

1950

### 1. ledna 1950

Tento rok začal navzdory všem chmurným vyhlídkám optimisticky. V Pardubicích na letišti se sešla parta plachtařů a za pomoci pilota Antonína Vlasáka a přeloučského K-65A „Čáp“ OK-DFJ zde odlétala několik aerovleků.

Začíná fungovat nová organizační struktura. V působnosti politického rozdělení republiky na jednotlivé kraje se ustavují Krajské aerokluby (KA). Je představena vize, že KA bude garantem politickým, organizačním a metodickým, který bude dozorovat letový provoz podřízených letišť, koordinovat činnost jednotlivých aeroklubů v kraji a zejména uplatňovat jejich požadavky u krajské lidosprávy.

Pod správu KA Pardubice se tak dostaly všechny aerokluby a spolky zabývající se sportovním letectvím a leteckým modelářstvím nacházející se na území tehdejších okresů Pardubice, Přelouč, Holice v Č., Čáslav, Chrudim, Vysoké Mýto, Ústí n.O., Lanškroun, Chotěboř, Hlinsko v Č., Polička a Litomyšl.

KA Pardubice našel sídlo v Pardubicích ve Smilově ulici a do jeho čela je ustaven bývalý člen výboru VAP Augustin Štefánek (v roce 1948 rovněž člen Akčního výboru VAP), motorový pilot a instruktor.



*Augustin Štefánek*

Administrativa nově ustanoveného orgánu se však i přes nejrůznější proklamace rozbíhala velmi těžko a pomalu, tudíž se dá konstatovat, že v roce 1950 měl nově vytvořený KA Pardubice na leteckou činnost ve smyslu metodiky a řízení jen velmi malý vliv.

Ten se projevil teprve koncem roku s přidělem nové letecké techniky, kdy místo toho, aby byla letecká technika přidělována přímo do konkrétních aeroklubů, začaly být krajské aerokluby v průvodní technické dokumentaci a v leteckém rejstříku zapisovány jako „držitel“ a letecká technika byla uváděna jako majetek Ministerstva národní obrany.

Krajské aerokluby tak získaly dispoziční moc nad přidělovanou technikou a rozhodovaly o složení a početním stavu letecké techniky v místních aeroklubech. Základní motorový výcvik v aeroklubech byl zakázán a začal se provádět pouze prostřednictvím KA.

Paradoxem doby bylo, že VAP měl ještě stále sídlo na území města Pardubice, ale letiště na Novém Dvoře (stejně jako svahové letiště Podhořany-Bumbálka) patřilo pod správní i politický okres Čáslav. A to řada vedoucích funkcionářů VAP nebrala v potaz!

Stejně jako ve VAP, tak i v Přelouči se nové organizační pojetí neobešlo bez zmatků, a to zejména tím, že dosavadní „tahoun“ leteckých činností náčelník Ladislav Křemenák byl dosazen na místo náčelníka Krajského aeroklubu Hradec Králové.

Protože Křemenák zatím dál, ač sporadicky, vykonával funkci náčelníka místního aeroklubu, nastalo i v Přelouči období jistého bezvládní, které se administrativně i prakticky pro motorové létání snažil korigovat „expardubák“ Zdeněk Kmošek. Pod jeho vedením se postupně zkonsolidoval odbor motorového létání, který během roku sílil přílivem pilotů z Pardubic. Plachtaře začal vést Josef Voženílek.

## 9.ledna 1950

**Jak si představujeme sportovní letectví v r.1950;** předseda Aeroklubu průmyslových závodů Praha, skupina Jawa Nusle (kráceno)

*„Prošli jsme revoluční změnou v podobě očisty aeroklubů, přeměňujeme je v aerokluby závodní a zapojujeme do práce pokrokové pracující členstvo. Proto je možno říci, že jsme cestu k lidovému letectví již nastoupili. Bude však zapotřebí mnoho práce k tomu, abychom opravdu s klidným svědomím mohli prohlásit, že jsme naše letectví zpřístupnili každému pracujícímu a že krásy a plody tohoto sportu bude moci každý užívat. Bude nutno pracovat k tomu, abychom odstranili vysoké finanční hradby, které zabraňují opravdovému přístupu pracujících k letectví.*

*Prvním z kroků k jejich odstranění mají být závodní aerokluby. Ty musí dokázat, že jsou schopny organizačního růstu, že jsou schopny vyhledat opravdové pracovníky a nadšence pro naše letectví, musí umět přesvědčit vedoucí složky závodu o důležitosti sportovního letectví, přesvědčovat o důležitosti modelářských kroužků na závodech a konečně i o tom, že je nutno umožňovat letecký výcvik tomu, kdo si to opravdu zaslouží.*

*Zvýšíme své úsilí a svornou kolektivní práci na strojích nám svěřených, na letištích a v hangárech dokážeme opravdovou naši schopnost, naše hospodaření a prosperitu. Na výsledky této práce budeme neustále upozorňovat širokou veřejnost, příslušné úřady a naše vládní představitele tak dlouho, až dosáhneme svého cíle.*

*Věříme, že stát převezme značnou část nákladů potřebných na letecký výcvik a létání vůbec. Pak teprve budeme moci volně rozvíjet svá křídla a říci, že naše letectví je opravdu lidové!*

*Dokážeme, že umíme samostatně pracovat a hospodařit. Dokážeme, že umíme vyhledat a vychovat spolehlivé kádry pracujících ze závodů a podniků. Vynaložíme největší úsilí k tomu, abychom snížili náklady na letecký výcvik a létání vůbec. Tímto způsobem dosáhneme, že stát vezme na sebe břímě pro nás tak těžké a tím umožní a zpřístupní létání všem pracujícím.*

*Zároveň se tím zařadíme mezi pokrokové lidové demokracie a půjdeme za naším velkým vzorem – Sovětským svazem.*

*Máme dělníky a techniky, kteří umí vytvořit letadla světové úrovně, máme dobré učitele a instruktory. Musíme mít i dobré organizace, které budou politicky na výši. Tím splníme všechny předpoklady k tomu, abychom rychleji šli k našemu cíli!”*

**Naším aeroklubům;** předseda AV ARČS pplk.Albín Hejtmánek

*„Vykročíme do druhého roku pětiletky a zároveň druhého roku budování sportovního letectví v pokrokovém duchu.*

*Začali jsme na smutném dědictví. Naším dědictvím byly dluhy, neurovnané hospodářství, bezplánovitost, chaos v přidělování leteckého materiálu, nedostatek vedoucích kádřů.*

*Jestliže se nám podařilo valnou část tohoto tíživého dědictví napravit, pak v novém roce práce je nutno se zaměřit na nový směr činnosti v aeroklubech.*

*V novém roce naší činnosti je nutno:*

- *Vyhledat v masách našeho členstva nové kádry funkcionářů, kteří by dovedli vést kluby politicky. Politicky vést znamená zejména umět hospodařit, umět plánovat, umět kontrolovat a ne jen ve starém duchu vidět svou činnost v letadle.*
- *Věnovat největší úsilí a péči dorostu. Bez dorostu, bez mladých nových kádřů, nemají jednotlivé kluby budoucnost. Je proto hlavním úkolem všech aeroklubů v novém roce postarat se o propagaci modelářství. Počet modelářů a činnost modelářů bude jedním z hlavních měřítek pro posuzování činnosti jednotlivých aeroklubů.*

- *Konečně v novém roce se aerokluby musí stát kluby politickými! Sportovní letec se musí stát člověkem politicky uvědomělým a politicky vyspělým. Učit se ze zkušenosti dělnické třídy, učit se ze zkušenosti sovětského letectví – musí se stát naším zákonem!*
- *Zvýšit bdělost a ostražitost, odhalovat nepřítelé, střežit vymoženosti naší cesty k socialismu je naším úkolem, který nemá začínat a také nekončit v novém roce práce!"*

### **Povinné modelářství; Sm.**

*„ARČS oznámil již několikrát, že od počátku roku 1950 zavádí se modelářský výcvik I.stupně jako povinná předvýchova pro další letecký výcvik–plachtění. Toto opatření se týká mládeže ročníku 1934 a mladších. Chlapci takto narození nebudou přijati do plachtařského výcviku, dokud neabsolvovali výcvik v modelářství. Je pro ně podmínkou, že k žádosti o průkaz pilota-plachtaře musí předložit vedle plachtařského vysvědčení také „Průkaz o modelářské výchově“.*

*K uvedenému opatření ARČS třeba říci několik slov na vysvětlenou, protože nebylo všude stejně s porozuměním přijato. V aeroklubech, kde byl modelářský odbor již delší dobu v činnosti, bylo toto uvítáno, protože noví mladí členové těchto klubů stejně byli vybíráni z odchovanců modelářského odboru. Tyto kluby objevily již vlastní zkušenosti, jaké úspory v dalším leteckém výcviku přináší dobře vedená modelářská výchova, a proto ji věnují pozornost.*

*Horší je to v klubech, které se dosud o modelářský odbor nestaraly a nyní se domnívají, že je jim vnucováno něco, co jim podle jejich názoru nikdy nechybělo.*

*Je třeba si uvědomit, že ARČS jako jediný představitel našeho sportovního letectví, dospěl po několikaletých zkušenostech a zejména rychlým vývojem po únoru k zásadě, že celý letecký výcvik mládeže musí být výběrový. Tato zásada, která se již začíná provádět, zaručí, že výcvikem projde nejlepší a nejschopnější mládež, nikoliv již jen ti, kteří k tomu mají finanční prostředky.*

*Letecký materiál je opatřován ze státních prostředků, tj. z prostředků nás všech. Jako dobrý hospodář nemůžeme si dovolit, aby se s tímto drahým materiálem plýtvalo, a aby byl opotřebováván více a rychleji, než je nezbytně nutno. Musíme hledat cesty, jak materiál ušetřit a jak vhodným předběžným výcvikem zdokonalit žáky tak, aby k letadlům přicházeli již s všeobecnými znalostmi o létání. Musíme pracovat na zlevnění vlastního výcviku tím, že předběžným školením jej zkrátíme, zvýšíme jeho kvalitu a snížíme procento nehod zaviněných neznalostí a nekázní žáků.*

*Modelářská výchova prováděná podle jednotného plánu je nejlepším a přirozeným způsobem výběru mládeže pro letecký výcvik. Stavba modelů umožňuje, aby si žáci osvojili nenásilně a postupně základní vědomosti, a aby poznali, nebyl-li jejich zájem jen povrchní a chvilkový. To, že se při modelářské práci naučí zacházet se základními nástroji a rukodělným nářadím a poznají zpracování nejrůznějších materiálů, má širší význam a je cenné i pro ty, kdož během výchovy odpadnou. V modelářské dílně chlapci poznávají jednak hodnotu vlastní práce, když z prostého materiálu mohou vytvářet věc technicky cennou, jednak se učí práci v kolektivu a soutěživosti. Je pochopitelné, že takovou několikaletou výchovou připravení a vybraní členové aeroklubů budou mít jiný poměr ke klubové práci, než členové získaní z laiků nábořem, jak se většinou dosud dělo.*

*Všem aeroklubům byly zaslány směrnice pro jednotnou modelářskou výchovu, podle nichž jsou modelářští instruktoři klubů povinni od počátku roku 1950 pracovat. Osnova počítá s tím, že modelářská výchova se bude z větší části provádět ve školách a v pionýrských organizacích pod vedením instruktorů z místních aeroklubů.*

*Zde jsou konečně předpoklady k podchycení nejširších řad mládeže pro modelářství, o něž jsme tak dlouho usilovali! Neznamená to ovšem, že všechna mládež, která projde modelářskou výchovou, nebo převážná její část, dostane další letecký výcvik. Z největší části se z nich stanou pracovníci a specialisté v letecké výrobě nebo v příbuzných oborech. Nemůže tomu být jinak; vždyť k tomu, aby mohl jeden pilot vzlétnout, je zapotřebí desítek pomocníků na zemi! S těmito potřebami a vyhlídkami je třeba od začátku mladé letecké zájemce seznamovat, otevřeně jim to vysvětlit a odůvodnit místo pěstování falešné představy a nadějí, že chceme mít z každého chlapce pilota, jak se dosud často dělo.*

*Konečně, stavy nově vycvičeného létajícího personálu jsou přesně plánovány. Stanovením procenta žáků odpadlých v jednotlivých stupních výcviku dospěl ARČS k minimálnímu počtu modelářů, který je třeba vycvičit a z něhož se bude provádět výběr pro plachtění. ARČS oznámí krajským komisím aeroklubů, kolik vycvičených modelářů připadá na jednotlivé kraje. Je nutno, aby byly tyto minimální stavy všude bezpodmínečně dodrženy!*

*Pro hodnocení činnosti jednotlivých aeroklubů bude ARČS i nadále všemožně prosazovat a jednoznačně dodržovat zásadu, že kluby, které se nestarají o svou budoucnost výchovou dorostu, nemají právo na letecký materiál všeho druhu a podle povahy věci ani právo na existenci! ARČS věří, že všechny kluby plně pochopí možnosti rozvoje, které jim dává rozvinutí modelářské výchovy, že použijí k tomu možnosti na školách i v ČSM a že splní a překročí požadavky na ně kladené!"*  
(Letectví; 1/1950)

## 22.ledna 1950

Lednové počasí dovolilo, aby plachtaři opět zabezpečili aerovlekový provoz a všichni se těšili na příští letový den. Z vojenského velení letiště však už další povolení k létání nepřišlo.

## 23.ledna 1950

**Československé sportovní letectví do druhého roku pětiletky;** gen.tajemník ARČS O.Švaříček (upraveno, kráceno)

*„Plány ARČS spočívají na základech položených vítězným únorem 1948. Jak je známo, situace v čs.sportovním letectví nebyla do února 1948 politicky nijak skvělá. Proto bylo nutno věnovat se v obou uplynulých letech převážně činnosti reorganizační, postavit činnost aeroklubů na základy lidově demokratické a na těchto základech plánovat příští roky.*

*Byla to práce obtížná a zdoluhavá, často ztrpčená kritikou nedočkavců, kteří obviňovali ústředí z nečinnosti, aniž pochopili, že „nelze stavět střechu, nemáme-li vybudované pevné základy“, i aniž by si uvědomili, že výsledky tak pronikavých organizačních i ideových změn nelze očekávat okamžitě. A přeci by bývalo velkou chybou, kdybychom byli ustoupili s vytčené cesty za lepšími zítřky čs. sportovního letectví – za cenu zdánlivého okamžitého úspěchu. Již loňský rok potvrdil jistotu a správnost nastoupené cesty a reorganizační práce přinesly první ovoce, i když si nelze zapírat, že se dosud zdaleka nepodařilo překonat všechny potíže. Pracovalo ústředí, pracovaly i aerokluby a výsledky práce jsou radostné!*

*Čs. sportovní letectví přestalo být výsadou lidí, „kteří na to mají“. Byly založeny desítky závodních aeroklubů, které vnesly nový duch do aeroklubového života, takže nám nyní vyrůstají u aeroklubů zdravé dělnické, letecké kádry. Na tomto základě připravuje ústředí ARČS i svůj program pro rok 1950. Chceme postavit aerokluby na pevnou spolkovou základnu a vydobýt uznání a pochopení pro neúnavnou práci desetitisíců nezištných členů jak u nadřízených resortů, tak i u celé československé veřejnosti.*

*Dalším úspěchem minulého roku je, že ústředí dosáhlo zapojení aeroklubů do plánování lidosprávy, a to prostřednictvím hospodářských referátů KNV. Byly vytvořeny krajské výbory aeroklubů, které mají za úkol koordinovat činnost jednotlivých klubů v kraji a uplatňovat jejich požadavky u krajské lidosprávy.*

*Velkým krokem je i dohoda ústředí ARČS s ministerstvem dopravy a národní obrany o spravedlivém přidělování materiálu podle socialistického hesla „každému to, co si vlastní prací zaslouží“. Nebude již dvojího lokte! Tím, že se materiál bude přidělovat podle činnosti, a to nejen v létání, je dána každému, i tomu nejmenšímu aeroklubu možnost, aby o svém přídělu rozhodl vlastní prací. Ani na plánování jak výcviku, tak i leteckého materiálu, kterého bude zapotřebí pro budoucí roky, nebylo zapomenuto. Materiálové plánování netýká se jen materiálu nového. Ústředí ARČS podniká všechny kroky, aby byl s největším urychlením opraven materiál vyřazený pro poškození."*  
(Letectví; 2/1950)

## 24.ledna1950

Do leteckého rejstříku je pro Aeroklub Přelouč zapsán Zlín Z-381 OK-DSC. Ten se ale v Přelouči příliš „neohřeje“ a je brzy předán do Mladé Boleslavi.

**6.února 1950**

**Propozice „Budovatelské soutěže“**; předseda AV ARČS plk. Albín Hejtmánek (kráceno)

*„Předseda vlády, soudruh Zápotocký napsal: „Po staru se žít nedá!“*

*To máme na mysli, když zahajujeme 1. ročník Budovatelské soutěže aeroklubů. Budovatelská soutěž má hluboký význam nejenom pro činnost našich aeroklubů tím, že ukáže ve spravedlivém světle skutečný stav a růst jednotlivých aeroklubů, nýbrž také bude měřítkem, jehož budou moci použít úřady a lidospráva k tomu, aby mohla kontrolovat, jak se v aeroklubech hospodaří se svěřeným materiálem a prostředky. Tato soutěž také ukáže, jak se aerokluby zapojují do budovatelského úsilí a bude ji možno změřit přínos, vyplývající z práce a obětavosti příslušníků našich klubů. Jedním z dalších účelů naší soutěže bude zvýšit klubovní kázeň, zejména pak ve styku se nadřízenými organizačními složkami.*

*Máme mnoho aeroklubů, v nichž se buduje a hospodaří. O této činnosti se mnohdy nevědělo, přestože ta přinášela prospěch nejen klubu, nýbrž i veřejnému zájmu. Budovatelská soutěž bude takové vzory, sloužící i ostatním aeroklubům zjišťovat, zveřejňovat a odměňovat. Budeme měřit každému dle jeho zásluhy! Měřítko práce a zásluh bude pro všechny stejné.*

*Proto do práce! Do práce poctivě a do práce, která dává trvalé hodnoty.*

*Z propozic soutěže – účel soutěže:*

*Účel soutěže je vyvolat co největší úsilí aeroklubů a jejich členstva k vybudování silného československého sportovního letectví pro dobro státu a využít co nejlépe všech prostředků, které jsou k dispozici. Podpořit aerokluby a členstvo v této snaze udělením odměn, cen a přidělem leteckého materiálu podle činnosti a zásluhy.*

*Prokázat tak:*

- *co přinášejí čs. sportovní letci pro výstavbu republiky (dobrovolné brigády, výstavba letišť atd.)*
- *jak hospodaří se svěřeným a vlastním leteckým materiálem a ostatními prostředky*
- *jak pracují politicky*
- *jak pečují o výchovu dorostu*
- *jak propagují pokrokové československé letectví*
- *jak plní svoje povinnosti vůči nadřazeným orgánům*

**(Letectví; 3/1950)**

**9.března 1950**

Nejistá doba a zejména nedostatek finančních prostředků ve VAP přinutil dosavadního zaměstnance aeroklubu, pilota a instruktora motorového i bezmotorového létání Klubala ukončit pracovní poměr.

Dál však pomáhal s bezmotorovým výcvikem na nově budovaném letišti v Novém Dvoře a i jako instruktor motorového létání v Přelouči.

**13.března 1950**

Od vojenského velení letiště v Pardubicích je plachtařům výjimečně povoleno provedení několika vzletů pomocí navijáku za účelem „imatrikulací“ VT-25 OK-8685 „Šohaj“, Z-24 OK-8564 „Krajánek“ a nově přiděleného ŠK-38 OK-5437 „Komár“, který původně létal ve středisku na svahovém letišti v Podhořanech-Bumbálce.

Další dny proběhlo několik jednání na různých úrovních o budoucnosti plachtění v Pardubicích. Odpovědi z vyšších míst vojenského velení byly zprvu sice velmi mlhavé, ale nebyly vyloženě odmítavé. Tato situace ale netrvala příliš dlouho a ze strany armády přišel konečný verdikt: bezmotorové létání musí z důvodů rozvoje vojenského letiště ukončit činnost. Tím definitivně skončila éra bezmotorového létání v Pardubicích.

Plachtaři se rozdělili na dvě skupiny. První skupina, která se rekrutovala z pohodlnějších pilotů, odešla létat do Přelouče, kde bezmotorový odbor jakž takž fungoval. Přelouč byla navíc dopravně dostupnější, letiště mělo zázemí a byla tam i vlečná technika.

A protože v Pardubicích se spíš „tlačilo“ na základní výcvik v bezmotorovém létání než na jeho sportovní a výkonnostní část, dalo by se říci, že přeloučské bezmotorové létání bylo po sportovní stránce na vyšší úrovni než to pardubické. V té době se totiž z Přelouče celkem běžně létaly přelety a plachtařským výkonnostním odznakem (stříbrné „C“) se mohl pyšnit i pilot Josef Voženílek (č.183).

Druhá skupina tvořená téměř výhradně „plachtařským mládím“, byť s vědomím ohromného kusu práce před sebou, odchází se zbylou technikou na budované letiště v Novém Dvoře u Podhořan.

Motoroví piloti z počátku roku až do léta létali v Pardubicích i přes napjaté poměry poměrně hojně. Konec motorového létání aeroklubu však na sebe také nedal dlouho čekat.

Část motorového leteckého parku se tedy postupně přestěhovala na letiště v Přelouči, kde se pod vedením Zdeňka Kmoška počal formovat nový kolektiv motorových pilotů, část letecké techniky byla převedena na rodící se Krajský aeroklub Pardubice, část přerozdělena do jiných aeroklubů.

### 18.března 1950

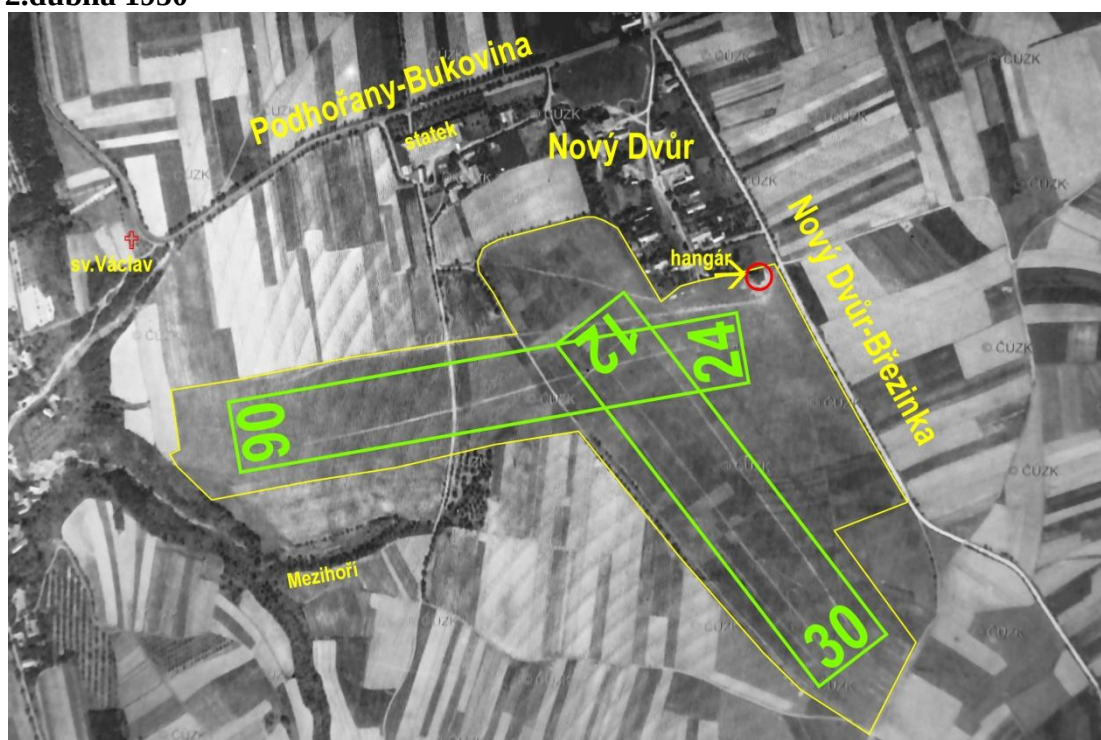
Na větroni Z-25 „Šohaj“ OK-8685 byla provedena imatrikulace, ale větroň byl převeden k jinému provozovateli.

### 31.března 1950

#### **Stav Budovatelské soutěže:**

*Východočeský aeroklub Pardubice se umísťuje na 102. místě ze 144 evidovaných subjektů."*  
(Letectví; 12/1950)

### 2.dubna 1950



*Letiště Nový Dvůr, r.1950;*

*VPD 24-06 se z důvodů dosud ne zcela upraveného povrchu využívala pouze k navijákovým vzletům a teprve v roce 1953 byla přeznačena na 25-07. Pro aerovlekové starty se využívala pouze VPD 30-12 v obou směrech!*



Prvý regulérní letový den na Novém Dvoře! (Prvé starty se však uskutečnily již 18.3.1950 z důvodů imatrikulace techniky.) Nejhrubší zemní práce na dráhovém systému byly dokončeny, hangár stojí a je plně funkční. Uskladnit do něj leteckou techniku aeroklubu nebyl problém, protože díky loňským výsledkům ARČS přerozdělil propůjčená letadla do jiných aeroklubů, které se v „Budovatelské soutěži“ umístily lépe než VAP.

Sezóna tedy začala pouze s jedním školním kluzákem (ŠK-38 „Komár“ OK-5437) a jedním větroněm (Z-24 „Krajánek“ OK-8564). Větroně Z-24 „Krajánek“ OK-8523 přezdívaný „Rejžák“ je v generální opravě, VT-25 OK-8685 „Šohaj“ byl po imatrikulaci „přerozdělen“ neznámo kam, stejně jako dvoumístný VT-52 „Jeřáb“ OK-9203. Tím vzal za své i poměrně zdárně rozjetý výcvik ve dvojím řízení.

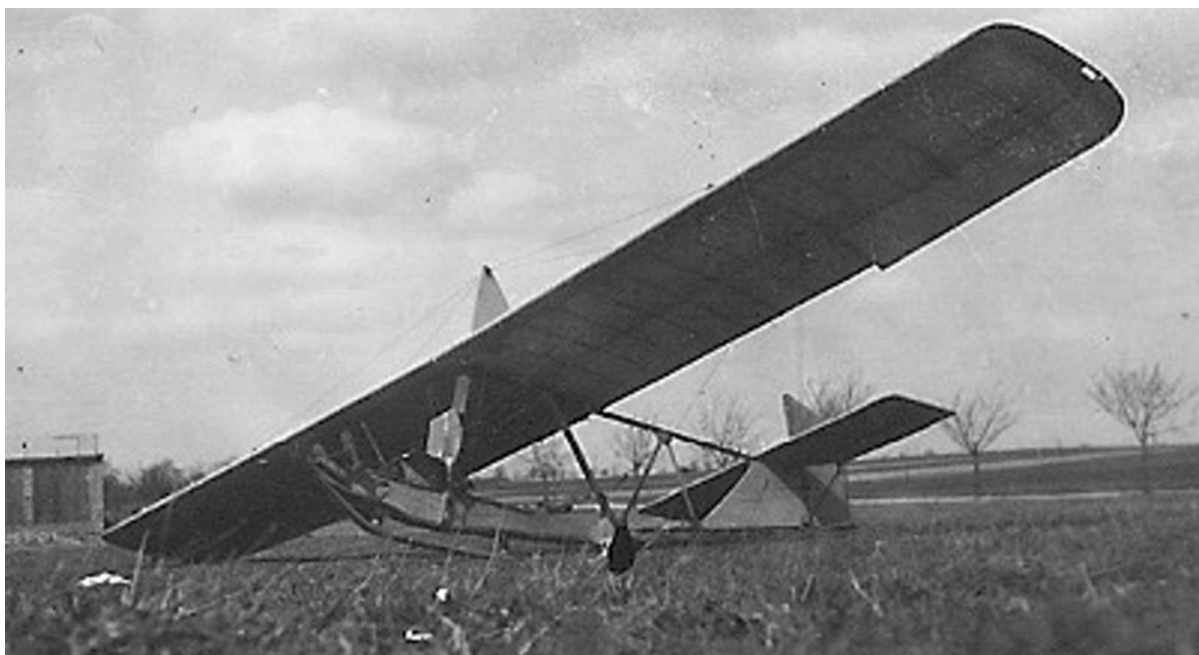
Ale dost lidí začalo na Nový Dvůr jezdit. Samá mládež! K partě, která se vytvořila na pardubickém letišti se hned od začátku přidávají další a další. Zpočátku s nimi přijíždělo i pár dříve narozených (zejména instruktoři Vincenc Klubal, Jiří Jand’ourek a František Kořínek), ale vrcholní funkcionáři pardubického aeroklubu činnost plachtařské mládeže na Novém Dvoře více méně ignorovali a starali se jen o činnost torza odboru motorového létání.

Tím u plachtařů nastalo období totálního bezvládní, čehož využil v roce 1948 „akčním výborem“ jmenovaný předseda plachtařského odboru Vršovský. Přestože neměl od výboru VAP žádný mandát a neměl ani instruktorské oprávnění, rád se do role „vedoucího“ často pasoval. Sám sice nedokázal, neuměl nebo nechtěl „zatlačit“ na hlavní výbor VAP tak, aby konal ve prospěch bezmotorového sportovního létání, ale perfektně dokázal využít iniciativy svých kolegů. Ti s nadšením plnili nejrůznější úkoly a on kladné výsledky pak bezostyšně vydával za plody své vlastní organizační práce a svého angažovaného vlivu na kolektiv.

Navíc, jako motorový pilot častěji dlel v Přelouči a fyzické pracovní činnosti na Novém Dvoře se s úspěchem vyhýbal.



*Letecký pohled na Nový Dvůr; duben 1950*



*Předchozí fotografii pořídil Zdeněk Tužil ze školního kluzáku ŠK-38 OK-5437 (viz foto);  
Nový Dvůr, duben 1950*

Klubové (rozuměj: plachtařské) administrativy se ujali Viktor Švabenský a František Kořínek. Na letiště se v sobotu po práci jezdilo aeroklubovým nákladákem Steyer, většinou jej řídil Jaromír Jeník. Kdo nestihl odjezd, měl smůlu a na letiště musel vyrazit po vlastní ose, třeba na kole. Nutno v této souvislosti připodotknout, že tehdy sobota byla normálním osmihodinovým pracovním dnem a „padla“ ve většině případů byla ve 14 hod. Stihnout odjezd tedy bylo otázkou perfektní koordinace a načasování osobních úkolů, ale když vše klaplo a parta dorazila na letiště včas, dalo se odpoledne ještě docela obstojně polétat.

## **8.dubna 1950**

### **(opis textu; Švabenský)**

Pozvánka na plachtařské Velikonoce:

*„V sobotu dne 8.4.1950 sraz všech plachtařů v 15 hod. u Vršovských v Pernerově ulici. Odjíždí se na svátky do Podhořan. Každý si vezme jídlo na 2 dny a 2 příkrývky. Bezpodmínečně je nutná účast následujících plachtařů: Zobač, Pilná, Guttwirth, Král, Bednář, Štrych, Harbich, Novák, Tužil, Vršovský, Švabenský, Jeník, Klínský, Hostovský, Krupka, Hájková M., Hájková E., Kec, Moravec. Příjezd v pondělí 10.4.1950 večer. Letu zdar!“*

Spalo se na ubytovně svahového letiště Bumbálka, kterou k tomuto účelu bezplatně poskytl ARČS. K hotelu měl dřevěný barák hodně daleko, ale mladí plachtaři byli tvrdé národy! Nic nevadilo, že je odpojen přívod elektrické energie, že střechou při dešti místy zatéká, že pro pitnou vodu se musí chodit do studánky v lese.

Dřevěné pryčny a vojenské slamníky, pokud z nich byly vypuzeny rodiny drobných hlodavců a jiné havěti, dokázaly plnit svůj účel, stejně tak suchá latrína a potůček, v němž byla vykonávána očista těla. Splnutí s přírodou bylo téměř dokonalé.

Dalo by se konstatovat, že pardubickým plachtařům nastala doba svobody a volnosti, která nebyla nijak omezována vojenskou činností. Blízkost svahu Železných hor byla zárukou kvalitních plachtařských výkonů a bývalá louka na Novém Dvoře, která na sebe pomalu brala podobu regulérního letiště, provozu plachtařskému vyhovovala víc než dobře.





*Apartmány „hotelu“ Bumbálka; jaro 1950*

Od 9. do 14. dubna se pilně létalo každý den. Zejména piloti se zkouškou „C“ dychtili po dalších minutách a hodinách, a tak jediný „Krajánek“ byl v plné permanenci jak na svahu, tak v termice.



*Montáž Zlín Z-24 „Krajánek“ OK-8564; Nový Dvůr, 2. dubna 1950*



*Před prvním startem sezóny 1950; Nový Dvůr, 2.dubna 1950*

Pozemní transport navijáku po silnici z popkovického letiště na Nový Dvůr byl sice dobrodružstvím, které ale naštěstí nezaznamenalo téměř žádné materiální ani lidské ztráty. Nicméně se potvrdilo, že podobná monstra nejsou konstruována na takové „výlety“ po vlastní ose. Válečný materiál nevydržel a litá hliníková kola podvozku (z bombardéru Ju-88) u nábojových středů popraskala a cestou musela být provedena generální oprava pojezdových náprav, protože sehnat originály ráfků bylo již mimo schopnosti obsluhujícího personálu.

Oprava provedená na kraji silnice, byť zprvu míněná jako provizorní, se ukázala být natolik kvalitní, že podvozek poté bezchybně sloužil až do konce životnosti navijáku.

#### **14.dubna 1950**

V „Hlavní knize letů“ je zaznamenáno: Z-24 OK-8564, navijákový start, doba letu: 4 min. 30 sec., pilot Vršovský. A je uvedena i poznámka: „vývrtka 1 ½ ot. pravá“!

Zákonitě musí přijít otázka: jakou asi ten hoch měl výšku při uvedení kluzáku do vývrtky? Navijákovým startem se podle síly větru dosahovalo 200-300 m výšky. A podle celkové doby letu asi další výšku kroužením v termice nebo letem na svahu nezískal! Frajeřina? Nekázeň!



*Siesta mezi starty, zleva: Zdeněk Král, Milan Zobač, ???; Nový Dvůr, jaro 1950*

**26.dubna 1950**

**(opis textu; Švabenský)**

Pardubice, VAP - plachtařský odbor

ARČS, Smečky 22, Praha 2

*„Vážený soudruhu,  
na základě budovatelské soutěže Aeroklubů, kterou plně schvalujeme a všestranně  
propagujeme, byl nám odejmut větroň Z-25 Šohaj a to těsně před sezónou! Nejprve jsme se  
s tím těžko smířovali a zůstali jsme se svými dvěma letadly (1 kluzák a 1 větroň) chvíli na  
mrtvém bodě.*

*Nedalo se nic dělat a tak jsme se všichni dali do práce. Hangár na Podhořanech jsme  
dostavěli a mohli jsme započít s létáním. Na naše dvě letadla jsme měli činných 26 pilotů „C“  
a 8 pilotů „B“. Když se však sebere dobrá a uvědomělá parta dobře chápající význam  
celostátního plánování, neztratí nikdy hlavu a dělá vše pro to, abychom dostali v příštím  
měsíci přiděleného alespoň jednoho větroně. Když jsme byli se s.Jeníkem 30.3.1950 na ARČS,  
slíbili jsme Ti, že se budeme ze všech sil snažit, abychom svou chybu v plnění plánu ze začátku  
roku napravili.*

*Dnes, o měsíc později, jsme na tom již lépe. Máme nalétáno na 1 větroni celkem 34,15 hod.  
a 87 startů. Provedli jsme celkem 12 zkoušek a to: 6x „A“, 4x „B“, 1x „D1“, 1x „D2“  
(barogramy všech letů máme uschovány). Plán na kluzáku jsme splnili na 100%, na větroni  
na 856,25% dle předepsaného limitu na měsíc duben. Kdybychom měli ještě dva větroně, jistě  
bychom je využili, neboť každý delší let svého kamaráda sleduje na zemi deset nebo i více  
„céčkařů“, z nichž většina má nejméně dvě „pětihodinovky“.*

*V ubikacích v Podhořanech zatím zahálí Jeřáb, Šohaj, Krajánek a 5 kluzáků ŠK-38, které  
možná než budou použity, nebudou k létání způsobilé. Snad to není správné, když aeroklub na  
jednom stroji plní normy a na druhé straně zahálí mnoho materiálu. Upozorňujeme Tě na to  
jako správní hospodáři naší lidově demokratické republiky a doufáme, že v této věci učiníš  
patřičné kroky, aby jmenovaný materiál již dlouho neležel ladem. Náš hangár nepoužíváme  
jen sami, ale z kolegiality jsme zapůjčili „střechu“ též kamarádům z Chrudimi a Čáslavi.*

*Dnes jsme také narazili na další překážku. Při školení mezi zkouškou „AB“ do „C“ se  
používal téměř všude dvousedadlový větroň Jeřáb. Kde však vzít dvousedadlovku? Touto  
otázkou se zabývají všichni naši kolegové. Takový větroň by nám velmi pomohl při vycvičení  
nových pilotů. Se zkušenostmi, které máme s výcvikem na dvousedadlovém větroni můžeme  
s klidným svědomím tvrdit, že dvojí řízení se opravdu osvědčilo. Zmenší se počet havárií a  
urychlí výcvik žáků. Kdybyste nám mohli nějakou dvousedadlovou vypomoci, byli bychom  
skutečně šťastní plachtaři. Ovšem, větroň bychom nepoužívali sami, nýbrž by sloužil  
aeroklubům, které jsou zúčastněny létání na Podhořanech. Aeroklub Pardubice by se staral o  
větroně jako o každé letadlo, které je v našem hangáru uloženo.*

*V tomto dopise jsme vyslovili svoje připomínky a přání a doufáme, že pokud je v Tvých  
silách, že nám pomůžeš. Jsme s pozdravem pětiletce a letu zdar!“*

Tento dopis byl adresován generálnímu sekretáři ARČS O.Švaříčkovi a podepsali ho  
Švabenský s Jeníkem.

ARČS na něj ani neodpověděl, natož aby přidělil aeroklubu další techniku. Argumentace  
plachtařů, že když se buduje, tak na létání nezbývá mnoho sil ani času a prostředků, asi  
nikoho nezajímala.

Žádné pomoci se aeroklub nedočkal ani od Krajského aeroklubu Pardubice, přestože  
v jeho čele stál, jak jsme již uvedli, bývalý člen VAP.

Plachtařské středisko Podhořany (na svahovém letišti Bumbálka), které měl provozovat Aeroklub Čáslav, vůbec nezačalo činnost! Důvod byl zřejmý: nezájem o typ výcviku na svahu! Ten byl zdoluhavý a fyzicky hodně náročný a nemohl konkurovat postupně zaváděnému výcviku na dvousedadlových strojích VT-52 „Jeřáb“ a navijákovým či aerovlekovým startům. Bylo tedy oprávněným terčem kritiky, že technika střediska zahálí v hangáru u semtěšské silnice, přestože odtud byly nějaké větroně či kluzáky již postupně odváženy, ale na jiná letiště. Na Nový Dvůr z nich později přibýly pouze dva, z toho jeden více méně nelegální cestou!



*Zlín Z-24 Krajánek OK-8564 a automobil ILO-Tempo (řечený „Kýbl“) sloužící ke zpětnému transportu navijákového lana; Nový Dvůr, jaro 1950*

**27.dubna1950**

**(opis textu; Linek, Jičínský)**

Na velitelství pardubického letiště je odeslán následující dopis:

*„Vojenský útvar 2066, pošt.schr.25, Pardubice 2*

*Věc: obnovení a vystavení průkazek ke vstupu na letiště v Pardubicích*

*Obnovte laskavě platnost níže uvedených průkazek ke vstupu na letiště našim členům:*

|                       |                          |                      |
|-----------------------|--------------------------|----------------------|
| 2 Duha Jaromír        | 3 Setíkovský Zdeněk      | 6 Alinč Ladislav     |
| 7 Potůček Josef       | 16 Mergl Josef           | 19 Procházka Václav  |
| 26 Kupka Jan          | 28 Klínský Vladimír      | 33 Danihelka Josef   |
| 34 Vojtíšek Josef     | 35 Beneš Jaroslav        | 36 Dašek Josef       |
| 38 Růžička Josef      | 39 Černohorský Jan       | 42 Konůpek Ivan      |
| 44 Hovorka Jiří       | 46 prof.MUDr. Gála Cyril | 47 Svoboda František |
| 52 Matěnová Marie     | 53 Tichý Rudolf          | 54 Holub František   |
| 55 Ascherle Stanislav | 56 Tužil Zdeněk          | 60 Hlaváček Adolf    |
| 61 Jelínek Karel      | 62 Jelínková Milada      | 63 Čeřenský Miloslav |
| 64 Řehák Ladislav     | 66 Mráz Karel            | 67 Novotný Josef     |
| 68 Opočenský Václav   | 74 Valenta Bohuslav      | 75 Lorenc Josef      |
| 76 Linek Radek        | 77 Linek Václav          | 78 Levý Karel        |
| 87 Bartůněk Otakar    |                          |                      |

*Vystavte novou průkazku níže uvedenému našemu členu, jehož fotografii přikládáme:*

*Joukl Vladimír*

*Děkujeme Vám předem za příznivé a rychlé vyřízení a jsme s pozdravem „Pětiletce a letu zdar“*

*Podepsáni: Linek Václav – předseda VAP, Jičínský Jaroslav – jednatel“*

K datu 27.4.1950 měl Východočeský aeroklub Pardubice celkem 59 členů, z toho 32 plachtařů. Ti se však již zcela „zabydleli“ na Novém Dvoře nebo v Přelouči a vlastně už jim bylo úplně jedno, zda se vojenská vrchnost uvolí povolit jim vstup na pardubické letiště!

Z historie víme, že vstup na pardubické letiště byl dočasně povolen pouze pilotům motorového odboru.



*Pohled na pardubické letiště, jaro 1950*

**29.dubna 1950**

**(opis textu; Švabenský)**

*„V sobotu dne 29.4. odjezd všech plachtařů do Podhořan. Účast bezpodmínečně nutná. Jídlo na 3 dny a přikrývky si vezme každý. Letu zdar!“*



*Naviják v provozu – obsluha: navijákař Jaromír Jeník, pomocník Miluše Pilná; Nový Dvůr, duben 1950*



### 30.dubna 1950

Při navijákovém startu (navijákař: Holík Vojtěch, pomocníci: Švabenský Viktor, Jeník Miroslav) došlo k rozsáhlému poškození školního kluzáku ŠK-38 OK-5437 „Komár“.

Pilotka Miluše Pilná létala pod dohledem instruktora Vincence Klubala přímé lety – nízký navijákový start. Po rozjezdu a odlepení kluzáku došlo ve výši asi 2 metry k prověšení tažného lana, kluzák ztratil rychlost, v náklonu sklouzl k zemi, o níž zachytil levým křídlem. To se zlomilo a kluzák se převrátil na před. V tom okamžiku se od trupu oddělilo i pravé křídlo. Pilotka zraněna nebyla, kluzák však byl neopravitelně poškozen a posléze zrušen.

Školní kluzák byl zničen, aeroklubu tak zbyl pouze jeden větroň a řada smutných žáků. Situace zoufalá, ale ne neřešitelná, i když přijaté řešení bylo daleko toho, co by se dalo považovat za regulérní.

Z hangáru u semtěšské silnice byl na světlo světa vytažen zánovní Z-23 „Honza“ OK-5643. Co na tom, že to bylo bez vědomí úřadu?! Co na tom, že kluzák neměl platné letové osvědčení!?

Zběžná prohlídka kluzáku nezjistila žádné podstatné vady, a tak se kluzák ocitl v provozu a nikdo nic neřešil. A nic se ani neřešilo, když 28.července 1950 žákyně Moučková s milým „Honzou“ bouchla o zem víc než je zdrávo. Z přídě kluzáku zbyly jen třísky a tak v tichosti putoval tam, odkud byl vytažen.



*Z-23 OK-5643; Nový Dvůr, duben 1950*



*Ještě jednou Z-23 OK-5643; Nový Dvůr, duben 1950*



**15.května 1950**

**Hodnocení práce čáslavského aeroklubu; zn. P.**

*Na výroční schůzi, při níž byla hodnocena celoroční práce odborů i všech členů, pozval si čáslavský aeroklub zástupce idové správy, složek Národní fronty a armády.*

*Členové čáslavského aeroklubu odpracovali na úpravě letiště v minulém roce 2602 dobrovolných pracovních hodin. Největší pracovní úsilí bylo věnováno letištní ploše v Podhořanech, kde bylo plachtařské středisko. Na tomto letišti je nutno postavit hangár, který členové podle plánu vystaví do zahájení kursu (???; pozn.aut. ).*

*Modelářský odbor, který zahájil svoji činnost teprve nedávno, je již dnes na výši a připravuje se pilně na závody do Budovatelské soutěže ARČS.*

*Členové plachtařského odboru létali bez jediné havárie a minulý rok složili různé zkoušky na stupeň stříbrné C.*

*Také členové motorového odboru, ačkoli nebylo létáno po celou sezónu, si vedli dobře.*

*V letošním roce čáslavský aeroklub plánuje práce s úpravou letiště v Čáslavi. Jednotlivé odbory chtějí pracovat tak, aby ve vyhlášené BS ARČS dosáhl aeroklub co nejčestnějšího umístění.*

**(Letectví; 10/1950)**

**21.května 1950**

**(opis textu; Švabenský)**

*„Dne 21.5.1950 se koná v hotelu „Zlatá štika“ slavnostní členská schůze VAPu. Účast všech nutná! Letu zdar!“*

Bohužel, o průběhu a usnesení této schůze se nedochoval žádný písemný materiál. Ze vzpomínek dosud žijících pamětníků však vyplývá, že průběh členské schůze byl poněkud nestandardní. Stalo se, že plachtaři, kromě předsedy odboru Vršovského, byli asi po hodině planého jednání ze sálu vykázáni a další průběh se odehrál za zavřenými dveřmi.

Faktem je, že stávající výbor VAP nedoznal změn a žádné klíčové rozhodnutí zveřejněno nebylo. Nic se nezměnilo ani na současné praxi – motoráři dál hangárovali a létali, byť v omezené míře, na letišti v Pardubicích, většina plachtařů se se svojí technikou odsunula na Nový Dvůr nebo do Přelouče.

**27.května 1950**

**Ke startu dva postačí! (Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)**

*„Vítr vane zčerstva od jihozápadu, přímo na svah! Byl by hřích ho nevyužít! Jenže toho dne se na letišti na Novém Dvoře sejdou pouze dva aktéři (Krupka a Sládeček) a tak to, co následovalo, dovoluje zveřejnit pouze doba, která od činu uplynula.*

*Postavit naviják na místo, natáhnout lano a připnout ho k eroplánu nebyl problém. Ale co dál? Nutno si uvědomit, že tehdy neexistoval mezi startem a navijákem žádný komunikační kanál kromě vizuálních signálů. Nebyl však třetí do party, který by na startu podržel křídlo a současně zamával signalizační vlajkou!*

*Přesto se řešení našlo. Domluva zněla tak: pilot podloží křídlo židlí, čímž dá navijákařovi signál, aby od této chvíle za pět minut provedl start. Mezitím pilot usedne do kokpitu, připoutá se a čeká.....*

*Byť se start vydařil na jedničku, Krupkovi se nepodařilo navázat na svahové proudění a po 4 minutách přistává. Vystřídají se. Naviják obsluhuje Krupka, do kokpitu usedá Sládeček a situace se opakuje. Pak znovu odstartuje Krupka a létá nad svahem 5 hod. a 15min.!“*

**(Třeba dodat, že takto prováděné starty nezůstaly ojedinělým excesem!)**



*Údržba hangáru (zleva: Milan Zobač, Zdeněk Tužil) i automobilu (Jindřich Hostovský);  
Nový Dvůr, květen 1950*



*Pilotní průkaz pilota plachtaře Milana Zobače z roku 1950*



*Milan Zobač – cowboy na navijáku; Nový Dvůr, léto 1950*

**5.června 1950**

**(opis textu; Švabenský)**

*„Dne 5.6.1950 odjíždí plachtaři létat do Podhořan. Odjezd v 15 hod. od Vršovských. Přikrývky a jídlo si každý vezme s sebou!“*

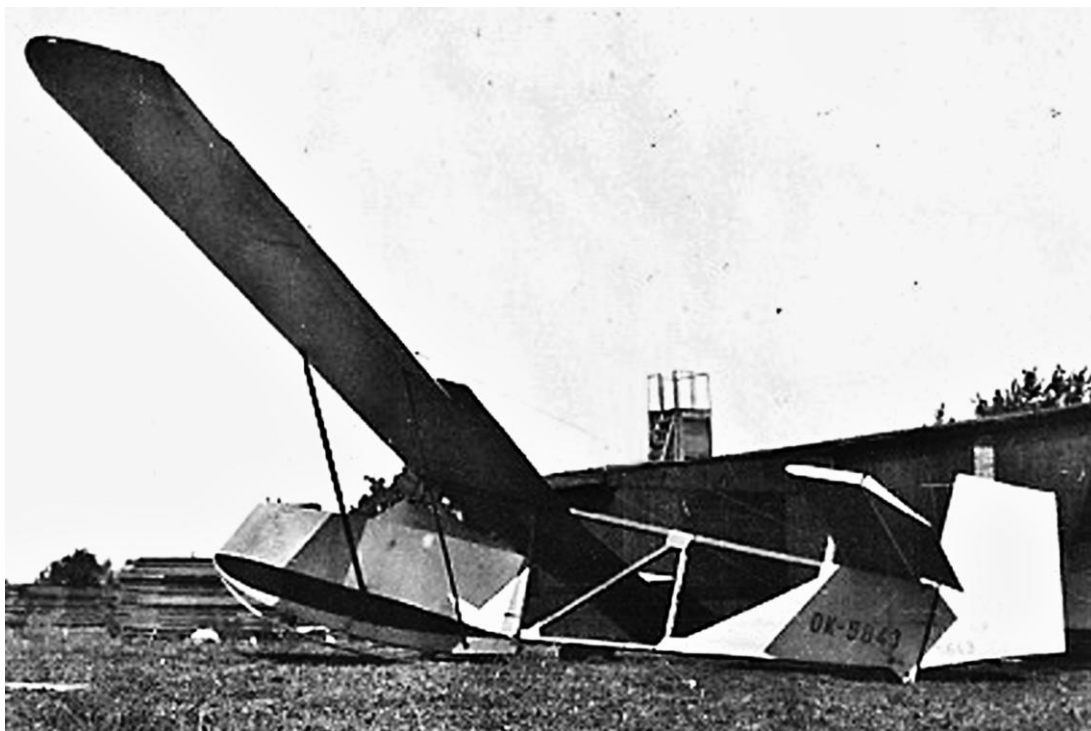
Na letišti v Novém Dvoře je dost rušno. Sešly se tu party plachtařů z Čáslavi, Přelouče, Kutné Hory a Pardubic. Létá se na dva navijáky; ten druhý s sebou přivezli „čáslaváci“ a není nepodobný tomu pardubickému. Má také motor Steyer, ale zatím je jeho provoz zkušebním. Nemá totiž „papíry“!

Vzhledem k tomu, že se s ohledem na směr vanoucích větrů i nadále často navijákem startovalo od hangáru podél silnice směrem na Bílý Kámen, a možná ve snaze zkvalitnit viditelnost přenosu signálů od startu k navijáku, vznikl nápad postavit na střeše hangáru stanoviště signalizátora.

Bylo to proto, že mírná terénní vlna uprostřed letiště neumožňovala od hangáru směrem na jih přímou viditelnost od místa startu na naviják. Aby navijákař na signalizátora viděl, musel ten stát poměrně daleko stranou od startu, což nebylo ideální.

A jelikož od nápadu k realizaci nebyla cesta dlouhá, vznikl nad západní frontou hangáru celkem nepřehlédnutelný architektonický prvek.

Pravda však byla ta, že záhy se tento směr navijákových startů přestal používat a stavba na střeše tak ztratila své opodstatnění. Přesto, než byla demontována, „zdobila“ hangár dalších několik roků.



*Z-23 „Honza“ OK-5843 s gondolou (pravděpodobně z Aeroklubu Čáslav) na místě startu u hangáru, na kterém je vybudována „signalizovna“; Nový Dvůr, léto 1950*

V té době byl letišti přidělen Okresním národním výborem v Čáslavi traktor Svoboda DK15, o němž se vědělo jen to, že je konfiskátem po některém znárodněném statkáři. Ten traktor nebyl sice žádný zázrak, ale s ohledem na to, že automobil Ilo „stávkoval“ čím dál častěji, byl vítán.



*Pohled ze střechy hangáru na vozidlový park, zleva: přípojný dvoukolák, transportní vůz ČKD, nákladní automobil Steyer, cizí nákladní automobil, kořistní ILO-Tempo, traktor Svoboda DK15; Nový Dvůr, léto 1950*





*Za řízením traktoru Svoboda DK 15 sedí Milan Zobač, u oje Jiří Klempíř;  
Nový Dvůr, konec září 1950*

#### **10.června 1950**

V Přelouči plní poslední podmínku k zisku plachtařského odznaku „stříbrné C“ Zdeněk Balaš (č.262).

#### **11.června 1950**

Na letišti Nový Dvůr je utvořen rekord. Pardubickému aeroklubu se podařilo uskutečnit 50 navijákových startů za den!

Celkem však těch startů bylo ještě víc, ale protože každý zúčastněný aeroklub si vedl vlastní evidenci startů, lze oprávněně usuzovat, že při práci dvou navijáků těch startů bylo možná jednou tolik.



*Tak to vypadalo, když přijely i okolní aerokluby; Nový Dvůr, léto 1950*

#### **14.června 1950**

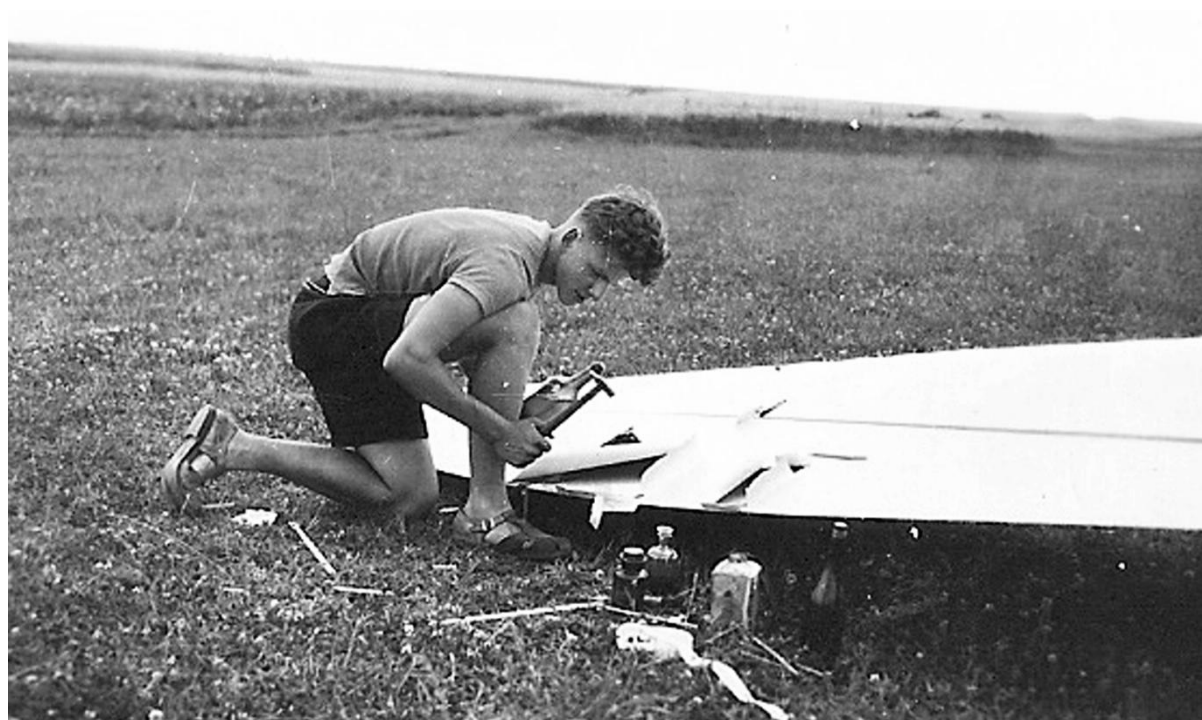
Ve spolupráci s přeloučskými motoráři je aerovlekem z opravy v Chocni pilotem Vršovským přelétnut Z-24 OK-8523. Ten ve znárodněné „Mrázovce“ prodělal omlazovací kůru a ještě barvou vonící byl bez okolků ihned zařazen do provozu.



*Z-24 OK-8523 je opět „doma“! Zleva: ???, Oldřich Krupka, Josef Sládeček; Nový Dvůr, červen 1950*

Snad aby nadšení z toho, že k létání budou k dispozici dva větroně, pilot Krupka po letu trvajícím 1 hod. 5 min při přistání poškozuje křídlo Z-24 OK-8564.

Naštěstí je po ruce dostatečné množství lepidla Umacol, zahnutá jehla, nit' a šikovné ruce, aby nazítří větroň mohl dál dobývat vzdušné dálavy.



*Co se rozbilo, to se spraví! Stanislav Moravec; Nový Dvůr, červen 1950*



**24.června 1950**

**(opis textu; Švabenský)**

*„V sobotu dne 24.6.1950 odjíždí se do Podhořan. Sraz u Vršovských ve 14,45 hod. Jídlo na neděli a přikrývky si vezme každý s sebou!“*



*Z-23 „Honza“ OK-5229; Nový Dvůr, červen 1950*

Ten den konečně přibyl do stavu VAP další školní kluzák Z-23 „Honza“ OK-5229, tentokrát i s gondolou. Výcvik nových žáků se tak stal o poznání rychlejším. Mnozí složili zkoušku „B“ a těšili se na přeškolení na větroň.

**1.července 1950**

**(opis textu;Švabenský)**

*„V sobotu dne 1.7.1950 odjíždí se v 15 hod. od Vršovských do Podhořan. Návrat v úterý 4.7.1950 večer. Účast všech plachtařů stupně „B“ nutná, jedná se o přeškolení na větroně. Jídlo a přikrývky si vezme každý s sebou!“*



*Přistání do ječmene se moc nepovedlo!*

*ŠK-38 OK-5583, pilot Zdeněk Balaš; Nový Dvůr, léto 1950*

## 8.července 1950

### (opis textu; Švabenský)

*„V sobotu dne 8.července se odjíždí do Podhořan na dovolenou, která potrvá nejméně týden, tj. do 16.7.1950. Každý si vezme s sebou potravinové lístky a pokrývky. Odjezd od Vršovských v 15 hod.!“*

## 9.července 1950

### **První pokus o mimoletištní let!** (Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)

*„Krátko po třinácté hodině navijákem odstartoval pilot Oldřich Krupka na Z-24 OK-8523. Po chvíli „brouzdání“ po svahu mezi Podhořany a Semtěší nalétl do stoupavého proudu a nechal se vynést do výše asi 1500 metrů, zamířil směrem na jih a po chvíli pozorovatelům zmizel z očí.*

*Odpoledne uběhlo. Slunce se sice pomalu, ale vytrvale chýlilo k západu, nastal podvečerní čas úklidu a kotvení aeroplánů. Po Krupkovi však nikde ani vidu, ani slechu, když v tom u letištní brány zastavil motocykl a z jeho tandemu sestoupila všem povědomá postava v šortkách, poněkud zšedlá prachem cesty. Byl to on!*

*V pořádku přistál po letu trvajícím 1 hodinu a 5 minut na poli poblíž obce Lhůta u Chotěboře, nějakých 25 km vzdušnou čarou od letiště.*

*Po přistání ale Oldovi nastal problém. Jak podat na letiště zprávu o svém přistání? Tehdy ještě na letiště v Novém Dvoře nevedla telefonní linka a jediné místo poblíž, kam by se dalo zavolat, byl poštovní úřad v Podhořanech. Jenže, chyba lávky! Byla neděle, pozdní odpoledne, tudíž na poště ani noha!*

*Olda si toho byl dobře vědom, nepanikařil a z početných svědků svého přistání vytvořil pracovní skupinu, která mu pomohla větroň rozebrat a uložit do trávy poblíž silnice. A jelikož pro místní občany bylo přistání aeroplánu, kterému „došel vítr“ velkou atrakcí, předháněli se v podání občerstvení pro chrabrého vzdušného cestovatele! Není divu, že pilot neodmítl pohostinnost a tak moc neřešil, jak se dostane domů.*

*Až s nadcházejícím podvečerem, když zájem domorodců opadl a z místního kostelíka se ozývalo klekání, začal řešit otázku zpětného transportu. Nabízený žebřík s kravským potahem odmítl, ale nabídku místního nadšeného motocyklisty přijal. A tak se vydal, sedíc na tandemu kořistního Zündappu, k letišti, zatímco „Krajánka“ složeného u silnice strážila skupinka místních. Cestou válečného veterána opravovali jen třikrát, takže na letiště dorazili ještě téměř za světla. Ostatní bylo dílem okamžiku. Na Steyera naskákala transportní četa, naložili ochotného motocyklistu i s jeho Zündappem, protože ten už nešel nastartovat. Protože nebyl k dispozici transportní vůz, cestou se zastavili na ubytovně u svahového letiště, kde na korbu nákladáku přihodili pár slamníků, a jelo se na místo přistání.“*

Řekněte sami, nebyla to čistá romantika? Pro let se nemuselo žádat o povolení, podávat nikomu žádné hlášení. Žádné rádio, nebyly zakázané prostory, TMA, CTR, žádné omezující letové cesty, smělo se létat v mracích, smělo se létat i v noci, po nikom se nevyhlašovalo pátrání atd., atd. Bylo jen na pilotovi, zda se dokáže vzduchem vrátit na letiště nebo jak si zorganizuje návrat po zemi! Jediná nutná administrativa byl nově zavedený formulář „rozkaz k letu“, který vydával (resp. měl by vydávat) vedoucí provozu.

## 12.července 1950

Ten den se při provozu tří bezmotorových letadel Z-23 OK-5643, Z-24 OK-8523 a OK-8564 při 12 startech nalétalo téměř 17 hodin.! A to téměř vše v termice! Začalo se potvrzovat, že terén Železných hor není vhodný jen pro svahové létání, ale že konfigurace zvlněného terénu nahrává i vzniku stoupavých termických proudů.



*Z-24 startuje v aerovleku za „Čápem“ ve směru 300°; Nový Dvůr, srpen 1950*



*Kontrola záznamu barografu, zleva:  
Josef Sládeček, Stanislav Moravec, Eduard Vršovský, Zdeněk Král; Nový Dvůr, léto 1950*

## „Pohřebák“ (Ze vzpomínek Milana Zobače)

„Jednoho krásného dne se po ránu připravoval navijákový provoz. K tomu, jak známo, je potřeba něčeho, co bude tahat lano od navijáku zpět na start. Do doby nedávne k tomu sloužil válečný veterán ILO-Tempo, řečený „Kýbl“, ale ten kvůli probíhající opravě už delší dobu dlel v přítmi hangáru. Na jeho místo tedy logicky nastoupil nedávno „nafasovaný“ stařeček traktor Svoboda. Byl to strašný stroj s velmi nezvykle řešenou přední nápravou, která se po vzoru kočárových podvozků natáčela celá, takže když někdo najel třeba na krtinu, tak zpětný ráz řízení do volantu hrozil přeražením ruky!

Jenže ten dotyčný den si milý traktor řekl, že zkrátka nepojede. I když místo žhavicího knotu dostával rozpálené „vajgly“ byt vybraných značek, tak prostě nechytil.

I sešel se dav a přemýšlel co dál. Nikomu se totiž tahat lano ručně nechtělo.

Tenkrát bylo na letišti pár i čáslaváků, kterým zrovna zavřeli letiště, no a jeden z nich prohlásil: „Táta má dnes volno, tak já přivezu auto.“

Skočil na motocykl a cca za hodinu byl zpět i s autem. Tedy přesněji s „funebrákem“, smutečním vozem. S tím, co při pohřebním průvodu přepravuje rakev s nebožtíkem. Takový obrovský černý skleník to byl, na střeše měl pozlacený kříž, v rozích buclatí andělíci, a dotyčný prohlásil, že by tam mohl dát ještě i stříbrný kalich, který ležel na sedadle spolujezdce. Jeho otec byl totiž majitelem pohřební služby!

Tak se začalo vesele létat a lano se tahalo tímto monstrem.

Kolem letiště vede silnice ke hradu Lichnice, takže tam byl docela provoz a řůa lidí, když viděla po letišti jezdit „pohřebák“ v plné parádě, zřejmě tušila nějakou leteckou katastrofu a přemýšlela, kolik je vlastně zabitých, když po letišti jezdí „pohřebák“ sem a tam!

Pomalu přišel večer, zabalili jsme provoz a dotyčný majitelův syn prohlásil, že pojedeme na večeri. Tak jsme se nacpali do toho skleníku, drželi se kolejniček, které tam byly na posouvání rakve, a jeli na večeri.

Z toho plyne, že já mám poslední cestu již s předstihem za sebou“.

## 20.července 1950

Republika Československá  
MINISTERSTVO DOPRAVY  
Letecký odbor

**OSVĚDČENÍ**  
o způsobilosti ke startování plachtového letadla  
navijáku č. 138

1. Typ: Vlastní příčný 4. Výrobce: Aeroklub Čáslav  
2. Motor: Steyer vřd. ohřes. 5. Výrob. čís.:  
(není štítek)  
3. Výkon: jako u ostatn. 6. Rok výroby: 1949

Tento naviják byl přezkoušen a uznán za způsobilý ke startování  
plachtových letadel jedno sedadlových.

V Praze dne 20. července 1950 podpis

Platnost osvědčení do:

|           |            |        |        |        |        |
|-----------|------------|--------|--------|--------|--------|
| 4. 6. 51. | 20. 7. 51. |        |        |        |        |
| Podpis    | Podpis     | Podpis | Podpis | Podpis | Podpis |

2791005

Osvědčení navijáku č. 138 AK Čáslav

Ministerstvo dopravy, letecký odbor vydává Osvědčení ke startování plachtového letadla navijáku č. 138 s motorem Steyer, který vyrobil Aeroklub Čáslav pro starty jednosedadlové. Platnost osvědčení do 4. června 1951.

Nutno přiznat, že čáslavský naviják koncepčně vyšel z předlohy, kterou tvořil naviják vyrobený techniky v Pardubicích.

Nebylo proto divu, že ihned po uvedení do provozu se řada členů čáslavského aeroklubu ve vlečení bezmotorových letadel školila právě pod dohledem „pardubáků“, kteří s aparátem měli bohaté zkušenosti.

A současný provoz dvou navijáků byl znát! Byť každý naviják byl pouze jednobubnový, vždy dva starty následovaly bezprostředně za sebou bez zbytečného otálení. Počet startů provedených za jeden den se tak prakticky zdvojnásobil!



*Marie Hájková a Z-24 OK-8564; Nový Dvůr, srpen 1950*

### **13.července 1950**

Splnění asi nejsložitější podmínky pro získání plachtařského výkonnostního odznaku „stříbrného C“ – přelet na vzdálenost nejméně 50 km – se u pilotů „céčkařů“ stalo prestižní záležitostí. Kdo těch 50 km uletí první, jistě bude obdivován a jeho kredit mezi lidem letištním (zejména mezi pilotními žákyněmi) významně stoupne!

Hlavní rivalové, kteří leckdy až příliš usilovali o prvenství (Krupka, Slavíček a Vršovský), mnohdy riskovali i v nepříliš vhodných termických podmínkách. A protože Krupka měl již svůj křest za sebou, ale uletět těch kýžených „pade“ se mu ještě nepovedlo, Vršovský cítil potřebu ho co nejdříve trumfnout.

Přestože se zjevně na východě schylovalo k bouři, odstartoval s „Krajánkem“ Z-24 OK-8523 do podmínek, kterým by se rozumný pilot vyhnul. Nicméně, vše dopadlo relativně dobře. Ačkoliv měl namířeno do Poličky, Vršovský přistál na letišti v Chotěboři, čímž svého rivala Krupku sice překonal v délce letu asi o 5 km, ale ani tak svého cíle nedosáhl, protože letiště Chotěboř je od Nového Dvora vzdáleno pouze necelých 30 km.

### **24.července 1950**

K provozu na Novém Dvoře se přidává i parta plachtařů z Chrudimi. S nadsázkou by se dalo říci – nebe plné letadel! Ano, počasí přálo a ten den jen „pardubáci“ zaznamenali v letové dokumentaci při 15 startech nálet téměř 23 letových hodin, ostatní aerokluby dosáhly obdobné výsledky.

V letové dokumentaci se poprvé objevuje jméno Naděžda Kačerová, členka Aeroklubu Chrudim.

Přišla, viděla a zůstala! Do roka změnila jméno a začala se podepisovat jako Vršovská.





*Vlasta Moučková a Eduard Vršovský, Z-23 OK-5643;  
Nový Dvůr, červenec 1950*

## **28.července 1950**

Vlasta Moučková při poněkud razantním přistání demoluje předek trupu Z-23 OK-5643, ten dál nelétá.

Počasí v srpnu 1950 bylo plachtařům velmi příznivě nakloněno. Podle dochovaných záznamů se uskutečnilo 17 letových dní, kdy se termické počasí střídalo se svahovým prouděním. V oněch dnech byly v provozu tyto kluzáky a větroně Východočeského aeroklubu Pardubice: Z-23 OK-5229 a OK-5643, Z-24 OK-8523 a OK-8564, na kterých se při 225 navijákových startech nalétalo cca 59 hodin.

Souběžně s „pardubáky“ létali na letišti v Novém Dvoře a se svoji technikou i piloti z AK Chrudim, Přelouč a Kutná Hora.

A také piloti z Aeroklubu Čáslav, kteří sdíleli podobný osud jako pardubičtí. Jejich letiště bylo z důvodu počátků výstavby vojenské základny pro proudovou leteckou techniku v Chotusicích zrušeno. Čáslavští piloti se později stali řádnými členy nově vznikajícího aeroklubu na letišti v Novém Dvoře.

## **4.září 1950**

### **Stav Budovatelské soutěže:**

*„Východočeský aeroklub Pardubice je průběžně hodnocen na 62. místě (předchozí umístění 102.) ze 145 soutěžících aeroklubů.“*

**(Letectví; 18/1950)**

Na letišti vypukla velká sláva! Ne snad proto, že se aeroklub v Budovatelské soutěži posunul do první poloviny hodnocených, ale Oldřich Krupka na Z-24 OK-8523 startuje navijákem a po litém boji se vzdušným živlem vytírá všem svým rivalům zrak. Bez problémů nachází a přistává na letišti v Poličce!

Je to historicky teprve druhý splněný „stříbrný C“ přelet uskutečněný z letiště na Novém Dvoře (první byl let J.Jand'ourka v roce 1947 při táboře HIBV, ale to ještě nebylo letiště oficiálním!). A protože má z předchozích letů splněny i ostatní dvě požadované disciplíny (převýšení 1000 m a pětihodinový let) stává se tak hrdým nositelem plachtařského výkonnostního odznaku „stříbrné C“ s číslem 384.

## **12.září 1950**

Na letišti v Novém Dvoře je technickými úředníky z Ministerstva dopravy provedena dodatečná úřední zkouška navijáku VAP evidovaného u MD pod evid.č. 007 (s motorem Steyer).

Platnost osvědčení je prodloužena do 12.9.1951

## **27.září 1950**

Oldřich Krupka „namlsaný“ padesátikilometrovým přeletem se rozhodl potvrdit svou už dříve získanou „pětihodinovku“ a létá se Z-24 OK-8523 nad svahem Železných hor dlouhých 8 hod. 30 min.

Neuvěřitelné! Funkcionářům dosavadního výboru VAP je doručena výzva plachtařského odboru ARČS k odebrání dvou zcela nových výkonných větroňů LG-125 „Šohaj 2“ imatrikulací OK-0711 a OK-0712 a generálového školního větroně Grunau Baby Gb-IIb. OK-0413 se zcela zakrytým kokpitem. Letecký materiál byl vagónem dopraven na pardubické nádraží a parta nadšených plachtařů se promptně postarala o jejich urychlený transport do hangáru na letiště v Novém Dvoře.

Bez zajímavosti ale není to, že „stopětadvacítky“ byly do Leteckého rejstříku zaneseny až k datu 20.10.1950 a „bejbina“ dokonce až 23.11.1950!!! Nicméně, větroně byly ke konci měsíce září sestaveny a pravděpodobně „na černo“ provozovány, protože v Hlavní knize letů je 28.9.1950 zapsáno, že Krupka odlétal na OK-0712 6,00 hod., a 29.9.1950 na témže další 1,00 hod. V knize jsou však imatrikulace přeškrtnuty a přepsány na přeloučský Z-24 OK-8564. To samé se opakuje 3.10.1950, kdy Vršovský létá s OK-0711 2,00 hod. (přepsáno na čáslavský Z-24 OK-8542), Kmošek na OK-0413 1,35 hod. (přepsáno na přeloučský Z-24 OK-8543), Jeník na OK-0712 1,00 hod. (taktéž přepsáno na přeloučský Z-24 OK-8543) a ještě 8.10.1950, kdy Moravec a Jeník prohánějí na svahu OK-0712, stejně jako Švabenský na OK-0711. Všechny tyto lety jsou opět přepsány na přeloučský Z-24 OK-8543.

Co dodat? Touha zalétat si byla silnější než disciplína! Bylo sice známo, že letouny nemají ještě vyřízena povolení k provozu, ani zápis do Leteckého rejstříku, ale když už tady jsou a fouká na kopec?

## **LG-125 Šohaj 2**

Byl přímým pokračovatelem Z-25, opět z dílny Ladislava Marcola, a spatřil světlo světa v roce 1949. Opět se jednalo o jednomístný, celodřevěný jednoplošník. Na rozdíl od Z-25 měl LG-125 sklápěcí překryt kabiny. Letounů LG-125 Šohaj 2 bylo v Otrokovicích vyrobeno do roku 1951 sto padesát kusů a dalších necelých sto třicet vzniklo v Orličanu Choceň, přičemž jich téměř sedmdesát putovalo na export do zahraničí.

**Technická data a výkony:**

Rozpětí 15 m, délka 7,18 m, nosná plocha 14 m<sup>2</sup>; hmotnost 190 kg (vzletová hmotnost 295 kg), minimální rychlost 54 km/hod., maximální rychlost 200 km/h, klouzavost 1:26 při 73 km/hod.



*LG-125 „Šohaj 2“ OK-0712; Nový Dvůr, září 1950*

Vraťme se ale ještě na konec měsíce září 1950.

V národním podniku Tesla Pardubice, kde je shodou okolností v té době zaměstnána řada členů aeroklubu včetně Kořínka, Kaňky (ten se vrátil z výkonu VZS), Krále a dalších, se schází Závodní rada Revolučního odborového hnutí s vedením podniku a ve smyslu nového branného zákona č. 216/1949 Sb. je založen přípravný výbor Závodního aeroklubu Výcvikového oddělení základní závodní organizace Tesla Pardubice n.p.

Přípravný výbor měl ke konci roku připravit oficiální založení Závodního aeroklubu, ale vzhledem k potížím, které nastaly s létáním na letišti v Pardubicích a k omezení vstupu na letiště vůbec, byla veškerá jednání odložena. A to i z důvodu, že byly patrné zjevné rozpory v celkové reorganizaci sportovního letectví, která už probíhala od počátku roku. K jednání se kladně nepostavil ani dosavadní výbor VAP, přestože už „ve vzduchu bylo cítit“ další kolo reorganizací a celkových změn, včetně politického tlaku na rasantní změnu systému organizace sportovního letectví.

Výcviková oddělení při závodních organizacích ROH vznikala prakticky ve všech větších podnicích kraje i okresu. V samotném městě Pardubice, krom n.p. Tesla, tak vznikly početné silné branné organizace u dalších firem s velkým počtem zaměstnanců, např.: při n.p. Synthesia, n.p. PARAMO, n.p. TMS atd.

Branné výcvikové organizace se začaly vytvářet i při školách a učilištích.

### **30.září 1950**

*Stav Budovatelské soutěže: 33. Pardubice ze 146 hodnocených.  
(Letectví 25/1950)*

### **22.října 1950**

Do stavu VAP je na dolétání přidělen školní kluzák ŠK-38 OK-5583.



## 25.října 1950

Ze záznamů Leteckého rejstříku vyplývá, že do stavu Aeroklubu Přelouč byl zapsán Z-22 „Junák“ OK-ENU. Bohužel, záznamy provozu tohoto letounu se pro roky 1950, 1951, 1952, a 1953 nepodařilo dohledat. Dokumenty o jeho provozu jsou dohledatelné až od r.1954.

### Zlín Z-22 Junák

Byl to československý celodřevěný jednomotorový dvoumístný sportovní a cvičný letoun s pevným zadovým podvozkem.

První koncepční návrhy Z-22 začaly vznikat ve Zlínských leteckých závodech a. s. v Otrokovicích již během II. světové války. Oficiální práce na letounu byly zahájeny v červnu 1945, prototyp (imatrikulace OK-AOA), poháněný motorem Toma 4 o výkonu 77 kW, zalétal tovární pilot Ladislav Šváb 28. dubna 1946.



*Z-22 „Junák“ ve sbírkách Leteckého muzea Kbely*

Vývoj stroje přeznačeného na Z-122 završil druhý prototyp (OK-AOB) zalétaný 17. září 1946. Od svého předchůdce se odlišoval novým tvarem SOP, inovovaným křídlem o nižší hmotnosti a zesíleným podvozkem. Oba letouny Z-122 byly oproti plánované dvoumístné konfiguraci čtyřmístné a sériově se nevyráběly. Návratem ing. Tomáše k původní zamýšlené dvoumístné koncepci lehkého sportovního letounu, navazujícího na koncepci Z-122, bylo opět použito označení Z-22, nyní s obchodním názvem Junák.

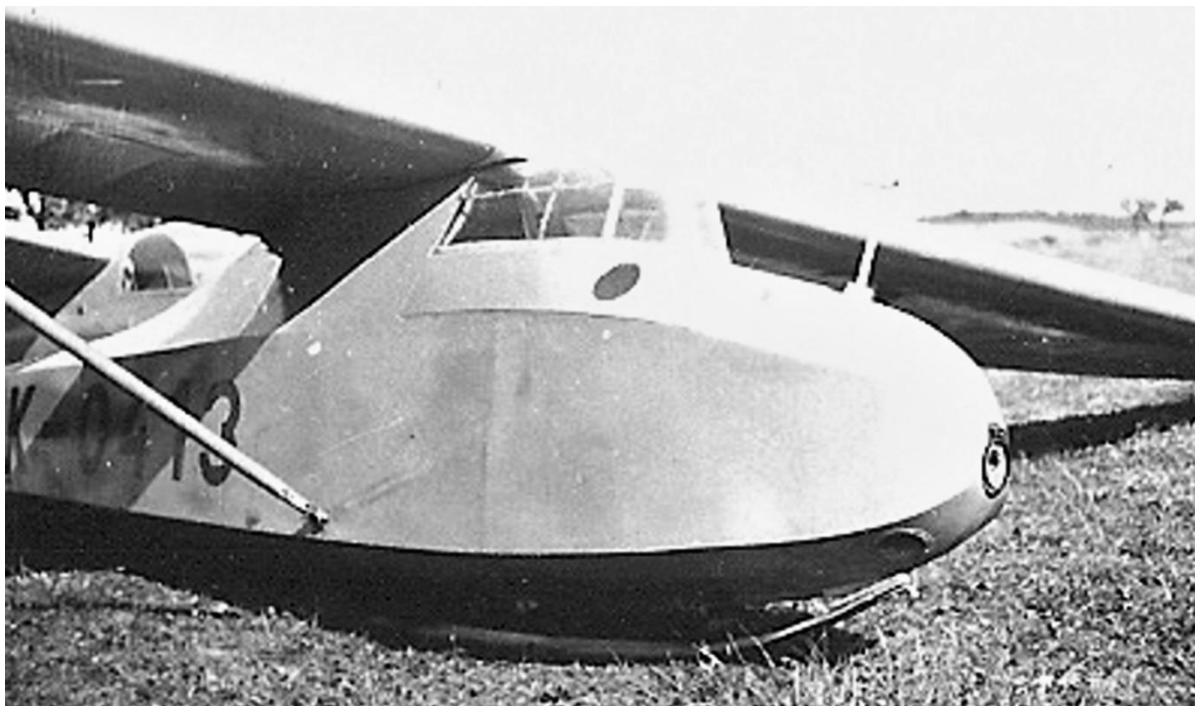
První odlehčený Zlín Z-22 Junák (OK-BOA) vzletl na otrokovickém letišti 10. dubna 1947, vybavený pro výcvik jako dvousedadlový, pro turistické lety se třetím sedadlem za oběma předními. Pro pohon byl zvolen motor Persy III konstruktéra ing. Š. Šmely o výkonu 46 kW, který roztáčel dřevěnou dvoulistou vrtuli. V roce 1949 byla vyrobena třicetikusová série se vzduchem chlazenými čtyřválcovými pohonnými jednotkami Praga D o maximálním výkonu 55 kW a produkce poté přešla do závodu Let Kunovice. V období let 1949 až 1952 zde bylo vyrobeno dalších 170 exemplářů, z nichž byla značná část určena na export.

Technická data a výkony:

Rozpětí křídla: 10,60 m, délka: 7,25 m, výška: 1,96 m, nosná plocha: 14,65 m<sup>2</sup>, hmotnost prázdného letounu: 365 kg, vzletová hmotnost: 580 kg, maximální rychlost: 176 km/h, cestovní rychlost: 155 km/h, Stoupavost: 3,3 m/s, Dostup: 4200 m, Dolet letadla: 500 km

(<https://cs.wikipedia.org>)

## Podzim a zima 1950



*Gb-IIb. „Grunau Baby“ OK-0413, Nový Dvůr, listopad 1950*

Problém nastal s motorovým létáním, které opět postihl celostátní zákaz činnosti. Řídící orgán se navíc i usnesl, že je bez náhrady ukončen motorový výcvik všech pilotních žáků vyjma těch, kteří mají před sebou vojenskou základní službu.

Tento zákaz postihl i Josefa Tichého z AK Přelouč, který tak byl donucen výcvik přerušit a vypadalo to, že už nikdy ho nebude smět obnovit.



*Stojící zleva: Zdeněk Král, Zdeněk Sirový, Zdeněk Čížek, Karel Bednář, Vlasta Moučková, ???; sedící zleva: Dalibor Kaňka, Milan Zobač, Oldřich Slaviček; v popředí: Stanislav Moravec; ubytovna na Bumbálce, zima 1950*



I plachtařský provoz na letišti Nový Dvůr pomalu ustával. „Bejbina“ OK-0413 a „Šohaj 2“ OK-0711 se v provozu oficiálně objevují až v listopadu. Naposledy se létalo 17.12.1950.

Tím, že se s přicházející zimou přestávalo intensivně létat, však neskončil aeroklubový život. Alespoň pro mladší „aeroklubáky“, kteří dál rádi a s nadšením v době svého volna na letišti v Novém Dvoře zajížděli.

Krom společenské zábavy jim nebylo zatěžko přiložit ruce k dílu a upravovat a vylepšovat zařízení hangáru, věnovat se údržbě a opravám letadel i pomocné techniky.

Pokud ze soboty na neděli na letišti přespávali, tak jim posloužila dřevěná ubytovna na svahovém letišti, kde se dalo při troše bdělosti a opatrnosti zatopit v kamnech.



*Zleva: Stanislav Moravec, Eduard Vršovský; ubytovna Bumbálka; 31.prosinec 1950*



*stojící zleva: Eduard Vršovský, Stanislav Moravec;  
sedící zleva: Zdeněk Sirový, Dalibor Kaňka, Oldřich Slaviček, Milan Zobač, Vladimír  
Klínský, Naděžda Kačerová; ubytovna Bumbálka; 31.prosinec 1950*

Plachtařská mládež tam poprvé v historii letiště oslavila příchod Nového roku. V blízkosti „svého“ nového letiště, které se pro mnohé stalo druhým domovem a životním osudem.

Někteří mu zůstali věrni až do konce své letecké kariéry.

K předchozím dvěma fotografiím Milan Zobač dodává:

*„Ten historický gramofon byl 'vypůjčen' odněkud z hospody, protože se do něj musela vždycky hodit koruna, aby to spustilo. Měli jsme asi 5 desek a ty se hrály se kolem dokola. Nejoblíbenější skladbou byla píseň 'Kladno, ty černé Kladno'.“*