

1949

S počátkem roku začíná Akční výbor ARČS dvakrát do měsíce v tištěné podobě vydávat „Věstník“, který je poštou rozesílán do všech aeroklubů. Bohužel, jeho náplní nebylo nic jiného než to, co bylo letecké veřejnosti prezentováno časopisem Letectví.

7.února1949

Jaká je pracovní morálka v našich aeroklubech? – Jára Štěch, Aeroklub Jihlava

Je fakt, že v každém aeroklubu pracuje několik málo jedinců, kteří obětují všechen volný čas, aby za zimní měsíce připravili vše potřebné. Na mnoha místech jejich však tak málo, že nestačí zvládnout vše, co by bylo potřeba. V každém aeroklubu mají svůj plán, na kterém pracují a mnohdy jej nemohou splnit pouze z toho důvodu, že velká část členů je pasivních.

Jsou-li to členové věkově starší, není to nic divného, že se nezúčastňují práce. Bohužel, ale i dvě třetiny mladých členů zůstávají při budovatelských pracích v pozadí, dávajíce přednost různým více méně nevhodným a nikomu neprospívajícím zábavám. Tanec a společnost, která žije ze dne na den, je jim přednější, než práce pro blaho celku! Na mnoha místech zábava, kterou vyhledávají, působí přímo zlobivě na jejich morální úroveň! Jsou to snad ještě důsledky válečných let?

Je již čas, aby každý pochopil, že to co si nepostavíme a nevybudujeme, také nebudeme mít. Že bez práce nejsou koláče! Je to již staré, ale hodně osvědčené přísloví a jeho význam je si třeba uvědomit právě dnes, kdy budujeme.

Na létání samotné je však vždy dost lidí. Nejpodatnější ovšem je to, že největší zájem mají ti, kteří nic nedělali. Mnozí prostě řeknou: „Proč bych pracoval, já si to zaplatím!“ Takový výrok může však pronést jen člověk nevalného charakteru a takový rozhodně nepatří mezi letce. Jiní namítají, že nemají vloh k manuální práci. Budiž, dejme jim za pravdu, ale v aeroklubu není jen rukodělná práce. Je zde tolik možností, že se uplatní každý, stačí jen chtít a mít lásku k věci.

Je si třeba také uvědomit, že dnešní doba dává k dispozici velké materiální hodnoty – letadla, letiště, pracovní možnosti a vůbec ve všem, co je potřeba k létání. Tolik mládež nebyla nikdy podporována, proč tedy dnes přehlíží podávanou jí rukou uplatnění svých vloh a zájmů? V takovém kolektivu, jaký poskytuje každý aeroklub, může se mládež naučiti pracovní pospolitosti, pomáhat jeden druhému a žít kamarád pro kamaráda. Tyto hodnoty mají základní význam chceme-li, aby naše vlast byla jedinou rodinou!

Jak krásné by bylo, kdyby se lidé navzájem podporovali a měli se rádi! Tak nějak, jako je to v každém aeroklubu, kde právě ta hrstka pracujících je takovou rodinou a nerozlučným celkem.

To, co dnes máme, je pořád jen práce těch několika nejobětavějších, těch, kteří pracují, těch, kteří pracovali vždy a nečekali na díky, ač by si jich nejvíce zasloužili. Snažme se tedy vytvořit základní kádry aeroklubů, abychom dospěli k vytčenému cíli, tj. mít silné národní letectvo, schopné hájit naši vlast, bude-li třeba.

Naším mořem je vzduch. Bud'me si toho vědomi a s výchovou svých vzdušných námořníků začínejme již v našich aeroklubech, které jsou k tomu předurčeny. S chutí do práce a s vědomím, že vše, co děláme, konáme jen a jen pro sebe!

(Letectví; 7/1949)

12.února 1949

Aeroklubu Přelouč je rozšířena vzdušná flotila přidělením letounu Sokol M1-C Sokol s imatrikulací OK-CIE

21.února 1949

Z úvodníku – předseda AV ARČS pplk. A.Hejtmánek (kráceno)

Letecký sport byl u nás před únorem vykonáván většinou lidmi, kteří měli finanční prostředky pro tento finančně velmi náročný sport nebo lidmi, kteří chtěli, aby jim peníze na létání dal stát. Široké masy pracujícího lidu neměly dříve přístup do aeroklubů nebo prostředky na přístup k němu. Bylo tedy nejdříve nutno umožnit širokým masám pracujícího lidu nejen vstup do aeroklubů, ale zejména dát jim možnost létat. To se nyní děje zejména zakládáním závodních aeroklubů.

Zároveň se přetvářela celá struktura politické správy létání. Víme, že budou zrušeny zemské národní výbory, a že jejich funkci převezmou výbory krajské. Je nám zřejmo, že i v oblasti sportovního

letectví bude závazná nová organizace politického rozdělení státu na kraje. Protože sportovní letectví je také složkou branné výchovy, je nutno celou organizační strukturu založit tak, aby odpovídala potřebám a organizaci branné výchovy.

Tím není řečeno, že se zmírnilo tempo přípravných prací, které mají umožnit rychlé přizpůsobení se organizace sportovního letectví novým potřebám. Ale, pracovalo se v aeroklubech tak, aby nová organizace dala záruku, že bude v rukou těch, do kterých jediné patří? Byla vsutku všude provedena očista tak, aby na vedoucích místech stáli lidé pokrokoví? Pracujícím lidu věrní? Chápající svoje poslání ve sportovním letectví tak, jak to žádá prospěch státu a naše cesta k socialismu?

Především musíme odstranit to staré nazírání, které se dá vyjádřit slovy: „Chci létat! Státe, zaplat' letiště! Státe, postav za svoje peníze hangáry, kup za svoje peníze letadla a benzín a já se budu bavit ve vzduchu. Budu si dělat za peníze státu sport!“

Dnes už vidíme, že mnoho závodních aeroklubů, bez hluku, bez intervencí, bez psaní prosebných dopisů, udělalo kus poctivé a plodné práce. Proč? Protože dnes se řadí do šiků sportovních letečů lidé práce, kteří nejsou a nechtějí být jen takovými letci, jací dovedou jen vsednout do letadla, které jim mechanik připraví ke startu a jemuž je po přistání opět odevzdají. Noví sportovní piloti si na svoje létání vydělávají brigádnickou činností, prací na letišti i mimo ně. Už dnes četné masové organizace jako SČM, ÚRO a jiné chápou důležitost sportovního letectví jako prvku branného, rekreačního a výchovného. Proto bude brzo vnesen nový ruch na naše letiště, ale s ním i nový duch! Ani stát nezůstane pozadu a nezmenší podporu sportovního letectví. Jenže i tato podpora dostane novou formu a to takovou, že bude ku prospěchu státu, sportovního letectví a konečně i letců samých.
(Letectví; 4/1949)

Řady pardubických plachtařů notně prořídly. Stalo se tak nejen tím, že řada poválečných členů, zejména těch dříve narozených, sama rezignovala, když viděla, kam sportovní letectví spěje, ale své vykonaly i prověrky konané koncem minulého roku a na počátku roku tohoto.

Na konci roku 1948 měl odbor bezmotorového létání 57 členů, ale k začátku roku 1949 se evidovalo pouhých 19 členů, na konci roku 1949 čítala členská základna pouhých 26 pilotů a žáků.

3.dubna 1949

Parta nedočkavých pilotů z Pardubic pod dozorem instruktora Jiřího Záveského dorazila se školním kluzákem ŠK-38 OK-5082 (je to původní OK-5705) na svahové letiště Bumbálka u Podhořan.

Vanul čerstvý západní vítr, a tak bylo reálné očekávání, že bude možné i po startu gumovým lanem navázat na svahové proudění. Pilotní žák, „béčkař“ Stanislav Moravec, vzhledem ke svým dosavadním pilotním zkušenostem však od instruktora Záveského dostal pokyn k dlouhému přímému letu s přistáním u silnice Podhořany-Semtěš.

Odstartoval a přebytkem rychlosti kluzák rychle stoupal, přičemž jej vítr stočil do levé zatáčky, což pilota zaskočilo. Pilot sice potlačil a snažil se zatáčení zastavit, leč bez viditelného úspěchu. Kluzák dál pokračoval v levé zatáčce, až v malé výšce nad zemí dosáhl skupiny stromů stojících za okrajem letiště a levým křídlem do nich narazil. Levé křídlo kluzáku bylo zcela demolováno, nosníky přeražené a většina žeber roztržena. Pyramida kluzáku na několika místech praskla. Pilot z nehody vyšel nezanenšen.

Vzhledem k tomu, že kluzák pocházel z kořistního materiálu, tudíž neznámého stáří, byl jako neopravitelný zrušen.

14.dubna 1949

I na letišti v Pardubicích došlo k „maléru“. Sice se týkal vojáků, ale jistý dopad měl i na provoz aeroklubu. Stalo se totiž, že z vojenského hangáru ukradl vojín základní služby Jiří Pejrek letoun C-104 patřící Letecké vojenské akademii a odletěl do Německa.

Obecně byl tento exces považován za selhání jedince, který se nebude opakovat, ale jak ukázala velmi blízká budoucnost, tento čin nezůstal osamocen.

18.dubna 1949

Plachtařský kurs AB je na pardubickém letišti v plném proudu. Pilotní žákyně Záveská obdržela instrukce ke startu na navijáku. Mělo jít o tzv. „nízký start“ do výše 2-3 metry pro rovný let a přistání. Sama pilotka let (skok) popisuje takto:

„Je těžko vysvětlit jak se mi to stalo. Při odlepení mi připadalo, že rychle stoupu, tak jsem rychle potlačila a zahlédla, jak mi vypnulo lano, které jsem pravděpodobně asi sama podvědomě vypnula při potlačení. Chtěla jsem ještě podrovnat, ale jelikož jsem měla malou výšku, bylo již pozdě. Přesto, že jsem neutrpěla sebemenší zranění, mrzí mě, že jsem kamarádům poškodila kluzák, který jsme měli všichni tak rádi!“

Kluzáku SG-38 OK-5559 se při prudkém nárazu do země roztrhl spodek trupu i pyramida. Byly přeraženy nosníky pravého křídla a zničen značný počet žeber.

Vyšetřovací komise s ohledem na míru poškození kluzáku podala návrh na jeho zrušení.

22.dubna 1949

U vojáků ještě nedozněl poprask po prvním letošním úletu a byl tu druhý!

Se strojem C-3 ulétli z pardubického letiště do Manstonu v Anglii pplk. Jaroslav Muzika, škpt. Miroslav Laštovka, škpt. Oldřich Filip a škpt. Jaroslav Nyč, jejich manželky a 4 děti. A to už byla pro vojenské velení „silná káva“!

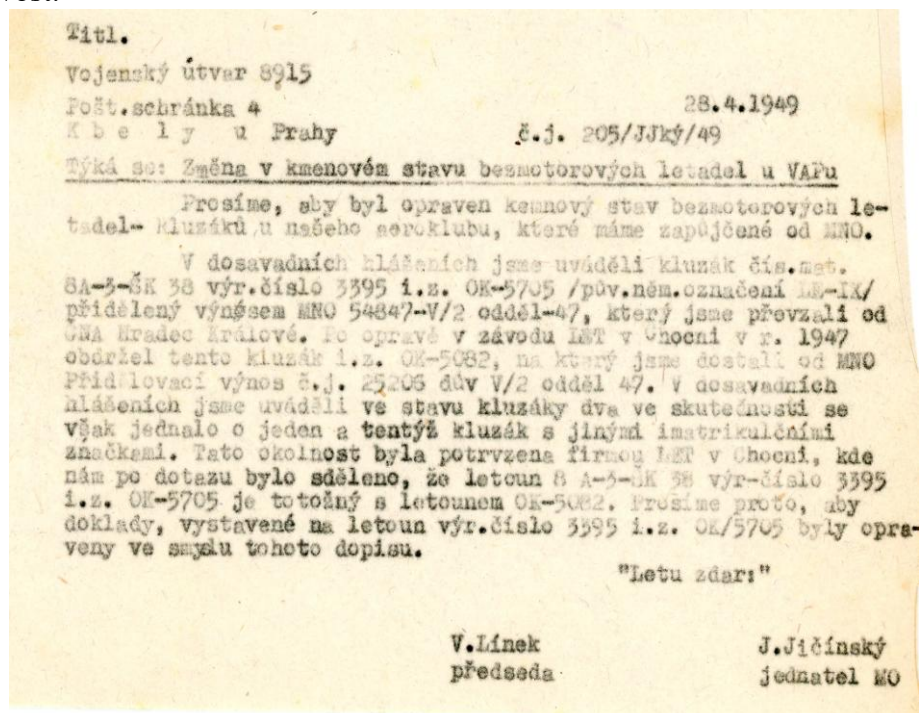
(Později byl řídicí létání mjr. Václav Formánek, který měl v onen den službu na věži, degradován, propuštěn ze služby a odsouzen k trestu odnětí svobody.)

Od té doby se dosavadní spolupráce mezi VAP a velením letiště začala rapidně zhoršovat. Na aeroklub začal být ze strany vojenského velení vyvíjen tlak, v prvé řadě na vymístění aeroklubových letadel z vojenských hangárů. Zostřila se i kontrolní činnost a už nebylo pro členy aeroklubu tak jednoduché se ve vojenské části letiště pohybovat a co víc, začalo se vážně mluvit o vymístění aeroklubu z letiště.

Aeroklubům byl zastaven motorový provoz a letouny musely být nařízeným způsobem zneschopněny.

28.dubna 1949

Zajímavost:



Dobře napsáno, ale kluzák byl již 3.dubna 1949 zrušen!

2.května1949

Úvodník – Hk.

Historie nás učí, že jedině boj, v jehož čele stála dělnická třída naplněná revolučním duchem, odhodlaná, mající v čele štáb marx-leninského typu a spolehlivé spojení (např. rolníky), končil vítězně.

To si musíme dobře uvědomit dnes, kdy po vítězném únoru nastupuje dělnická třída také do aeroklubů, které ji byly dříve uzavřeny nebo nepřístupny. Nově zakládané závodní aerokluby se musí stát zárodečnými buňkami našeho obrozeného sportovního letectví. Dělníci v aeroklubech budou zárukou, že sportovní letectví půjde vpřed rychleji, spolehlivěji, revolučněji.

Pokud se týká štábů marx-leninského typu, bude nutno hledat a vychovávat kádry leteckých funkcionářů, neboť sportovní letectví to není jen létání. Sportovní letectví je také otázkou politickou, hospodářskou a brannou. Jen školený a spolehlivý socialista může odpovědně plnit úkoly funkcionáře v aeroklubech, jen takový může vést dělnickou třídu v aeroklubech.

Otázka spojenců, tak důležitá pro nástup dělnické třídy v revoluci, má svou platnost i při nástupu dělnické třídy do aeroklubů. Dělnická třída, která zakusila ve svém boji tolik příkoří a tolik nespravedlnosti, je sama spravedlivá. Proto i ta mládež, která není v továrnách, naše mládež studující, naše mládež zemědělská, naši učňové z dílen, nemusí se obávat, že se nedostanou k létání v závodních aeroklubech. Naopak, velké sblížení, které se šíří mezi mládeží studující a pracujícím lidem v továrnách, na dobrovolných pracovních brigádách, bude možno prohlubovat i na letištích závodních aeroklubů. Naši dělníci rádi přijmou mezi sebe ty, kteří jim budou pomáhat při práci v továrnách. Jaký zisk z toho bude mít naše mládež studující a zemědělská, když na letištích přijde do styku s našimi dělníky, mezi nimiž jsou odborníci na slovo vzatí, není nutno rozvádět.

Proto zejména ty, mládeži studující a zemědělská, toužící po křídlech, hledej své přátelství tam, kde máš záruku, že tvoje touhy po létání budou splněny. Jestliže jsi dříve mohla na letištích a v hangárech sbírat jen letecké paběrky, které spadly s leteckého stolu bohatých, dnes, po boku dělníků se ti otevře cesta k československé obloze.

Závodní aerokluby, v nichž budou po boku dělníků naši noví, pokrokoví studenti a naše mládež zemědělská, stanou se tak zárukou, že naše cesta k socialismu i na poli sportovního letectví bude správná a rychlá!

(Letectví; 9/1949)

Po komunistickém převratu se z pohledu květnové ústavy z roku 1948 stal Svaz brannosti nevyhovujícím a musel být nahrazen organizací plně odpovídající charakteru nové státní ideologie. Brannou výchovu lidu bylo třeba postavit na socialistický základ. Tento požadavek vyslovil nový branný zákon č. 216/1949 Sb. K samotnému zrušení Svazu brannosti došlo 11. května 1949 vydáním zákona č. 139/1949 Sb. Jeho veškerý majetek byl převeden na stát, respektive na vojenskou správu. Působnost zrušeného Svazu brannosti na přechodnou dobu převzaly masové organizace Národní fronty (dále NF), které zrušily či zestátnily činnost veškerých zájmových sdružení v Československu.

Nové opatření způsobilo dočasnou organizační a působnostní roztržičnost: pod Ministerstvo dopravy přešel Autoklub a Aeroklub Republiky československé, pod Státní úřad pro tělesnou výchovu a sport Československá obec sokolská, pod Revoluční odborové hnutí amatéři – vysílači, pod Ministerstvo národní obrany Spolek chovatelů poštovních holubů, pod Ministerstvo zemědělství Kynologická jednota.

„Šuškanďa“ přináší zvěsti o záměru vládních kruhů zrušit současný systém dobrovolné spolkové činnosti včetně aeroklubů a včlenit je do jednotné organizace systémem závodních aeroklubů (tj. spolků při výrobních závodech, kde dělnická třída bude mít vedoucí úlohu).

Závodní aeroklub? Co to je za fenomén šířící se jak epidemie celou republikou? Mnozí, věci neznalí, jichž však zpočátku byla naprostá většina, si vykládali smysl slova „závodní“: no, konečně budeme dělat náš sport pořádně, budeme závodit!

Nemá smysl hlouběji rozebírat naivitu a mylnost tohoto názoru. Čas všem těm, kteří očekávali něco pozitivního ve smyslu podpory závodního létání, měl brzy a tvrdě ukázat, že realita bývá daleko na hony vzdálená představám.

30.května 1949

A začalo se přitvrzovat:

Povinné modelářství pro plachtaře

Od počátku roku 1950 jest pro uchazeče pro plachtařský výcvik, narozené r.1935 a mladší, povinným předpokladem absolvovaná základní modelářská výchova (stavba modelů č.1 až 3 jednotné osnovy ARČS)

(Letectví; 11/1949)

V životě pardubického aeroklubu ještě zatím nedocházelo k žádným dramatickým změnám. Po té, co se situace u vojáků trochu uklidnila, létalo se dál, zatím jen bezmotorově. Pro motorové létání v aeroklubech platil dál celostátní zákaz.



Instruktor bezmotorového létání Vincenc Klubal a předseda plachtařského odboru VAP „Čmelda“ Eduard Vršovský; Pardubice, květen 1949



Zleva: Emilie Hájková, Jindřich Hostovský, Marie Hájková, ???; Pardubice, červen 1949

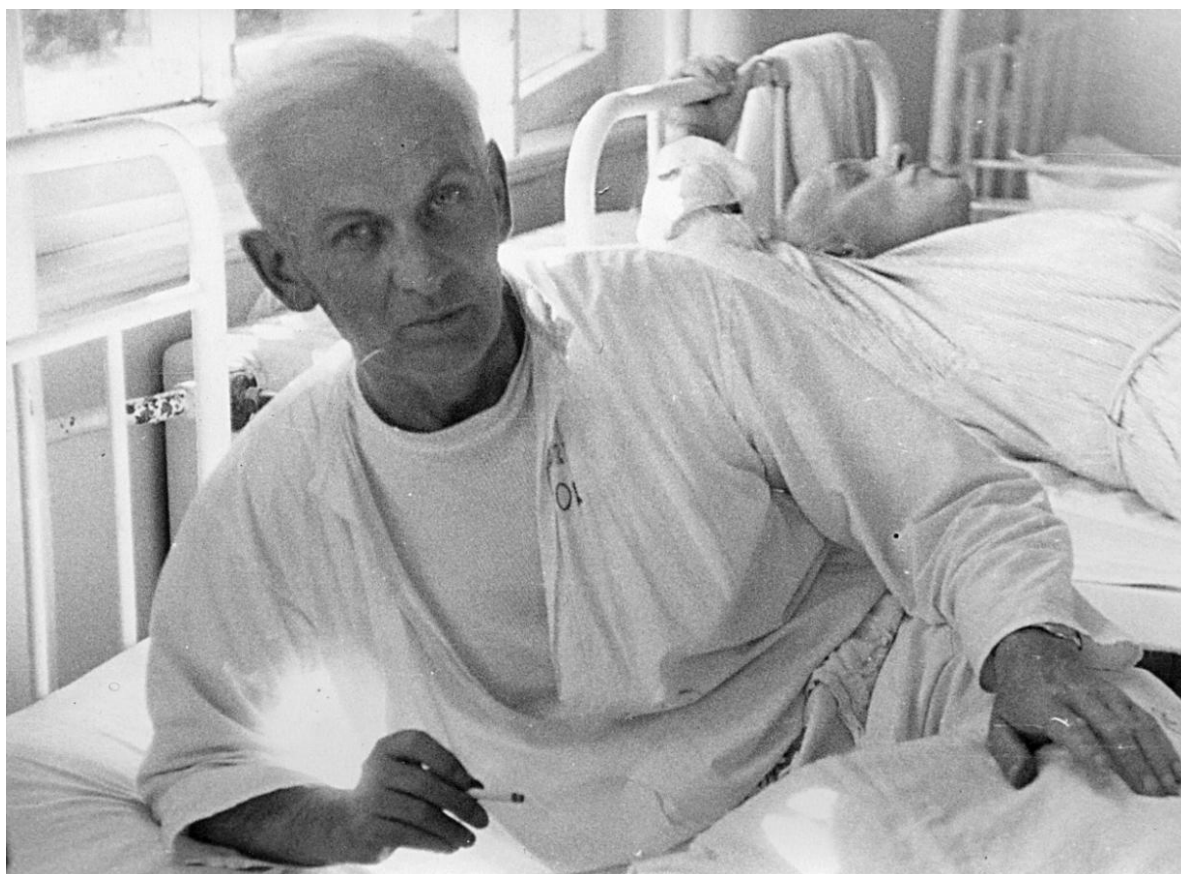
V bezmotorovém létání se začal více prosazovat výcvik na dvousedadlovém „Jeřábu“, protože se jevil jako bezpečnější, kvalitnější i rychlejší. Samozřejmě, i se školními kluzáky se létalo dál, naviják byl v plné permanenci. Ale ve chvílích, kdy třeba nebyla na místě školená obsluha, nebo naviják měl poruchu, ke slovu přišly i starty „gumicukem“.

Jednoho takového dne, kdy naviják stávkoval a plachtaři před vojenským hangárem z nudy i z legrace „stříleli“ na gumě glajtr – školní kluzák, na němž se střídali žáci i piloti, objevil se mezi nimi sám předseda aeroklubu Václav Línek.

Předseda je chvíli jenom pozoroval, ale pak projevil zájem si také „skočit“. Nutno podotknout, že předseda v kluzáku nikdy neseděl, takže se mu samozřejmě dostalo patřičných instrukcí co a jak dělat, a celý „manšaft“ již ochotně napínal pro předsedu gumu.

Pak to cuklo, Línek pořádně přitáhl a nepovolil.

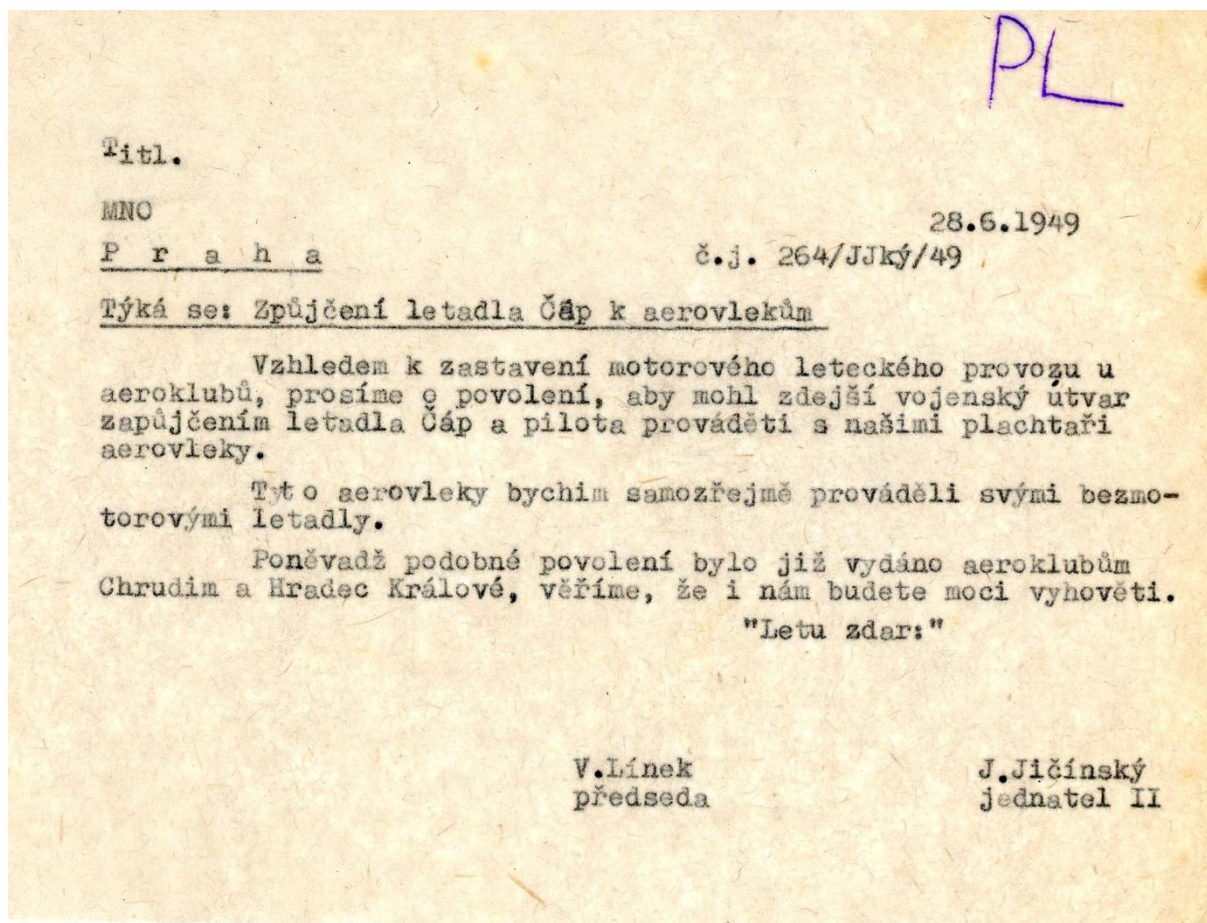
Glajtr se výšce na chvíli zastavil a pak zafungovala přitažlivost zemská. Výsledkem byl trochu pochroumaný kluzák a více pochroumaný předseda. Prvnímu praskla vzpěra, druhému obratel. Mícha našťěstí vydržela.



Předseda VAP Václav Línek v pardubické nemocnici; léto 1949

28.června 1949

Ještě stále se motorově nelétá a u plachtařů hlad po aerovlecích roste. Přitom „vedle“ u vojáků zahálí „Čáp“ s vlečným zařízením. Iniciativní instruktor Klubal donutil šéfy aeroklubu k sepsání dopisu na Ministerstvo národní obrany:



Dopis však zůstal bez odezvy.

17.července 1949

Plachtařům byl dodán výkonný větroň Zlín Z-25 „Šohaj“, ale jediným, kdo měl požadovanou kvalifikaci na něm létat, byl instruktor Vincenc Klubal.



Z-25 „Šohaj“ OK-8685 na letišti v Pardubicích; léto 1949

Z-25 „Šohaj“

První z Šohajů Z-25 se zrodil v Otrokovicích na rýsovacím prkně konstruktéra Ladislava Marcola v roce 1947 jako jednomístný s uzavřeným pilotním prostorem, celodřevěný hornoplošník pro výkonnostní létání.

Přistávací zařízení tvořila gumovými bloky odpružená jasanová lyže a ostruha, řízení bylo kombinované lanka-táhla, diferencovaná křídélka, výsuvné aerodynamické brzdy. Křídlo bylo dělené, samonosné, jednonosníkové s šikmo umístěným pomocným nosníkem. Náběžná hrana křídla tvořila s nosníkem torzní skříň potaženou diagonální překližkou, zadní část křídla byla potažena plátnem. Spojení obou polovin křídla zajišťovaly závěsy a pět čepů. Dřevěné ocasní plochy měly snímatelný stabilizátor VOP.

Letounů Z-25 bylo do roku 1949 vyrobeno rovných sto, z nichž jich asi patnáct bylo exportováno do Bulharska a Rumunska. Téměř okamžitě se zavedením tohoto typu se výkony československých plachtařů začaly výrazně zlepšit.

Technická data a výkony:

Rozpětí 15 m, délka 7,15 metru, nosná plocha 14 m²; hmotnost 182 kg (vzletová hmotnost 272 kg), minimální rychlost 50 km/hod., maximální rychlost 215 km/h, klouzavost 1:27 při 75 km/hod.



Z-25 „Šohaj“ OK-8685 a Vincenc Klubal na letišti v Pardubicích; léto 1949

Na letišti v Pardubicích se očividně začal omezovat aeroklubový provoz. Dřív, když to šlo, létalo se třeba i ve všední dny odpoledne, nyní se ale aeroklubový provoz začal stávat pomalu raritou, přestože již byl povolen i motorový provoz.

Plachtaři stále častěji zajížděli do Podhořan. Tam se létalo na svahovém letišti na Bumbálce, a když byl k dispozici vlečný letoun nebo naviják, tak i na louce u Nového Dvora.

V době prázdnin byl opět zorganizován plachtařský tábor, tentokrát vyloženě jako výcvikový. Zabezpečení tábora bere na svá bedra ARČS prostřednictvím „Plachtařského střediska ARČS Podhořany“, tábora velí opět Jaroslav Runt.

Pro zajímavost: jednou z frekventantek je naše budoucí první pilotka proudové stíhačky MiG-15 Eleonora Báčová, rozená Kellerová.

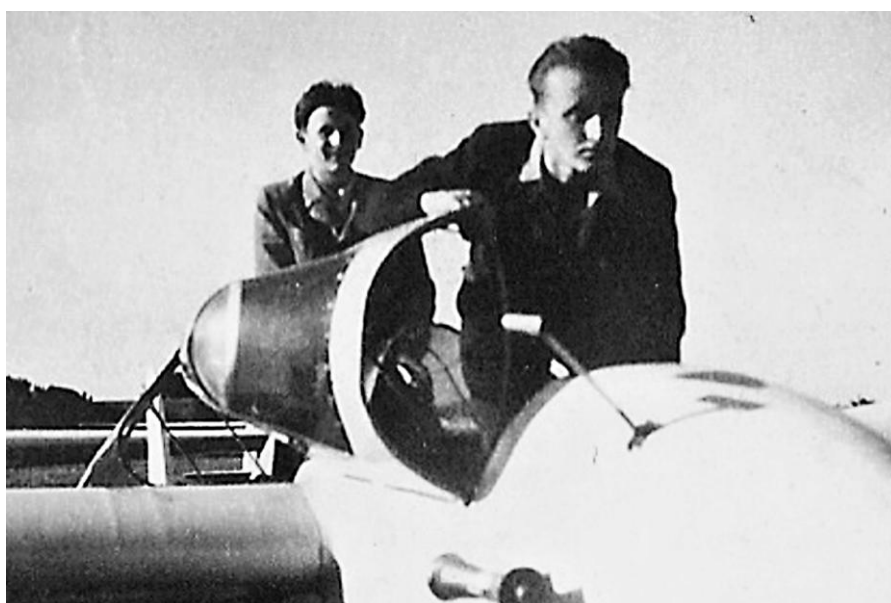
Frekventanti jsou ubytováni v zařízení svahového letiště na Bumbálce, kde stravu jako kuchařka zajišťuje matka E. Vršovského a jeho otec je tu zaměstnán jako ostraha.



Na svahovém letišti Podhořany-Bumbálka; červenec 1949



Parta „pardubáků“ na inspekci výcvikového soustředění u čáslavského VT-52 OK-9003; zleva: Milan Zobač, ???, Zdeněk Kec, Vladimír Klínský; Nový Dvůr, červenec 1949



Zleva: Milan Zobač, Vladimír Klínský u VT-52 OK-9003; Nový Dvůr, červenec 1949



Hangárování pod „širákem“; Nový Dvůr, červenec 1949

23.července 1949

Je přijat Zákon o státní péči o tělesnou výchovu a sport č.187/1949 Sb., který zřizuje Státní výbor pro tělesnou výchovu a sport, složený ze zástupců Československé obce sokolské, celonárodních lidových organizací a vynikajících pracovníků v oboru zdravotnictví, tělesné výchovy a sportu.

Z důvodové zprávy:

Úkolem tělesné výchovy a sportu v lidové demokracii je udržovat a zlepšovat zdraví lidu, zvyšovat jeho tělesnou a brannou zdatnost a pracovní výkonnost a vychovávat k odhodlanosti a statečnosti při obraně vlasti a jejího lidově demokratického státního zřízení. Stát proto pečuje o rozvoj tělesné výchovy a sportu.

Státní úřad pro tělesnou výchovu a sport může v oboru své působnosti vydávat všeobecné předpisy, jimiž zejména mohou být stanoveny jednotné ideové, methodické, zdravotní, organizační a hospodářské směrnice pro tělesnou výchovu a sport, zásady pro výchovu pracovníků v tělesné výchově a sportu, jednotná úprava zařízení pro tělesnou výchovu a sport, jakož i směrnice pro účelné využití těchto zařízení.

Pokud se tyto předpisy týkají povinné tělesné výchovy na školách, budou vydány v dohodě s ministerstvem školství, věd a umění, a pokud se týkají vojenské tělesné výchovy a sportu v rámci Sokola, v dohodě s ministerstvem národní obrany.

Tělesná výchova a sport je v lidově demokratickém státě důležitou součástí národní kultury, má veliký význam pro zdraví, pracovní výkonnost a brannost lidu. Má tudíž také velký význam politický a politicko-hospodářský a je třeba s ní počítat v budovatelském úsilí, v hospodářském i kulturním plánování, zajistiti předpoklady k jejímu rozvoji a zajistiti její jednotné ideové vedení.

Dosavadní zkušenosti ukázaly, že jednotné ideové, politické i odborné vedení tělesné výchovy a sportu bude nejlépe zaručeno, bude-li péče o tělesnou výchovu a sport svěřena zvláštním, k tomu účelu zřízeným orgánům, jako je tomu v jiných lidově demokratických státech. Vláda se proto dne 30. července 1948 usnesla, aby byl vytvořen "Státní výbor pro tělesnou výchovu a sport", jehož úkolem bude pečovat o tělesnou výchovu a sport s hlediska státních zájmů.

Přijetím tohoto zákona jsou v podstatě, krom Československé obce sokolské, zrušeny veškeré ostatní sportovní organizace a spolky.

Začíná období slepého přejímání sovětských zkušeností. I když zákon spolkovou činnost de facto zrušil, administrativa ARČS fungovala dál. Dalo se však vytušit, že nastává období velkých změn. Opět byly ustaveny „prověřkové komise“, které bez udání konkrétních

obvinění a bez možností odvolání vyslovují zákazy létání těm, kdož nesplňují vyšší státní a politickou spolehlivost.

25.července 1949

Z přeloučského letiště odstartoval Josef Voženílek k volnému přeletu za účelem splnění podmínek pro získání „stříbrného C“. Po letu dlouhém 94 km, při němž dosáhl i převýšení 1.400 m. A protože měl již splněný pětihodinový let, bylo „stříbro“ č.183 jeho!

29.července 1949

K provozu je konečně uschopněn Z-24 „Krajánek“ OK-8564, který od listopadu loňského roku nečinně zaháel v rohu hangáru, protože se mu někde „zatoulaly provozní papíry“.

Srpen 1949

Byl slunný den a na pardubickém letišti se létalo s „Jeřábem“ na navijáku. Motor navijáku však nějak „nešel do tahu“ a vynechával. Navijákař tedy řešil situaci zařazením nižšího rychlostního stupně, aby dohnal sílu a rychlost vyššími otáčkami motoru.

Při dalším vleku se však z motoru ozvala rána a naviják se zastavil. Přetrhla se jedna z ojníc a do karteru prorazila díra o průměru asi 12 cm. Tím se stal motor v aeroklubových podmínkách neopravitelný.

Aby se mohlo dále létat, bylo nutné motor rychle vyměnit. A protože se na letišti nalézalo osm neevidovaných dřevěných beden s novými, ještě od Němců zakonzervovanými motory, zdálo se, že nehrozí žádný problém. Problém ale nastal. Předpokládalo se, že v bednách jsou zakonzervovány stejné motory, z nichž byl jeden v roce 1946 zastavěn do navijáku, tedy motory Maybach.

Bylo však nemilým překvapením zjištění, že všech osm beden obsahuje poněkud hodně odlišné motory Steyer! Jednalo se o vzduchem chlazený benzínový vidlicový osmiválec o objemu 3517 ccm. Udával se brzděný výkon 75 ks (cca 55 kW) při 2700 ot/min.



Výměna motoru navijáku; Pardubice, srpen 1949

Motor byl poměrně složitý. Společná byla pouze kliková skříň, válce byly samostatné, každý měl svou samostatnou hlavu s visutými ventily a vahadly. Ke každé hlavě vedly dvě

tyčky ovládání ventilů pohybující se v plechových trubkách. Znamenalo to spousty dělicích ploch, které nebylo jednoduché utěsnit, aby nikde netekl olej.

Nad hlavami motoru byla tandemově na jednom hřídeli dvojice radiálních ventilátorů, které zajišťovaly chlazení motoru. Ten byl sešroubován do jednoho celku se čtyřrychlostní převodovkou. Zkrátka, bylo to technologicky něco úplně jiného!

Skupina techniků a mechaniků aeroklubu (Kmošek, Hovorka, Komárek) za výrazné pomoci místního popkovického kováře dokázala za necelé tři týdny téměř zázrak a dne 23.srpna 1949 byla provedena úřední zkouška.

Do Osvědčení navijáku 007 je zapsán nový motor Steyer 95 HP, osvědčení platí do 23.8.1950

Republika Československá
MINISTERSTVO DOPRAVY
Letecký odbor

OSVĚDČENÍ

o způsobilosti ku startování plachtového letadla

navijáku čís. 007

1. Typ: -
2. Motor: *Haybach * Steyer*
3. Výkon (maximální): *cca 130 HP*
4. Výrobce: *Podbičsko ŽNA - Pauderitz*
5. Výrob. čís.: *10 arch 0241384*
6. Rok výroby: *1946*

Tento naviják byl přezkoušen a uznán za způsobilý ku startování
plachtových letadel *21 X* sedadlových;

* *Změna:*
zamontován motor
Steyer.



V Praze dne *17. července 1946.*

Ing. Václav Novotný
podpis

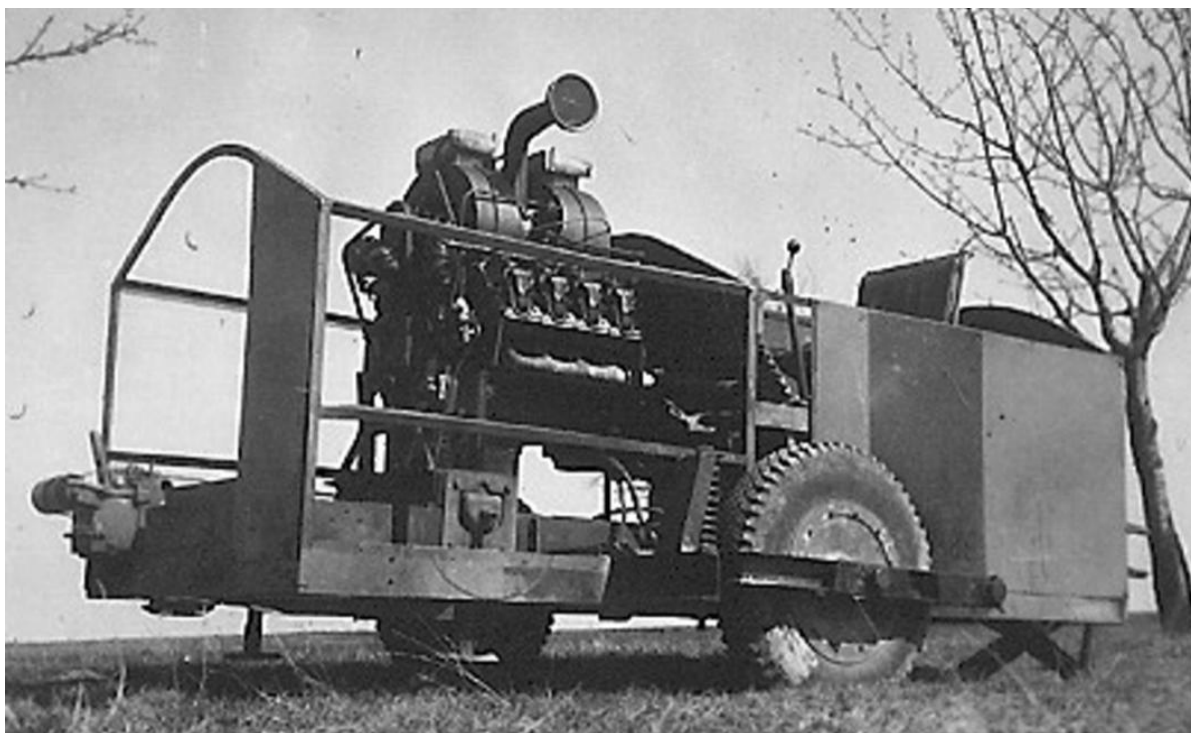
Platnost osvědčení do:					
<i>16. VII. 1947</i>	<i>23. VII. 1950</i>	<i>12. IX. 51</i>	<i>5. X. 52</i>		
<i>Novotný</i>	<i>Novotný</i>	<i>Novotný</i>	<i>Novotný</i>		
Podpis	Podpis	Podpis	Podpis	Podpis	Podpis

144b - 100 - A5 - IV, 46 - Ki

900 -

Druh zkoušky	Den a místo zkoušky	Zkušební komise	Poznámka
<i>23. VII. 1949</i> <i>po opravě</i>	<i>Pauderitz</i>	<i>Ing. Jozefal</i> <i>ant. Novotný</i>	<i>nový motor Steyer 95 HP</i> <i>Výkon 130 HP</i>
<i>22. IX. 1950</i> <i>kontrola</i>	<i>Linháry</i>	<i>Ing. Jozefal</i> <i>Ing. Kopal</i>	<i>Výkon 130 HP</i>

Osvědčení způsobilosti navijáku č.007



Naviják po zástavbě motoru Steyer; Pardubice, srpen 1949

20.srpna 1949

Člen AK Čáslav Vladimír Bramberger (1.8.1949 po startu z Nového Dvora létal nad svahem Železných hor 5 hod. a 13 minut) opět startem z Nového Dvora splnil toho dne další dvě podmínky k zisku „stříbrného C“. Při volném přeletu do vzdálenosti 66 km dosáhli i převýšení 1300 m a vysloužil si tak odznak s číslem 198.

Situace kolem existence aeroklubu na vojenském letišti v Pardubicích se ještě více přiosťřila a z míst velení letectva i celé vojenské správy je cítit nechuť k další koexistenci.

Pardubické letiště už tedy nedávalo pražádnou záruku dalšího rozvoje, naopak, stín vymístění aeroklubu z prostor vojenského letiště dostával čím dál, tím více zřetelnější obrysy.

Kupodivu v té době motorový odbor zaznamenal nebývalou renesanci. Do výcviku v létání na flotile K-68 (Piper Cub) byla zařazena celá řada současných plachtařů. „Mladou krev“ pardubického letectví představovali zejména piloti-plachtaři Hostovský, Jeník, Kaňka, Klínský, Souček, Švabenský, Vojtíšek, Voženílek, Vršovský, Zobač (za AK Přelouč i Tichý) a pod vedením zkušených a obětavých instruktorů Klubala, Kořínka, Kroužela, Levého, Ševčíka, Štefánka i Vlasáka nezvykle rychle získávali „motorářské ostruhy“.

Za zmínku stojí konstatování, že většina nově školených adeptů se k prvnímu sólovému letu dostala průměrně už po 15-20ti startech ve dvojím řízení s náletem cca 2-3 hod.!

Většina nových „motorářů“ stačila ještě do konce roku složit i pilotní zkoušku.

Výpadek v provozu navijáku znamenal významný přeliv plachtařů do Podhořan. Ti ale stále více pociťovali zásadní nedostatek jinak skvěle upravené plochy na Novém Dvoře. Byla jím absence možnosti hangárování letecké techniky v bezpečných a uzavřených prostorách.

Letci z Čáslavi a Kutné Hory si na Novém Dvoře pro své „vzdušné oře“ postavili velký plátěný hangár, který nejspíš pamatoval poměrně slávu „pouštní lišky“ polního maršála Rommela, pardubičtí však hangárovali svoji techniku „pod širákem“.

Významným kladem naopak bylo, že plachtaři měli plně k dispozici ubytovnu a sociální zázemí v prostorách zařízení svahového letiště Podhořany-Bumbálka. Také bylo možno využít i leteckou techniku střediska, která byla uskladněna v hangáru u semtěšské silnice a neměla jiné využití, protože středisko provoz pro nezáměr o výcvik AB na svahu nezahájilo a bylo posléze zrušeno.

Pro „pardubáky“ však byla určitým handicapem i vzdálenost plachtařského letiště na Železných horách od města, která činí cca 27 km. Překonávala se zejména na kolech. Ti, kdož v té době vlastnili pojízdný osobní automobil či motocykl, by se dali spočítat na prstech jedné ruky a veřejná hromadná autobusová doprava byla teprve v plenkách. Pravda, vlakem se dalo dojet do Heřmanova Městce nebo do Přelouče, ale odtud do Nového Dvora či na Bumbálku se muselo zbývajících asi 9 km pěkně po svých!

Člen VAP Zdeněk Kmošek, tehdy zaměstnanec přeloučských automobilových oprav, kde se pro potřeby státní nákladní silniční dopravy dávaly „dohromady“ převážně trofejní kousky, a člen KSČ, přišel jednoho dne s výzvou: „Když odevzdáme 5 tun železného šrotu, zařídím na okrese, že dostaneme nákladňák!“

Výzva nezapadla a sebrat na pardubickém letišti potřebné množství kovového odpadu nebyl opravdu vůbec žádný problém, takže zanedlouho u letištní brány zaskřípěly brzdy generálovského „štajera“.

Jednalo se o benzinový nákladní automobil Steyer 1500A s pohonem 4x4, se vzduchem chlazeným osmiválcovým motorem do „V“ s obsahem 2500 ccm, výkonem 85 hp a spotřebou 23lt/100km. Byl to valník s plachtou, s nosností 1500 kg, rychlý a docela spolehlivý.

Však na něj všichni jeho řidiči (zejména Dalibor Kaňka a Jaromír Jeník) rádi a dlouho vzpomínali!



Aeroklubový nákladňák Steyer 1500 A, C-PA 1351; Nový Dvůr, srpen 1949

Dnes se už nedopátráme, od koho přišel návrh postavit na Novém Dvoře hangár. Doba byla taková, že budovatelské nadšení bylo o několik kroků před legislativou.

Předseda VAP architekt Línek, díky své profesi sice vypracoval pro letiště projekt, který zahrnoval využití kovové konstrukce ze zrušeného provozního objektu ve VCHZ, jenže vzápětí se ukázalo, že demontáž a přeprava jednotlivých modulů by stavbu tak prodražila, že projekt byl odložen jako nerealizovatelný.

A tak, když přišla zpráva, že se někomu podařilo z vojenských přebytků zajistit trofejní dřevěný barák, který by byl po úpravách vhodný pro stavbu hangáru, nebylo co řešit.

U silnice Nový Dvůr – Březinka se vykolíkovaly budoucí základy hangáru, plachtaři vyměnili knipl za krumpáče a lopaty, začal se navážet materiál.



Lopata a krumpáč místo kniplu; Nový Dvůr, srpen 1949



Výkop základů pro hangár na Novém Dvoře; srpen 1949

Bylo to nadšení mladé party plachtařů, které počalo profilovat základ pro budoucí spolkovou činnost. Ač byl vždy zjevný téměř kastovní rozdíl mezi piloty motorových a

bezmotorových letadel, zde se potvrdil v plné míře. Valnou většinu motorových pilotů totiž dění a pracovní nasazení na Novém Dvoře vůbec nezajímalo, natož aby přiložili ruku k dílu.

Trochu problém byl i s postojem funkcionářů VAP. Jedni již cítili neodvratný konec dosavadního systému, ale nebyli schopni konstruktivně přistupovat k realitě, druzí stále nechtěli realitu vnímat a třetím bylo dění kolem aeroklubu úplně jedno.

Málo bylo dalších těch, kteří byli ochotni se angažovat! Ať už v otázkách legislativy a legalizace stavby na Novém Dvoře, či sháněním materiálu, zabezpečováním dopravy atd.

S historickým odstupem je nutno konstatovat, že to byla doba přímo heroických výkonů. Nutno si uvědomit, že vše podléhalo přidělovému systému a neexistovalo jít si jen tak koupit třeba litr benzínu nebo pytel cementu! Cement na stavbu hangáru se dal zabezpečit pouze tehdy, když byly zajištěny tzv. „spotřební listy“. A sehnat je hraničilo s černou magií!

Stejně tak to bylo se stavebním dřívím. Tady ale velkou měrou pomohli „místní lesáci“! Díky jejich přimlouvám Lesní závod uvolnil k těžbě poškozené smrky a borovice, jež byly „za hubičku“ zpracovány v okolních pilách.

Oč větší byl rozkol ve vedení aeroklubu, o to více s plachtařskou mládeží sympatizovala většina obyvatel obce. Tady nebylo problémem sehnat tu vajíčko, tu mléko, tu bramboru, zeleninu či kousek špeku. V poválečném přidělovém systému to bylo vždy vítaným zpestřením jídelníčku.

V bezprostředním sousedství budoucího letiště žila paní Miřejovská, které nikdo neřekl jinak než „Babička“. V tom oslovení nebyla ani stopa neúcty či pohrdání. Naopak! Mládež „Babičku“ přímo milovala. K ní se chodilo pro pitnou vodu, i na záchod. Když mohla a bylo-li z čeho, tak brigádníkům uvařila a pokud letištní děvčata zůstávala přes noc, našla vždy u „Babičky“ bezpečný nocleh. Prostě „Babička“ jako z pohádky!

I její syn byl pilot. Patřil sice k partě „čáslaváků“, ale postupem času bylo jedno v tom, kdo ke které partě patří. Budovali si „své“ letiště a táhli za jeden provaz!



Doprava na brigády se dělá povětšinou na kolech; Nový Dvůr, srpen 1949

O jedné takové cestě na kole vypráví Milan Zobač:

„Jednu středu navečer se jelo opět ze stavby hangáru do Pardubic. Bylo již malinko šero a jízda byla tentokrát poněkud komplikovaná, jelikož jeden člen pelotonu píchnul. Nemaje záplat na duši, řešilo se, zda defektem postiženého nebožáka zanechat osudu na místě anebo být solidární. Zvítězila druhá varianta, a tak byl posazen na rám kola kamaráda a za řídítko své píchlé kolo vezl souběžně po své levé ruce s sebou.

Při příjezdu na dlouhý táhlý sjezd před Heřmanovým Městcem se peloton z kopce pěkně rozjel. Jenže v tu chvíli jela proti nám s rozsvícenými světly kolona tří osobních aut. Nevím, zda se majitel kola lekl nebo mu v tom „kvaltu“ jen vypadlo řídítko kola z ruky, ale najednou jeho kolo pelášilo po silnici dolů z kopce samo. A jako na potvoru si to namířilo přímo proti té koloně!

I došlo ke střetu s tím prvním autem. Řidič tohoto vozu zpanikařil, auto začalo po silnici zběsile kličkovat, až dostalo smyk a najednou bylo za příkopem na střeše. Zbytek kolony zastavil při krajnici a nastala chvíle hrobového ticha, které rušilo jen vzdálené troubení jelena.

Tu se začal zadním okénkem převráceného Tudora soukat ven soudruh Stehlík, tehdejší šéf „estébáků“ z Pardubic, který shodou okolností nebyl mezi letci personou neznámou neb nejednou předsedal prověřkovým komisím. Hned se začal zajímat, kde je ten ‘zabitej’ z toho rozbitého kola. Také ostatní estébáci vystoupili z aut a jali se prozkoumávat příkop, zádušně a mlčky opětovně nahlíželi pod Tudora, ale mrtvola nikde! Plachtařský dav, který zastavil opodál, čekal s napětím a chmurným očekáváním, co se bude dít dál.

Ale soudruzi estébáci, když nenašli žádnou mrtvolu, nechali převráceného tudora v příkopě, spořádaně se namačkali do dvou zbylých aut a bleskurychle odjeli směr Čáslav. Asi měli nějakou strašně důležitou práci!

Byli jsme rádi, že to tak dopadlo, rozdělili si mezi sebou části kamarádova zdevastovaného kola, a upalovali k domovu.“

Plachtaři si svým snažením vydobyli respekt i mezi místními mistry řemesel. Vrchním mistrem technickým a stavebním dozorem se stal starousedlík pan Josef Bíbr starší. On a mnozí další mají velkou zásluhu na tom, že stavba hangáru spatřila světlo světa a nespádla, protože i když nadšení brigádníků-stavitelů bylo veliké, nutno přiznat, že jejich odborné znalosti zedničiny, tesařiny či statiky byly nulové.



Ruční míchání malty; Nový Dvůr, srpen 1949



I voda se musela dovážet; Nový Dvůr, srpen 1949



Podezdívka podle špagátu.

Vše byla ruční práce, od míchání malty, po řezání trámů! K budoucímu letišti totiž ještě nevede elektrická přípojka.

Vezmeme-li v potaz, že na stavbě hangáru se intenzivně pracovalo toliko poslední dva týdny o prázdninách a pak jen o sobotních odpolednách a nedělích (ale někdy i ve středu odpoledne), byly základy a zděné prvky zbudovány poměrně rychle.

Budovatelská činnost však pochopitelně s sebou přinesla i dost podstatné omezení praktického létání.

Nikdo netušil, že „výpadek“ v letecké činnosti, byť bohatě odůvodněný budovatelskými pracemi při výstavbě hangáru na Novém Dvoře, bude zanedlouho nadřízeným orgánem ARČS patřičně „oceněn“ odejmutím propůjčené letecké techniky. Zrovna tak nikdo netušil, že výstavbu i vizi provozu budoucího letiště by měly provázet jisté administrativní úkony.

Vše se totiž odehrávalo pouze v rovině ústních dohod, zejména s představiteli místní traktorové stanice, které připadla značná část pozemků po znárodněném statku p. Welze, a pochopitelně složkami místní lidosprávy.

Bohužel, nikdo neřešil ani majetkoprávní vztahy k dotčeným pozemkům, které byly v držbě soukromých subjektů. Soukromé vlastnictví se vůbec neřešilo, obecně bylo posuzováno za něco lidově demokratickou revolucí již na věky překonaného.

Že tomu tak nebylo, a že „nikdo nikdy nic nesmí mít za definitivní“ se ukázalo až po čtyřiceti letech, po roce 1989!



Místní usedlíci na brigádě; Nový Dvůr, srpen 1949

27.srpna1949



Aeroklub Přelouč začíná provozovat Zlín Z-381 s motorem Walter Minor 4 III a imatrikulací OK-DRN; podzim 1949

11.zář1949

I přes různé negativní náznaky nikdo netušil, že s velkým nadšením a nasazením připravovaný letecký den bude na dlouhou dobu posledním v Pardubicích. Tenkrát Východočeský aeroklub Pardubice naposledy vystoupil před veřejností, aby se pochlubil výsledky své práce a zpopularizoval sportovní letectví.



Poslední letecký den v Pardubicích, u vrtule Marie Hájkové; 11.9.1949



Poslední letecký den v Pardubicích; 11.9.1949

17.září1949

Aeroklub postihla zlá událost: Piper OK-XIC havaroval u Blatníkovské Lhotky! Na místě zemřel Bohumil Linhart, Jan Dvořáček je těžce zraněn. Podle první výpovědi přeživšího se havárie údajně odehrála kvůli prasklému lanku ke směrovce, očití svědci však vypověděli něco úplně jiného.



Katastrofa Piper L-4H Cub OK-XIC u Blatníkovské Lhotky; 17.září 1949

Bohužel, jednalo se o závažnou leteckou nekázeň. Osádka prováděla „nálety“ na vesnici a při jednom, zvláště odvážném, narazili podvozkem do betonových trubek, které tam byly složeny. Dvořáček byl v letadle připoután, Linhart ne.

Incident vyvolal řadu protiopatření. Všem motorovým pilotům byl vydán zákaz létání a krom toho, všichni museli odevzdat své pilotní diplomy. Ty byly deponovány u příslušného odboru Ministerstva dopravy.

Rozjel se kolotoč výslechů, pohovorů, kádrování. Instruktoři motorového létání museli zpětně dokladovat výukové postupy a teoretickou připravenost pilotních žáků, zejména co se bezpečnosti týče. To samé platilo i pro piloty a nutno přiznat, že v tomto ohledu nebyla osobní administrativa pilotů (vedení pilotních zápisníků) na žádoucí úrovni.

Stejná kritika kontrolních orgánů dopadla na placené i aktivistické funkcionáře aeroklubu. U některých členů motorového odboru, kteří měli být nepatrnou vadu na své kádrové charakteristice, se incident stal záminkou jejich trvalého zákazu létání. Nebyly však ani ojedinělé případy, kdy se tímto způsobem řešily osobní animozity zejména členů KSČ vůči nestraníkům!

Represím se nevyhnul ani „šéfpilot“ VAPu Karel Levý. Vnější tlaky komunistických nomenklatur, ale i vnitřní tlaky „kádrových záloh“ vedly k tomu, že Levý i přes své jedinečné zkušenosti a „koncentračnickou minulost“ opouští svůj dosavadní post.

Přestože se plachtaři na incidentu nikterak nepodíleli, odbor bezmotorového létání byl nadřazeným orgánem kritizován za nedostatečnou výcvikovou činnost (v roce 1949 byla

členská základna odboru bezmotorového létání 26 členů, ale aktivně létalo pouze 19 členů včetně žáků!) a postupně mu začala být odnímána propůjčená letecká technika, a to bez ohledu na skutečnost, že plachtaři začali, jak uvedeno výše, s plným nasazením budovat zázemí pro budoucí realizaci klubové činnosti v Novém Dvoře.



Zdemolovaný kokpit Piper L-4H Cub OK-XIC; 17.září 1949

29.října 1949

Aeroklubu Přelouč je přidělen vlečný letoun K-65 „Čáp“ s imatrikulací OK-DFJ. Shodou okolností je to týž stroj, který těsně po válce přeloučští sundali ze stromu u Heřmanova Městce, a který prodělal generální opravu ve výrobním závodě v Chocni.



K-65 Čáp OK-DFJ na letišti ve Skutči; podzim 1949



Zdeněk Kmošek a Z-24 OK-8523

9.října 1949

V Přelouči je opět zorganizován malý letecký den. Dvojevlek za motorovým letounem a akrobacií na Gb-IIb. předvádí pardubický instruktor létání Vincenc Klubal. Tento let je však pro něj v tomto roce poslední.



Asfaltování střechy; Nový Dvůr, září 1949

V Pardubicích se již téměř nelétá, nastává období bezvládní. Výbor aeroklubu nevykazuje žádnou činnost, která by zvrátila nepříznivý stav. Po tragické události ze dne 17. září si nikdo s ničím nechce „pálit prsty“ a hledá se „obětní beránek“, na jehož bedra bude svalena odpovědnost.

Akční výbor aeroklubu rozjíždí další kolo represivních prověrek létajícího personálu.

O to intenzivněji pokračují práce na stavbě hangáru na Novém Dvoře. Na vybetonované základy přibýly zděné prvky a počalo se s rekonstrukcí střešních nosníků, upravila se podlaha, kterou tvořila dusaná hlína.

V původní dřevostavbě byly příčky, které střechu podpíraly, ale u hangáru nic takového nebylo možné. Proto byly střešní nosníky zesilovány tlustými prkny, aby byla zaručena dostatečná pevnost po celém jejich rozpětí. Byl pozměněn i původní půdorys stavby, k němuž přibyla boční nástavba. To proto, aby se do hangáru vešel i větroň VT-52 „Jeřáb“.

S nastávající zimou byl hangár téměř dokončen. Střecha byla zatím jen provizorně pokryta papírovou lepenkou, ale v hangáru již mohla být uskladněna bezmotorová letadla včetně navijáku.



Asfaltování střechy hangáru na Novém Dvoře; září 1949

Zásahem orgánů ARČS, které hodnotily pouze praktickou letovou činnost a nepřihlédly k budovatelským aktivitám klubu, byla však většina bezmotorové letecké techniky predisponována k jiným provozovatelům.

Plachtařskému odboru Východočeského aeroklubu Pardubice tak ke konci roku 1949 zůstal pouze školní kluzák Z-23 „Honza“ OK-5229 a větroně Zlín Z-24 „Krajánek“ OK-8564 a OK-8523, který byl v ten čas na generální revizi.

Mimo to byl závěr roku opět ve znamení rozsáhlých politicko-bezpečnostních prověrek. Ty v duchu usnesení různých orgánů začaly opět prověřovat i už několikrát prověřené. Mnohdy k vyslovení nedůvěry stačilo málo, třeba i to, že dotyčný uměl (nebo se učil) anglicky, německy! Znalost cizího imperialistického jazyka byla předpokladem, že hodlá „pláchnout přes kopečky“!

Absurdní doba s sebou nesla i absurdní rozhodnutí.

Kupodivu poněkud jinak tomu bylo u odboru motorového létání. Ten začínal rok s 52 piloty a s 57 piloty rok končil, ale to číslo bylo ovlivněno tím, že do něj nebyly započteny výsledky prověřkových komisí, které si daly na čas a pro mnohé připravily „vánoční dárek“.

21.prosinec1949

Vánoční dárek Ministerstva dopravy

Ještě před Vánocemi nachází několik členů VAP v poštovní schránce tento dopis, v němž Ministerstvo dopravy vydává zákaz létání pro politickou nespolehlivost na základě výnosu Ministerstva vnitra ze dne 24.3.1948, č.j. 4310/1-23/3-1948-III/4:

MINISTERSTVO DOPRAVY

Č. 6/293/49-B II/5-1949

V Praze dne 21. prosince 1949

Věc: Odměti legitimace pilota turistických
letadel.

Pan

Ludvík F r a n ě k

P a r d u b i c e

Nerudova 1407

V ý m ě r :

Úředním šetřením bylo zjištěno, že u Vás není dána vyšší míra státní a politické spolehlivosti, nutná k ověření Vaší letecké legitimace pilota turistických letadel ve smyslu výnosu ministerstva vnitra ze dne 24. března 1948, č.j. 4310/1-23/3-1948-III/4. Dodatečně se tudíž objevilo, že nejste spolehlivý samostatně řídit československé letadlo.

Se zřetím k tomu rozhodlo ministerstvo dopravy, státní letecká správa, že Vaše oprávnění k samostatnému řízení československého letadla zaniklo podle § 13, odst. 1 písm. d/ zákona o letectví č. 172/1925 Sb.

Jelikož Vaše legitimace pilota turistických letadel č. 2772 jest u zd. úřadu, je tím touto výměru vyhověno.

Za ministra dopravy

V z. Dr. H e ř m a n

Za správnost vyhotovení:

J. Hájek