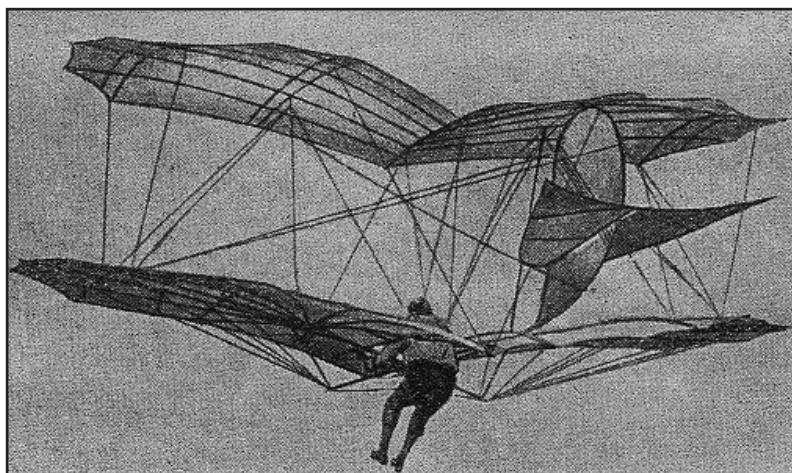


Prastará touha vznést se a létat v povětří svobodně jako pták vedla člověka nejprve k pokusům okopírovat ptačí výbavu i mávavý způsob letu. Vzpomeňme ze školy na antickou báji o Daidalovi a Ikarovi. Mnoho dalších lidských pokusů v době dávné i historicky blízké potvrdilo, že není v silách člověka, při jeho fyzických dispozicích, důsledně napodobit ptačí let. Pohon křídel monstrózními mávavými mechanizmy a základní fyzikální zákony kladly na člověka nesplnitelné podmínky k tomu, aby jen svou silou byl schopen máváním umělými křídly nabývat výšky.

Od pozoruhodných technických návrhů a pokusných modelů Leonarda da Vinci (1472–1519) k prvním praktickým pokusům člověka o prostý klouzavý let uplynula čtyři staletí, než Otto Lillienthal (1848 – 1896) uskutečnil úspěšný vývoj od prvních skoků ke klouzavým letům ze svahů na závěsných kluzácích, řízených změnou polohy těžiště pilotem. Touze o poznání letu obětoval i svůj život a je obecně považován za prvního, jehož úspěšné klouzavé lety byly nezpochybnitelně zdokumentovány. Za oceánem to pak byli bratři Wrightové, kteří na samém počátku 20 století vyřešili aerodynamické řízení svých kluzáků kormidly a dokázali s nimi plachtit i několik minut, aby se posléze stali pionýry motorového letu. Člověk se logicky, jakmile k tomu technicky dospěl, uchýlil k využití tepelného motoru (parního i výbušného), kde pak přirozeně zvítězil lehčí a specificky výkonnější benzinový pístový spalovací motor. Letecký průkopnický duch a touha objevovat nové se projevily v závěsu za světovým vývojem i v Čechách, dokonce i na českém venkově a posléze také „U nás“, řečeno slovy hronovského klasika.



## Úvodem.

Aviatické aktivity mají u nás dlouhou tradici. Od jejich počátku do dnešních dnů podstoupily pilotní výcvik na zdejších terénech a letištích, ať už plachtařský či motorářský, stovky adeptů. Jen část z nich u tohoto koníčka zůstane. Je to totiž koníček náročný na čas, osobní pracovní zapojení a trvalé sebevzdělávání. I nějaké peníze stojí. A je to koníček technický a kolektivní, zejména plachtařina, podmíněný souhrou velké skupiny lidí. Dá se říci, že je to i způsob života, srdeční záležitost. Odměna je ovšem sladká: Osvobozující let a pohled na krásu země.

Náš dnešní Aeroklub Hronov má kořeny v prvních pokusech o plachtový let našich předchůdců na terénu Příčnice ve dvacátých letech minulého století. Můžeme říci, že patří mezi české zakladatelské a tradiční aerokluby. Jeho život nebyl jednoduchý a činnost nebyla spojitá. Byla přerušena nejen druhou světovou válkou, ale v r. 1961 i administrativním rozhodnutím tehdejšího ústředního výboru Svazarmu o zrušení místního aeroklubu i jeho letiště ve Velkém Poříčí a to téměř na třicet let. Menší část jeho členů se po zrušení letiště věnovala létání dále v aeroklubech Nové Město n.M. nebo Broumov. V letech 1968-69 jsme se sice pokoušeli o rehabilitaci aeroklubu i letiště, ale neúspěšně. Ti, kteří se zrušením letiště přerušili i svou leteckou činnost, se tak říkájíc s „exulanty“ hned v r. 1989 spojili a postupně obnovili aeroklub i letiště. Už dvacet let zas fungujeme a létáme u nás doma.

Na každém letišti se především létá, ale po létání se o zážitcích mluví a prožívá se to vše znovu a jak známo, sdělená radost je dvojnásobná radost. Mluví se však také o historii a tam se řada dnešních leteckých noviců teprve dozvídá, jak to u nás vlastně všechno vznikalo.

Napadlo mne zaznamenat kroniku o létání v téhle naší podborské Jiráskově kotlině jako O létání „U nás“! Podařilo se mi shromáždit podklady a zdroje, ze kterých je možno sestavit obrázek, jak se tu sportovní létání a jeho protagonisté, organizace a základna vyvíjely až do dnešní podoby. Jsou to písemné doklady a fotografická a technická dokumentace aeroklubu i soukromníků, letová dokumentace, zápisy z jednání orgánů aeroklubu, pamětní záznamy a svědectví bývalých i současných členů, různá korespondence, dobový tisk a další dokumenty. Bohužel, pamětníci předválečného plachtění již všichni odešli. Míra Staněk, který svůj plachtařský výcvik tady zahájil již před válkou a byl prvním zdejším poválečným plachtařským instruktorem, nám zanechal své album fotografií s komentářem. Své písemné vzpomínky zanechal i Zdeněk Šolín. Autorem většiny fotografií v této první části kroniky je Antonín Lyr. Použil jsem svých poznámek z rozhovorů s MUDr. Vrat. Švorčíkem a Mír. Švorčíkem i vyprávění a osobních poznámek žijících pamětníků poválečného létání Ing. R. Kleprlíka, Dr. Ing. Filkové – Seidlové, L. Šimka, J. Šolína, L. Valáška, E. Výravského a dalších. K době od počátku padesátých let min. století jsem použil také svých dokumentů a neubráníl jsem se vylíčení některých osobních vzpomínek a dojmů. Tato první část kroniky končí rokem 1954, kdy jsem se z Hronova na šest let vzdálil.

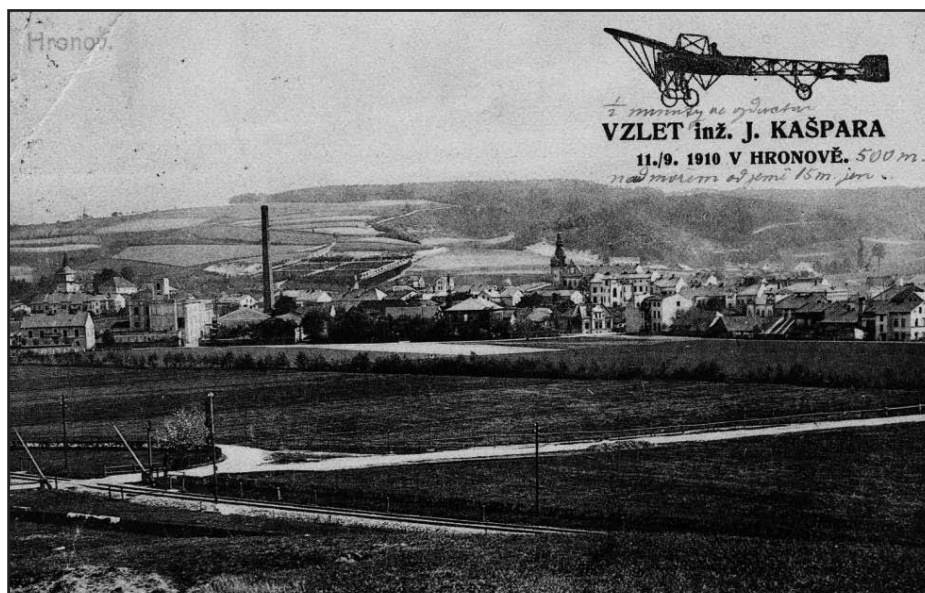
V Hronově - květen 2010  
Radomír Marek

## O LÉTÁNÍ „U NÁS“

Dne 18. září 1910 v Hronově, na polích, kde se dnes nachází zástavba rodinných domků na „Příčnici“, uskutečnil český aviatik Ing. Jan Kašpar z Pardubic jednu ze svých prvních veřejných exhibicí. Svůj vůbec první veřejný vzlet v Čechách předvedl v Pardubicích dne 19. 6. 1910 na letadle Blériot XI, zakoupeném ve Francii. Následovala veřejná předvádění 3. 7. 1910 v Hradci Králové, 24. 7. 1910 v Jaroměř-Josefově, 7. 8. 1910 v Lysé n.L., 14.-15. 8. 1910 v Praze Na Proseku a 21. 8. 1910 v Olomouci. Pak byl naplánován na 8. 9. 1910 veřejný vzlet v Prostějově, ale ten byl pro rozmoklé letiště odložen. Následoval Hronov.

Plakáty, vytištěné tiskárnou Bláha a spol. v Hronově (v české i německé verzi), oznamovaly, že „11. září 1910 po 4. hodině odpoledne se koná vzlet Ing. Jana Kašpara na Příčnici, 5 min. od Hronova vzdálené“. Německá verze toto určení místa postrádala, o tom se mohl čtenář domýšlet jen ze siluet hronovských dominant na plakátě vyvedených – školní věže, padolského komína přádelny a zvonice kostela. Na plakátech ale bylo zvláště zřetelně oznámení, že jako spolucestující při předváděcím letu jsou přihlášení pánové Filip Oberländer a František Klikar, továrníci z Hronova. Nu a tu máme pravděpodobně místní iniciátory této akce, která do našeho městečka přivedla onu v nejlepší smyslu slova atrakci. Pánové Oberländer a Klikar, jak dnes víme, se při Kašparově exhibici tenkrát nesvezli. Počasí způsobilo odklad o týden a uskutečnila se až 18. 9. a i tehdy byl náš letecký průkopník rád, že se mu samotnému podařilo po několika pokusech alespoň jednou na chvíli odpoutat od země. Soudobý časopis „Sport a hry“ č. 38 z 20. 9. 1910 k tomu uvádí:

*„Živly se spikly proti pardubickému aviatikovi...v neděli...v Hronově...terén byl po mnohadenních deštích tak rozměklý, že pojíždějící kola letadla se zařezávala hluboko do země, znemožňující letadlu, aby získalo startovní rychlost dostatečnou ke vzletu. Nejméně čtyřikrát opakoval aviatik před vzorně trpělivým obecnstvem, kterého se sešlo na sedm asi tisíc, pokus odloupnouti se od vlhké hroudy... Teprve popáté se mu to obratným manévrováním výškového kormidla podařilo... Vedle zmíněné měklosti půdy působila škodlivě ještě porucha vrtule, která ukazuje znovu, od kolika a jak náhodných činitelů odvislý jest úspěch v aviatice...“*



Průběh exhibice popsal i neznámý pisatel, když na líc pohlednice s vyobrazením Kašparova Blériota za letu nad Hronovem (kterých byla předem vydána ve formě fotomontáže celá řada) připsal: „1/2 minuty ve vzduchu, 500 nad mořem, od země 15 m jen.“

V Hronově se tehdy našli nadšenci, díky jimž se občanům městečka a širokého okolí představil fenomén počínajícího létání letadly těžšími vzduchu. Pokus nebyl moc zdařilý a ještě dlouho se o něm mluvilo a psalo nikoliv vždy s obdivem. Pozdější úspěchy Ing. Kašpara a dalších českých průkopníků však již snesly měřítko tehdejšího světového vývoje. Je pravděpodobné, že Kašparovo vystoupení mělo svůj buditelský význam pro pozdější jeho následovníky v Hronově a okolí.

Do vývoje letectví pronikavě zasáhla I. světová válka, v níž se letadlo stalo významnou zbraní. Výkony letadel a jejich užitná hodnota se zvýšily tak, že jejich výroba a využití se staly parametrem vyspělosti států a po válce vstoupilo letectví s letadly těžšími vzduchu do dopravy a ekonomiky obecně. Vývoj bezmotorových letadel – kluzáků – ustrnul a všechny průmyslově rozvinuté státy, včetně nového Československa, se věnovaly především vývoji a výrobě motorových letadel pro civilní i vojenské využití. V Německu, kterému versailleská smlouva výrazně omezila prostor pro působení v letectví, tomu bylo jinak. Tam napřeli síly v leteckém vývoji do oblasti, která jim uzavřena nebyla, tj. do oblasti bezmotorových letadel a létání s nimi, tedy „kluzáků“ či „větroňů“ a „plachtění“, a zde se Němci záhy dostali do čela ve světě. (Zde budiž řečeno, že za kluzák tu považujeme jednoduché, aerodynamicky hrubší bezmotorové letadlo s příhradovou konstrukcí trupu a s jednoduchým ovládním a větroněm nazýváme již složitější, promyšlenější a aerodynamicky vytříbenější konstrukci, skýtající vyšší letové výkony, jako třeba klouzavost aj., ovšem vyžadující současně i umělejší pilotáž; dnes je pojem kluzák mezinárodně uznán pro bezmotorový plošník obecně, bez ohledu na jeho výkonné charakteristiky).

Po vzniku ČSR byl na základech Českého aeroklubu (který se již za Rakouska v českých zemích konstituoval schválením stanov císařským místodržitelstvím v r. 1909) a Českého aviatického družstva



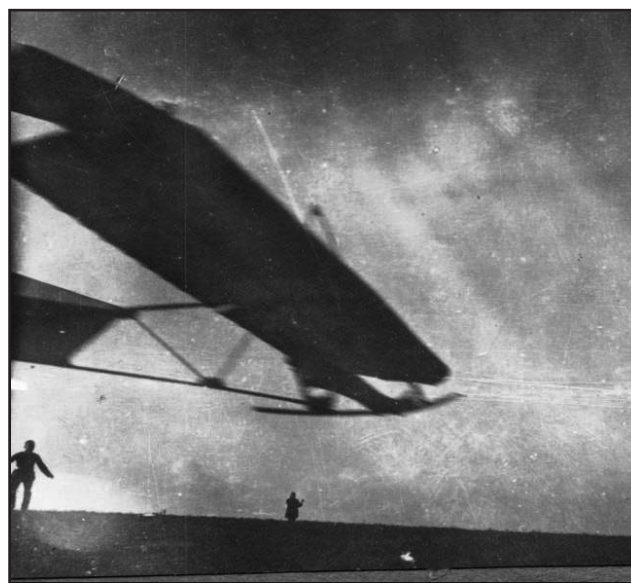
(založeného rovněž v r. 1909) ustaven **Aeroklub republiky Československé (ARČS)**, který zastřešoval aktivity v oblasti sportovního a turistického letectví, aby k tomu nacházel podporu státu i leteckých výrobců. Koncem r. 1922 byl při ARČS ustaven „Odbor pro plachtový let“, aby byla lépe organizována činnost v plachtění. I když plachtění slibovalo dostupnost pro širší okruh nadšenců, než motorové létání, bylo považováno na rozhodujících místech za již překonané „dětské“ stadium, které nemůže pokroku v letectví ničím přispět. Počáteční podpora leteckých továren ochabla. Vývoj v Německu ale ukazoval rostoucí technické možnosti i výkony v plachtění a tak řada odhodlaných českých plachtařů proto usilovala o společenské uznání a podporu nového sportu, který v té době spočíval víceméně na soukromé iniciativě a financích. Tento stav s menšími výkyvy setrval až do počátku třicátých let.

**Na Hronovsku, tedy „U nás“**, je letecké průkopnictví v nově vzniklé Československé republice spojeno především se jmény **Mojmíra SEIDLA** (1907–1977) a jeho o rok staršího pražského bratrance **Přemysla PÁNKA** (1906 – 1975?). Při studiu v Praze se seznámili s brněnským leteckým nadšencem R. Dohnálkem, který již měl za sebou letecké pokusy se svým dvouplošným kluzákem (1921 u Brna). S ním spolupracovali na konstrukci a stavbě bezmotorových letadel DSP-1 a DSP – 2.

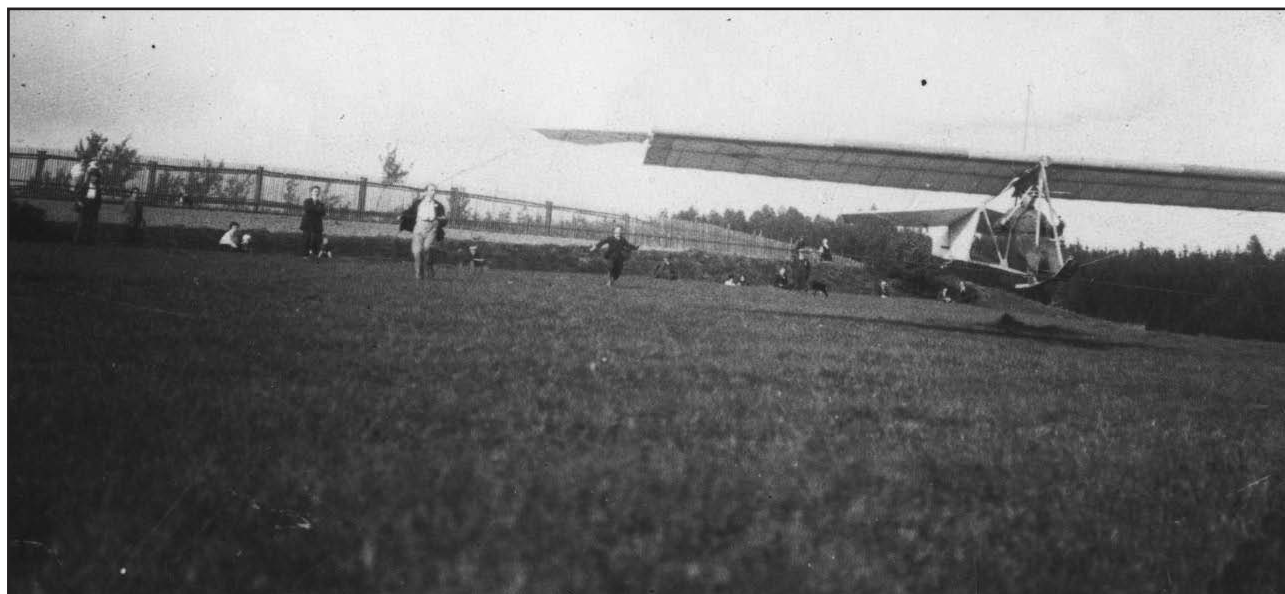


Praktické výsledky však byly nevalné, Dohnálek se pak přidal k brněnské skupině konstruktérů a pracoval s nimi. Pánek počal realizovat stavbu svých vlastních projektů ( P-1, P-2, ...) a Seidl se jako spolumajitel hronovského pivovaru musel věnovat svým podnikatelským povinnostem.

Ve dnech 18. 10 – 2. 11. 1924 se Pánek se svým typem P-2 zúčastnil I. Národní soutěže plachtových letadel v Brně – Medlánkách. Kuriozní bylo, že se během soutěže vlastně učil létat. Za svoji invenci, odvahu a relativní úspěch získal tehdy student Pánek zvláštní cenu ministerstva veřejných prací. Nechyběl pak ani na II. Národní soutěži plachtových letadel ve dnech 4.–19. 4. 1925 opět v Medlánkách, tentokrát se svým kluzákem „Přemysl“. Výkony dosažené na těchto závodech však vlivem počasí značně zaostaly za I. ročníkem z minulého podzimu. V průběhu r. 1925 Přemysl Pánek přijel i s kluzákem P-2 za bratrancem Seidlem do Hronova. V dílnách údržby v pivovaru i v kolně za Seidlovým domem měli dobré zázemí k uložení kluzáku i pro práce na něm. Našli vhodný terén na Příčnici, na náhorní zvlněné planině východně nad městečkem a tam s P-2 létali.



Nedokonalé, ale vzácné snímky ukazují plachtařský křest Příčnice. Autora bohužel neznáme.



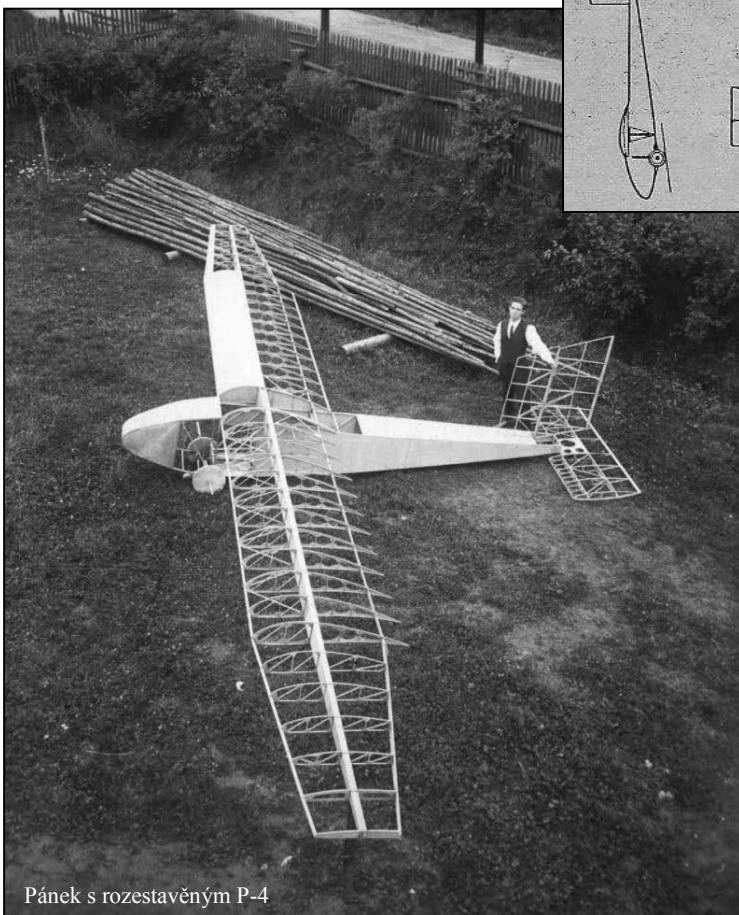
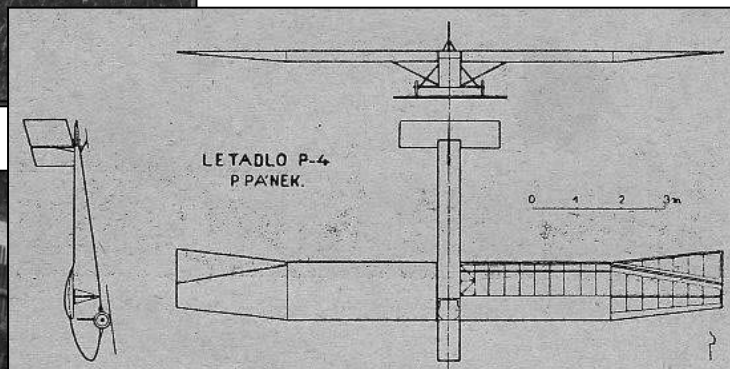
Snímky z r. 1925 zachycují tyto lety od Šefelínovy zahrady směrem na jih k Velkému Poříčí.



Mezi P-2 a P-4 postavil Pánek ještě typ P3 „Přemysl“. P-4 se od nich lišil především tím, že rámový trup byl nahrazen skříňovým, potaženým překližkou a příčné ovládání bylo místo plovoucích klapek na koncích křídel vyřešeno balančními křídélky trojúhelníkového tvaru. Výškovka byla plovoucí. Odtoková hrana křídla již byla vytvořena dřevěnou profilovou lištou, nikoliv drátem.

Na snímcích je ještě provizorní podvozek.

Dělené křídlo bylo podepřeno vzpěrami k trupu, stejně jako průběžná osa podvozku.



Pánek s rozestavěným P-4

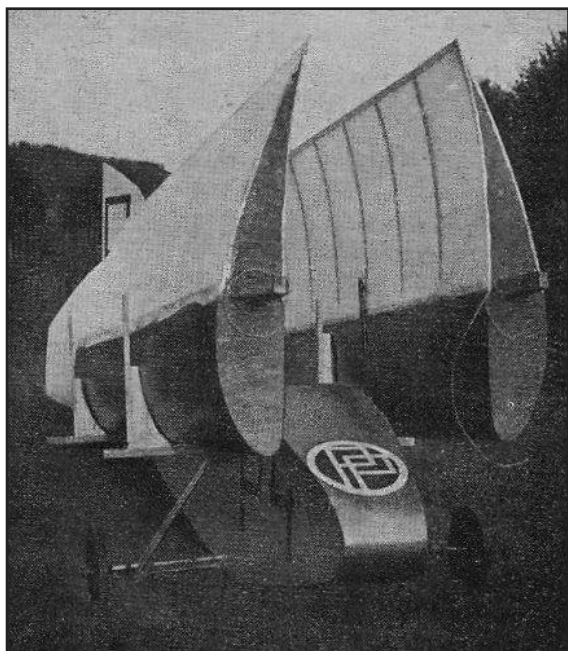
Rozpětí = 12,4 m, délka = 5,4 m  
 hloubka křídla = 1,30 m  
 nosná plocha = 15 m<sup>2</sup>  
 prázdná hmotnost = 84 kg  
 letová hmotnost max. = 150 kg

Snímky na předchozí a této straně pocházejí z alba žabokrcových Švorčíků.

Další snímky z téhož roku zachycují Pánka u rozestavěného pokročilejšího „trupového“ kluzáku P-4 (pravděpodobně na Šefelínově zahradě), se kterým se chystal na podzimní závody na Zvíčině u Dvora Králové. Není jasné, zda kluzák P-4 do Hronova přivezl už rozestavěný, či zda jej zde se Seidlem stavěli od píky. Terén Zvíčina byl pro plachtění vybrán dle tehdejších zásad svahového létání. III. Národní soutěž plachtových letadel byla na Zvíčině (ve dnech 28. 10.–12. 11. 1925) zahájena s účastí 12 kluzáků, z nichž tři, (P-2, Přemysl a P-4) byly Pánkovy konstrukce. Zda s nimi létal jen Pánek, nebo i Seidl či někdo další, nevíme. Víme ale, že soutěž skončila předčasně, když vichřice



o síle 25 m/sec. poničila hangarovací stany i řadu kluzáků, mezi nimi Přemysla úplně. Pánek se Seidlem odvezli co jim zbylo do Hronova. Co šlo, opravili a létali znovu na Příčnici a objevili také nový terén ve Žďárkách, 3 km východně od Příčnice. Svah kopce, zvaného Bartoňova hora, tam měl podstatně větší převýšení než t. zv. „boule“ na Příčnici a také vhodnou orientaci k převládajícím jihozápadním větrům a sliboval tak lepší plachtění. Zda toho náležitě využili, není známo. Traduje se však historka, kterou jsem vyslechl nejen od svého otce, že tam kluzák při jednom startu havaroval (kdo zrovna řídil, dnes už nevíme, ani zda šlo o P-2 nebo P-4) a do Hronova se smutní Ikarové vraceli na troskách kluzáku naložených na žebříňáku taženém kravami. Chuť do dalšího létání jim to ale nevzalo a po nezbytných opravách v něm pokračovali.



P-4 byl uzpůsoben k pohodlnému transportu tím, že měl možnost uložit křídla podél trupu na k tomu určených konzolích. Montážní připojení křidel k trupu připomíná dnešní řešení laminátových křidel. Krásně je patrný tlustý a hodně zakřivený profil.

Některá svědectví naznačují, že P-4 se v Hronově zachoval až do 30. let, kdy snad mělo dojít k pokusu o jeho motorizaci (viz dále).

Podrobnosti k P-2, P-3 a P-4 v LK 1999 č.7, 12-13, 14

Plánek na předchozí stránce a tento snímek pochází z knihy Sekanina: Jak se staví sportovní letadélko.

Druhá polovina dvacátých let m. s. probíhala v ČSR spíše za ustupujícího zájmu státu, továren, sdělovacích prostředků i veřejnosti o bezmotorové létání. Nekonalý se další celonárodní závody a nadále při skrovném rozvoji plachtění působili převážně jednotlivci či jejich skupiny. Odbor pro plachtový let při ARČS zanikl.



V r. 1926 byla založena, jako další zájmová letecká organizace, **Masarykova letecká liga (MLL)** a v r. 1928 její technická komise vydala směrnice pro konstrukci jednotného školního kluzáku s cílem vytvořit lepší podmínky pro plachtařský výcvik v širším měřítku. Postupně se MLL dařilo prokazovat smysluplnost plachtění nejen jako svébytného sportu, ale i jako účelného výcvikového předstupu pro piloty ve „velkém“ motorovém létání. Tak se dne 25. září 1930 MLL podařilo zorganizovat první koordinační poradou mezi MLL, ARČS, Svazem letců a zástupci leteckých továren. Na základě uznání významu plachtění byl koncipován program jeho podpory a rozvoje. Podařilo se pak například uspořádat centrální výcvikové kurzy (např. v Praze a Chomýži pod svahy Hostýna) na kluzácích Skaut a Skaut-standard české a Zögling německé provenience. Byli vycvičeni první instruktoři plachtění.

Zde je třeba se zmínit o postavě Ing. Ludvíka Elsnice (1904–1977), který později vstoupil i do historie hronovského plachtění. Elsnic studoval v Německu a přišel tam prostřednictvím spolustudentů do styku se stavbou kluzáků a posléze tam v r. 1929 prodělal plachtařský výcvik stupně A a B. Plachtění ho tak zaujalo, že vynaložil nemalé úsilí a opatřil si prostředky na další výcvik stupně C, který absolvoval v r.1930 v Grunau u města Hirschberg (dnes Ježów u města Jelenia Góra v Polsku). Stal se tak prvním českým plachtařem - „C“-pilotem. On také spolu s dalšími spolupracovníky z MLL plachtil již na podzim 1932 na terénu Raná u Loun, kde se pak v r. 1936 stal vedoucím nově založené plachtařské školy. Raná je dodnes pojmem a střediskem plachtařského sportu u nás (Aeroklub Raná u Loun).

Už se asi nedovíme, kolik toho Pánek, Seidl a jejich přátelé v Hronově na Příčnici a ve Žďárkách tenkrát ve dvacátých letech m.s. nalétali, ale víme jistě, že přilákali další zájemce o dobrodružství plachtového letu.

Na základě zlepšení vztahu státu, průmyslu i veřejnosti k plachtění, což se počátkem třicátých let projevilo m.j. darem průmyslníka Bati 500 tis. Kč na nákup nových kluzáků, na organizaci plachtařských soutěží a objevování nových terénů pro plachtění, byly zakládány nové plachtařské odbory – rozuměj místní skupiny MLL s plachtařským výcvikem a provozem. V r. 1933 bylo v Čechách 59 plachtařských odborů, které měly k dispozici 103 letadel a sdružovaly 235 plachtařů, z toho 10 stupně „C“. Od r. 1934 začaly dodávky nových plachtových letadel ze zlínských leteckých dílen: kluzáků Zlín V. („zlínská pětka“) a větroňů Zlín-VII. („Akéla“).

**V r. 1935 v Hronově lidé okolo Seidla s Pánkem založili místní skupinu MLL – tedy další plachtařský odbor činný v ČSR.** Podle stručné zprávy tehdejšího tiskového orgánu MLL - časopisu LETEC č.2/ r. 1935: „*Valná hromada v Hronově nad Metují se konala 22. ledna, předsedou Fr. Houštěk, obchodník.*“ Zahájili sbírkou mezi občany na nákup nového cvičného kluzáku. Sbirka, kterou byla pověřena pí Seidlová, (v doprovodu m.j. žáka – modeláře Mirka Staňka, jak on ve svém albu vzpomíná), byla až nečekaně úspěšná a vynesla během víkendu tolik prostředků, že za ně byl nakoupen kluzák Zlín-V. (4.500,-Kč) a ještě zbylo na gumové startovací lano (za 1.500,-Kč od Janata z Vejprt).

Škoda, že nejsou záznamy, kdo všechno byli tehdejší mecenáši, ale je víc než pravděpodobné, že rozhodující část složili sami zakladatelé a členové odbočky MLL a pozdější vývoj dá uhadnout i ty další, kteří si na prkénko kluzáku sice sami nikdy nesedli, ale měli „ty blázný“ rádi.



F: Lyer



Kluzák byl nejprve z náborových a propagačních důvodů vystaven veřejnosti před Jiráskovým divadlem a pak místní odbočka MLL sloužil k výcviku až do druhé světové války. Současně se založením pobočky MLL využili Pánek se Seidlem známosti s Ing. Elsnicem a s jeho pomocí opatřili pro odbočku stavební výkresy na německý větroň Grunau Baby I. (to byl typ ještě bez brzdících klapek a snímacího otevřeného krytu kabiny), česky zvaný „bejbina“ a dali se do stavby. Tehdy již s nimi v odbočce působili Oldřich Vacek - strojník, Adolf Menc – profiřidič, Antonín Bartoň – soustružník, Jan Minařík – elektrikář, Antonín Lyer ml. – drogist a fotograf, František Houštěk – obchodník textilem, Jaroslav Nývlt – automechanik, Zd. Seidl – stud. práv, Vrat. Švorčík – stud. medicíny, Ad. Žid – továrník (koberce), Fridolín Zítka – hotelier (Slavie) a další. Někteří z nich se pak zapojili aktivně do stavby větroně a výcviku v plachtění, další podporovali činnost odbočky dle svých možností, aniž by létali. Také se v odbočce objevili takřikajíc žáci či dorostenci, začínající pod Seidlovým vedením s leteckým modelářstvím (M. Staněk, Z. Šolín aj.).

Jeden z tehdejších začátečníků, pozdější motorový pilot a člen aeroklubu MUDr. Vratislav Švorčík (1909–2000), vzpomínal při svých pětadesátinách v r. 1994 na letecké aktivity s Pánkem, Seidlem a dalšími z počátku třicátých let, kdy se pokoušeli o lety na stroji, jehož původ není zcela jasný (snad P-4 ?), který vybavili motocyklovým motorem Scott s vrtulí. Pokusy, opět na Příčnici, však byly neúspěšné, motor nepracoval spolehlivě a pohonný agregát nedával dostatečný tah ke vzletu (možná díky Bohu!), stačil pouze k tomu, aby odvážný pilot (jméno doktor nesdělil) s letadlem projel křovím a dalším pokusům odzvonilo. Pohonný agregát se pak rozhodli využít ještě neletecky – k pohonu člunu – a nakonec i motorových saní. Když se to však dověděl hejtman Bayer, tak prý tyto „nebezpečné pokusy“ zakázal.

Pro výcvik v plachtění – převážně v rozsahu zkoušky „A“ – sloužil terén na Příčnici, kde odbočka dosáhla dohody o použití pozemků pp. Jindry, A. Žida a dalších a měla k dispozici i některé obecní pozemky, které město na podporu plachtění výhodně odbočce MLL pronajalo.



Při montáži Z-V. Čermák, Bartoň, Pánek, Lyerová, Seidl.



Ke startu připravena Lyerová.

F: Lyer (2x)

Snímky pořízené Toníkem Lyerem z tehdejší doby dokládají, že se létalo ze svahu na jih od cesty vedoucí z Příčnice do Žďárek – podobně jako již v r. 1925 s Pánkovým P-2, ale z několika různých míst, počínaje sousedním mírným svázkem hned vedle vily Lidušky Jiráskové, dcery spisovatele A. Jiráska (dnes dům jeho pravnuka MUDr. Pragera), až po velkou a malou „boulí“ (někdy se říkalo velký a malý „buben“) na konci Příčnice směrem k prostoru bývalého přírodního divadla. (Dnes na „boulích“ stojí už vilky pp. Čepka, Šťavíka a Petříka a v prostoru přírodního divadla byl po II. sv. válce postaven plachtařský hangar, po zrušení plachtařského letiště na Příčnici a likvidaci hangaru našel v těchto místech útočiště kynologický klub, dnes je tam soukromý rekreační objekt s nově vybudovaným rybníkem).

Aby tehdejší hronovští plachtaři získali startovní místo s větším převýšením, než skýtaly příčnické boule a nemuseli jezdit až do Žďárek, vybrali místo známé pod názvem „Na Praseti“. To se nacházelo na zalesněném svahu nad levou zatačkou silnice do Žďárek, nad dodnes osamělým domkem vlevo od cesty před Zálesím.



Z-V. při dopravě koňmo na start a příprava ke startu na tzv. „Koničku“ ve svahu kopce „Na Praseti“



Ke startu připraven na příčnické bouli J.Minařík.  
(Snímky z archívu J.Minaříka)

Vymýtili tam paseku cca 20x20 m (s pařezy se ani moc neuklízeli) a získali startoviště s převýšením asi 40 m, aby při dobrém startu a větru mohli navázat na svah. Kluzák tam na dvoukolovém podvozku vytáhli koněm. Přistávací plocha byla buď dole za silnicí, nebo – z letu podél svahu na západ – pod boulemi na Příčnici.



V r. 1935 bylo také živo v kolně-dílně za Seidlovým domem, kde se rychle rodil větroň GB-I. O postupu stavby a jejích účastnících svědčí snímky A. Lyera.



Nahoře: začíná se žebírky (Bartoň, Minařík, Pánek, Seidl)  
Dole: trup v pokročilém stavu, křídla se rodí.

Vpravo: Vacek a Seidl.

F: Lyer (4x)

Nejčastěji se na nich vedle Seidla s Pánkem objevují Vacek, Minařík a Bartoň. Hotová, ještě nepotážená kostra větroně je fotografována koncem léta 1935 také na dvoře za radnicí, před hasičskou zbrojnicí. Možná to souviselo s potřebou prostoru, postačujícího pro potahování křídel leteckým plátnem a následné vypínání a lakování.



U kluzáku  
N. Seidlová  
a Lyerová

F: Lyer

Stavitelé bejbiny v průběhu stavby navázali kontakt s německými plachtaři – v nedaleko za hranicemi u Žďárek ležící Německé Čermné (do r. 1933 Tscherbena, potom přejmenována na Grenzeck, aby to neznělo tak česky, dnes polská Czerma). Tam tehdy sídlila skupina německých plachtařů z NSFK (Nazional-sozialistisches Fliegerkorps). Na kopci Světlá Hora (Efeuberg/dnes Bluszczowa Szopka), jehož středem napříč vedla státní hranice (tehdy s Německem, dnes s Polskem), začínal jejich plachtařský terén a pokračoval na jihovýchod kopcem Schweinsrücken (dnes Šwinigrzbiet) až k hřebínku Schlossberg (dnes Parkowa Góra s TV vysílačem) nad Chudobou (Kudowabad, dnes Kudowa Zdrój). Hronováci vídali, jak tam plachtí nad svahy větroň GB-II a jeli tedy na čumandu, jak to tam dělají a jak jsou vybaveni. Němci jim tehdy ukázali svou dílnu a kluzák G-9 a jejich instruktor Knittel z Reinerz (dnes Duszniki) jim předvedl, jak se tam létá. Bejbinu, nazvanou přízvučně Grenzwacht (hraniční stráž), což byla tehdy také jejich dobrovolná organizace, kotvili (na Němce dost ledabyle) pod chatrnými plachtami dole pod kopcem.



Startoviště Němců z NSFK na kopci Efeuberg (Bluszczowa Szopka) nad vsí Grenzeck (Czerma). Fridolín Zítka prohlíží jejich GB-II. Hans Knittel, instruktor z Reinerz (Duszniki) předvádí GB-II za letu. F: Lyer (3x)

V časopise LETEC č.12 z prosince 1935 vyšel článek s pozoruhodným titulkem: *Návštěvou u „hodných Němců“*. Z dopisu hronovského plachtaře:

*Letiště nalézá se na samých hranicích asi 2 km od Hronova, a zajímavé jsou výsledky, které na tomto docílují. Začali létat v sobotu a hned první den docílil jejich instruktor na Grunau-Baby výšku 1500 m nad startem a létal 3 hodiny, přistáti byl nucen pro uvolnění kování v křídle. Mezi tou dobou prováděli žáci výcvik a sice na kluzácích Grunau 9 a docílovali vesměs letů kolem 1 hodiny. Jeden ze žáků také v úterý havaroval a sice prováděl s kluzákem velice prudkou zatáčku, přičemž narazil na strom, jemu se naprosto nic nestalo, ale letadlo úplně rozbil. Ve středu startoval zase jejich instruktor*



*Hans Knittl z Dušníků k překonání rekordu Východopruské plachtové skupiny, tedy nás telefonicky vyrozuměl, abychom k nim přišli. Startoval v 11 h. dopoledne a létal téměř sedm hodin při větru 5 m za vt., přesto, že mezi 2–4 hodinou klesla rychlost větru až na 2 m. Při tomto letu docílil výšku 1000 m nad sarterm, a celou dobu létal téměř v této výšce, jak konečně vidíte z přiložených fotografií. Zajímavé bylo, že létal na okruhu téměř 20 km dlouhém. Překvapila nás ochota, s jakou jsme byli u těchto vždy přijati, vysvětlovali nám vždy s nepopsatelnou laskavostí každý náš dotaz, provedli nás v jejich dílně, kde mají celé sklady materiálu, což podle jejich odpovědi mají vše zdarma k dispozici. Ukazovali nám také kliš, kterého používají oni ke klížení, mají dva roztoky, jeden červený, druhý jako celon, z nichž každým přetřou jednu část dřeva, po zaschnutí asi čtvrt hodinovém stisknou díly dohromady, přičemž se tyto ihned naprosto odolně, proti všem povětrnostním vlivům spojí.“ Jméno dopisovatele není uvedeno a už jej asi nezjistíme.*

Na podzim přišel den, kdy byla bejbinka, nazvaná a popsána „HRONOV 1“, dokončena, a bylo třeba ji zalétat. Na to ale neměl nikdo z místních kvalifikaci, s jemnějším a výkonnějším větronem dosud nikdo z nich neletěl. Proto požádali svého již dříve zmíněného přítele Ing. Ludvíka Elsnice. Ten vyhověl a do Hronova přijel.



GB-I „Hronov“ tažena k záletu na Bartoňovu Horu. Vpravo: ing. Elsnic před startem obklopen členy hronovské MLL (mj. Minařík, Vacek, Lyerová, Menc, Houštěk, Zítka, Bartoň, Čermák, Dr.Seidl ...)

Dole: Minařík u ing.Elsnice před startem, vzadu Vacek. Celkem 6 startů v trvání 14:47 min.

F: Lyer (4x)



K záletu byl vybrán terén Bartoňova Hora ve Žďárkách, který byl již v minulosti vyzkoušen s P-2 a P-4 a tam Elsnic 17. 11. 1935 chloubu našich stavitelů úspěšně zalétal. Foto dokládá, že se tak stalo za značné pozornosti nejen členů odbočky MLL, ale i zvědavé veřejnosti z blízka i okolí. Nahlédne-

me-li do Elsnicova zápisníku letů, pak pod oním datem nalezneme zápis šesti startů na větroni GB-I v časech letu 0:48, 1:30, 1:49, 4:12, 1:52 a 4:36 min. Jak vidíme, dva z jeho letů přesáhly trváním 4 minuty a to znamená, že musel foukat, aspoň občas, příznivý jihozápadní vítr a snímky A. Lyera zachycující větroň s převýšením nad místem startu.



Dnes už nevíme, kdo, kdy, jak a kde všude s bejbinkou „Hronov“ létal, s jistotou, fotograficky doloženou, můžeme říci, že Seidl s ní létal v zimě 1935/36 také. Záznamy o letech větroňů nám bohužel chybí.

F: Lyer

Podle Z. Šolína přijeli před válkou do Žďárek létat také náhodští plachtaři se svou dvousedadlovkou Elsnicovy konstrukce EL-2-M „Šedý Vlk“. Tento větroň pak schovával J. Duben po celou válku ve stodole pod slámou ve vesnici Lipí pod Dobrošovem, po válce větroň zase létal a dnes je exponátem Národního technického muzea v Praze.

K předválečnému létání na Příčnici Zdeněk Šolín (1922-2004), významný člen a hospodář aeroklubu, zaznamenal:

*„Létalo se sezónně na louce, na stálé letišti tehdy nebylo ani pomyslení. Tu louku vlastnil A. Žid – továrna na koberce (dnes jídelna JHJ), který byl přispívajícím členem odbočky MLL. Louka byla z kopečka asi 80 m dlouhá a na západní straně měla nad ní „velká boule“ převýšení asi 15 m a na východě „malá boule“ asi 5m. Na tuto louku směrem jižním – k Velkému Poříčí – navazovala pole různých sedláků až k Lokvencovu dolíku s potokem. Se sedláky byly často nepříjemnosti a proto se soustavněji létalo prakticky až po žních. Termín „létat“ je trochu nadnesený. Ke gumovým lanům šlo po 3 lidech na každou stranu, naplnili co mohli a pak se z nižší boule těch 80 m přesmyklo nebo přeletělo téměř po zemi. Z vyšší boule těch 80 m už zas pochopitelně nestačilo a letělo se dál do polí, při dobrém větru a šikovně pilotáži až 1 min. a bylo možno udělat i mírná „esíčka – hadovitý let“. Na Příčnici také zavítali plachtaři z náhodské odbočky MLL se svým kluzákem „Skaut“. Ten byl – na rozdíl od naší Z-V. - vyztužen ocelovými lanky, zatím co „pětka“ byla vzpěrová. Pamatuji se na Ottu Bergmanna (pozdějšího pilota ČSA), Chaloupku a další. Měli za sebou výcvik v některé z ústředních plachtařských škol a tak to našim předváděli.“*



Také hronovský kluzák Zlín-V. pilně létal a mezi léty 1935–39 se na něm vycvičila řada nových plachtařů ve stupních A – B.

V „A“ kursu se na Z-V. v r. 1938 vyškoli- lo např. družstvo Plecháč, Řehák, Staněk, Reichl a Brož. Kdo byl instruktorem, nevíme, možná někdo z Šolínem zmíně- ných náhodských plachtařů.

F. album M. Staňka



Míra Staněk ve svém albu vzpomíná, že si na Z – V. v truhlárně pivovaru sami postavili gondolu. Pivovarská dílna byla zázemím, kde se díky M. Seidlovi dalo vyrábět či opravovat, co se při létání poškodilo. A létal na něm také Jiří Hubka, průkopník polického plachtění.

Ještě na období po r. 1935 vzpomíná MUDr. Vratislav Švorčík, který byl prvním hronovským pilotem sportovních a turistických letadel, když pilotní diplom č. 750 z 27. 7. 1936 získal po výcviku v rámci Vysokoškolského letu v Praze – Letňanech: „Spolu s JUDr. Z. Seidlem jsme v r. 1937 vyrazili automobilem za poznáním, co nového v letectví, na německou Wasserkuppe v pohoří Rhön, kde byla kolébka německého plachtění a současně mezinárodní plachtařské závody, kterých se zúčastnili i čeští plachtaři“. (Pozn.: Vůbec poprvé za hranice na závody čeští plachtaři vyrazili téhož roku do Salzburku – piloti Elsnic a Šilhan s větronem „Tulák“ se skrovnou suitou - a přivezli první poznatky z termického létání s kroužením ve stoupavých proudech, když doma převládalo plachtění svahové). „Byli jsme svědky těchto závodů, kde naši soutěžili se čtyřmi větroni: 2 x Tulák a po jednom VSB 35 a Duha. Na těchto závodech se projevil veliký předstih, zejména německých plachtařů, jak v technice (větroních), tak v pilotním umění. Tři naše větroně havarovaly, došlo i ke zranění pilota Chlupa. Poznatky pro další vývoj plachtění u nás však byly neocenitelné. Pilot Prachař zde uletěl vzdálenost 91 km a splnil tak poslední podmínku pro „stříbrné C“ jako první Čech. Zúčastnili jsme se také „Flugmeetingu“ ve Švýcarsku, kde jsme viděli zazářit naše známé vojenské piloty – akrobaty.“

O činnosti hronovské odbočky MLL v rámci regionu v druhé polovině třicátých let svědčí m.j. i článek v LETCI č. 8 ze srpna 1937:

**Spojení plachtařských odborů Náchod – Hronov – Úpice v jednu společnou pracovní a výcvikovou jednotku slibuje dáti nejlepší výsledky. Adresa zní: Náchod, Komenského třída; výbor byl sestaven následovně: Předseda: Mir. Seidl, Hronov – I. místopředseda Jos. Moravec, Náchod – II. místopředseda Hanč, Úpice – jednatel: Jar. Bergmanová, Náchod – pokladník: V. Praizler, Náchod – členové výboru: P. Buxbaum, Úpice – B. Vikus, Náchod – J. Svoboda, Náchod – J. Škoda, Náchod – Houštěk, Hronov a Vlček, Hronov.- Technický sbor: Vojtíšek, Náchod – Vacek, Hronov a Minařík, Hronov. – Instruktoři: Hanuš, Náchod – Duben, Náchod – Hofman, Hanč, Vlček Úpice.**



V této souvislosti je případná vzpomínka M. Staňka v jeho albu, že „...v r. 1937 úpičtí plachtaři v Hronově na Příčnici zalétali nejmenšího větroně na světě H-17 (Hütter). Tenkrát jsem si řekl, že si H-17 také postavím.“ Tento svůj záměr si Míra se syny po více než 60 letech splnil, jeho Hütterova úspěšně zalétal 28. 10. 2003 Jirka Leník. Míra, ani jeho synové se v něm ale nesvezli, protože se do něj nevejdou!

V Hronově se zatím vždy po žních až do zimy létalo, spravovalo a zase létalo až do německé okupace v r. 1939. Okupanti okamžitě zakázali v „Protektorátě Böhmen und Mähren“ létání vč. plachtění a naši plachtaři tak měli „stop“ až do osvobození v r. 1945. Prý ale již za okupace ještě k nějakým gumicukům došlo. (Staněk sám se nám o tom při poslední jeho návštěvě v Hronově nezmínil, v debatě na to nedošlo, ale existuje fotka datovaná 1940, kde v Z-V. s gondolou Míra Staněk sedí. Samozřejmě



F: album M. Staňka

u toho nemohl být Staněk sám, na to bylo potřeba nejméně osm dalších lidí. K slibované a ujednané letní dovolené Míry na našem letišti v r. 2006 už bohužel nedošlo, neboť náhle 24. 5. 06 odešel do leteckého nebe, a už nám nestačil říci detaily k jeho plachtařským začátkům u nás před válkou a k obnově létání těsně po válce. Až v 5. čísle „PILOTA“ 2007 jsme si přečetli, jak Míra v připravované knížce „Tichá křídla“ – kterou již nestačil vydat – vysvětluje ono datum ze zmíněné fotografie: „*Touha po létání zůstávala i v době okupace. Vzpomínám, jak jsme měli schovaný na krásném svahovém terénu Žďárky u Hronova Zlínskou pětku. Byla ukryta ve stodole pod slámou. Na našem svahu se usadila německá plachtařská škola. Denně nás provokovaly lety Grunauských Bejbin a kluzáků SG-38. Jednoho dne jsme to už nevydrželi. Sešli jsme se ze starého hronovského kolektivu, byl tam Míra Krejcar, Jiří Hubka, Láďa Bůna, J. a S. Plecháči, já a další. Prostě jsme pětku vytáhli, smontovali a Němcům pod nosem na druhé části svahu si ještě zalétali. Bylo to 22. 9. 1940.*“ Jako vzpomínku na první výročí skonu M.S. tento výňatek z jeho rukopisu uveřejnil Ing. Pujman z Berouna .

Bejbinu „HRONOV“ rozebrali a uložili pod přístřeškem v pivovaru, kam se na ni občas chodili smutně dívat. Zlínskou pětku po onom intermezzu zase pečlivě uložili ve stodole u Zimů ve Žďárkách, kde válku přečkala zahrabána v seně.

Jak jsem se už dříve zmínil, už před válkou se mnozí letečtí nadšenci v Hronově věnovali leteckému modelářství a létání s modely a za války se k tomuto koníčku vrátili a létali se svými výtvoři, kde jinde, než na Příčnici. Nejznámějšími a současně nejúspěšnějšími modeláři tehdy byli Míra Staněk a Zdeněk Šolín, k nimž se přidali M. Khom, Souček, L. Vít, Vrat. Jirman, M. Špreňar, B. Doubek a M. Krejsar (až na Khoma Příčničáci), A. Vondráček, B. Beneš a L. Balcar z V. Poříčí a postupně



i další. Souček se věnoval výrobě benzinových modelářských motorků a jak vzpomíná Ing. R. Kleprlík, vídával Součka, který procházející se po Příčnici, lapoval v rukách vložky válců. Jména většiny těchto modelářů se po válce objevila v plachtařských letových knihách jako jména pilotů. Toto modelaření bylo z počátku spontánní, neorganizované a spočívalo na operativních domluvách hlavních protagonistů, kteří k sobě měli blízko nejen svými zájmy, ale bydlili většinou na Příčnici.

Příčnice z „velké boule“, v pozadí vpravo: vila L. Jiráskové.



Tehdejší modely byly konstruovány pro létání na svahu. Jejich velikost byla omezena jen použitými materiály (dřevo, překližka, bambus, papír, lepidla kasein a aceton-celuloid) a možnostmi modeláře. Vpravo: Zdeněk Šolín pouští svého svaháka do větru z „velké boule“ na Příčnici. F: archiv Z. Šolína

Přesto uměli uspořádat v říjnu 1944 na Příčnici a v dubnu 1945 ve V. Poříčí (na místech dnešního letiště) modelářské závody, jichž se zúčastnili význační modeláři z Náchoda, Police a Jaroměře. V letech 1944-45 Pražáci našim opláceli jejich účast na závodech v Praze Kyjích z let 1943-44. Na prvních závodech v Praze se naši teprve rozkoukávali, ale v r. 1944 už obsadili III. místo a Milda Špreňar získal cenu 500,-K pro nejmladšího úspěšného modeláře.

Tady se musím zmínit o tom, že právě v této době se začal utvářet můj vztah ke všemu co létá. Bydlel jsem v Úvoze, což je podle jména i vzhledu strmá spojnice hronovských Drah s Příčnicí, na které jsem měl kamarády. Neuniklo mi časté létání modelářů s jejich výtvoři, při kterém jsem nemohl chybět a neokukovat a když mi dovolili, radostně jsem běhal pro modely, přistávající nezřídka až daleko v polích k Poříčí. Začal jsem lepit různá házedla a kluzáčky, které jsem pouštěl „na álejece“, svažité louce od Příčnice směrem k pivovaru, na kterou jsem viděl z okna. Louku přetínala alej ovocných stromů a pod ní se svými již pokročilejšími modely létali „staří kluci“. (Dnes už je to zastavěno nahoře řadovými domky, dole k pivovaru bytovými domy i solitery). Koukal jsem u Luby Šimka, jak úhledně nití vázal k sobě špejlata (opravdu kulatá dlouhá špejlata), nebo taky hraněné nosníčky a přelepoval acetonovým lepidlem, jak to lepidlo vyrábí, jak nad svíčkou ohýbá bambusové obloučky, jak potahuje, lakuje celonem, který mně krásně voněl, jak řeže lupenkovou pilkou tenkou překližku a hlavně jak zalétává. To jsem poprvé slýchal, co to je těžký na hlavu či na ocas, visí či táhne doleva či doprava a co se s tím dělá. Když jsem pak občas viděl překrásné a veliké modely u Vrátí Jirmanů (dokonce i s motorem, ze kterého jsem měl respekt) nebo u Zdeňka Šolína, toužil jsem to jednou taky tak umět. Tátův ševcovský „vercajk“ se k řadě modelářských prací dobře hodil a táta kupodivu, ač nikdy žádnou vášeň neprojevoval, uměl dobře s ledasčím poradit. Pamatuji se, že svůj první modelářský materiál jsem si kupoval u Vondráčků v Poříčí ještě za protektorátní peníze. Když se pak na obloze tu a tam objevil a vrčel nějaký německý letoun, zíral jsem na něj u vytržení často i s dospělými sousedy a hltal jejich komentáře. Viděl jsem tak nad Hronovem neohrabaně kroužit

šestimotorák „Gigant“, jak ho identifikovali naši otcové, i jiné aeroplány. Jednou, již ke konci války a za dost špatného počasí, kroužil nad Hronovem čím dál níž malý dvojplošník (snad Bü 131 „Jungmann“), který nám v nízkém letu zmizel za příčnickými domky. Když jsme tam doběhli, skutečně tam to letadélko sedělo na poli, ale už tam byla nějaká auta s německými vojáky a blíž nás, příčnické kluky, ani dospělé, nepustili. Nakonec eroplánek zase z té louky, vedoucí od „Jiráskovky“ na východ (dnes už tam stojí nové moderní rodinné domky), odstartoval a odletěl. Odposlechl jsem, že to při cvičném letu zabloudil německý letec z Vysokého Mýta.



Vlevo: Mohles z Jaroměře měl pěkně vypracovaný velký a těžký model do větru na svah, kterého dostat do vzduchu (zejména za bezvětří), byl atletický výkon. Létal imponantně skoro jako skutečný větroň.

Vpravo: „Krkoun“ Míry Staňka byl lehký model do termiky, který točil ploché zatáčky „na fleku“.



F: archiv Z. Šolína (2x)

V dubnu 1945 se konaly vyhlášené modelářské závody ve V. Poříčí a to mne ovšem nic doma nemohlo udržet a s kamarády jsme tam našli nejkratší cestu přes Lokvecův dolík. Dost při tom utrpěly moje nové botky, což mělo potom doma neblahé následky, ale za ten zážitek to stálo. Velikánské modely větroňů i motoráků imponantně létaly a nás snad nejvíce zaujal motorový „dvoutrupák“ pana Beneše z Poříčí.



F: archiv L. Balcara

F: archiv Z. Šolína

A představte si, že na to modelářské hemžení se přiletěl velmi zblízka podívat skutečný dvoutrupák luftwafe FW-189. U Luboše Balcara jsem nedávno k velkému překvapení získal snímek jeho průletu nad dějištěm oněch modelářských závodů.

Druhý den po úspěšných závodech ve V. Poříčí, tj. 9. 4. 1945, se šest hlavních příčnických modelářů rozhodlo ustavit „Modelářský kroužek“ a zahájili vydávání časopisu „Příčnický modelář“. To byl chvályhodný počín, i když výroba této tiskoviny byla omezena počtem průklepů na psacím stroji a svazek byl prošit na hřebetě na šicím stroji páně Šolína – pánského krejčího (šila maminka Šolínová osobně). Obsahem byly aktuality i potřebná modelářská teorie, ba i meteorologie. Vedoucím kroužku byl Míra Staněk, zástupcem Zdeněk Šolín, pokladníkem Souček, redaktorem časopisu Zdeňkův brácha Jaroslav Šolín a dalšími členy M. Špreňar, B. Doubek a M. Krejsar. Kroužek tak nejen propagoval modelářství a získával další členy, ale zajišťoval i stavební materiál a technickou pomoc. Je docela zajímavé dnes citovat z úvodníku 1. čísla Příčnického modeláře:

*„Chceme odchovávat mládež, která je nadchnutá letectvím. A tak, jak je dnes Příčnice populární modelářstvím, není vyloučeno, že bude jednou populární sportovním letectvím, které má v leteckém modelářství pevný a dobrý základ. Není tedy vyloučeno, že na letecké mapě bude jednou mít Příčnice zrovna takový zvuk, jako pro Prahu Ruzyň. Možné je, že poříčská luka se změní v přístav vzdušných korábů, které budou křížovat celý svět. To není ovšem v naší moci, ale doba, jejíž technika tak úžasně letí, nás může najít připraveny.“*

Když v r. 1943 začaly armády „Třetí říše“ dostávat na frak a v protektorátě sílila naděje na vítězství spojenců a na osvobození, začali naši věřit i v návrat k létání.



F: M. Staňka

Míra Staněk spolu s Mildou Špreňarem a Robkem Šťastným, s využitím svých modelářských zkušeností, rozestavěli německý školní kluzák Zögling. Po válce, hned v květnu, jak Staněk píše ve svém albu, postavili v truhlárně u Ládi Bitnara (V Knáhlově „uličce“) k němu křídla. Stavbu však nedokončili. S přísunem kořistného německého materiálu (SG-38) to nebylo k zahájení létání naléhavě třeba a pro starosti s přípravou na létání nezbyl čas na dostavbu. Kluzák tak „v kostře“ odkoupil p. Kubín z Broumova, který jej dokončil, aby jej pak při pokusech o létání u Broumova dokonale „zrušil“. (Pojem „zrušil“ znamená neopravitelné poškození, které mělo za následek vyřazení z leteckého rejstříku letadel s červeným razítkem „ZRUŠEN!“).

Květen 1945 přinesl vítězství spojenců na evropském kontinentě, osvobození naší republiky a začátek poválečné obnovy. Všichni, kdo už před válkou zakusili opojení byt' jen z krátkého letu, nadřzení několikaletou pauzou, se snažili co nejdříve vytvořit podmínky, aby se opět mohlo létat. Ještě v květnu se hlavní protagonisté předválečného leteckého dění a válečného modelaření (Seidl,



Vacek, Jirman, Staněk, Vít a d.) sešli u Šolínů na Příčnici a dohodli založení místní – hronovské – odbočky **Českého národního aeroklubu**. Ustavující schůze se pak konala v hotelu Slavie a za předsedu zvolila Mojžíra Seidla (pro všechny to byl „Mirka“ Seidl) a jednatelem „Míru“ Staňka.



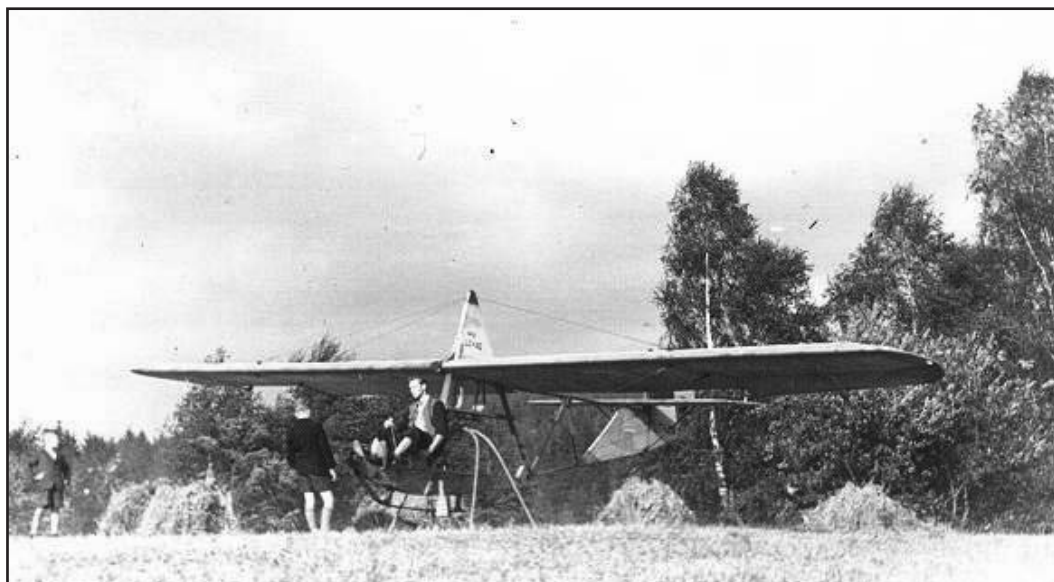
Vedení a členové napřeli hlavní úsilí od počátku na získání letadel, potřebného terénu na plachtění, hangaru, dalších potřebných technických prostředků a v neposlední řadě nových členů a příznivců i veřejné podpory. Za zmínku zde stojí, že do odbočky ČNA Hronov hromadně přihlásil své členy – zájemce o létání – klub „SK Příčnice“, který během války sdružoval sportovně založenou mládež a organizoval i atletické závody ve vybraných disciplínách. Tak se tehdy členy odbočky ČNA Hronov stali Miloslav Špreňar, Otto Štirand, Jiří Prachatický, Miroslav Kubík, Jarda Šolín, Adolf Matyska, Ludvík Jirásek a Břeťa Vojnar, všichni Příčničáci až na Vojnara, ten byl „dolejšák“ z Husovky.

Mojmír „Mirka“ Seidl

V pivovaře byla z přístřešku vytažena bejbina „HRONOV“, aby byla připravena do letuschopného stavu (dost by nás dnes zajímalo, jak přečkala to válečné uskladnění, byla přece lepena snad kaseinem/kauritem). Mimo to vzpomíná Luboš Šimek (1929) – jeden z prvních poválečných plachtařů a motorových pilotů, činný 1945-52: „*Vyhrabali jsme se Staňkem Z-V. s gondolou ze sena ve Žďárkách a Staněk na ní z Bartoňky na gumu létal. Po létání jsme ji zase ukládali do stodoly. O dalším osudu zlínské „pětky“ však už žádné další zprávy nemám, nepotkalo ji pravděpodobně nic dobrého, nikdo z pamětníků o tom už nic neví*“.

S nadšením se vrhli do obnovy také plachtaři v okolí, kde před válkou pracovaly odbočky MLL či ARČS, jako v Náchodě, Č. Kostelci, Polici n/Met., Úpici aj. a postupně se zakládaly odbočky ČNA i tam, kde před válkou žádná let. organizace nepůsobila (např. v Žernově). V té době se Hronováci dověděli, že v Žacléři měli Němci po dobu války plachtařskou školu a že tam by mohla být potřebná letadla a příslušenství. Vyjela tam proto z Hronova výprava na pivovarském nákladním Chevroletu, předělaném na dřevoplyn. Dorazila tam po dlouhé jízdě, prokládané příkládáním do kotle, sice zcela bezpečně, nikoli však jako první (před nimi už tam byli mobilně způsobilější Náchodští a Červenokosteletí), takže našla již jen dva značně olétané SG-38, nějaké dílenské zařízení pro truhlárnu a makety pro rozpoznávání válečných letadel a to přivezli domů. Dalším zdrojem „trofejního materiálu“, jak vzpomíná Staněk, se stala skupina NSFK v Trutnově, odkud byly přivezeny větřoně GB-IIb a Kranich/Jeřáb (Kde konkrétně byl tento materiál v Trutnově uložen se mi nepodařilo zjistit). Svědčí o tom i pozdější dopis z podzimu 1945, kdy se nově založená odbočka ČNA Trutnov (Ludva Novák) obrací na Hronovány přípisem s výčitkou, že „...vše z Trutnova si odvezli a pro nás nezbylo ani špejle, i když se muselo počítat, že tam odbočka dříve či později vznikne!“ (Pozn.: Ještě v polovině r. 46 trutnovští nelétali, pouze v tisku oznámili, že probíhají přípravné a organizační práce, pravděpodobně i jednání o letišti ve Voletínách). O oficiální přidělení takto získaných kluzáků a větřonů byla pak požádána Ministerstva dopravy a obrany, která byla registračním resp. distribučním místem „trofejního leteckého materiálu“. Při přidělování letadel pak bylo určující i vyjádření ústředí ČNA, zda odbočka má pro svou leteckou činnost instruktora a letiště. Instruktorem se stal Míra Staněk po absolvování kurzu na Rané a v srpnu už mohl oficiálně zahájit výcvik. Dovezený materiál byl uložen v pivovaře, kde M. Seidl nechal vyklidit kolnu, která plachtařům sloužila až do postavení hangaru pod homolkou zjara 1946.





První úlohou začínajícího A-čkaře bylo balancování. Kluzák byl v těžišti podepřen na k tomu určené koze a plachtař jej kormidly udržoval v protivětru a horizontu a zvykal si na účinky a souhru kormidel.

F: Lyer

Pokud jde o pozemky pro letiště, padla první volba samozřejmě na ty parcely, které užívala MLL už před válkou a o těch se neprodleně začalo jednat s MNV Hronov i s dalšími vlastníky. V srpnu 1945 rada MNV Hronov vydala k žádosti odbočky ČNA příznivé písemné stanovisko: 1) Pozemek, užívaný už před válkou, se za stejných podmínek propachtovává, 2) Přiděluje se a bezplatně pronajímá pozemek pro hangar v místě bývalého přírodního divadla pod „Homolkou“, 3) Vyslovuje se předběžný souhlas s poskytnutím půjčky 25.000,- Kč /MNV Hro č.j. 33-1/9-45 z 25.8.1945/. Tomuto příznivému závěru MNV však předcházela nedečkaná „gumicuková“ provoz, při kterém byla majiteli pozemků p. Jindrovi způsobena škoda, kterou MNV ověřil a odbočka ČNA musela poškozenému nejprve zaplatit odškodné 1.000,- Kč. Poté se však aeroklub s p. Jindrou dobře dohodli, takže mohlo být později zřízeno navigační letiště, zasahující od tehdejšího hřiště DTJ na západním konci až po starou cestu do Žďárek na konci východním. Současně se jednalo i ve Žďárkách, jak s tamním MNV, tak s některými vlastníky. Také tam začal plachtařský provoz ještě dřív, než byla jednání uzavřena a se svými kluzáky se tam objevili také náhodníci. Náhodská odbočka ČNA vydala o své činnosti v Rozletu č. 5 z 22. 8. 1945 tuto zprávu:

*Náhod: „Plachtaři si zajistili letiště ve Žďárkách, které bylo již schváleno a na které byla vyhotovena už prozatímní smlouva. Letiště bylo už zasvěceno prvním letům na kluzáku, který si náhodníci dobře uschovali před slídícími Němci. S kluzákem uschovali i jeden větroň, který však ještě není v provozu.“*

Zakrátko v Rozletu č. 7 z 5. 9. 1945 uveřejnili:

*Náhod: „Plachtaři z bývalé MLL hned po květnových revolučních dnech svolali ustavující schůzi ČNA a dali dohromady poschovávaný materiál. Většina věcí byla v dobrém stavu a větroň „Šedý vlk“ zůstal naprosto neporušen. Odbočka po dohodě s ruským velitelem v Kladsku převzala plachtařské letiště 150 m od našich hranic. Čeká nyní na povolení k létání, aby letiště mohla prakticky použít. Místní národní výbor věnoval odbočce vojenský barák, který za finanční podpory obce se upravuje na dílny a prozatímní hangár. Do kursu na Ranou odešli dva členové, kteří povedou v místě plachtařský výcvik. Náborovou akcí pomocí plakátů bylo získáno několik desítek dalších členů a podchyceno nadšení mládeže. Odbočka navázala přátelské styky s ČNA v Trutnově, Úpici, Červeném Kostelci a Polici n/ Met.“*

A v následujícím Rozletu č. 8 z 12. 9. 1945 píše Hronov:

*Hronov: Velmi členitý terén, na kterém je mnoho svahů i rovin, přímo vybízí k provádění plachtařského sportu. Čtyři km od Hronova jsou Žďárky, které znají všichni severovýchodočeští plachtaři. Je to pohoří, převyšující terén o 130 m, dlouhé 500–600 m. Svah je na jedné straně, avšak převládající větry vanou převážně přímo na svah. Hronovský a náhodský odbor ČNA se společně chtějí snažiti o vytvoření plachtařského centra pro severovýchodní Čechy. V Hronově samém se pracuje na znovuzřízení leteckého parku, který byl Němci zničen nebo zabaven. Odbočka vlastní zatím dřevěný barák, pro který však marně se snaží získat vhodné místo. – Hronovští modeláři jsou známí nejen v kraji, ale mají dobré jméno i v Praze. Většinou jsou tu specialisté na bezmotorové modely a jeden jejich větroň létal už 11,30 minut. Na 23. září je vypsán závod bezmotorových modelů, který se má pravidelně každý rok opakovat. Snahou hronovských modelářů je vytvořit z těchto závodů mistrovství bezmotorových modelů.*

V předchozím náhodském článku mezi odbočkami, se kterými náhodská navázala přátelské styky, chybí ta nejbližší – hronovská. Nabízí se otázka, jak hronovský a náhodský odbor spolupracovaly, zda se považovaly za „jedno tělo“, nebo zda se tu neobjevují „třetí plochy“ s pozadím na terénu „Žďárky“, případně na 150 m od našich hranic vzdáleném bývalém německém plachtařském letišti Grenzeck/Czermna. Tehdy se také v určitých kruzích usilovalo, aby Kladsko (kladský výběžek) bylo při poválečném územním přerozdělování připojeno k ČSR.

Než hronovští zprovoznili své trofejní SG-38, které byly počestěny na ŠK-38 „Komár“, létali nejprv na Žďárkách se svou předválečnou zlínskou „pětkou“ a zkoušeli létat i se svou bejbínou „HRONOV“ z r. 1935. O tom zaznamenal vzpomínku Ing. Rudolf Kleprlík (1924), býv. plachtař a mot. pilot, činný v l. 1945-1953: „O první let se s určitostí těsně po válce – náhodou jsem u toho byl a pomáhal při transportu – pokusil Olda Vacek. Větroň jsme vytáhli na kopec zvaný „Na Praseti“ (nad místem, kde stál později první dřevěný hangar „u Homulky“). Vacek si do něho sedl a gumovým lanem jsme ho roztáhli (před tím určitě nikdy samostatně neletěl!). Odlepil se snad jen asi 1 m nad zem, prakticky jen sklouznul po svahu a nepřelétl ani cestu do Žďárek.“ Co dál s touhle bejbínkou bylo už nevíme. Prý takových pokusů i s jinými piloty bylo vícero a při jednom z nich větroň utrpěl tak, že byl zrušen, aniž by si pilot, kterého neznáme, nějak sám ublížil. Bylo to tenkrát trochu všechno na divoko. Větroň nebyl v poválečných podmínkách určitě do provozu schválen, nebyl ani imatrikulován a tak jeho nezpochybnitelná historická role tehdy skončila. Škoda! Pevné centrální řízení plachtění v ČSR zatím neexistovalo, organizační struktury se teprve tvořily. Na mnoha místech se již létalo s velkým nadšením, ale s menší erudicí, jaksi ve vzpomínkách na předválečné létání. Proto v 9. čísle Rozletu 19. 9. 1945 vyšel článek „Nesmíme zapomenout, že ...“, kde se uvádějí pravidla o tom kdo, kde, na čem a za jakých podmínek může u nás létat. Mnoho nedočkavců na různých místech nemělo dost trpělivosti a kázně a ne vždy to skončilo dobře.

Jednání o terénu pro plachtění ve Žďárkách pokračovala oficiálně. MNV Žďárky svým přípisem z 13. 10. 1945 sdělil hronovské odbočce ČNA svou podporu a 1. 11. 1945 se ve Žďárkách uskutečnilo za přítomnosti obecní rady vč. starosty Hynka, zástupců ČNA Hronov a vlastníků pozemků, jednání, které vyústilo v protokol o zřízení letiště pro bezmotorové létání, jemuž obec své pozemky pronajme a také přítomní majitelé soukromých pozemků vyslovují s pronájmem souhlas (Knytl, Miler) a stanovují polohu transportní dráhy pro kluzáky. Za ČNA Hronov se tohoto jednání zúčastnili Seidl, Staněk a Vacek.

Už v červnu 1945 začalo shánění hangaru. Předáci odbočky byli přesvědčeni, že hangar by mohl vzniknout nejschůdněji vhodnou úpravou ze stavebních prvků pro německé víceúčelové baráky

(„lágry“ nebo též „likusáky“), které se po okolí nacházely (např. na nádraží v Náchodě) a spadaly pod správu MNO. Proto žádosti šly dvojí cestou, jednak z odbočky ČNA, jednak z místní skupiny ČSM pod heslem „zajištění branné přípravy leteckého dorostu“, adresované na vojenské velitelství v Náchodě. Mezi stavebními prvky baráků ale chyběly vazníky a sloupky a tak se odbočka obrátila na fu Bři Kinzelové v nár. správě v Meziměstí (podnikatelství staveb-pila-dřevo) o výrobu a dodání chybějících prvků. Firma to nabídla za 12.530,65 Kč a žádala „nákupní listy na řezivo“ v objemu 6,2 kubíků (Přídělové hospodářství!). Nakonec to dopadlo tak, že Luboš Vít, člen odbočky a zaměstnanec MESAPu Meziměstí, vyjednal možnost převzetí tamního „lágru“. L. Šimek vzpomíná, že tam jezdili a barák demontovali, aby ho v lednu 1946 postupně dopravili do Hronova. Z. Šolín pak uvádí, že už ve velmi časném jaru 1946 hangar na místě poskytnutém MNV postavili.



F: Lyer

Dne 19. 8. 1945 byl oficiálně v Hronově zahájen pod vedením instruktora Staňka plachtařský výcvik. Létalo se výhradně startem gumovým lanem na už zmíněném příčnickém terénu, s exkursemi pro úlohy „B“ do Žďárek, kde se ovšem z muldy pod Bartoňkou létaly i „áčkové“ lety.



Skákalo se A-čko i z několika míst pod Bartoňkou.

F: archiv Z. Šolína (2x)



Staněk v albu poznamenává, že první let přes 1 hodinu vykonal M. Seidl na Žďárkách už v červenci 1945! (ale zda to bylo to na Z-V., SG-38 či na hronovské předválečné bejbince, nebo už na GB IIb z Trutnova už neupřesnil.). V srpnu pak Staněk na SG-38 s gondolou létal na Žďárkách 1 hod. 17 min. Bohužel, den nato ho chtěl Ada Vondráček napodobit, ale kluzák při tom rozbil.

Přes velký pracovní a organizační záprah při obnově letiště a plachtění se členové odbočky ještě stále věnovali i modelářství a uspořádali 23. 9. 45 na Příčnici avizovaný II. ročník závodů modelů větroňů, jehož se zúčastnilo 41 z 51 přihlášených závodníků, mezi nimiž byla početně zastoupena Praha.



F: album M. Staňka



F: archiv Z. Šolína

Počasí však bylo nepříznivé, déšť a vítr až 8m/s, nicméně většina závodníků rozhodla o provedení soutěže, i když ji tyto podmínky notně ovlivnily a výsledky nebyly valné, zato nějaké třísky. V jednotlivcích zvítězil Cihelka z IPRO Praha a IPRO vyhrálo i v družstvech. Pražský účastník Smola v Rozletu č. 12 z 10. 10. 45 napsal, že „*jestliže v organizaci něco ještě kulhalo, nahradili to hronovští srdečným a pohostinným přijetím závodníků, takže všichni rádi přislíbili účast na příštím ročníku.*“ (Už se ale nekonal, naši zdejší modeláři se stali plachtaři „na celý úvazek“ a čas už nezbýval).

Modelářství ustoupilo, v 50. letech se udržovalo v kroužcích na školách jako příprava na letecký výcvik. Organizované modelářské soutěže se opět konaly až po obnově aeroklubu a letiště ve Velkém Poříčí v 90. letech klubem Modeláři Hronov.

Seznámíme se nyní, jaká byla v českých zemích situace v plachtění ke konci roku 1945. V ústředí ČNA bylo zaregistrováno celkem 182 plachtařských odborů, z toho v Čechách 132 a na Moravě a Slezsku 50. Létajících členů bylo v Čechách 2531 a na Moravě a Slezsku 1500, celkem 4031. Avšak řádné hlášení o praktické letecké činnosti za r. 1945 podalo pouze 35 plachtařských odborů, mezi nimi Hronov (a z východočeského okolí ještě Náchod, Josefov-Jaroměř, Dobruška, Rychnov n./Kn., Hořice, Hradec Kr., St. Paka, Ústí n./O.) (Pro zajímavost: Mezi 17 dalšími plachtařskými odbory, které podaly řádné hlášení o přípravách na leteckou činnost byl Žernov) . Ostatních 130 plachtařských odborů žádné hlášení na ústředí nepodalo! Z celkového počtu létajících plachtařů v ČNA (rozumí se v Čechách i na Moravě) tehdy pouze 44 mělo zkoušku „C“ a „výkonné“ plachtění (tehdy převážně lety na čas a na výšku) se objevovalo jen v zemských plachtařských střediscích (Raná, Hodkovice, Bílý Kámen, Hůrka, Medlánky). Do pořadí podle počtu vykonaných startů (počítaly se jen odbory s počtem startů nad 1500) se žádný z východočeských odborů nedostal, ani dle nalétaného času (min. 10 hod.). Náchod se umístil na 1. místě v počtu složených „A“ zkoušek (102) a podle „B“ zkoušek byl třetí (15). Podle složených „C“ zkoušek byl Hronov (spolu s Hořicemi) na 2. místě se dvěma „C“, počet „A“ a „B“ zkoušek (vč. obnovených z I. rep.) byl v Hronově 31, z čehož „B“ bylo nejméně 6 (přesnější evidence není k dispozici). Kromě toho skládali u nás zkoušky „A“ i členové jiných odborů (např. Úpice, Č. Kostelce, Police n/M.). O činnosti okolních aeroklubů svědčí články v Rozletu č. 2 z 9. 1. 46 v rubrice „Rozlet v našich ČNA“:

*Police nad Metují: Nový místní aeroklub se má čile k světu. K propagaci použil i tradiční staročeské pouti, při níž vystavoval gondolový kluzák, kterému k úplnosti chyběla „jen“ křídla. Peněžní hotovost činí 12.000,- Kč. Polická mládež má o letectví značný zájem; přejme si jen, aby také ostatní složky veřejné správy projevíly takovou snahu o spolupráci.*

*Náchod: 16. prosince se konala první řádná valná schůze za účasti téměř všeho členstva a zástupců okolních aeroklubů. Byla zahájena poděkováním přípravnému výboru za ustavení aeroklubu a za to, že se postarali přes všechny potíže o provozní park a dílny se zařízením. Ve volbách předsednictva pro nové správní období byli zvoleni: předsedou inž. Brtek, jednatelem Václav Řezáč a Josef Macek a předsedou plachtařského odboru Lub. Hanuš. Schůzi byli přítomni zástupce místního NV Erlebach, který slíbil podporu všech složek MNV a zástupci MNTV JUc. Polák a Michalíček, kteří se zmínili o úzké spolupráci letectví s ostatní tělovýchovou. Po proslovu předsedy inž. Brtka a po volných návrzích byla schůze ukončena.*

V č. 14 z 3. 4. 46 se ozval také AK Nové Město n./M.:

*Nové Město nad Metují: Aeroklub má nyní asi 300 členů, z nichž 9 jsou výkonní piloti. Navazujeme styky se Svazem brannosti, do jehož výboru jsme poslali Jindřicha Christopha, a s národními výbory, abychom konečně mohli začít se stavbou letiště, které projektoval už před válkou ing. Dr. Chochola z Prahy. Praktický výcvik brzdí skutečnost, že nemáme dosud vlastního instruktora, protože naši zájemci nebyli přijati do kursu na Ranou a naše finanční situace nám nedovoluje pozvat si instruktora odjinud. Připravujeme také řadu přednášek o letectví, která má sloužit hlavně propagačním účelům. Aeroklub má nyní nového jednatele Václava Prostředníka.*

Ústředí ČNA celkově hodnotilo dosažené výsledky za r. 1945 jako „neodpovídající množství používaných letadel a zejména ne množství poškozených letadel“ a přisuzuje to atmosféře „porevoluční doby“ i když skutečný stav letadel v provozu se nedal statisticky přesně zjistit. Ministerstvo nár. obrany i Ministerstvo dopravy proto uznaly ústřední plachtařský výbor a jeho výkonnou složku – ústřední cvičitelskou komisi - za výhradní orgán, řídicí brannou leteckou výchovu v plachtění. Ze situace vyplynul závěr o nutných přesunech materiálu. Ústředí vytyčilo pro r. 46 a další program plachtařů,

opírající se o ideu plachtařských středisek s konstatováním, že většina současných plachtařských odborů na dnešní úkoly nestačí, neboť jestliže dříve byla zkouška „C“ konečnou ve výcviku, dnes je začátkem. Skončená válka také zdůraznila význam branné schopnosti. Proto: „*Všechna plachtařská činnost se soustředí do dobře vybudovaných, vybavených a udržovaných plachtařských středisek, která budou společná vždy několika plachtařským odborům. Tato plachtařská střediska budou vybudována, udržována a řízena účastněnými odbočkami ČNA. Budou tedy výsledkem kolektivní práce plachtařských odborů. Pod názvem plachtařská střediska rozumí se všechna plachtařská letiště na území státu, ať jsou již používána jedním nebo několika plachtařskými odbory. Liší se od sebe navzájem pouze svým vybavením, odpovídajícím jejich významu. Organizací ČNA spolu s příslušnými oficiálními místy budou zřízeny a udržovány Zemské plachtařské školy a středisko pro vysokovýkonné plachtění, které by sloužily pro výchovu těch nejlepších v pokračovacích kursech....*“ (V. Šilhan - ČNA, Letectví č. 1 /1946).



Přírodní divadlo pod Homolkou a scéna z Jiráskova Otce z 20 let minulého století. Tenkrát ještě nikdo netušil, že tu jednou budou sídlit ve svém hangáru hronovští plachtaři. (dobová pohlednice)

Stejně místo o čtvrt století později: Pod lesem přibyla silnice do Žďárek a pod ní hangár postavený z německého „lágru“ a u něj zkusmo smontovaný Kranich-Jeřáb ještě s německými znaky. Přístavek pro něj ještě nestojí. (r. 1946)

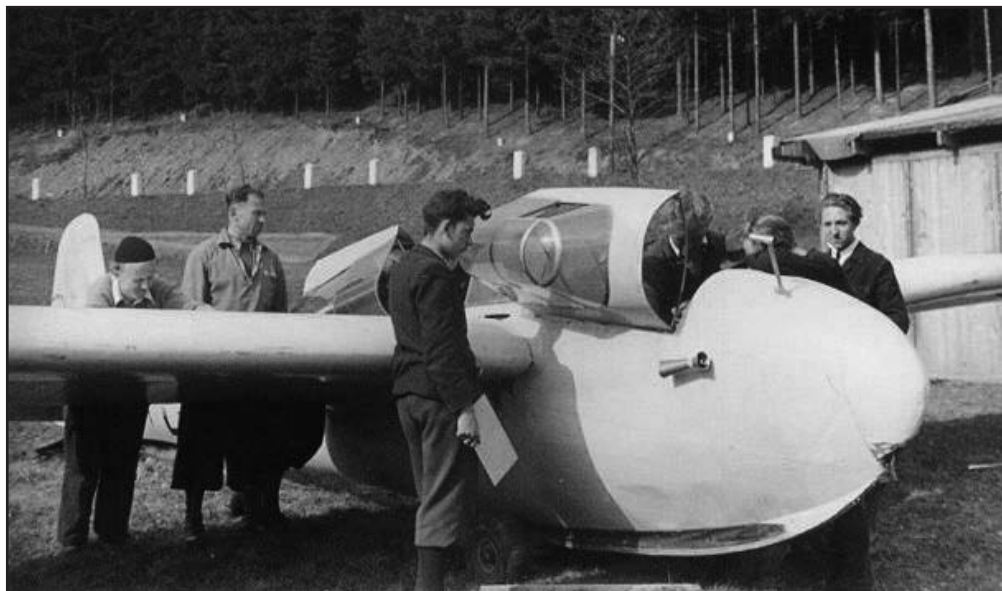
F: Lyer



S příchodem r. 1946 v Hronově pokračovalo úsilí aeroklubu o vybudování své základny. Hangar o rozměrech 25 x 8,5 m byl postaven na pilotách v místě bývalého přírodního divadla pod Homolkou, měl prkenou podlahu a byl dokončen v dubnu 1946. Již v průběhu min. roku 45 byly uplatněny u ministerstva dopravy (MD) žádosti o oficiální přidělení plachtových letadel. Veřejná správa technická MD, jak se ten příslušný útvar MD jmenoval, přidělila 27. 10. 1945 ČNA Hronov dva větroně GB-IIb (OK-8427 a OK-8428) s tím, že je nutno ještě k nim předložit potřebné technické doklady a u MD vyžádat ještě „legitimace k držení letadel“. Ty byly po příslušných administrativních krocích vydány později. Odbočka také již v říjnu 1945 uplatnila poptávku po kluzáku ŠK-38 „Komár“ z výroby Letecko-technické společnosti Letňany s.r.o. a současně poptala i nový větroň Z-24 „Krajánek“ ve Zlíně. Letňany nabídly Komára za 35.600,- Kč a Zlínské let. závody a.s. sdělily, že v příštích dnech (listopad 45) bude větroň imatrikulován MD a bude bezprostředně poté zahájena výroba první série a přislíbily dodat podrobnou nabídku. K nákupům těchto letadel však nedošlo, protože „přídělovou“ distribuci odbočkám pak řídilo MD. Odbočce byl na základě žádosti také přidělen osobní automobil TATRA 57 ze zdrojů vozidel, zbylých po okupantech.



V průběhu r. 1946 se upevnila jak technická (hangar, letadla), tak členská základna příchodem nových zájemců o plachtění. Staněk odešel na další instruktorský kurs na Ranou, kde byl později od 7. ledna 1946 dočasně zaměstnán a vrátil se až v průběhu roku s kvalifikací plachtařského instruktora tř. 2, oprávněného školit a uznávat zkoušky stupňů A – B – C. S jeho návratem byl v Hronově uveden do provozu Jeřáb, (pro kterého musel být u hangaru po délce na celé rozpětí postaven přístavek) a zanedlouho i naviják. Na Jeřábu se kromě instrukčních letů (které se nějak kombinovaly s výcvikem A – B „na gumu“ a později na navijáku) prováděly i navijákové náborové a vyhlídkové lety jako zdroj příjmu odbočky.



Jeřába montují: zleva Zdeněk Šolín, Vráťa Jirman, Luboš Šimek, nad kokpitem se sklání Míra Staněk. Tak velký a těžký větroň montují poprvé a proto to nejde moc rychle. F: Lyer



Pro Míru byl Jeřáb na řadu letových hodin hlavním pracovištěm a oblíbeným osobním kočářem. Přeškolil na něj postupně další naše plachtaře. F: Lyer

V průběhu r. 1946 bylo konečně dosaženo mnohostranné dohody o zřízení „Krajového plachtařského střediska Žďárky.“ Rozlet č. 24 z 12. 6. 1946 o tom v rubrice „Rozlet v našich aeroklubech“ informoval pod titulkem

### ***Krajové plachtařské středisko na Náchodsku:***

*„Po šestiletém pasivním přihlížení k ohromnému vývoji letectva, začínal Český národní aeroklub tak, kde začala bývalá MLL 7. 3. 1926. Všechna práce 13 let byla zmařena, provozní park a veškerý materiál uloupen okupanty a další práce našich snaživých lidí zakázána. Nyní, kdy zase můžeme v naší svobodné vlasti znovu na tomto poli pracovat, vidíme že za tuto dobu nucené nečinnosti máme co doháněti, co jindy klidným vývojem dospělo na nynější výši. Od května loňského roku, pracovali jsme znovu, s plnou chutí na výstavbě našeho civilního bezmotorového letectví, takže s uspokojením můžeme říci, že máme již kladné výsledky. Musíme a chceme jít kupředu ještě rychleji, abychom v době pokud možno nejkratší dohonili vzniklou mezeru a stanuli zase tam, kde bylo vždy naše místo. Právě tato okolnost nutila nás k tomu, abychom v našem kraji zřídili stálé letecké učeliště, kde by byli v nepřetržitém výcviku vychováváni zkušenými učiteli-instruktory naši mladí nadšenci křídel, budoucí letci naší armády. Tato myšlenka byla provedena ve skutek. Po několika informativních jednáních bylo 12. května 1946 za účasti 10 odboček ČNA, a to: Náchoda, Hronova, Nového Města n/Met., Úpice, Police, Červeného Kostelce, Josefova – Jaroměře, Dobrušky, Ohnišova a Nového Hrádku utvořeno plachtařské letecké středisko v krásném a pro tuto věc plně vyhovujícím terénu ve Žďárkách u Náchoda. V řádných volbách „Krajového plachtařského střediska se sídlem v Náchodě“, byli zvoleni: **předseda:** Ing. Brtek – Náchod, **Místopředsedové:** Jaroslav Pfejfer – Josefov/Jaroměř, **Mojmír Seidl – Hronov**, Jiří Zitko – Červený Kostelec; **jednatel:** Václav Řezáč – Náchod; **pokladník:** Karel Aresin – Náchod; **hospodář:** Zdeněk Šolín – Hronov; **předseda technické komise:** Miroslav Jirka – Náchod; **předseda smírčí komise:** Jaroslav Pfejfer – Josefov/Jaroměř; **osvětový důvěrník:** Miroslav Vais, Nové Město n/M. a 12 členů ústředního výboru. Nové plachtařské ústředí bude se vždy snažiti o zdárný vývoj našeho civilního letectví, bude jeho snahou, aby dobře vycvičilo co nejvíce mladých nadšenců pro tento krásný sport a hlavně, aby připravilo naší armádě co nejvíce schopných pilotů. Veřejnost v uplynulé válce jistě pochopila veliký význam letectví a jistě bude vždy naše snažení a naši práci plně podporovati.“*

O uvedení střediska Žďárky do provozu pak informoval Rozlet č. 39 z 25. 9. 46 takto:

*Žďárky: Zdejší plachtařské středisko bude 15. září pod vedením instruktora Staňka uvedeno do plachtařského provozu. Kursy se provádějí za stejných podmínek jako v jiných střediscích. Stravné a ubytování činí týdně 280 Kč, kursové za A-B 650 Kč, za C 650 Kč. V době, kdy ostatní střediska budou od října uzavřena, jelikož většina instruktorů odchází do vojenské služby, bude otevření tohoto střediska naší plachtařskou veřejností jistě s povděkem přijato. Dotazy na Krajové plachtařské středisko ve Žďárkách se sídlem v Náchodě.*

Poznámka: Staněk na vojnu nemusel. Prý prodělal v ranném mládí TBC a byl od ZVS osvobozen modrou knížkou.

Významnou akcí roku 1946 pro hronovskou odbočku ČNA se stal navijákový kurs, uskutečněný v Jaroměři-Josefově. Kluzák ŠK-38 si plachtaři z Hronova do Jaroměře odvezli na transportním vozíku zapřaženém za bicykly (30 km!). Kurs vedl Míra Staněk a o jeho výsledcích a také o celkové situaci v aeroklubu Hronov napsal do Rozletu č. 42/1946 následující článek pod názvem

**„Jak to chodí u nás v Hronově“:** „Dlouho jsme o sobě nedali vědět, ale dnes vám povím, jak to chodí u nás, v Hronově. Aeroklub jsme založili hned po revoluci a s chutí jsme se dali do práce. Postavili jsme si hangár s dílnou, klubovnou a malým skladištěm. Pozemek nám věnoval národní výbor a tak se scházíme kousíček za Hronovem po denní práci nejen k létání, ale i k práci. Dokon-

ce náš hangar, ve kterém je stále veselo, posloužil našim přátelům z Prahy k úplné spokojenosti za letní byt. O práci není nouze, neboť stavíme dva ŠK-38 a jde nám to tak znamenitě, že se těšíme již napřed na stavbu pěkného větroně. Momentálně dáváme do pořádku naviják pro krajové středisko, který bude v nejbližších dnech schopen provozu. A nyní to hlavní, létání, které tu máme opravdu krásné. Pro školení Áčka máme u hangáru terén „Na Příčnici“ a 4 km dále po silnici je terén pro školení A až C. Vždyť „Žďárky“ byly objeveny hronovskými plachtaři již v r. 1935. Tehdy byl terén zkoušen inž. Elsnicem, který na námi zhotovené bejbince provedl na tehdejší dobu několik krásných letů. Od té doby navštěvovaly terén i okolní odbočky MLL. Hodnotu tohoto terénu nám ukázali za okupace Němci, kteří zde měli školu. Jejich výsledky: 8 ½ hod. čas, 1700m výška, 65 km délka, to vše na GB IIa. Myslím, že jsou dostatečným zhodnocením terénu. A naše výsledky na tomto terénu? Klubovní rekord jest 1 hod. 17 min. na ŠK-38 s gondolou, několik letů hodinových na GB IIb a výška 550 m. Od 19. srpna jsme si udělali týdenní kurs na navijáku v Josefově. Zde si dokončilo 8 chlapců B a několik si jich nalétalo lety na C. Na podzim budeme mít 8–10 chlapců na C, které jsem si sám vychoval, což mě těší nejvíce. O tom jak létáme, svědčí to, že jsme od března udělali takřka 600 startů a nalétali 12 hod. Že jsme při tomto provozu měli také nějaké to pochroumané žebírko, je samozřejmé. Nebylo to však nic vážného, co by ohrozilo náš provoz. A náš výcvikový program do budoucna? Každý rok aspoň 10 Céčkarů s „mořem“ nalétaných hodin. Řídíme se zásadou, že lepší je méně kvalitních plachtařů, než spousta nedodělaných Běčkarů. Pro letošní rok máme připravenou novou partu na Áčko a pomýšlíme na menší letecký den. Že naše práce povede ke zdárnému konci, je nám zárukou náš předseda Mirka Seidl a místopředseda Vráta Jirman, dobrý kamarád všech mladých plachtařů. Takových lidí bychom potřebovali opravdu více. Tak pracujeme u nás v Hronově, ve vší tichosti a skromnosti s přesvědčením, že i my pomáháme budovat našemu národu křídla.“

(Pozn.: Z dnešního pohledu se zdá být tehdejších 12 hodin na 600 startů úsměvné číslo, ale uvažme, že to byla drtivá většina Áčkových letů, které se počítaly na vteřiny!)

Velmi významné bylo, že po navijákovém kursu byl naviják přivezen do Hronova a Staněk byl připraven uskutečnit na Příčnici navijákový kurs pro další členy. Kluzák s gondolou, Bejbiny a Jeřáb se mohly dostat na svah po startu navijákem na Příčnici a navíc byl k dispozici další kluzák ŠK-38, který si členové odbočky podle získaných výrobních plánků od července 45 postavili.

Navijákový start kluzáku na Příčnici



... a jeho návrat ze svahu „Na Prasetí“. V pozadí žďárecké svahy.

F: Lyer (2x)



K tehdejší organizaci navijákového provozu podotýkám, že tahání lan od navijáku na start se neprovádělo traktorem, jako je tomu dnes, jednak proto, že nebyl vždy k dispozici traktor nebo pohonné hmoty, jednak proto, aby se zachovala tráva. Používal se zpětný navijáček s menším benzinovým motorem (pamatuji se na amatérskou čtyřtaktní „besárnu“, zřejmě Seidlovy provenience, nebo trofejní DKW s dvoutaktním motorem). Zpětný navijáček stál na startu a pro startovní navijákové lano, spadlé po předchozím startu, šel plachtař s tenkým a lehkým lankem, které odvíjel ze zpětného navijáčku. Vyhledal spadlý konec lana s kroužky a padáčkem, zaklesl na karabinku zpětného lanka a dal znamení obsluze zpětného navijáčku a ta lano přitáhla na start. Signalizovalo se (mezi startem a navijákem i mezi instruktorem a právě letícím žákem) bílými prapory 1 x 1 m s červeným diagonálním křížem. Byl k dispozici také polní telefon, natažený mezi startem a navijákem, který umožňoval domluvu mezi instruktorem a navijákařem o povaze příštího startu. Jako pozorný přihlížející tehdejšímu navijákovému provozu na Příčnici mám v paměti častá přetržení lana a jeho dovedné zaplétání Z. Šolínem nebo V. Jirmanem. Kursisté se to také museli naučit, ale dělali to jen ti nejzručnější. Někdy v zimě 1946-47 byl do Hronova přidělen nový kluzák Z-23 „Honza“.

**Vstup do roku 1947** ovlivnily již v II. pololetí 1946 informace z MD, MNO, ČNA i z tisku, že z přebytků americké armády v Evropě bude nakoupeno určité množství lehkých kurýrních letadel PIPER L-4 „Cub“ (štěně), aby byl překlenut nedostatek vhodných letadel pro elementární výcvik motorových pilotů. Hronovská odbočka měla zprávy tak říkajíc z první ruky. Seidlův švagr Ing. Chvátal (1900-1973), který již před okupací působil na Ministerstvu veřejných prací se vztahem k leteckým věcem, byl od r. 1945 technickým ředitelem ČSA a tudíž v centru leteckého dění s odpovídajícími styky a informacemi, později se stal ředitelem odboru civilního letectví MD, což mělo pro hronovský aeroklub nemalý význam. V aeroklubech byla řada těch, kteří měli licenci předválečnou, ale ze známých důvodů propadlou, kterou bylo třeba obnovit, a současně mnoho nových adeptů. V této souvislosti se pro zajímavost věci zmíním o tom, že proti nákupu Piperů (a malých letadel vůbec) se zvedl odpor některých kruhů, s odůvodněním, že tak bude ohrožen domácí letecký průmysl. Na stránkách leteckého (i neleteckého) tisku se rozvinula obsáhlá polemika. Odborníci z MD (Ing. Weysser v Rozletu č. 29 r. 46) argumentovali tím, že náš letecký průmysl se zatím nepřeorientoval z válečné výroby na levná sportovní letadla a že velká škoda (i pro průmysl) by nastala, kdyby se bezodkladně nepodchytil obrovský zájem o základní výcvik i obnovení kondice bývalých pilotů, přičemž státní zakázky pro naše letecké továrny zůstanou nedotčeny. Uvádí se, že pro stát přijde nákup jednoho letounu Piper „Cub“ na 27.500,- Kč. V Rozletu se pak v jednom z polemických článků uvádí informace, že odpůrci Piperů se obrátili se žádostí o podporu i na politické strany, včetně na ve volbách zvítězivší KSČ. K tomu autor (Jist) říká, že se nezdá, že by se komunisté postavili proti nákupu Piperů, neboť redakce jejich stranického listu *RUDÉ PRÁVO* si dva tyto letounky objednala. Na přetřes se dostala i cenová srovnání: Nabídková cena na ŠK-38 z Letecko-technické spol. s.r.o. Letňany je v r. 46 prý 48.358,-Kč při platbě v hotovosti (pro Hronov byla minulého roku písemně sdělena 35.600,-Kčs), cena Pipera „Cub“ pro aerokluby se má pohybovat v mezích 32 až 36 tis. Kč/ks. Co si asi aeroklub koupí ??? Nakonec bylo postupně nakoupeno cca 200 malých letadel, převážně Piperů, ale i nějaké jiné malé letouny, např. Fairchild F-61 a možná i jiné. První „Cuby“ přistály na Ruzyni na přelomu července a srpna 1946. Polemika tím sice neskončila, ale nezdá se, že by v důsledku tohoto nákupu byl náš letecký průmysl vážněji poškozen, zcela jistě byla umožněna cesta k motorovému výcviku velkému počtu zájemců v celé ČSR a tyto letounky si zakoupila i řada soukromníků (viz náš Zítko) i neleteckých organizací. Hned v lednu 1947 tedy uplatnila odbočka ČNA Hronov na MD žádost o přidělení jednoho Pipera. Určitá lobby prosadila přecejzen 50% clo na nákup těchto letounků, takže odběratele přišel nakonec na 50 tis. Kč.

**Dne 9. 3. 1947 valná hromada aeroklubu Hronov zvolila svoje nové orgány:** Předsedou opět Mirku Seidla, místopředsedou Jana Minaříka, jednatelem Edu Valáška, zapisovatelem Toníka Lyera,

hospodářem Zd. Šolína, pokladníkem Oldu Vacka, náčelníkem plachtařů Vráťu Jirmana, revizorem účtů Bohouše Chybu a členy výboru – placht. instruktora Míru Staňka a plachtaře Josku Plecháče st..

Jednou větou – osvědčená sestava, v níž se prvně objevil Eda Valášek, původem textilák ze Semil, nyní obchodník ve Velkém Poříčí, který se ukázal být dobrým organizátorem a agilním vyjednávačem a hořel pro rozvoj letectví.

V pevné víře, že Piper přijde, výbor usiloval o získání motorového pilota – instruktora, kterého našel až v Chrudimi. Byl to František Koreček, manžel sestřenice Šolínu a byl pilotem vycvičeným v předválečné akci „1000 pilotů republiky“. Jednání byla úspěšná i díky oněm příbuzenským vztahům a Koreček přesídlil, zatím bez rodiny, do Vel. Poříčí, kde mu bylo opatřeno prozatímní ubytování a později i byt pro rodinu.



František Koreček

Kdy a kde se na něj Koreček přeškolil už dnes nevíme, ale létal s ním od počátku na Příčnici zejména „nábořové“ a vyhlídkové lety, které byly zdrojem prostředků pro aeroklub a už na velikonoční svátky byly po Hronově inzerovány. A dokonce už začal i výcvik nových pilotů, neboť Ing. Kleprlík má ve svém zápisníku letů první výcvikový let na Piperu 27. 4. 1947.

MD na základě žádosti AK s předložením příslušných dokladů potvrdilo F. Korečkovi kvalifikaci instruktora motorového pilotního výcviku v našem aeroklubu.

Piper se tam skutečně bokem vešel  
F: Lyer (3x)

Někdy mezi 9. a 18. březnem 1947 se nad Hronovem skutečně objevil Piper „Cub“ OK – XHW, přelétnutý z Prahy a přidělený Aeroklubu Hronov, na jehož palubě, kromě přelétávacího pilota, seděl i Mirka Seidl, který si ho byl v Praze „vzvednout“. Přistál na plachtařském letišti na Příčnici a v tamním hangaru, kde se to muselo trochu stěsnat, byl i ustájen.





Těžký Jeřáb startoval zpočátku na pevném podvozku a i tak s ním měl naviják s motorem Opel o cca 75 k co dělat. Později byl pevný podvozek nahrazen odhazovacím, ale ten v jednom případě po odhozu odskočil a poškodil spodek trupu. Jeřáb při cvičných okruzích létal většinou bez překrytu zadní kabiny, aby instruktor při přistání mohl povyklonit hlavu a lépe vidět dopředu. Pohled pod větroň umožňovaly celuloidové průhledy v křídle. F: Lyer



K snímkům na následující straně: Pro zpestření předvedli Staněk s Jirmanem navijákový dvouvlek na SG-38.

Bejbiny mohly kromě závěsu lana „za špici“ startovat na navijáku i v závěsu „těžiště“. To umožňovalo velice strmý start a i při relativně slabém protivětru dosahovat na necelých 700 m lana výšky přes 300 m. Pilot musel pozorně řídit hlavně odpoutání při startu, kdy bez náležitého přitlačení se větroň (zejména při silnějším protivětru a razantním záběru navijáku) strmě vzepjal a hrozilo přetržení lana, k čemuž i skutečně docházelo.

Na malém snímku naproti předvádí takový start A. Bartoň, když trup větroně je již vzdálen od země, ale ostruha a někdy i směrovka ještě drhnou v trávě.

Lano bylo po vypnutí chráněno proti rychlému pádu a zasmyčkování padáčkem, který se napěchoval do plechového tubusu v trupu větroně a při vypnutí byl z něho lanem vytažen. Padáčky toho tenkrát příliš nevydržely a jejich spotřeba byla značná. F: Lyer (3x)





Bohužel ale již 4. 5. 47 skončil Piper s Korečkem a Minaříkem na palubě na „nose“ v mlázi u Prouzovy usedlosti (pod cestou do Zálesí) dosti pochroumán, ale s posádkou bez úhony. Proč, to věděl asi jen Franta Koreček. Piperova přestávka v létání však byla neuvěřitelně krátká (11. 6. už zase létal!).



F: Lyer (2x)

Když pohlédneme na fotky té nehody, nabízí se otázka, jak to mohli tak rychle opravit. Těch bouraček, vždy bez zranění posádky, měl později Piper s různými piloty ještě několik a vždy se zázračně brzy „uzdravil“.

Nedlouho po klubovém Piperu OK-XHW se u nás objevil i soukromý OK-YFJ továrníka J. Zítky.

Výbor aeroklubu měl tehdy velmi nabitý program a proto se jeho schůze konaly týdně v restauraci „U Mrázků“ (ta už dnes neexistuje, je to rodinná vilka za služebnou cizinecké a pohraniční policie) na Příčnici a zúčastňovali se jich zpravidla i další členové, kteří měli zájem a zrovna i čas.

Vedle organizace prvního motorového výcviku se nadále rozvíjela souběžně i plachtařina. Administrativa se poněkud opožďovala za skutečností a tak MNO svým přípisem č.j.: 53.334 V/z.odd.47 přiděluje odbočce ČNA Hronov GB IIb OK-8428 (už byla jednou přidělena MD) a Jeřába OK-9000. Byla také uzavřena písemná dohoda s p. Jindrou o užívání jeho pozemků aeroklubem k provozování letiště (navijákového, na kterém zatím létal i Piper) na Příčnici.



Hangár s novým přístavkem pro Jeřába a navijákové startoviště na Příčnici. Základna byla situována mezi starou (vlevo) a novou silnicí do Žďárek. F: Lyer

Dne 23. 4. 47 bylo toto letiště jako plachtařské komisi MD posouzeno a schváleno. Předseda Seidl navrhl, a výbor schválil, úhradu motorového kursu pro Míru Staňka za jeho dosavadní úspěšnou instruktorskou činnost. Vzhledem k nárůstu plachtařského výcviku byl také schválen na účet aeroklubu instruktorský plachtařský kurs pro Vráťu Jirmana a současně byl schválen i výcvik navijákařů pro Bohouše Chybu a Ládu Bůnu.

Pro ilustraci uvádím, jaké tehdy bylo výborem schváleno kursové (cena výcviku): Pro členy AK Hronov: „A“ - 400,-Kč, „B“ - 400,-Kč, „C“ - 800,- Kč, pro cizí: 25,- Kč za start + jednorázový doplatek 300,-Kč po skončení „C“.

Dne 29. 4. 1947 byl ustaven vedle stávajícího plachtařského i nový motorářský odbor aeroklubu Hronov. Záhy bylo všem jasné, že pro motorové létání, zejména pro výcvik, nebude plachtařské letiště na Příčnici stačit. Pod vlivem osvětového článku Ing. Stejskala v Rozletu č. 11 z 3. 10. 1945 „Letiště v každém kraji“ a informací z MD, začali budoucí motoráři pošilhat po poříčských lukách a polích.

Za Lokvencovým dolíkem se nacházel relativně rovinný terén s dobrými přístupy a možností vytyčit dostatečně dlouhé vzletové a přistávací dráhy. To byla smělá vize, ale naši se jí už nevzdali a postupně pracovali pro to, aby se stala skutečností.

První motorový kurs byl vyjednán a proběhl na letišti v Jaroměři-Josefově (á 3.000,-Kčs na frekventanta). Byly vytvořeny dvě skupiny, zčásti rozcvičené už doma: 1.: Mirka Seidl, Míra Staněk, Eda Valášek, Ruda Kleprlík, Bohouš Chyba a Láda Bůna a 2.: Jirka Berger, Tonda Bartoň, Tonda Lyer, Celda Šimek, Josef Škoda a Áda Vondráček.

Dne 6. 5. 1947 byl na výboru AK poprvé projednáván záměr výstavby hangaru na vyhlídnutém prostoru na parcelách v katastru V. Poříčí, kde Seidl a Valášek již vedli předběžná jednání a Seidl cestou Ing. Chvátala projednával na MD také možnosti získání projektu a případné subvence na stavbu. Byla skutečně získána dokumentace na typový hangar „B“ a naši se rozhodli v této dokumentaci navržené svíslé nosné prvky (sloupy), skládané ze dřeva, nahradit železobetonovými a projektované prkenné opláštění zaměnit oboustranně omítnutým heraklitem (což se ukázalo z dnešního hlediska jako prozíravé rozhodnutí). Byla ustavena komise pro stavbu hangaru ve složení: Seidl, Minařík, Z. Šolín a C. Šimek. První oficiální jednání o pozemcích pro letiště bylo vedeno na MNV Velké Poříčí 27. 5. 1947 našimi zástupci M. Seidlem, J. Minaříkem, E. Valáškem a JUDr Seidlem. Byli poháněni nutností mít pro eventuální dotaci z MD smluvní vztah k pozemkům (vlastnictví či pronájem se souhlasem k výstavbě) a schválený rozpočet na stavbu. O stavbu letiště se (na popud Seidla) začala zajímat i dopravní komise MNV Hronov (Nemasta, Suchý, Hubka, Marek, Nývlt a Kopecký), která se dostavila do výborové schůze AK 3. 6. 1947. Tam se podrobněji seznámila s perspektivními záměry, které byly předestřeny velkoryse a slibovaly možnost leteckého spojení Hronova a regionu když ne přímo se světem, tak tedy s čs. městy, kde jsou letiště. Komise slíbila všestrannou pomoc. Zatím bylo rozhodnuto „na novém motorovém letišti“, tj. na prvních asi 2 dohodnutých hektarech, postavit kolnu na nezbytné nářadí a inventář a vztyčit dva stožáry, jeden pro větrný rukáv a druhý pro státní vlajku.

Již 8. 7. 1947 je objednan cement na stavbu hangaru, když předtím musely být zajištěny příslušné „spotřební listy“ v tehdejší předělovém systému, ale s tím si stavební komise AK poradila. Rozpočtové náklady na stavbu činily 894.906,-Kč.

Někdy v této době aeroklub získal obojživelný německý trofejní KDF, tzv. „ponorku“ (se sklápěcím lodním šroubem), jako náhradu za konfiskát – TATRU 57, kterou AK získal již na přelomu let 45/46, ale protože se našel její původní majitel, kterému ji Němci zabavili, musel mu ji vrátit.



Plachtařský instruktor Staněk mezitím absolvoval další kurs zvýšené instruktorské kvalifikace v Hodkovicích a pro velký zájem o plachtařský výcvik ho výbor vážně zamýšlí jako plachtařského instruktora zaměstnat (obdobně jako zaměstnává Korečka pro motorový výcvik). Do dalšího kursu „A+B“ za 650,- Kč je přijato 13 nových žáků (cena byla snížena z 800,-Kč). Dalších 15 se hlásí! Zavádí se pracovní povinnost 20 hod. měsíčně pro plachtaře i motoráře! Aeroklub, u vědomí velikých pracovních zásluh Vrátí Jirmana a Zdeňka Šolína, dává oběma možnost absolvovat motorový kurs na náklady aeroklubu. Později toho využije jen Vrát'a. Opakuje se polemika pokladníka Vacka s instruktorem Staňkem o správnosti a důslednosti evidence letů plachtařů a výběru úhrad za ně v kursech. Motoráři jsou totiž v černých číslech, plachtaři bohužel v červených. Byla slíbena náprava.

V srpnu výbor podal na MD řádně doloženou žádost o subvenci při výstavbě hangaru a bylo rozhodnuto o jeho definitivním umístění. Bylo zahájeno jednání s vlastníkem zájmových pozemků pro letiště p. Těrou o jejich výměně s obcí, která se k záměru stavěla kladně s ohledem na ucelenost provozních ploch letiště.

Za úspěšný první A–B kurs v r. 47 byly pro instruktory Staňka a Bůnu schváleny premie po 500,- Kč, za druhý kurs již nikoli pro poškození kluzáků. Bůna byl dalším plachtařským instruktorem na Příčnici, ač sám Poličák a člen tamní odbočky ČNA. S letištěm tam ale měli problémy (leželo v údolí pod cihelnou směrem na Bělý, které je dnes „zadrátováno“ vysokým napětím) a tak létali u nás. V r. 47 přibyl po absolvování kursu další plachtařský instruktor – Bohumil Chyba.

Na prvních uvolněných pozemcích ve V. Poříčí byla koncem června vymezena vzletová a přistávací plocha ve směru V – Z o rozměrech snad asi 50x450 m, s dalším rozšířením a prodloužením se muselo počkat až po žních. Ale i na této miniploše se začalo létat i školit a pořádat vyhlídkové lety. Piper denně ráno přelétával z plachtařského letiště na Příčnici (kde hangaroval) na vznikající letiště, kde celý den létal a večer se „k noclehu“ vracel zpět. To byla příležitost pro nás – školáky, abychom omrzovali o to krátké svezení a někdy se Koreček i smíloval, pokud tam nebyl někdo potřebnější. Na novém letišti bylo nutno rovnat různé terénní nerovnosti (meze a hlavně vyježděný úvoz), což byla dost drsná ruční práce. V kolně na „motorovém“ letišti proto byly krumpáče, lopaty a železné hrábě, pár sudů s benzinem a ručním čerpadlem a v kanystrech olej. Nade vším hrdě vlály čs. vlajka a větrný rukáv.



F: Lyer (2x)

V pátek 16. srpna 1947 byla zahájena stavba východní poloviny nového hangaru vytyčením staveniště a zahájením výkopů základových patek za přítomnosti stavitele Formana a byla vykopána studně. Pro instruktora Frantu Korečka byl zakoupen motocykl DKW 350, aby mohl častěji zajíždět do Chrudimi za rodinou, pro niž dosud nebyl připraven vyhlédnutý byt.

Někdy v těchto letních měsících se nad Hronovem objevilo nezvykle rychlé dolnokřídle letadlo se zataženým podvozkem a po několika okruzích nad městem zamířilo na přistání na letišti v Poříčí. To choceňský tovární pilot Alfons Koblížek přilétl se Sokolem M-1-C OK-BHP, kterého zakoupil majitel machovské textilky A. König. Mohli jsme na tomto skvostu oči nechat. Nevím, zda hangaroval zaplachtován v blízkosti rozestavěného hangaru, či jinde, ale Koreček byl na něj záhy přeškolen a čile létal.



F: Lyrer

Slibně zahájená jednání s p. Térou o výměně jeho pozemků dostala ránu, když 13. 8. 1947 kursista Danielis (ze Solnice) při samostatném letu „trefil“ senohrab zmíněného sedláka a Pipera i pohrabáč těžce poškodil. Víc nám bylo líto ovšem Pipera. Nastala pauza ve výcviku. Osud Pipera nelibě tehdy nesl i Ing. Chváta, který svoje výhrady k příčinám havarie vzkázal aeroklubu po Staňkovi při jeho návštěvě na MD v jiné věci. Nicméně stroj byl opět neuvěřitelně rychle opraven a brzy pokračoval ve výcviku.

Po žních skýtala poříčská pole okolo „nového letiště“ možnost postavit tam naviják na mnohem delší vzdálenost než na Příčnici a tím dosáhnout větší výšky. Toho nemohlo být nevyužito a tak byl opatřen další naviják (Horch). Dne 18. 8. 1947 se instruktoru Staňkovi s cestujícím plachtařským žákem Prachatickým podařilo po navijákovém startu z nového letiště ve V. Poříčí navázat na stoupání v termice. Když vytočil slušnou výšku a ohodnotil počasí, rozhodl se pro přelet, který skončil až po 86 km u Poličky. Staněk o tom později – v Rozletu č. 2 z 16. 1. 48 – napsal zajímavý článek v rubrice „Rozlet plachtařům“, který dává nahlédnout do tehdejšího plachtění a jeho rámce v našem aeroklubu. Článek vyšel pod titulem „**Jeřábem přes Orlické hory**“.

*Bylo to 18. srpna. Den jako každý jiný. Slunce svítilo od rána na rozprahlou zem a my jsme se potili i v trenkách. Létal jsem se žáky na dvojím řízení. Už ráno jsem si vložil do Jeřábu mapu Čech s označenými kursy. Po deváté hodině se objevily první kumuly, jejichž výskyt je u nás tak bohatý. Některé vrcholky kumulů prorážely jako mohutné věže do značných výšek, což nasvědčovalo velkému stoupání pod těmito mraky. Tam to táhlo mé srdce.*



F: Lyrer

*Po obědě jsem dal žákům příkaz, že nikdo nesmí do Jeřábu v trenkách. Ale Jirka Prachatický sedí v Jeřábu pěkně uveleben v trenkách. A tak to již tak pro tentokrát nechávám, abych nezdržoval provoz a startujeme. Jeřáb se rozdrncí po zemi, tiše se odlepuje a odhazuje podvozek. Po vypnutí provádí Jirka normální kolo a snažíme se do něčeho dostat. To se nám podařilo asi ve sto metrech na okraji letiště a již se náš Jeřáb spokojeně vrní při stoupání 4 m. za vteřinu.*

*Tu jsem se rozhodl k přeletu. Naposledy křičíme našim dole „hurá“ samou radostí i na pozdrav a v sedmi minutách jsme ve 2000 m. Mírný vánek severního směru nás snáší k Orlickým horám. Hronov i s letištěm nám připadá zcela malý, rovněž tak Náchod a Chudoba.*

*Kurs 18 stupňů, to nám vyjde na Choceň–Vysoké Mýto a dále se uvidí podle podmínek. Jirka obrací nos našeho Jeřába na daný kurs a rychlostí 90 km letíme za dobrodružstvím. Hronov se nám již ztratil v mlžném oparu a před námi prostor, dálky, neznámo. Kam až? Stačí do Chocně. To je 52 km. Pod námi divoká krása Orlických hor a z dálky nám blýskají na pozdrav rybníky u Opočna. Jirka se na mne chvílemi ohlíží s očima rozzářenýma radostí nad poznáním něčeho, co přeměňuje nejen názory, ale i charaktery lidí. A to je právě ta krása a morální síla plachtění. Proto dávám plachtění přednost přede vším. Z tohoto prostředí se umí zrodit pravé kamarádství i nový mladý odhodlaný člověk.*

*Náhle Jeřáb poskočil. Sleduji variometr, na kterém ručička oživila a zastavila se až na dorazu. Stoupaní víc než 7 metrů za vteřinu. To již pokládám Jeřába do levé spirály a krásný kumul nás doslova saje k sobě vzhůru. Než se nadějeme, jsme v cárech. Kurs 18 a Jirka si opět bere řízení. Výškoměr ukazuje 2200 m nad vypnutím. Jirkovi vyskočila zimou husí kůže až na krku. Snažím se orientovat, ale mapa je příliš hrubá. Odhaduji, že jsme nad Rychnovem. Vzestupné proudy prolétáváme bez povšimnutí. Letíme stále podle kursu a když výškoměr ukazuje 1000 m, snažíme se opět něco najít. To se nám podařilo nad velkým lesem, kde nejprve metrové stouání se zvolna změnilo na 3 m až do mraku. Máme opět 2000 a znovu kurs 18. To jsme již nevěděli, kde jsme, neboť krajina pod námi byla neznámá. Kde je Choceň? Po chvíli letu jsem radostí vykřikl, neboť se pod námi objevilo letiště Vysoké Mýto. Tedy Choceň jsme již museli přeletět.*

*Jaká radost! Prvý přelet z Hronova.*

*Kolik je hodin? Jirka hlásí, že půl páté. To je moc! Termika za chvíli přestane a před námi ohromný komplex lesů Českomoravské vysočiny. Rozhoduji se přistát a nedám ani na Jirkovy prosby, abychom pokračovali. Po levé straně je jakési město, které odhaduji na Litomyšl. Tam jsou přátelé mé paní domácí, u kterých najdeme útulek pro nás i pro našeho Jeřába. Byla to však Polička, kde jsme si v pět hodin sedli. Ale i tam jsme našli neznámé přátele, kteří o nás ochotně pečovali. Noc jsme přespali na stanici SNB. A ráno, když pro nás naši přijeli s „ponorkou“, byli jsme všichni spokojeni.*

*Když jsme si určili za rok 1947 nalétat 50 hodin, stržili jsme od přátel z okolí úsměšky. Avšak my jsme v Hronově vykonali více. Za devět měsíců nalétali plachtaři 170 hodin proti loňským 35 hodinám za rok. Nejlepší výkony na čas 3.15, 3 hod. v termice, výška 2900 m a vzdálenost 86 km. Nejen že máme svoje plachtařské letiště s hangarem. Od března rostlo ještě motorové letiště s krásným prostorným hangarem, ve kterém se krčí dva Pipery a Sokol, ke kterým přibude Zlín 281 a Praga Baby. Motoráři nalétali od května přes 400 hodin a vycvičili 16 pilotů. Můžeme být více než spokojeni, neboť naše práce rostla z obětavosti těch, kteří v letectví vidí více než jen sport nebo svoji zálibu. Proto má u nás letectví zdravý základ. Přijďte se k nám do Hronova podívat. Ukážeme Vám, jak umíme pracovat „U nás“.*

STK

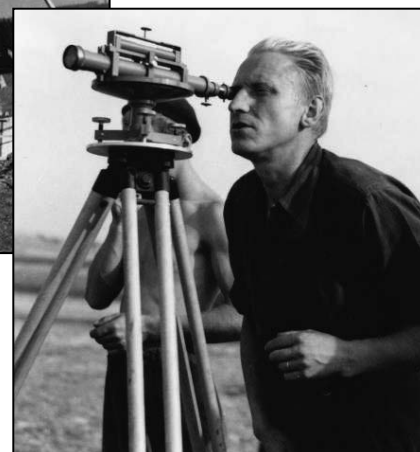
Dne 19. 8. 1947 navštívili náš aeroklub zástupci AK z Nového Města (Kracík a Labus) s pozváním na jejich letecký den a žádostí o pomoc zapůjčením navijáku a vystoupením s Jeřábem v aerovleku, čemuž naši vyhověli a Staněk tam 31. 8. 47 Jeřába hezky předvedl.

S postupem práce na stavbě hangaru bylo zjevné, že by se hodil někdo, kdo by práci operativně řídil a sám přiložil ruku k dílu. Tak byl Staněk schválen a přijat jako zaměstnanec aeroklubu s těmito úkoly za plat vyjádřený v čistém příjmu 3000,-Kč/měs. Se sedlákem Těrou, přes uvedený malér s jeho pohrabáčem, bylo dosaženo konečné dohody o výměně pozemků a dokonce byla zahájena jednání o pronájmu na další pozemky pro rozšíření letiště (vlastníci Rýdl, Nývlt, Joudal, Bartoníček).





Bednění železobet.nosných sloupů krovu hangáru vyžadovalo nejen zručnost, ale i velkou přesnost. Polohu a svislost šalování kontroluje strojem Mirka Seidl.



Dole: Koreček se rád nad pokračující stavbou s Piperem proskočil. Sbíjené vazníky krovu jsou již připraveny.  
F: Lyer (3x)

Ústředí ČNA tehdy vydalo návrh jednacího řádu jako dokumentu pro řízení ČNA. Byly současně vytvořeny územní správní celky – okrsky – a jednací řád byl projednáván na okrskových shromážděních zástupců jednotlivých aeroklubů. (Okrsek tvořil v našem případě stejný okruh odboček, jako krajové středisko Žďárky). Schůze okrsku se konala ve Starkoči 7. 9. 1947 a za Hronov se zúčastnil J. Minařík. Vedení okrsku, po projednání připomínek k jednacímu řádu, vyžadovalo po aeroklubu zasílání zpráv o činnosti motorového i plachtařského odboru a současně i kopie korespondence aeroklubu s ústředními orgány, aby bylo informováno a mohlo intervenovat!



Doma ovšem převládaly jiné starosti: aeroklub se snažil vypůjčit veliký buldozer Caterpillar (který tehdy pracoval na výstavbě nové tkalcovny „Sauer“ v Hronově a překládal koryto zbečnického potoka, při čemž zaniklo tamní atleticko-fotbalové hřiště AFK Hronov. Dnes tam jsou tenisové kurty). Velice by to urychlilo terénní úpravy letiště. Bohužel tento pokus nevyšel, protože stroj se porouchal a hrozilo zpoždění stavby. Zato na stavbě hangaru se pokračovalo rychlým tempem a to přesto, že stavebníci dosud neměli k dispozici elektrický proud a vše, včetně míchání betonu, se dělalo ručně.

Aeroklub v té době jednal o přidělení letounu C-104 (Bücker – 131 „Jungmann“), který měl být využíván pro aerovleky, ale pro opakující se závady při převímkách strojů od výrobce bylo jejich další přidělování pryč pozastaveno a už k němu ani v budoucnosti (pokud jde o náš aeroklub) nedošlo.

Ve dnech 29.-30. 9. 1947 byl pilotními zkouškami úspěšně ukončen II. motorový kurs (A. Bartoň, J. Berger, A. Lyer, C. Šimek, J. Škoda a A. Vondráček) a do následujícího III. Kursu byli zařazeni plachtaři L. Valášek, M. Švorčík, Vr. Jirman, J. Plecháč, L. Šimek a M. Krejsar, a úplní novici M. Labík, J. Soukup a k obnovení diplomu Zb. Středa a Ed. Beneš.



Ovládnutí vzdušného oře a získání příslušného glejtu se slavilo bujaře a bude se tak slavit vždycky. V sedle je Celda Šimek a spoluslaví zleva: Škoda, Vondráček, E. Valášek s pugétem a instruktor Koreček. Nevím, čím uctili Pipera, ale své si jistě užil a musel si při výcviku nechat ledacos líbit. F: Lyer

Dovolím si tu malou zastávku u čerstvého pilota, kováře Celdy Šimka, připraveného vždy udělat pro aeroklub všechno možné i nemožné. Jako kovář to byl sporý chlapík a oplýval nebývalou silou. Nebylo pro něj problémem ze srandy chytit Edova „kaďoura“ (auto KDF – předchůdce „brouka“ VW) za prahy a, kdyby mu v tom kamarádi včas nezabránili, obrátit ho na bok. Jeho síla našla uznání při každé těžké manipulaci. Menší radost z Celdovy síly měl instruktor Koreček. Párkrát vystoupil z Pipera po školním letu s Celdou se slovy, že se s ním „o to přece nebude prát“. Když Celda řídil, třímal knipl tak, že Koreček neměl šanci jeho pilotáž jakkoliv opravit a musel řvát na Celdu, ať proboha povolí.

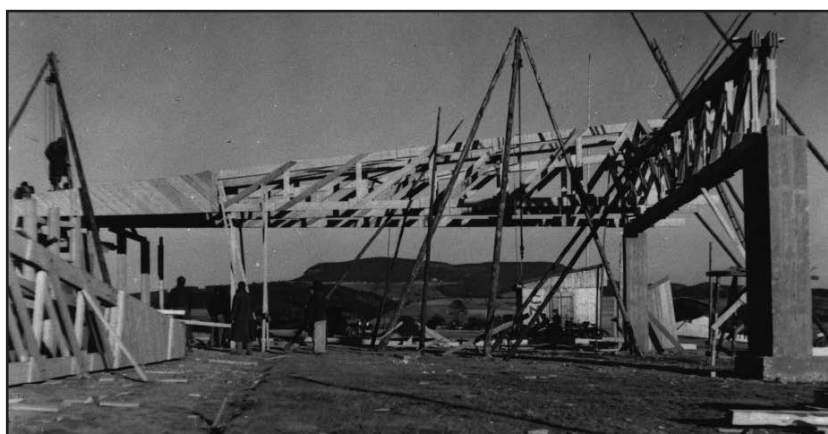
Možná i dnes bude zajímavé, jaké tehdy aeroklub, uprostřed všestranného i investičního rozvoje, schválil příspěvky a letové sazby: Základní roční členský příspěvek 65,- Kč/rok, k tomu: létající

plachtař 50,-Kč, létající motorář 200,- Kč. Sazby za motorové létání: Letová hodina s instruktorem (před i po zkouškách) 500,-Kč, kondiční hodina (solo) 350,- Kč, to vše podmíněno odpracováním 3 hodin/1 letovou kond. hodinu, přičemž se 1 pracovní hodina přepočítává (nahrazuje) 25,-Kč!

Poznámka: K dokreslení nákladovosti motorářského pilotního výcviku na Piperu poslouží výpis ze zápisníku letů čerstvého pilota A. Lyera, který výcvik zahájil 2. 5. 47, na solo se dostal 13. 8. 47 po nalétaných 12.44 hod. a pilotní zkoušky složil 29. 9. 47 při náletu 19:45 hod. Výcvik ho tedy stál podle shora uvedených sazeb 9.322,50 Kčs. Za celý rok 47 nalétal 23:02 hod. (16:05 ve dvojím a 6:57 v sole), což ho přišlo na 10.474,- Kč.

Do Hronova byl přidělen kluzák ŠK-38 z Červeného Kostelce, protože se tam nepodařilo získat pozemky pro letiště a kostelečtí tedy většinou létali v Hronově. Pokladník Vacek navrhl, aby do nové funkce „účetního“ aeroklubu byl ustanoven z vojny se navrátilivší příčníčák M. Eisenbruk, absolvent obchodní akademie, aby byl větší pořádek v účtech a jemu usnadněna funkce pokladníka, což bylo jednomyslně schváleno.

Budování a rozvoj se bohužel neobešly bez rozporů ve výboru, když na schůzi 20. 10. 47 místopředseda Minařík kritizoval předsedu Seidla za údajné nesrovnalosti v hospodaření s cementem. Předseda však před výborem obhájil svá rychlá rozhodnutí při dodávkách cementu vagony, předem konzultovaná s jednatelem Valáškem, nutností nečekat na další schůzi výboru. (Šlo o evidované zápůjčky při vykládce cementu, který nebylo možno jednorázově spotřebovat či bezpečně na letišti skladovat). Minařík na to reagoval rezignací na svou funkci místopředsedy, kterou ale výbor nepřijal, jednak s ohledem na jeho zakladatelské zásluhy, jednak proto, že to může učinit jen členská schůze. V zájmu věci byla ustavena tříčlenná „stavební komise“ (Seidl, Jirman, E. Valášek) k operativnímu rozhodování ve věcech výstavby s pravomocí výboru a povinností předkládat následně výboru svá rozhodnutí k informaci. Počátkem listopadu výbor řešil také nedokonalou evidenci letů, letový řád apod., včetně měsíčních uzávěrek k získání pořádku nejen v účetnictví a včasných platbách za lety, ale i včasného aktuálního přehledu o situaci. Nový účetní začal pracovat k dobru věci. Usneseno, že letový řád (kdo, kdy, s čím a kým může letět, za jakých podmínek, za kolik a jak se platí) zpracují Koreček, Seidl a Staněk. Cílem je pořádek i zlepšení platební situace. V návaznosti na to byla upravena pracovní smlouva s instruktorem Korečkem tak, že jeho povinnosti byly rozšířeny o vedení záznamů o letecké činnosti a odměna stanovena jako měsíční plat 5.000,- Kč + premie za každý start 25,- Kč + úhrada penzijního a zdravotního pojištění.



Zvedání krovů. Vrcholem mechanizace jsou „trójstrome“ a řetízkové kladkostroje. Tenkrát obstaraly to, co dnes dělají autojeřáby. F: Lyer

V listopadu také konečně došla stavební povolení na stavbu hangaru a studny a bylo požádáno o definitivní schválení letiště orgány MD.





Glajcha na první půlce hangáru. Kromě „andělů strážných“ to zapíjejí (zleva) L. Valášek, A. Bartoň, C. Šimek, L. Šimek, M. Seidl, J. Plecháč, E. Valášek, R. Bartoš st., ?, M. Staněk, s lahví R. Ansoerge, Dr. Seidl, N. Seidlová, I. Seidlová, ing. R. Kleprlík a J. Jirman. Kdyby se to nazapilo, stavba by prý mohla spadnout. Není mi známo, že by se glajcha druhé půlky hangáru zapila a vichřice se na ní dvakrát vyřádila v letech 1954 a 2000. F: Lyer

Závěrem listopadu došel list o přidělení nového větroně Z-24 „Krajánek“ a dychtivě se čekalo, kdy přijde.

O dění v aeroklubu v té době pravidelnými dopisy informoval Jarda Šolín plachtařského kamaráda a příčnického souseda Ádu Matysku, který po prázdninách odjel studovat do Prahy. Dnes nám tyto zprávy pomáhají dotvořit si obrázek o tehdejší činnosti, poměrech a atmosféře vůbec. Dne 9. prosince 1947 Jarda Ádovi m.j. píše: „... *Ten Sokol byl v Praze od minulého pátku a tady pro nás byl neznámý. V neděli v té mlze letěli z Prahy. Plazili se čistě po zemi podle Labe a dostali se až do Nového Města a Sokol je ještě v Novém Městě. V pondělí letěl Koreček s Valáškem do Prahy s Piperem vyměnit motor a doposud nejsou zpátky. Asi kvůli mlze. Pokud se týká té Pragoviny (pozn.: Jde o slíbenou Praga E-114 Baby), nevím jak to bude... Když, tak dám včas vědět. Jak a kdy přijde Krajánek není také ještě jisto. Ale chtějí ho ze Dvora přitáhnout Piperem. Hangár bude mít už asi v neděli vrata!*“

V závěru roku se také ozval referát národní bezpečnosti ONV v Náchodě s výstrahou a upozorněním na přelety našich letadel přes hranice s Polskem. Týkalo se to především plachtařů při létání na svahu. K tomu ve svých vzpomínkách Ing. Kleprlík poznamenává: „*Ve Žďárkách se s GB IIB létalo i výkonně. Když foukal příznivý vítr, nebyl problém létat třeba celý den, jak to kdo vydržel a také s ohledem na to, aby se jich vystříдалo víc. Často jsme tak zavítali až do Chudoby, abychom nemuseli točit tolik osmiček. Byly s tím však problémy, pohraničníci na nás z hranice hrozili a byla z toho i oficiální stížnost.*“ Na létání na žďáreckých svazích ještě vzpomíná: „*Na Příčnici se létalo s použitím navijáku ve dnech, kdy se sešel větší počet členů, neboť to bylo organizačně náročnější. S trochou štěstí a za dobrého větru bylo možno se s větroněm uchytit na svahu, který začínal od silnice u hangaru a táhl se dál ke Zličku. Po získání dobré výšky bylo možné se přesunout na svahy nad Žďárkami. Praktikovali jsme občas i jiný způsob, fyzicky náročný. Stačili k tomu 2–3 členové – plachtaři. Příčnice byla zásobárnou výkonných plachtařů, stačilo pouze domluvit se a sledovat počasí – jak fouká vítr na Žďárky. Sraz byl u hangaru pod Homulkou (převážně to praktikovali Staněk, Kleprlík, Krejsar, někdy Plecháč ...). Rozložená bejbina se naložila na transporták a odtáhla do Žďárek. Pokud byl benzin,*

*tak s využitím auta, které mělo závěs. Pamatuji se, že několikrát jsme to táhli i ručně. Ve Žďárkách jsme bejbinu po dílech vynosili tak do 1/2 - 3/4 kopce, podle síly větru, jeden si po smontování do ní sedl a zbývající do ní zezadu jen tak, bez lana, strčili. Bez problémů se vznesla a dotyčný plachtař měl na létání třeba celý den. Zbytek družstva dopravil transportřák zpět do hangaru. Příště se vystřídali. Pilot měl za úkol přistát u hangaru – vzhledem k dosahovaným výškám nad svahem – 300 m a více, dle větru – to nebyl problém. Z Příčnice jsme se občas podívali a když nebyl okem ani dalekohledem vidět, tak jsme ho šli k hangaru uklidit. Jak je vidět, k létání byla tehdy zapotřebí i značná fyzická. To dnešní adepti létání neznají.“ A ještě jedna Kleprlíkova vzpomínka: „Jednou se tak vrací k hangaru ze Žďárek s bejbinou Joska Plecháč, využívaje pro malou výšku i přílehlý svah nad hangarem a aby to posadil přímo k hangaru, musel točit o 90° vpravo. Při točení však přehnal náklon a v malé výšce přerhl telefonní dráty do Žďárek. Přistál bez problémů, bejbina byla nepoškozena, ale Žďárky byly odříznuty od světa. Jak jsme tak přemýšleli, co s tím provedeme, zvítězil následující návrh: Vzali jsme polní telefon z hangáru (pozn.: Používaný pro spojení mezi startem a navijákem), napojili ho na utržené dráty a zatočili kličkou. Ozvala se pošta Hronov. Přihlásili jsme se jako letiště Hronov a udivená telefonistka odpověděla, že letiště Hronov přece žádný telefon nemá. Chvilí trvalo, než jsme jí to vysvětlili. Za opravu našťěstí nic neúčtovali!“*

Rok 1947 byl vedle úspěchů v plachtařině i zahájeném motorovém létání významný i tím, že se počátkem prosince podařilo dokončit východní polovinu hangaru a byla k svému účelu již použitelná. Západní stěna byla zatím nahrazena prkenným zaslepením, které při dostavbě západní poloviny hangaru bylo sejmuto. Byla také vybudována čerpací stanice na letecké pohonné hmoty s podzemní nádrží na 2000 litrů. Tato nádrž byla získána z bývalé automobilní čerpací stanice na silnici od Police nad Metují naproti

záložně „Vzájemnost“ (dnes již demolované) pod římsko-katolickým kostelem.



Čerpadlo bylo ruční, ale benzín se už nebryndal. Hadice dosáhla až k letadlu.  
F: Lyer



Do r. 1948 se vstupovalo s polovinou hangáru a motorovým parkem 2x Piper, Sokol M1C a Praga E-114.  
F: Lyer

**Rok 1948** byl zahájen radostně, když Seidl na výborové schůzi 5. 1. 1948 oznámil, že na účet aeroklubu došla subvence MD na výstavbu hangaru ve výši 180.000,- Kč.

Po vykalkulování ceny benzínu, která vč. dovozu a dalších režijních nákladů činila pro klub 13,- Kč/litr, byly stanoveny nové letové sazby a to již i pro novou PRAGA E-114 „BABY“, která byla aeroklubu přidělena. Hodina s instruktorem na Piperu stála 550,- Kč a na Pragovce 600,- Kč, kondiční hodina (solo) pak 375,- Kč resp. 400,-Kč. Cena vyhlídkového letu byla stanovena 60,- Kč za start + 10,- Kč za každou minutu.

Plachtařům byl přidělen transportní vůz na větroně a konečně dorazil i Krajánek. Jarda Šolín v dalším ze svých pravidelných dopisů Ádovi Matyskovi to 18. 1. 48 líčí následovně: *„Přišel Krajánek a mimo to se rozfoukával jihozápadní vítr. Tak cval, panika. Do hangaru pro transporták a na nádraží. Trvalo nám to celé dopoledne, než Krajánek stál smontován na startu. Působí na mne i na ostatní příznivým dojmem. Je přepychově vybaven. Elektrický zatačkoměr. Nádherný kompas, vypínání na palubní desce v podobě klíče, zařízení na kniplu, podle kterého můžeš našteloovat vyvážení.... No po téhle stránce fajn! Ale je to skořepinka. Když bouchneš do čumáku, tak se začne klepat jako dřívě u Bejbinky, když byl zlámaný kýl. Má patrně menší „V“ než původně. A pak se s ním udělal první start. Za větru 3–4 m/s Staněk létal 10 min a pak šel úmyslně dolů. Potom létal ještě Líňák a šlo se na oběd. Po obědě jsme si dali do kupy modrou (pozn: rozuměj modrou GB IIB), hlavně to hecoval Tonda Bartoň, který si chtěl dělat podmínky ( na „C“, které jako starý kozák stále ještě neměl). Šel pak Vráťa ji zalétnout a po dvou osmičkách byl vysoko nad hlavním svahelem. Dalo nám hodně práce (i jemu), než jsme ho dostali dolů. Pak šel nahoru Tonda, za ním Bohouš s Krajanem a Líňák se zelenou. Krajas a zelená nad svahelem, Tonda nad Prasetem a Homolkou létal natažený, že nám dole chodilo šeredně. Míra mu stále ukazoval, že moc tahá a on myslel, že má létat více vzadu, tak ho pak přece jen shodili. Má jednu podmínku – 12 minut. Měl jsem jeden pětiminutový čundr. Udělali jsme revoluci kvůli mašinám. Hodiny sice nesnížili, ale slíbili, že až bude vítr, půjdeme každý na hodinu. Mimo jiné přišla gondola na Honzu. Honza se měl přelétávat na motorové letišti, ale před startem upadl Bedřa na výškovku a ulomil ji. Bude to pěkná oprava. Žlutá Bejbina se během čtrnácti dnů odveze do Hodkovic, nebo se bude tryskem opravovat tady.*

Dne 25. 1. 1948 došlo k poškození Pipera. J. Šolín Ádovi Matyskovi k tomu píše: *„Tak jsem se byl také podívat na Pipera. Není to tak tragické. Konec křídla jednoho je trochu porouchán, zkroucená výškovka a zmáčknutá kabina. Dnes to odvezli do Prahy. Motor a vrtule je neporušená... Bylo to přesně takto: Eda ( Valášek) přistával, vlivem větru jel na ty stříšky uprostřed letiště jak je ten pruh po řepě zorán. Pak přidal plyn a stále zatáčeje doleva se odlépl. Ale protože byl asi nervozní, tak tahal jako kuň a Piper pomalu ztrácel rychlost. V kritickém bodě mu ještě malý Eda (pozn.: syn na palubě) poradil ať vypne plyn a bylo to. Skecli na zem a vlétli do stromu“.* V souvislosti s touto havárií bylo nadále pro podobné případy stanoveno, že náklady na dopravu do opravy a zpět a všechny ostatní s tím spojené vedlejší náklady hradí pilot, ostatní pojišťovna.

Luboš Balcar zaznamenal příhodu, která se odehrála rovněž 25. 1. 48, ještě před Edovou kraksnou. Byl to slunečný, suchý a nepříliš chladný den, zem byla bez sněhové pokrývky. Celda Šimek poblíž hangaru připravoval Pipera XHW ke startu, když cosi plesklo o Zítkova Pipera YFJ, stojícího před hangarem a současně dozněla rána za jižním obzorem. Přímým svědkem události byl i Jarda Šolín, který o tom neprodleně v dopise informoval Ádu Matysku. V Zítkově Piperu Celda s ostatními pak skutečně našli průstřel kulí, která skončila v podezdívce hangaru. Rychle vzlétli s Korečkem na XHW a vskutku při malém nízkém okruhu objevili u potoka směrem na Brný osobu s puškou. Koreček pak vyrazil na motocyklu, následován běžícími dalšími účastníky provozu, do zmíněného místa, aby tam načapali poříšského zubaře Rýdla s loveckou kulovnicí. Byl to nimrod tělem i duší, ale prý příšerně krátkozraký (údajně zastřelil i obarvenou uvázanou kozu, nalíčenou jako srnu škodolibými kamará-



dy). Svoji střelbu nepopíral, ale cíl dost dobře vysvětlit neuměl. Při následné podrobnější prohlídce upřesnili pak chlapi „hladký průstřel“ kousek za požární přepážkou za motorem. (Já mohu poznamenat, že jsem se čirou náhodou nachomýtnul k situaci, kdy piloti, již později po události, prostrkávali těmi dírkami dlouhý bezlistý vrbový prut a konstatovali, že kule prolétla jen několik centimetrů pod nádrží). Nic z toho tenkrát nedělali.

Z Šolínova dopisu dne 25. 1. 48 je významně ilustrační tato pasáž: „*Již od pondělí tu fouká vítr v rozpětí 3 až 15 m/s (střídavě silný a slabší a směrů JZ-SZ), bohužel není to stálé. Chlapi se chystají na to, že až to trochu foukne, bude Liňák se Staňkem na Jeřábu létat přes noc až co to dá! Už to chtěli udělat, ale nesehnali se lidi, protože bylo už 11 hodin v noci. V úterý jsme vyrobili dva nové C-éčkaře, Ládu Valáška a Tondu Šedka. Oba po 23 minutách a pak se jim to stočilo. Na Tondu Bartoně se už nedostalo. Ted' se bude létat od soboty a pak po neděli při každé sebemenší příležitosti. Bude tu Jirka, Mirek, Ota, Staněk dělá až od dvou, tak si můžeme přát jen vítr. Láda Bůna má dištanc dva měsíce, ale po těžkých debatách. Za start se platí na Bejbině 20,- Kč, kluzák 15,- Kč, Jeřáb 25,- Kč. Za každých 10 odpracovaných hodin jeden start zadarmo. Za každou druhou hodinu letu znovu 20,- Kč. Čili pěti-hodinovka za 100,- Kč. Co říkáš ? Když to ale uvážíš, tak to není nejhorší. Já osobně měl za minulý rok přes 250 odpracovaných hodin, což by nyní znamenalo 25 startů zdarma. No a ještě nějaké ty poukázky od ministerstva a pak myslím, že se tu v Hronově dá solidně létat.*“

Byly tehdy stanoveny nové sazby pro bezmotorové létání: Kluzák (ŠK-38, Honza) : start 15,- Kčs + 20,- Kč každá započatá hodina, cvičný větroň (GB IIb, Krajánek): start 20,- Kč + 20,- Kč za hod. a dvoumístný Jeřáb start 25,-Kč + 20,- Kč za hod. Pro výcvik byly stanoveny tyto ceny: A+B – člen AK Hronov 1.000,- Kč, cizí 1.200,- Kč, C – člen AK Hronov 1.000,- Kč, cizí 1.200,- Kčs.

Pro plachtaře začala sezona dobře, už v lednu byly na svahu splněny podmínky 2 x „C“ a jedna D1, tj. pěti-hodinovka.

Dne 22. února 1948 se konala valná hromada aeroklubu Hronov, která kromě dobrých výsledků činnosti v obou odborech mohla s uspokojením hodnotit i přední – 10. místo – v budovatelské celostátní soutěži aeroklubů (z víc než stovky hodnocených). Bylo poctivě odpracováno 10.602 hodin, zejména na výstavbě nového letiště, především hangaru.

Rovněž v hospodářské oblasti dopadl aeroklub výborně, neboť příjmy 630.390,80 Kč převýšily o 73.267,- Kč vzniklé náklady. Ostatních aktiva – majetek – činila 240.600,- Kč.

Valná hromada pak stanovila pro další období v oblasti výstavby tyto priority: 1) Stavbu druhé poloviny hangaru, 2) zavedení el. proudu na letiště a 3) zlepšení provozní plochy letiště. Zatím se v zápisech ze schůzí nehovořilo o záměrech a cílech v oblasti sportovní ani v plachtařském, natož pak v sotva zrozeném motorářském odboru. Plachtaři v Hronově už měli svého prvního nositele stříbrného „C“ a Míra Staněk se v soutěži ČNA v II. kategorii „Výkonných plachtařů“ umístil na 10 místě ze 34 bodovaných (soutěžilo se ještě v I. kategorii instruktorů z povolání, kde bylo 5 účastníků a v kategorii III., což byli plachtaři s méně než 12 hodinami po „C“, kterých bylo 31). Doma bylo vše zaměřeno především na výstavbu nového letiště. Schůze byla volební a proto se při volbách nových orgánů aeroklubu vycházelo ze zkušeností s dosavadními funkcionáři.

Nový výbor aeroklubu byl zvolen v následujícím složení:

Předsedou Mirka Seidl, prvním místopředsedou Vráťa Jirman, druhým místopředsedou Celda Šimek, jednatelem Eda Valášek, hospodářem Zdeněk Šolín, účetním Miroslav Eisenbruk, pokladníkem Olda Vacek, zapisovatelem Toník Lyer a dalšími členy Mir. Staněk, Jos. Plecháč a Rud.

Ansorge. Ve výboru se již neobjevil J. Minařík. Náhradníky byli zvoleni Ant. Bartoň, Jos. Soukup a Ing. Rud. Kleprlík. Byli dokonce zvoleni i revizoři účtů Bohumil Chyba, Karel Martinec a Ant. König a předsedou smírčího soudu byl zvolen JUDr. Zd. Seidl. Předsedou plachtařského odboru Vr. Jirman, motorového odboru M. Seidl. Bylo ujednáno, že schůze výboru budou 1 x týdně a členské 1x měsíčně. Celá členská základna, plachtaři i motoráři byli nažhaveni, jak dále zvýší svoji leteckou zdatnost a zkrášlí i své působiště, nové letiště.

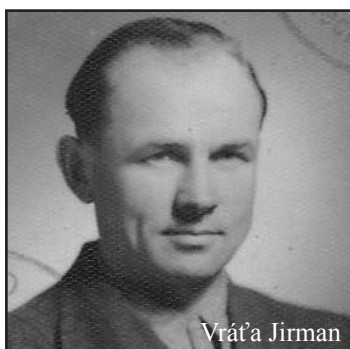
Přišly však únorové události 1948, tehdy jako „vítězství dělnické třídy nad buržoazní reakcí“, dnes známé spíše jako „komunistický puč“. Jedním z jejich důsledků bylo ustavování „**akčních výborů**“ (AV) v **organizacích národní fronty (NF)** ve městech a obcích, ve společenských organizacích.

Dne 27. února 1948 byl ustaven Akční výbor ARČS (14-členný) v čele s předsedou gen. Josefem Hanušem, jemuž z rozhodnutí Ústředního AVNF bylo svěřeno řízení záležitostí sportovního letectví ve státě. Tento akční výbor pak vzápětí, jako „instituce nadřazená“, zastavil činnost ústředí ČNA a některé jeho zaměstnance poslal na dovolenou. (V zemském organizačním uspořádání ARČS se to týkalo ČNA, nikoli MSA a SNA).

O atmosféře v hronovském aeroklubu v té době píše v dopise Ádovi Matyskovi ze dne 2. 3. 48 Jarďa Šolín.: „*Co je tu nového? Staněk je jmenován /prý/ vedoucím školy v Podhořanech v Železných horách. Osobně říká, že ještě nic není (jistě), ale přitom už pokládá za samozřejmé, že tu nebude. No, ale ještě není pryč. Teď byl zvolen u Pařízka, kde je zaměstnán, (pozn.: Což znamená, že po sezóně ukončil svoje krátké zaměstnání u aeroklubu) za předsedu závodní rady. Je tam 22 zaměstnanců. Pravděpodobně budeme muset mít v aeroklubu akční výbor, což by znamenalo, že by asi Seidl musil pryč. A co on pro aeroklub vykonal, to víš snad také sám. No, ale je tu tendence proti (kdo, to asi víš), tak uvidíme. Měli jsme před týdnem valnou hromadu. Funkce zůstaly takřka beze změny, ale kdo ví, na jak dlouho“.* Pak přechází k plachtařské tematice: „*V neděli (29. 2.) jsme létali. Bejbiny, Jeřáb a Honza, prostě všichni žáci od áčkarů až po přeškolvací na Jeřába. Představ si, Líňák, Bohouš Ch. a Vráťa jsou Mírou přeškolváni na Jeřába. Před polednem začal foukat vítr asi tak 2-3 metry, tedy slabý. Šel jsem akorát na start na Bejbinu... a prohlásil jsem, že to zkusím na svah. Dostal jsem vynadáno, s poukazem, že se se mnou vsadí (Míra Staněk), že se neudržím déle jak 3 min. Létal jsem 15 minut a pak nic neřikal. Pak jsem jen tak podotkl, že za těžiště by se chlapi nad Šefelinkou udrželi aspoň 20 minut. Dostal jsem opět vynadáno, ale šel Vráťa na zelené Bejbině. Pak ještě, když se Vráťa držel, jsme dostali do luftu Líňáka na Krajánku. To už Míra vůbec nemluvil, jen říkal, že to pro pár minut je zbytečná práce a co se ztrácí. No a víš jak dlouho těch pár minut trvalo? Líňák přistál po 3 hodinách a 30 minutách a Vráťa? Čas 6 hodin a 4 minuty. Co tomu říkáš? A to celý let byl proveden ve výšce 40–60 metrů nad lesem, chvílemi i níže a za větru nejvíce 3 m/vt. ...Vráťa létal od 12 hodin do 6 odpoledne, největší výšku měl 200 m. Poslední 2 hodiny létal téměř za bezvětří. Snad ho držel teplý vzduch z lesa. Svítalo totiž slunce. Zatím jsme letos nalétali za dva měsíce 25 hodin. Vloni za leden a únor 1 hodinu. Pokrok!“* Pak přechází k zvláštnímu využití navijáku: „*A co jsme dělali týden předtím? To bys neuhádl. Celý den se válo, silný vítr severní. Tak jsme se po valné hromadě sebrali a šli s lyžema jezdit za navijákem. Na konec lana se přidělal špagát rozvětvený na čtyři prameny. Každého se chytl jeden mladík, ovšem bez holí a jelo se. Umíš si to doufám představit. 75 koní navijáku táhlo 4 koně lidské. ...Start byl tam, co se normálně startuje, do dolíku a po Jiráskově cestě až k navijáku. No a co myslíš, jak se jezdilo rychle? No celá trať 660 m se jela průměrně za 36 vt., tj. průměrná rychlost 66 km/hod. ... No a pak jsme si dali rekordní jízdu. ... V trati se dosáhlo 90 km/hod. ...Můžeš tomu úplně věřit ...rychloměr na navijáku ukazoval 25m/vt! Já osobně jsem jel jen dvě jízdy. Při jedné mě spadla lyže (vázání), tak jsem se pustil a v 60 km/h jsem si obyčejně sedl na zadek.“* Tak to bychom měli doplňkový sport k plachtění. Ale zpět k syrové realitě doby:

Dne 4. 3. 48 J.Š. v dalším dopise A.M. píše: „*V pondělí hlásil rozhlas, že se s okamžitou platností zastavuje činnost aeroklubů vlivem posledních událostí. Tak se modlíme, aby to teď nefoukalo, ... Jinak asi aerokluby možná (!) přejdou do rukou vojska. Důsledky?! Těžko říct. Doufáme, že by nebyly nepříjemné. Jinak tady teď probíhá značná aféra, ba řekl bych krize aeroklubu, ačkoliv se v aeroklubu nijak neprojevuje, ale je působena záměrně zvenčí. Jak se celá věc (akční výbor x Staněk x Seidl x jedna polit. strana) vybarví, to nevím, ale není radno to svěřovat papíru a budeš zajisté značně překvapen, až Ti to vylíčím po Tvém příjezdu.*“

Agendu za „zastavené“ ústředí ČNA vykonával ARČS. Současně AV ARČS vyzval aerokluby, aby „...neprodleně ustavily AV z lidí, kteří stáli a stojí nesmlouvavě za vládou Klementa Gottwalda a zároveň vyhovují po odborné stránce. Složení hlaste AV ARČS ke schválení!“. Tato výzva, zveřejněná se složením AV ARČS v Rozletu č. 9 z 5. 3. 1948, nacházela v aeroklubech odezvu. Byla čtena na výborové schůzi Aeroklubu Hronov 8. března 1948. Eda Valášek výbor informoval, že v této věci už jednal s J. Minaříkem. Již v následující schůzi výboru (15. 3. 48) oznamuje J. Minařík, že v neděli bude jednat akční výbor. Kdo jej tvoří, jak vznikl a co všechno bude předmětem jednání, není zapsáno. Na příští schůzi (22. 3. 48) však již Jan Minařík, jako předseda akčního výboru aeroklubu Hronov, „dává na vědomí“ usnesení AV AK Hronov o složení nového výboru aeroklubu, ve kterém jsou:



Vráťa Jirman

předsedou Vratislav Jirman, prvním místopředsedou Celda Šimek, druhým místopředsedou Míra Staněk, jednatelem Zdeněk Rýdl, účetním Mirosl. Eisenbruk, pokladníkem Ant. Bartoň a dalšími členy R. Ansorge, B. Chyba, L. Bůna, Z. Šolín, Jar. Jirman, M. Seidl, J. Minařík a Ing. Chvátal. „Zvolení členové podepsali jmenovací listinu a předseda Jirman se ujal řízení schůze“, stojí v zápise, pořízeném jednatelem Rýdlem, který byl současně určen zapisovatelem.

(V tomto výboru, ustaveném AV, se proti volenému výboru uskutečnily tyto změny: Z postu předsedy Mirka Seidl odchází mezi členy výboru, E. Valášek, O. Vacek a Ant. Lyer z výboru vypadávají. (Jest-li byl na schůzi přítomen Ing. Chvátal osobně a podepsal jmenovací listinu, zda to s ním aspoň bylo projednáno, nebo to bylo jen přání, nevíme, není o tom v zápise zmínka; byl ale členem AV ARČS).

V tuto chvíli se zdá, že změny v Hronově umožní nadále pokračovat v rychlém rozvoji aeroklubu a budování letiště, ale vyčkejme dalšího vývoje. V Letectví č. 4 z 31. 5. 48 je úloha AV v aeroklubech oznámena takto: „*Akční výbor Aeroklubu RČS rozhodl, že až do provedení reorganizace spolkového života a schválení nových stanov ARČS povedou veškeré spolkové záležitosti Aeroklubů akční výbory. Akční výbory zastávají tedy až na další funkci výborů a neodevzdávají vedení spolku jiným orgánům. Nelze proto volit nové výbory ani jiné spolkové orgány.*“ Jak to prakticky probíhalo u nás můžeme jen domýšlet, nebo se ptát pamětníků, kterých ale ubývá.

K této „revoluční změně“ poznamenává ve svých vzpomínkách na aeroklub Hronov v letech 1945 až 1952 Ing. R. Kleprlík: „*Po únoru 1948 ... požadovala KSČ, aby funkci předsedy vykonával člen KSČ. Volba padla na Vráťu Jirmana. Byla to rozumná volba, Vráťa byl člověk čestný, odpovědný a kamarádský, navíc rozuměl problematice a byl aktivní pilot. Po únoru pověřila KSČ Hronov dohledem nad letištěm a aeroklubem nečleny aeroklubu, stranické funkcionáře Končinského a Vlčka.*“

Uplynul měsíc po „vítězném únoru“ a ministerstvo vnitra vydává „v zájmu veřejného klidu“ opatření o „Zákazu létání pro všechna motorová i bezmotorová letadla vyjma kluzáků“ (Publikováno 9. 4. 1948 v Rozletu č. 13). Do aeroklubů přicházejí různé informace, že došlo k nezákonným opuštěním republiky pomocí letadel. Třinácté číslo Rozletu ročníku 1948 bylo poslední. S odůvodněním, že je třeba sjednotit zbytečně členitý letecký tisk (pět dalších titulů v ČSR: Letectví, Civilní letectví, Letecké



noviny, Letu zdar, Mladý letec) byl tento týdeník zastaven s předpovědí, že dojde k redukci i dalších (a došlo). Agendu Rozletu a Leteckých novin deklarativně převzalo číslem 1 od 19. 4. 48 nadále vycházející Letectví.

V redakčním článku nového LETECTVÍ č. 1 z 19. 4. 48 pod titulkem „Kupředu, zpátky ni krok!“, ve kterém je uveden program a organizace sportovního letectví, se výše zmíněný zásah AV ARČS vůči ČNA zdůvodňuje takto: *Hlavní chybou bylo, že mnozí letečtí pracovníci nepochopili, že v květnu 1945 zmizely předpoklady pro činnost aeroklubů tak, jak ji znali z doby před válkou. Tito letečtí pracovníci neuměli dát jménu aeroklubu nový obsah. Pravda, jim nikdy nešlo o budování silného letectví v zájmu brannosti a hospodářského i kulturního rozkvětu státu, ale jen o příjemný sport, který jim přinášel možnost vyžít se ať po stránce letecké či klubovního života. Jak jinak by se mohli dostat do situace, v níž se dnes např. nachází ČNA? V dalším pokračování článku pak jako první nejbližší hlavní úkol se uvádí: „Je nutno provést a dokončit důslednou očistu od státně nespolehlivých živilů, zároveň pak odstranit z vedoucích míst lidi, kteří nechápou velké poslání sportovního letectví a vidí v něm jen příjemný sport pro sebe“.*

Pro instruktora Korečka bylo nalezeno „mimosezonní“ zaměstnání u fy „Šrůtek – chladicí a výčepní zařízení“, (později Frigera n.p.). Posiluje se úloha orgánu zvaného „Hlavní inspektorát branné výchovy“ při MNO, přes který jsou organizovány kurzy pro instruktory plachtění. Kursu, který se má konat 18. 4.–18. 5. 1948 se má zúčastnit V. Jirman, případně i R. Kleprlík. Byla ustavena komise pro rozvoj a výstavbu letiště (získávání pozemků, příprava staveb a organizace svépomocné výstavby apod.) ve složení E. Valášek, M. Seidl, C. Šimek a Vr. Jirman a byla jí udělena plná moc k jednání jménem aeroklubu. S hronovskými bavlnářskými závody a n.p.TOS byl dohodnut vývoz škváry z jejich kotelen k terénním úpravám letištní plochy a cesty na letiště.

Z nezjistitelných důvodů nebyly mezi 5. 4. a 24. 8. 48 pořízeny žádné zápisy ze schůzí členských ani výborových, prakticky zásadní výkonná moc se přenesla na AV AK, z jehož jednání žádné záznamy ani jiné informace nejsou a o jeho složení se dochovala jen jediná písemná informace a to kopie dopisu na Okresní akční výbor z 13. 8. 48, ve kterém se žádá o potvrzení složení AV AK Hronov s předsedou J. Minaříkem, místopředsedou V. Jirmanem a členy J. Jirmanem a C. Šimkem. Je známo, že později došlo ke změně předsedy a pravděpodobně i členů. (Otazník je nad členstvím C. Šimka, který nebyl členem KSČ a také nebyl později k motorovému létání prověřen).

Život v aeroklubu se však nezastavil, probíhal výcvik na plachtařském letišti a po odvolání zákazu i na motorovém letišti, zejména se pracovalo na stavbě druhé poloviny hangaru a na zřízení kabelové elektrické přípojky na veřejnou síť ve Velkém Poříčí. Jarda Šolín 5. 4.48 v jednom z dalších dopisů Ádovi m.j. píše: „...Tos ještě viděl Tonda, jak se pokoušel o podmínky a sedl po 8 minutách? A Vráťův start na zelený a Bohouše na krajasu? Tak po Tondovi létal L. Valášek a to hodinu. Dalo nám asi čtvrt hodiny práce, než jsme ho dostali dolů (bylo ujednáno, že tam půjde na hodinu). Pak Míra poslal znova Tonda. Ten se dušoval, že si po 12 minutách sedne, ale byli jsme vůbec šťastni, že po půlhodině přistál. No a pak konečně jsem šel já, ale to už bylo asi 5 hodin (pozn.: normálního SEČ). O tom, že jsem si „žil“, doufám nepochybuješ. Stačily dvě osmičky ve předu, u Jiráskové se namáčknot na zadní svah a po dalších dvou osmičkách jsem měl skoro 300 m....Nádherný rozhled na Krkonoše, do kraje, Špínka, Brod'ák a na druhou stranu Kralický Sněžník. Asi hodinu jsme létali s Bohoušem v jedné výši, přirozeně jednou byl výš on, jednou já, ale to je právě ta balada. Člověče, když jsem tak na něj koukal, jaký měl chvílema zdviháky, hned jsem páčil za ním. Občas jsme si pokynuli. Já tam řádl, pískal, zpíval. To víš, slyšet mě nikde nebylo, tak jsem si to mohl dovolit. Vráťa nás ale pěkně pek. My se honili pěkně nad svahem a on si klidně létal od Jírovy Hory až do Žďárek a k tomu ještě o nějaké dvě stovky výš. Po hodině letu jsem zůstal na své trati sám. Bohouš se plazil ještě asi čtvrt hodiny dole a pak sedl a Vráťa, ten chytl dlouhou vlnu a pomalu ale jistě lezl nahoru. Původně jsem měl dojed-

*náno, že mě po hodině mávnou a půjde Luděk. Ale začalo se už šřit, tak mne tam nechali. Kolikrát jsem si za ten let vzpomněl, jak jsem vždycky nadával chlapům, když přistáli s odůvodněním, že jim bylo zima, nebo že je všechno tlačilo. Teď jsem teprve viděl, co to je a to jsem tam ještě nebyl dlouho a nebyla ani krutá zima. Přistání jsem pořád oddaloval, ale když se již začalo stmívat, tak jsem si řekl, že ještě dvě osmičky a jdu dolů, ale jako naschvál, za ty dvě osmičky to vylezlo z 250 m ke 400 m. Ale musel jsem dolů. Tak vyhlídkový let nad náměstí a s klapkami nad Jiráskovou, otočit a dolů. Tak mám prvý delší čas hodinu a třičtvrtě a doufám, že co nevidět bude aspoň zase tolik... Hned pak si sedl Vráťa. Představ si, ke konci letu měl stálé stoupání 1 m a v 800 m vytáhl klapky a na 80 km/h měl sotva 1/2m klesání. Poznatek z té dlouhé vlny je cenný, jen aby to bylo víckrát“.*



Účastníci prvního ABC-kurzů na novém letišti. Zleva: L. Hornych, M. Hornych, ?, Ansoerge, ?, instruktor Jirman (se synkem), ?, Zadražil. Sedí: Světlík, Balcar, ?. Z této skupiny už jen Mirek Hornych létal ještě po obnově letiště v 90. letech. F: Lyr

Na novém letišti byl také zahájen ověřovací plachtařský A-B výcvik na kluzáku, díky tomu, že byl k dispozici druhý naviják a provoz byl snadno koordinován s motoráři, kteří měli zakazy v létání.



Velká radost nad barografem. Pilot R.Kleprlík ulítal první pětihodinovku v termice u nás. A. Matyska, rozesmátý pilot, Z.Šolín, Ansoerge a Prachatický se radují také. Úspěch je zapsán do paměti plachtaře drsným hoblem do marastu u studně. Přisolil si, kdo jen mohl. Technika slavení dosažených úspěchů se dodnes v mnohém ještě zdokonalila.

F: Lyr

První pětihodinovku na stříbrný plachtařský odznak, odlétanou v našem AK výhradně v termice, splnil (5:30 hod na GB IIb) Ruda Kleprlík. Létání v termice začalo převládat nad svahovým.

Poličtí plachtaři prožívali různé peripetie se svým letištěm a tak víc nelétali než létali, a když, tak u nás. Dokonce snad jejich odbočka na nějaký čas zanikla, protože v Letectví č. 7 z 12. 7. 48 byla otištěna informace: *V Polici n. Met. Byla obnovena odbočka aeroklubu. Počet členů stoupl ve dvou týdnech na sedmdesát. Aeroklub se pokouší získat pozemky na letiště a začíná se stavbou navigáku. Ve stavbě vydatně podporuje továrna na textilní automaty Hakoby „KOVOPOL“.*

Königův Sokol M-1-C (OK-BHP) byl k dispozici k výcviku a létání i dalším členům AK. Letové sazby na něj byly následující: Lety výcviku s instruktorem 800,-Kč / hod = 13,50/min, vyhlídkové lety 17,-Kč/min. T. König se ale ze Sokola dlouho netěšil. Ve znárodněné firmě byl Sokolík nadbytečný a závodní rada (asi tenkrát měla takové kompetence!) jej hodlala odprodat za 200.000,-Kč. Několik členů aeroklubu, aby zabránilo nahodilému odprodeji letounu kamkoliv jinam, vytvořilo jakési „družstvo vlastníků“ a Sokola (se souhlasem výboru AK) odkoupilo a dalo do provozování aeroklubu.

Všemi silami se pokračovalo na stavbě druhé půlky hangaru. Byl zahájen výkop trasy pro uložení elektrického silového kabelu a na Švorčíkově pile v Žabokrkách objednáno řezivo na krovy. Dále byla upravována provozní plocha letiště trvalou navázkou škváry, pro kterou byl od MNV Hronov vypůjčen nákladní vůz Büssing NAG (bohužel valník, takže nejen nakládka, ale i skládka probíhala lopatami ručně).



Kabel ukládají Plecháč, König a C. Šimek. Hloubka rýhy byla tak na dva „sakováky“, což se později ukázalo jako málo a při obnově letiště musel být několikrát přerušeny kabel vyměněn. F: Lyer



Praga E-114 „Baby“ byla něco jako motorizovaný kluzák. Neměla žádné klapky a u země krásně plavala. Ne každý s ní přistál napoprvé a opakování okruhu bylo poměrně častou záležitostí. F: Lyer

Dne 12. 9. 1948 letí posádka Seidl + Kleprlík s Praga–Baby do Trutnova/ Voletin na pozvání na tamní letecký den. Při přistání po větru (dle vyloženého „T“) jsou dlouzí a při pokusu o opakování okruhu končí za vrcholem táhlého stoupání v lese. Letadlo je zničeno, posádka jako zázrakem nezraněna. (A to ke všemu Ing. R. Kleprlík ve vzpomínkách udává, že nebyl přikurtován!!!). J. Š. o tom píše A. M. mimo jiné: „Večer odtamtud přilétl Zítka se zprávou, že Pragovka je na cimprcampr rozsekaná! Představ si, jak nám bylo. Nová mašina a dva lidi v ní. Naštěstí se jim nic nestalo, ale kdoví, kde místo havárky, či aspoň snímky, ten roz-





*hodně nepochopí, jak chlapi zůstali vůbec naživu! Na letišti byla přítomna letecká policie, takže vyšetřování nehody bylo bezprostřední. Z vyprávění účastníků po návratu domů se zachovala špetka černého humoru: „Přes kabinu se převalily větve a vršky smrků, které Bejbina pokosila, všechno ztichlo, potměnebylo snadné se v kabině orientovat a kabina nešla otevřít. Když se jednomu z členů posádky podařilo nějak vylézt, druhý zevnitř jako z hrobu volá „jak ses dostal ven?“ Odpověď byla následující: „Tam co byl motor, tam je teď taková díra s chvojím, tam se taky protáhneš“.*

Voletiny 12. 9. 1948: z této skrumáže vylezla posádka zcela bez úhony! F: Lyr

V zápise ze schůze 14. 9. 1948 se poprvé mluví o nutných „prověrkách“ nových účastníků motorových kursů. Kdo a podle jakých kritérií prověřuje, není zcela zřejmé, ale dochází se k závěru, aby „prověrka“ byla obstarána předem, „aby se nevyhazovaly peníze“. Poprvé se také objevuje pojem „ověřování pilotních diplomů“ již dříve získaných. Hovoří se o problémech s prověřením nepostradatelného instruktora Korečka. Přicházejí nejistoty. Přesto se nastoluje návrh, aby byla s místními bavlňáckými závody projednána možnost usilovat společně o letecké spojení Hronova s centrálními orgány – převážně v Praze (např. Centrotex) – z našeho letiště.

Dne 23. 9. 48 byla zřízena telefonní linka na letiště a stanice má číslo 88 („dvě vrtule“), 10. 10. 48 se poprvé v hangaru rozsvítilo elektrické světlo, když kabelová přípojka byla zahrabána a zrevidován příslušný rozvaděč.

MD žádá o zpřesněný rozpočet na druhou polovinu hangaru pro stanovení druhé části subvence. Aeroklub obdržel radostnou zprávu o přidělení výkonného větroně Z-25 „Šohaj“, na který se plachtaři nedočkavě těší.

Byly stanoveny nejbližší úkoly a k nim odpovědné osoby:

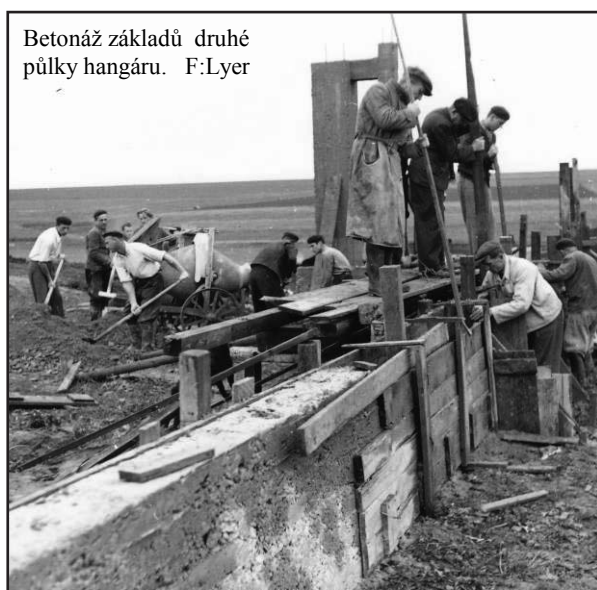
- Zpřesněný rozpočet na 2. polovinu hangaru (Seidl, E. Valášek)
- Betonáž základů a sloupů (Z. Šolín)
- Úpravy letištní plochy (C. Šimek)
- Dokončení elektroinstalace (V. Jirman, Seidl)
- Vodovod ze studně k vodárně a přívod na kohoutek (C. Šimek)

Aeroklub úkoly výstavby zvládal od počátku vlastními silami. Disponoval mezi svými členy odbornými kovo-dřevo-elektro profesemi a troufl si tak i na ostatní potřebné práce včetně dílčích stavebních a jiných projektů.



Zleva: L. Valášek, M. Nyklíček, L. Šimek, M. Krejsar, M. Švorčík, Zb. Středa a J. Plecháč naslouchají pokynům komisaře. Přihlíží instruktor Koreček a jednatel E. Valášek. Vpravo: přistání uchazeče lehce na pravou přední. F: Lyer (2x)

Dne 26. 10. 48 vykonali úspěšně pilotní zkoušky před komisaři MD (Ing. Weysserem a Ing. Nosovským) účastníci dalšího motorářského kursu V. Jirman, M. Krejsar, L. Valášek, J. Plecháč, L. Šimek, M. Nyklíček, M. Švorčík a diplom si obnovil Zb. Středa. Ihned se rozbíhá nábor do dalšího motorového kursu v podnicích TOS a BZ. (Bavlnářské závody MAJ).



Betonáž základů druhé půlky hangáru. F: Lyer

Možnost použití elektrické míchačky na beton a jiného elektronářadí (cirkulárka, vrtačka, vibrátor), velice urychlila práce na stavbě druhé půlky hangaru. V kanceláři pod střechou první půlky hangaru byla instalována el. akumulární kamna a na letiště nastoupivší strážní služba SNB tam získala svou strážnici s rozhledem z I. patra. Od referátu národní bezpečnosti ONV došlo aeroklubu povolení k letům a přistáním všemi jeho letadly mimo obvod mateřského letiště ve vymezeném prostoru Čech, Moravy a Slovenska. Podle nařízení je nutno hlásit před startem každý let mimo obvod letiště službu konajícímu orgánu SNB s udáním trati a předpokládaného času. Překročení času o více než 30 min. se musí hlásit na leteckou policii do Jičína. Pátrání se pak koná na účet provinilce.

Aeroklub stanovil podmínky pro přeškolení na nové typy: U motorářů na Sokola min. 50 nalétných hodin, u plachtařů na Šohaje min. 20 hod. po zkoušce „C“. Člen AK J. Zítka dal do provozovatelství aeroklubu svého Pipera OK-YFJ.

S ohledem na vyskytnuvší se projevy letecké nekázně (nízké létání, nálety na pozemní cíle), stanovil výbor AK následující sankce budoucím provinilcům: V prvním případě – 1. měsíc zákaz letů + 500,- Kč pokuta, v druhém případě – 6. měsíců zákaz letů + 1.000,- Kč pokuta a ve třetím případě vyloučení z AK se záznamem do letového zápisníku! Asi bylo proč. (K tomu z dopisu Jardy Šolína Adovi Matyskovi ze 17. 9. 48: „Dolfa Vondráček letěl na Krajanu a s malou výškou šel na svah a lízal vršky tak, že prý chlapi (já ho neviděl) byli strachy úplně zelený a že prý jen zázrakem vyvázl.“).

V Letectví č. 16 z 15. 11. 48 byl otištěn redakční článek bez titulu, podepsaný KZ (zřejmě redaktor Kamil Zoufalý), který hodnotí, jak byly splněny úkoly Akčního výboru ARČS, které měly být splněny k datu 28. 10. 1948 a dochází k závěru, že splněny zdaleka nebyly, zejména v úkolu č. 1 „očista“: „*Vyloučením těch, kteří se zřejmě provinili proti lidově demokratickému systému, nestačí! Je třeba dosáhnout, aby kádry sportovních letců sestávaly jen z lidí bezvýhradně oddaných lidově demokratické republice, kteří v letectví vidí především závazek a povinnost k lidu a vlasti.*“ I když se konstatuje, že neplnění v dalších úkolech má příčinu i mimo AV ARČS (např. zpoždění zavedení krajského uspořádání), je třeba v zájmu „budování sportovního letectví socialistického státu“ úkoly splnit. V následujícím čísle č. 17 Letectví se pak v rubrice „Letecké zprávy“ objevuje malá noticka: „*Dosavadní předseda AV ARČS, div. gen. Josef Hanuš, byl pověřen novou funkcí a proto jeho agendu jako předsedy AV ARČS přebírá pplk.gšt. Albín Hejtmánek*“.

Dnem 5. 12. 48 byl ukončen 4. motorový kurs účastníků J. Soukupa, J. Uhra, M. Labíka a R. Ansorge. První tři složili pilotní zkoušku před známou dvoučlennou komisí MD.

Objevují se problémy s prověrkami řady významných členů AK Hronov. AV ARČS vydává nařízení: Do aeroklubů nesmí být přijati za členy takoví, kteří byli z jiného AK vyloučeni tamním AV. Průběh roku 48 ještě neodhalil všechny těžkosti a omezení, které na členy aeroklubu teprve čekaly. Převažoval mírný optimismus, že se vše ustálí a rozvoj bude pokračovat.

**Vstup do roku 1949** byl v Aeroklubu Hronov přes všechny obtíže velmi optimistický, s vírou v další rozvoj aeroklubu, nového letiště a létání. Povinná roční pracovní norma létajících na r. 49 byla proto stanovena na 100 hod. Byly také stanoveny nové sazby za letové hodiny:

	Piper	Sokol
Kurs (Výcvik s instr.)	550,- Kč	700,- Kčs
Vyhlídkový	650,- Kč	100,- Kč /start + 20,- Kč /min.
Kondiční	375,- Kč	550,- Kč
Léčebná (černý kašel)	600,- Kč	800,- Kč
Taxi		1.000,- Kč

K vyhlídkovým letům byli preferováni piloti s nejvíce odpracovanými hodinami. Všichni motoroví piloti musí mít osobní pojištění.

Členům AK Police se vzdaluje možnost provozovat své letiště v Polici. Problémy s pozemky trvají. AK Hronov jim proto na jejich žádost vydal potvrzení, že svá letadla mohou hangarovat v Hronově a mohou tam i létat. Jen tak jim totiž mohou být přidělována letadla. A tak poličtí L. Bůna, J. Hubka a další od samého počátku roku spolu s našimi využívají příznivých podmínek a svahují. Úspěšný je zejména 8. leden, kdy si Jirka Prachatický splnil podmínku D1, tj. pětihodinovku (GB-IIb 8010, 5:15 hod.) a Láda Bůna téhož dne létal s Jeřábem 5.02 hod., ale po odečtení průměrného času na navijákový okruh (4 min.) to na D1 bohužel nedalo. Toho dne nalétaly dvě Bejbiny s Jeřábem celkem 20:20 hod!

Aeroklub rovněž uzavřel provozovatelské smlouvy na Sokola BHP (pův. König, pro nějž MD potvrdilo novou držitelskou legitimaci pro skupinu vlastníků) se skupinou vlastníků a s Jiřím Zítkem na Pipera YFJ. Majitelé přitom musí mít své pojištění letounu vč. požárního. Na základě nové žádosti aeroklubu bylo 18. 1. 49 referátem NB ONV uděleno povolení orientačních letů mimo letištní okruh a povolení vyhlídkových letů s cizími osobami na palubě.



Koncem ledna bylo aeroklubu oznámeno přidělení nového cvičného stroje Zlín Z-281 (ve Zlíně vyráběný Bücker 181, vybavený motorem TOMA 4/105 k).

U plachtařů bylo uplatněno opatření, podle kterého si musí hradit náklady na opravy poškození, která sami zavínají a budou opravována „doma“ a pokud nebudou mít odpracován normativ, nebudou připuštěni k létání, nebo budou platit 25,-Kč/start na větroni a 20,-Kč na kluzáku (když obvyklá cena je 15,-Kč resp. 10,- Kč). Event. přeplatek bude plachtaři připsán na konto.

Dostavil se nedostatek pohonných hmot a jejich přiděly jsou omezovány. Pro náležité šetření s palivou byl stanoven „příděl“ na kondiční lety pilota na 25 l/měsíc!!

Rok 49 se nicméně rozbíhá intenzivním teoretickým školením pilotů, které vede M. Seidl a neméně intenzivní organizací prací na výstavbě druhé půle hangaru. Plachtaři, většinou pod vedením instr. V. Jirmana, L. Bůny a B. Chyby, létají na navijákovém letišti na Příčnici. Staněk od 6. 1. pobývá v ústřední škole v Hodkovicích, zvyšuje dále svou kvalifikaci a pošilhává po profesionální dráze učitele létání. Krajské plachtařské středisko Žďárky muselo svou činnost skončit pro bezprostřední blízkost polské hranice, která byla upravena zoraným a uvláčeným, nejméně pět metrů širokým, pruhem a začala být intenzivně sřežena. Jen pro výcvik v hronovském aeroklubu by se plachtařský instruktor – profesionál neuživil.

Počátkem února navštívil výborovou schůzi aeroklubu předseda Akčního výboru NF města Hronova s. Břetislav Marek. Byl seznámen s představami aeroklubu o dalším rozvoji letiště s předpokladem i leteckého spojení s republikou. Těmto záměrům přislíbil pomoc, pokud bude v jeho silách. Zatím bylo dosaženo vynětí pozemků, na nichž se nacházelo letiště, z tzv. kontingentace, t.zn. že se vlastníkům snížily povinné dodávky (kontingenty) zemědělských plodin. To usnadňovalo jednání o dalším pronajímání pozemků pro letiště. Byla tak podepsána nová nájemní smlouva s Václavem Martincem na další pozemky k rozšíření letiště. MNV Hronov si vyžádal rozpočet nákladů, potřebných k terénním úpravám letiště pro plán na r. 1950.

V posledním týdnu února 49 přilétl na naše letiště pilot MD Řezáč s naší novou Z-281 OK-CRE. Spolucestoval s ním Eda Valášek a přivezl potěšující zprávu o zlepšení přidělů LPH pro příští období, což dávalo vyhlídku na zrušení výše zmíněných osobních přidělů na kondiční lety.

Plachtaři si přivezli z Kralup po opravě bejbinu 8428 a všichni, kdo se po záletu s ní svezli, si libovali jak krásně létá. Za sobotu a neděli 12.-13. 3. 49 si s ostatními větroni na svahu nalétala 17 hodin. Tonda Šedek s GB IIb 8010 si splnil pětihodinovku 5:07. Od počátku roku je dobré počasí pro svahové létání a za první kvartál plachtaři nalétali přes 50 hod. Bohužel, nebylo to bez šrámů. Od počátku roku je plachtařský provoz provázen řadou nehod a havarií, naštěstí bez újmy na zdraví. Už 23. 1. Mírek Švorčík při přistání dost pochroumal Krajánka 8669 (kyl, přepážky, boky), 12. 3. něco podobného spáchal Tonda Bartoň s bejbinou 8427 a 16. 4. se Zadražilovi z Police podařilo „zrušit“ GB IIb 8428 – onu bejbinku, kterou si tak všichni pochvalovali.

Na tenhle karambol mám i osobní vzpomínku: Jako modeláři jsme Felkl, Tomas a já pobývali toho dne v modelářské dílně v jedné místnosti ve starém plachtařském hangaru na Příčnici, kde jsme lepili a měli uložené svoje i zděděné modely a nářadí. Odpoledne jsme se přesunuli na motorové letiště v Poříčí a střídavě sledovali tamní cvrkot motorářů a na Příčnici navijákový provoz. Bylo po 16 hodině, když jsme pozorovali osudný navijákový start, při němž bezprostředně po vypnutí přešla bejbina do levé vývrtky a z ní do spirály, která skončila až na zemi. Ještě nedozněla ta dutá rána a už jsme pádili přes Lokvencův dolík na Příčnici. Bez dechu jsme dorazili na místo, kde už ležely jen smutné a opuštěné trosky větroně a na náš udýchaný dotaz, kde je pilot a co s ním je, nám políčili plachtaři, kteří ten den pod vedením instruktora Bůny měli provoz, sdělili: „To byl Zadražil a už jel s Vrářou Jirmanem na motocyklu k doktorovi, protože si kamsi pichl nějakou lajsnu!“ Dost se nám ulevilo. Jako na zavolanou se na obzoru objevil Čáp letecké policie z Jičína, čirou náhodou.

Bohužel těm kraksnám toho roku ještě nebyl konec. 18. 4. dost ublížil ŠK-38 5529 Honza Světlík, když při tvrdém přistání praskla skříň. 15. 5. Mirek Krejsar při ostré zatáčce před přistáním bravurně urazil bejbině notný kus pravého křídla o bednu zpětného navijáčku a poté hladce přistál. Zvláštní atmosféru v plachtařském provozu dokresluje, že nedlouho potom Bůna po létání na svahu s bejbinou 8010 přistál v Polici (což možná i chtěl) a Mirek Švorčík s Krajánkem 8669 v Žabokrkách u železniční zastávky (což určitě nechtěl, ale když si v malé výšce vylítne za svah, tak s tím mnoho nenaděláte). Kromě 8428, která byla na odpis, se všechno spravovalo „doma“. Nediďte se pak mimořádným opatřením výboru ve věci úhrad za tyto opravy. Dnes by to nešlo, tenkrát umakol a šikovné ruce Vrátí Jirmana a Zdeňka Šolína dělaly zázraky. Přeskočme pár týdnů do 29. 5. 49, kdy Joska Plecháč po navijákovém startu s Krajánkem 8669 a 12 minutách letu – svah už přestal nosit – po 18 hodině se rozhodl (jako už vícekrát dříve – viz vzpomínku Ing. Kleprlíka) přistát přímo k hangaru.



Bohužel to neproběhlo tak, jako tenkrát s bejbinou a kromě přetrhaných tel. drátů to odnesl i Krajánek. Při pohledu na fotku se zdá jako zázrak, že z toho Joska vyvázl nezraněn, jen s šokem, vyraženým dechem a roztrženou teniskou. Plachtařský letadlový park dost utrpěl. Krajánek byl sice poslán do opravy, ale z továrny přišla zpráva, že je neopravitelný a byl zrušen. Tečku za plachtařskými nehodami r. 49 udělal Kaláb, když v A-B kursu na podzim, již na novém letišti, zrušil ŠK-38 5412, sám tradičně nezraněn. K létání už se nevrátil.

F: Lyer (2x)

Aby to motorářům nebylo líto, přihodili si do těch nehod taky oni. 3. 4. 49 Koreček, po řadě předchozích startů s Piperem a Bückerm přeskočil do Sokola, zapoměl před přistáním na podvozek a posadil ho na břicho. Sokolíkovi naštěstí při zavřeném podvozku kouká polovina kol a může po nich jet, takže to kromě leknutí, doprovázeného jadrnými slovy, odnesla jen vrtule a trochu motorové kryty. Pro velký úspěch si to Koreček později ještě jednou zopakoval, což při velkém počtu startů během dne, s přelézáním z typu s pevným podvozkem na typ se zatahovacím, bylo na spadnutí. Radio tehdy ještě na palubě nebylo ani u motorových letounů; jak to bylo s „úkony“ jen tušíme.





F:Lyer

Zájem o vyhlídkové lety rostl a nedělní návštěvy na letišti už začaly přetékat i do míst přípravy posádek a tak aeroklub, v zájmu bezpečnosti a lepšího organizačního zvládnutí zájmu veřejnosti, vybudoval východně od hangaru (místo původní prozatímní boudy) přízemní objekt z konstrukčních modulů válečných baráků-„lágrů“ a okolo zřídil ohrazené posezení. (Později se objekt změnil ve strážnici, kde sloužila ostraha SNB, poté závodní strážce a v určitou dobu také vojáci, kteří měli i odloučené stanoviště – hlásku – na Bartoňově hoře). Výbor zavedl následující služby: Zapisovatel letů + plnění paliva, starter, výběrčí hotovosti, uvaděč pasažerů a bezpečnostní dozor. Tyto služby pak rozepisoval na neděle a svátky .

Ve schůzi výboru se objevují zástupci MNV v Hronově (Vítek, Král a Šotola) a znovu se projednává perspektiva rozvoje letiště. Výbor AK se obrací písemně na MNV Žďárky s výzvou, aby se zapojil do plánování a budování letiště, protože některé parcely, důležité pro jeho rozšíření, leží na žďáreckém katastru.

MD vyhovělo žádosti aeroklubu a vyslalo 10. 4. 1949 přednostu plánovacího oddělení Ing. Koubu na naše letiště ke konzultaci přípravy plánovacích podkladů a projektů. Výbor pak vyhlásil zpřesněný program budování letiště s uvedením odpovědných koordinátorů za jednotlivé úkoly:

- Dostavba druhé poloviny hangaru (Jirman, M. Seidl, Z. Šolín)
- Vybetonování podlahy v I. polovině hangaru (Bartoň, Soukup)
- Terenní úpravy letištní plochy (C. Šimek, Koreček)
- Odstranění zbytků Němci vyhozeného krytu „řopíku“ z letištní plochy (E. Valášek, J. Škoda)
- Zatrávňování uprav. ploch (K. Martinec, M. Nyklíček)
- Oprava přístupové cesty z V. Poříčí (M. Nyklíček, L. Balcar)
- Zaplánování výstavby letiště do 5.LP (E. Valášek, Jirman, M. Seidl)
- Zhotovení vozu startera – karavany (Bůna, L. Valášek)
- Propagace (Ježek)
- Uspořádání letního karnevalu na letišti (Ansorge, Dr. Seidl, Labík, Uher)



To byl velice ambiciozní, ale cílevědomý program, desatero pro nejbližší období, které byla většina členů odhodlána s nasazením všech sil plnit. Do tohoto budovatelského rozmachu přichází jako studená sprcha další všeobecný zákaz létání motorovými letadly, vyhlášený dnem 22. dubna 1949 referátem národní bezpečnosti ONV. Pravděpodobně to souvisí s úletem vojenského Siebelu z náhodského letiště na Vysokově, o němž píše B. Čepelík ve své knížce „Smeteni z výšin.“

Hronovské plachtaře zákaz zatím nezasáhl, protože aerovleky se u nás dosud nelétají; kromě toho mají radost z přiděleného výkonného větroně Z-25 „Šohaj“.

Výbor dál plánuje rozvoj a schvaluje objednání studie výstavby letiště v několika variantách u Ing. Kouby z MD za 18 tis. Kč.

Na začátku května 1949 se do členské schůze aeroklubu dostavili hosté – ředitel n.p.TOS Hronov Bilík, tajemník OV KSČ Vlček a zástupce ZO KSČ TOS Hronov Končinský. Ve svých vystoupeních naznačili nové cesty civilního letectví a směry, kterými by se měl náš aeroklub ubírat. (V zápise nejsou tyto nové směry blíže vysvětleny). Přislíbili pak pomoc rozvoji a hájení zájmů aeroklubu. Ze všeho, co pak následovalo, vyplývá, že šlo o zásadní organizační změnu – tvoření tzv. **závodních aeroklubů**. Ještě v květnu zakládá svůj závodní aeroklub Frigera Hronov, brzy následují TOS Hronov a další. Současně jsou na půdě akčních výborů prověřovány seznamy členů aeroklubu. Cílem těchto prověrek je selekce na „spolehlivé a nespolehlivé“ podle politických hledisek a ty „nespolehlivé“ k motorovému létání „neprověřit“. Objevují se tu skryté zásahy zvenčí. Ve svém důsledku to štěpí jednotu členské základny, upřené od počátku na všestranný rozvoj aeroklubu. Nicméně rozhodující organizátoři (Seidl, E. Valášek, Šolín, Jirman, C. Šimek a další, i když někteří nemohou motorově létat) pracují dále na zdárně rozpracovaných záměrech výstavby letiště, kde by bylo možno provozovat nejen letecký sport, ale i nepravidelné letecké spojení hospodářských i jiných subjektů v Hronově a okolí s centrem v Praze, příp. i jinde, kde jsou letiště.

Dne 29. 5. 1949 přijel do Hronova Ing. Chvátal, aby s vedením AK projednal další postup pro regulérní rozvoj letiště i potřebnou technicko-organizační pomoc. Určitě nebyl spokojen s nehodovostí, zvláště když v den jeho návštěvy se povedlo „zrušit“ Krajánka. Oceňoval ale výsledky v budování a ve své účinné pomoci pokračoval. Při této příležitosti s ním byla projednána myšlenka uspořádat pro aeroklub Hronov s Dakotou ČSA „okružní lety republikou“, aby členům při častém letovém půstu neochabovala iniciativa. Poskytl cenné rady a jako bývalý technický ředitel ČSA účinně pomohl. Krátce na to, 7. 6. 49 navštívil naše letiště generál Stanovský – zástupce MNO, v jehož kompetenci byla i výstavba letiště, aby posoudil skutečný stav výstavby na místě. Večer se loučil slovy „... vy o to letiště nemusíte mít obavy!“ Po jeho odjezdu sdělil E. Valášek, který jej doprovázel, že „to, co tu vyrostlo do dneška z naší dobrovolné a usilovné práce, nás zachránilo před zavřením, které již postihlo některá jiná letiště!“ Určité obavy o osud letiště měly reálný základ.

Plachtaři si na transportáku přivezli z Vyškova nového Šohaje a 6. 6. jej Vráťa Jirman na Příčnici na navijáku zalétl a uvedl do provozu. To bylo éro!!! A vydávalo za letu takový libozvučný akord.

Do této atmosféry přišel v červnu z AV NF V. Poříčí dopis, vyžadující okamžité odvolání E. Valáška z funkce jednatele, jinak že bude aeroklubu zastavena činnost! Výbor se pokoušel jednat v této věci cestou AV NF v Hronově, ale v pozadí, do kterého nebylo vidět, se zřejmě jednalo také proti aeroklubu. Není zcela jasné, jak v této souvislosti tehdy jednal AVAK, ale zdá se, že nebyl jednotný v názoru na tuto věc a nejednal jako orgán. Zakrátko v něm došlo ke změně.

Z referátu národní bezpečnosti ONV došel přípis o zostření opatření proti zneužití motorových letadel k úletům do zahraničí a to nařízenou demontáží motorů a jejich uložením mimo letiště (!!).

Po delším jednání mezi ARČS a Ministerstvem vnitra bylo toto nesmyslné opatření změněno na demontáž vrtulí. V našem případě byly uloženy na služebně SNB ve V. Poříčí.

Mezitím byla s ČSA uzavřena smlouva o **okružních letech „Hronovskou speciál-Dakotou“** na trase Praha–Brno–Bratislava–Sliach–Košice–Poprad–Ostrava–via Hronov Praha. Cena jednoho turnusu se 27 pasažéry přišla na 53 tis. Kč. S každým turnusem, a bylo jich jedenáct, byl za odměnu gratis vyslán jeden z nejzasloužilejších členů AK za největší pracovní zapojení při výstavbě a také hronovský předseda MNV Vlad. Meissner. Akce měla nejen morální, ale i ekonomický přínos pro aeroklub. O těchto letech napsali Hronováci do Letectví č. 19 z 19. 9. 49 následující článek:



Zleva: Koreček, Bartoš st., Bartoš ...

F: Lyer

### **Hronovský aeroklub již osm týdnů létá!**

*Ptáte se jistě – jak to? Dobře. Aby piloti našeho aeroklubu a členstvo vůbec neztratilo kontakt se vzduchem a letadly, je postaráno o to, aby každý týden odlétla výprava na tři dny letadlem DC-3*



*Československých aerolinií „Napříč republikou“, přičemž vždy 1 – 2 členové, kteří mají odpracován největší počet hodin, většinou motoroví piloti, dělají výpravě průvodce, informátory, propagátory a přibližují i zpříjemňují cestujícím létání. Kdyby snad měl někdo zájem o takový let, uvádíme níže podrobnosti a každý se může účastnit. Každý pátek ráno v 8.30 hod. přijedou účastníci okružních letů rychlíkem do Prahy na Wilsonovo nádraží a autobus Čs. aerolinií je odveze na letiště do Ruzyně. Odtud v 10 hod. startují k letu dlouhému asi 1200 km, tak zvanou „Hronovskou Speciál-Dakotou“. Letí se do Brna, Bratislavy s návštěvou Děvína a prohlídkou města, dále do Sliache s prohlídkou lázní a pramenů, pokračuje se téhož dne až do Košic, kde se přenocuje.*

F: Lyer

*V případě, že je příhodná doba erupce herlanského gejzíru navštíví se Lázně Herlany. V sobotu ráno se navštíví zajímavý košický trh a pokračuje se ještě dopoledne letem do Popradu a sedá se na letišti TATRY, budoucím to středisku cizineckého ruchu naší republiky. Odtud vyjždíme autokarem do Tatranské Lomnice a Smokovce s návštěvou různých známých chat jako Skalnaté Pleso, Hrebienok, Kamzík atd. Přenocuje se v Popradu a druhý den v neděli dopoledne se jede autokarem nebo elektrickou drahou na Štrbské Pleso s pěším výletem na Popradské Pleso. Vracíme se odpoledne a odlétáme ve 14 hod. z Popradu směrem přes Piešťany na Moravskou Ostravu, kde zakroužíme nad městem a přistaneme asi na půl hodiny na letišti v Hrabové u Ostravy, kde nás členové ostravského aeroklubu seznámí s výsledkem své činnosti. Pokračujeme pak letem nad moravsko-slezskými a Orlickými horami nad Náchod a Hronov, kde kroužíme nízkým letem a pokračujeme pak zabočením nad Krkonoše a dále v letu zpět do Prahy.*

*Celý tento překrásný let stojí účastníka 3500 Kč včetně veškerých jízd drahou, lanovkami, autokary, vstupného, noclehů apod. Účastník tohoto jistě výhodného letu platí si ze svého pouze jídlo. Kdo máš ještě 1 – 2 dny dovolené a chceš spojit příjemné s užitečným a poznat dokonale krásu létání, dopřej si ještě tuto pohodlnou zotavenou. Kdo chceš letět s námi piš na adresu: Aeroklub Hronov nebo zavolej Hronov telefon 44 nebo 31.*

Nálada se poněkud zlepšila, dál se budovalo, byla vybetonována podlaha v první půlce hangaru a druhá půlka rostla před očima, pokračovalala takovým tempem, že již bylo nutno vyrobit a osadit sbíjené vazníky pro krovy. Díky agilním vedoucím činitelům aeroklubu se podařilo získat i nikoli nevýznamné množství materiálu zdarma. Různá kování dodal „pivovar“, šrouby a hřebíky (a byly jich metráky), dodal člen AK J. Soukup – hronovský železář. Různé dopravní úkoly plnil a litinu dodal Celda Šimek, vlastník strojní kovárny s malou kuplovnou na šedou litinu, (který později zaplatil i značnou část úprav letištního terénu buldozerem resp. scraperem). Řezivo na stavbu bylo objednáno a dodáno pilou Švorčík v Žabokrkách, která tehdy (a díky Jiřímu Švorčíkovi i dnes) měla a má slabost pro zdejší letecké aktivity



Zvedání hlavních nosníků na druhou půlku hangaru.



Terén v druhé půlce hangaru byl svažité a do roviny podlahy se zemina musela navážet.

F: Lyer (2x)

Ve složení AV aeroklubu Hronov dochází ke změně, když novým předsedou za J. Minaříka je ustanoven R. Ansorge. O důvodech a dalším složení nejsou písemné zmínky. (Zřejmě uvnitř AV a i v externích vztazích nebyla jednota). Bylo třeba řešit velké rozladění mezi členy z toho, že mohou létat „prověření“, z nichž někteří nemají splněny povinnosti vůči klubu, zatímco ti nejzasloužilejší své závazky plní a dosud prověření nejsou a létat nesmí. K tomu člen AV NF Hronov J. Končinský (stal se posléze členem AK) slíbil, že se přičiní, aby během 3-4 týdnů jimi k prověření navržené piloti mohli létat. Uvedl, že změny v „jejich“ seznamu byly provedeny na úrovni krajské KSČ a pro krátkost času a souběh s „Jiráskovým Hronovem“ nebylo věci možno uvést na pravou míru. Došlo pak ke společnému závazku AV, výboru i řadových členů aeroklubu, že budou nadále pracovat pro vytyčený program rozvoje aeroklubu a letiště.

Delší dobu opakující se nemožnost motorově létat, provádět výcvik a konat vyhlídkové lety, měla za následek nedostatečnou tvorbu zdrojů pro financování výstavby (o další dotaci nebylo zatím rozhodnuto) a bylo nutno si vzít u spořitelny v Hronově půjčku, protože přerušování prací a konzervace stavby by celkové náklady jen zvyšovalo.



Stále probíhaly práce na úpravách letištní plochy, jednak pro její prodloužení, jednak pro celkové zkvalitnění. Výbor někde vyšťáral, že kdesi u Jičína pracuje buldozer, vyrobený z německého tanku, který by nám mohl pomoci při větších úpravách terenu.



Úprava letištní plochy stála už mnohé mozoly. Mezičky se ještě daly planýrovat ručně, ale ...



... bubínek jihozápadně od hangáru znamenal přesun mnoha stovek kubíků zeminy a to mohl zvládnout jen výkonný stroj. Tenhle to však ještě nedokázal. F: Lyer (2x)

Velmi iniciativní byl Celda Šimek, který tento úkol měl na starosti a tak koncem července skutečně na nákladním vagonu toto monstrum do Hronova přijelo a z nádraží na letiště pak pokračovalo „po svých“ (pásech) za velké pozornosti místních občanů. Koukali jsme na to jako na zjevení, když poprvé masivně zaryl do terénu a začal tvořit velké kupy. Náš obdiv netrval dlouho. Ukázalo se, že stroj trpí velkou poruchovostí, dva chlapi, kteří jej řídili, byli za chvíli jak kominíci a jeho práce moc planýrku nepřipomínala. Zůstala po něm dost velká divočina, kterou bylo nutno urovnávat ručně a za pomoci tradičních prostředků. Nicméně M. Seidl na výborové schůzi navrhl pokusit se o získání jednoho z německých tanků, dosud stojících v Královci (u Žacléře), se záměrem na jeho rekonstrukci na buldozer a jeho využití při rozsáhlejších terénních úpravách letiště. Seidl věřil, že se mu s Celdou Šimkem a ostatními strojařsky schopnými členy aeroklubu podaří stvořit spolehlivý a účinnější aparát, než jaký tu předvedl své umění. Výbor byl přesvědčen a dal souhlas k navržené akci. Vizí byla vzletová a přistávací plocha pro provoz aerotaxi.

Pro další schůze výboru aeroklubu dostali trvalou pozvánku členové AV NF Lad. Vlček a Jos. Končinský, aby se usnadnila komunikace a odstranily nejasnosti při výkladu závažných rozhodnutí. U MD – Státní letecké správy - bylo zažádáno o vyslání komise k vytyčení vzletového a přistávacího pasu. Výbor dále pracoval na zprovoznění aerotaxi mezi Hronovem a Prahou. ČSA žádají, aby žádost aeroklubu byla podložena i žádostí MNV. Realizace nemůže být prý dosaženo dříve než v příštím roce 1950 a v souvislosti s touto agendou byli předseda AK Jirman, předseda AV AK Ansorge, jednatel Valášek a M. Seidl delegováni do jednání rady MNV Hronov.

Po obhlídce tanků v Královci bylo dohodnuto s p.Fišerem – Sběrné suroviny Hronov, že poskytne autogen proti dodávce šrotu, který bude „odpárán“ z tanku. Brigáda na tanky byla stanovena na 17. a 18. 9. 49, když byla u vojenských pyrotechniků vyžádána předchozí likvidace ponechané munice. Tank byl ještě po dalších brigádách (jen pásový podvozek bez nástavby a věže) přivezen na traileru na letiště.



F: Lyer (2x)

V době prací na tanku se už (zase přechodně) mohlo létat a tak Koreček povzbuzoval brigádníky v Žacléři průlety se Sokolem. Souběžně se finišovalo na dostavbě druhé půle hangaru, běželo zdění, omítky, kostrukce vrat a další ...

Aeroklub v r. 1949 začal znovu podporovat modelářství, které bylo nesporně nejlepší průpravou pro budoucí leteckou praxi. Na školách sjednal ustavení modelářských kroužků z nejstarších žáků, které vedl člen AK, mot. pilot Zb. Ježek. Rokem 49 byl založen modelářský odbor aeroklubu. Zdeněk Tomas, L. Felkl, J. Morávek, F. Schmidt, já ad. a později také pražák P. Tamele (který tu pobýval pravidelně o prázdninách a míval i motoráky s Buškovými motory), jsme se stali jeho členy, dostali jsme malé oranžové kartičky – legitimace s razítkem aeroklubu a byl nám poskytnut azyl v plachtařském hangaru na Příčnici. Byli jsme po většinu času přítomni dění v aeroklubu. Kromě vlastních modelů jsme zdědili některé nedokončené, či více méně olétané modely po Z. Šolínovi, Staňkovi, Vítovi a d. (kromě „Krkounka“ samé velké svaháky) a do zničení jsme s nimi létali. A hlavně: byli jsme stále častěji „u toho“, co se v aeroklubu děje, co se létání týče. Byli jsme zcela zaměstnání svými modely nebo asistencí u plachtařského provozu, poslouchali jsme s otevřenou pusou debaty pilotů o jejich zážitcích a výkonech, o „mašinách“ a jejich vlastnostech a číhali jsme, aby nám neuniklo, až zas někdo udělá „lopasa“, nebo dokonce proběhne tak trochu ilegální soutěž, kdo jich udělá víc za sebou. (Viděli jsme „Švordu“, jak jich vyloupl devět v řadě, končil tak na úrovni hřebene, ale rekord to prý nebyl!). Ostatně o jedné z bejbin se říkalo, že je „akrobatická“ (tuším 8010) a na té to nejčastěji předváděl Staněk.

V aeroklubu se došlo k názoru, že motoroví piloti, kteří nebyli doposud prověřeni, by mohli létat plachtařsky, aby toho tolik nezapoměli. Byla proto stanovena cena A+B kursu pro motoráře na 600,-Kč. Kurs byl zahájen v září 49 a kromě motorářů C. Šimka, J. Uhra, J. Škody a Zb. Ježka v něm jsou nováčci plachtaři Josef Valášek, Josef. Končinský a obchodní příručí od železáře Soukupa Josef Němeček s Jardou Kalábem.

Došly studie variantního řešení technické zástavby letiště od Ing. Kouby a E. Valášek zpracovává a odesílá na KNV návrhy na zaplánování do pětiletky. V říjnu 49 byla vybrána varianta „B“, podle níž se nadále bude pracovat.

Ve věstníku ARČS, který došel aeroklubům, jsou stanoveny podmínky pro přijímání nových adeptů motorového pilotního výcviku, směrnice pro samostatné létání a pro lety s pasažery – vyhlídkové lety. Nezbytností se stalo „prověření“ pilota.

V říjnu 49 přišel dopis od KNV o záměru zřídit tzv. „**regionální letiště**“ v prostoru Hronov–Náchod–Nové Město s doporučením k jednání mezi představiteli MNV uvedených měst. Od centrálních resp. krajských orgánů bylo dost naivní nechat o lokalizaci regionálních letišť dohadovat více či méně zainteresované místní orgány. Na základě požadavků Ing. Kouby byl pro další projekční práce na našem letišti objednan výškopis zájmového území (u geometra Ing. Pinkavy z Náchoda za 46.700,- Kč.). Seidl se na základě vyzvání ONV v Náchodě zúčastnil na MNV Hronov jednání, při kterém předal potřebné údaje k budování regionálního letiště, které má MNV garantovat. V období úvah o regionálním letišti se objevily různé neshody mezi naším a náchodským AK a také KV Aeroklubu v Hradci králové, kam doléhají o našem AK podivné a neověřené zprávy a ve vazbě na ně i nepříznivé reakce KV. Proto se na KV AK 26. 10. 49 vypravili předseda AK Jirman a předseda AV AK Ansorge, Končinský a E. Valášek a jednali u předsedy KV AK Křivánka, aby vyjasnili problémy a skutečná stanoviska a také zajistili své zastoupení na jednáních KV AK. A tam se ke svému údivu dozvěděli, že přece zástupcem našeho AK v KV je Jan Minařík. Ten však k tomu neměl mandát ani od výboru AK, ani AV AK, natož členské schůze. Předseda Křivánek přislíbil nápravu v kontaktech a pomoc v rozvoji AK. Problémům ale konec nebyl.

Dva dny nato se na naše letiště dostavila kontrolní komise Státní letecké správy vedená Ing. Křehlíkem + mjr. Brázda, Ing. Veselý a V. Bufka. Současně s kontrolou se konalo letové přezkoušení instr. Korečka. Vše dobře dopadlo a večer bylo uspořádáno promítání filmu „Budujeme aeroklub“, který natočil na 16 mm film Toník Lyer během výstavby našeho letiště. Přítomni byli i předseda MNV Hronov VI. Meissner a tajemník Dr. Fries a debatovalo se na téma „regionální letiště“. Hosté byli seznámeni s rozvojovými plány, které budou předloženy z naší strany k posouzení a rozhodování o „RL“. Naši doporučovali, aby Nové Město nebylo pro záměr volby RL zahrnováno do našeho regionu „Náchodsko“, neboť územně přiléhá spíše k Dobrušce, Opočnu a Rychnovu. Hosté se vyjádřili, že ve zdejších terénních poměrech lze najít dispozici, splňující požadavky na RL. Výbor AK potom schválil plány budování našeho letiště určené pro MNV Hronov, který je dále postoupí na KNV v Hradci Králové. Pro rozvoj letiště se podařilo ještě pronajmout další pozemky (Čejchanovy).

Pro plachtaře bylo významné m.j. to, že byl opatřen druhý naviják, který byl umístěn na novém motorovém letišti, kde bylo možno, zvláště po žních, natahnout mnohem delší lano (až 900 m) a dosahovat větších výšek startu. Už od ledna 1949 tam pak přelétávaly kluzáky či větroně ze starého letiště k létání, zvláště když motoráky do vzduchu nemohly. Dnem 20. srpna 49 přelétly všechny kluzáky i větroně z Příčnice na nové letiště a od té doby plachtařský provoz vč. výcviku již probíhal jen tam (jeden kurs A-B proběhl zkušebně na novém letišti již ve druhém pololetí min. roku). Dne 29. 8. 49 byly na novém letišti provedeny a měřeny zkušební smyky a nízké vleky navijákem před zahájením dalšího A-B kursu. Nevím jistě, zda starého letiště využívali ještě nějaký čas poliční plachtaři, ale v hronovské knize letů se už letiště Příčnice dále nevyskytuje. Instruktor Staněk pobýval během roku v ústř. placht. školách, především v Hodkovicích, v hronovské plachtařské knize startů se jeho jméno objevuje jen tak jednou za čtvrt roku (když přijíždí na skok domů). Měl s sebou pravděpodobně i Jeřába OK-9000, protože ten v Hronově od února nelétal, i když pojistku měl zaplacenou celoročně.





Do nového A-B-C kursu již na novém letišti je zařazeno družstvo: zleva instruktor Vráťa Jirman, Eda Valášek, Rud. Bartoš ml., Vlast. Baudyš, Mir. Štěpánský, Iva Seidlová, Hugo Štierand, Jaroslav Rydlo, Josef Nyklíček a Josef Vebr.

F: Lyer

Počátkem listopadu 1949 se AV NF V. Poříčí postavil negativně k žádosti AV AK, aby E. Valášek mohl setrvat ve funkci jednatele a kategoricky trvá na svém „rozhodnutí“ o jeho odvolání. (Jaký asi škrálop u poříčského akčního výboru musel Eda mít ?) Jak ta tahanice pokračovala v dalších dnech, není známo, ale E. Valášek 22. 11. 49 přivezl z MD zprávu o přidělení nového Sokola (OK-BHO) novějšího typu (již šípová křídla) a nového Krajánka. Valášek ale také po jednání na ČSA informoval, že aerotaxi na trase Hronov – Praha se z hlediska splnění nutných podmínek jeví pro rok 1950 jako nereálné.

Plachtařům „C“ nastává příprava na skládání úředních zkoušek pilota plachtaře (tzv. „úřední C“), což je podmínka pro vydání příslušného pilotního průkazu, opravňujícího k mimoletištním letům a přeletům. V zimě bude na přípravu dost času.

26. 11. 49 bylo na KV AK (přes minulé ubezpečování předsedy Křivánka o zlepšení styků) opět jednáno o našem AK bez našeho zástupce. Není jasné, proč nebyl nikdo pozván. Bylo rozhodnuto, aby se dalších pravidelných jednání KV AK zúčastňovali naši funkcionáři v pořadí: M. Seidl, E. Valášek, V. Jirman a R. Ansorge.

**K 1. 1. 1950** dochází v místních podmínkách k velké změně, ke **sloučení obcí Hronov, Velké Poříčí, Zbečnick, Vel. Dřevíč, Rokytník a Žabokrký do tzv. „Velkého Hronova“**. Novému velkému MNV podal aeroklub písemnou zprávu o kritickém stavu v AK s hlediska financování, v důsledku malé letové činnosti pro časté zakazy a malý počet prověřených pilotů, s následujícím návrhem na řešení: Buď prověřit k létání větší počet pilotů a umožnit tak provoz v potřebné míře, nebo poskytnout finanční pomoc. Výbor schválil stanovisko, že pokud by žádná z alternativ nebyla uskutečněna, pak celý aeroklub ve správním i majetkovém smyslu předat do správy velkého Hronova. Jaká byla reakce „velkého“ MNV není známo, ale nic podstatného se nezměnilo.

Počátek roku byl rozpačitý. Nejprve – 14. 1. 50 – proběhl v Hronově první Letecký ples v pořadatelsství aeroklubu s jednoznačným úspěchem společenským i finančním.

Krátce na to zamítl ONV Náchod dříve podanou žádost o povolení dostavby hangaru. Není nám dnes jasné, co ONV vlastně zamítl, protože snad na stavbu jako celek bylo stavební povolení vydáno. Nejspíše šlo o zařazení do nějakého plánu pro materiální (přídělové) krytí. To bylo ale podmínkou pro přiznání subvence ze státních prostředků! Kdo v tom má prsty? Funkcionáře aeroklubu čeká další zdolávání překážek. Situace je vážná, hangar je třeba dokončit (okna, omítky, podlahy, elektro), další

Stav na podzim roku 1949



subvence je nejistá, půjčka u spořitelny zatěžuje a na profinancování dostavby nestačí. Výbor „pucuje kliky“ všude, kde může čekat pomoc. Z MNV v Hronově si funkcionáři aeroklubu přinášejí nové „Směrnice pro zřizování letišť“. Aeroklubu byl přidělen další cvičný mot. letoun Z – 381 OK-DSA (Od Z – 281 se liší motorem WM 4/3 o 105 k.).

F: Lyer

7. 2. 1950 přišli do schůze výboru AK Hronov zástupci AK Police (Hubka, Bůna), aby vyjednali možnost další spolupráce, tzn. jejich letecký provoz u nás. Bylo dohodnuto vše potřebné.

Opět bylo zjištěno, že nadále nedochází ke zvaní zástupce AK Hronov na jednání KV AK. Po projednání doma se Seidl a E. Valášek zúčastnili 11. 2. 50 schůze KV. O výsledku doma sdělili, že „snad“ byla vysvětlena přetrvávající nedorozumění mezi námi a KV (Stále ještě? Podstata neshod není zřejmá), obdrželi nové dotazníky pro funkcionáře a piloty (v termínu vyplnit a poslat!!), a úkol „nahlásit traktoristy z řad AK na letošní žně“. Hlavně byli informováni o zřizování „Závodních aeroklubů“ (ZAK), kde ZAK vystupuje jako jeden kolektivní člen (např. ZAK TOS, ZAK Frigera, ZAK BZ atd).

ARČS vyhlásil „Velkou budovatelskou soutěž aeroklubů“, do které se náš AK pochopitelně přihlásil. Byl stanoven nekompromisní úkol pracovní povinnosti 100 hod./r.50 pro létající i přispívající, pokud chtějí využívat běžných výhod AK. Nařizeno měsíční uzavírání a kontrola skutečnosti, což prováděl odpovědně Z. Šolín jako hospodář. S blížícím se jarem byl opět zpřesněn budovatelský program a jeho koordinátoři.

S ohledem na finanční krizi AK bylo pro motorového instruktora Korečka opět dojednáno zaměstnání ve Frigeře s tím, že případný rozdíl mezi stávajícím jeho platem a platem ve Frigeře bude AK doplácet. Koreček to s pochopením přijal a nadále při zaměstnání vykonával funkci „šéfpilota – instruktora“ AK.

Úplnou novinkou v životě AK bylo zahájení povinného politického školení všech členů, ke kterému jako lektoři docházeli různí funkcionáři KSČ (např. Zd. Meissner – ref. zvl. úkolů, Vil. Veselý – řed. školy aj.).

Díky funkcionářům AK, přes zmíněný nesouhlas ONV s dostavbou hangaru, vystavil KNV další přiděl materiálu na jeho dostavbu. Je tedy předpoklad k udělení regulérní dotace z MD.

Tehdejší politický vývoj a kádrování má své perzonální důsledky. Z Hronova odchází na Mostecko Zb. Ježek, který dosud vedl modelářské kroužky na školách a v této funkci ho zastupuje Ada Vondráček. Jednatel E. Valášek začíná dojíždět za novým zaměstnáním daleko z Hronova, což organizační činnosti v AK nepřidává.

Klubová základna se posílila, když se jako kolektivní člen (ZAK) přihlásil celý hronovský hasičský sbor. Všem závodním výborům ROH v Hronově byly zaslány pokyny k zakládání ZAK.

Na KV AK se rozhodovalo o určení výcvikového střediska pro mot. piloty mezi Jičínem, N. Městem a Hronovem. Výsledek je pro nás negativní a členové AV AK chtějí poslat proti rozhodnutí jakési odvolání. Nedošlo k tomu, pravděpodobně zvažili současné objektivní technické podmínky zmíněných lokalit.

Od počátku letové sezony 1950 létají pravidelně plachtaři, kteří pokračují ve výcviku v dalším kursu. Ale smůla se lepí na paty: Ing. R. Kleprlík 8. 4. 50 při přistání ve směru od Žďárek havaruje se Šohajem Z-25 OK-8690. Luboš Balcar jako svědek vzpomíná, že větroň se při přiblížení na přistání již za úžlabím potůčku mezi lesíky dostal do značné přízemní turbulence a tvrdě prosedl. Větroň je vážně poškozen, pilot naštěstí nezraněn. Větroň musí být odeslán k opravě do Kralup a AK je na začátku sezony bez výkonného větroňe. U motorářů nadále trvá stav, že létá jen 7 prověřených pilotů, většina ostatních, mezi nimi Seidl, E. Valášek, C. Šimek a další stále ještě samostatně létat nesmějí. Plachtařský instruktor Staněk na přelomu r. 49/50 našel svoje vysněné místo leteckého profesionála, na které se cílevědomně připravoval, jako vedoucí ústředního plachtařského výcvikového střediska na letišti Hůrka u Nového Jičína na Moravě. V Hronově jsou plachtařskými instruktory Vráťa Jirman, Láda Bůna a Bohouš Chyba.



Terénní vůz Stoewer nebyl zcela vpořádku a jeho uvedení do provozu si vyžádalo dost práce. Někjaký čas pak aeroklubu sloužil. Jedné z prvních jízd po letišti se zúčastnili: za volantem tč. voják B. Chyba, I. Seidlová, M. Švorčík. Přihlížejí Švordův pes Brabazon, Streubel a další... Ze snímku je patrné, že i zadní osa je říditelná, i když to s přední osou zrovna nějak nehraje.

F: Lyer

Pro letištní službu je po delším jednání s VČE odkoupen za 10 tis. Kč terénní vůz Stoewer s pohonem na 4 kola a s možností řídit i zadní nápravu („Ponorka“ již dávno dosloužila a vůz tu chybí). MD přidělilo na základě rozboru činnosti do AK Hronov další ŠK-38 OK-5088 z Podhořan (po revizi v Hodkovicích).

Na den 3. 5. 50 byla do Náchoda svolána k řešení neshod mezi Hronovem a Náchodem v záležitosti „Regionálního letiště“ schůze, kde kromě zástupců obou AK a KV AK byli i zástupci KSČ, MNV, ONV a SNB. Ze schůze vzešly závěry, že regionálním letištěm pro motorové létání bude Hronov a regionálním letištěm pro plachtění bude Náchod. O tom byl sepsán protokol a všemi podepsán. Tento protokol dnes není k dispozici, ale bylo by zajímavé ho číst. Nikoli nejlepší vzájemné vztahy aeroklubů to nezlepšilo. Na pozdější žádost AK Náchod o výpomoc při vyhlídkových letech našimi letouny, reagoval výbor AK Hronov „s odvoláním na trvajícím nepříznivé stanovisko AK Náchod vůči našemu AK“, doporučením našim prověřeným pilotům se činnosti v Náchodě zdržet. Nakolik to bylo moudré, těžko soudit, ovšem rozpory to neuklidnilo.

Dne 3. 6. 50 došlo na letišti v Náchodě při navijákovém provozu ke smrtelné nehodě, při které zahynul plachtař Sedláček. V souvislosti s jejím vyšetřováním se na našem letišti poprvé objevilo dvoumotorové Aero - 45, které přivezlo vyšetřovací komisi.



F: Lyer



Ukázalo se, že letiště může splnit podmínky i pro provoz aerotaxi ČSA. Počátkem června byl na několik dní na letiště půjčen scraper s posádkou ze stavby nové továrny TOS a při úpravě plochy vykonal neuvěřitelný kus práce, pracoval od svítání do setmění včetně víkendu, přemístil tisíce kubíků a tvořil krásnou rovnou plochu.



F: Lyer (2x)



Další terénní úpravy však vyžadují stálou přítomnost nákladního vozu. Byl proto sjednán nákup pěti-tony Crossley od autodopravce Cvrčka z Náchoda. Sumu 50 tis. Kč na nákup si AK vypůjčil od hronovských divadelních ochotníků! Ve velké budovatelské soutěži aeroklubů je ale Hronov za I.Q.50 až na 127 místě (loni 10!). Co se děje? Vždyť se pracuje stále intenzivně a výsledky se vykazují?

Na upravené ploše chtějí plachtaři konečně také létat aerovleky, ale nemají vlečný letoun. Obracují se na KV AK o zapůjčení Čápa z Hradce Kr. s pilotem k provedení ověřovacích vleků. Jejich žádosti není vyhověno. Jaké byly asi důvody nevíme, ale naši kvůli tomu někde intervenovali, což se ukázalo spíše jako kontraproduktivní (dnešním slovníkem), tenkrát se říkalo, že do něčeho šlápli!

Z ústředí ARČS přichází redispozice dvousedadlovky Jeřáb OK-9000 z našeho aeroklubu na ústřední plachtařské výcvikové středisko Hůrka u N. Jičína, kde je vedoucím Míra Staněk. Jeřáb od ledna minulé sezony v Hronově nelétal a koncem r. 49 byl na mot. letišti opravován spodek trupu. Od Míry přišel telegram, aby Jeřáb byl připraven na sobotu 10. 6. 50 k převzetí. Naši z toho moc velkou radost neměli, ale skousli to. Možná, že si toho Míra byl vědom a tak pro Jeřába přiletěl s Mírou generální tajemník ARČS Otakar Švaříček s Čápem. Jarda Šolín vzpomíná, že „...do vleku Míra naložil manželku a kupu propriet včetně peřiny.“

Už dlouho nebyla řeč o „kraksně“ motorářů? Tak bohužel, jednu tu máme 30. 6. 50, kdy Mirek Krejsar se Z – 281 CRE havaroval, letoun byl zničen a pilot vyvázl bez úhony. Pilot L. Šimek prováděl toho dne na letounu vyhlídkové lety se školními dětmi, které je dostaly za odměnu od spořitelny za pravidelné spoření. Po posledním letu čekal na stroj již pilot M. Krejsar, který si telefonicky s instruktorem Korečkem dohodl kondiční start. (Koreček na letišti nebyl).



Letoun převzal od L. Šimka s běžícím motorem. Odstartoval ve směru na V. Poříčí, ale krátce po startu mu motor vysadil. Pilot se pokusil o zatáčku (místo při-

F: Lyer

stání přímo před sebe), letoun sklouzl v malé výšce po křídle a v „hodinách“ si zkrátil křídla, vyvrátil motor atd. Nehoda byla později vytykána Korečkovi za nedostatečnou přípravu a kontrolu pilotů při nácviu pro případ vysazení motoru při startu.

MD uplatnilo vůči aeroklubu náhradu za zničeného Krajánka, sníženou pro polehčující okolnosti na 6 tis. Kč a urgovalo předepsané úhrady za havarii Praga E-114 (rovněž redukované). Současně byl aeroklubu Hronov přidělen nový Šohaj Z-125 OK-0701 (na rozdíl od původní „pěťadvacítky“ již s podvozkovým kolečkem a centroplánem.)

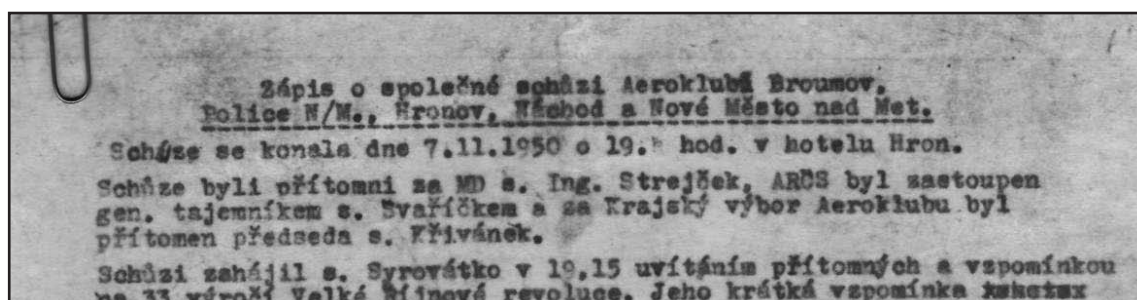
Politika, kromě povinných politických školení, prověrek a působení akčních výborů, pronikla do aeroklubů také povinností zasílat na ARČS informace o „sociálním rozvrstvení členů AK“ ve speciálním dotazníku. V tom nemohl být aeroklub mezi společenskými organizacemi výjimkou.

Zvláštní „přízeň“ nám projevil finanční referát ONV Náchod, když vyměřil 3% daň na vyhlídkové lety, ačkoliv se nejedná o leteckou dopravu. Na ARČS bylo ověřeno, že se tak děje jen v našem okrese. Výbor aeroklubu se dále snaží stabilizovat letiště tvorbou podmínek pro jeho rozšíření a daří se mu propachtovat další parcely od V. Martince.

Výbor je však nucen znovu vážit současnou finanční situaci AK, která je neutěšená. V pokladně je sice 60 tis. Kč, ale současně řada nesplacených závazků: úvěr ve spořitelně 73 tis. Kčs, dluh splátek ing. Koubovi (studie) a Ing. Pinkavovi (výškopis), úhrady MD za škody z havarií, půjčka na nákladňák od ochotníků aj. Řešení krize není v dohledu, pokud se nebude pořádně létat a nebudou tak tvořeny zdroje.

Do členské schůze našeho aeroklubu se dne 26. 9. 1950 dostavili předseda KV AK Křivánek a Šváb. Na programu jsou opět vztahy KV AK versus AK Hronov. KV znovu vytyká AK neúčast jeho zástupců (!?! ) na úvodních zasedáních KV, dále to, že si tam někteří (kteří ?) naši členové vyřizují své účty, špatná, snad prý i padělaná naše hlášení do budovatelské soutěže, (kdy originál poslaný na ARČS a kopie pro kraj se liší, což naši funkcionáři rezolutně vylučují), rozpory našeho AK s okolními, především s Náchodem. Aeroklub naopak vyčítá zástupcům KV, že si nikdo z nich nenašel čas, aby nás navštívil a o situaci se přesvědčil na místě, zhodnotil práci a případně pomohl, když do jiných AK si cestu našli, znovu kritizuje neochotu půjčit Čápa na vleky a p. Nic nového, nic se nepohnulo z místa. Kde je chyba? Šváb uzavírá: Pokud nebudete spolupracovat s KV a budete se hádat s okolními AK, nikam to nepovede!

V návaznosti na toto a ještě další jednání byla na 7. 11. 1950 do Náchoda (hotel Hron) svolána společná schůze aeroklubů Broumov, Hronov, Náchod, Nové Město n/M. a Police n/M. s představiteli MD (Ing. Strejček), ARČS (gen. tajemník Švaříček) a KV AK (předseda Křivánek) s hlavním cílem odstranit vzájemné rozpory aeroklubů a nastolit spolupráci. Z této schůze se zachovala fotokopie strojopisného zápisu.



Zápis o společné schůzi Aeroklubů Broumov,  
Police n/M., Hronov, Náchod a Nové Město nad Met.  
Schůze se konala dne 7. 11. 1950 o 19. hod. v hotelu Hron.  
Schůze byli přítomni ze MD s. Ing. Strejček, ARČS byl zastoupen  
gen. tajemníkem s. Švaříčkem a za Krajský výbor Aeroklubu byl  
přítomen předseda s. Křivánek.  
Schůzi zahájil s. Syrovátko v 19.15 uvítáním přítomných a vzpomínkou  
na 33 výročí Velké říjnové revoluce. Jeho krátká vzpomínka klesla

Velmi stručně z poměrně dlouhého zápisu: Schůzi zahájil s. Syrovátko (domácí AK Náchod) úvodem k 33. výročí VŘSR a poté předal řízení předs. KVAK Křivánkovi, který vyzval AK, aby si „to vyříkaly“ z očí do očí. Začal Broumov, který měl připomínky jen k Náchodu, že v r. 1945 z Broumova odvezl všechn kořistný materiál. Police vytýkala Hronovu, že na 1. máje shazoval z letadla v Polici květiny s blahopřáním od AK Hronov, aniž by to předem projednal s polickým AK. Hronov sdělil, že dopisem KVAK byl informován, že si na jeho nesportovní chování stěžují okolní aerokluby a k tomu prohlašuje, že svým jednáním nikdy nepoškodil žádný z aeroklubů. Naopak si stěžuje, že při výstavbě svého hangáru, důsledně vedené podle stavebního povolení, jsou mu kladeny překážky, že byl ONV v Náchodě (Ing. Kulhánek) nařčen, že provádí stavbu „na černo“ a že žádosti Hronova zůstávají u něj nevyřízené v šuplíku. S Náchodem že se dohodl o spolupráci a chce schůzi s dohodou seznámit (o což ale přítomní nemají /dle zápisu/ zájem). Do schůze se dostavuje (?) v tu chvíli Ing. Kulhánek z ONV, je mu s. Syrovátkem tlumočena stížnost Hronova na jeho adresu a Ing. Kulhánek sděluje, že je úředníkem ONV, bdícím nad dodržováním předpisů a že, aniž by chtěl Hronov poškozovat, tak musí říci, že „na černo“ staví. Slovo dostal Náchod, který popsal, jak Hronov tichou demonstrací brzdil létání náchodských na Žďárkách už od r. 1945, že když Náchodu byl přidělen Piper, tak Hronov ho nechal úmyslně venku a ne v hangáru a opět tiše bránil létání náchodských, kteří si pak obstarali pozemky pro vlastní letiště. Když letos zjara žádali MD o jeho schválení, bylo jim tam sděleno, že je to zbytečné, když Hronov tam oznámil, že se s ním Náchod spojil! Hronovu tak prý bylo prokázáno, že se snažil Náchod poškodit. Dohodu o spolupráci s Hronovem proto členská schůze Náchoda odmítla. Další zástupce Náchoda uvedl, že Hronov neprovádí řádně prověrky svých členů (!) a jedná falešně. Nové Město sdělilo, že po zakoupení vlastního mot. letounu a s budováním vlastního letiště (což údajně Hronov nelibě nesl), spolupráce ustala. S Náchodem je celkem spolupráce až na to, že Náchod zaslal na MD, KNV a ONV meteorologickou informaci, že na letišti N. Město je často mlha a navíc je v blízkosti projektované velké vodní nádrže! Další vzájemné stížnosti, ani reakce na přednesené již nebyly, tak vystoupili zástupci orgánů: MD Strejček: Při schvalování letišť se aerokluby navzájem snažily „až příliš dobře“ postavit letiště souseda do světla neschopnosti k provozu, ale MD si podmínky k provozu ověřuje. Informuje o výstavbě letišť a vyzývá k zanechání třenic a navázání lepší spolupráce AK ve zdejších kraji. KVAK Křivánek: hovoří o zkušenostech a vzoru SSSR, o perspektivě slučování aeroklubů, o tom že zřizování letišť má své meze. Generální tajemník AČSR Švaříček: mluví o potížích téměř všech AK u nás s tím, že řešení se připravuje na r. 1951, kdy dojde k zásadní reorganizaci. Současné zdejší třenice označuje za důsledek nízké politické vyspělosti aeroklubů. Vyzývá ke spolupráci v jednom celku. Aerokluby pak navrhuje těsnou spolupráci, i Hronov s Náchodem, zástupce závodního aeroklubu Rubena Náchod reaguje tak, že je ochoten spolupracovat s každým aeroklubem, jehož členové jsou řádně prověřeni!!! Na závěr předseda KVAK Křivánek navrhuje na 14. 11. 50 další společnou schůzi, ze které má vzejít návrh na utvoření výboru Aeroklubu Jiráskova kraje.

Tak to bychom měli krásnou ilustraci o vztazích aeroklubů v té době. Bohužel nemáme k dispozici subjektivní výklad hronovských zástupců z oné schůze, protože již nežijí, ani dnes již skryté potřebné souvislosti a podrobnosti. Řekl bych, že pud sebezáchovy vyvolával různé reakce.

Z další společné schůze, která se konala za přítomnosti předsedy KV AK Křivánka v Náchodě, přinesl M. Seidl do členské schůze AK Hronov 21. 11. 50 následující informace o záměrech ústředí na organizační změny v ARČS:

Nová hierarchie: Ústředí = ARČS  
Oblasti = „perutě“ = krajské aerokluby (KA Hradec Kr., KA Liberec, ...)  
Aerokluby = „letky“ (AK Hronov, AK Náchod, AK Broumov ...)

Měsíčně se mají konat schůze perutí, kde každá letka (AK) bude zastoupena 3 delegáty s jedním hlasem. Na 2. 12. 1950 je svolána první taková schůze do Hronova. O ní se ale nedochoval žádný záznam, pravděpodobně z ní sešlo. Tato organizační idea se však do praxe později neprosadila.



Rok 1950 zanechával jistou pachut' ze vztahů, spíše zostřil palčivé otázky budoucnosti řady pilotů i aeroklubů jako celku, ale celková nálada u nás a odhodlání k další práci zdaleka ještě neklesly k bodu mrazu. Osobní svědectví k této době přinést nemohu, byl jsem teprve modelářem a dění v kadlubu aeroklubu mi bylo ještě vzdáleno. Celkový dojem z nejbližších následujících let mám ten, že vzájemná sousedská animozita aeroklubů ustoupila do pozadí.

**Rok 1951** začal v aeroklubu Hronov již druhým Leteckým plesem, pořádaným 13. 1. 51 velkoryse v sále hotelu „U mostu“. Kapacita sálu byla vyprodána již v předprodeji, takže finanční výsledek byl zajištěn a skutečná účast a ohlas předčily očekávání. Však také jako host zpívala tehdejší první dáma české taneční a jazzové muziky Jiřina Salačová a na taneček s ní dodnes s nadšením vzpomínají ti nejodvážnější z našich pilotů. Doufejme jen, že ona také.

Bejbina se po dílech vynesla do sálu v prvním patře, složila a pak důmyslně zavěsila z pudy na hák ve středu stropní štukové rozety. Hotel „U Mostu“ už bohužel neexistuje, podlehl ohni, který byl dílem hasiče-pyromana Javůrka v roce 1956. Věhlas hronovské kapely tehdy přesahoval hranice okresu.

F: Lyer



Do členské schůze 20. 2. 51 se v kontextu s ohlášenými organizačními změnami ARČS dostavili zástupci TOS Hronov - soudruzi Šmída, Končinský a Král, aby předběžně projednali splnutí dosud založených závodních aeroklubů v Hronově pod jediný s názvem Spojené závodní aerokluby Jiráskova kraje. Nastalo období, kdy se ještě v mnohém dopracovávala podoba nové organizace.

28. 2. 51 se konala komisionální prohlídka letiště zástupci KNV v souvislosti s přípravou rámcových smluv v odvětví dopravy a pošt. KNV pak přidělil pro dokončení stavby hangáru 22 tun cementu a cementové kanalizační roury a hlavně 60 tis. Kč mimořádnou dotaci. Práce tak mohly pokračovat.

S jarem byl zahájen plachtařský provoz a s polickými plachtaři byla dohodnuta organizace jejich výcviku na našem letišti vč. zapůjčení kluzáku na dny středa, pátek a neděle. Motoráři budou létat v rozsahu jako dosud. V prověrkách pilotů bohužel nic nového.

Závodní výbor TOS Hronov schválil převzetí aeroklubu podle předchozích ujednání a souhlasil s navrženým složením výboru, do kterého nejvíce zasáhly tovární stranické a odborové orgány. Nová celostátní letecká organizace se nazývá **Československý svaz lidového letectví (ČSLL)** a 8. 5. 1951 předal dosavadní předseda aeroklubu V. Jirman svou funkci novému předsedovi Josefu Plecháčovi, pilotu plachtaři i motoráři, montéru strojů v TOSu Hronov. Bohužel, od tohoto dne až do členské schůze 15. 8. 51 není žádný záznam o činnosti orgánů aeroklubu. Členská schůze se konala za přítomnosti podn. ředitele TOS Hronov s. Noska a předsedy ZV ROH s. Šmídy a formálně schválila: 1.) soupis členů aeroklubu a 2.) následující složení výboru AK:



Předseda: Josef Plecháč - montér TOS, místopředseda: Josef Končinský - slevač TOS, jednatel: Jindřich Vojtěch – účetní TOS, pokladník: Luboš Šimek – str. zámečnick TOS, kultprop: Vlastimil Baudyš – horizontkář TOS, zapisovatel: Ant. Lyer – drogista, náč. mot. odboru: Frant. Koreček – Frigera, technik MO: Mojmir Seidl – technik v pivovaru, náč. placht. odboru: Vratislav Jirman – elektrikář VČE, hospodář a správce letiště: Zdeněk Šolín – konstruktér TOS, vedoucí modelářů: Ada Vondráček – papírník, mechanici: Oldřich Vacek – str. mechanik a Ant. Bartoň – soustružník v TOS.

Nový předseda ČSLL, ZO TOS Hronov Josef Plecháč

F: R.M.

Z ústředí ČSLL přišly směrnice, které umožnily oficiálně provádět kondiční lety i dosud neproověřeným pilotům a to tak, že každému prověřenému pilotovi byla určena skupina neproověřených, kteří s ním své kondiční lety konali.

Takže s prověřenými A. Bartoněm létali neproověření: M. Nyklíček, M. Štěpánský, a A. König  
L. Šimkem  
V. Jirmanem  
J. Plecháčem  
M. Švorčíkem  
M. Krejsarem  
K. Martinec, R. Bartoš ml., MUDr. Švorčík  
A. Lyer, Ing. R. Kleprlík, R. Bartoš st.  
J. Škoda, JUDr Seidl, E. Valášek st.  
C. Šimek, J. Zítka, M. Seidl  
J. Soukup, A. Vondráček a M. Labík.

Instruktor Koreček létal výcvik s novými žáky a s piloty lety přezkušovací, přeškolovací a kontrolní. Proč prověřování oněch dosud neproověřených trvalo tak dlouho? Kdo o tom rozhodoval? Mohly v tom být i osobní antipatie, či vyřizování účtů? Proč byly všeliké přimluvy a intervence za zasloužilé funkcionáře AK málo platné? Když se podíváme na shora uvedený seznam, tak prověřeni jsou vesměs dělníky-řemeslníky v továrnách, kdežto mezi těmi napravo žádný dělník není, jsou tam živnostníci, obchodníci, bývalí majitelé různých podniků, technik, lékař, advokát atp. Dnes je zřejmé, že se prověřovalo a priori „z třídního hlediska“. Mezitím také někteří piloti už s létáním skončili (Uher, Ježek, Středa, Škoda a d.)

My, mladíci-modeláři jsme se teoreticky připravovali na plachtařský výcvik. Chystalo se družstvo na příští rok a teorii nám přednášeli většinou Ing. R. Kleprlík a Vráťa Jirman. Samozřejmě jsme asistovali, jak to šlo, u každého plachtařského provozu a horlivě sledovali články v leteckém tisku o výkonech českých plachtařů, kterým se začalo dařit plnit zlaté i diamantové podmínky odznaků FAI. Např. vrchlabský Dr. Háza se Šohajem dosáhl 2. 8. 51 v mraku nad Krkonošemi absolutní výšky 7 500m a současně i diamantové převýšení 5000 m. Brňáci i Pražáci létali dlouhé i třístakilometrové přelety – některé jako cílové, tedy diamanty. Dne 7. 8. 51 letěl pražský student techniky Zd. Volf na Vážce z Partyzánského (u kterého minulého dne přistál po přeletu 307 km z Točné) po cílové trati 300 km do Jilemnice. Tam se mu doletět pro skončení konvekce nepodařilo a po cca 260 km přistál večer na poli u Červeného Kostelce, odkud jsme ho na transportáku přivezli na naše letiště. A nastalo samozřejmě zpovídání. Otázky kladli naši zkušenější plachtaři, kterým se dosud na přeletech moc nedařilo a pokud vím, neměl nikdo přes stovku. Subtilní studentík Volf odpovídal a my jsme měli uši nastražené a obdivně jsme naslouchali. Tohle vyprávění nás dovedlo vždycky nažhavit a vybudit představy o našem budoucím plachtění.

Ve dnech 20.-25. 8. 1951 aeroklub vyslal do státního kursu pro instruktory leteckého modelářství v Hradci Králové trojici „mladších dorostenců“ Felkla, Tomase a mne. Absolvovali jsme ho v jakési kapli na Pospíšilově třídě, kde se modely stavěly, a létalo se na hradeckém letišti – na civilní straně, kde stál hangár aeroklubu, který později, při havarii Migu, vyhořel a byl demolován. V trojicích jsme stavěli horkovzdušné balony a každý sám školní kluzáček IPRO 401. Dostali jsme průkazy pomocných instruktorů a chodili pak do modelářských kroužků do škol.

Už 26. 9. 1951 předseda J. Plecháč na schůzi ZV v TOSu podává na svou funkci předsedy aeroklubu rezignaci, kterou závod nepřijal a přítomný řed. Nosek vybídl, aby ostatní funkcionáři AK poskytl předsedovi aktivní pomoc. Plecháčovi byla vyslovena důvěra a za slíbených podmínek podpory se uvolil pokračovat.

Prakticky všichni plachtaři, kteří se přihlásili k úřední zkoušce, ji vykonali, ale průkazy pilotů byly zatím předány jen těm, kteří měli splněny i pracovní povinnosti.

V září byl opět vyhlášen celostátní zákaz létání mot. letadly. Předseda Plecháč v říjnu jednal v Praze a přivezl zprávu, ať jsou piloti trpěliví, zákaz je opět dočasný. Na ČSA pak zjistil, že v příštím roce by mohla dopadnout nepravdělná doprava aerotaxi Hronov – Praha. Z MD pak přivezl vzkaz, že o budoucnost letiště se nemusí nikdo obávat.

**Vstup do roku 1952 znamená opět celostátní změnu v organizaci sport. letectví. ČSLL se mění na DOSLET (dobrovolný svaz letectví), což především zní podobně jako sovětský DOSAAF. Idea lidového letectví v závodních aeroklubech neměla dlouhého trvání. Základní analogie DOSLETU s DOSAAFEM znamená: V první řadě základní výcvik leteckých a para-odborností pro armádu a branné účely státu. S akcentem na branný význam leteckého výcviku přichází pro nás, nejmladší adepty, příznivé opatření: Za letecký (plachtařský i motorový a parašutistický) výcvik se neplatí. Doslet je financován ze státního rozpočtu. Jisté problémy ovšem nastávají relativně starším uchazečům o letecký výcvik.**

V Letectví č. 5 ze 4. března 1952 se objevil tento článek o našem aeroklubu pod titulkem „Z HRONOVA:“  
*Tak, jako to již učinily mnohé základní organizace DOSLETU, tak jsme se i my rozhodli, že vám povíme o naší práci v minulém roce a o našich plánech do sezony právě nastávající. Minulý rok 1951 znamenal pro všechny naše členy našeho leteckého kolektivu veliký kus práce a námahy při budování našeho letiště. Byl dokončen veliký betonový hangár a upraven další velký kus provozní plochy. Přitom se ještě létalo a vozil nový stavební materiál. Minulého roku tedy bylo našimi členy odpracováno 5034 hodin. Naši plachtaři, přes všechny jim do cesty se kladoucí překážky, plnili plán za vedení instruktora s. V. Jirmanu celkem dobře. Bylo docíleno několika stříbrných odznaků. Výkonů z minulého roku je si nutno vážít, protože jich bylo docíleno na školních větroních, jelikož výkonné větroně a vlečný letoun nebyly pro nás k dispozici. V minulé sezoně jsme byli svědky bohatého motorového provozu, o který se postaralo našich 7 motorových pilotů)\* a 9 motorových žáků, za vedení instruktora s. F. Korečka. Výbornou organizaci všech podniků nám zaručil obětavý předseda s. J. Plecháč, který přes nedostatek času vykonal mimo svého úkolu ještě mnoho práce, a to nejen z dobré vůle a lásky k letectví. Na výroční schůzi byl všemi členy, hlavně mladým kádrem, uvítán nový*



organizační řád DOSLETU a ihned byl vyhotoven plán na letošní rok. Do letošní sezony máme připraveno 21 úředních pilotů a dalších 23 žáků ve výcviku A-B-C. Doufáme, že „Svatý Petr“ při letošním létání bude nápomocen a že nám pošle kromě výborného počasí také „materiální předpoklady“.  
ZO DOSLET, n.p. TOS, Hronov

)\* Pozn.: Jde tu nepochybně jen o „prověřené“ piloty, neproověřených bylo dalších 18.

Číslo 6 obrázkového čtrnáctideníku LETECTVÍ, které vyšlo 18. března 1952, bylo posledním číslem tohoto periodika pod tímto tradičním jménem (XXVIII ročníků). Počínaje 1. dubnem 1952 vychází sice ve stejné redakci, ale pod titulem KŘÍDLA VLASTI (podle sovětského Krylja rodiny). Zůstali jsme nadále jeho dychtivými odběrateli, i když ještě více přibýlo článků ideologické výchovy v atmosféře studené války. Obecně se pro časopis vžil jeho klubový název „KROVKY“!

Pro mne osobně byl rok 1952 rokem vyjimečným. Loni mi klaplo patnáct a já přesvědčil rodiče a získal jejich podpis, abych mohl zahájit plachtařský výcvik. Samozřejmě, že příznivé bylo i to, že mi na to stačily roční členské příspěvky a plnění předepsané pracovní povinnosti na letišti a souběžný „branný výcvik“ a školení. Létání samo bylo zadarmo.



Při prvních skocích bylo víc tahání kluzáku než vlastního letu. Dvacetivteřinový skok přeletěl celé letiště a dobrých 700 m se kluzák musel ručně odstrkat znovu na start. Vpravo: Zdeněk Tomas se těší na svých 20 vteřin slasti.  
F: Lyer (2x)

Nové družstvo pro A-B-C výcvik ve složení L. Felkl, Z. Tomas, V. Fendrych, R. Marek, Z. Lelková, R. Kovář, B. Thér a z minulého družstva J. Končinský bylo doplněno příradivšími se motoráři C. Šimkem a A. Lyerem a později se přidal M. Lindr, který již absolvoval A-B ve Vrchlabí. Začali jsme v dubnu, první smyk mám zapsaný 10. 4. 52. Krásně se na ty neopakovatelné zážitky vzpomíná: Když se navijákové lano s lehkým vrněním napnulo a kluzák se dal do pohybu po trávě, od níž se na vteřinky i odpoutával, vítr nadouval trenky a lanka kluzáku začínala šumět, když se skutečně odpoutal a letěl a bylo možno cítit na kormidlech jejich účinek, chtělo se křičet „já letím!“ . První měřený skok 20 vteřin mám zapsán instruktorem jako „skok 1/2 m“. Mě se zdál o mnoho vyšší!

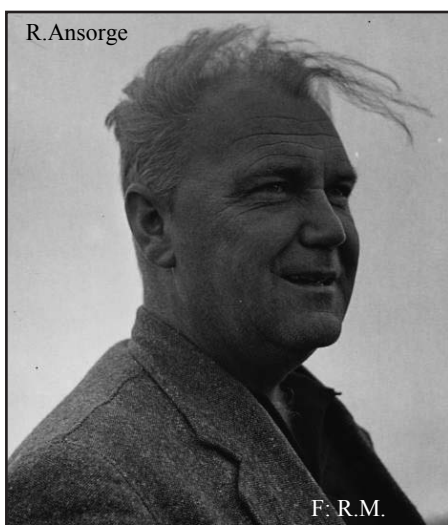
Luboš Felkl pak náš navijákový A-B-C kurs opustil a nastoupil do internátního aerovlekového kursu na dvojím řízení (na Jeřábu) ve Zbraslavicích a vrátil se už jako sólař a létal na Krajánku. Z uvedeného družstva on, Zdeněk Tomas a já jsme byli v Hronově prvními plachtaři, kteří stihli A-B-C během jedné sezony. Naším miliónovým instruktorem byl Vráťa Jirman a později nám instrukturoval i Erich Výravský, který absolvoval instruktorský kurs v dubnu ve středisku na Hůrce, u Staňka. Byla to pro nás báječná léta. Dokonce jsme rádi vstávali ráno před šestou, na brannou výchovu před létáním a když jsme si pak mohli na střelnici v Trutnově vystřelit z opravdové vojenské pušky, byl to pro nás zkrátka zážitek. Pravda, s přibývajícím věkem to naivní nadšení poněkud sláblo.



Náš „miliónový“ instruktor Vráťa Jirman dovedl vždy názorně předvést, co od svých žáků požaduje a dobře to vysvětlil. Všichni naslouchali pozorně. Vpravo: Když Luba Felkl na svahu ulétal C-éčko, dopřáli jsme mu léčivé bahno.

F: Lyer (2x)

V organizačním životě aeroklubu se objevují těžkosti. Předseda J. Plecháč oznamuje, že má veliké potíže s výkonem funkce předsedy, že není podnikem uvolňován k potřebným jednáním a že mu v souvislosti s funkcí zameškaný čas je odečítán ze řádné dovolené. Aeroklub píše do TOSu dopis se žádostí o uvolňování svého předsedy Plecháče v nezbytné míře. Záležitost končí 21. 5. 52 kategoričnou abdikací J. Plecháče z funkce předsedy.



R. Ansorge

F: R.M.

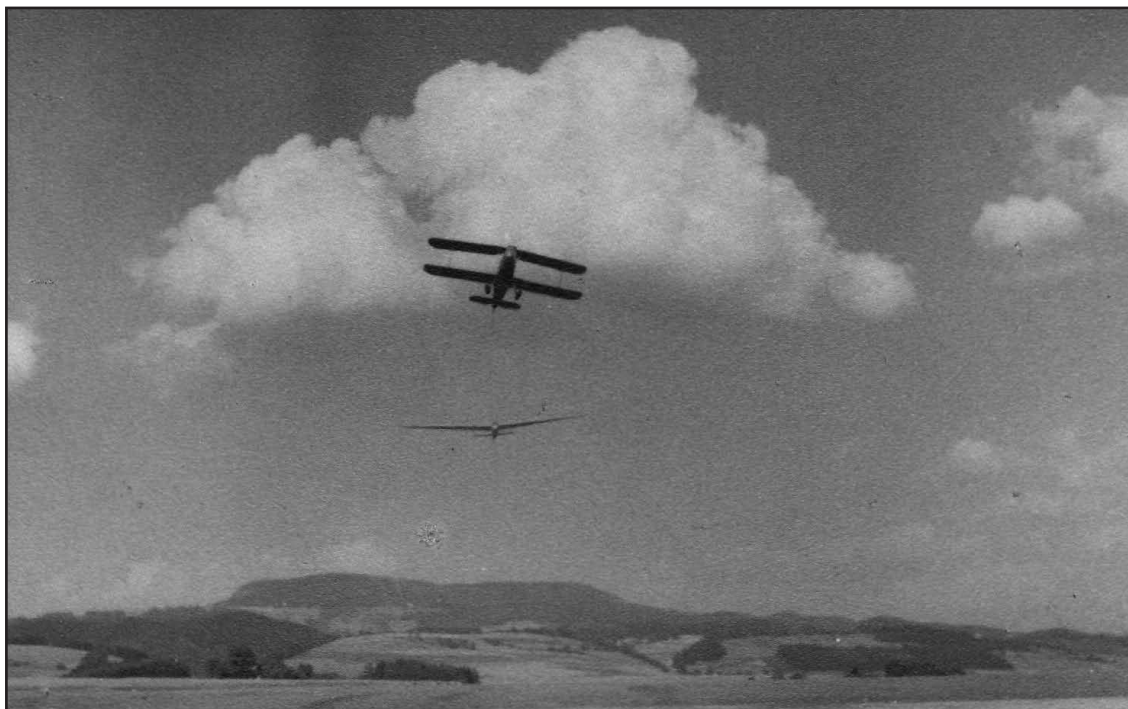
Novým předsedou je zvolen Rudolf Ansorge, který funkci přijímá jen „prozatímně“ a vyžaduje též zvolení i nového jednatele za J. Vojtěcha (Účetní TOSu Vojtěch byl sice dobrý chlap, ale o organizační praxi v aeroklubech neměl ani ponětí a navíc nebyl podle potřeby operativně k dispozici, jedinou výhodou byl přístup ke kancelářskému materiálu a poštovné na konto TOSu). Jednatelům byl zvolen A. Lyer, ale funkci přijal se stejnou podmínkou jako Ansorge, t.zn. že ji bude vykonávat jen do řádné volební členské schůze. V souvislosti se změnami ve výboru byli jako náhradníci do okresního zastoupení DOSLETu zvoleni E. Výravský, J. Valášek a R. Marek. Nově bylo třeba v organizaci DOSLET zvolit vedoucího branné výchovy, kterým se u nás stal Mírek Nyklíček (coby důstojník v.zál.). Branný výcvik se konal pravidelně každý víkend.

Již se změnou organizace z ARČS na ČSLL převzaly střežení letiště závodní strážé příslušných mateřských závodů, v našem případě strážní z TOSu Hronov. V DOSLETU se pak zavedl režim pomocných nočních strážních služeb, které na každou noc vysílal na letiště aeroklub. Takže v noci vždy s jedním ze závodních strážných sloužil jeden aeroklubák podle měsíčního rozpisu.

Byl také ustanoven vedoucí lektor letecké teorie, kterým byl jmenován Ing. Rudolf Kleprlík, který byl určen současně do funkce „náčelníka“ AK – v dnešním významu něco jako vedoucí letového provozu. Na pomoc jako asistent k němu určen R. Marek. Ve smyslu organizačního řádu DOSLETu vystupuje místní aeroklub jako „Okresní aeroklub Dosletu Hronov“ (podobně jako okr. aeroklub Dosletu Náchod, ...Broumov atd.) a jako o základní organizační jednotce se o něm plánuje a podávají příslušná hlášení o činnosti.



Plachtařům se daří, Prachatický a Výravský splňují všechny podmínky na „stříbrné C“ a aeroklubu jsou přiděleny dva nové větroně LG-125 Šohaj a jeden starší Jeřáb 9055. V polovině roku došel i nově přidělený naviják Herkules II s obrovským motorem Praga/Maybach o 150 k a hydraulickou spojkou, což je úplná novinka. Jsme zvědaví, zda to naše glajtry neroztrhá, ale naopak, jde to s ním velmi jemně.



Nad Žďárkami je kumul jako malovaný a „stočtyřka“ tam povleče natěšeného plachtaře se Šohajem. F: Lyer

Od pololetí jsou u nás **povoleny i aerovleky** a provádějí je zde piloti Bergmann a Polák z Náchoda a náš nově vycvičený vlekař Vráťa Jirman na C-104 (Bü-131 Jungmann) s motorem WM 4/3 o 105 k. Na podzim 12 plachtařů skládá úřední zkoušku pilota plachtaře. My, tehdejší kurzisté A-B-C jsme bedlivě sledovali starší piloty-plachtaře, kteří pro nás byli vzorem a hltali každé jejich slovo po vydatém letu a osvojovali si samozřejmě jejich hantýrku. Tady se hodí vzpomínka z poznámek, které zapsal Ruda Bartoš na téma



*„Můj osobní výškový rekord.“ Byla krásná letní neděle 1952, parný den a dala se očekávat bouřka. Všechny větroně byly ve vzduchu. O takových dnech se říkalo, že by mohla létat i vrata od hangáru. Létal jsem se Šohajem 125 a pod mrakem s tmavou základnou se nechal v pohodě vynášet do výšky. Asi ve dvou tisících se přidal další Šohaj s Tondou Bartoněm, o generaci starším plachtařem, který rád dával najevo určitou nadřazenost nad námi „nezkušenými bažanty“. Kdo dříve dosáhne základny mraku?*

Ruda Bartoš a Tonda Bartoně

F: Lyer

*Držel jsem se stále nad ním a dřív jsem vlétl do spodních částí a jemu se ztrácel z dohledu. Nabuzený soutěžením jsem se rozhodl, když Tonda z pod mraku odletěl, do mraku jít. (V té době nebylo radiové spojení, nebyli jsme cvičeni v létání bez vnější viditelnosti a také jsme téměř nic nevěděli o výškové*



nemoci.) V kabině se zšěřelo, ztrácel jsem kontakt se zemí a připadal jsem si jak v mléčné žárovce. Stal jsem se zcela závislý na přístrojích, z nichž hlavním byl zatačkoměr, dle něhož jsem se snažil uhlídat letadlo v pravidelném kroužení. Oči mi mohly vypadnout z důlků. Kroužil jsem snad, ale vypadal z centra stoupání. Co bylo dřív běžnou rutinou, byl nyní problém. Prudké stoupáky se střídaly se stejně prudkými padáky, měnila se rychlost, vnímal jsem stoupání, ale vario se jaksi zpožďovalo, v silné turbulenci jsem neměl tušení, kde se vzhledem ke stoupáku nacházím, dost mne to vyčerpávalo ale výškoměr ukazoval, že stále stoupám. Asi ve 3000 m se za obrovského rachotu začal Šohaj klepat a to mi ke klidu nepřidalo. Otevřel jsem okénko a pohled na část křídla potvrdil, že jsem v krupobití se sněhem. Vzdát jsem se ještě nechtěl a přibýlo hlídání, zda se netvoří námraza. Začal jsem mít starost, že jsem v nebezpečné výšce a obava z výškové nemoci. Kontroloval jsem proto, zda mi nefialoví nehty, což měl být úkaz výškové nemoci a signál k rychlému ústupu z výšky. Fialovou barvu jsem nepozoroval, ale cítil jsem únavu a uvědomil si, že pozdě reaguji na přístroje. V okénku výškoměru se objevila čísla 4 i 5, ale nebyl jsem schopen přesně určit výšku. Potřeboval jsem se uklidnit a rozhodl jsem se k rychlému sestupu. Zvolil jsem vývrtku a nechal Šohaje bezvládně padat mrakem. Klid však nepřicházel a jen co se mozek začal prokrvovat, uvědomil jsem si, že pod mrakem nemusí být hezky a že mraky mohou končit až na zemi v bouřce. Najednou se rozsvětlilo, já z toho vypadl, srovnal pád a opět viděl slunečný den. Ale kde jsem a kudy domů? Nic jsem nepoznával, jen jsem si uvědomoval, že jsem v blízkosti polských hranic, které překročit bylo trestné. Vydal jsem se na jihozápad a doufal, že přistanu na našem území. Poté jsem v dáli zahlédl kostelecké rybníky a byl jsem doma. Když jsem pozdě odpoledne přistál, letadla byla již uklizena a čekali jen „skalní“, kteří doufali, že se vrátím i s letadlem. Všichni jsme si oddechli. Přistál jsem naprosto vyčerpáný a odměnou mi byl jen záznam na barografu, kde však vrchol byl zaznamenán právě na sponě zápisového papíru. Nicméně měřilo se s mnoha svědky přímo z válce a bylo zjištěno, že jsem dosáhl výšky 4350 m. Mně tak zůstala jen krásná vzpomínka na adrenalinový let.“

Samozřejmě ten Rudův let byl tématem ještě mnoha dalších rozhovorů a předmětem mnoha dotazů a spekulací a také poučení.

V motorovém létání se postupně upevňuje jeho organizace a metodika výcviku. Zavádějí se v provozu pevně definované funkce řídicího létání, startera, finišera, zapisovatele a další. Vystává však otázka dalšího fungování F. Korečka jako vedoucího instruktora motorového létání. Na jeho zaměstnání v Aeroklubu Dosletu nejsou peníze a zaměstnání ve Frigeře je nejisté. „Šéfpilot“, budovatel a kamarád Koreček z Hronova odchází. Po návratu ze základní vojenské služby je do motorářského instruktorského kursu, probíhajícího pro celý kraj v Novém Městě, vyslán Láda Bůna a s úspěchem ho absolvuje. V organizaci Dosletu dále není možno, aby aeroklub byl pouze provozovatelem letadla a nikoliv i držitelem, jako tomu je v případě Sokola OK-BHP. Aeroklub na něj dostane tzv. „správkové listy“, jen pokud bude i jeho držitelem. Problémy vlastnictví a držitelství BHP dostal za úkol vyřešit M. Seidl. Vyřešil to tak, že Sokol létal.

V pracovní oblasti se provádí jednak údržba stávající přístupové cesty na letiště (od kostela), jednak je zahájena stavba nové štetované vozovky v přímém pokračování od vily Dr. Jiráskova (jak ji známe dnes). Samozřejmě se finišuje i na úpravách plochy a dodělkách na hangáru, kde už obě poloviny plně fungují, pouze betonová podlaha nové pulty čeká na zhotovení.

Dnes se tomu čtenář asi bude divit, ale tehdy před příchodem žní musel aeroklub nahlásit konkrétní žňové brigádníky a také agitační dvojice, které byly k dispozici žňovým střediskům pod heslem „ani zrna nazmar!“

Z Hradce Králové byl zakoupen a dovezen pro letištní manipulace, zejména k tahání navijákových lan, postarší traktor Svoboda 12 a skončila tak éra vypůjčování traktorů různých typů od různých vlastníků, Deutzem počínaje a Lanz-buldogem konče. Kus práce nadělaly, ale užilo se s nimi také dost dobrodružství. Deutz se na starém letišti dokonce převrátil (traktorista včas vyskočil), Buldog při řazení v kopci chytil nazpátek a o povyražení bylo postaráno. Nikdy se naštěstí nikomu nic nestalo!

„Svobodák“ byl pracant, ale když si umanol trucovat, málokdo si s ním věděl rady.  
F: Lyer



Při aeroklubu Dosletu Hronov byl založen paraodbor, který se opíral o instruktory – bývalé vojenské parašutisty - M. Lokvence, mistra odborného výcviku v učilišti TOS Hronov a L. Škopa. Překážková dráha a trenažery včetně tzv. „ptákořhu“, (kterýžto název správně pochopí jen ten, kdo si z něho skočil) a houpačky o 360°, byly postaveny v bývalém písničku „v Bosně“, naproti jižní bráně do TOSu a něco i za strážnicí na letišti. Skákalo se ale na letištích v Hořicích nebo N. Městě.

Začalo se také uvažovat o přestěhování starého hangáru z bývalého plachtařského letiště na Přičnici, kde jen chátral, na nové letiště, kde by měl sloužit jako učebny, dílny, garáže, sklady a sociální zařízení.. Měl stát ve svahu pod novým hangárem na zděné podstavbě. Výkresy, podle kterých by se dal postavit, vypracoval Zdeněk Šolín.

Již před prázdninami se aeroklub rozhodl uspořádat po žních letecký den s využitím vystoupení přátel z různých aeroklubů v kraji. Termín a rozsah byl dohodnut s KV AK a stanoven na 31. 8. 1952.



F: Lyer

Počasí ten den prálo, odpoledne se sice blížila bouřka, ale vše z programu se odehrálo včas, takže liják zastihl až po skončení poslední diváky, opouštějící letiště. Kromě místního aeroklubu se zapojily i Jičín, Hořice a sousedi a přítomno bylo i celé vedení krajského AK, v čele se štkpt. Ladislavem

Křemenákem. Ukázky plachtařského výcviku na navijáku i v aerovleku předvedli domácí, velice působivou leteckou grotesku (na téma jak se laik či opilec zmocní Pipera a nakonec vzlétne) předvedl Jičíňák Šebík, z Ju-52 seskočila vojenská paračeta a nervy podrásal svou akrobacií na naší Z-381 DSA



Štkpt. Křemenák promluvil k davu a z tribuny přesedl do „basy“ ( C-106 ).

štkpt. Křemenák, který neohroženě na zádech prolétával s kuckajícím motorem nad řadami diváků, aby dovedně využíval Lokvencova dolíku k obrácení letounu zase do normálu, v němž motor běžel spolehlivě. Dnes by to tak asi nešlo, ale tenkrát sklidil potlesk od laiků i znalců.



F: Lyer (3x)

Nakonec všechno zaprášili práškaři s Čápy Dynocidem, (určeným k boji s mandelinkou bramborovou – „americkým“ broukem), který se rozprostřel nejen po polích na horizontu, ale vítr jej zavál i na diváky i dále. Dodnes vzpomínám na ten nasládlý prášek v chřípí. Byla to jistá forma DDT a asi jsme si ho všichni nasáli a uchovali dodnes. Taky to by dnes asi nešlo a ekologové by padali do mdlob. Inu, nevědomost hříchu nečiní a práškaři tenkrát měli toho svinstva asi nadnormativní zásobu. Kasovní výsledek leteckého dne byl + 86 tis. Kč a nábor přinesl 18 nových zájemců o létání.

Počátkem září byl na našem letišti oficiálně povolen motorový provoz včetně výcviku a okresním náčelníkem OA Dosletu v Hronově byl jmenován Mirek Švorčík (mezi námi „Švorda“), již jako zaměstnanec KV. Byl vydán (kým?) konečný seznam prověřených, kteří jedině smí létat motorově. Bohužel, zasloužilci jako M. Seidl, E. Valášek, Lyer, C. Šimek a další v něm nejsou. Byl proveden nábor do nového mot. výcviku, ve kterém se objevují plachtaři Marek, Tomas, dále Končinský a Thost



z TOSu a L.Práze a v kursu rozjetém už dříve mají pokračovat ti, co už létají sóla (J. Valášek, Baudyš, Bartoš ml.), úlohami „bojové obraty“ na letišti v N. Městě, kde k tomu jsou letouny. (Tam se ale R. Bartoš dozvídá, že motorově létat nemůže, protože nemá platnou „prověrku“). My začátečníci svou elementárku zahajujeme na C – 106 (tj.voj. označení Z-381) s instruktory Bůnou, Hustákem a Kalhousem, kteří přilétají z N. Města. Bohužel, naše „stošestka“ DSA je záhy predisponována do Mostu a my pokračujeme v úvodních úlohách na Z-22 Junák. Pamatuji se, že jsme okruhy při SZ větru létali i na příčné dráze 320°, která dnes už není. Někdy tou dobou bylo zavedeno plánování leteckého provozu a jeho hlášení na let. dispečerskou službu.

Dne 30. 10. 52 přijíždějí do naší členské schůze vedoucí činitelé KV Dosletu (Křemenák, Suchý a instruktor Husták), aby nás informovali – hádejte o čem? No přece o další reorganizaci. Po roce existence přejde DOSLET do nové celostátní branné organizace **SVAZARM** a to k 1. 1. 1953. Na této schůzi navrhuje mjr. Křemenák, abychom náš starý plachtařský hangár předali parašutistům do Žamberka a sami si postavili nový objekt zděný, na který stavební materiál dodá KV již příští rok. Členové tento návrh schválili. Dne 17. 12. 52 se pak konala ustavující členská schůze ZO SVAZARMU při TOS Hronov, která byla fakticky totožná s členskou základnou aeroklubu Dosletu. Za OV Svazarmu byl přítomen hronovský J.Burdych. Členství v ZO Svazarmu, která má pečovat o základní brannou výchovu, se stalo podmínkou členství v **aeroklubu Svazarmu**, kde bude probíhat odborný letecký a para-výcvik. Byli zvoleni funkcionáři ZO Svazarmu. Předsedou Jos. Valášek, místopředsedou Z. Tomas, pokladníkem Z. Ožďanová, revizorem J. Řehák a členy výboru ZO Felkl, Baudyš, R. Bartoš ml., Z. Lelková a K. Matějů.

Závěr roku 52 je věnován přípravě leteckého plesu na leden 1953, plesový výbor Valášek, Marek, Tomas, Felkl a Lelková se činí. Lelková vyrobila přes 400 parašutistů, Marek tři makety Dakoty a zbytek výboru 7 modelů do tomboly a k výzdobě.

**I do roku 1953** jsme vstoupili lednovým leteckým plesem, který se konal ve dvou sálech: V hotelu „U Mostu“ (hudba Rytmus Broumov) a v hotelu „Slavie“ (hudba Jednota Hronov). Výsledek, jak jinak, byl velice úspěšný, zvláště zajímavá byla půlnoční scéna v sále „U Mostu“, kde podélně přes sál, po napjatých strunách, byly převlečeny – jako by přeletěly – makety Dakot, které uvolňovaly z drátu zavěšené parašutisty. To byly padáčky z hedvábného papírového vrchlíku, na nitích pod nimi byl buď bonbon nebo malý odznáček – letadélko. I když parašutistů bylo více než hostí plesu, boj o padající desanty byl tak urputný, že pod stropem zavěšená tradiční bejbina se jen houpala pod náporem těch, kteří na ramenou kamarádů chtěli získat padáčky uvízlé na větroni. Nejagresivnější byly dámy.

Co nás asi čeká ve SVAZARMU nám napověděl úvodník mjr. Karla Grepla, místopředsedy Svazarmu, otištěný v Křídlech vlasti na počátku r. 1953 (KV 1953/str.149) pod titulem **LETECKOU VÝCHOVOU KE ZVÝŠENÍ OBRANY!** (cituji jen s nepatrným zkrácením, pro obraz doby):

*„Ustavením Svazu pro spolupráci s armádou s přímým začleněním ostatních branně výchovných organizací dostala i naše letecká výchova a sport zcela nový charakter. Už to není jen samoúčelné létání pro zábavu a dokonce ne létání pro potěšení finančně silných jedinců, jako tomu bylo za předmnichovské republiky a i do února 1948. Už to není také létání vyhrazené kapitalistickým synkům a měšťácké buržoasii, létání, které pomáhalo utlačovat příslušníky dělnické třídy – zdravé jádro našeho národa, a svým kosmopolitickým zaměřením sloužilo zájmům mezinárodního kapitálu.“ ... Organizačně má novou koncepci letecké výchovy zabezpečit ...stálý profesionální instruktorský sbor*

*pro letecký a para-výcvik s řadou dobrovolných instruktorů ... a v územní organizaci Krajské aerokluby se síť výcvikových stanic (letišť). A dále: „Ve státě budujícím socialismus má letecká výchova nadmíru užitečný úkol ... úkol výchovy nového socialistického člověka, člověka nanejvýš ukázněného, odvážného, vysoce politicky uvědomělého. Je to výchova skutečných vlastenců ... schopných budovat a bránit svou lidově-demokratickou vlast. Imperialisté ... s cynickou otevřeností připravují novou válku na ovládnutí světa. My pak s celým táborem míru, vedeným SSSR, chceme této válce zabránit. ... Pod tímto zorným úhlem musíme přistupovat k plnění úkolů letecké výchovy a sportu... Předpokládá to vysokou ideologickou úroveň instruktorů, kteří musí umět každý úkol správně politicky zhodnotit a podložit. Bude-li každý letový úkol správně odůvodněn politicky, stane-li se ideologická výchova neoddělitelnou součástí výchovy letecké, pak snadněji zúctujeme se všemi zbývajícími nedostatky v letectví a parašutismu... Stejně KV a OV Svazarmu se musí zajímat o letecký výcvik a ... činit taková opatření, aby létání bylo výhradně zaměřeno na plnění úkolů výcviku a výchovy. I v leteckém sportu je naší povinností dosáhnout vzrůstu mistrů a rekordmanů. Proto bude ... i sportovní letecká činnost organizovanější a účelovější než dosud. Přispěje tomu ... zavedení titulu mistra sportu a výkonnostních tříd sportovce I. II. a III. stupně. ... V r. 1953 vyhlášíme ... boj proti nekázní v letectví, proti samoučelnosti letů, za zvýšení kvality a hospodárnosti leteckého provozu. Je to boj, jehož důsledným uskutečňováním značnou měrou přispějeme k zocelení tvrdé pěsti našeho lidu, připravené vyrazit zbraň z rukou imperialistických útočníků, toužících po ovládnutí světa.“*

Tolik onen úvodník, maršruta Svazarmu.

Místo zahájení letecké sezony se s úmrtími J.V. Stalina (5. 3. 1953) a K. Gottwalda (14. 3. 53, krátce po jeho návratu ze Stalinova pohřbu v Moskvě) dostavily opět zákazy létání. Na dny vyhlášeného státního smutku mám ale nezapomenutelnou vzpomínku. Zákaz létání byl vyhlášován již i dříve a při delším odstavení letadel z provozu se periodicky provádělo technické opatření – motorové zkoušky. Ze stanice SNB byly vyzvednuty vrtule, namontovány na letouny a provedena motorová zkouška, aby se motor opět vnitřně promazal. Zkoušky prováděli prověření piloti a také starší mot. žáci, kteří už létali sóla, např. Joska Valášek a Vlastík Baudyš. My, kteří jsme s mot. výcvikem teprve minulý podzim začali, jsme pomáhali éra vytáhnout z hangáru a pak zas uklidit. Nějak došlo i k tomu, že se po motorové zkoušce vytahly špalky, přidal plyn a vyšilo se takové malé kolečko, skoro po zemi, okolo letiště. No a toho dne státního smutku (datum už si přesně nepamatuji), z nějakého důvodu z těch sólařů zbyl s námi na letišti na uklízení jen Vlastík. Já a Zdeněk jsme ho ukecali, aby s každým z nás to kolečko s Piperem taky oblétl. Zkrátka: skončilo to tak, že Vlastík vystoupil a my si jeden po druhém oblékli solo to kolečko taky. No, byla to nehorázná klukovina, nic moc jsme nedomýšleli, co by, kdyby. Byli jsme ale mistři světa, vždyť jsme měli C-éčko, na glajtru a na bejbině nalétáno 5 hodin a několik startů motorového výcviku. Přežili jsme to naštěstí všichni bez nejmenší úhony, my, pajpřík i Vlastík, který nenašel sílu nás zahnat do kouta. Strašně nám pak ti starší, co u toho nebyli a oklikou se jim to doneslo, „vyprali žrádlo“ (právem, což jsme jaksí dost dlouho nebrali), ale nepráskli to šéfstvu, to by to s námi všemi vzalo jiný konec. Tato epizoda by ovšem nebyla možná, kdyby letiště ještě hlídali „esenbáci“ a ne už závodní strážní, jako v tomto případě starý pan Kalhous ze spořitelny, který se s námi nepotýkal a asi myslel, že to poletování patří k věci. Tak se to stalo a už to nejde „odestát“.

Bohužel dnes nejsou k dispozici z té doby žádné zápisy ze schůzí, rozhodování o aeroklubu není zřejmé, zdá se, že „akční“ působení ještě pokračuje. Svou dlouholetou obětavou a plodnou činnost v Aeroklubu Hronov končí spoluzakladatel zdejší MLL i ČNA Mirka Seidl a později odchází z Hronova do Prahy. Také jeho dcera, plachtařka Iva Seidlová, která zahájila v roce 1952 studia na ČVÚT, s létáním v Hronově skončila.

Pokud jde o další rozvoj letištní základny aeroklubu, znovu se na pořadu dne objevila otázka přestěhování starého hangáru na nové letiště. Žamberečtí parašutisté ztratili zájem o náš starý hangár, takže Z. Šolín své plány oprášil a začalo se souběžně jednat o povolení stavby, což zajišťoval předseda Ansorge prostřednictvím KV Svazarmu, a my zahájili stavební práce vytyčením staveniště a kopáním



Kopáči: Valášek, Felkl, Marek, Streubel



Betonáři: Tomas, Ožďanová, Prouza, Felkl a Hanušová

F: Lyer (2x)

základů. Zdicí materiály i cement jsme skutečně od KV dostali, ale ve věci stavebního povolení to nějak „drhlo“ a příslušný odbor ONV stále vyžadoval další dokumenty, kterých se mu nedostávalo a poslal dopis o zastavení stavby. Ani s pomocí KV se nepodařilo stanovisko ONV změnit (v čem bylo jádro pudla dodnes nevíme) a zkrátka, i když se stavělo, tak stavba nikdy povolena nebyla a skončilo to stavbou základů a subterénní podstavby vč. zdiva a příček. Tak ta stavba zamrzla na věky, zdivo si v pozdějších letech občané rozebrali a zůstaly jen lité betonové základy, které rozebrat nešly. (Na nich dnes zčásti stojí hangár 2).

My mladíci z loňské líhne jsme se nenápadně a rádi přiřazovali k již ostříleným plachtařským a vůbec pilotním mazákům a našim vzorům, což se projevovalo m.j. i tím, že jsme s nimi chodili do naší letecké hospody „Na Hranicích“. Dnes už neexistuje, tenkrát stála vlevo od cesty, kde hronovská Husova ulice přechází na katastrálních hranicích do velkopoříčské Poříčské ulice. Dnes je tam dost nevábna parcela, na níž se povalují různé autovraky, ale tenkrát tam vládl v patrové hospodě hostinský Vinca Hanuš, postarší vyhublý malý muž s dozadu ulíznutými řídkšími vlasy, v původně bílé, rozhalené košili s ohrnutými manžetami a černých oblýskaných kalhotách, vzhledem tak trochu kuřák hašiše s věčně přilepeným retkem v koutku, utěrkou v ruce a profesionální péčí o hosty. Dobře se u něj vařilo a nás měl rád, i když na nás rozhodně zbohatnout nemohl (nechci mluvit za všechny letištní štangasty, ale většinou jsme nepili ani nekouřili, zato dost jedli). Když jsme se obvykle v šesti i více krcích objevili v přízemním lokále, sesadil stoly a přinesl terinu držkovky a mísu nakrájených, kouřících knedlíků ke guláši a každý si nabíral sám. My jsme si tam při tom vyměňovali své poslední letecké zážitky. „Ceny byly vzorné a obsluha mírná“, jak sám Vinca hlásal. Prostředím typická venkovská hospoda, do které se nikdo nepřestrojoval, ale kde vám při příchodu šéf vždy utěrkou ofláknul stůl, případně z okna vyklepal ubrus. V historický předvečer měnové reformy 1953 nám Hanuš velkoryse poskytl tradiční menu v neomezené míře s čepovanou osmičkou. Byl tehdy rozhodně výjimkou a my mu za to dali všechny naše zbývající bezcenné koruny. V patře hospody bydlel Richard Link (nebo Linke?), řečený Říša, známá a srdečná hronovská postava, ryšavý a oplešalý vazoun, povoláním řezník v masně (u bývalých Pejskarů) v Polici, předválečný profesionální boxer. Sedával dole v hospodě a jednou se zvlášť otevřeným srdcem nás pozval k sobě nahoru, kde nás počastoval polic-



kým salámem hrubě krájeným z trdla a kyselými okurkami, oboje vysvobozené z šatní skříně. Na zdech visely fotografie v boxerských pózách Řišovy tehdejší vypracované postavy i jeho věhlasných soupeřů, dokonce i Gene Tuneye. Když jsme se ptali, zda s ním opravdu taky boxoval, protože na fotce bylo věnování, jen suše a jaksi koutkem vedle věčného doutníku procedil: „Strašně mě tenkrát seřezal!“

Co se týče létání, tak aerovleky u nás již pevně zakotvily a s Náchodem jsme k tomu využívali jednu C-104 na střídačku, když bylo potřeba, pendlovala i během dne. Vzpomínám na svůj první aerovlek s Jeřábem za tímto dvouplošníčkem. 20. červen byl horký den, vzduch se tetelil a byl tzv. „shnilý“ a s těžkým Jeřábem „stočtyřka“ taktak odstartovala a vůbec to nelezlo. Za mnou seděl instruktor Ludva Novák z N. Města a plazili jsme se stále po zemi, tak mi to nemohl pořádně „půjčit“. Když mi to pak asi v 50 m předal, začal známý obrázek: pendloval jsem mísovitě ze strany na stranu, pozdě kontroval velkou setrvačnost Jeřába, půlmetrové stoupání bylo fuč a Ludva to musel ustálit. Za celý vlek, který trval půl hodiny, jsme se nedostali nad 100 m a tak nás Vráťa vlekł stále dokola v tom našem dolíčku, protože okolní kopečky jsme nemohli přelézt. S motorem horkým jako pěták nás vypnul na okruhu a šel se chladit a my s Ludvou jakbysmet. (To hlavní jsem však při tom aerovleku pochopil a můj třetí aerovlek, už na Pionýru, byl sólo.) Později, už jako vlekář, jsem si často na ten první upocený aerovlek vzpomněl, když jsem s „basou“ (Z-381), které se motor také moc netočil a koníci chyběli, vlekł prvňáčky nad libereckými střechami. Tenkrát jsme ovšem měli k dispozici na takové případy i Čápa a to byla jiná píseň. Když pak přišly Bohatýry Z-226B, bylo vyhráno a vlekání už nebylo tak na srdce.

Během roku 53 se u nás, po předchozí dohodě, usídlili „na plný úvazek“ Broumováci, kterým zavřeli letiště. Vzpomínám na instruktora Frantu Kroula a jeho partu Tér, Berka, Mätzner, Lamka, Soukup, Pohl a snad i další.

Toho roku 53 jsme někteří z „loňského vrhu“ vykonali úřední zkoušky pilota plachtaře a získali pilotní průkazy. Začali jsme se zajímat o splnění podmínek na „stříbro“ a o mimoletištní lety a přelety a sledovali, co se v plachtění děje u jiných aeroklubů i venku, zejména v Polsku, odkud byly k mání dobré a čerstvé informace a časopisy.



Ve dnech 25. 7.-16. 8. 1953 se ve Vrchlábí konaly I. Celostátní plachtařské závody (CPZ). Mirek Švorčík a Vlastík Baudyš měli silné motocykly a rozhodli se v neděli 9. 8. Vrchlábí navštívit. Já jsem usedl na tandem Švordovy BSA 500 a Joska Valášek na Baudovu PRAGU 350 (s kardanem!). Když jsme dopoledne na vrchlabské letiště dorazili, dozvěděli jsme se, že včera se letěl směr Budapešť, volný přelet s převýšením (vyhlášený na počest mezinárodního festivalu mládeže, který se v Budapešti právě konal), že spousta závodníků je ještě po trati, takže neděle je vyhlášena jen jako treninkový den.

Kdepak přilby, to se tenkrát ještě nenosilo.

Shlédli jsme start těch, kteří šli trenovat a rozhodli jsme se vrátit přes Polici n/M., kde se konaly v městských ulicích motocyklové rychlostní okruhové závody. To tenkrát byla móda a konaly se (i opakovaně) také v Hronově, Náchodě a jinde. Když jsme se v Polici drali mezi diváky co nejbliž k trati, kdosi známý na nás spustil, co tam pohledáváme, když nám v Hronově padají eroplány, že prý někde u Zlíčka, to prý ví jistě. Okamžitě jsme sedli na stroje a hnali přes Bezděkov, Srbskou a Zlíčko

domů. V Zálesí už u silnice stála různá auta, čumilové a taky naši z letiště, kteří nám vyličili událost: Dva Šohaje, které sem mezi jinými z Vrchlabí při treninku doletěli, se v kroužení nad Zličkem srazili. Pilot Kulhánek, jehož větron přišel při kolizi o ocas, se zachránil padákem, zatímco pilot druhého větroně, Ing. Šlechta, vyskočit nepořídil a při pádu větroně do lesa přišel o život. Z lesní stráně podél potoka se vracel MUDr. Král s potvrzením té tragické zprávy. Na nás pak zbyl smutný úkol odnést Šlechtovo tělo již v rakvi do pohřebního vozu. Nad Hronov se kromě uvedených nešťastníků dostala z Vrchlabí ještě řada jiných pilotů větronů, kteří, když viděli k čemu došlo, u nás přistáli. Byl mezi nimi i Kralovičův K-7 „Úderník“ s posádkou Jágr-Kdér. V souvislosti s havárií přiletěla k nám i generalita SVAZARMU, pobývající tou dobou na CPZ ve Vrchlabí. Tak jsme okolo nich přešlapovali a poslouchali co říkají. A tam jsme poprvé na vlastní uši uslyšeli jak mjr. K. Grepl, místopředseda Svazarmu, komusi říká: „...tohle letiště přece není rozvojově perspektivní, to nikam nevede!“ To se nás nepředstavitelně dotklo, zvláště když se objevovaly zvěsti, že vojáci, kteří teď mají hlavní slovo, vidí budoucnost jen ve velkých a profesionalizovaných základnách, střediscích s parametry letišť na úrovni, umožňující kompletní branecký letecký a para- výcvik včetně nočního létání. To byla sprcha. Slova Greplova úvodníku se naplňovala. Prioritou byl přece výcvik pro branné účely. Tato epizoda sice bezprostřední vliv na život aeroklubu v Hronově neměla, ale zasadila kořen oprávněných obav. A to ještě mjr. Grepl nevěděl, že před pár dny si dva naši plachtaři vyzkoušeli kolizi ve vzduchu taky, ale se šťastným koncem! To bylo tak:

Červencového dne 26. 7. 53 jsme létali se vším, co mělo křídla, na svahu od Homolky až po Kaučák. Ze začátku to byl při mírném JZ-větru čistý svah, ale odpoledne do toho prokouklo sluníčko a začaly se tvořit nesmělé stoupáčky, které se na obvyklých místech odlupovaly od svahu. V těch se někteří pokoušeli zakroužit a získat nějaký metr nad ostatními navíc. To se s pravidly létání na svahu moc neslučuje a bylo zaděláno na průšvih. Nikdo ze země ten střet neviděl, ale uslyšeli jsme takovou divnou almarózní ránu a pak jsme si všimli, jak dva Šohaje míří ze svahu nejkratší cestou na letiště. Oba přistály rovnou ze směru od kopce, piloti Joska a Luboš hned vyskočili a obhlíželi svá éra. Doběhli jsme k nim a zjistili, že Joskův Šohajík (1770) má velkou ránu v torzní skříní levého křídla, asi 1,5 m od kabiny a Lubošovu (0740) chybí víc než metr křídla. Obrovská klika. Případ měl ale dohru, a to soudní. Dle nových pravidel ve Svazarmu byly případy se škodou přesahující určitou mez řešeny soudně! A tak se skutečně u lidového soudu v Náchodě konalo stání, kde kromě provinilců jsem byl coby zodpovědná osoba i já, jakožto řídící létání onoho osudného dne. Byli jsme z toho jednání dost nesví (aspoň já ano, byl jsem u soudu poprvé v životě a díky Bohu naposled), ta atmosféra nezúčastněně rigorózního jednání a prostředí udělaly své. Věděli jsme, že je k soudu předvolán i náčelník KA Svazarmu mjr. Křemenák, ale dosud nedorazil. Jednání tak bylo zahájeno bez něho. Matně vzpomínám, jak jsem se na dotaz předsedy snažil vysvětlit své poslání a možnosti řídicího létání ve vztahu k té „letecké mimořádné události“, a jak předseda otázkou „tak co a jak tam řídíte, když se vám srážejí letadla?“ mě přiváděl do rozpaků. (Radiové spojení tenkrát ještě nebylo!) Jednání bylo nakrátko přerušeno příchodem náčelníka KA, který předložil své papíry a své zpoždění omluvil „viz major“! Zdálo se, že uniforma a majorské epolety účinkují. Rázné vojenské vysvětlení (za provinilce) složitosti situace pod vlivem řady nepříznivých a nepředvídatelných faktorů, vedoucích ke kolizi, při nichž pak role pilotů nebyla tou úplně hlavní a s poukazy na dosavadní mládí a bezúhonnost atd. to nakonec soud rozsoudil pro nás dobře. Nikdo nic neplatil, nepamatují si už, jestli piloti nedostali nějakou podmínku (Joska s Lubošem nám to už neřeknou), ale Šohaje byly po opravě vráceny do aeroklubu. Soudci toho o létání mnoho nevěděli a snad ani vědět nechtěli a tak díky Křemenákovu toto precedenční jednání skončilo tak, jak skončilo. Mohlo to být horší.

Někdy na přelomu června a července nám byl přidělen první LF-109 „Pionýr“ (první start na něm mám zapsán 4. 7. 53 s instruktorem M. Švorčíkem), éra výcviku na kluzácích (ŠK) skončila a nastoupila propracovaná metodika výcviku na dvousedadlových větroních. Ani už dnes nevíme, kdy naposledy

u nás vzletl za účelem výcviku „glajtr“. Pravda je, že Pionýry vedly ke zdokonalení a zhospodárnění výcviku a spolu s promyšlenými osnovami i k jeho podstatně vyšší bezpečnosti. Svazarm v r. 53, kromě plánování létání dále upevnil organizaci letového provozu, což byla pozitivní stránka zejména ve výcviku. O radiospojení – zejména u plachtařského provozu, tehdy ještě bohužel nebylo ani slechu.



Stočtyřka OK-BOJ měla marking ještě z CPZ. S Pionýrem obsazeným dospělými chlapci toho měla dost. Vpravo: broumovský instruktor Franta Kroul a žáček Mätzner.  
F: Lyer (2x)

S odchodem Korečka a po tom, co se hlavním působištěm instruktora Bůny stalo Nové Město, v Hronově motorový výcvik prakticky skončil. Nevím, jestli se v tom už projevovala ústřední linie SVAZARMU s přísnějšími nároky na podmínky výcviku branců, který byl veden už podle vojenských osnov, nebo jiné, např. perzonální vlivy. My jsme ale už v započatém motorovém výcviku nepokračovali a řada mladých pilotů odešla do základní vojenské služby, takže to nebylo ani moc cítit. C-106 DSA byla predisponována do Mostu, zbyly tu Z-22, Sokoli a Pipery. Kdy a kam potom postupně mizely už nevím.

Na samotný závěr roku jsme my, tehdy „mladáci“, začali připravovat další osvědčený letecký ples. Případl mi úkol pro ten účel vyrobit 3/4 maketu Sokola k zavěšení pod strop na sále U Mostu. Bejbinu jsme tam už pověsit nesměli, prý pro narušený závěs, který už nesnese zátěž nad metrák. Sokola jsem zkreslil a vyrobil v truhlárně u Rýdlů ve V. Poříčí, což mi u svého švígřfotra vyjednal J. Plecháč st. včetně materiálu.

**I Rok 1954 byl tedy tradičně zahájen leteckým plesem,** který opět nezklamal ani nás, ani návštěvníky, kterých bylo tolik, že podlaha sálu v patře se při tanci do rytmu pohupovala. Hotel to přežil. Maketa Sokola, chudák, skončila po plese zapadaná sněhem na transportáku u hospody; jaksi se na ni zapomnělo.

Tenhle rok začnu poněkud osobně, byl pro mne lehce hektický. Kynula mi předčasná maturita, neboť nám čtyřleté Jiráskovo reálné gymnasium o rok zkrátila školská reforma a nově zavedená Jedenáctiletá všeobecně vzdělávací střední škola. V aeroklubu bylo rozhodnuto o tom, že bychom já a Zdeněk Tomas měli jít v dubnu do instruktorského kursu do Hořic. A taky bylo nutno si vybrat co dál po maturitě. Po návštěvě náborových pracovníků z ČVUT na naší škole jsme se rozhodli pro pražskou techniku (pokud nás tam vezmou!), s tím, že si tam na Točné i zalétáme. Mluví v množném čísle, protože do gymplu jsme chodili tři plachtaři, ve třídě se mnou byli ještě náhodští Janové Kašpar a Polák. A také oni byli vysláni svým aeroklubem do instruktorského kursu! Maturita-nematurita, rozhodli jsme se stihnout všechno.



Instruktorský kurs v Hořicích, kde sídlil krajský aeroklub, jsme úspěšně absolvovali od 20. 4. do 7. 5. 54. Zkušební komise tehdy nesměla být ze stejného kraje a proto jako examinátoři byli pozváni krajským plachtařským náčelníkem Mílou Bretem profesionálové z Liberce: Jaroslav Prchal a Josef Hak. Při zkouškách se nás jen tak mimochodem zeptali, kam míříme po maturitě. A my, že do Prahy na ČVUT. Chvilí na nás udiveně koukali a pak se zeptali: „Tak proč jste vůbec dělali tenhle instruktorák? To chcete skončit s létáním? Nebo si snad myslíte, že si v Praze zalétáte? To jste tedy bláhoví! Pojdte študovat na novou Vysokou školu strojní do Liberce, tam budete mít v aeroklubu nesrovnatelně lepší podmínky než v Praze!“ A tak jsme zakrátko jeli dělat přijímací zkoušky na VŠS Liberec, kde jsme byli přijati. Ani dnes, s velkým odstupem, toho nelituji.

Sezona se doma slibně rozjela, bylo s kým a na čem létat, pokračovala nová elementárka plachtařů (Streubel, Ožďanová, Hanušová, P. Borůvka(Zbečnický), Prouza, Král, Novák, Hoffmann, Vlček,...), létali u nás Broumováci a my, zatím platonicky, pošilhávali po „výkonném plachtění“, bylo dost plánů na létání i na zvelebení našeho stánku.

V květnu však u nás došlo k maléru. V neděli 23. 5. 54 jsem, ač novopečený instruktor, nebyl na letišti, i když od rána bylo hezké počasí (doháněl jsem čas zameškaný instruktorákem, šturmoval jsem s přípravou na maturitu) a zacpával jsem si uši, abych neslyšel, jak se létají aerovleky. Mohla být tak polovička dopoledne, když se motor stočtyřky odmlčel, ačkoliv počasí volalo k dalším startům. Ten klid netrval ani hodinu, když před našimi okny zabublala Švordova „besárna“. Mirek, viditelně nesvůj, ke mně do okna spustil naléhavě: „Pojeď se mnou na letiště, je malér, Vráťa spadnul se stočtyrou na Příčnici, už je ve špitále, snad nic vážného, ještě to musím říct Boženě (Vráťově ženě), vlečná je nadranc, pojd' dát do kupy papíry, už je to ohlášený, za chvíli jsou tady ....“ Tak jsem jel.



F: archiv R.M.

Stalo se toto: Švorda posadil do Pionýra k aerovleku nějakého žáka, snad z Broumova, a za něj instruktora Ericha Výravského, který byl t.č. na opuštětku či dovolené z vojny. Podle závěru komise: při nezvládnutém aerovleku Pionýr vypnul v malé výšce a pravděpodobně i na malé rychlosti vleku a vlečný letoun v pádu narazil do země (v místě „U křížku“ na Příčnici, jen pár kroků od místa, kde dnes stojí řadové domky kde bydlím). Pionýr přistál bez újmy na bývalém plachtařském letišti.

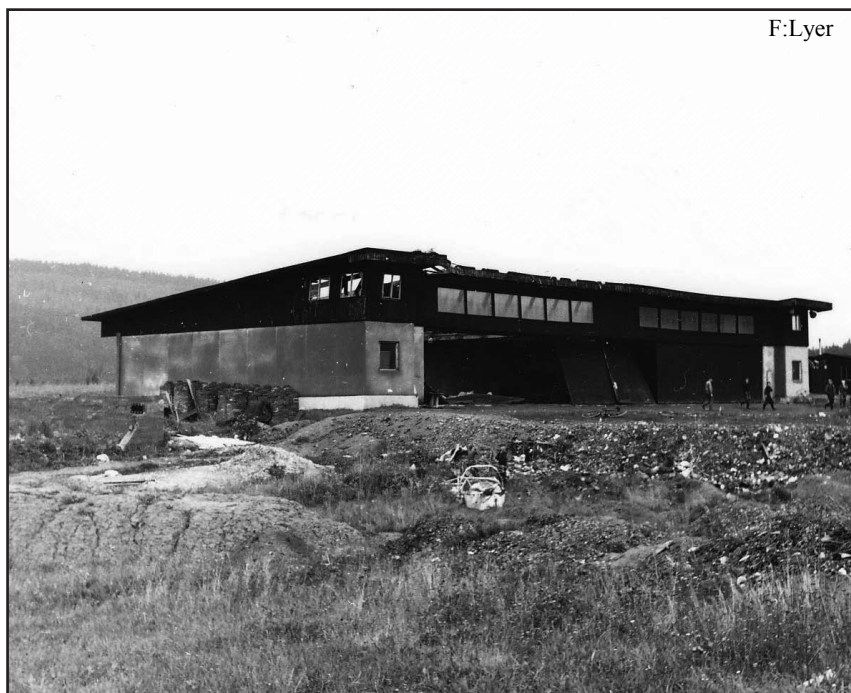
Po dopsání a srovnání všeho co bylo třeba a poskakování okolo komise a jejím odjezdu jsme jeli za Vráťou do špitálu do Náchoda. Měl obrovsky opuchlý nos, který se ztrácel v rudo-modrém podlití obličeje, jak narazil do polstru nad palubní deskou (kam ho pustily upínací pasy) a frakturu nějaké kosti v jednom kotníku. Byl v relativně dobrém duševním stavu, rád že přežil, ale vyslovoval obavu z reakce své ženy, která u něho už byla a nesla to hůř než on. Odcházela prý s kategorickým „to bylo naposledy!“ A bohužel bylo. Vráťa už do eroplánu nesedl.

Od této chvíle se u nás aerovleky nelétaly (s výjimkou různých technických převleků) až do „zmrtvýchvstání“ letiště po r. 1990. Největší ztrátou pro aeroklub však bylo ukončení letecké činnosti obětavého a lidsky mimořádného Vráti Jirmana, který plachtění a výchově mladých plachtařů v aeroklubu Hronov věnoval nejlepší léta svého života. Jako plachtařští instruktoři nadále působili Mirek Švorčík, broumovský Franta Kroul, já jen do září, kdy jsem odešel na školu do Liberce, a po návratu z vojny Erich Výravský. Nevzpomínám si už, kdy byl po havarii obnoven na letišti provoz (to netrvalo moc dlouho), ale zakrátko byl Mirek Švorčík z náčelníkování v Hronově odvolán a stal se zaměstnancem krajského aeroklubu v Hořicích (později se stal náčelníkem v Jičíně). Funkci náčelníka po

něm převzal Ruda Ansorge, ale už jako aktivista (tzn. dobrovolný neplacený funkcionář). Nastala tzv. systemizace leteckého výcviku a letištní sítě. Nejnižším stupněm byla **navijáková stanice** a tato systemizace byla stanovena pro naše letiště v Hronově – V. Poříčí.

Většina žáků tohoroční elementárky se dostala na sóla a Zb. Vlček s Rad. Hoffmanem odešli na vojnu do pilotních škol. Dosavadní plachtařská úroveň se výkonnostně nepřehoupla přes výkony na úrovni stříbrného céčka. Zatím se u nás nenašel nikdo zkušenější, aby se stal vůdčím duchem a inspirátorem a vzorem výkonného plachtění – zejména přeletů. Navijákový provoz tomu ostatně moc nepomáhal, i když v minulosti se většina přeletů od nás uskutečnila po navijákovém startu.

Smůla roku 1954 však ještě nebyla vyčerpána. V noci z 23. na 24. srpna prošla krajem frontální bouřka s projevy vichřice, která za sebou nechala spoušť v lesích a na stavbách a odnesl to i náš hangár, kterému uragan odnesl střechu ze západní poloviny a uložil ji na pole za hangárem. Současně došlo i k posunutí krovu na sloupech a deformacím ve vazbě. Byla při tom i velká klika, protože větromě byly (až na rozloženou bejbinu 8427) umístěny ve východní půlce hangáru, neboť západní byla uvolněna pro žňové uložení sklizeného zrna, takže letadlům se nic nestalo. Já odjížděl na šest let do Liberce a kamarády doma čekaly starosti s opravou hangáru.







## **PŘÍLOHY**



# VEŘEJNÝ VZLET

nového dvousedadlového aeroplánu s pasažerem  
v Hronově n. M.

prvního českého aviatika

inž. J. KAŠPARA z Pardubic  
v neděli 11. září 1910 po 4. hod. odpo.  
na „PŘÍČNICI“ 5 min. od Hronova vzdálené.

Vzhledem k přívětivé poloze a množství letů, o něm se zasloužil pan inženýr Kašpara při Prusku  
vyjádří jako o jednom z neprosáhajících a pro vzdušný let nejvhodnějších v celých severovýchodních  
Čechách a vzhledem k tomu, že osvědčený termín letů, podnikl v Pardubicích, Lysé, Jaroměř, Klat.  
Hradci, poslední v Praze, Otomouci a Černošicích, neohrožené lety i za větru o rychlosti až 30 metrů  
za 1 vteřinu, lze pevně doufat

**v uskutečnění naprosto zdařilého letu.**

P. T. obecenstvo necht se neznepokojuje nad tím, že nekličným ramín počasím, nebof toto nebývá  
nikdy směřováno pro dobu odpolední, kdy nastává z pravidla uklidnění vzduchových stér.

K spoluzletu přihlásili se páni:  
**Filip Oberländer a Fr. Kilkar z Hronova.**

**VSTUPNÉ: Vyhráz. místo u hangáru 6 K, I. místo 3 K,  
II. místo 2 K, III. místo 1 K;  
V PŘEDPRODEJI: I. místo K 2.40, II. místo K 1.60,  
III. místo 80 h.**

**Předprodej končí dnem 8. září 1910.**

P. T. obecenstvo upozorňujeme, aby vzhledem k levnější ceně v předprodeji a k záruce  
návalu u pokladu před vzletem na letišti sobě vstupenky předem zajistilo.

Předprodej a lískavé ochoty přivzali: Pp. R. Mlýský, obchod., Vend. Sagner, hotel, Šefelín  
Frant., kupec, Šefelín Karel, knihkupec, Špála J., knihar, Fr. Šrůtek, hostinský  
a Společ. „Vzájemnost“.

**Důležitá obděti enižoné vstupenku u předáků jednotlivých organizací**

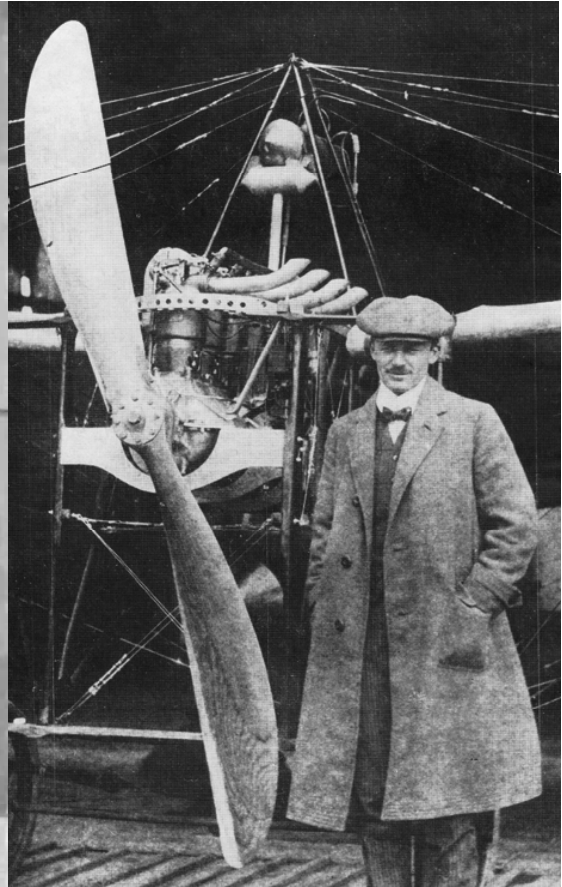
**O měsících a osadách obolních označených jsou prodejny oskupených zvláštními nábošitými.**

Dále činíme P. T. obecenstvo pozorno na om  
letišti (Hronová, Kilkarova strán, Ponická strán,  
hejmanství bude uzavřen, a že tudíž každý divák  
sobě vstupenku platnou pro 36 místo v ceně 1 K  
patrn.

Mimo úbybného spojení k příjezdu a odjezdu na všechny strany  
u každou dobu denní vypraven bude zvláštní večerní vlak směrem  
k Chocni (spojení na Stádko, Trutnov a Josefov.

V případě neuskutečnění letu vrátí se za vstupenky přiložené do 3 dnů obnos po strážce 1/2 jejich ceny.

**Porádatelstvo.**



Der Aufflug findet am  
**11. September 1910** nach 4 Uhr  
Nachmittag statt.

Der Ingenieur Kašpar lobt die Wahl des glücklich und günstig gewählten Flugplatzes.  
Der Umstand, dass dieser erprobte Luftschiffert Schaffung auch bei einer Windstärke von 30 Mtr.  
in 1 Sekunde schwer ohne mit Erfolg wagt, verleiht mit voller Sicherheit die **Verwirklichung**  
**eines besonders gelungenen Schaufuges.**  
Eine unabh. Mitgenüßerung ist nicht massgebend für die Nachmittagsstunden, da sich in der Regel  
die Windstärken Nachmittag benötigen.

**Als Mitreisende bei dem Schaufuge sind die Herren:  
Filip Oberländer u. Fr. Kilkar aus Hronov  
angemeldet.**

**Entree: Separirte Plätze beim Hangar 6 K, I. Pl. 3 K, II. Pl. 2 K, III. Pl. 1 K.  
Im Vorverkauf: I. Platz K 2.40, II. Platz K 1.60, III. Platz 80 Heller.**

**Der Vorverkauf endet den 8. September 1910.**

Das P. T. Publikum wird höflich ersucht, sich in Anbetracht der mäßigen Preise die Eintrittskarten  
in den Vorverkaufsstellen zu sichern, da hierdurch auch der Massandrang an den Kassen an dem  
Schiffungsbegegnung verhindert wird.

**Die Vorverkaufsstellen sind durch separate markierte Tafeln gekennzeichnet.**  
Das P. T. Publikum wird aufmerksam gemacht, dass das untergeordnete Terrain des Flugplatzes für die  
Zeit des Auffluges mit Umzäunung der k. k. k. Bezirksabgabemittelschaft für geparkt erklärt wird  
und also jeder sich dort aufhaltende verhalten ist, sich mit einer Eintrittskarte III. Klasse zu versehen.

**Die Bahnverbindungen nach allen Richtungen sind sehr bequem.**  
Ausserdem wird Abends ein Separatzug angelegt der Verbindung  
gegen Stádko, Trutnov und Josefov haben wird.  
Im Falle der Aufflug nicht stattfinden sollte, wird vom Komite für Eintrittskarten, welche binnen 3 Tagen  
dem Komite vorgelegt werden, der gezahlte Betrag nach Abzug 1/2 des Betrages zurückerstattet.

**Das Comité.**



Kromě zmíněného, víceméně odborného článku v časopise „Sport a hry“, se Kašparově vzletu v Hronově věnovaly před událostí, ale zejména po ní, regionální listy jako „Lidové proudy“, „Podkrkonošské rozhledy“ a „Ratibor“. Zejména po této nejméně úspěšné z do té doby uskutečněných Kašparových exhibicí byly ohlasy zahořklé, vinící organizátory především z necitlivosti k početnému publiku, když po nepřesvědčivém nedělním vystoupení byl slíben pondělní reparát, ke kterému však nedošlo. Články, obsahově i stylizačně ve všech listech podobné, jsou ostatně výmluvné samy o sobě. Jejich objektivitu dnes těžko posoudit.

Nepodařilo se mi najít vůbec žádnou fotodokumentaci z hronovského Kašparova vystoupení, ani hejtmanství povolení k tehdejší veřejné produkci, které bylo nezbytnou podmínkou. Snad bylo již skartováno.

Není zcela jasný ani podíl místních organizátorů, samotného ing. Kašpara a jeho suity (družstva) či dalších činitelů na průběhu události. Zajímavé je, že už tehdy se hronovský pivovar stal zázemím pro montáž a noční uložení aviatikova letadla

### PODKRKONOŠSKÉ ROZHLEDY

16.9.1910

KDYSI VELO ZIC.

**Vzlet inženýra Kašpara.** Nečas, jenž panoval po celý předešlý týden, neustal ani v neděli dne 11. t. m., kdy se měl v Hronově konati vzlet našeho nejlepšího českého aviatika inž. J. Kašpara z Pardubic. Ač zpráva o odloženém vzletu hned v ranních nedělních hodinách do širého okolí publikována, sjíždělo se množství návštěvníků, kteří nedali se odstrašiti nepohodou a jež přilákala znamenitá pověst předcházející jméno tohoto českého pilota. Svědčí to o obrovském zájmu, který zpráva o pořádání Kašparova vzletu v Hronově vzbudila a jež pro nepohodu bylo nutno odložit na tuto neděli dne 18. t. m. Vzlet konán bude po 4. hod. odpolední na „Příčnici“, planině k Hronovu přilehlé. Letiště samo jest dle vyjádření samého inž. Kašpara výtečně položeno a zřízeno tak, aby i obecenstvo třetí místa zájímající mohlo sledovati dopodrobna celou aviatickou produkci. Aeroplán umístěn zatím v blízkém pivovaru. V pátek bude smontován. O pohodlí obecenstva postaráno jest pořadatelstvem i jinak všestranně; od 3 hodin koncertovati bude na letišti kapela pana Adolfa Langra. K dopravě obecenstva mimo rozmnožený počet vozů týž den budou vypraveny zvláštní vlaky.

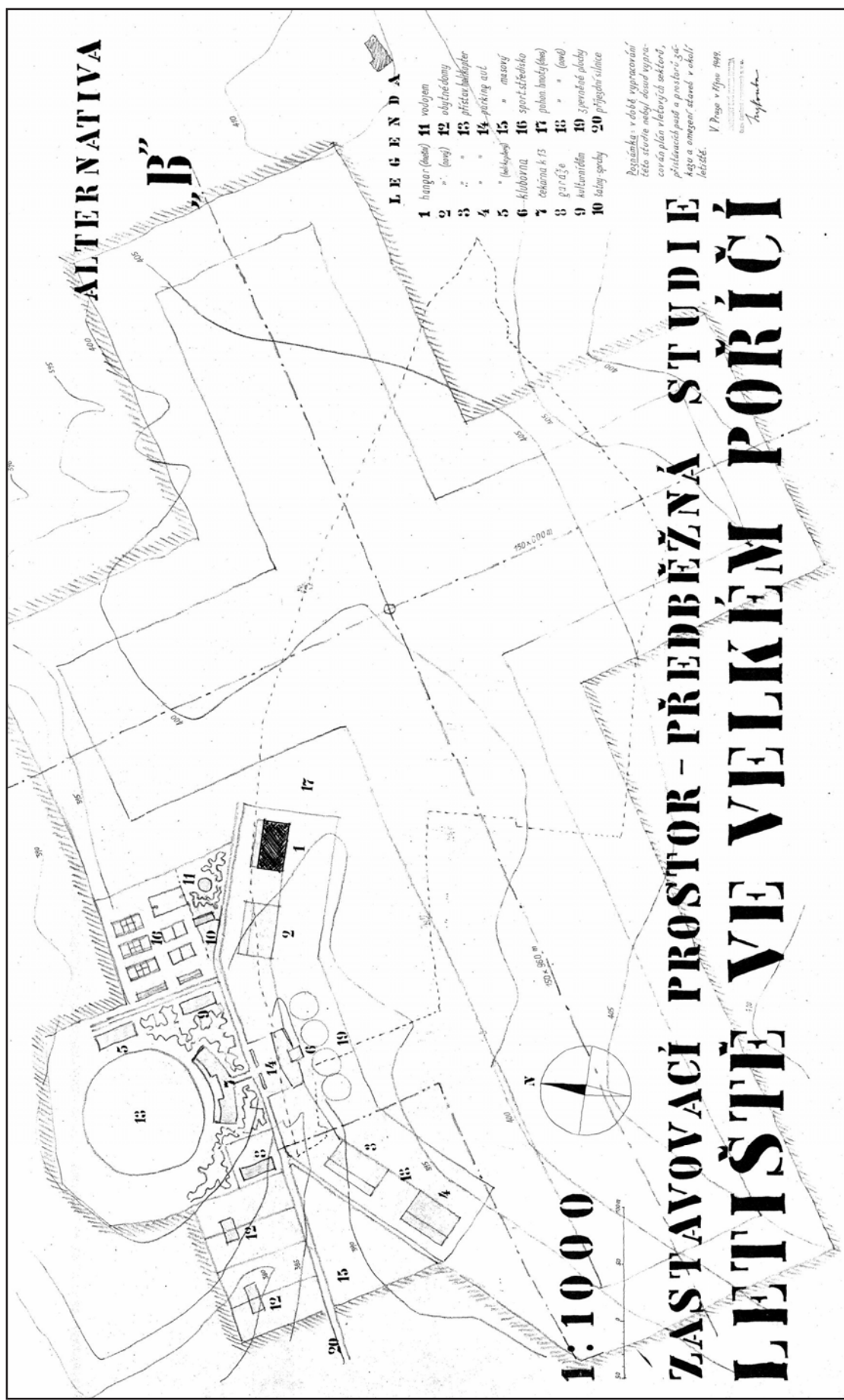
### LIDOVÉ PROUDY

30.9.1910

**Z Hronova.** Dozvuky vzletu Kašparova ovládají stále náš hovor společenský a vedle těch, kdož říkají, že Kašpar udělal si z Hronova »Kašpara«, je mnoho těch, kdož tvrdí, že Hronovští udělali si s Kašparem z obecenstva »Kašpara«. Ať tak či jinak se věc běže, jisto jest, že »vzletem«, který provázen byl od počátku do konce smůlou — neposloužil si ani Kašpar, ani Hronov. Kašpar jako aviatik zkušen po toliko zdarech měl znáti stav věci a státi rozhodně na tom, že zkoušku učiniti musí jako všude jinde, jen za tou podmínkou že bude lítati — a to se nestalo k jeho škodě. Byl by věděl, že stroji nefunguje a ušetřil by si fiaska před 6—7.000 lidmi z daleka i blízka, zvláště z Německa. Velkou vinu nese pořadatelstvo, v němž mnoho jich poroučelo, ale nikdo nevelal a slova rozhodného neměl a kteréž snad ani dobře nepromyslilo, co jest účelem produkce, že není to jen hamižný zisk, ale požitek pro lid, na který se tu zapomnulo. Jedna koruna za podívání několikavteřinové je pro dělný lid i náš venkov tuze mnoho, u někoho je to polovina, u někoho tři čtvrtiny denní mzdy a což když chtěla jíti jeho žena a snad 2—3 dospělí potomci? Byly sice pouštěny za polovinu ceny, ale — vědí pánové, co je pro venkovské dítě naší krajiny 50 haléřů a to ještě na počátku školního roku, kdy je toho tolik nezbytného potřebí do školy nakoupiti? Pak to neoprávněné vyhánění lidu, který, nemaje plné kapsy korun, dívati se chtěl z blízkých výšin, kde státi nemůže mu zapověděti nikdo mimo majitele, nemluvilo tuze šlechetnou řečí. Vůbec se při podniku ukázalo mnoho maloměstského, co není čestné a hezké. Snad to bude v Hronově výstrahou i poučením!

Také RATIBOR z 23.9.1910 psal obdobně a rovněž tam zazměla struna blamáže před návštěvníky z Pruska.





ALTERNATIVA „B“ (z celkem pěti alternativ, navržených ing. Koubou z MD v r. 1949) byla tehdy vybrána jako realizaci. Systém vzletových a přistávacích drah byl pro všechny alternativy stejný, měnilo se jen řešení zastavovacího prostoru provozně-technického zázemí letiště. Vyšrafovaný objekt je tehdy zbudovaný a dnešní hangár 1. Realizace tohoto záměru se s postupem padesátých let začala vzdalovat.