

1948

4.ledna1948

VAP svolal na neděli 4.ledna výroční valnou hromadu, které se jako hosté účastnil zástupce MNV dr.Thein, ministerstva dopravy ing.Weysser a zástupci aeroklubů Chrudim a Vysoké Mýto.

Problémem, který se jako červená nit táhl všemi přednesenými zprávami, bylo letiště:

„Jeden z nejstarších aeroklubů nemá letiště a nemá ani pořádný hangár, ve kterém by byl vlastním pánem! Je to ironie osudu klubu, který si před válkou vybudoval nejen letiště, ale i celé zařízení s krásným hangárem. Dnes je bezprizorný a žijící z uznání vojenské správy. A přitom jeho činnost i letecká není malá, i když nemohl být dodržen stanovený program.“

(Letecký časopis Rozlet; 1/1948)

Z úst pilota Černohorského padl návrh začít uvažovat o budování sportovního letiště v blízkosti Bohdanče, tam, kde v minulosti bylo polní letiště. Návrh však zapadl, protože vrcholní funkcionáři aeroklubu i nadále věřili v úzkou spolupráci s vojenským letectvem.

Dramatická byla volba nového výboru, ale po 75 minutovém dohadování byl zvolen výbor VAP v tomto složení: předseda: Josef Hendrych; místopředsedové: Bleha, Březina, Dvořák; Členové výboru: Jičínský, Danihelka, Souček, Rumler, Línek, Stehno, Štěfánek, Kořínek, Lorenc, Volf, Jelínek.

Výkonné letecké funkce byly následující: správce leteckého provozu pro motorové i bezmotorové létání – kpt. František Rumler, technický správce – Jan Kupka, zaměstnanec VAP náčelník a instruktor plachtařského odboru–Vincenc Klubal, předseda plachtařského odboru – por. Václav Klail

5.ledna 1948

Instruktorovi Klubalovi je Českým národním aeroklubem oficiálně uděleno oprávnění k vedení výcviku ve vleku za motorovým letadlem.

16. ledna 1948

Letecký park Aeroklubu Přelouč je rozšířen o letoun Aero C-104 imatrikulace OK-BFR



Aero C-104 OK-BFR na letišti Nový Dvůr; první polovina padesátých let

16.ledna 1948

Aerokluby v čs.letectví – gen. Vilém Stanovský, přednosta leteckého odboru MD (kráceno)

„Po druhé světové válce nastal u nás velký vzrůst zájmu o letectví a činnosti směřující k organizování aeroklubů za účelem pěstování leteckého sportu jak plachtařského, tak motorového. Aerokluby, jako lidové instituce založené na dobrovolnosti a zájmu civilních orgánů, mají proto významné úkoly: seznámiti široké vrstvy obyvatelstva s letectvím jak po stránce teoretické, tak praktické. Ukojiti touhu si zalétati, která zejména u mládeže hoří mocným plamenem. Pěstovati nejen rekreaci na zeleném trávníku letiště, ale i vychovávat mládež ke statečnosti, odvaze, bdělosti, svědomitosti a kamarádství, odpovědnosti a rychlému rozhodování.

Bylo proto potřeba, aby stát ze svých finančních prostředků aerokluby podpořil, neboť bez této podpory by nebyly s to, aby po dlouhé době nesvobody, v době nejkratší opět ožily a daly se do práce.

Jak všichni dobře chápeme, je činnost aeroklubů důležitá a pro náš stát prospěšná, ale podpora, které stát aeroklubům dal a v budoucnosti hodlá dávat, nesmí být hlavním zdrojem jejich existence. Aerokluby se musí postavit na vlastní nohy, jejich činnost se musí rozvíjet tak, aby získaly vlastní zdroje příjmu.

Další věc je šetrnost. Peníz, který se snadno získá, snadno se vydá! Mnozí se zcela opřeli o státní pomoc. Vydává se často, když ne zbytečně, tak příliš lehce. Není to, bohudík, všeobecné a je třeba si říci, že není možné od občanů jimi těžko vydělané příslušnými přísnými daňovými předpisy získané prostředky lehce a neúčelně vydávat. Vnitřní služba aeroklubů musí být jednoduchá a úsporná!

Létání, zejména motorové, je velmi drahé, proto není možné, aby každý člen aeroklubu létal. Létání lze poskytovat hlavně mládeži a jen těm, kteří jsou schopni po všech stránkách reprezentovati svůj klub a sloužiti zájmům státu.

Létání, není-li řízeno odborně, svědomitě a s plným vědomím odpovědnosti, jest nebezpečné. Je proto třeba, aby řízení výkonné letecké činnosti bylo věnováno více pozornosti, pěstována větší ukázněnost a smysl pro odpovědnost.

Z hlediska národohospodářského nebylo by úsporné, aby každý aeroklub měl svoje letiště pro motorové létání. Je třeba, aby se aerokluby sdružovaly a společně budovaly jedno letiště. Stejně tak i pilotní výcvik nebude možno prováděti všude, nýbrž jen tam, kde je zaručen odborný dohled a kvalifikovaný učitelé.

(Letecký časopis Rozlet; 2/1948)

Z různých prohlášení již tedy bylo cítit, že z hesla: „letiště u každé vesnice, u města raději hned dvě!“, je potřeba ubrat. A to dost hodně! Nejvyšší představitelé státu, politici i zákonodárci sice v nejrůznějších proklamacích neustále zdůrazňovali důležitost sportovního letectví pro stát i jeho obranu, ale vyvíjející se geopolitická situace jasně naznačovala, že je třeba více upřednostňovat sféru vojenství a činnost aeroklubů brát jen jako personální líheň, přičemž sportovní činnost nebude v hledáčku priorit.

Ostatně, politický vývoj v naší zemi měl zanedlouho ukázat, kam budeme směřovat.



Pardubické letiště; leden 1948

1.února1948

„V neděli 1.února jednali přeloučští letci o dalším běhu života na valné schůzi, jejímž jediným stínem byla neúčast zástupců úřadů a ústředí. Zprávy činovníků ukázaly, že se aeroklub věnoval budování vlastního stánku, když nejprve vybudoval plachtařské středisko v Železných horách.

Na jaře 1947 byl postaven na našem letišti východně od Přelouče hangár, věnovaný ministerstvem národní obrany. Konečná úprava plochy bude provedena pomocí buldozeru, půjčeného ministerstvem dopravy. Až dosud se musilo startovat pouze na polovině letištní plochy.

Další práce je stavba letištní budovy, kde bude klubovna, kancelář, byt pro správce a meteorologická stanice, kterou přeloučští chtějí vybavit co největším počtem přístrojů, aby plachtaři, kteří za loňský rok nalétali 25 hodin, měli pro svoji činnost co nejlepší podmínky. Zatím je v Přelouči desetičlenné družstvo skupiny „C“, přes třicet plachtařů skupiny „B“ a několik desítek skupiny „A“. Náčelník Vondruška má dvě podmínky pro stříbrné „C“. Také naviják, postavený obětavou prací mechanika Malinského a předsedy aeroklubu Křemenáka, je připravený pro rok 1948, který bude prvním rokem, kdy se přeloučští letci budou moci věnovat létání aspoň z 50%.

Předsedou zůstává obětavý Ladislav Křemenák, dobrý kamarád a žádné překážky se nebojící pracovník.“ /J.V./

(Letecký časopis Rozlet;7/1948)

15.února1948



Konec „kořistní“ Gb-II.bGrunau Baby OK-8254; Pardubice, 15.2.1948

„Zdálo se, že to bude na pardubickém letišti den s normálním provozem. Foukal čerstvý vítr od západu a létalo se na navijáku. Až tak kolem 17,00 hodiny, kdy už jsme stejně přemýšleli o tom, že provoz ukončíme, začalo chumelit. Řada byla na mě, ale vzdát se dobrovolně startu, když všichni měli o jeden víc než já? Nepřicházelo v úvahu, ani když vlhký sníh na nosných plochách „bejbiny“ začal ulpívat!

Start. „Bejbina“ jen neochotně nabírala výšku a začala se klonit doprava. Po vypnutí, bylo to sotva 120 metrů, přešel aeroplán do pravé spirály a já už si pamatuji jen na tu ohromnou ránu a spoustu dřevěných třísek.“

To byla slova vzpomínek Viktora Švabenského na neblahou událost, jež ho stála kupodivu jen zlomený kotník!



Toto opravit už opravdu nepůjde! Gb-II.b., „Grunau Baby“ OK-8254; Pardubice, 15.2.1948

18.února1948

Plachtaři smutní nad koncem „bejbinky“, zato u motorářů je veselo! K provozu byl totiž přidělen další aeroplán – Praga E-114M „Air Baby“ s imatrikulací OK-BNG.



Praga E-114M OK-BNG; Pardubice, únor 1948

Praga E-114M

Jednalo se o jednomotorový sportovní samonosný hornoplošník celodřevěné konstrukce se dvěma sedadly vedle sebe, s pevným zadovým podvozkem a zakrytou kabinou osádky.

První prototyp byl vybaven motorem Aeronca E-113 o výkonu 26,5 kW. Měl výborné letové vlastnosti, stabilitu i hospodárnost provozu.

Od jara 1935 sériově vyráběné stroje obdržely ploché dvouválcové motory chlazené vzduchem Praga B o výkonu 29 kW.

Bombardováním za války byl zničen archiv s výkresovou a výrobní dokumentací letadel Praga, takže při poválečné obnově výroby E-114 byla řada částí E-114 vyvíjena znovu a znatelně se od předválečné verze liší. Ve vnějších tvarech to byla zejména větší svislá ocasní plocha lichoběžníkového tvaru se zaobleným zakončením. Křídlo mělo pevnější kostru a

dostalo větší úhel vzepětí. Zdokonaleno bylo i řízení a podvozková kola byla opatřena hydraulickými brzdami.

Druhý poválečný typ E-114M, zalétaný 29. ledna 1947, měl motor Walter Mikron III, invertní čtyřválec o výkonu 50 kW.

S původním dvouválcem Praga B byly po válce postaveny pouze dva exempláře. V továrně Praga bylo ještě během roku 1947 postaveno 100 kusů v provedení D a M, následně byla produkce v nevyhovujících podmínkách karlínského závodu zastavena a převedena do letňanského Rudého Letova, kde vzniklo dalších 26 kusů.

Technická data a výkony :

Motor plochý čtyřválec Praga D o výkonu 75 k, rozpětí 11,00 m, délka: 7,05 m, nosná plocha 16,20 m², hmotnost prázdného letounu 350 kg, vzletová hmotnost 585 kg, maximální rychlost 187 km/h, cestovní rychlost 165 km/h, dostup 4300 m, dolet 730 km

Ve stejný den byl i v Přelouči důvod k oslavě. Místní flotilu letounů rozšířil také jeden kus Praga E-114M „Air Baby“ s imatrikulací OK-BNF.

Ale ani jedno z letadel toho v únoru a následujících několika měsících moc nepoletalo.

20. - 25.únor 1948

Začíná čistka na inspektorátech branné výchovy. V těchto dnech byli přední funkcionáři Svazu brannosti pozatýkáni, krajská velitelství, kanceláře, výcviková střediska a sklady zbraní byly obsazeny příslušníky pohotovostních pluků SNB a příslušníky Lidových milicí a veškerá sportovně branná činnost byla zastavena.

25.února 1948



Klement Gottwald na Václavském náměstí v Praze; 25.2.1948

"Právě se vracím z Hradu od prezidenta republiky. Dnes ráno jsem panu prezidentu republiky podal návrh na přijetí demise ministrů, kteří odstoupili 20. února tohoto roku.

A současně jsem panu prezidentu navrhl seznam osob, kterými má být vláda doplněna a rekonstruována. Mohu vám sdělit, že pan prezident všechny mé návrhy, přesně tak jak byly podány, přijal..."

Těchto pár vět, pronesených 25. února 1948 předsedou vlády Klementem Gottwaldem před stotisícovým davem na Václavském náměstí bylo vítězným vyvrcholením vysoké politické hry posledního únorového týdne, v níž nechybělo omezování svobod tisku, politické čistky a vydírání, spojené třeba s obsazením Lidového domu, vznik ilegálních ozbrojených složek a samozřejmě přímý nátlak na úřadujícího prezidenta republiky.

Únorový převrat byl logickým vyvrcholením sílící snahy Komunistické strany Československa (KSČ) o úplné mocenské ovládnutí státu. Komunisté sice ve volbách na jaře 1946 zvítězili, ale postupně začali ztrácet podporu obyvatelstva a hrozil jim neúspěch ve volbách v roce 1948. Komunisté však byli dobře připraveni. Již od konce války budovali své pozice v bezpečnostních složkách, až je zcela ovládli. Vytvářeli síť agentů, informátorů a tajných členů KSČ v ostatních stranách Národní fronty a tak jejich vypořádání se s poválečným demokratickým uspořádáním Československa (pokud možno se zachováním dojmu ústavnosti a legálnosti), bylo jen otázkou času. Začali tedy stupňovat kampaně za znárodnění průmyslu a posilovat své pozice v bezpečnostních složkách.

Tato strategie vyvrcholila v posledním únorovém týdnu, kdy jeden z devíti komunistických ministrů, ministr vnitra Václav Nosek (KSČ) odvolal z funkce nekomunistické policejní ředitele a nahradil je příslušníky své strany. Po prudké debatě sice vláda rozhodla, že propuštění ředitelů se musejí vrátit na svá místa, Nosek to však odmítl.

V tehdejší šestadvacetičlenné vládě premiéra Klementa Gottwalda (KSČ) bylo devět komunistů, čtyři národní socialisté, čtyři lidovci, čtyři zástupci slovenské Demokratické strany, tři sociální demokraté a dva nestraníci. Odpověď nekomunistických ministrů byla prostá. Rozhodli se podat demisi, čímž sledovali dva cíle. Buď donutit komunisty, aby se podřídili vládě, anebo vyvolat krizi, kterou by řešilo jmenování úřednické vlády a vypsaní předčasných voleb. Jejich plán měl však jednu slabinu. Ministři sociální demokracie.

Bez nich totiž počet odcházejících ministrů nebyl ve většině, která byla pro vládní krizi nezbytná. A vnitřně nejednotná sociální demokracie, která byla obsazením lidového domu přesvědčena ke spolupráci, tak ve vládě zůstala, čímž nepřímě umožnila komunistům převzetí moci, kterému bránilo už jen jediné. Komunisti potřebovali, aby prezident republiky demisi ministrů přijal.

24.2.1948 začala přesně o poledni generální stávka, které se zúčastnilo 2,5 milionů pracujících. Údajně měla pomoci prosadit sociální a ekonomické požadavky, reálně však měla demonstrovat sílu a moc komunistů. Gottwald se chystal následujícího dne na Hrad. Byli zatčeni další funkcionáři národně socialistické strany, která odmítla vytvoření akčního výboru, a přestaly vycházet stranické noviny „Svobodné slovo“ a Lidovými milicemi byl obsazen Lidový dům.

Prezident Beneš se zprvu zdráhal demisi nejen přijmout, ale vůbec i o ní jednat. Od komunistů dostává listinu nové vlády a slibuje učinit rychlé rozhodnutí. Komunisté však pokračují v brutálním nátlaku. Po generální stávce z předchozího dne pořádají hned od rána velkou demonstraci na Václavském náměstí, která se má v případě prezidentova dalšího odporu přesunout na Hradčany.

Tyto prostředky nakonec slaví úspěch. Krátce po čtvrté hodině odpolední prezident jedná s Klementem Gottwaldem, který jej rychle uvedl do obrazu. Zbývalo prezidentovi jiné východisko? Měl riskovat otevřený ozbrojený puč se stovkami, možná tisícičkami mrtvých. Měl by spoléhat na pomoc zahraničí? Vzpomínka na Mnichov 1938 byla stále ještě živá.

Prezident Edvard Beneš tedy demisi 25. února podepsal a zároveň jmenoval nové ministry navržené KSČ. Předseda komunistů Klement Gottwald tak mohl oznámit "porážku reakce a vítězství pracujícího lidu" a další vývoj v Československu již nezadržitelně směřoval k nastolení komunistické diktatury, která začala Vítězným únorem a skončila až na podzim roku 1989 "sametovou revolucí".

(<http://www.totalmag.cz/spolecnost/43-udalosti/1353-unor-1948-prav-jsem-se-vratil-z-hradu.html>)

Tak to bylo v Praze, která jak známo, vždy byla „o krok“ před venkovem.

V Pardubicích lidem moc nedocházelo, k jaké společenské změně se to vlastně chystá. Někteří okázale jásali, druzí propadali skepsi, ale většina více méně vyčkávala s tím, že „žádná kaše se nejí horká“. Netušili, v jakém omylu se ocitli!

Ti, co v kapse měli „červenou knížku“ (legitimaci člena KSČ), najednou zjistili, jakým to mocným nástrojem vládnou.

Mnozí z váhajících většiny rychle pochopili a rychle se začali přizpůsobovat a hromadně do KSČ vstupovat. A skeptici? Ti počali pomalu spřádat plány o tom, jak republiku, která zavrhl principy demokracie a nahradila je diktaturou proletariátu, opustit.

27.února 1948

České letecké veřejnosti

„Dne 27.února 1948 ustavil se ve vrcholné organizaci našeho sportovního letectví Aeroklubu republiky Československé akční výbor v tomto složení: předseda – brig.gen. Josef Hanuš, jednatel – Kamil Zoufalý; členové: V.Cukr, J.Fischmeister, JUDr. V.Friedmann, A.R.Hartman, Ing.F.Chváta, Ing. J.Malický, škpt.J.Mlýnský, pplk.V.Okrouhlecký, mjr.F.Prček, O.Švaříček, K.Špiryt, pplk. A.Zelený

Výbor bude rozšířen o zástupce Slovenska.

Akční výbor ARČS zastavil jako nadřízená složka činnost zemského ústředí v Čechách – Českého národního aeroklubu – a některé zaměstnance poslal na dovolenou.

Vyzýváme všechny aerokluby, aby neprodleně ustavily akční výbory z lidí, kteří stojí a stojí nesmlouvavě za vládou Klementa Gottwalda a vyhovují zároveň po odborné stránce. Složení akčních výborů hlase Akčnímu výboru ARČS ke schválení!”

Jak splníme? – dr.Viktor Kořán (kráceno)

„Vítězné semknutí všech kladných sil československého lidu smetlo vše, co dosud bylo překážkou plodného života a práce. Síla vítězství patří také našemu sportovnímu a drobnému letectví. Meze jeho možností se rázem posunuly do šířky a hloubky a vyvstalo nám mnoho úkolů a splnitelné práce. Je od nás očekávána. Jak to splníme?

Při práci v drobném letectví, práci národní a branné, při našich usilovných a obtížných přípravách na plnou leteckou činnost, při všech nesnázích – kdo by mohl hledět nyní s větší radostí a nadějí vstříc dalším úkolům, než právě sportovní letci a letectví pracovníci? Jste to vy, sta a tisíce. Od vás mnohých si nadšení pro československé letectví vyžádalo všechn váš volný čas i mnoho hmotných prostředků, vy, kteří sloužíte československé lidové a rovnoprávné letecké ideji, beznáročně den ze dne, aniž jste se dali zviklat ve své víře v konečný cíl, byť i mnohdy viditelnost do budoucnosti byla neutěšená. Jak přeměníte novou chuť k práci v čin?

Podle všech dobrých výsledků ve sportovním letectví, dosažených při skrovných prostředcích a narušené organizaci, jsem si jist, že letecká houževnatost je skutečně osobní přirozeností československého lidu. Ona pak vykvétá ve vynikajících vlastnostech našich statečných letců.

Letectví má všennárodní základ. Právě ve sportovním drobném letectví, jež budovalo téměř jen po zrnkách, nemohlo být žádných skutečných příživníků! V něm se vždy jevila správná československá lidová soudržnost nejčistěji, a to jistě proto, že toto letectví je záležitostí nejvíce lidskou.

Ve dnech revoluce jsem byl na nejvyšším místě ujištěn, že se rozplynuly chmury nad našimi aerokluby, že doopravdy vyšla zář porozumění poctivým snahám a dobré vůli a že bude plně využito všech pohotových myslí i paží v aeroklubech k lepší práci.

Doby, kdy aerokluby a jejich ústředí tápaly, samy nevědouce a nejsouce jednoznačně poučeny, co jest jejich skutečnými úkoly, jsou jistě již v nenávratnu.

Je nezbytně potřebí mnoha oddaných srdcí, řídících vytrvalé ruce. Je nutno všude, v aeroklubech i v ústředí, zamést a odstranit to, co překáželo v rozletu, ne-li v kroku! Je třeba upevnit porušený řád a kázeň, posílit vůli ke skutečnému výkonu. Malichernosti nestrpět a zaměnit za ráznou práci!

Máme-li stále vítězit, jsou nám tím vším dány jasné rozkazy. Stůjte všichni na svém místě cílevědomě, rozpoznávejte svůj úkol a své možnosti, určete si postup práce, rozumějte si navzájem a obětujte pro letectví ještě více než dosud!”

(Letecký časopis Rozlet; 9/1948)

Kupředu, zpátky ni krok! – a.H.+K.Z. (kráceno)

„Akční výbor ARČS, jemuž z rozhodnutí Ústředního akčního výboru Národní fronty bylo svěřeno řízení záležitostí sportovního letectví ve státě, si musí uvědomit chyby, které se staly od 5.května 1945 do února 1948 a vyvodit z nich důsledky.

Akční výbor ARČS se musí vrátit k základům myšlenky sportovního letectví a očistit ji od nánosů třídních, regionálních a osobních zájmů, které na ni byly nalepeny a znovu si uvědomit poslání sportovního letectví v životě národa a státu!

Posláním sportovního letectví necht' tedy je:

- propagace letectví v nejširších vrstvách lidu
- zvyšovat branný potenciál státu
- hájit dobré jméno čs.letectví v zahraničí

Ke splnění těchto úkolů je nutno mít mohutnou, jednotnou a dobře fungující organizaci, která musí s daným množstvím prostředků dosáhnout maximálního účinku.

Jak tedy bude vypadat nová organizace čs.sportovního letectví?

- bude jednotná; to znamená, že sportovní letci na celém území republiky se budou řídit směrnicemi jednoho ústředí, výcvik bude prováděn podle jednotných řádů atp.
- bude decentralizovaná, t.zn., že dosavadní zemské zřízení bude nahrazeno zřízením oblastním. Oblastní zřízení bude lépe vyhovovat budoucím potřebám leteckého provozu jak z hlediska regionálního, tak z hlediska celostátního. Oblasti ovšem nebudou samostatnými právníckými osobami, ale vnitřními organizačními orgány. Právníckými osobami budou jen místní aerokluby složené ze skupin (v továrnách, školách, atp.) a celostátní ústředí.
- bude ústředně plánovitě řízena
- bude demokratická
- osobní odpovědnost, nutný požadavek bezpečnosti létání, bude zaručena podřízením celého leteckého provozu jedinému polouřednímu orgánu při ARCŠ, jemuž budou odpovědní jak všichni placení zaměstnanci, tak amatérští instruktoři, správci letišť, materiálů apod.
- bude sociálně spravedlivá, t.zn., že se výše příspěvků bude řídit výší příjmu jednotlivých členů

Jaké jsou tedy nejbližší hlavní úkoly?

- je nutno provést a dokončit důslednou očistu od státně nespolehlivých živlů, zároveň pak odstranit z vedoucích míst lidi, kteří nechápou velké poslání sportovního letectví a vidí v něm jen příjemný sport pro sebe
- postavit sportovní letectví na zdravou hospodářskou základnu
- vyřešit poměr k jiným celostátním korporacím, především Sokolu a Svazu brannosti a ukáže-li se toho potřeba, státi se jejich součástí
- navázat bratrské styky s letci slovanských států
- zorganizovat letecký tisk, zajistit vydávání odborné literatury a co nejširěji rozvinout propagaci letecké myšlenky
- zajistit rozvoj letadlového modelářství a rozšířit jej do nejširších vrstev mládeže

Dnes není doba na spory o kompetenci, práva a hmotné výhody. Je třeba svorně pracovat na vybudování silné organizace, která bude nejlépe vyhovovat potřebám celku. Každý kdo to nepochopí, vyřazuje se automaticky z řad sportovních letců a postupuje proti přání čs. lidu!

Ale vy letci, kteří milujete svou vlast, kteří zbožňujete naše vzdušné moře, kteří se opájíte písní leteckých motorů či se modlíte ve svých větroních v tichu vzdušných výšin, jste přece na hony vzdáleni těm nepoučitelným, kteří v leteckém sportu viděli jen bankety či letecké výlety! Voláme vás: oddělte koutek od pšenice, rozlište se od těch banketových letců a leteckých výletníků! Ukažte, že chcete létat pro slávu leteckých křídel československých! Ukažte, že se chcete připracovati k tomu, abyste hájili pokrok a vymoženosti naší revoluce, stejně jako naši svobodu!"

(Letectví;1/1948)

9.března 1948

Ministerstvo vnitra vyhlásilo celorepublikový „Zákaz létání pro všechna motorová i bezmotorová letadla vyjma školních kluzáků“. Ten byl distribuován prostřednictvím telekomunikační sítě „Letecké zabezpečovací služby“ a vztahoval se na všechna civilní letadla v ČSR, mimo letadel Československých aerolinií a vládní letky, pro které byly vydány zvláštní pokyny.

Bohužel, havárie Viktora Švabenského (15.2.1948) zavedla příčinu k šetření organizace provozu plachtařského odboru a zjistila se mnohá pochybení, byť většinou jen administrativního charakteru. Ale i tak byl odbor provoz dočasně zakázán včetně letů školních kluzáků a to až do 16.5.1948.

10.března 1948



Nad ránem 10. března 1948 byl čestný předseda ARČS **Jan Masaryk** nalezen mrtev pod oknem koupelny svého bytu v Černínském paláci. Jeho smrt je dodnes záhadou. Existují celkem tři teorie: podle jedné šlo o vraždu (Masaryk byl z okna vyhozen), podle druhé o sebevraždu (Masaryk z okna sám vyskočil) a podle třetí verze se Masaryk pokoušel po římsu utéci ze svého bytu a z této římsy spadl.

Po válce se Masaryk smířil s orientací ČSR na Sovětský svaz. Nová orientace na Východ byla způsobena zklamáním ze „zrady“ západních spojenců v Mnichově i špatnou zkušeností s německým sousedem a stále živými vzpomínkami na německou okupaci. Byl ministrem zahraničí ve třech poválečných vládách Národní fronty (ve druhé Fierlingerově a v první a druhé Gottwaldově).

(https://cs.wikipedia.org/wiki/Jan_Masaryk)

12.března 1948

Náš osud – letectví; A.R.Hartman (kráceno)

„Náš lid neztratil nic na své lásce k národním křídlům, naopak, ta v něm jenom zesílila. Naše mládež touží přímo živelně po létání, čehož dostatečným důkazem jsou ta sta aeroklubů rozesetých po celém našem území.

Letectví již samou svojí podstatou může být u nás pěstováno jen na nejširším lidovém základě. Letectví, jako zbraň a prostředek dopravní, patří přirozeně do sféry zájmů vlády, stejně tak podchytení obecného a zdravého zájmu o létání, který projevují lidové vrstvy, jakož i umožnění praktické činnosti lidu, v něm musí být v lidovém státě řízeno z vládních míst. Zajistí se tak veliký výběr schopného dorostu, který může dát teprve tu pravou sílu národním křídlům.

V tom směru široká organizace místních aeroklubů po celém území republiky je základní potřebou letecké brannosti. Víme přece, co takováto organizace vykonala pro zmohutnění letectví v sovětském Rusku! Stalinští sokoli, kteří se tak zasloužili o rozdrčení fašismu, vyrostli většinou v prostředí drobných místních aeroklubů.

Počet mládeže sdružené v našich aeroklubech je potěšitelně značný. Byl by jistě větší, kdyby možnosti praktického létání byly ještě rozšířeny tak, aby každému schopnému, kdo touží po leteckém výkonu, bylo umožněno důkladné a všestranné školení. Dosavadní organizace tohoto lidového létání byla snad trochu komplikovaná a těžkopádná. V nových poměrech bude nutno celou organizační síť našeho lidově-sportovního létání zjednodušit na úkor méně významných kanceláří a ve prospěch skutečné praktické letecké činnosti.

Hlavní váha bude položena na jednotlivé místní aerokluby, které bude nutno vybavit co nejvíce materiálem a jejich činnost zhustit na dobře vybudovaná okrsková letiště. Organizační spojení místních aeroklubů k nejvyššímu ústředí Aeroklubu republiky Československé předpokládá se co nejkratší tak, aby se vyloučilo co nejvíce těžkopádné činnosti v různých výborech a kancelářích. Létat - především létat - osvojovat si co nejdůkladněji ty mnohotvaré, stále se rozrůstající letecké vědomosti hlavní i pomocné tak, aby naše národy Čechů a Slováků mohly se co nejdříve a vpravdě ozdobit přívlastkem národů vsutku leteckých.

Jistě, že toto zletečtění celého národa, které by mělo být naším obecným lidovým ideálem, bylo s to dodat našemu lidu té potřebné technické a branné síly, aby se mohl se zdarem zhostit úkolů, jež jej v budoucnosti očekávají. Pracujíce pro mohutné vlastní letectví, nejlépe pracujeme k trvalému zajištění svých lidově demokratických ideálů!"

(Letecký časopis Rozlet; 10/1948)

16.března1948

Revoluční dění se pochopitelně nevyhnulo ani Východočeskému aeroklubu Pardubice. Nebyla žádná schůze, žádné kolektivní jednání – rychle a jednoduše Okresní akční výbor Národní fronty v Pardubicích přípisem č.97 ustanovil a schválil členy Akčního výboru VAP: předseda Štěfánek Augustin; jednatel Souček Oldřich; pokladník Danihelka Josef; členové: Línek Václav, Kořínek František, Procházka Václav, Holub František.

Akční výbor VAP s okamžitou platností zbavil funkce a z aeroklubu vyloučil jeho dosavadního předsedu Josefa Hendrycha a několik dalších dlouholetých členů, zejména živnostníků (Lejhanec Josef, Koten Jaroslav a další).

Akční výbor posléze prověřil a ustavil nový výbor Rady VAP ve složení: předseda aeroklubu Línek Václav; jednatel Jičínský Jaroslav; pokladník Danihelka Josef; technický správce Kupka Jan; zapisovatel Kořínek František; předseda motorového odboru Štěfánek Augustin; předseda plachtařského odboru Vršovský Eduard; členové výboru aeroklubu: Procházka Václav, Volf Otakar, Kroužel Jaromír, Holub František, Záveský Jiří

Prvním úkolem ustaveného výboru bylo prověření instruktorů a pilotů. Prvním „sítem“ prověrek prošli: Franěk Luděk, Holub František, Hovorka Otakar st., Jičínský Jaroslav, Klubal Vincenc, Kmošek Zdeněk, Kočí Ladislav, Kořínek František, Levý Karel, Souček Oldřich, Ševčík Karel, Štěfánek Augustin, Švabenský Viktor, Vlasák Antonín, Vršovský Eduard, Záveský Jiří.

Ostatní piloti na „první dobrou“ neprošli a museli se podrobit hlubšímu kádrovému šetření. Byli to motoroví piloti: Beneš Jaroslav, Březina Antonín, Cinolter Jan, Čermák Zdeněk, Černohorský Jan, Čerenský Miloslav, Dvořáček Jan, Franc Leopold, Hobl Miloslav, Jand'ourek Jiří, Jelínek Karel, Jelínková Milada, Klásek Jaroslav, Kořínek Bohumil, Kramář Miroslav, Kroužel Jaromír, Kvasnička František, Kupka Jan, Lorenc Josef, Marek Dalibor, Martinů Lubomír, Pařík Jaroslav, Perůtka Vladimír, Postřehovský Bohumil, Procházka Václav, Ptáček Josef, Schüller Julius, Svoboda František, Syrek Jan, Špeta Jiljí, Teplý Jaroslav, Tlapa Karel, Ulrych Václav, Valenta Bohumil, Vítek Pavel a plachtaři: Janák Oldřich, Jeník Bedřich, Novotný Josef, Pilná Miluše, Řehák Ladislav, Cinolter Jan, Kupka Jan, Tlapa Karel, Veverka Jaroslav, Černohorský Jan, Hájková Emilie, Hájková Marie, Hostovský Jindřich, Jand'ourek Jiří, Jeník Jaromír, Klínský Vladimír, Kaňka Dalibor, Kroupa František, Krupka Oldřich, Moravec Stanislav, Mráz Karel, Rumler František, Slavíček Oldřich.

2.dubna1948

Kpt.let. Jaroslav Slepica a kpt.let. Josef Jílek, oba učitele létání ve Vojenské letecké akademii Pardubice s letouny S-89 (Supermarine Spitfire LF Mk.IXe) "A 722" a "A 732" uletěli do Westerly-Lüneburg v britské okupační zóně v Německu.

Přestože se jednalo o čin spáchaný v rámci branné moci a stále platil zákaz sportovního létání, byl tím dán podnět k dalším, ještě razantnějším kádrovým prověrkám zejména z toho důvodu, že sportovní piloti se s piloty vojenskými na letišti zcela přirozeně „družili“ a byli spolu v přímém styku.

Někteří starší, převážně předváleční členové aeroklubu, aniž by vyčkali závěrečného verdiktu prověřkové komise Akčního výboru, sami odevzdali svá pilotní oprávnění a své členství ve VAP ukončili. Mnozí z ostatních, jejichž kádrový materiál nebyl z pohledu nového politického zřízení bez poskvrn, byli postaveni před volbu: chceš létat? Tak vstup do strany!

Dlužno podotknout, že díky vidině možných budoucích persekucí, které vyjadřovalo heslo „kdo nejde s námi, jde proti nám“, takových bylo dost.

6.dubna 1948

I přes zákaz sportovního létání je na výjimku 6.4.1948 do Pardubic přelétnut letoun Aero C-104 OK-BII, který by měl v aeroklubu sloužit k pilotnímu výcviku.



Aero C-104, OK-BII; Pardubice, 6.4.1948

Aero C-104 (Bü 131)

Letoun navrhl v Německu ve společnosti Bücker konstruktér švédského původu ing. Anders J. Anderson. První let prototypu Bü 131 byl proveden 27. května 1934.

Byl poháněn řadovým čtyřválcovým motorem Hirth HM 60 R o výkonu 59 kW. Ještě v roce 1934 byla zahájena sériová výroba verze Bü 131 A, jejímž hlavním odběratelem byl Deutscher Luftsportverband. V roce 1936 se rozběhla série typu Bü 131 B, která se lišila zabudovaným motorem Hirth HM 504 A-2 o výkonu 77 kW.

Jednalo se o zdařilý typ, který se v Německu stal cvičným letounem Luftwaffe, svého obchodního úspěchu se však dočkal i v zahraničí. Jeho licenci zakoupilo Československo, Maďarsko, Japonsko, Španělsko a Švýcarsko. Kromě toho byl vyvážen do mnoha zemí světa např. Chorvatska, Itálie, Jugoslávie a Litvy.

Luftwaffe obdržela první stroje Bü 131 A v roce 1935 a zařadila je jako školní letouny pro základní pilotní výcvik.

Po skončení druhé světové války bylo rozhodnuto o pokračování výroby pro výcvik československých vojenských i civilních pilotů. Motor Hirth byl po desetikusové sérii letounu Aero C-4 nahrazen domácím čtyřválcovým motorem Walter Minor 4-III o výkonu 77,3 kW s dvoulistou dřevěnou vrtulí Aero a produkované letouny byly označeny jako Aero C-104. Vyráběly se v letech 1946–1949 v celkovém počtu 260 ks.

TECHNICKÉ ÚDAJE: Motor: Walter Minor 4-III, Výkon: 77 kW (105 k), Rozpětí: 7,4 m, Délka: 6,76 m, Hmotnost prázdného letounu: 390 kg, Vzletová hmotnost: 680 kg, Maximální rychlost: 185 km/h, Dostup: 4300 m, Dolet: 650 km

12.dubna 1948

Z funkce velitele pardubického letiště je odvolán mjr. Dvořák. Na jeho místo nastupuje škpt. František Kučera.

Někdy v této době přijíždí k rodinnému sídlu Klubalů v Jesničánkách černá Tatra 87 a z ní vystupují tři pánové v dlouhých kožených pláštích. Bez zaváhání míří do dílny přiléhající ke stodole. Výsledkem jejich návštěvy je zabavení všech rozestavěných letadel a hlavnímu

konstruktéru začíná období řady nepříjemných výsledků na StB, při kterých mu byly dávány za vinu přečiny od rozkrádání státního majetku, přes porušení veřejné správy, až po podezření napomáhání k nezákonnému opuštění republiky.



*Šéfpilot VAP Karel Levý se může na oblaka zatím jen koukat a netuší, že bude hůř;
C-104, OK-BII; Pardubice, 6.4.1948*

1.května 1948



*Příprava oslav 1.máje, na korbě druhý zleva stojící je Milan Zobač, čtvrtý Oldřich Slaviček,
šestý Dalibor Kaňka, sedmý Jaromír Jeník; Pardubice, 1.5.1948*

I přes jisté rozpaky, které přinesla velmi nedávná minulost, se zbylé členstvo VAP aktivizovalo a k Prvomájovému průvodu připravilo alegorický vůz. Heslo „Vzduch je naše moře“ sice evokovalo předválečnou Masarykovu leteckou ligu, ale další heslo: „Silné letectvo

záruka státu“ již bylo v souladu s momentálním politickým klimatem. A když na korbu zapůjčeného a girlandami patřičně ověšeného nákladního vozu nastoupil modelářský potěr, nebylo pochyb, že aeroklub jistě spěje k světlým zítřkům.



Alegorický vůz VAP v prvomájovém průvodu; Pardubice, 1.5.1948

16.května 1948

Plachtařům zase povoleno po třech měsících létat. Byť jen se školním kluzákem a v navijákovém provozu!

Pod vedením nového předsedy plachtařského odboru, čerstvě devatenáctiletého, nikterak zkušeného, zato ale kádrově neposkvrněného a nesmírně ambiciózního komunisty Eduarda Vršovského, přezdívaného „Čmelda“, civilním povoláním myče oken, který chorobně toužil po nějaké funkci a hlavně moci, vytahují své vzdušné oře z přítmí hangáru.

Motoráři zatím ještě nuceně „sedí“ na zemi.

7.června 1948

Vážně nemocný Edvard Beneš abdikuje na úřad prezidenta. Tím končí veškeré naděje na obnovu demokratických principů a moc v republice zcela ovládá Komunistická strana Československa v čele s Klementem Gottwaldem, který se o sedm dní později nechal zvolit československým prezidentem.

8.června 1948

Konečně dochází k odvolání zákazu „civilního“ létání, doprovází jej však zavedení přísných restrikcí pro létání v aeroklubech. Na jejich činnost má napříště dohlížet bezpečnostní aparát. Omezení mají zamezit zneužití letadel k útěkům za hranice a protistátním činům.

Směrnice číslo 4310/1-4/6-1948-III/4 uvolňovala létání pouze v těch aeroklubech „u nichž není vzhledem ke složení členstva i k místním poměrům zvláštní nebezpečí, že by leteckého provozu mohlo být zneužito ke konkrétním činům protistátní povahy“.

Jednotlivá ustanovení, jejichž cílem bylo „uvolnění poměrů v létání“ však samotné létání významně znesnadňovala. Posuďte sami, jakou kvalitu mohlo mít sportovní létání, když se musely plnit tyto povinnosti:

- Aeroklub oznámí příslušnému národnímu výboru, a krom toho i příslušné hlídce bezpečnostního letectva, počet a imatrikulační značky všech letadel, která jimi budou používána, včetně doby pravidelného létání. O přípravě letadel k létání musí být vyrozuměna místní stanice Sboru národní bezpečnosti.
- Ve stejné době budou v provozu maximálně tři letadla, výcvikové lety budou probíhat v okolí mateřského letiště. Lety na delších tratích budou napřed ohlášeny okresnímu národnímu výboru, který je může zakázat. Každý takový let musí být též ohlášen příslušné hlídce bezpečnostního letectva a uvedením jména pilota a imatrikulace stroje. Zároveň se příslušné hlídce bezpečnostního letectva ohlašuje každý přespolní let s uvedením jména pilota a imatrikulací stroje.
- Pokud je letoun schopen letu při výměně posádky, před startem i po přistání musí být střežen odpovědným instruktorem. Po ukončení létání bude z nádrží letadla vždy vypuštěn benzín a na letadle pokaždé demontována nějaká podstatná část, bez které nelze let uskutečnit. Tato budiž uložena na bezpečném a střeženém místě.
- Aeroklub určí okresnímu národnímu výboru osobu, která bude za předchozí ustanovení odpovědná a na letišti přítomná od otevření hangáru až po uložení letadel a demontování součástí. Tato osoba bude také dohlížet na to, aby do letadel nebylo čepováno více benzínu, než je potřeba pro účel letu.
- Aeroklub je povinen upozornit nejbližší hlídku Sboru národní bezpečnosti v případě, že se letadlo ztratí z dohledu nebo se ve stanovenou dobu nevrátilo z letu.
- Jiní cestující než členové aeroklubu mohou být bráni na palubu letadel pouze se souhlasem Okresní úřadovny SNB. Těchto osob nesmí být víc než členů posádky a nemají dovoleno mít s sebou zbraň a fotoaparát. Jsou-li na palubě cestující, z letadla musí být vymontováno druhé řízení.
- Okresní národní výbory ve spolupráci s oblastními úřadovnami Státní tajné bezpečnosti přezkouší spolehlivost osob odpovědných za udržování pořádku na letištích a podle potřeby i důvěryhodnost instruktorů a ostatních osob, které mají létat.

14.června1948

„Je obnoven provoz na svahovém letišti Podhořany-Bumbálka. Dík MNO a snaze Aeroklubu Čáslav (Plachtařské výcvikové středisko ČNA Železné hory-Podhořany po Únoru 1948 neobnovilo činnost; pozn. autora) je možno přihlásit se do kursů A, B i C, též k pokračovacímu létání.

Středisko od nynějška nese název: „Plachtařské středisko ARČS Podhořany“ a nabízí pro čtyřtýdenní kursy výbornou stravu a čistotné ubytování. Instruktoři jsou Staněk a Chyba. Létá se gumou na svahu, případně na navijáku na Novém Dvoře.

Středisko nemá výkonné větrone a ani možnost aerovleků, proto je možnost přivést si svůj větron i svůj naviják.

(Letectví; 8/1948)

Červenec 1948

I motorové létání VAPu si konečně odbylo „povinnou“ přestávku vyvolanou únorovými událostmi. Přestože na post předsedy motorového odboru po „únorovém zemětřesení“ nyní zasedl Augustin Štefánek, nikdo si nedovolil zpochybnit místo šéfpilota. To zatím Karel Levý obhájil.

Létání to ale nebylo příliš jednoduché. Při provozu musel být přítomen ozbrojený dozor příslušníka Sboru národní bezpečnosti a po ukončení létání se motorovým letounům muselo z nádrží vypustit všechno palivo a sejmut vrtule. Ty se pak ukládaly na policejní služebně v Popkovicích.

Sólo lety byly výjimkou. V naprosté většině případů se muselo létat ve dvojím, a to tak, že jeden z pilotů musel mít řádnou „prověrku“.

Plachtaři si své „nádobíčko“ přestěhovali na Nový Dvůr, který je svými podmínkami pro létání lákal čím dál více i proto, že se tam scházeli plachtaři z okolních aeroklubů, čili byl relativní dostatek letecké techniky i instruktorů.

V Pardubicích se v tomto období plachtařsky skoro nelétalo.

3.července1948

V deníku dvousedadlového větroně VT-52 OK-9231 „Jeřáb“ je zaevidován přelet aerovletem Pardubice-Nový Dvůr, osádku tvoří: Jand'ourek, Hájková E. Vlekař Křemenák (AK Přelouč) s Aradem Ar-66 OK-QHI. Ten den dopraví na Nový Dvůr i Z-24 OK-8647 s pilotem Vršovským a Z-24 OK-8523 s pilotem Záveským.

„Jeřáb“ zůstává na Novém Dvoře až do 20.9.1948 a je užíván výhradně v navijákovém provozu. Mimo členů VAP na něm létají i členové Aeroklubu Čáslav, Aeroklubu Přelouč a frekventanti kurzů plachtění Plachařského střediska ARČS Podhořany.

Po dobrých zkušenostech s loňským „vyhledávacím táborem“, který zabezpečoval HIBV, organizuje ARČS na Novém Dvoře „pokračovací výcvikový tábor“. Jeho organizace je mnohem civilnější, ale i ekonomicky střízlivější. Výcviku „velí“ Jaroslav Runt.

Na Novém Dvoře je v provozu i další technika VAP: Z-24 Krajánek OK-8647, OK-8523, OK-8182, ŠK-38 OK-5082 a Gb-IIb. OK-8285. Jsou zde i školní kluzáky Plachtařského střediska ARČS Podhořany Z-23 OK-5179 a OK-5180, ŠK-38 OK-5566 a Z-24 OK-8181, OK-8193, OK-8269; k dispozici je i VT-52 OK-9131 z AK Přelouč a řada dalších větroňů, které s sebou přivezli frekventanti výcvikového tábora.



Ke startu připraven!; Josef Tichý, Nový Dvůr, léto 1948

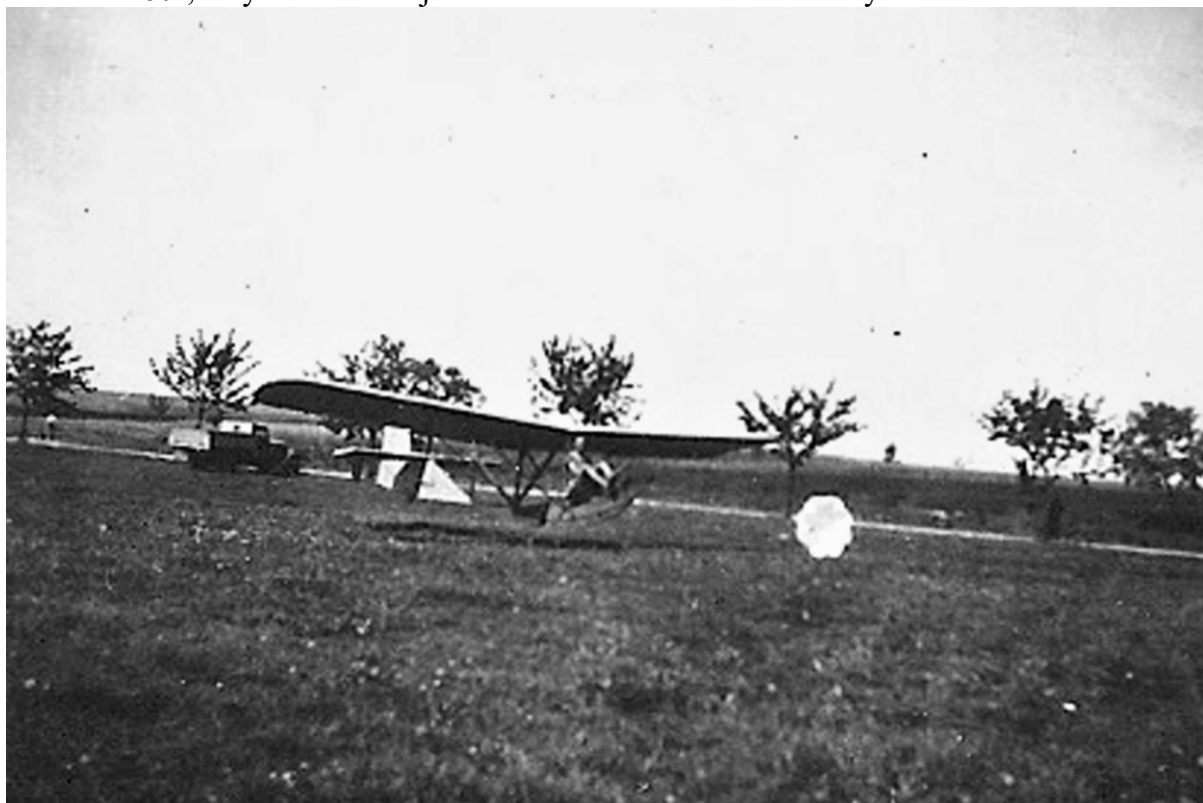
Na Novém Dvoře se létají navijáky a aerovleky, jen sporadicky se skáče „gumicukem“ na Bumbálce. Tam došlo i k několika experimentům s použitím navijákového startu na svahovém letišti.

První experiment spočíval v tom, že startovací naviják stál nahoře na kopci a větroň startoval od silnice Pohdořany-Semtěš, tedy proti svahu a s větrem v zádech!

Druhým experimentem bylo naopak umístění navijáku u silnice a start kluzáku z vrcholu svahu.

Ani jeden ze zkoušených způsobů startu na svahovém letišti se naštěstí i z bezpečnostních důvodů neujal.

Na Novém Dvoře se navijákem ponejprv startovalo z prostoru u vjezdu na letiště, zhruba ve směru 180°, tedy od severu k jihu téměř souběžně se silnicí Nový Dvůr - Březinka.

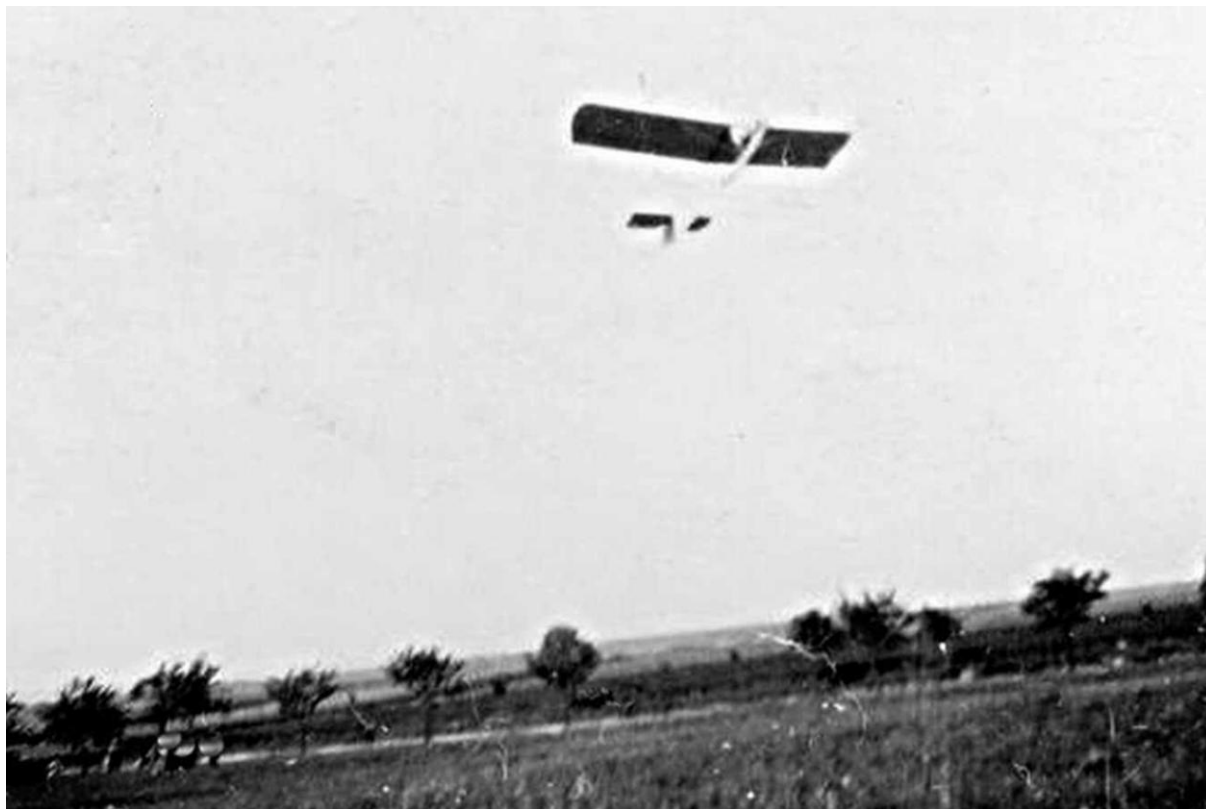


Start navijákem u silnice Nový Dvůr – Březinka, ve směru 180°. Fáze rozletu...



... přechodový oblouk....

Naviják se stavěl do protilehlého rohu louky směrem k osadě Bílý Kámen, tudíž byla k dispozici přímá vzdálenost cca 400 m a navijákovým startem se za příznivých podmínek dalo dosáhnout nad místem startu převýšení až 200 m, což mnoho nebylo. Samozřejmě, že to záleželo nejen na typu kluzáku a směru větru, ale i na schopnostech pilota i obsluhy navijáku, ale povětšinou navijákovým startem získaná výška stačila na malý okruh, který víceméně tvořila pravá či levá zatačka o 360° či spíš jen o 270°.



... stoupání ...

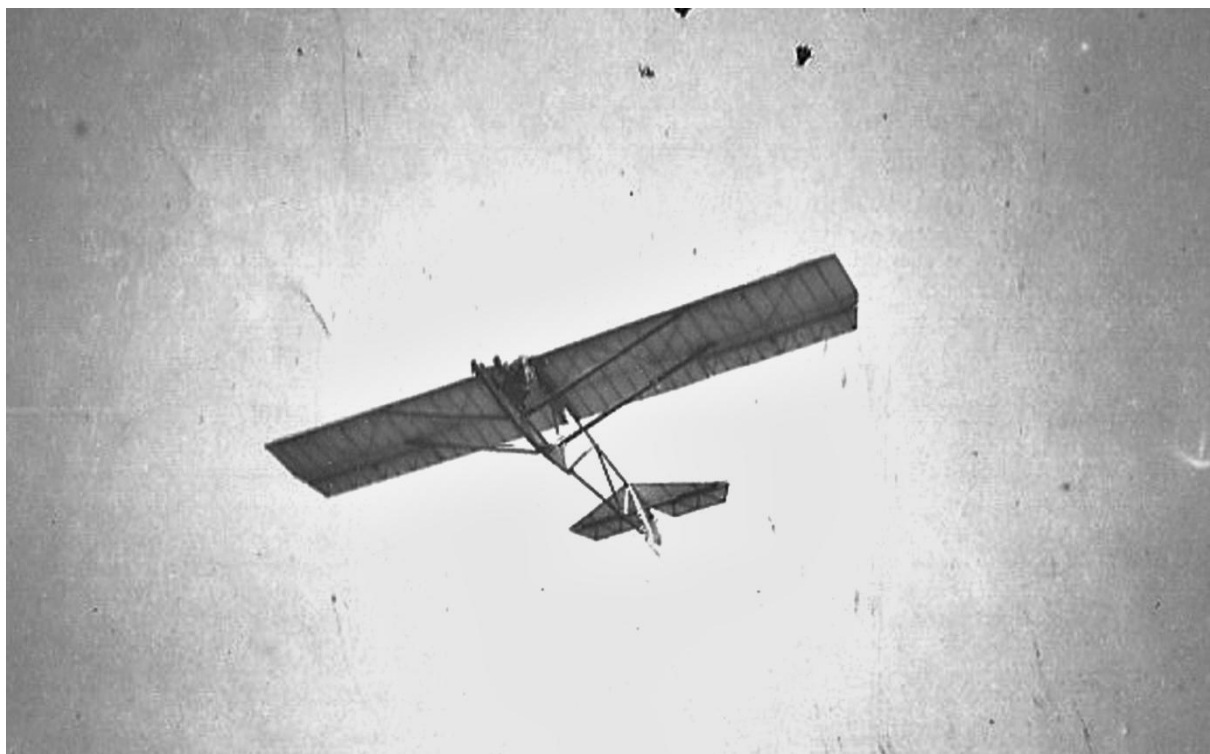


... a přistání ve směru 180° na Bílý Kámen

Přistání se mělo dít stejným směrem (180°) nebo směrem 120° přes budovy Welsova statku (v oné době již znárodněného), ale ve většině případů s ohledem na převládající západní směry větru piloti volili na přistání směr 240°, tedy téměř kolmo na směr vzletu.

Leč silnici Nový Dvůr – Březinka lemovalo vzrostlé ovocné stromořadí, jež se v brzké budoucnosti ukázalo být, pro některé letce až příliš tvrdým oříškem.

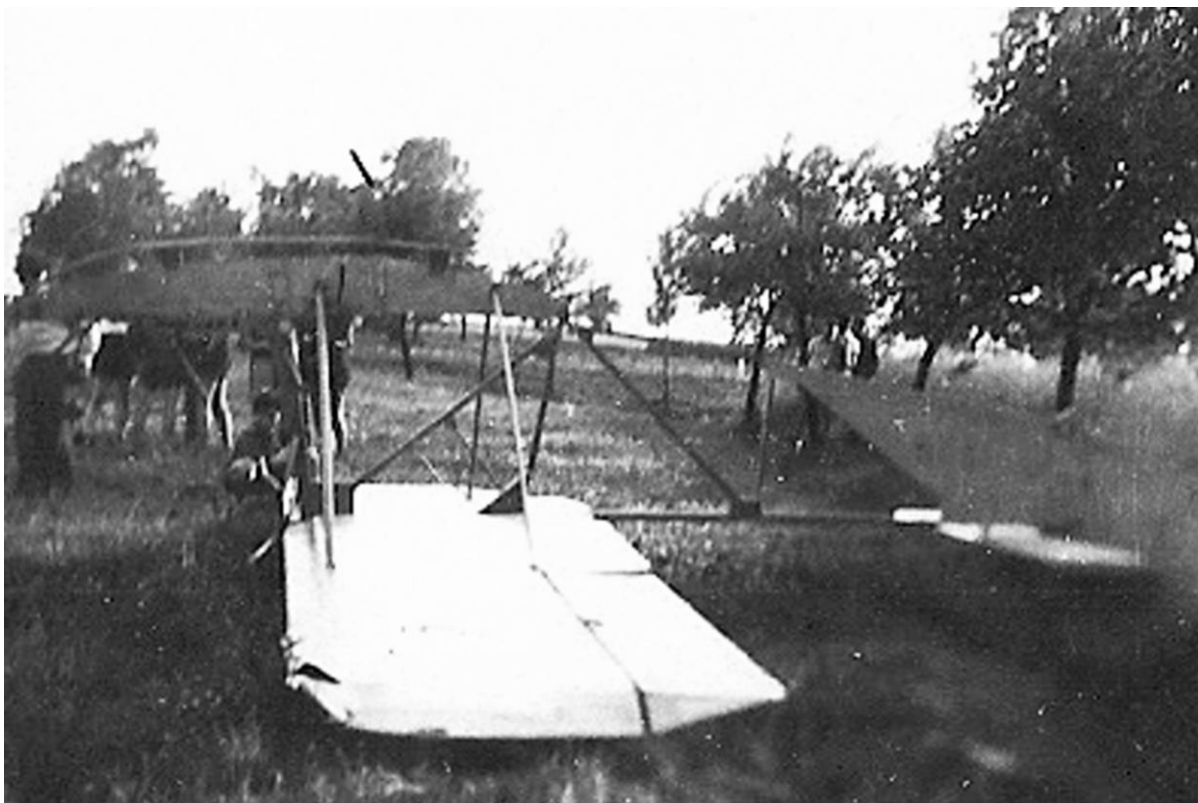
Proto o dramatická přistání do západních směrů nebyla nouze, o čemž svědčí byť nepříliš kvalitní, ale o to více vypovídající následující fotografie:



Z-23 Honza „na finále“...



.... před silnicí a švestkovou alejí ...



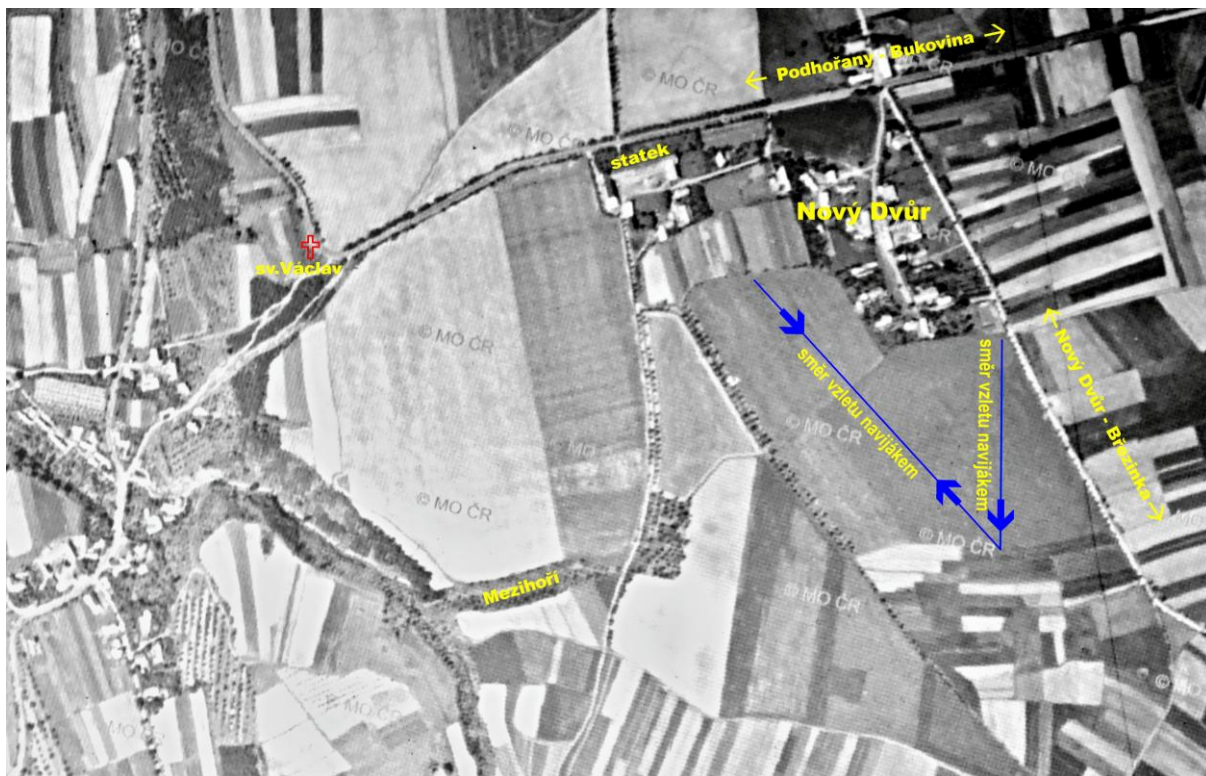
... a za ní.



„Dílo“ pilota Vinci Bažanta, Z-24 OK-8269 z AK Čáslav zrušen.

Kupodivu ani v jednom případě nedošlo k vážnějším zraněním odvážných pilotů či újmě na ovocném stromořadí, ale letecká technika povětšinou vzala za své.

Teprve později se začala výhradně používat VPD 120-300, která byla o něco delší. Ale i ta zpočátku měla ve svém bezprostředním předpolí u vesnice vzrostlé ovocné stromořadí, které dráhu lemovalo i při jejím západním okraji. Dráha ve směru 070-250 tak, jak ji známe ze současnosti, ještě neexistovala.



Provozní situace v létě 1948

Po únorovém převratu byla část velkostatku p. Welze na Novém Dvoře přidělena strojní traktorové stanici. V témže roce byla provedena revize první pozemkové reformy dle zákona 142/47 Sb., po které Welzové rodině zůstala přibližně pětina výměry (32 ha).

Větší část původní výměry byla přidělena zájemcům z Podhořan, Nového Dvora a Lipovce. Političti vězňové měli nárok na větší příděly. Část zůstala na starost MNV.

Statkáři Welzovi bylo prozatím povoleno dál hospodařit na nezkonfiskovaných pozemcích, ale státu musel odvádět stanovené vysoké povinné dávky. Proto sekání trávy, její sušení a sklizeň sena na výměře letiště se stalo pro hospodáře jednou z existenčních nutností a plachtaři mu za jeho dlouholetou přízeň k letectví spláceli svůj vděk tím, že při sečení a sklizni sena vydatně pomáhali.



Navijákem startuje kluzák Z-23 Honza s gondolu; Nový Dvůr, léto 1948

12.července1948

Pokyny pro zahájení leteckého provozu u aeroklubů – Weyser (kráceno)

„Ministerstvo dopravy vydává pokyny k částečnému uvolnění létání v aeroklubech. Je nezbytně nutno, aby odpovědní funkcionáři za provoz, výcvik a technický materiál upozornili všechny piloty a žáky na nejdůležitější požadavky bezpečnosti provozu.

Budiž zejména zdůrazněna kontrola leteckého materiálu, montáže a zajištění všech zařízení na letadle, řádné jejich ošetřování a udržování.

Poukazuje se na nepřipustnost létání na letadlech bez osvědčení nebo s prošlou dobou platnosti, bez řádného označení letadla a bez pojištění!

Nutno dbáti letecké kázně a dodržování pravidel o létání.

Výcvik na všech letadlech smí se dít jen pod vedením úředně oprávněné osoby, která před letem řádně informuje žáky o úkolech, které mají provést.

Veškeré lety musí být zaneseny v deníku letadla. Zvláštní péče budiž věnována provozu navigačních a správné funkce signalizace."

(Letectví; 7/1948)

14.července1948

V příhodném západním proudění plní na svahu Železných hor jednu z podmínek zisku „stříbrného C“ - pětihodinový let - piloti Oldřich Slaviček (5h. 7min.) a Eduard Vršovský (5h. 35min.). Slaviček „pětihodinovku“ odlétal na Z-24 OK-8269 (ze stavu AK Čáslav), Vršovský letěl na Z-24 OK-8181 (ze stavu Plachtařského střediska ČNA Podhořany). Zajímavostí je, že oba lety byly odstartovány gumou na svahovém letišti Bumbálka, dohled nad leteckou činností měl vedoucí plachtařského střediska čáslavský instruktor Staněk.

17.července 1948

Další „pětihodinovky“ se podařily pilotům Oldřichu Krupkovi (6h. 5 min. na Z-24 OK-8523) a Chybovi (5h. 20min. na Z-24 OK-8647).

Stínem navigačního provozu však byla havárie plachtařského žáka Schneidera s Z-24 OK-8647. Pilot žádná zranění neutrpěl, ale u větroně byl vážně poškozen trup. Následnou opravou provedenou v Chocni byl však zachráněn pro další provoz.

Stalo se někdy v létě 1948. V Přelouči odstartoval pilot Tichý se Z-24 Krajánek ve vleku za Aradem, které pilotoval Křemenák:

Arado z Přelouče; autor: Kolmann Petr

„Let probíhal vcelku normálně, ale v okolí Přelouče tou dobou nebylo mnoho termiky, a tak se oba piloti rozhlíželi po okolí, kde by našli vhodný stoupák. Pilot Křemenák jeden zahlédl a v dobrém úmyslu, jakou neudělá plachtaři radost, si to namířil přímo do míst, kde to mohlo pěkně stoupat. V tu chvíli si však neuvědomil, že má za sebou na stometrovém ocelovém laně Krajánka a otočil prudkou pravou zatáčku o téměř stoosmdesát stupňů.

Vše bylo dílem okamžiku a Tichý rázem zpozoroval, jak Arado letí proti němu! Krajánek nemohl v žádném případě zatáčku „na pětníku“ zvládnout, ač se pilot snažil sebe víc. Výsledkem bylo našťastí pouze vytržení vlečného háku z přídě Krajánka."

(L+K; 5/2002)

Inu, zkušeností s aerovleky tehdy ještě mnoho nebylo, ale pokud tento příběh není pouhou leteckou „latinou“, pak příznačně dokumentuje vysokou obratnost Arada, na níž piloti, kteří ho měli tu čest létat, rádi vzpomínali.



Přistání Z-23 „Honza“ do směru 120°; Nový Dvůr, léto 1948

15.srpna 1948

Příznivé podmínky dané větrem vanoucím od jihu daly vzniknout vlnovému proudění a vedoucí Plachtařského střediska ČNA Podhořany čáslavský instruktor Staněk s VT-52 Jeřáb II OK-9231 dosahuje výšky 3.400 m nad místem startu.

26.srpna 1948

Jihozápadní vítr o síle 10-14 m/sec láká plachtaře z blízkého i širokého okolí. Na Novém Dvoře však není k dispozici naviják, a tak se parta tvořená členy aeroklubů Čáslav, Kutná Hora, Přelouč a Pardubice schází na svahovém letišti Bumbálka. K dispozici jsou větroně Z-24 OK-8195, 8269, 8523 a Gb-IIb OK-8285, startuje se gumou.



Na svahovém letišti Podhořany-Bumbálka; srpen 1948



Doprava Z-24 na startoviště; zleva: Marie Hájková, Stanislav Bořek, Oldřich Krupka, Eduard Vršovský, Oldřich Slaviček; Bumbálka, srpen 1948

Vršovský létá 5h. 5min., Švabenský 5h. 30min., Jeník 5h. 35min. Déle jak pět hodin létá také pilot Stehno, člen čáslavského aeroklubu a řada dalších pilotů si připsala do svých letových zápisníků více než hodinové lety. Celkem se v ten den nalétalo neuvěřitelných 25h. 52min., největší dosažená výška při svahovém proudění byla 1800 m!

11.září 1948

Přeloučský aeroklub uspořádal na svém letišti soutěž v přistání na cíl. Létalo se na navijáku se Z-24 OK-8245.

Pardubičtí se dostavili v silné sestavě reprezentované piloty: Jeník, Slaviček, Vršovský, Záveský, Hájková M. a E., Švabenský, Rumler, Mráz, Holub.

Kdo tenkrát soutěž vyhrál se zjistit nepodařilo, ale pro všechny zúčastněné to jistě byla nadmíru dobrá zkušenost.

21.září1948

Po startu gumou na svahovém letišti Podhořany-Bumbálka létá s Gb-IIb. OK-8285 na svahu Dalibor Kaňka a přistává po letu trvajícím 6h.11min. Ví, že to pro něj byl na dlouhou dobu let poslední. Odchází totiž od 1.října plnit vojenskou povinnost.

Zajímavostí toho dne bylo i to, že gumou na svahu provedli několik startů Slaviček, Záveský, Hájková, Holub a Jeník s instruktorem Jand'ourkem na VT-52 „Jeřáb II“ OK-9231, čímž se prokázalo, že i s dvousedadlovkou se dá pomocí gumy na svahu bezpečně startovat.

1.října 1948

Letecká činnost na Novém Dvoře se však začala odbývat i na pozemcích jiných majitelů, než byl p. Welz. Vyvolala tudíž oprávněný zájem vlastníků o narovnání majetko-právních vztahů.

Zejména šlo o požadavek, aby výměna jejich pozemků, která byla nutná vzhledem k budoucímu dráhovému systému letiště, a která byla ke dni 1.10.1948 uskutečněna prováděním zákona 142/47 Sb. při zřizování letiště, byla zapsána do vlastnických listů.

Skutečností však bylo, že s ohledem na veřejný zájem o vybudování regulérního letiště, byly na Ministerstvo národní obrany převedeny pouze rozhodující pozemkové parcely 702/1 a 702/3. Ostatní plochy, byť oprávněným byly poskytnuty pozemky náhradní, administrativně převedeny a řádně zapsány nebyly a nebyly zapsány ani náhradní výměry.

Oprávnění vlastníci, ale i funkcionáři aeroklubu, žili tedy celá léta v domnění, že stát dal vlastnické vztahy do pořádku. To se však nikdy nestalo a po roce 1989 tato skutečnost dala vzniknout řadě problémů i soudních sporů, se kterými se letiště muselo vyrovnat.

Nicméně, tehdy tak byl tak položen základní kámen přeměny louky-pastviny v regulérní sportovní letiště.

Za významné pomoci místní Strojní a traktorové stanice, zejména jejího vedoucího Jaroslava Roušara, dochází na podzim 1948 k rozorání záhumenků ležících na jižním konci dráhy 300°-120°, čímž dochází k jejímu prodloužení na více než 600 m. Přestává se tedy startovat podél silnice Nový Dvůr – Březinka a nově se navijákem startuje již výhradně na této dráze, což vede k podstatnému nárůstu kvality navijákových startů, zejména co do zisku výšky po startu.

4.října 1948

Z úvodníku – Zou

„Když v únoru t.r. byl ustaven Akční výbor Aeroklub RČS, byl proveden pečlivý rozbor situace. Z chyb i zkušeností předchozích let povstal důkladný plán na reorganizaci sportovního letectví. Od té doby uplynulo přes půl roku. Plán, i když sebelepší, zůstal na papíře. Není to vinou ARČS. Ten se dopustil jen té chyby, že počítal s porozuměním úřadů i některých svých vlastních složek. Počítal, že na reorganizaci bude pracovat s lidmi, kteří zájmy čs. letectví chápou stejně poctivě jako on. Zdá se, že se přepočítal – zatím! Aby se však nepřepočítali nakonec ti, kdo nechtějí společné věci obětovat vlastní zájmy!“

(Letectví; 13/1948)

14.října 1948

První stopy v trávě pardubického letiště a radost v srdcích motorářů zanechává přidělený M1-C Sokol imatrikulace OK-BKW.



Ilustrační foto: Sokol M-1D OK-EHE z Chocně na návštěvě na Novém Dvoře, počátek léta 1950 (v zápětí byl tento letoun exportován do Belgie)

Mráz M-1 Sokol

Byl to československý celodřevěný jednomotorový dvoumístný dolnoplošný sportovní letoun se zatahovacím podvozkem ostruhového typu.

Konstruktorem tohoto prvního poválečného československého letounu byl spolupracovník Pavla Beneše, ing. Zdeněk Rublič. V Továrně letadel ing. J. Mráz v Chocni, kde se stal hlavním konstruktérem a národním správcem závodu, novým typem navázal na tradici ing. Beneše. Konstrukci M-1 Rublič promýšlel již před koncem války, kterou pojal jako technologicky velmi odlehčenou a zjednodušenou pro snadnou sériovou výrobu. Za pohon stroje vybral nový československý invertní vzduchem chlazený čtyřválec Walter Minor 4-III o výkonu 77 kW s dvoulistou dřevěnou vrtulí. Podvozek koncipoval jako ručně zatahovací směrem vzad pod okraj centroplánu, jehož část kol za letu vyčnívala mimo obrys profilu křídla. Jednalo se o ochranu letounu v případě nouzového přistání.

Prototyp označený M-1A poprvé vzlétl 9. března 1946.

V době prací na M-1A zahajovaly Zlínské letecké závody výrobu čtyřválců Toma 4 s výkonem 77 kW předválečné konstrukce ing. Šmely. Rubličova snaha vedla k využití všech pohonných jednotek této výkonové kategorie a proto zlínský motor instaloval do prototypu M-1B. Poprvé byl zalétán 19. května 1947, avšak výkon motoru byl nižší, než udávaly tabulkové hodnoty. Další vývojové záměry na zvýšení počtu sedadel tento motor vyřadily jako nevyhovující.

Na zvýšený zájem světového trhu o tři až čtyřmístná turistická letadla zareagoval Z. Rublič verzí M-1C. Rezerva nosnosti a výkon motoru Minor 4-III umožnily nést třetí osobu bez velkých úprav. Za přední dvě sedadla umístěná vedle sebe bylo v ose kabiny instalováno třetí. První exemplář byl dokončen 16. února 1948. Během testů se v případě obsazení třetího sedadla projevila podélná nestabilita, způsobená posunutím těžiště dozadu. Rublič problém vyřešil tak, že vnější části křídla byly pomocí trubkové vložky na hlavním kování nosníku nastaveny do mírného šípů, čímž byla upravena centráž letounu. V této podobě se začal Sokol vyrábět sériově.

Dne 4. října 1948 byla zalétána nová verze M-1D s novým krytem kabiny zlepšujícím výhled pilota a cestujících. Kabinový kryt se odklápěl jako celek na levou stranu trupu.

Několik strojů se dostalo do služby vojenského letectva, kde operovaly pod označením K-63 jako spojovací. Další kusy převzala organizace Svazarm. Část Sokolů prošla během revizí úpravou na výsadkovou verzi, především přestavbou kabiny. Pravá část překrytu se mohla odsunout dozadu a vzniklým otvorem pak výsadkář vystoupil během letu na plošinu vytvořenou na centroplánu u trupu.

Technická data a výkony :

Rozpětí 10,00 m, délka 7,17 m, nosná plocha 12,00 m², prázdná hmotnost 400 kg, vzletová hmotnost 700 kg, maximální rychlost 240 km/h, cestovní rychlost 215 km/h, dostup 5000 m, dolet 1000 km

18.října 1948

Na Novém Dvoře došlo už k druhé havárii větroně VT-24 OK-8647. Pilot Slavíček přistával ve směru 240°. Sice správně přímo proti větru, ale jaksi mu nevycházel rozpočet na přistání. Byl krátký. Bylo jasné, že „nepřeskočí“ ovocné stromořadí u silnice. Pilot tedy svůj stroj srdnatě namířil mezi dva ovocné stromy, na jejichž vzrostlých kmenech celkem lehce zanechal křídla a téměř jinak neporušený trup větroně setrvačností ještě několik metrů pokračoval v přímém směru. A když se zastavil, chvíli balancoval ve vzpřímené poloze, což vypadalo, jakoby se vážně rozmýšlel, na kterou stranu upadne. Nežraněný pilot se poté vleže vysoukal z kokpitu a údajně se slovy: „fuj, to byla ale řacha“, důstojně odkráčel do místního restauračního zařízení spláchnout nepříjemný zážitek.

Vyšetřovací komise navrhla později větroně ke zrušení, pilot si vysloužil pokárání za krátký rozpočet na přistání a aeroklub dostal příkaz k pokácení ovocných stromů.

24.října 1948

S nadcházejícím podzimem se stále létá navijákem na Novém Dvoře. V provozu jsou Gb-IIb. OK-8254 a VT-52 „Jeřáb“ OK- 9231. Letecká technika je v době mimo činnost hangárována „pod širákem“ u traktorové stanice.

1.listopadu 1948

Opět dochází ke změně na postu velitele pardubického letiště. Škpt.Kučeru střídá pplk.Josef Dobřichovský.

7. listopadu 1948

I nadále se létá navigákem na Novém Dvoře. V provozu je VT-52 „Jeřáb“ OK-9231. Pardubičtí i přeloučští plachtaři létají ve dvojím pod dohledem instruktora Staňka z AK Čáslav.

Na dráze 300°-120° se v té době usilovně pracuje. Po rozorání jednotlivých políček následovalo vláčení a hutnění podkladu, to vše, jak už řečeno, s pomocí STS a p.Roušara.

Pro vznik letiště však bylo nejdůležitější rozhodnutí o užití pozemkových parcel 702/1 a 702/3 ke vzniku VPD. Mohlo tak dojít k vykácení ovocných stromořadí podél cest přetínajících budoucí dráhu 240°-060° a následně k nutné úpravě terénu včetně vykácení části stromořadí lemující silnici Nový Dvůr - Březinka.

Práce pokračovaly v rychlém tempu a s využitím dostupné techniky tak, že koncem roku byla VPD v celkové délce 730 m a šíři 75 m připravena pro zahájení provozu.

V té době se hodně začíná diskutovat o potřebě výstavby hangáru přímo na Novém Dvoře. Jak to ale v životě bývá, místo konkrétních činů přichází na řadu náhradní, kompromisní řešení: větroně jsou od této chvíle před nepřízní počasí alespoň částečně chráněny od armády získanými stanovými dílci.

15.listopadu 1948

Z úvodníku – KZ

„Kupředu, zpátky ni krok!

Co bylo splněno?

První úkol: Očista. Byli vyloučeni členové, kteří se zřejmě provinili proti lidově demokratickému systému. To však nestačí! Je třeba dosíci, aby kádry sportovních letců sestávaly jen z lidí bezvýhradně oddaných lidově demokratické republice, kteří v letectví vidí především závazek a povinnost k lidu a vlasti.

Druhý úkol: Zdravá hospodářská základna. Tato otázka je ovšem součástí problému samého postavení sportovního letectví v našem národním a státním životě a souvisí s úkolem třetím. Byly však řešeny ty věci, jejichž splnění je v moci ARČS a tím získány předpoklady pro další činnost.

Třetí úkol: Poměr k jiným korporacím. Tato velmi důležitá otázka byla vyřešena ujednáním mezi ARČS a Svazem brannosti. Protože však nyní je opět celý systém brannosti v pohybu, bude zde ještě mnoho práce.

Čtvrtý úkol: Bratrské styky s letci slovanských států. Úspěšně splněno, zejména pokud jde o styky s Polskem.

Pátý úkol: Publicita. Je do značné míry splněno, avšak všeobecná propagace letecké myšlenky nebyla úplně rozvinuta do šířky.

Šestý úkol: Rozvoj leteckého modelářství. Ještě bude vyžadovat ještě mnoho úsilí.

Vzhledem k tomu, že jsme chtěli mít celou organizaci sportovního letectví do 28.října 1948 hotovu a v běhu, je jasné, že jsme všechny své úkoly nesplnili. Hledáme-li však vinu, vidíme, že je do značné míry mimo nás.

Tak například krajské zřízení, které má tvořit základ rozdělení našich oblastí, není ještě zavedeno.

Otázka vztahů česko-slovenských byla problémem jak v celostátním měřítku, tak i pro nás.

Sportovní letectví je zkrátka nedílnou součástí našeho národního a státního života a musí se s ním rovnoměrně vyvíjet. To je příčina, proč nebylo splněno naše očekávání. Jestliže však naše letectví nemůže předbíhat vývoj státního života, nesmí také zůstat pozadu. A to je náš nynější úkol. Základy našeho příštího života byly a budou v roce 1948 dány.

Je na nás, abychom z nich vyšli a v letech pětiletky plně splnili svůj úkol: postavit sportovní letectví socialistického státu!"

(Letectví; 19/1948)

19.listopadu 1948

Z výrobního závodu AZ n.p. Otrokovice je převzat a pozemním transportem na letiště do Pardubic převezen kluzák Z-24 „Krajánek“ OK-8564.

AUTOMOBILOVÉ ZÁVODY, národní podnik, ZÁVOD OTROKOVICE.			
Titl		Balicí list číslo 600	
Český národní aeroklub odbočka Pardubice		Způsob dopravy sami tr. vozem	
Pardubice		Obal	
		Označení	
Počet	PŘEDMĚT	Označení čís. výkresu	Poznámka
1 ks	Dnes předali jsme Vám na letišti v Otrokovicích podle objednávky MD 8j. 40/8-L II/2 sí 1948 ze dne 8. října 1948: Školní větroň Z 24 "Krajánek" výr. číslo 8564 im.za. OK-8564 včetně spodního závěsu a přístrojů, které si MD dodalo samo. Východočeský Aeroklub PARDUBICE Datum 22. XI. 48. C 638 příloha Referent: <i>Zapůjčeno MD přípisem z.j. 111/177-L II/4a/1148 ze dne 20. XI. 48.</i>		
Otrokovice, dne 19. listopadu 1948		Předal: AUTOMOBILOVÉ ZÁVODY Otrokovice	

21.listopadu 1948

Celkově hodně nevlídné počasí nutí plachtaře letošní sezónu na Novém Dvoře ukončit. Časté dešťové přeháňky a poměrně silné nárazy větru ve volné přírodě parkované letecké technice opravdu nesvědčí! Sice se ještě dnes pod dohledem instruktora Staňka létá, ale po ukončení provozu je VT-52 „Jeřáb“ OK-9231 rozmontován a převezen do Pardubic.

27.listopadu 1948

V Pardubicích-Popkovicích je živo. Parta „přeloučáků a pardubáků“, která se letní koexistencí na Novém Dvoře docela pěkně stmelila, se domluvila na navijákovém provozu.

Následující den z Přelouče přilétá vlečné Arado a létají se i aerovleky. V provozu jsou Z-24 Krajánek OK-8523 a ŠK-38 OK-5505.

29.listopadu 1948

Nenápadná zpráva o tom, že předseda ARČS se znelíbil a byl odstaven:

„Dosavadní předseda ARČS Hanuš byl pověřen jinými úkoly. Funkci předsedy akčního výboru ARČS přebírá pplk.gšt. Albín Hejtmánek“
(Letectví; 17/1948)

5.prosince 1948

Pardubický aeroklub pod tlakem zájemců o výcvik otevírá v tuto netypickou dobu další plachtařský kurs stupně AB. Létá se navijákem na letišti v Popkovicích a pro frekventanty kursu je v provozu ŠK-38 OK-5505. Létá se každou neděli až do 25.prosince a k leteckým produkcím se schází pokaždé kolem patnácti adeptů pilotního umění.

29.prosince1948

„Na letišti v Klecanech tragicky zahynul při letecké havárii člen Aeroklubu Přelouč Bohuslav Vondruška. Byl úředníkem a pilotem ministerstva dopravy – státní letecké správy.

Zemřel ve službě, v letecké službě, kterou tolik miloval a která byla jeho jediným smyslem života. Jeho práce pro letectví neznala odpočinku. Celý týden pracoval pro ně „služebně“, ale všechny své soboty a neděle věnoval aeroklubu. Nejen ministerstvo dopravy ztrácí v něm mladého šestadvacetiletého pracovníka, plného energie a lásky k letectví, ale bolestnou ztrátu utrpělo i celé sportovní letectví, hlavně pak plachtaři a aeroklub v Přelouči.“

(Letectví;3/1949)