil obchod se šicími stroji a jízdními koly a snad proto si Karel oblíbil techniku natolik, že mu učarovalo letectví.

Během 1.světové války se stal pilotem. Na jejím konci, 28. září 1918, mu byl vystaven pilotní průkaz a stal se jedním z nejstarších českých diplomovaných letců.

V poválečných letech se věnoval letectví dál, spolu se svým kamarádem Jaroslavem Lonekem stáli u vzniku Východočeského aeroklubu Pardubice (VAP).

Karel Levý se stal jeho šéfpilotem a instruktorem, nicméně věnoval se i dalším leteckým činnostem. Například při 1.ročníku Memoriálu Jana Kašpara provedla trojice Lonek, Levý, Petr hromadný seskok padákem. Pravidelně se zúčastňoval i závodů sportovních letounů.

Karel Levý v březnu 1938 absolvoval v Prostějově kurz pro učitele praktického létání v rámci předvojenské výchovy budoucích letců, nicméně pro vyšší věk se již nemohl stát vojenským pilotem.

Během okupace byla pochopitelně jeho letecká činnost utlumena. Jeho přítel Jaroslav Lonek po okupaci v roce 1939 odešel do Polska, po jeho porážce pak do Sovětského svazu. Tam byl nejprve internován, ale později si ho vyhlédlo NKVD a vycvičilo jej jako agenta.

Přestože Lonek komunisty nenáviděl, podvolil se k této činnosti v zájmu své neuhasitelné touhy pomáhat okupované vlasti. Jeho práce začala v březnu 1940, kdy se tajně vrátil do Pardubic a v roli agenta začal pro sovětskou rozvědku shromažďovat zájmové materiály.

Stal se součástí zpravodajské skupiny, jejíž činnost však Gestapo již monitorovalo a postupně její členy zatýkalo. Také Lonek byl zatčen a Gestapo pozatýkalo celou řadu jeho přátel a známých.

Zatčení se nevyhnul ani Karel Levý. Nejprve prošel vězením v Praze na Pankráci, pak Terezínem a nakonec skončil v pracovním táboře v Langenfeldu. Protože však Jaroslav Lonek ani přes mučení své spolupracovníky nezdánil, byl Levý v červenci 1941 pro nedostatek důkazů propuštěn, přestože bylo téměř jisté, že Lonkovi v jeho diversní činnosti pomáhal.

Pro Levého si Gestapo však přišlo znovu, a to 6.5.1944. Bez soudu i vyšetřování byl poslán rovnou do koncentračního tábora v německém Flossenburgu a strávil v něm téměř celý rok.

Když na konci války chtěli tento tábor Němci likvidovat, byl Levý zařazen do jednoho z nechvalně proslulých „pochodů smrti“. Podařilo se mu však spolu s několika dalšími spoluvězni dne 23.4.1945 Němcům uprchnout. V trestaneckém oděvu se mu zázračně povedlo dostat se do Plzně, odkud si jej jeho sestřenice do Pardubic tajně dovezla vlakem.

Po válce se vrátil k normálnímu životu a pochopitelně nechyběl ani u toho, když VAP obnovoval svoji činnost. Pro své bohaté předválečné zkušenosti a pilotní umění se znovu stal šéfpilotem.

Po válce absolvoval kurz instruktora praktického létání v Kralupech nad Vltavou a svoji funkci šéfpilota a instruktora vykonával až do konce čtyřicátých let, kdy mu to bylo režimem znemožněno.

Karel Levý žil v Pardubicích až do své smrti, zemřel 18. června 1980 ve věku 83 let.

21.dubna 1946

Parta pilotů odbočky ČNA v Kutné Hoře přijíždí 21.4.1946 se svým Zöglingem testovat svahové letiště Podhořany-Bumbálka. Letci jsou spokojeni, dvěma se dokonce podařilo po startu gumovým lanem navázat na svahové proudění a „povožit“ se téměř dvě (!) minuty nad nafoukávaným svahem.

28.dubna 1946

Tento den se v Praze uskutečnil pracovní sjezd motorových letců; zde je zkrácený přepis přijaté zveřejněné rezoluce:

„Tážeme se, jakým způsobem se u nás praktikuje heslo ´roztočte kola našeho leteckého průmyslu´? Nelze praktikovati dřívější metody, aby letadla i motory byly objednávány státní správou a soukromými osobami dříve, než byly skutečně vyrobeny! V žádném případě nelze plýtvati národním jménem pro nevhodné typy, které by neměly předpoklady pro řádné použití. Chceme se vyvarovat dřívějších chyb a žádáme, aby prototypová politika byla postavena na solidní a moderní národohospodářskou základnu. Vyžadujeme, aby dobré a vhodné návrhy byly provedeny, a tak po dosažení možného úspěchu byla dána příležitost ukázat světu zdatnost československého výrobku.

Motorová sekce ČNA žádá, aby se s nápravou v tomto směru začalo, okamžitě, poněvadž si je vědoma nezměrných národohospodářských škod, které způsobuje zdlouhavé a nepružné jednání příslušných činitelů. Pro zhospodárnění leteckého provozu, jak na poli obchodním, průmyslovém i dopravním, je bezpodmínečně nutno snížit ceny leteckého benzínu, což může být dosaženo podstatným snížením, případně zrušením, státní dávky a daně na pohonné hmoty.

Rozvoj civilního letectví a s ním spojené národohospodářské zisky obchodní i průmyslové mnohonásobně nahradí uvedené snížení položky, a to ve většině případů i v cizích valutách.

Důležitou činností pro rozvoj našeho letectví je výstavba sportovních a pomocných letišť. Stále se staví v cestu neporozumění činitelů v obcích a okresech a hlavně jednotlivých držitelů půdy, kteří nepochopili vysoce důležitý význam letišť pro každý kraj, a staví svůj osobní zájem nad zájem místní, ale i celostátní. Žádáme, aby nejvyšší naše orgány si uvědomily velkou důležitost tohoto oboru a příslušnými nařízeními pomohly vybudovat potřebnou letištní síť.

Motorový odbor ČNA bude pečlivě sledovati výsledky této své rezoluce a postará se všemi prostředky po ruce jsoucími o její splnění ve všech bodech!”

(Letecký časopis Rozlet; 20/1946)

29.dubna 1946

Organizaci Brannou leteckou výchovu (BLV) zajišťovalo MNO zpočátku prostřednictvím vojenského letectva, v jehož složení bylo již v červenci 1945 zahrnuto oddělení sportovního letectví a předletecké výchovy (k 23.3.1946 oddělení BLV).

Od tohoto dne je oddělení BVL v rámci vojenského letectva zrušeno a kompetence v oblasti BLV přechází do působnosti Ústředního inspektorátu branné výchovy jakožto nově zřízené složky MNO, později přejmenovaného na Hlavní inspektorát branné výchovy (HIBV).

Této složce MNO podléhaly čtyři oblastní, 16 divizních a 70 okrskových inspektorátů branné výchovy.

(<http://www.vrtulnik.cz/ww2/aeroklub.htm>)

Duben 1946



Hangár s dílnou u silnice Podhořany – Semtěš; konec dubna 1946.

Koncem dubna je na svahovém letišti Podhořany-Bumbálka v rekordní době dokončena stavba dřevěného hangáru u silnice Podhořany – Semtěš a jsou prováděny poslední úpravy jak startovišť, tak přistávací plochy.

1.května 1946

Plachtařské výcvikové středisko ČNA Železné hory-Podhořany oficiálně zahajuje činnost. Instruktory Ladislav Křemenák, Josef Světínský a náčelník odboru Bohuslav Vondruška mají k dispozici zatím pouze jediný školní kluzák, „předválečného“ Skauta.



Frekventanti prvního kursu „AB“ na svahovém letišti v Podhořanech-Bumbálce; červen 1946



Ruční doprava kluzáku na start. Naviják elektrického výtahu je sice už na svém místě, ale ještě není zaveden elektrický proud; Podhořany-Bumbálka, květen 1946.

Školní kluzák Skaut

Prototyp Skauta postavil v dílnách Masarykovy letecké ligy v roce 1930 Ing. Šlechta. Pro svou jednoduchou, ale solidní a pevnou celodřevěnou konstrukci se Skaut stal velmi používaným předválečným typem.

Jednoduchý dřevěný trup nesl nad křídly trojúhelníkovou, plátnem potaženou pyramidu, na níž se uchycovala výztužná lanka. Dvoudílné křídlo mělo dva skříňové nosníky s navlečenými žebry. Potah křídel i jednoduchých kormidel tvořilo plátno. Ke startu i k přistání sloužila jasanová přistávací lyže pod trupem.

Mimo jiné kluzák vyráběla i firma Sodomka ve Vysokém Mýtě, a to i jako stavebnici.
Technická data a výkony :

Rozpětí: 10,00 m, délka: 4,71 m.



Kluzák Skaut startuje pomocí gumového lana; Podhořany-Bumbálka, květen 1946

Běž. číslo	Datum	Typ a číslo letadla	Doba		Doba letu		Výška	Povětř. situace, směr a síla větru	Místo startu	Způsob startu	Poznámka
			startu	přistání	hod.	min. sec.					
1	1/4 46	Skaut	1 skok					SZ 4	Podhořany	guma	
2	-11-	-11-	-11-					-11-		-11-	
3	-11-	-11-	-11-					-11-		-11-	
4	-11-	-11-	-11-					-11-		-11-	
5	-11-	-11-	-11-					-11-		-11-	
6	5/4 46	Skaut	1 skok							guma	
7	10/4 46	-11-	-11-							-11-	
8	-11-	-11-	-11-							-11-	
9	-11-	-11-	-11-							-11-	
10	-11-	-11-	-11-							-11-	
11	19/4 46	Skaut	1 let			13				guma	
12	29/4 46	ŠK-38	3X 10 minut							-11-	
13	3/5 46	ŠK-38	1 skok							-11-	
14	5/5 46	ŠK-38	1 skok							-11-	
15	16/5 46	ŠK-38				13				-11-	
16	3/6 46	ŠK-38				15				-11-	
Celkem:						41					

Zápisník letů Josefa Tichého, první „skoky“ na svahovém letišti; Podhořany-Bumbálka, 1946



Po vzletu „gumicukem“; Podhořany-Bumbálka, květen 1946

Letuchtiví frekventanti jsou rozděleni do několika družstev a pokud jedno družstvo létá, ostatní budují. Byli to: Ascherl S., Bartoš O., Bažant, Bareš V., Beneš J., Čermák J., Dejmal V., Doleček J., Doležal M., Doležal L., Fišera J., Hněvsa L., Hon J., Horák M., Horynová, Hošek G., Jeřábek K., Kapitán J., Kittler M., Krejčík, Kučera L., Luťcha J., Mercl F., Mercl K., Mergl K., Mervart A., Michálek J., Měřejovský J., Moravec J., Mraček V., Novotný, Novotný A., Olech Z., Páv M., Pilař K., Příbáň D., Roudenský, Ryšavý Z., Samek J., Semínko J., Sládeček J., Studený M., Svoboda Jar., Svoboda Jos., Svoboda M., Svoboda R., Šejbl, Šrajbr V., Ticháček, Tichý J., Vašíček J., Volf V., Voženílek J., Wolf O., Zahradník, Záruba, Zich, Žižlavský Z.

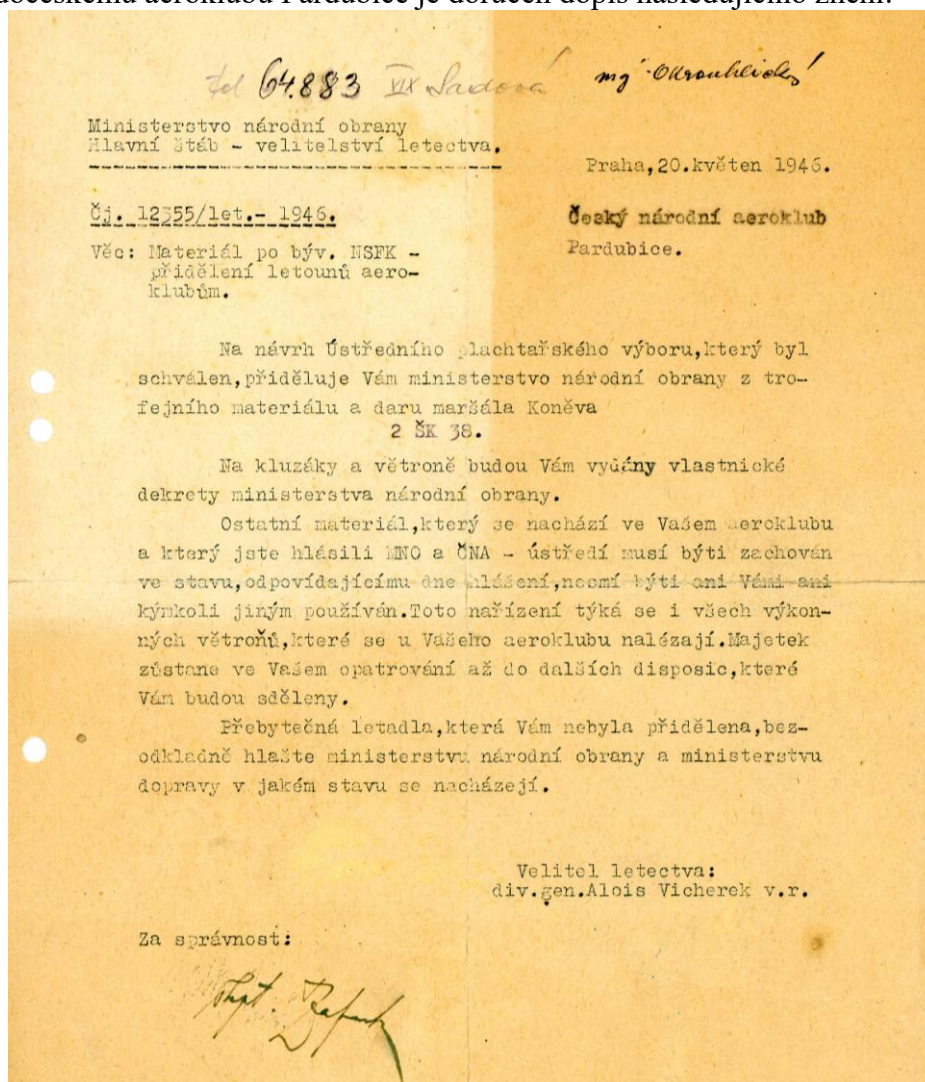
Nutno přiznat, že ruku k dílu přikládají i členové ostatních aeroklubů, ale většinu práce tak či onak odvádějí „přeloučáci“. V plném běhu jsou přípravné práce pro stavbu ubytovny, dokončují se drobnosti na hangáru, který čeká na slíbených 7 ks ŠK-38. Ten je zatím přístřeškem jen pro „Skauta“ a z Kutné Hory zapůjčené školní kluzáky „Zögling“ a SG-38.



Při letu nad kopcem; Podhořany-Bumbálka, květen 1946

20.května 1946

Východočeskému aeroklubu Pardubice je doručen dopis následujícího znění:



Radostné očekávání pardubických plachtařů záhy střídá realita, nebo-li slovy klasika: „Všechno je jinak!“. Avizovaný příděl se nekoná a navíc je vysloven i zákaz provozu pro předválečného cvičného Zöglinga. Tomu zbyla pouze nedůstojná role trenažéru balancování.

Veškerá letecká výcviková činnost měla tedy zůstat na jediném školním kluzáku ŠK-38 „Komár“ OK-5505, ale je nutno popravdě uvést, že Zögling na gumě „skákal“ vesele dál, zákaz nezákaz.

28.května 1946

Pardubický plachtařský instruktor, Vincenc Klubal, odjíždí na Ranou, aby získal kvalifikaci instruktora navijákových startů. Kurs trvá do 7.června 1946.

Červen 1946

V polovině června je na svahové letišti Bumbálka v Podhořanech po silnici dopravena „skládačka“ dřevěného baráku typu KA-20 o rozměrech 42x12m, který bude sloužit jako ubytovna, učebna, kuchyň a jídelna. Současně se buduje sociální zařízení se skladem a je vyhloubena studna. Je konstatováno, že výstavba „spotřebovala“ 16.000 brigádnických hodin.

Instruktor Ladislav Křemenák se stává placeným zaměstnancem ČNA a správcem areálu.



Ubytovna na svahovém letišti Podhořany-Bumbálka; červen 1946

K poněkud již „domláčenému“ kluzáku Skaut konečně přibýly další školní kluzáky. Pravda, není to oněch slibovaných sedm, ale dva ŠK-38 Komár OK-5546 a OK-5572 a větroň Gb-IIb OK-8122 udělaly funkcionářům i pilotům velikou radost.

Mohlo tak být zahájeno školení celkem tří družstev členů odbočky ČNA v Přelouči na zkoušky A a B.

10.června 1946

Z pera plachtařského instruktora a náčelníka plachtařské odbočky ČNA Přelouč Slávy Vondrušky:

PŘELOUČ PROMLUVILA

SLÁVA VONDRUŠKA

Nu samozřejmě, jak byste ji neznali. Tu leží v úrodné polabské rovině, na levém břehu řeky, s řadou významných továren a legendární „přeloučskou věží“. To všechno znáte, tož dobrá. A zdaleka je vám také známo, že má Český národní aeroklub v Přelouči svoji odbočku? Jakže, vy skutečně nevíte, to se podívejme. Co, malá činnost — ach, pardon, vidíte, já zapomněl, že se činnost odboček hodnotí podle nalétaných hodin a rozbitých větroňů a nikoliv podle skutečné a tvořivé práce.

A teď jsme konečně u toho. Kolik krásných slov bylo řečeno, kolik článků už napsáno o tom, že naše plachtění, jako sport národní a součást branné letecké předvýchovy, bude ze všech stran podporováno, aby i finančně slabé odbočky, sdružené ve střediscích, mohly dát svým členům příležitost ku školení a splnit tak jejich dávno vysněné a tolik potlačované touhy.

„Leč bohužel, krásná slova větrík odvál, do článku se ledacos zabalilo, a tak tu dnes před námi stojí opět holá skutečnost, že tam, kde zůstal nebo byl šikovným způsobem získán nějaký plachtařský materiál po okupantech, se tento pomalu, ale jistě dotlouká (často i velmi neodpovědně), a že ty odbočky, které před rokem bez kousku dřívka nebo plátna získávaly desítky a stovky mladých nadšenců, mají dnes zase jen seznamy svých členů (někde už málo nadšených) a sem tam nějaký ten slib, že snad se na ně také jednou dostane.

A nyní se podíváme trochu blíže na tu naši Přelouč. Brzy po slavné květnové revoluci a po ustavení Českého národního aeroklubu, zakládá několik nadšenců ve volně dýchajícím městě odbočku, která po sedmileté přestávce má navázat na pěknou činnost MLL, po které nám tady zůstal pouze letu neschopný kluzák 'Skaut' a zpuchřelé gumové lano. To bylo vše, co mohlo být do vínku právě zrozené odbočce darováno.

Nicméně, členové prozatímního výboru, mezi nimiž byli i naši vojenští letci, zahájili úspěšný nábor mládeže ve městě i v okolí. Během několika málo týdnů dosahuje počet přihlášených členů potěšitelné číslce 300.

Koncem července 1945 byl vyslán náčelník plachtařů do instruktorského kursu na Rané a doma se zatím plachtaři pustili s nadšením do operace, která měla vrátit život starému a zuboženému 'Skautu'.

V té době padlo také definitivní rozhodnutí o vybudování plachtařského kraje střediska v Železných horách, jehož výstavbou byla u resortních úřadů velmi pěkně zapsaná odbočka Přelouč.

Po prohlídce terénu se zástupci MNO a Ústředí ČNA, bylo zahájeno jednání s majiteli polností o výměně a vyvlastnění vyznačených pozemků. V krátké době byly sem tam se vyskytnuvší překážky překonány a dosaženo vzájemné dohody a podpisů všech majitelů. Brzy na to vydává MNO povolení k zahájení výstavby střediska.

Pro přeloučské plachtaře to byl povel k útoku. S nepopsatelným elánem a opravdovou chutí vrhli se do práce pod vedením neúnavného předsedy odbočky Křemenáka. Nečekali na pomoc sousedních aeroklubů, neptali se na odměnu, ale s vědomím, že pracují pro sebe a pro republiku, rostlo týden od týdne jejich nadšení a křivka jejich výkonu stoupala stále strměji.

Soboty, neděle, svátky a prázdniny byly pracovními dny, kdy tito veselí chlapci s rozjásanýma očima, často až po uši zabláčení, proměřovali hrbatý a křovím zarostlý terén v plachtařský svah. Věčná škoda, že v samém zápalu práce zapomněli pořídit několik dokumentárních snímků nebo filmový záběr o tom, kolik námahy, obětí a sebezapření je třeba přinést, aby místo lopaty a krumpáče mohl se mladý plachtař chopit řídicí páky a pohlédnout s výše na dílo vyrostlé z jeho potu a mozolů.

A proto apelují na svědomí všech odpovědných činitelů, aby ráčili laskavě pochopit, že není možné smířovat se mlčky déle s tím, aby mladým a nadšeným hochům, z nichž některý ve volném čase odpracoval již téměř 300 hodin, nebyla dána možnost létání, snad jen proto, že není dostatek kluzáků.

Zimní měsíce poněkud přibrzdily činnost odbočky, která se musela omezit pouze na theoretické kursy o plachtění, ale probouzející se jaro našlo naše plachtaře plně připravené vykročit do nové, ještě úspěšnější práce.

Když bylo navrženo a schváleno rozmístění jednotlivých staveb, přikročilo se k vykopávce základů pro hangár, ubikaci a umývárny. V té době začali přeloučští pevně věřit, že dílo tak krásně začaté nemůže a nesmí ztroskotat. S hrdostí a úsměvem vzhlíželi v dubnu na dokončenou stavbu hangáru, jehož 225 m² velká plocha marně čeká na slíbené obyvatele. Počátkem června byly zahájeny první práce na stavbě 42 m dlouhé ubikace, která byla v rekordním čase 14 dnů dokončena.

A tak dnešní návštěvník Podhořan má možnost spatřit tři úplně dokončené stavby, neboť kromě hangáru a ubikace byla na svahu postavena již dříve dřevěná chata, která sloužila jednak jako skladiště různého nářadí a někdy též jako 'přepychová ložnice' pro ty chlapce, kteří zde ze soboty na neděli přenocovali. Bylo jich dost a měli tam vždy veselo.

Další stavbou, která bude mít stejnou důležitost, je umývárna se záchody, velmi účelně vyřešená. Základy k ní už jsou hotové a myslím, že nepřestřelím, napíši-li, že ve chvíli, kdy se naši čtenáři baví těmito řádky, je už také pod střechou.

To ale není ještě zdaleka všechno, co je nejnnutněji k otevření takového střediska potřeba. V nejbližších dnech bude také proveden výkop studny, neboť blízká studánka by v pozdější době rozhodně nestačila. Dopravu vody ze studny do kuchyně, případně i do umývárny, nebudou provádět udření plachtaři, jako se to kdysi a kdesi praktikovalo, nýbrž výkonná pumpa s elektromotorem, která už několik týdnů čeká na příležitost, aby mohla zabrat.

Velmi naléhavě se hlásí také potřeba elektrického proudu, jehož připojení má být provedeno kabelem. Tento závažný bod si vzalo do referátu samo MNO a věříme proto, že Štědrý večer budeme

slavit na Podhořanech již při krásném osvětlení a že bude také možno uvést v chod elektrický svahový naviják, který máme s motorem i boudou již dávno připravený.

V nejbližší době se má též začít se stavbou dalšího obyvacího baráku a nezbytného sklepa, který bude vykopán ve strmé stráni za ubikací.

Toto je tedy jakýsi hrubý výpočet toho, co už bylo nebo v nejbližší době bude na Podhořanech provedeno.

A teď si milý čtenáři představ, že povolení ke stavbě a dopravení přidělených baráků drahou do Přelouče je zatím vše, čím nám bylo pomoheno. Ten 'nepatrný zbytek', jako opatření stavebních materiálů, odvoz baráků, financování nezbytných řemeslníků, dále zakoupení skla, krytiny, pumpy, dvou elektromotorů a spousty jiných maličkostí, byl pořízen celý z úctyhodné práce rukou našich hochů a z našich úspor, získaných z příspěvků, darů a různých podniků. Bez jediné pochyby, zda nám to vše bude někdy vráceno, vybírali jsme z vázaného účtu tisíc za tisícem, až najednou řekl peněžní ústav dost. A řekl to právě ve chvíli, kdy bychom ten zbyteček, jež nám tam ještě zůstal, nejvíce potřebovali. Netrpělivě a dosud marně čekáme též na proplacení některých účtů, předložených MNO.

Přesto, že se v našich srdcích začal v poslední době usazovat pocit zklamání nad nedostatečným zájmem výstavbou pověřených úřadů, věříme, že nám právě ony pomohou v rozhodujícím okamžiku zvednout to těžké břemeno, aby naše ústa, na jejichž rtech stále ještě doznívá volání 'hej', mohla se široce otevřít a vzkřiknout to závěrečné 'rup!'. Pak budou moci společně s námi setřít pot z čela a s vykasanými rukávy stanout hrdě nad kusem práce, který by pro sebe těžko hledal příklad.

Potřebujeme především zařízení do ubikace (postele, stoly, židle), dále pak připojení elektrického proudu a nakonec, abych nezapomněl, ještě jednu maličkost: kluzáky!

Smilujte se, prosím vás, nad námi a podívejte se po něčem, možná, že jich je někde trochu mnoho a zbytečně se to tam tluče. My vám za to políbíme ruku a poděkujeme v novinách!

Tak, to by bylo zhruba asi vše, co vám chtěli a co vám dnes pověděli ústy svého náčelníka přeloučští plachtaři.

A na závěr menší upozornění: kdyby snad někteří čtenáři vycítili, že se jich náš článek v některých větech dotýká, prosil bych je, aby to nebrali jako útok na jejich osobnosti a každý to svoje si pěkně po řadě a bez rozčilování rozebrali, neboť plachtař musí být za všech okolností 'klid'as'.

Tož tedy nic ve zlém a na shledanou v Železných horách! "

(Letecký časopis Rozlet; 28/1946)



Dřevěná chata (altán) a ubytovna na svahu Železných hor, Podhořany-Bumbálka; červen 1946

27.června 1946

Pardubický instruktor Vincenc Klubal získává oprávnění k výuce létání na svahu do stupně B a k vedení výcviku ve vleku za navijákem do stupňů A,B,C s oprávněním uznávat i tyto zkoušky.

1.července 1946



Letecký pohled na svahové letiště Podhořany-Bumbálka; červenec 1946

4.července 1946

Ministerstvo národní obrany
Hlavní štáb - velitelství letectva.

Praha, 4.červenec 1946.

Čj. 18850/let.- 1946.

Věc: ČNA Pardubice - převzetí ŠK-38
podle čj. 12355/let.46.

Český národní aeroklub
P a r d u b i c e .

Přidělený Vám kluzák ŠK - 38 podle výn.MNO čj. 12355/let. 1946, převezměte si od ČNA Hradec Králové, který má ve stavu více kluzáků než mu bylo přiděleno výnosem ministerstva národní obrany.

7. srpna 1946
převzato
nacevní velitelství
pik. gš. J. Hanuš.
J. Hanuš

Funkcionáři aeroklubu po přečtení tohoto dopisu zůstávají sice skeptičtí, ale dnem 18.7.1947 začíná školní kluzák ŠK-38 „Komár“ OK-5705 brázdit nebe nad pardubickým letištěm.



Někdy se přistání pravda moc nezdařilo (kluzák Zögling); Pardubice, červenec 1946

Tehdy se začala formovat parta, která v budoucnu bude mít rozhodující vliv na dění v aeroklubu. Byli to: Luděk Franěk, Dalibor Kaňka, Vladimír Klínský, Miroslav Jeník, Vlastislav Štrych, Viktor Švabenský, Eduard Vršovský.

Začínalo být jasné, že bez startovacího navijáku se aeroklub neobejde. Kde ho ale vzít? I sešlo se pár neskutečně šikovných lidí, někdo sehnal ocelové traverzy na šasi stroje, jiný motor, další to či ono. Dost jich bylo, kteří se na tom podíleli! Hlavou celé party byl Zdeněk Kmošek, jemu sekundovali František Komárek, Jiří Vosáhlo a Ota Hovorka, ale svůj podíl přinesli i další členové VAP.

Ideový návrh a výkres zpracoval pan František Kořínek – šéf nástrojárny v bývalé „Telegrafii“ - Tesle, ve volných chvílích chodili pomáhat plachtařští instruktoři Jiří Jand'ourek a Vincenc Klubal. Za pár dní rodící se monstrum již získávalo základní obrysy.

Na obdélníkovém rámu svařeném z profilového železa byly navařeny držáky jednotlivých technologických celků včetně motoru Maybach HL-42, což byl vodou chlazený řadový benzínový karburátorový šestiválec OHC o obsahu 4,1 lt a výkonu 73,5 kW při 2.800 ot./min., který byl používán zejména v obrněném vozidle Wehrmachtu Sd.Kfz 251. Ten přes spojku a převodovku neznámého typu poháněl jeden buben, na který se navinulo až 1.200 m vlečného lana. Sekací zařízení bylo typu Stratílek a pojezd tvořila kola z německého bombardéru Junkers Ju-88.

13.července 1946

Zhruba po čtrnácti dnech intenzivní práce je naviják provozuschopný a Zdeňkovi Kmoškovi se dostává cti prvního startu. Byl to sice jen nedlouhý „skok“, ale otevřel tím novou cestu výcviku. Instruktor Jand'ourek spolu se stávajícími „céčkaři“ a „béčkaři“ taktéž okusí slast prvních navijákových startů na ŠK-38 „Komár“ OK-5505. Jsou to zatím jen starty nízké, ale to nikterak nemůže zkalit nadšení plachtařů.



„Samodoma“ naviják Maybach, operatér-navijákař Jiří Jand'ourek; Pardubice, červenec 1946

Po pár úspěšných startech však nastal další problém, a to jak lano navinuté na buben navijáku dostat zpět na start. Systém ručního zpětného transportu (bylo k němu zapotřebí alespoň čtyř lidí!), který se zpočátku praktikoval, se ukázal být ukrutně pomalý a vysilující.

Ani použití narychlo opraveného vraku motocyklu Norton 500 nepřineslo kýžené ovoce, protože motocykl byl pro zpětný transport lana dost slabý a navíc neskutečně poruchový.

Až teprve zprovoznění ukořistěného automobilu ILO-Tempo G 1200, přezdívaného důvěrně „Kýbl“, vneslo do navijákového provozu tu správnou pohodu. Ovšem bylo to za cenu proježděného benzínu, kterého byl obecně nedostatek.

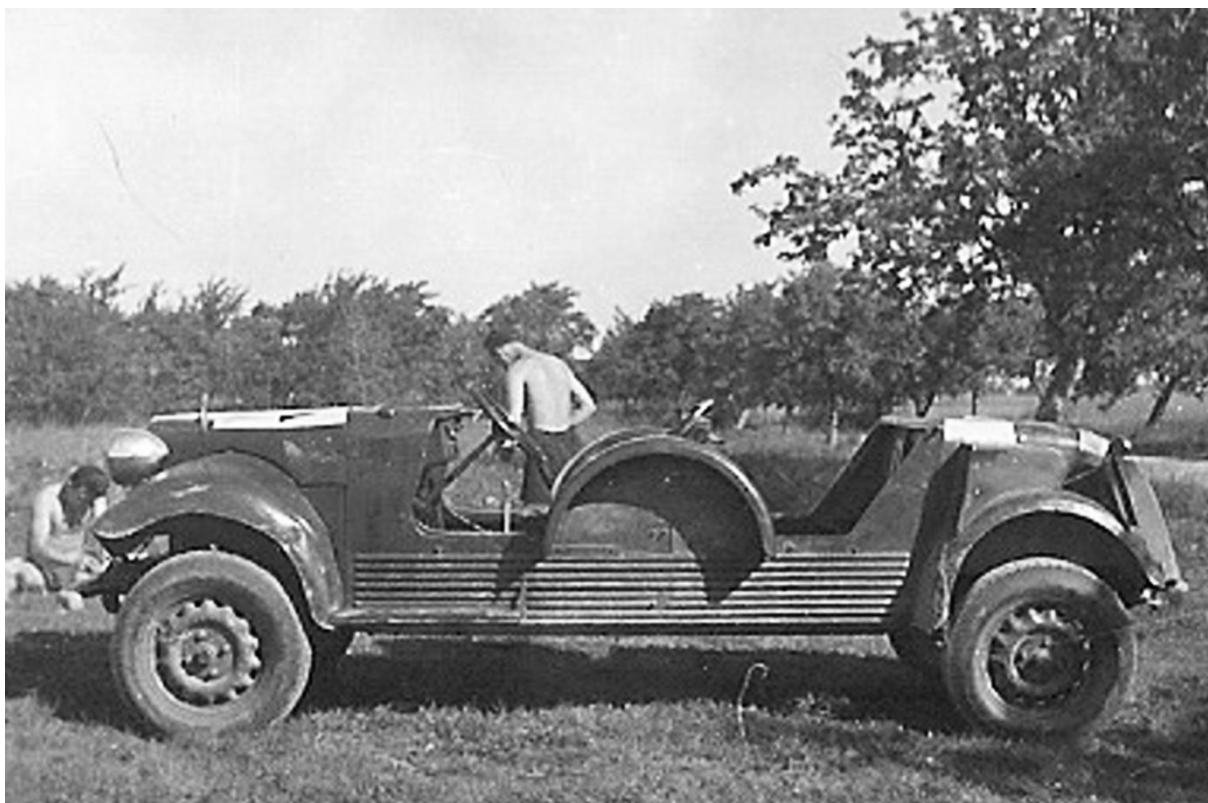
„Kýbl“ byl opravdovou kuriozitou. Jeden dvoudobý kapalinou chlazený dvouválec Ilo o objemu 0,59 l a výkonu 14 kW (19 k) byl umístěn vpředu, druhý vzadu a každý poháněl prostřednictvím své čtyřstupňové převodovky Hermes jednu nápravu. Ovšem pozor, obě osy se daly také řídit, tudíž vehikl mohl jezdit stejně dobře dopředu i dozadu!

Centrální rezervy po obou stranách vozů sloužily coby pomocná kola v těžkém terénu, nebyly umístěny na pevno, otáčely se, byť bez pohonu. Podvozek tvořila centrální roura s kyvadlovými polonápravami a vinutými pružinami.

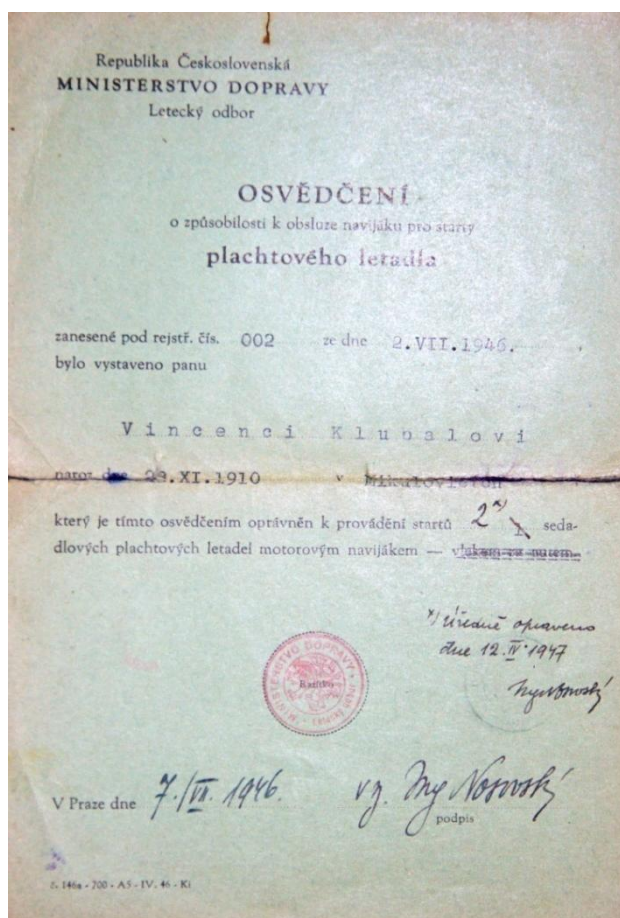
Bůh ví, kdo a kde tento stroj sehnal! Údajně se původně skrýval zapomenut pod hromadou větví na vzdáleném konci letiště. A vůbec nevadilo, že ve vozidle jeden motor chyběl (nalézal se již jako součást pozemního výtahu na Bumbálce), a že také postrádalo obě rezervy. Na tahání lana to stačilo!

Nicméně, plachtařský provoz a výcvik se rozeběhly závratným tempem a počet členů plachtařského odboru Východočeského aeroklubu Pardubice počal strmě narůstat.

Do konce roku bylo uspořádáno celkem 14 kursů pro získání zkoušky AB (z toho i jeden tzv. „večerní“, který byl zorganizován speciálně pro vojáky Letištní správy Pardubice). Pro získání zkoušky C sloužil kurs pořádaný ve dnech 18.8. až 6.9.1946.



Automobil ILO-Tempo G 1200, SPZ Č-PA 38; snímek je z letiště Nový Dvůr v roce 1950



Osvědčení o způsobilosti k obsluze navijáku pro starty plachtového letadla

Ministerstvo dopravy, letecký odbor, vydává Osvědčení o způsobilosti ke startování plachtových letadel navijáku č.007 s motorem Maybach, který vyrobila Odbočka ČNA Pardubice. Ten je způsobilý ke startu jednosedadlovek! Platnost osvědčení do 16.7.1947.

Současně jsou vydána i osvědčení k obsluze navijáku. Letecký odbor Ministerstva dopravy vydává pod rejstříkovým číslem 002 (!) „Osvědčení o způsobilosti k obsluze navijáku pro starty plachtového letadla“ pro Vincence Klubala.

Z pohledu dnešní praxe se jeví být dosti úsměvným, že navijákaře ustanovovalo k výkonu funkce samotné ministerstvo!

18.července1946

181

ČESKÝ NÁRODNÍ AEROKLUB - ÚSTŘEDÍ - PRAHA

ÚSTŘEDNÍ PLACHTAŘSKÝ VÝBOR
Č.j. 3103/Vh/So.

V Praze, dne **18.července 1946.**
II., Smetky 22. - Telefony 229-71, 203-03.
Titl. -

Český národní aeroklub,

P a r d u b i c e . -

Ústřední plachtařský výbor navrhl ministerstvu dopravy přidělení 1 kluzáku **ŠK-38** a 1 GB II.* pro navijákový provoz z dílen Le-tecko-technické výrobní společnosti Vašemu Aeroklubu. Příslušné vy-rozumění o odvozu tohoto kluzáku obdržíte od ministerstva přímo.

S přátelským " l e t u z d a r "

* Praha, Letňany (Košice)
** Kralupy, Kocchmann

ČESKÝ NÁRODNÍ AEROKLUB
Ústřední plachtařský výbor
Kalcala

Ústřední plachtařský výbor ČNA sděluje, že pro navijákový provoz přidělí aeroklubu dva nové kluzáky: ŠK-38 Komár OK-5559 a Gb-II.b OK-8254

19.července 1946

212

MINISTERSTVO DOPRAVY
VEREJNÁ SPRÁVA TECHNICKÁ

C. j. 7/122-IVA/4 ai 1946. V Praze dne 19. července 1946.

Český národní aeroklub, odbočka
P a r d u b i c e .

K o j.
Věc: Přidělení opravených placht.letadel
"Grunau Baby" odbočkám ČNA.

Přílohy:

Ministerstvo dopravy zapůjčilo Vám po dohodě s Ústředním plachtařským výborem jeden větron typu "Grunau Baby" imatriku-lační značky OK - 8254 s podmínkou, že bude udržován v řádném stavu a létání na něm prováděno pod dohledem zkušeného a oprá-vněného instruktora za šetření event. omezení uvedených v osvěd-čení o způsobilosti k létání.

Směrnice o propůjčování plachtových letadel z majetku čl. státu jsou připojeny a jejich přijetí a důsledné dodržování pí-semně potvrďte.

Předání propůjčeného plachtového letadla projednejte bez-odkladně se zdejším odd. IVA/9 /Ing. Verner/, Praha II.,Rašino-vo nábr.60.

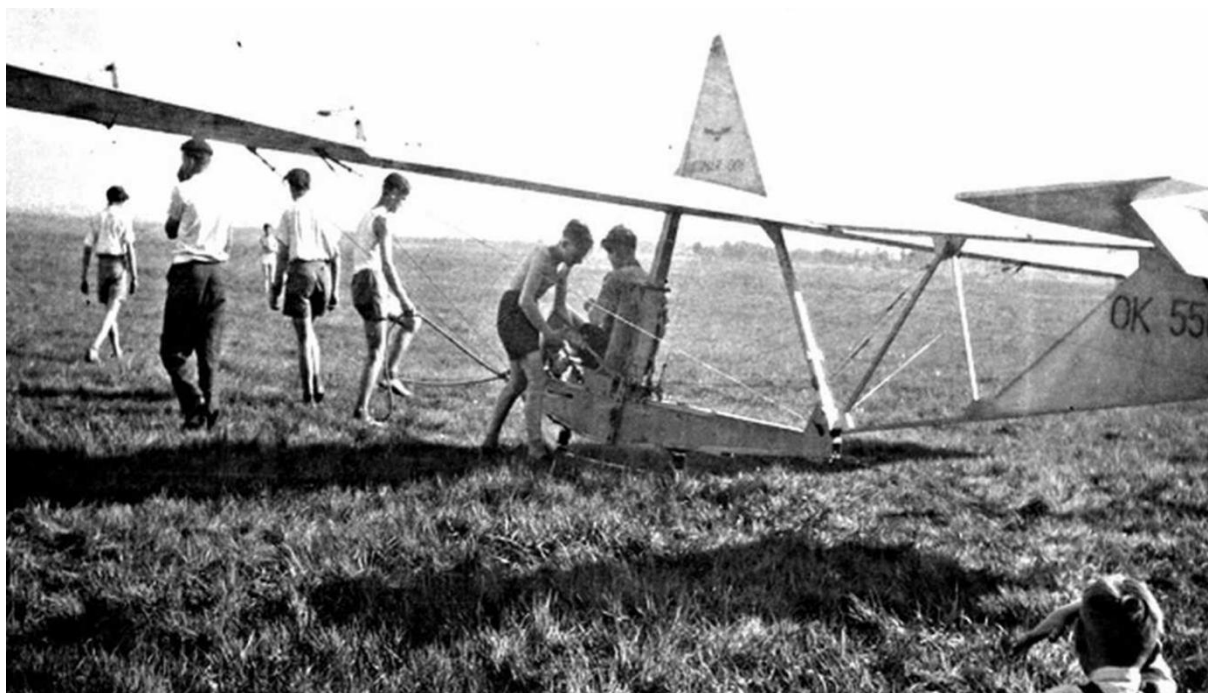
Podle §§ 6.a 7. odst.III. zákona o letectví ze dne 6.čer-vence 1935 č. 172 Sb.z.a n. ve znění upraveném zákonem ze dne 2. dubna 1930 č. 48 Sb. z.a n. vyžádejte si od zdejšího úřadu odd. VI/5 legitimaci k držení letadla. Převzetí letadla proveď-te nejpozději do 31.července t.r. u firmy M. K o c h m a n v Kralupích n.Vlt. a ve zdejším odd. IVA/9, jinak bude letadlo při-děleno jiné odbočce Českého národního aeroklubu.

Upozorňuje se, že letadla nesmí být používáno dokud neobdr-žíte jeho osvědčení o způsobilosti k létání.

Za ministra :
Ing. B e r v i d a v.r.

Za správnost vyhotovení
přednostka kanceláře

Informace o přidělení a výzva k převzetí Grunau Baby Gb-IIb. OK-8254



Příprava ŠK-38 Komár OK-5505 ke startu navijákem; Pardubice, červenec 1946

Na stránkách leteckého časopisu se z pera ing.K.Weyssera objevuje první oficiální zpráva o tom, jak bude řešena otázka motorového létání:

Poznámky k nákupu amerických letadel

„Československá letecká veřejnost uvítala nákup levných (27.500,- Kč) a úsporných (spotřeba 15-20lt/hod.) letadel z přebytku materiálu americké armády ve Francii. Účelem nákupu je dáti veřejnosti alespoň minimální počet letadel.

Z hlediska propagačního má tento nákup velký význam, neboť okruh dalších zájemců, kteří si budou chtít koupit svoje vlastní letadlo k výkonům svého povolání a pro sportovní účel, jakmile poznají užitek a význam rychlé a nezávislé dopravy.

Náš letecký průmysl, přizpůsobí-li se poptávce cenou a kvalitou, bude dobře zaměstnán. Desítky soukromníků dnes žádají o zakoupení levných letadel. Americká letadla budou velmi brzy zkonsumována, neboť značný počet pilotů čeká na obnovení pilotních průkazů a mnoho uchazečů čeká na pilotní výcvik. Podle odhadů našich vedoucích činníků ČNA by byl zapotřebí pětinasobná počet letadel, aby letecká veřejnost byla nasycena.

(Letecký časopis Rozlet; 29/1946)

1.srpna 1946

Instruktorovi Klubalovi se dostává cti na pardubickém letišti vzletem na navijáku poprvé otestovat právě přidělený větroň Gb-IIb. „Grunau Baby“ imatrikulace OK-8254. Pravda, letadlo už asi něco pamatuje, pochází totiž z „daru maršála Koněva“ a své mládí prožilo nad Krkonošemi v Hirschbergu. Právě si odbylo „omlazovací kúru“ v továrně na nábytek firmy M.Kochman v Kralupech nad Vltavou, ale pro „pardubáky“ představuje toužebně očekávaný pokrok při dobývání modrého azuru.

Grunau Baby GbII.b

Grunau Baby GbII.b byl jednomístný celodřevěný vzpěrový hornoplošný větroň určený pro plachtařský výcvik, létání v termice i na svahu. Vznikl vývojem větroně Grunau Baby I, který zkonstruoval známý německý plachtař ing Wolf Hirth v roce 1932 pro firmu Schneider, která se nacházela ve městě Grunau ležícím na polské straně Krkonoš. Oproti původnímu stroji měl GB II b pevnější konstrukci, brzdící klapky a také dosahoval větších výkonů. Na svou dobu to byl mimořádně dobrý školní větroň, který vynikal navíc jednoduchostí stavby. Ve třicátých letech proslavila letoun svými výkony známá německá pilotka Hanna Reitsch.



„Kořistní“ Gb-II b. OK-8254; Pardubice, srpen 1946

Také v Československu vzlétly Grunau Baby zhotovené podomácku v několika aeroklubech podle zakoupené dokumentace. Licenci tohoto větroně získala také britská firma Slingsby, vyráběl se i ve Francii a v mnoha dalších zemích. Po vzniku Luftwaffe byla v Německu nařízena masová výroba GB II jako školního typu pro budoucí letce Luftwaffe.

Za Protektorátu vyráběla tento letoun řada malých závodů, největším výrobcem však byla firma Kochmann v Kralupech nad Vltavou. Po skončení druhé světové války začaly Bejbiny sloužit k výcviku sportovních letců. Výroba se rozběhla také v Polsku a Rumunsku.

V Československu vznikla na sklonku čtyřicátých let zdokonalená verze umožňující akrobatický výcvik. Počátkem padesátých let přenesl Edmund Schneider svoji firmu do Austrálie, kde dále pokračovala výroba vylepšené Baby 4 a dvoumístné Baby 5. Uvádí se, že bylo celkem vyrobeno přes šest tisíc kusů, některé prameny ovšem uvádějí ještě větší počet.



Libor Smolík snr. pilotuje Gb-II.b Grunau Baby, která byla vyrobena v roce 1956; letiště v Novém Dvoře, 18.9.2017

Trup větroně byl příhradové šestihranné konstrukce, sestávající ze šesti podélníků a patnácti přepážek. Potažen byl překližkou. Křídlo mělo celodřevěnou konstrukci s jedním hlavním a jedním pomocným nosníkem a bylo vybaveno brzdícími klapkami. Část křídla byla potažena překližkou a tvořila tak torsní skříň. Část křídla od hlavního nosníku po odtokovou hranu byla potažena plátnem. Plátěný potah měla také křídélka. Ocasní plochy byly celodřevěné konstrukce, potažené plátnem. Konstrukce tohoto větroně byla dimenzována pro tvrdá školní přistání. Přistávací zařízení tvořila masivní jasanová lyže odpružená gumovými bloky. Ostruha byla ocelová. Grunau Baby měly přední závěs pro vlečné lano a hák pro start gumovým lanem. Později měly navíc závěsy boční a spodní pro vzlet navijákem.

Pilotní prostor byl otevřený s odnímatelnou vrchní částí, na které byl vpředu uchycen průhledný štítek. Přístrojová deska byla vybavena ve většině případů základními přístroji (rychloměr, výškoměr, variometr a kompas). Místo pro barograf bylo přístupné malými dvířky z boku. Některé větroně GB II B létaly i se zcela zakrytým pilotním prostorem, toto zakrytí si vyráběly jednotlivé aerokluby svépomocí.

Technická data a výkony:

rozpětí 13,57 m, délka 6,09 m, výška 1,38 m, nosná plocha 14,2 m², zatížení na jednotku plochy 15,1 kg na m², hmotnost 154 kg, letová hmotnost 250 kg, maximální rychlost 200 km/hod, klouzavost 1: 17 při 55 km/hod klesavost 0,85 m/sec při 50 km/hod, nejvyšší rychlost v aerovleku 100 km/hod.

2.srpna 1946

„K 2.8.1946 měl Aeroklub republiky Československé 234 odboček v Čechách, 69 na Moravě a 24 na Slovensku, které realizovaly brannou leteckou výchovu na náklady vojenské správy. Finanční a materiální stránka spadala rovněž do kompetence vojenské správy, na jejíž náklady se branná letecká výchova v Aeroklubu uskutečňovala, a v jejím vlastnictví se nacházely všechny trofejní letouny, z nichž některé byly zapůjčeny Aeroklubu. Přímou působnost zde měly materiální orgány letectva.“

(<http://www.vrtulnik.cz/ww2/aeroklub.htm>)

4.srpna 1946

Flotilu školních kluzáků VAP posiluje od 18.7.1946 avizovaný ŠK-38 OK-5559 s gondolou.

ŠK-38 Komár

Když pánové Rehberg, Schneider a Hoffmann v roce 1938 navrhli kluzák pro základní výcvik SG-38 Schulgleiter (nebo také Schneider DES 108-14), jistě netušili, jak slavný letoun stvořili. Kluzák, konstrukčně vycházející z typu Zögling, se totiž brzy stal standardním kluzákem pro NSFK a byl vyráběn jak amatérsky podle zasílaných plánů, tak sériově v několika továrnách a to jak v Německu, tak i v jiných státech, např. za války na Slovensku, ale i na území Protektorátu – FlugtechnischeFertigungsgemeinschaft Prag (Praha-Letňany) a ve firmě Petera Flugzeugbau ve Vrchlabí.

Dalo by se říci, že minimálně v Evropě ho snad postavili úplně všude. Stal se nejmasověji vyrobeným školním kluzákem světa a pravděpodobně vzniklo více než 9.000 kusů.

Jednalo se o jednosedadlový hornoplošník celodřevěné konstrukce s rámovým trupem, zcela otevřeným pilotním prostorem a odpruženou přistávací lyží. Křídlo i ocasní plochy byly potaženy plátnem, pyramida nad křídlem sloužila k uchycení vypínacích lanek křídla. Vyráběla se také verze s trupovou gondolou.

Po druhé světové válce byla Letecko-technickou výrobní společností v Letňanech vyrobena stokusová série SG-38 s označením ŠK-38 Komár i pro československé aerokluby. Tyto nově vyrobené kluzáky pak u nás sloužily společně s kořistními. Kořistní kluzáky používali po válce i v Polsku, Francii, a jinde v Evropě.

Technická data a výkony:

Rozpětí: 10,40 m, délka: 6,28 m, výška: 2,43 m, prázdná váha: 100 kg, max./min. rychlost: 115/40 km/h, max. klouzavost: 10:1 při 52 km/h, plocha křídel 16,0 m²



Školní kluzák ŠK-38 „Komár“ s trupovou gondolou v leteckém muzeu Kbely.

Úvaha jistého funkcionáře Aeroklubu Ústí n.L.:

Rozpaky nad kluzákem

„Je opravdu potěšitelným zjevem, jak některé naše letecké továrny pochopily všeobecné snahy a zpřístupnění leteckého sportu.

Obzvláště jedna z nich, a to Letecko-technická výrobní společnost si pravděpodobně vytkla za cíl tento sport tak zlidovět, že již nabízí školní kluzák typu Komár za 'pouhých' 48.358,- Kč proti hotovému placení. Velice by nás zajímalo, jak si představuje tato továrna plachtařskou výchovu, když tímto způsobem kalkuluje letadla.

Oproti tomu, oběžník ústředního motorového odboru upozorňuje na dvoumístné motorové letouny s motorem o síle 60ks za cenu od 32.000,- do 36.000,- Kč.

Zůstáváme tedy opravdu v rozpacích. Je výhodnější zakoupiti si obyčejnou „pavlač“ za 48.358,- Kč a startovací lano za 1.700,- Kč, což činí dohromady 50.058,- Kč? Nebo si zakoupiti motorový letoun za uvedenou cenu a za zbytek, který nám zbývá z ceny kluzáku nakoupiti si materiál a postavit si hangár pro našeho kanárka. Porad'te, co je lepší?“

(Letecký časopis Rozlet; 29/1946)

Do povědomí plachtařské veřejnosti se školící činnost na svahovém letišti Bumbálka dostala poměrně rychle. Svědčí o tom i článek z časopisu Rozlet:

Plachtařské kursy v Železných horách

„Nově vybudované plachtařské středisko v Železných horách – Podhořanech oznamuje zahájení výcviku do stupně „B“.

Výhodný terén se převýšením až 80 m dovoluje bezpečné školení na zkoušky „B“ a přípravné lety na „C“. Praktický výcvik bude postupně doplňován teoretickými přednáškami a dílenskou praxí. Účastníci kursu ve stáří nejméně 16 let, s tělesnou i duševní způsobilostí, doloženou vysvědčením úředního lékaře, budou ubytováni v nově postavené prostorné ubikaci a stravováni ve vlastní kuchyni střediska.

Nástupní termíny kursů, které trvají čtyři týdny, jsou prvního a patnáctého každého měsíce. Kursové 600,- Kč a denní stravné 30,- Kč zaplatí žáci při nástupu kursu. Závazné přihlášky přijímá Plachtařské výcvikové středisko Železné hory-Podhořany nejdéle 14 dní před nástupem výcviku.“

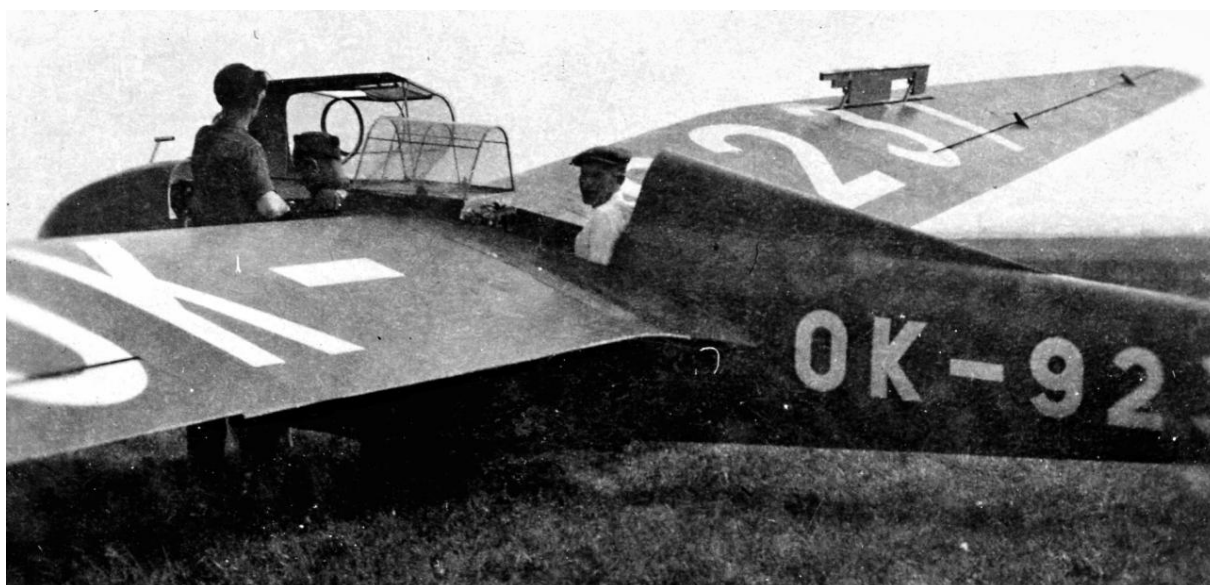
(Letecký časopis Rozlet; 32/1946)

18.srpna 1946

Odbočce ČNA VAP je 18.8.1946 Veřejnou správou technickou (což je útvar Ministerstva dopravy zabývající se přiděly letecké techniky do aeroklubů) přidělen zcela nový dvoumístný větroň VT-52 „Jeřáb II.“ OK-9231, který svůj křest prodělal navijákovým startem s osádkou Klubal, Roček. Druhý jmenovaný byl přezkušovacím instruktorem z Kralup n.Vlt.



Dvoumístný „Jeřáb“ v barvě khaki v Pardubicích; srpen 1946



Vincenc Klubal jako instruktor na VT-52 Jeřáb, OK-9231; Pardubice, srpen 1946

VT-52 Jeřáb

VT-52 Jeřáb byl dvoumístný výkonný cvičný větroň se dvěma sedadly za sebou pod společným táhlým krytem. Jeho původ byl v německém DFS Kranich, jenž byl zkonstruovaný Ing. Jacobsem v roce 1936. Měl dřevěnou konstrukci, samonosná dřevěná křídla měla jeden hlavní a jeden pomocný nosník a byla lomena do M. Náběžná hrana křídel byla potažena překližkou, zbytek povrchu křídel plátnem.

Křídla byla opatřena brzdícími klapkami typu DFS. Uchycení křídel bylo provedeno tak, že hlavní nosníky se nastrčily do trupu a tam byly spojeny dvěma čepy. Mimo toho byl i pomocný nosník uchycený ke kování na povrchu trupu. Montáž proto byla velmi rychlá.

Všechna táhla a lanka byly uloženy v trupu pod silnou, demontovatelnou podlahou.

Přistávací zařízení tvořila pevná lyže, větroň startoval na odhazovacím dvoukolém podvozku.

Během války u nás větroň vyráběla firma Mráz v Chocni (1620 kusů) a její filiálka v Nitře na Slovensku (1000 kusů), po válce výroba v Chocni pokračovala.

Technická data a výkony:

Rozpětí: 18,07 m, délka: 7,98 m, klouzavost: 1:24 (při 68 km/hod.)

21.srpna 1946

O létání nad Železnými horami píše Sláva Vondruška:

Létám nad Železnými horami

„Co nám přinesou Železné hory? To byla otázka, kterou jsme se při budování plachtařského výcvikového střediska v Podhořanech velmi často zabývali a téměř všechny debaty tohoto rázu skončily závěrem, že místní svah nutno považovat za něco více než za terén pro zkoušky stupně „B“. Šlo jen o to, jak přesvědčit sebe a všechny ty pesimisty, kteří pochybovačně kroutili hlavami nad neocenitelným kusem práce, kterou při budování přinesli přeloučští plachtaři.

Po vyzkoušení a schválení terénu bylo zahájeno v Podhořanech počátkem července školení tří družstev na zkoušky „A“ a „B“. Během kursu se ukázaly zjevně přednosti i nedostatky svahu a přistávací plochy.

K dosažení lepších časů za bezvětří bylo upraveno nové startoviště, které překonalo všechna očekávání, neboť za osmi až desetimetrového větru dokázali někteří žáci na kluzáku bez gondoly při startech na „B“ až dvouminutové lety.

Tím se tedy dostala otázka vhodnosti Podhořan pro výcvik „B“ mimo rámec všech debat. „A což céčko, to by nešlo?“, ptali se nás hosté. My krčili rameny a odpovídali jsme: „To se musí vyzkoušet.“ A dnes mohu na všechny dotazy a pochyby odpovědět, že už jsme to zkusili a že to „céčko“ v Podhořanech půjde.

Dne 30.července v 15 hodin 30 minut odstartoval jsem za jihozápadního větru o síle 10-12 m/sec. na školním větroni Gb-IIa ke zkušebnímu letu nad svahem.



Přeloučští mládežníci; třetí zleva
Josef Tichý

Ihned po nasazovací zatáčce směrem k obci Podhořany získal jsem dostatek výšky, která mi dovolila navázat na svah nad vesnicí, kde jsem nakoupil dobrých 50m. Asi ve stodvacetimetrové výšce vracel jsem se k letišti a při přeletu ubikace mě mile překvapilo nové zvednutí až na 150m, se kterým jsem se pustil po svahu směrem k Semtěši. Celou cestu se mi podařilo udržovat výšku 100 až 120 metrů.

Po několika přeletech od Podhořan k Semtěši „očuchal jsem“ si dostatečně celý svah a nakupoval místy až dvě stě metrů. Asi po čtvrt hodinovém čundrání dostal jsem chuť na zalesněný kopec Bílý Kámen, který je od podhořanského svahu oddělen dosti širokou strží. S „katolickou“ rozvahou podařilo se mi obávanou průrvu přelétnout s poměrně malou ztrátou výšky a hurá na Bílý Kámen, který mě nezklamal. Nesl sice jen uprostřed, ale stálo to za to. Pobyl jsem si nad ním asi 20 minut a když mě to omrzelo, začal jsem to žehlit od Bílého Kamene až k Semtěši, to je v délce asi 4 km. Po letu trvajícím 1 hodinu 50 minut dostal jsem se nad nebezpečnou strží u Podhořan do silného víru, který mě zatlačil daleko od svahu a elektrické vedení přinutilo mě k nouzovému přistání na poli.

Po prvním radostném úspěchu odstartoval jsem druhý den za stejných povětrnostních podmínek k novému pokusu. Dostatečně obeznámen se svahem, chodil jsem si nad ním jako doma. Na Bílý Kámen jsem se pustil pouze jednou, ale po zjištění slabého stoupání dal jsem mu uctivé ahoj a pochodoval na trati Podhořany – Semtěš.

Při jedné zpáteční cestě od Semtěše k letišti objevil jsem po levé straně nad obcí Bumbálka slušný kumulonimbus a hned hajdy na něj. Trefil jsem ho naplno, což se projevilo na Felixovi, který s sebou nepokojně zavrtil a variometr si poskočil na dva, chvílemi až na tři a půl metru za vteřinu. V krátkých spirálních zatáčkách lezla bejbinka jako ve výťahu. S úsměvem jsem mrkal na výškoměr, dvě stě, tři sta, čtyři sta, pět set metrů, ještě trochu a pak najednou dost. Koukám nad sebe, mráček nikde, čmouchám okolo, ale kde nic, tu nic. Pomalu, ale jistě mazal jsem si to dolů, chvilkové zdržení ve třech stech a pak už jen nad svahem. Při jednom pohledu dolů zjišťuji, že mi služba nabízí na tácu svačinu a protože mne už také zadní partie těla řádně bolela, napíchnul jsem to s klapkami a hačnul pěkně na letišti.

Zmačknou stopky a kolik to doopravdy dalo? Tři hodiny dvacetšest minut. To není sice tak mnoho, ale zaplat' Pán Bůh za ty dary, příště to snad bude víc."

(Letecký časopis Rozlet; 34/1946)

22.srpna 1946

Pro piloty VAP, dosud pouze z uctivé vzdálenosti okukující VT-52 „Jeřáb“ OK-9231, nastal tolik očekávaný den! Instruktor Vincenc Klubal jednoho po druhém svezl v novém „brusu“.

Byly to sice jen starty navijákem, ale pro piloty Kosaře, Nováka, Klempíře, Holuba, Klínského, Poláka, Rumlera, Švabenského, Vršovského, Škaryda, a Cinoltra to bylo ten den v životě poprvé, kdy v kokpitu nebyli sami.

23.srpna 1946

Hlad po školních kluzácích je na popkovickém letišti preveliký! Dosavadní letadlový park nemůže uspokojit dlouhou řadu uchazečů, kteří jsou postupně zařazováni do výcvikových kursů, a zdá se, že další dodávky plachtařské techniky jsou v nedohlednu. Padlo tedy rozhodnutí, že když nám stát techniku nemůže dodat, tak si ji postavíme sami!

23.srpna 1946

Vše : Žádost o povolení ku
stavbě kluzáku.

Titl.
Technická komise
Praha -II, Smetky 22.

Východočeský Aeroklub Pardubice žádá tímto o udělení povolení ku stavbě kluzáku a k dostavbě gondolového kluzáku typu Zögling.

Typ letadla	: ŠK - 38 /konár/	Zögling
Kusů	: 4	1
Kde/dílna/	: Aeroklubu letiště Pardubice	
Zodpovědný vedoucí	: p.Klubal Vincenc	

Doufáme v brzké vyřízení naší žádosti
„-letu zdar,,

Takto se žádalo o amatérskou stavbu letadel!

K výše uvedenému nutno podotknout, že ač prvotní snaha a nadšení bylo téměř bezbřehé, situace v přidělování letecké techniky se postupem času natolik zlepšila, že od záměru amatérské stavby školních kluzáků bylo posléze upuštěno.

PŘÍLOHA
345



POJISTKA ČÍSLO **1.101.086.**

Jednatelství:
" L-P. "

Nahrazuje poj. čís. _____

JOSEF NOVOTNÝ
správce poj. ústavu kanceláře
SLAVIE
vzájemně pojišťovací banky.
Pardubice

SLAVIA

VZÁJEMNĚ POJIŠŤOVACÍ BANKA

Masarykova ul. čp. 249 PRAHA II., HAVLIČKOVO NÁMĚSTÍ ČÍSLO 23.
TELEFON *246-47, *381-51 - TELEGRAMY: SLAVIA BANKA PRAHA - MEZIMĚSTSKÉ ROZHOVORY: TELEFON ČÍS. 206-60, 206-61

POJIŠTĚNÍ PROTI NÁSLEDKŮM ZÁKONNÉ ODPOVĚDNOSTI

SLAVIA, vzájemně pojišťovací banka *potvrzuje, že*

tit. Český národní aeroklub,

Pardubice.

uzavřel s ní jako pojistník na podkladě návrhu nebo jiných údajů tuto pojistnou smlouvu

PROTI NÁSLEDKŮM ZÁKONNÉ ODPOVĚDNOSTI

jako držitel bezmotorového letadla /větroň/ " J E Ň Á B "
OK - 9 2 3 1, J II - v.č. 1501

až do těchto částek za jednu pojistnou příhodu:

pro případ usmrcení, tělesného zranění nebo poškození zdraví třetích osob:

Kčs _____

_____ tisíc

nejvýše však za jednu usmrcenou, zraněnou nebo na zdraví poškozenou osobu:

Kčs _____

_____ tisíc

pro případ zničení nebo poškození hmotných věcí osob třetích bez zřetele na počet poškozených osob:

Kčs _____

_____ tisíc

Pojistná smlouva se uzavírá na dobu
od 19. srpna 1946 12. hod. polední do 19. srpna 1947 12. hod. polední.

Roční premie, zahrnující vedlejší poplatky čtené 4% popl. státního a u poj. motorových vozidel též 1% přísp. Fondu dle § 65 zák. č. 81/35, činí Kčs 80.- a jest vždy splatna dne 19. srpna.

Tato premie jest stanovena již po odečtení 20% ní slevy dobové, která jest poskytována za předpokladu, že pojistná smlouva bude trvat deset roků.

Placení premie jest posouváno při každé splatnosti čtyři týdny.

Obsah smlouvy jest dán touto listinou, připojenými k ní všeobecnými a doplňovacími pojistnými podmínkami, schválenými výnosem ministerstva vnitra ze dne 18. dubna 1935, čís. 23.948/1935 a případnými zvláštními ujednáními.

V Praze, 21. srpna 1946.

P.



SLAVIA
VZÁJEMNĚ POJIŠŤOVACÍ BANKA

Jednatelé pojišťovny jsou opatřeni plnou mocí, kterou jsou povinni stranám se vykázáti a která obsahuje rozsah a omezení jejich oprávnění. - Pojistník může kdykoliv na své útraty žádat opisy velkých prohlášení, která učinil proti pojišťovně hledíc na smlouvu sám nebo za něho někdo jiný (§ 10 zákona o pojistné smlouvě).

Dnes neuvěřitelné! Roční pojistka zákonné odpovědnosti za větroň stála 80,- Kč

31.srpna 1946



První z pardubických „pajprů“; Pardubice, červen 1946

Pardubičtí motoroví piloti se konečně dočkali! Po dvoutýdenní usilovné práci mechaniků, kteří měli za úkol zprovoznit po zemi dovezené letouny, se poprvé roztočily vrtule tří motorových letounů Piper Cub L-4H OK-XIC, Piper Cub L-4H OK-XFC a Piper Cub L-4H OK-YFQ.

Nutno podotknout, že letouny byly dodány bez dokumentace a v různém stavu zanedbanosti a opotřebení, o to větší pochvalu si tedy mechanici zasloužili. Okamžitě se rozbíhá tolik očekávaný motorový výcvik a na letišti je najednou pěkně živo! Na jedné straně vojenští letci, na druhé straně motoroví piloti VAP a mezi tím vším plachtaři!

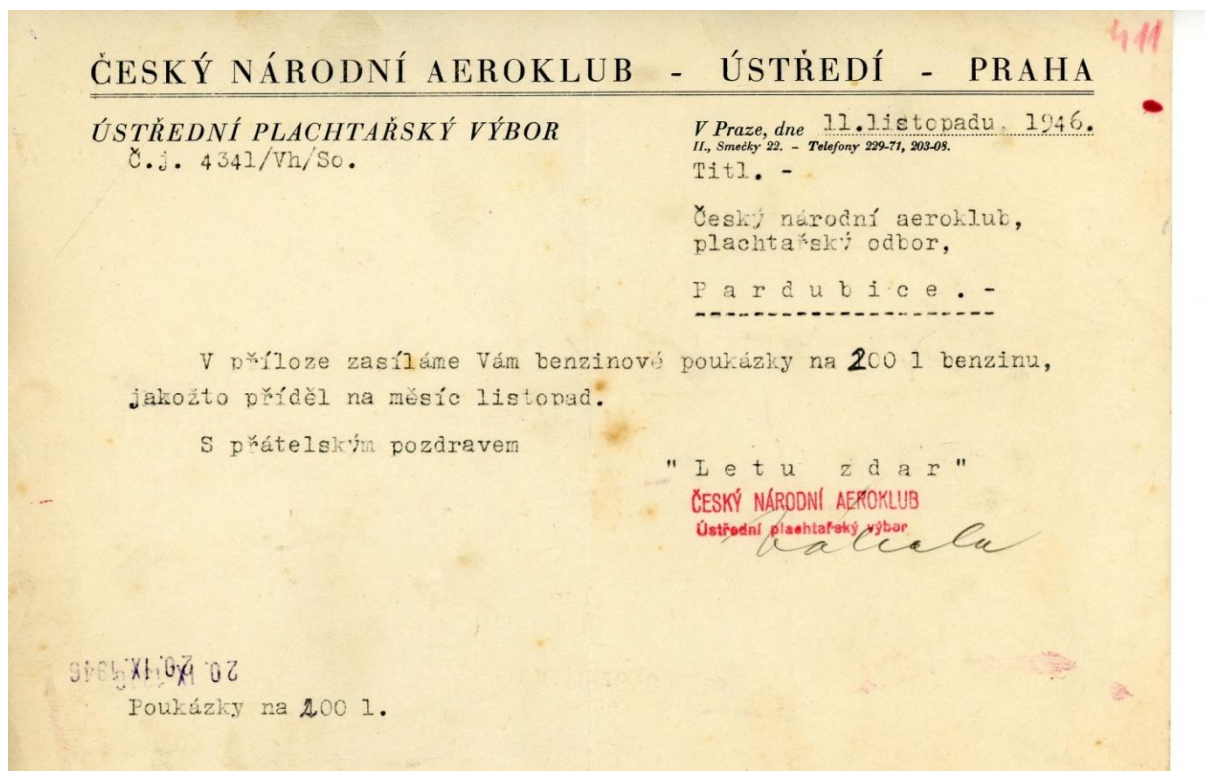
Pravda, začal být trochu problém s leteckým benzínem. Byl neskutečně drahý a navíc na přiděl! Štěstí, že za „rohem“ létali vojáci a ti většinou měli porozumění. U nich se „pár přebytných“ litrů vždy našlo!

O vynikající spolupráci s vojenskými složkami svědčí i ten fakt, že plachtařský výcvik zahájilo i družstvo kompletně složené z příslušníků Letištní správy!

V této souvislosti se pro zajímavost věci zmíním o tom, že proti nákupu Piperů (a malých letadel vůbec) se zvedl odpor některých kruhů, s odůvodněním, že tak bude ohrožen domácí letecký průmysl.

Na stránkách leteckého (i neleteckého) tisku se rozvinula obsáhlá polemika. Odborníci z MD (Ing. Weysser v **Rozletu č. 29 r. 46**) argumentovali tím, že náš letecký průmysl se zatím nepřeorientoval z válečné výroby na levná sportovní letadla a že velká škoda (i pro průmysl) by nastala, kdyby se bezodkladně nepodchytil obrovský zájem o základní výcvik i obnovení kondice bývalých pilotů, přičemž státní zakázky pro naše letecké továrny zůstanou nedotčeny.

Uvádí se, že pro stát přijde nákup jednoho letounu Piper „Cub“ na 27.500,- Kč. V Rozletu se pak v jednom z polemických článků uvádí informace, že odpůrci Piperů se obrátili se žádostí o podporu i na politické strany, včetně na ve volbách zvítězivší KSČ. K tomu autor (Jist) říká, že se nezdá, že by se komunisté postavili proti nákupu Piperů, neboť redakce jejich stranického listu RUDÉ PRÁVO si dva tyto letounky objednala.



Doklad o „štědrém“ přidělovém systému leteckého benzínu



Instruktor Karel Levý v roli startéra, v kokpitu Zdeněk Kmošek; Pardubice, srpen 1946

Na přetřes se dostala i cenová srovnání: nabídková cena na ŠK-38 z Letecko-technické spol. s.r.o. Letňany je v r. 1946 prý 48.358,-Kč při platbě v hotovosti, cena Pipera Cub pro aerokluby se má pohybovat v mezích 32 až 36 tis. Kč/ks. Co si asi aeroklub koupí?

Nakonec bylo postupně nakoupeno cca 200 malých letadel, převážně „Piperů“, ale i nějaké jiné malé letouny, např. Fairchild F-61 a možná i další. První „pajprý“ přistály na Ruzyni na

přelomu července a srpna 1946. Polemika tím sice neskončila, ale nezdá se, že by v důsledku tohoto nákupu byl náš letecký průmysl vážněji poškozen. Zcela jistě však byla umožněna cesta k motorovému výcviku velkému počtu zájemců v celé ČSR a tyto letouny si zakoupila i řada soukromníků i neleteckých organizací.



Piper Cub OK-YFQ v letu nad Jesničankami; 1946

Piper L-4 Cub

Letoun PiperCub byl stěžejním výcvikovým typem amerických leteckých sil, na kterém se naučilo za 2. Světové války létat 80 % tamních vojenských pilotů. Letouny používalo armádní letectvo (USAAF) i námořní pěchota (USMC) a Spojenci.

Vojenská verze L-4 lehkého letadla PiperCub americké továrny Piper Aircraft Company vznikla vývojem z původní konstrukce Waltera C. Jamouneaua Piper J-2 a J-3 Cub, vyráběných do roku 1942. Od toho roku se vyráběla vojenská verze Piper L-4 Cub, nabízející pozorovateli lepší výhled díky větší ploše prosklení kabiny.

Vojenské Pipery J-3 původně nesly označení O-59 (O jako Observation, pozorovací), poté L-4 a včetně ostatních vojenských variant (např. NE-1 a NE-2 pro námořnictvo) bylo těchto letounů postaveno 5 413. Na konci druhé světové války byly mnohé letouny L-4 v Evropě odprodány přímo v místě svého působení.

Technická data a výkony:

Motor: Continental A-65-8 o výkonu 65 k, rozpětí: 10,76 m, délka: 6,82 m, hmotnost prázdného letounu: 335 kg, vzletová hmotnost: 555 kg, maximální rychlost: 140 km/h, dostup: 3 500 m, dolet: 350 km

1.září 1946

Článek autora /Ds/:

„V neděli 1.září 1946 bylo slavnostně otevřeno nové plachtařské středisko v Podhořanech u Přelouče, kde byl zároveň pořádán letecký den. Dopoledne byli přítomni slavnostnímu zahájení za min. dopravy insp.Semrád, za MNO plk.Hess a předsedové ONV a MNV.

Přestřižením pásky bylo letiště otevřeno a ihned odstartoval větroň k prvnímu oficiálnímu letu. Nato byly předvedeny ukázky počátečního výcviku na kluzáku. V 15 hod. začal bohatý pořad leteckého dne.

Plachtaři ukázali starty navijákem a škpt.Černý skvělou akrobacií na větroni Jeřáb. Motorovou akrobacií absolvoval s velkým úspěchem kpt.Flekal na stroji Bücker C3. Třetím akrobatem, neméně dokonalým, byl ppor.Holl na stíhačce Spitfire. Na vteřinu přesně podle programu přilétla čtyřčlenná skupina Spitfirů pod vedením kpt.Zadrobílka a předvedla ukázky bojových letů a náletů na pozemní cíl. Jejich výkony byly diváky bouřlivě aklamovány.

Program byl zakončen shozením padáku s figurínou letadlem Čáp a lety s obecnstvem. O úspěchu leteckého dne svědčí spokojenost přes 4000 diváků. Hosté, kteří si prohlédli krásné středisko, po zásluze ocenili úžasný výkon členů přeloučského aeroklubu, kteří za vedení neúporného předsedy Křemenáka bez subvencí a cizí pomoci prokázali, že pro ně heslo „vzduch je naše moře“ není pouhou frází, nýbrž především pobídkou k činům.“

(Letecký časopis Rozlet; 38/1946)

8.září 1946

I v Bohdanči byl uspořádán malý letecký den. Pardubický aeroklub dopravil na louku bývalého vojenského záložního letiště naviják a přihlížejícím předváděl navijákové starty kluzáků.

Raritou pak byl start dvou školních kluzáků na jednom tažném laně, který předvedli instruktoři Klubal s ŠK-38 OK-5505 a Vlasák s ŠK-38 OK-5559.

Inu, děly se to věci. Předpis to nezakazoval a odvaha nechyběla!

26.září1946

V Pardubicích se uskutečnil první aerovlekový start s VT-52 „Jeřáb II.“ OK-9231, osádka: Vincenc Klubal, Jiří Černohorský. Záznam o vlečném letounu však nebyl dohledán, ví se však, že „vlečnou“ pilotoval Brázda a s největší pravděpodobností se jednalo o vojenského „Storcha“.

Ve stejný den se aerovlekem do vzduchu poprvé dostává i VT-52 „Jeřáb II.“ OK-9225, který do osobního vlastnictví zakoupil přímo od firmy Mráz pilot Jiří Černohorský.



Jediný dochovaný snímek VT-52 OK-9225 (majitel Jiří Černohorský) pochází pravděpodobně z února 1948

28.září 1946

Popkovické letiště je svědkem dalšího experimentu. Jednomu z flotily Piperů bylo namontováno vlečné zařízení a hned ten den byl vyzkoušen aerovlek.

Mnoho z přihlížejících s neskryvanou skepsí poukazovalo na skutečnost, že pouhých 65 koňských sil motoru Continental, který „pajpra“ poháněl, bude na aerovlek poněkud málo. Avšak k údivu všech škarohlídů si „pajpr“ s vlekem lehké „Bejbiny“ neskutečně hravě poradil. „Vlečnou“ pilotoval Vlasák, „Bejbinu“ OK-8254 po nebi vedl instruktor Klubal.

Stejně tak si „pajpr“ poradil i s bílým „Jeřábem“ OK-9225, kdy za jeho kniplem seděl sám majitel Černohorský.

Vše tedy proběhlo v naprostém pořádku, proto nazítrí následoval aerovlekový přelet Piper (pilot Novák) – Gb-II.b (pilot Klubal) do Vysokého Mýta a zpět. I v tomto případě se Piper jako vlečné letadlo docela osvědčil.

Září 1946

Do konce měsíce bylo na svahovém letišti na Bumbálce dobudováno sociální zařízení a od trafostanice ve vesnici Podhořany nadzemním vedením prozatímní elektrická přípojka. Provozu se dočkal i pozemní výtah, který značně ulehčil transporty kluzáků na startoviště.

Jeho základem byl mechanismus balónového navijáku, ale z důvodů, že nebylo možné sehnat vyhovující elektromotor a původní agregát byl neopravitelný, šikovní mechanici jej nahradili dvoutaktním motorem z vozidla Ilo Tempo.

O to více překvapivá byla informace, že členové odbočky ČNA Přelouč na svahovém letišti končí a odchází budovat letiště v Přelouči!

4.října 1946

V regionálním tisku vychází článek z pera Václava Línka emotivně informující veřejnost o dění v aeroklubu.

Létáme...

Memoriálem Ing. Jana Kašpara v chodili prozatím dívat jen z počátku 1937 — pardubického rodáka a vzdělání! »Že je všechno rozbito tak zakladatele českého letectví — rozdukladně, že nejrozumější věc, kterou bylo se prakticky občanstvo výrou mohou udělat, je, strhnout a chodočeského kraje na dlouhých zbourat ještě to, co stojí a začít jiným sedm let s leteckou činností pardubického aeroklubu.

Pohnutý rok 1938 nedovolil již aeroklubu, aby i v tomto roce slo-



žil příznivcům letecké myšlenky veřejné účet ze své práce a činnosti, tragický pak březen roku 1939 byl jen začátkem dalších neúspěšných let, v nichž přišel aeroklub o všechny majetek v hodnotě přes 4.000.000 předválečných korun.

Práce, snažení, oběti a námaha téměř dvou generací byly proměněny v zčernalé trosky, prosící ohroženými a pokroucenými pahýly svých rukou zoufale o znovuvzkříšení.

Nevolaly a neprosily nadarmo!

Je pravda, že trvalo téměř rok po skončení války, než se hrstce mládků modrých výšek podařilo dostat se na letiště, aby zjistili, z kterého konce za to vzít, aby pardubické letectví dostali opět tam, kde bylo.

Vpravdě řečeno, prohlížet a zjišťování, co a jak je, nemuseli dlouho! za hodinu či dvě se sem mohl připotvrdit si jen zblízka to, na co se jít podívat každý, kdo mluví či píše plně hoden!

Perspektiva málo příjemná, jak každý uzná! — Co však naplat! Létali jsme dříve — musíme létat i dnes!

To byl asi resultát porady po prohlídce letiště. A tak jedné březnové neděle ožilo pardubické letiště halasným pokřikem a bujarým životem nadšeného mláde!

Pardubický aeroklub udělal první krok do nového života.

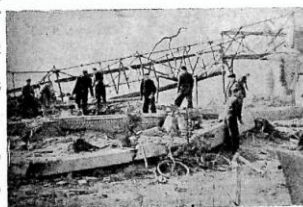
Ne prosím — ani jediný z účastníků této první neděle si nezapomněl! Nemohl, poněvadž neměl na čem!

Každý si svléknul pěkně kabát, plivnul s chutí a větším či menším kumštem, podle toho, jak to odkoukal někde u zedníků na stavbě, do



o stachanovských výkonech a práci pro republiku!

A tak to šlo každou sobotu, neděli a ve volném čase ve všední dny po několik týdnů. Dnes je víc než polovina trosek odstraněna a mate-



riál očištěn pro stavbu nového hangaru.

Při vši této práci však správní výbor zahájil současně hotové křižácké tažení na příslušná ministerstva, za účelem získání toho všeho, co je třeba k výcviku našich příštích letců!

No a vidíte — I tady byly úspěchy!

Dnes už ten pohled na rozlehlé pardubické letiště není takový studený a nevlidný! — Sedm bezmotorových letadel a čtyři motorová a rozhořelé zraky i tváře desítek mladých nadšenců, příštích našich kormidelníků vzdušného loďstva jej opět učinily tím, čím nám všem kdy si bylo! A dne 13. října t. r. provede VAP slavnostní křest nových letadel a uspořádá propagační letecký den za účasti zástupců MNO, MD, ČNA a našich nejlepších civilních i vojenských letců a akrobatů, na kterém chce všem těm, kdož mu podali pomocnou ruku v nejtěžších pro něj chvílích, ukázat, co všechno za krátký čas od letošního jara vykonal a přesvědčiti je, že je jejich důvěry Linek.

(Rudá Zář; č.37/1946)

6.října 1946

Na popkovicském letišti je v navijákovém provozu novotou vonící krémově bílý soukromý VT-52 „Jeřáb II.“ OK-9225 (majitele Jiřího Jand’ourka). V něm instruktor Klubal poprvé „vyváží“ další piloty.

Snaha, kterou je nutno vítat – krajové plachtařské středisko v Podhořanech - /ikh/

„Železné hory byly již před válkou cílem našich plachtařů. Skoro dvacetikilometrový svah lemující na severovýchodě čáslavskou rovinu lákal k letům podle svahu za příznivého větru. Tyto pokusy vyžadovaly však již zkušených plachtařů. V kraji čáslavském sice vždy pracovaly s úspěchem plachtařské odbory MLL (Čáslav, Kutná Hora, Golčův Jeníkov); protože v kraji nebylo svahové letiště, školili se začátečníci většinou na „svaté hoře“ našich plachtařů, na Rané u Loun.

Nadšení pro letectví a pro plachtění po revoluci přineslo oživení a znovuvzkříšení letecké činnosti i v čáslavském kraji. Byl to Český národní aeroklub v Přelouči, který se sám ujal úkolu vybudovat v Železných horách plachtařské letiště, které by bylo současně plachtařským krajovým střediskem. Terén byl vyhlédnut plachtařskými odborníky npor.Kůrkou, Vladimírem Šilhanem a H.Váhalou za spolupráce plachtařů z kraje na katastru obce Podhořan, v místech, kde silnice Čáslav – Heřmanův Městec – Chrudim stoupá, aby přemohla výškový stupeň vytvořený Železnými horami.

K vytvoření plachtařského letiště nestačí jen nadšení. ČNA Přelouč za spolupráce ostatních odboček ČNA v kraji uchopil se práce. Ministerstvo národní obrany dodalo stavební materiál, dřevěné skládací baráky, ČNA Přelouč se ujala dalších finančních nákladů, a co dnes má největší cenu, dodala spolu s ostatními odbočkami lidskou práci.

Víc jak 16.000 pracovních hodin bylo mladými nadšenci odpracováno v krátkém čase na letišti v Podhořanech. A výsledek: na letišti stojí ubytovací budova, stejných rozměrů jako na Rané, velitelská budova, hangár, zdravotnická zařízení a výtahy na letadla. A na stožáru hrdě vlaje vlajka.



Torzo navijáku výtahu letadel na svahovém letišti Podhořany-Bumbálka; snímek je z poloviny šedesátých let minulého století

Plachtařské letiště není ještě krajovým střediskem. Letiště v Podhořanech, má-li splnit svůj úkol, musí sloužiti celému kraji. Všechny odbočky Českého národního aeroklubu v kraji se musí zúčastniti na provozu letiště. A to se také stalo.

Na schůzi v Čáslavi, které se kromě zástupce hlavního štábu velitelství letectva mjr.Okrouhleckého, škpt.Zafouka, npor.Kůrky a zástupce Ústřední ČNA ing.Holínského zúčastnili zástupci ČNA Čáslav, Kutná Hora, Přelouč, Golčův Jeníkov a Heřmanův Městec, bylo závazně usneseno, že všechny uvedené aerokluby se zúčastní na provozu plachtařského letiště v Podhořanech. Protože se vybudování letiště

neobešlo bez určitých finančních obětí, uvolily se jednotlivé aerokluby rozdělit se v poměru počtu obyvatelstva o tyto dluhy.

Vyzdvihujeme toto pochopení všech aeroklubů v kraji a snahu najít společnou základnu pro vyřešení otázky krajevého výcvikového střediska. Členstvo jednotlivých aeroklubů s radostí uvítá tuto dohodu, protože se tím dostane všem členům možnost řádného výcviku na svahu, a každý aeroklub ušetří mnoho peněz, které by musel obětovati, aby si vytvořil ve svém místě vlastní výcvikové letiště.

Sjednocené aerokluby, k nimž přistoupí s největší pravděpodobností i Chrudim, vykonají pro plachtění daleko více než každý sám jednotlivě. Tuto snahu musíme vždy a všude vítati."

(Letecký časopis Rozlet; 45/1946)

13.října1946

V Pardubicích se koná letecký den, první po válce.

výňatek z článku „Pardubice – kolébka čs.letectví, autor V.Línek):

„Po půlroční, v pravém smyslu slova, dřině, o níž si neúčastněný těžko může učiniti představu, se představil VAP po nucené, sedmileté přestávce, opět po prvé veřejnosti – propagačním leteckým dnem!

Pardubické sluníčko mělo asi z podniku strach, a proto se zabarikádovalo kupou mraků, které když uviděly, jak nám to pěkně klapě, se nedaly za žádnou cenu odehnat, ať si milé sluníčko hudovalo, jak chtělo. Jeho vina!

Bylo by uvidělo, jak za účasti nejvyšších představitelů našeho civilního i vojenského letectví, zástupců Ústředí ČNA a nespočetného publika jsme provedli křest sedmi nových letadel – vzorné ukázky plachtařského výcviku a výkonného plachtění a bylo by s námi v údivu sledovalo úžas budící akrobacii našich nejlepších sportovních i vojenských letců, bombardování pozemních cílů a hloubkový nálet, prostě všechno to, co už na pardubickém letišti sedm dlouhých let nevidělo!

A bylo by bývalo svědkem našeho slibu – „Že my v Pardubicích, pamětliví jsouce odkazu prvního českého pilota, našeho rodáka, inž.Jana Kašpara, se přičiníme ze všech sil, aby v čase co nejkratším zazvučela opět v blankytném azuru, rozklenutém nad naši krásnou, svobodnou zemi, naplno mohutná symfonie, plná síly, odvahy a odhodlání – jásavá píseň našich stříbrných sokolů – našich letadel – záruky to naší národní svobody a samostatnosti!"

(Letecký časopis Rozlet; 48/1946)



Piper L-4HCub OK-XFC pokřtěný „Borovec“; Pardubice, 13.říjen 1946

Mimo letecká vystoupení, výše uvedená v dobovém leteckém tisku, byl divákům v Popkovicích předvenen i atraktivní navijákový dvouvlak školních kluzáků ŠK-38.

Slavnostně pokřtěnými letouny při leteckém dnu byly „pajpry“ OK-YFQ, který od té chvíle nesl jméno „Lonek“, OK-XIC byl pojmenován „Pardubice“ a OK-XFC „Borovec“. Pokřtěn byl i dvousedadlový větroň VT-52 Jeřáb II. OK-9231, a to jménem „Tolar“.



Snímek z leteckého dne v Pardubicích, v popředí Gb-II.b Grunau Baby; Pardubice, 13.říjen 1946

Kdo byl Rudolf Borovec?

Narodil se v Pardubicích, ve městě českých leteckých průkopníků Ing. J. Kašpara a E. Čiháka 5.února 1915.

Jakožto gymnazista a absolvent vyšší průmyslové školy strojnické, zakusil rovněž své letecké začátky, protože byl členem zdejšího čile se rozvíjejícího Východočeského aeroklubu Pardubice.

Díky tomu byl povolán na vojenskou prezenční službu k čs.letectvu. Prošel zde školou důstojníků letectva v záloze s přidělením u Leteckého pluku 5 v Brně.

Jelikož se nehodlal smířit s okleštěním republiky po Mnichovu a obsazením své vlasti nacisty, vyhledal po okupaci napojení na ilegální síť, jež organizovala odchody čs. Vojáků z Protektorátu. Tímto prostřednictvím se mu podařilo 4.8.1939 přejít do Polska.

Po včlenění do čs. Vojenské skupiny odplul 18.8.1939 z přístavu Gdyně do Francie. Počátkem září je zařazen do letecké skupiny v táboře čs.vojska v Agde, odkud je 6.10.1939 vyslán do kursu pro palubní střelce. V lednu 1940 se ocitl v pilotním a následně stíhacím výcviku.

S pádem země galského kohouta 21.6.1940 odplul do Velké Británie. Zde byl přijat 12.7.1940 do řad dobrovolnické zálohy RAF v hodnosti Pilot Officer.

Z leteckého depa v Cosfordu odešel 23.8.1940 do vstupního školení k jednotce operačního výcviku na základnu RAF Benson. Po odlétání osnovy na lehkých bombardérech Fairey Battle, pokračoval od 28.10.1940 ve stíhacím kursu na strojích Hawker Hurricane a po té nastoupil 19.2.1941 na základnu RAF Northolt na severu Londýna k 601. squadroně, nesoucí přídomek County of London. „Šestsetprvní“ byla tehdy, po těžkých ztrátách v bitvě o Británii, doplněna o nové piloty, včetně čtyřech Čechoslováků.



Rudolf Borovec

Změna nastala 2.5.1941 přesunem na základnu RAF Manston v Kentu.

V období operačního odpočinku, které trvalo od června 1941 do ledna 1942, vyvážel zprvu učitele a žáky navigace na dvoumotorových Avro Ansonech, poté působil v obdobném zařazení v Llandwrogu na území severního Walesu u školy palubních střelců, kde pilotoval bombardéry A. W. Whitley Mk. II.

V listopadu 1941 se jeho zařazení změnilo na instruktora stíhacích žáků na Hurricanech u 55. OTU, sídlící v severoanglickém Usworthu.

Od 6.1.1942 se operačním přidělením dostává na Spitfiry Mk.Vb k 19.squadroně na základnu Ludham v Norfolku, kde se setkává s dalšími piloty-krajaný.

Když byl konečně založen stíhací útvar s čs. statutem, dostavil se Rudolf Borovec 9.5.1942 na sektorovou základnu RAF Exeter v Devonu k 310. peruti, jako její nový příslušník. Již tehdy měl ale podánu žádost, jež reagovala na výzvu čs. exilové vlády ohledně služby u národního leteckého tělesa na sovětské frontě. Do Ruska se v Británii hlásilo překvapivě velké procento čs. stíhačů.

Poručík Borovec se stal jedním z hrstky vybraných, jenž obdržel vyrozumění londýnského MNO, aby se připravil k cestě do SSSR.

Po oficiálním rozloučení v Londýně vyplula 21.2.1944 skupina pilotů, pod vedením škpt. Františka Fajtla, ze skotského Glasgow do Port Saidu.

Z Egypta pak cesta pokračovala kombinovanou vlakovou a autobusovou dopravou přes Sýrii a Irák do iránského Teheránu. Počátkem dubna odtud byla skupina dopravena letecky do Moskvy.

Následoval výcvik 22 pilotů 128. Čs. stíhací perutě na základně Ivanovo a v Kubince u Moskvy se stíhačkami Lavočkin La-5UTI s dvojím řízením a nově dodanými La-5FN smíšené konstrukce, dosahujících max. rychlost 648 km/h.

V červnu 1944 je útvar přejmenován na 1.Čs.samostatný stíhací pluk. Když na Slovensku propuklo 29.8.1944 povstání proti fašistickému režimu, gen.Krasovský odesílá na povstalecké území velení čs.pluku, aby prozkoumalo možnosti přesunu do nepřátelského zázemí. Potřebná vzdušná podpora o síle 21 stíhaček s čs.piloty pak odstartovala ze Stubna 17.9.1944 na plochu Zolná u Zvolena.

Za mezipřistání v Krosně se por.Borovcovi u jeho stroje zavřel samovolně podvozek. Tím se připravil o památný akt na Zolné, nicméně Borovec na Slovensko záhy dorazil s personálem pluku a zapojil se do intenzivní činnosti.

Slovensko se mu stalo fatálním osudem. V důsledku silného německého tlaku bylo povstání postupně rdoušeno a operační prostor pro stíhací pluk tím doznal neudržitelných rozměrů. Jednotka se proto 25.10.1944 vydala k ústupu. Zpět do sovětských pozic odlétá toho dne 12 zbylých La-5FN. Při startu však havaruje npor.Chábera, který nakonec přeci jen odlétne se strojem, jež mu přenechává právě Borovec.

Pilot Rudolf Borovec za nastalé situace aktivně přijal novou výzvu k odporu proti nepříteli. V Nízkých Tatrách se připojil k 2.Čs.paradesantní brigádě a vydal se na cestu partyzánského způsobu boje.

9. listopadu 1944 v prostoru Liptovské Ľubče za sněhové metelice narazil u Soliska oddíl na skříňový radiovůz, k němuž se Borovec vypravil, aby zjistil možnosti získání součástek pro

partyzánskou vysílačku. Zasáhla jej však překvapivá palba nepřítele, která ukončila jeho život...

Rudolf Borovec, nositel Čs. Válečného kříže 1939, Čs. Medaile Za chrabrost, Čs. Vojenské pamětní medaile se štítky F, VB, byl in memoriam povýšen do hodnosti štábního kapitána a posmrtně mu byl též udělen Řád SNP I. třídy. Rozkazem ministra obrany ČSFR se mu 1.6.1991 dostalo mimořádného povýšení na plukovníka in memoriam.

Kdo byl Jiří Potůček alias Alois Tolar?



Jiří Potůček – Tolar

Narodil se 12. Července 1919 v Brunecku v Jižním Tyrolsku. Otec Vilém Potůček byl osobním komorníkem hraběte Šternberka. Matka Antonie, roz. Karlová, byla u hraběte Šternberka komornou. Neměl sourozence. Rodina bydlela ve Šternberku, později se přestěhovala do Vranova (dnes se obec nazývá Břasy) u Rokycan. Zde rodiče zakoupili domek s hospodářstvím.

Obecnou školu absolvoval ve Vranově, měšťanskou školu v Horním Stupně.

Po absolvování kurzu v Radnicích nastoupil k firmě Baťa, kde se vypracoval na gumárenského instruktora.

V době vypuknutí druhé světové války byl na služební cestě v Osijeku v Jugoslávii.

Odtud odjel přes Řecko, Turecko a Sýrii do Francie, kde byl v Agde 14.1.1940 prezentován do čsl. zahraniční armády. Byl zařazen k telefonní rotě jako spojař. Prodělal radiovýcvik, bojů o Francii se nezúčastnil.

Po pádu Francie byl 26.6.1940 evakuován do Velké Británie. Tam byl zařazen ke spojovací rotě. 28.10.1940 byl povýšen na desátníka. V létě 1940 byl vybrán do výcviku pro zvláštní úkoly.

V té době již byl jako radista zařazen do výsadku Silver A. Krátce po půlnoci 29.12.1941 byl společně s velitelem skupiny Alfrédem Bartošem a Josefem Valčíkem vysazen u obce Senice poblíž Poděbrad.

Na území protektorátu obsluhoval radiostanici s krycím názvem „Libuše“ a používal krycí jméno Alois Tolar.

S Londýnem se poprvé spojil 15.1.1942. Vysílal z kamenolomu Hluboká (kde byl zaměstnán jako noční hlídač) u obce Ležáky a z Bohdanče.

V polovině června 1942 se s radiostanicí přemístil do nového úkrytu v osadě Končiny u Bohdašína, kde na něj ale 30.6.1942 udělalo gestapo zátah.

Jiří Potůček se prostřílel z obklíčení a unikl ještě tři dny, přičemž se pokoušel vrátit na Pardubicko. Vyhladovělý a unavený usnul ve křoví nedaleko obce Trnová. Zde ho našel strážmistr protektorátního četnictva Karel Půlpán a ve spánku nebo v sebeobraně jej zastřelil.



VT-52 OK- 9231 pokřtěný „Tolar“, v kokpitu Jiří Jand'ourek

Dne 5.září 1945 byl Jiří Potůček – Tolar postupně in memoriam povýšen do hodnosti podporučíka, v prosinci téhož roku do hodnosti nadporučíka pěchoty.

7.dubna 1948 byl povýšen do hodnosti kapitána pěchoty. 24.června 2002 byl povýšen do hodnosti podplukovníka.

Kdo byl Jaroslav Lonek?



Jaroslav Lonek

Narodil se 22.prosince 1904 v rodině poštovního kontrolora Josefa Lonka a Marie Lonkové, rozené Šelové.

Vystudoval tři ročníky vyšší státní reálky v Pardubicích, z prospěchových důvodů ale odešel a vyučil se jemným mechanikem.

V letech 1924–1926 absolvoval vojenskou službu u leteckého pluku č.1, kde získal pilotní průkaz. Poté odešel do zálohy. Na konci dvacátých let byl zakládajícím členem Východočeského aeroklubu v Pardubicích, kde působil i jako instruktor a konstruktér. Postavil zde několik letadel, například L-1 Lump, L-5 a L-8 Ginette.

V letech 1935-1938 byl Lonek šéfkonstruktérem ve Zlínské letecké a.s. (ZLAS), vlastněné koncernem Baťa. Podle jeho projektu byly postaveny sportovní letoun Zlín Z-IX a větroň Zlín Z-X.

Dále zkonstruoval úspěšný dvoumístný sportovní jednoplošník Zlín Z-XII či rychlý cestovní a závodní stroj Zlín Z-XIII.

Po vzniku Protektorátu Čechy a Morava Lonek odešel do Polska, kde byl po vypuknutí války a okupaci jeho východní části SSSR internován Rudou armádou.

Zde si ho v internačním táboře v Jarmolincích vytipovala sovětská tajná služba a v únoru 1940 ho poslala zpět do Protektorátu se zpravodajskými úkoly.

Vytvořil zde špiónážní síť s jádrem v Pardubicích, pokrývající však téměř celé území protektorátu. Ta ovšem byla počátkem roku 1941 odhalena a zlikvidována.

Lonek byl v březnu 1941 zatčen, roku 1943 odsouzen k trestu smrti a 26.ledna 1945 popraven v Drážďanech.

Za své hrdinství v odboji byl po válce vyznamenán In memoriam Československým válečným křížem 1939.

20.října 1946

Po mnohých organizačních peripetiích a odkladech je do Obecního domu v Praze svoláno **ustavující valné shromáždění Aeroklubu republiky Československé (ARČS).**

Formálně se tak potvrdil vznik letecké spolkové organizace reprezentující všechny Čechy a Slováky schopné a ochotné pracovat pro vyšší úroveň československého letectví.

Do čela předsednické rady byl zvolen ing.dr. Václav Roubík, čestným předsedou Jan Masaryk, ministr zahraničí ČSR.

4.listopadu 1946

REPUBLICA ČESKOSLOVENSKÁ
MINISTERSTVO DOPRAVY

Telefony: Distanční Praha / Telefon: místní 425-43, 414-51 / vnější 414-55, 414-57 / Nalobky dle směry, pátek, 10-11 / Poštovní spojení 42820 / Místní linka (fio)
Adresa: Praha III, Šestlána 12

Aeroklub
Pardubice

K Vašemu Titulu (znamená) ze dne Místní Titul Praha.
7/214 - 1/7 ai 1946. 4. listopadu 1946.

Váš:
Přidělení nových letadel
typu „Krajánek“ Aeroklubům.

Ministerstvo dopravy zapůjčilo Vám letadlo typu Zlín 24 „Krajánek“ značky OK-8423 s podmínkou, že bude udržováno v řádném stavu a létání na něm prováděno pod dohledem zkušeného a oprávněného instruktora.

Převzetí propůjčeného plachtového letadla projednejte bezodkladně se zdejšími odd. I/4 /Ing. Verner/, kde Vám budou předány směrnice o propůjčování plachtových letadel z majetku čsl. státu; před tím jakož i před vystavením osvědčení o způsobilosti k létání nesmí být letadlo používáno.

Upozorňujete se, že letadlo je Vám ministerstvem dopravy pouze propůjčeno a může být kdykoliv disponováno na jiné místo.

Podle § 6 a 7, odst. III, zákona o letectví, ze dne 8. července 1925, č. 172 Sb. z. a n., vyžádejte si od zdejšího úřadu odd. I/3 legitimaci k držení tohoto letadla.

Převzetí letadla proveďte po předchozím dohodnutí s fou Automobílové závody - závod Otrokovice, které se vykežte tímto výnosem.

V případě, že nemáte možnost transportu, je uvedená firma ochotna provést dopravu na Váš náklad.

Za ministra:
v z. Ing. Srba v. r.

Za správnost vkladu
přednost

[Podpis]

401

Adm 7 (1000) V. a 60. VII.

„Úřední šiml řehťá“ aneb „Chybička se vloudila“

Tento přípis vyvolal značné pozdvižení a rozpaky potom, co zástupci aeroklubu se na jeho základě v Otrokovících dožadovali avizovaného vydání „Krajánka“ s imatrikulací OK-8423. Takový se totiž ve fabrice nenacházel!

Zato tam byl OK-8523 a tak se pardubičtí vyslanci vraceli domů s kořistí a myšlenkou, že na čísle nesejde. Hlavně že éro je naše!



Tak vypadal Zlín Z-24 „Krajánek“ OK-8523 při převzetí v roce 1946;
kresba Kolmann Petr, 2007

Zlín Z-24 Krajánek



Z-24 „Krajánek“ zrestaurovaný Jiřím Lenikem při zalétávacím letu na Rané; 27.8.2006

Zlín Z-24 Krajánek volně navazoval na německý Gb-IIb., byl však lehčí a snadněji ovladatelný. První prototyp z celkem třísetkusové výrobní série byl zalétán již v roce 1945 na letišti v Otrokovicích, výroby se ujala firma Kochman v Kralupech n.Vlt.

Celodřevěná konstrukce s trupem potaženým překližkou měla otevřený pilotní prostor. Křídlo i kormidla potažena jen zčásti překližkou, zbytek plátnem.

Svémi letovými vlastnostmi byl ideálním letounem pro pokračovací výcvik termického létání a význačnou měrou se podílel na výcviku nových československých pilotů.

Technická data a výkony:

Rozpětí: 12,12m, délka: 6,29m, výška: 1,55m, štiřlost: 10,89, hmotnost: 138kg, max.vzlet.hmotnost: 250kg, klouzavost: 1:18 (55km/h), plošné zatížení: 16,67kg/m², min.klesavost: 0,8m/s (52,4km/h), rychlost - min/max: 45,5/215km/h

16.listopadu 1946

Tohoto dne ČNA odbočka Pardubice (VAP) přebírá oficiálně od Vojenské správy vybavení propůjčené části hangáru VÚ 4652.

prosinec 1946

Mjr. Roberta Grunta ve funkci velitele pardubického vojenského letiště střídá koncem roku mjr. Bedřich Dvořák – pilot, který za druhé světové války bojoval v řadách RAF proti nacistickému Německu. Při jedné z četných misí byl sestřelen, na zemi dopaden a do konce války držen v zajateckém táboře.

V jeho osobě získali pardubičtí letci dalšího partnera, majícího pro sportovní létání hluboké pochopení.

V té době motorové letouny i kluzáky a větroně aeroklubu sdílely společnou střechu s vojenskými stroji v provizorně opraveném hangáru letecké akademie jsouce od sebe odděleny toliko křídou nakreslenou čarou na betonové podlaze!

Řada vojáků z povolání byla současně i členy VAP. Dalo by se říci: dokonalá symbióza. Pro aeroklub se našlo i zázemí v podobě dřevěné boudy v rohu letiště, kde se dalo zatopit a posedět i v nastávající docela tuhé zimě.

20.prosince 1946

Aeroklubu přichází z Ministerstva dopravy výzva k odebrání 1ks školního kluzáku Z-23 „Honza“. V dopise není uvedena imatrikulační značka, ale s největší pravděpodobností se jednalo o kluzák OK-5180.



Zlín Z-23 „Honza“ OK-5188 (pravděpodobně ze stavu Aeroklubu Kutná Hora) na letišti Nový Dvůr v r.1950

Zlín Z-23 „Honza“

Byl přímo odvozen od ŠK-38 „Komár“ a lišil se od něj pouze způsobem vyztužení křídel, kdy místo obvyklé pyramidy s napínacími lany konstruktéři zvolili dva páry ocelových vzpěr kruhového průřezu.

21.prosince 1946

Instruktorovi Klubalovi je uděleno oprávnění k provádění kontrolních letů ve dvojím řízení, zatím ne však oprávnění k vyučování létání touto formou výcviku!



Klubovna VAP na pardubickém letišti; prosinec 1946