



Z historie Aeroklubu Prostějov.

Lidé od pradávna toužili po tom, aby mohli létat. Nemůžeme se proto ani trochu divit předválečným obyvatelům Prostějova a okolí, že po létání zatoužili také. Vždyť denně viděli a slyšeli nad svými hlavami letadla místního Vojenského leteckého učiliště. Výcvik v motorovém létání však byl z finančních důvodů přístupný opravdu jen těm nejbohatším.

A tak se v Prostějově po několika informativních schůzkách sešlo **7. prosince 1934** v restauraci na místě dnešního hotelu Avion pětatřicet zájemců, aby zvolili přípravný výbor Plachtařského odboru Masarykovy letecké ligy (PO MLL). Jeho předsedou byl zvolen kapitán letectva *ing. Suk*, jednatelem *Richard Hübner*, pokladníkem *Karel Frimmel* a zapisovatelem *Jaromír Hrdlice*. Předsedou MLL v Prostějově byl *ing. Bukáček*.

Teoretický kurs probíhal od ledna 1935 vždy v úterý a ve čtvrtek v Kolárově škole. Kursové bylo stanoveno na 150 až 200 Kč, finančně slabším členům měla být poskytnuta sleva, ale jen v tom případě, pokud si ji zasloužili.

Za budoucí letiště byla po jiných návrzích vybrána tzv. „vojenská louka“ za továrnou „Kolínská cikorka“, po levé (severní) straně silnice, vedoucí z Prostějova do Kralic na Hané. Zde se též plánovalo postavení hangáru.

První jednomístný školní kluzák značky ZÖGLING, byl zakoupen od VLL v Olomouci v roce 1935. Formality spojené se zřízením letiště a povolením výcviku byly vyřízeny až v polovině roku 1935. O výcvik byl značný zájem a proto výbor Plachtařského odboru zakoupil ještě druhé bezmotorové letadlo. Se stavbou hangáru však v té době ještě nebylo započato a tak byla a tak byla obě letadla dočasně uskladněna v objektech firmy Vydrukov.

S létáním a výcvikem na svahu bylo započato u Dědkovic. Pro hangárování letadel tam byla zakoupena provisorní bouda. Brzo po té však bohužel došlo – zřejmě v důsledku nezkušenosti – k těžkému poškození větroně, nesoucího jméno „HANÁ“, určeného k pokračovacímu výcviku.



Začátky na Větráku



u Dědkovic

Během času se letecký park rozrostl na dva školní kluzáky typu ZÖGLING, pojmenované „OZEMBÓCH“ a „SOKOL“ a tři větroně typu PŘEROV I-6 a RHÖNADLER, pojmenované „PROSTĚJOV“, „ŠEDÝ VLK“ a „HANÁ“.

V září roku 1935 se prostějovští plachtaři zúčastnili třetích plachtařských závodů na Straníku u Žiliny. Celkově se umístili na 3 místě a přivezli ceny: Zlatou plaketu, stříbrné hodinky, stopky a peněžní cenu ve výši 2000 Kč. Mimo jiné v Žilině uskutečnili neoficiální rekord v délce přeletu, když jeden z nich ulétl 28 kilometrů. Později se prostějovští plachtaři úspěšně zúčastnili i jiných závodů.

Začátkem března 1937 byly větroně a ostatní letecký materiál převezeny z Vydrukova do nově postaveného hangáru na „vojenské louce“. V dubnu téhož roku bylo vyhověno žádosti firmy ROLNÝ, jež vlastnila čtyři motorové letouny typu Z XII a bylo jí umožněno jeden z těchto letounů v hangáru MLL uložit.



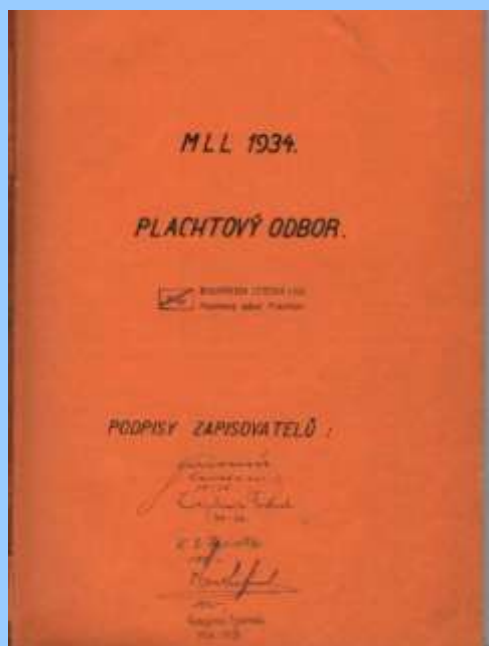
Družstvo plachtařů na Stráníku v roce 1935 ve složení:
kpt.Ing.Suk, odb.učitel Šíma, Švébiš a (ležící) Hübner

V roce 1937 Plachtařský odbor MLL získal dokonce i motorové letadlo typu AERO A 25 imatrikulační značky OK-ALG a létal s ním v době od 27.července 1937 do 31.října 1938.

Pro tehdejší dobu je příznačné, že za účelem získání peněz, potřebných na kupování a opravu letadel, musely být čas od času pořádány sbírkové akce, kterým se otevřeně říkalo “žebrací”.

Předválečná letová kniha, kterou se podařilo zachránit, bohužel končí datem 4. července 1937. Do toho dne bylo od zahájení létání uskutečněno celkem 2.973 startů v celkové době 24 hodiny, 10 minut a 53 sekund. Na létání se v té době podílelo celkem 82 plachtařů, z toho 3 instruktoři. Byli to *Richard Hübner* jako vedoucí instruktor, *Jaroslav Mílek* a *Antonín Valčík*.

Podělíme-li celkový počet startů a nalétaných hodin počtem plachtařů, výjde nám jako průměr na jednoho 36 startů v celkové době 15 minut. Skutečnost byla ovšem taková, že mnozí ať už z jakýchkoli důvodů – třeba i finančních – ztráceli zájem a měli jen několik startů, v době trvání několika sekund, zatímco jiní měli nalétáno třeba i několik hodin.



Bezpečně se ví to, že se v Prostějově bezmotorově létalo ještě na jaře roku 1938. Dne 9. května toho roku totiž bohužel došlo k tragické události. Při startu ve vleku za autem pomocí kladky, ukotvené v zemi, se *poručíku Hajnému* u větroně nevypnulo lano. Pozdější navijáky byly pro takové případy vybaveny spolehlivým sekacím zařízením, ale před válkou k přeseknutí ocelového lana, pohybujícího se v trávě měla posloužit obyčejná sekerka. Poněvadž lano se nepodařilo přeseknout, bezmotorové letadlo jím bylo strženo k zemi a *poručík Hajný* při tom tragicky zahynul.

Nacistická okupace naší republiky pak udělala definitivní škrt přes jakékoli plány předválečných leteckých nadšenců. Civilní a sportovní létání mohlo být obnoveno teprve po našem osvobození.

Rozvoj sportovního létání v Prostějově po osvobození v roce 1945 velmi podrobně popisuje ve svých vzpomínkách *kpt. ČSA Jaroslav Knap*.

V z p o m í n k y

kpt. ČSA Jaroslava Knapa



Když jsem slíbil, že při příležitosti padesátého výročí založení Aeroklubu Prostějov napíši jeho poválečnou historii, moc jsem přemýšlel o tom, jaká forma by byla nejvhodnější. Tyto dějiny zatím nikdo nezpracoval a po oslavách „kulatého“ výročí asi uplyne delší doba, než se stejného úkolu znovu někdo ujme. Pamětníků bude zvolna ubývat a ani dokumentů nebude k dispozici více, než je teď. Škoda, že před léty došlo k likvidaci všech písemností aeroklubu, včetně letových knih, aniž by byly dříve rozříděny na bezvýznamné a důležité. To už v současnosti – a což teprve v budoucnosti – znemožňuje shromáždit veškeré údaje, anebo alespoň zpracovat za celou dobu existence Aeroklubu Prostějov graf, který by znázornil, kolik bylo v kterém roce pilotů, létajících bezmotorově i motorově, kolik parašutistů, kolik bezmotorových a motorových letadel a kolik startů, hodin, kilometrů a paraseskoků se v kterém roce provedlo. To by byly dějiny, ke kterým by vůbec nebylo zapotřebí komentáře. Bohužel úplné podklady k takovým grafům nejsou.

Poněvadž jsem si kromě osobních zápisků letů nevedl deník do kterého bych si zapisoval data událostí, které byly pro Aeroklub Prostějov důležité, není dost dobře možné, vypracovat jeho poválečné dějiny v nějaké faktografické podobě. Ostatně si myslím, že by takové dějiny většinu čtenářů asi moc nezajímaly.

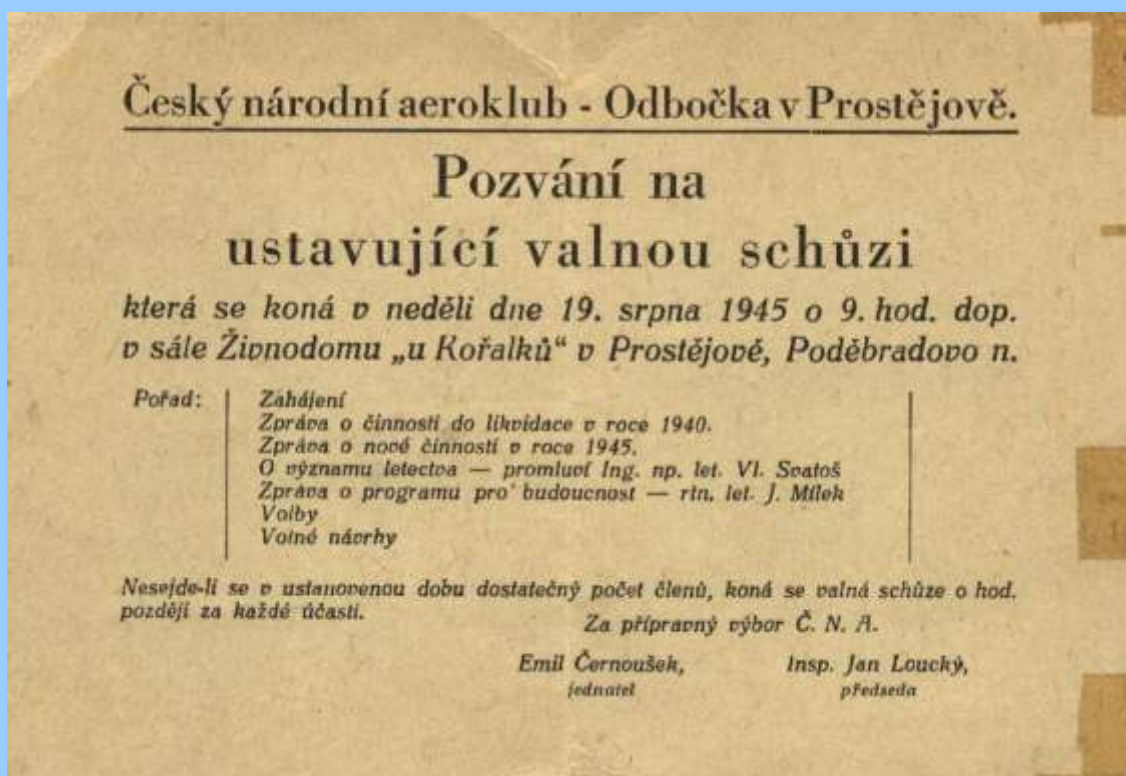
Někdy bývá zvykem, že se při oslavách „kulatých“ výročí různých organizací jejich dějiny zpracovávají více či méně v slavnostním, do růžova přibarveném duchu. Aeroklub Prostějov toho však nemá zapotřebí. My staří sice s odstupem času rádi vzpomínáme na začátky své letecké činnosti, ale to ještě neznamená, že šlo o nějaké procházení se v růžové zahradě. Lhali bychom sami sobě i těm

později narozeným, kdybychom tvrdili, že hlavně ze začátku bylo v aeroklubu vše ideální, vzorně organizované a že nikdy nedocházelo k nějakým konfliktním situacím s dlouhým obdobím až zoufalé beznaděje. Proto chci věřit, že realistické vzpomínky na tehdejší dění a způsob výcviku budou čtenáře zajímat více, než případný suchý výčet dat.

Po osvobození v roce 1945 u nás vznikaly aerokluby jak houby po dešti, což dokazovalo touhu naší mládeže po létání, kterou po dobu nacistické okupace nešlo realizovat. Některým aeroklubům po válce doslova spadlo do klína schopné letiště s hangáry, plnými letadel jak motorových, tak i bezmotorových, jakož i náhradních dílů a pomocného zařízení. Těmto aeroklubům se dobře začínalo. Jejich členové mohli brzy absolvovat letecký výcvik, získat leteckou kvalifikaci a dokonce se i brzy zapisovat do prvních tabulek leteckých rekordů. Aeroklub Prostějov však takové štěstí neměl. Předválečný hangár na „vojenské louce“ byl spálen, plocha letiště nepatřila aeroklubu a v pokladně pochopitelně nebyla ani koruna. Letištní plocha byla navíc zneschopněna rozoráním víceradličným pluhem, na jejím severozápadním okraji byla překážka v podobě rokle, ve které pyrotechnici odpalovali nalezenou municí. Rokle se pak nějaký čas zavážela městskými odpadky. Až byla plná, obětavý *Vojtěch Šálek* vypůjčil od svého zaměstnavatele parní válec, aby odpadky, které už převyšovaly okolní povrch, udusal. Už jízda na letiště byla pro Vojtu zážitkem, poněvadž řídil takový stroj poprvé v životě. Řízení mělo velkou vůli a volant byl mnohonásobně zpřevodovaný, takže Vojta, celý zpocený jím ani nestačil točit střídavě doleva a doprava, aby nesjel se silnice. Když konečně najel na odpadky v rokle, zabořil se s parním válcem tak hluboko, že jej z povzdálí vůbec nebylo vidět. Ale to vlastně předbíhám událostem.



Nejdříve museli totiž členové přípravného výboru rozjet masový nábor členů, aby pak mohli na 19. srpna 1945 svolat ustavující schůzi pobočky Českého národního aeroklubu (ČNA, nadále pro zjednodušení jen Aeroklub) v Prostějově a jeho Plachtařského odboru. Prvním poválečným předsedou byl školní inspektor ve výslužbě *Jan Loucký*, předsedou Plachtařského odboru *Zdeněk Wasserbauer* a jednatelem, pochopitelně neplaceným, *Emil Černoušek*. Členy výboru aeroklubu byli dílem předváleční motoroví a bezmotoroví piloti a dílem ti, kteří chtěli při budování aeroklubu přiložit ruku k dílu, ač před válkou nikdy nelétali a po válce už na výcvik nereflektovali buď pro věk, zdravotní potíže nebo nedostatek času. Později se členy výboru Aeroklubu Prostějov a Plachtařského odboru stali také představitelé nejmladší členské generace.



O tom, že už první výbor Aeroklubu Prostějov nebyl jen diskusním klubem, ale že byl nanejvýš dělný, svědčí skutečnost, že dokázal v krátké době sehnat nejen peníze, ale také standardní dřevěný barák, vhodný k adaptaci na hangár a stavební povolení. Proto v prosinci 1945 mohla být zahájena stavba prvního hangáru s přístavkem, ve kterém byla kancelář, šatny a sociální zařízení. Šlo tehdy o provisorium s omezenou životností, ale sloužící ještě dnes, i když už jiné organizaci.





Na 25. listopadu 1945 byla na letišti za „Kolínskou cikorkou“ svolána první brigáda členů aeroklubu a Plachtařského odboru. Sešlo se nás tehdy přes čtyři sta. Byli jsme rozděleni do několika čet a kopali jsme základy pro hangár a přístavek, jakož i budoucí žumpu. Také se planýrovala rozoraná letištní plocha. Brigády se pak opakovaly řadu měsíců pravidelně každou neděli od sedmi ráno do večera s krátkou polední přestávkou. Pracovní nářadí, tj. lopaty, rýče a krumpáče jsme si ze začátku nosili z domova, a to do doby, než aeroklub získal vlastní nářadí. Odpracované hodiny se každému zapisovaly a potvrzovaly do pracovních knížek. Počet odpracovaných hodin měl mít vliv na pozdější zařazení do praktického výcviku v bezmotorovém létání. Bylo ostatně zřejmé na první pohled, že výcvik všech původně přihlášených zájemců, by sebelépe vybavený aeroklub prostě nezvládl.

Už druhou pracovní neděli byl počet přítomných menší asi o jednu třetinu, za další týden asi o polovinu a i nadále se počet brigádníků ponenáhlu, ale stále snižoval. Byla to pro všechny první prověrka opravdovosti zájmu o letecký výcvik.

V té době se též rozjelo teoretické školení. Probíhalo dvakrát týdně po dvou hodinách, což byla pro všechny zájemce další časová zátěž. Učebnice leteckých předmětů, jako jsou aerodynamika, navigace, meteorologie, předpisy, stavba letadel, letecké přístroje a jiné, v té době nebyly. O to bylo teoretické školení důležitější než dnes. V Prostějově mělo mimořádně vysokou úroveň díky přízni tehdejšího velitele místního Vojenského leteckého učiliště. Jednotlivé předměty přednášeli totiž důstojníci, jako v učilišti a k tomu téměř ve stejném rozsahu. Kdo si látku osvojil, vystačil se získanými vědomostmi po řadu let. Přednášky byly pochopitelně zakončeny zkouškami.

První jednosedadlový školní kluzák kořistného původu (to jest po Němcích) typu KOMÁR čili ŠK 38 (dříve SG 38) byl po přidělení do Prostějova



tehdejším ústředím Českého národního aeroklubu v Praze uskladněn v chodbě rodinného domku ve Vrahovicích, ve kterém bydlel jako nájemník předválečný plachtař a instruktor *Bořivoj Kopečný*. Hangár totiž v té době ještě nebyl dokončen. A tak jsme se asi jednou týdně podle časového plánu, domluveného na teoretickém školení, scházeli u Boříka, vynášeli jednotlivé díly kluzáku z chodby ven a skládali jej dohromady. Bylo to pracné a zdouhavé, protože křídla byla s trupem spojena kromě zavěšení v kování ještě asi tuctem ocelových lanek s napínáky. Kluzák byl otevřené konstrukce, což znamená, že pilot, připoutaný k sedačce, nebyl obklopen kabinou. Po složení kluzáku jsme jej natočili proti větru a postupně se na něm učili balancovat, tj. udržovat jej příčným řízením (pomocí křidélek) ve vodorovné poloze. Kvalitativní zlepšení přišlo později, až byly aerokluby vybaveny stojany z kovových trubek, do kterých se kluzáky zavěšovaly pomocí Kardanova závěsu, takže se daly v jistém rozmezí vychylovat kolem tří myšlených, na sebe vzájemně kolmých os.



Zmíněný *Bořík Kopečný* byl po několika týdnech jediný z instruktorů a funkcionářů Aeroklubu Prostějov, který organizační činnosti na letišti věnoval – i na úkor své rodiny – prakticky veškerý volný čas

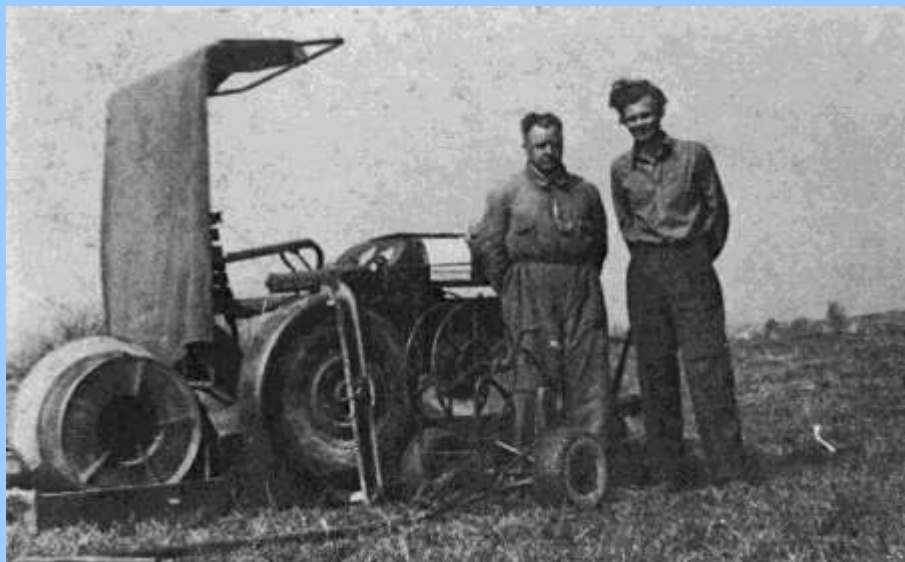


Uplynulo několik měsíců, naplněných manuální i administrativní prací pro aeroklub, až přišly dny 12.dubna a 4. května 1946. V tyto dny totiž *Miroslav Nováček* vypůjčil od svého soukromého zaměstnavatele nákladní auto a přijel s ním na letiště. Kluzák ŠK 38 OK-5031 se pomocí lana přivázal za auto, k sedačce se připoutal plachtař, auto se rozjelo maximální rychlostí (která ostatně nebyla velká) a táhlo kluzák za sebou po zemi. Úkolem plachtaře – žáka během autovleku bylo udržovat kluzák křídélky ve vodorovné poloze. Tak byl zahájen praktický výcvik v bezmotorovém létání, nepočítáme-li balancování na místě. Akumulátor nákladního auta při rychlé jízdě po nerovné a tvrdé letištní ploše nevydržel drncání a „odešel“. Majitel auta se pochopitelně rozlobil a auto *Mirkovi Nováčkovi* na tahání kluzáku už nepůjčil. V autosmycích se už nepokračovalo.

Autosmyky byly proto nahrazeny gumosmyky. K tomu sloužilo speciálně vyrobené gumové lano, tlusté asi jako prst, sestávající z mnoha tenkých gumiček a opředené. Kroužek lana, od kterého vedly před kluzák dvě větve, se zaklesl za háček na spodní části přídě a za každý konec na povel instruktora „táhnout“ zabrali zpravidla tři až čtyři plachtaři. V zápětí následoval povel „běžet“ a po dostatečném napnutí lana povel „pustit“ – ten pro plachtaře, který za kluzákem uvolňoval jeho ukotvení k zemi. Další plachtař během přípravy ke startu a na jeho začátku udržoval křídlo ve vodorovné poloze. Kluzák byl při startu vlastně vystřelen do vzduchu na několik sekund jako z gumového praku. Doby „letu“ byly tak krátké, že se neměřily ani pomocí stopek a zapisovaly se jen počty startů. Přesto byly tyto starty pro plachtaře – žáky náročné. Vždyť žák musel samostatně během několika sekund postupně výškovkou zvládnout vystřelení do vzduchu, následující prudké zrychlení, pak přechod do kratičkého klouzavého letu a posléze přistání, což je u každého letadla to nejnáročnější. Přitom nesměl zapomenout udržovat kluzák křídélky stále ve vodorovné poloze.

Ke gumostartům se používalo již zmíněného hliněného valu, na severozápadním okraji letiště, který byl pro tento účel výhodný, i když jeho převýšení nebylo větší, než asi 3m.

To už nějaký čas pracoval automechanik *Jan Sedláček*, zaměstnaný v autodílně *p.Vychodila* v Plumlovské ulici, na uschopnění přiděleného motorového navijáku rovněž kořistního původu typu RHON s motorem FORD.



Naviják „RHON“ na letišti v Olomouci

Nutno podotknout, že v té době u nás nebyly s navijákovými starty bezmotorových letadel žádné zkušenosti, před válkou se létalo většinou na svazích a startovalo pomocí gumových lan. Na rovinných letištích se vzlety prováděly vleky za auty buď přímo, nebo přes kladku, připevněnou k zemi. Výšky dosahované při autostartech, bývaly vesměs velmi malé a nedaly se po nich provádět termické lety. O létání v „dlouhé vlně“ něco četl snad jen jediný z instruktorů. Startování za navijákem pomocí spodního, či bočního závěsu bylo naprosto neznámé, rovněž tak používání padáček na lanech navijáků. Zpětné navijáčky neexistovaly ani ve fantazii plachtařů, traktory u aeroklubů nebyly.

Při tehdejšímu způsobu výcviku kluzáky přistávaly daleko od místa vzletu, tj. někde uprostřed letiště, nebo téměř až na jeho opačném konci. Kluzáky neměly kolečka, přistávacím zařízením byla jen odpérovaná lyže. Proto se pro ně muselo chodit s lehkým dvoukolovým transportním vozíkem. K transportu bylo třeba včetně pilota minimálně tři lidi. Jeden táhl oj transportního vozíku, druhý nesl ocas kluzáku a třetí držel křídlo. Aby se zmenšila dřina, byl žádoucí ještě čtvrtý pomocník, jehož úkolem bylo tlačit. Nemělo-li se následujícím startem čekat až na přitažení kluzáku, bylo výhodné létat střídavě na dvou kluzácích.

K tomu pak bylo zapotřebí dvou čtveřic plachtařů na transport kluzáků, dvou dvojic na transport lana od navijáku na místo startu, jedné dvojice na obsluhu navijáku, jeden plachtař pak na místě startu přidržoval kluzák za křídlo, druhý opticky signalizoval, třetí stopoval a zapisoval časy a obsluhoval telefon. Připočítáme-li instruktora, byl optimální počet plachtařů potřebný k plynulému provozu 18, přičemž byli všichni nepřetržitě plně pracovní vytížení.

Chtěl-li každý plachtař za neděli absolvovat alespoň dva starty, znamenalo to, že musel jít přes letiště nejméně pětkrát pro lano a dejme tomu desetkrát s vozíčkem pro kluzák, protože navijákař a instruktor pro lano ani pro kluzák nechodili. K tomu je třeba připočítat ranní ruční dotažení těžkého navijáku na určené stanoviště, dopravu kluzáku na start a natažení telefonního drátu po obvodu letiště mezi navijákem a startem, poněvadž před každým vzletem bylo nutné navijákaři oznámit, o jaký druh tahu jde: Zda o pozemní vleč těsně nad zemí přes celé letiště, nebo normální vzlet na maximální výšku, případně jen vleč do omezené výšky, stanovené instruktorem. Téměř každý letový den docházelo ke změně směru větru, takže bylo nutné jak naviják, tak i kluzáky přetahovat třeba na opačný konec letiště. V takovém případě bylo samozřejmě třeba i svinout a znovu rozvinout izolovaný telefonní drát mezi novými stanovišti navijáku a kluzáků.

Často docházelo k přetrhávání ocelového lana navijáku. Provoz se pak pochopitelně zastavil až do doby dokončení zápletu lana. Horší bylo, došlo-li ke zlomení lyže kluzáku, nebo k jinému, třeba i malému poškození. To se většinou končil předčasně provoz. Často se také provoz končil předčasně pro zesílení větru nebo jiné zhoršení počasí.

Zmíněný naviják typu RHON byl velmi poruchový, hlavně jeho motor. Buď byl už velmi opotřebovaný, nebo poddimensovaný. Netrpěl ani tak na malé závady, jako spíš na občasné velké, jakou je třeba utržení ojnice. Pak bylo nutné zorganizovat jeho ruční přetažení z civilního letiště až do Plumlovské ulice a přemlouveat šikovného automechanika *Honzu Sedláčka*, aby náročnou opravu po pracovní době co nejvíce urychlil. I tak to však většinou znamenalo přerušení bezmotorového létání na několik týdnů, poněvadž se musely shánět náhradní díly.

To vše bylo příčinou, že bylo mnoho letových dnů, kdy někteří plachtaři od časného rána asistovali při zajišťování bezmotorového létání a při tom si ani „neskočili“, poněvadž dříve, než na ně došla řada, byl provoz ukončen.

Nastávala zase jen práce a nikdo nemohl říci, kdy opět bude létat a pokračovat ve výcviku.

Poněvadž jsem s výjimkou základní vojenské služby od podzimu r. 1948 do podzimu r. 1950 u Aeroklubu Prostějov nevynechal jediný letový den, pak přesné údaje z mého plachtařského zápisníku letů dokumentují časový postup základního i pokračovacího výcviku v bezmotorovém létání.

Gumostarty byly prováděny v období od 19. května do 16. června 1946. Absolvoval jsem jich celkem 16.

Teprve 6. července byl zahájen provoz pomocí navijáku. Začínalo se opět vleky po zemi – měl jsem celkem tři. Teprve 14. července 1946 jsem provedl první „výškový“ let v době trvání 16 sekund. Pak následovaly další. Ve dnech 10. a 11. srpna, tedy týden před výročním ustavující schůze Aeroklubu Prostějov, jsem pěti přímými lety na kluzáku ŠK 38, z nichž nejdelší trval 58 sekund, úspěšně složil zkoušku „A“. V den prvního výročí své letecké činnosti jsem měl potvrzeno odpracování 450 brigádnických hodin a absolvování 41 startů na kluzáku pomocí auta, gumového lana a navijáku v celkové době 8 minut ve vzduchu. V počtu brigádnických hodin samozřejmě nejsou započítány další stovky hodin, odpracovaných při leteckém provozu a výcviku.

Někteří jednotlivci z řad plachtařů, kteří měli peníze a byli ochotni na to věnovat svou dovolenou, si zaplatili postupně několik pobytů a výcvik v některém z tehdejších plachtařských výcvikových středisek ministerstva dopravy. Aniž by pro aeroklub vynaložili tolik pracovního úsilí jako většina ostatních plachtařů, nepředstavitelně všechny ostatní předběhli – dva z nich dokonce získali kvalifikaci pomocných plachtařských instruktorů a tím se rázem zařadili mezi „leteckou šlechtu“. Naprostá většina plachtařů si to však dovolit nemohla.

Nedá mi to nezmínit se o jednom velkém nešvaru, který se ostatně vyskytoval nejen tehdy a nejen u Aeroklubu Prostějov. Nešvar tkví v tom, že se vyskytovali a ještě vyskytují různí chytráci, kteří pro sebe chtějí pod nejrůznějšími, často na první pohled i opodstatněnými záminkami získávat neoprávněné výhody na úkor druhých.

Všichni plachtaři věděli, že chtějí-li létat, musí v letový den přijít včas na ranní nástup a podílet se – s výjimkou polední přestávky – na zajišťování provozu a večer na ošetření a úklidu letecké techniky. Pro „chytráky“, kterými obvykle bývali někteří předváleční plachtaři – instruktoři a členové výboru, však tato samozřejmá zásada jakoby neplatila. Přišli si na letiště v půli dopoledne k zaběhnutému provozu a domáhali se startu. Při tom se vždy nechali slyšet, že oni přece nemají tolik času, jako nějakí kluci, a neopomněli se ohánět svými někdejšími zásluhami. Pokud si jeden či dva lety opravdu udělali, pomohli symbolicky zatáhnout kousek lano či potlačit kluzák a nenápadně se ztratili na oběd, aby už odpoledne nepřišli. Naproti tomu některý poctivý plachtař, zaměstnaný při provozu od rána do večera, pro nějaký „zádrhel“ ten den třeba vůbec neletěl.



Jediný z předválečných plachtařských instruktorů, který se v té době věnoval vedení výcviku nových plachtařů naprosto pravidelně a soustavně, *Bořek Kopečný*, neměl takové chytračení rád a řadových plachtařů se zastával. Tím si ovšem u aeroklubu proti sobě popuzoval některé vlivné činitele, což se mu nakonec vymstilo. Bohužel se proti němu postavili i někteří z těch, v jejichž prospěch jednal, poněvadž po nich vyžadoval nekompromisní práci, smysl pro zodpovědnost a kázeň.

Chytráctví některých „svátečních“ plachtařů – funkcionářů nebylo jen jistou formou pracovního vykořisťování ostatních, ale bylo navíc i nebezpečné, a to jak pro ně samotné (což si nesebekriticky nechtěli přiznat), tak i pro aeroklub a celou společnost. Při létání se totiž nic ošidit nedá, vše se musí dělat kvalifikovaně a pořádně. Nikdo nikomu neupírá jeho pracovní či jiné zásluhy. Jestliže se však někdo nemůže něčemu pořádně věnovat, i když by chtěl, pak v daném oboru nemůže vyniknout. Toto téma jsem pokládal z hlediska společenského významu za tak důležité, že už v roce 1957 jsem napsal studii pod názvem „Příčiny leteckých nehod a katastrof“, která tehdy byla otištěna na pokračování na osmi stránkách časopisu „Křídla vlasti“.

Jde prostě o to, že nemá-li někdo čas na úmorný poctivý trénink ať už jako krasobruslař, tenista či hráč na housle, nic se neděje, jen to, že je a zůstane pod průměrem. Chce-li však někdo jen občas, svátečně, samostatně řídit letadlo, pak jde o riziko rozbití letadla a zranění či smrt pilota, tak nezúčastněných lidí na zemi. Důkazem pravdy je, že v Prostějově dva z předválečných svátečních plachtařů rozbili po válce celkem tři bezmotorová letadla. Jiné drahé bezmotorové letadlo rozbil a těžké zranění si způsobil velmi snaživý a pracovitý plachtař, který byl pro nezpůsobilost vyřazen z výcviku. Pro neutuchající zájem

a zásluhy byl později do výcviku zařazen znovu a jak pro něj, tak pro aeroklub to dopadlo doslova katastrofálně. Dodnes nevím, jestli už všichni pochopili, že zásluhy lze odměňovat sterým způsobem, jen ne umožňováním „svátečního“ samostatného létání

Krátce po prvním výročí ustavující schůze Aeroklubu Prostějov se přímo „roztrhl pytel“ s různými událostmi.

K 16.září 1946 se odbočka Českého národního aeroklubu v Prostějově přejmenovala na Aeroklub gen.let. A. Vicherka v Prostějově, podle tehdejšího velitele Československého vojenského letectva, který k tomu dal na základě žádosti souhlas.

O pouhé dva dny později bylo do Prostějova přelétáno první motorové letadlo a to piloty *Emilem Krumlovským* a *Jaroslavem Menclem*, po dalších čtyřech dnech druhé motorové letadlo stejného typu. Šlo o lehká hornokřídla jednomotorová kurýrní letadla PIPER CUP imatrikulačních značek OK-YGB a OK-YIH z předválečných přebytků americké armády.



Olomoucký PIPER CUP



E.Krumlovský

Jedno z nich bylo přiděleno Aeroklubu Prostějov ministerstvem dopravy zdarma, druhé si aeroklub zakoupil z vlastních prostředků, získaných na příklad uspořádáním leteckého plesu a jinými akcemi. Konečně 4.října 1946 byl do Prostějova přelétnut jednomotorový dvousedadlový dvouplošník kořistního původu HEINKEL KADET 72 k provádění aerovleků. Měl imatrikulační označení OK-QHE. Tím se konečně mohla rozběhnout také činnost Motorového odboru.



HEINKEL KADET HE 72

Členy motorového odboru byli prakticky jen vojenští piloti, kteří buď ještě v armádě u letectva sloužili, nebo byli různě dlouhou dobu v civilu. Pochopitelně mezi nimi byly značné rozdíly co do náletu hodin, zkušeností a intenzity zájmu o práci v aeroklubu. Mezi nejaktivnější patřili *praporčík Karel Hanousek, rotmistr Jan Minařík, Emil Krumlovský, Jaroslav Mencl, Karel Krenč* a *Ladislav Županič*. Nikdo z nich nebyl pilotem bezmotorových letadel a snad proto plachtaře většinou podceňovali a dokonce tvrdili, že pilotáž bezmotorových letadel je pro budoucí motorové piloty škodlivá, že je jenom kazí. Soudili tak, bohužel, na základě tehdejší a předválečné nízké úrovně bezmotorového létání, kdy prakticky všichni piloti bezmotorových letadel létali jen na školních kluzácích a větroních a z dnešního hlediska vlastně byli jen plachtaři – žáky.

Výbor Motorového odboru brzy udělal dva poznatky a vyvodil z nich patřičné závěry. Prvním poznatkem bylo, že Motorový odbor ani aeroklub finančně neutáhnou náklady, spojené s létáním již vycvičených motorových pilotů a že zejména výcvik nových pilotních žáků je tudíž nemyslitelný bez patřičných finančních „injekcí“.

Druhým poznatkem bylo, že plocha civilního letiště je i po zplanýrování pro motorová letadla příliš kostřbatá.

Důsledkem prvního poznatku bylo vytvoření tří kategorií pilotních žáků – motorářů. V první kategorii bylo několik vybraných plachtařů, kteří měli motorový pilotní výcvik zaplatit jen svou prací. Byli to *Alois Mnich, Miroslav Přikryl a Vojtěch Šálek*. Asi po roce jsem k nim přibyl i já. *Alois Mnich* po čase odpadl pro ztrátu zájmu, vyplývající možná z dlouhodobě nepravidelně přerušovaného motorového létání, ostatní tři jsme vytrvali a stali se posléze profesionálními piloty.



Šálek, Krumlovský, Přikryl

Druhou kategorií motorových pilotních žáků byli ti, kterým měly výcvik platit prostějovské národní podniky. Konkrétně *Oděvní závody* byly ochotny zaplatit pilotní výcvik svým zaměstnancům *Karlu Goláňovi a Josefu Loukotovi*. Když později nastala změna situace a *Oděvní závody* nemohly svému závazku dostát, oba jmenovaní jakékoli činnosti v aeroklubu zanechali.

Třetí kategorií byli motoroví pilotní žáci z řad tehdejších místních podnikatelů a živnostníků, kteří byli natolik bohatí, že si mohli výcvik v plném rozsahu zaplatit. Proto měli být osvobozeni od podstatné většiny prací. Po vítězství pracujícího lidu v únoru 1948 byli tito pilotní žáci z aeroklubu vyřazeni.

Pokud jde o kostrbatost letištní plochy, snažili se funkcionáři Motorového odboru ve výboru aeroklubu prosadit, aby aeroklub zastavil svému Plachtařskému odboru leteckou činnost do doby, než bude zplanýrování letištní plochy zcela dokončeno, a aby do té doby vyhlásil pro všechny plachtaře pracovní povinnost. Motorářů bylo totiž na manuální práci moc málo. Proti jejich návrhu se tehdy postavil instruktor bezmotorového létání a člen výboru aeroklubu *Bořík Kopečný*. Prohlásil, že v podstatě není proti tomu, aby plachtaři souběžně s výcvikem v bezmotorovém létání, třeba v neletové dny, pokračovali v dalším planýrování letištní plochy, ale že by bylo nanejvýš nespravedlivé a nemorální zarazit jim na neurčito výcvik, který se sotva rozjel a stejně je stále přerušován různými překážkami. Vždyť každý plachtař už na letišti odpracoval stovky hodin, zatím co většina motorářů na letišti ještě nic neudělala. Jenže proti Boříkovi se postavili nejen všichni motoráři, ale i většina přítomných funkcionářů Plachtařského odboru, kterým byl nesympatický, protože na letišti nedělal žádné rozdíly mezi řadovými plachtaři a funkcionáři. Diskuse o zaražení plachtařského výcviku se zvrtila v osobní osočování. Bořík na to zareagoval tím, že hrdě povstal a z Aeroklubu Prostějov navždy odešel – přestoupil do Aeroklubu Olomouc.

Z hlediska významu *Boříka Kopečného* pro prostějovské plachtaře vůbec nejde o to, zda měl nějaké chyby či ne, zda měl či neměl pravdu. Podstatné je, že byl ze všech plachtařských instruktorů jediný, který byl ochoten věnovat letišti veškerý volný čas. Problém hledání náhrady za *Boříka Kopečného* trval po jeho odchodu řadu let.

Ihned po jeho odchodu z výborové schůze aeroklub vyhlásil zákaz letecké činnosti pro plachtaře a všeobecnou pracovní povinnost na letištní ploše pod vedením Motorového odboru až do jejího plného uschopnění. Jeden z předválečných plachtařských instruktorů navíc teatrálně prohlásil, že příčinou toho, že dosud na letiště nechodil tak jak je třeba, byl pouze Bořík, což se teď konečně změní. Plachtaři nemusí mít obavy, že budou bez instruktora. Čas však ukázal, že – lidově řečeno – „kecal“.

Pravou příčinou toho, že se ani v minulosti, ani později nevěnoval práci instruktora bezmotorového létání, byla skutečnost, že ji nechtěl nebo nemohl obětovat svůj volný čas. Tento instruktor pak o pět roků později neslavně ukončil svou občasnou leteckou činnost tím, že po dlouhé přestávce přišel na letiště – jak měl ve zvyku – uprostřed provozu, aby si „skočil“. V důsledku naprostého nedostatku praxe a porušením předpisů nezvládl letovou situaci a zničil jediný dvoumístný větroň typu JERÁB (VT 52 OK-9206), který tehdy



Jeřáb VT 52

aeroklub měl. Tím byl na dlouho – do doby přidělení jiné dvousedadlovky přerušen pokrokovější výcvik bezmotorových pilotů pomocí „dvojího řízení“ a bylo nutné se vrátit k dnes již historickému způsobu výcviku na jednomístných školních kluzácích.

Od poloviny října do začátku prosince 1946 se tedy opět bezmotorově nelétalo, ale pracovalo. Souběžně s planýrováním letištní plochy se rozběhly i práce, spojené se zahájením výstavby druhého hangáru. Byl železná konstrukce a měl zděné stěny. Dřevěný hangár už nestačil ani plochou, ani výškou. U dvouplošníku HE 72 bylo proto nutné před projetím vraty dřevěného hangáru ať již dovnitř nebo ven odpustit vzduch z pneumatik a ještě se pověsit za křídla, aby výškově prošel, načež bylo nutné opět pneumatiky dohušťovat.

Motoráři během pracovní povinnosti sami zákaz létání, jehož vyhlášení prosadili, svévolně porušovali a létali. Zdůvodňovali to tím, že létá jen jeden instruktor s jedním žákem, zatím co ostatní pracují, a předseda aeroklubu *insp. Loucký* s tím souhlasil. Z hlediska logiky měli pravdu, ale morálně to na plachtaře působilo hrozně. Vždyť motorový pilotní žák strávil při jediném takovém letu ve vzduchu asi třikrát delší čas, než průměrná plachtař od zahájení svého pilotního výcviku. Navíc plachtaři věděli, že na zaplacení motorového pilotního výcviku nikdy peníze neseženou a že motorový pilotní výcvik zdarma dostane nanejvýš jen jednotlivec z jejich řad.

Zákaz bezmotorového létání konečně pominul a plachtaři se opět každou neděli před sedmou hodinou scházeli na letišti, ale cítili se sirotky. Kdo totiž nepřicházel byl instruktor, a bez instruktora se nemohl zahájit provoz. Nikdo

neprojevoval iniciativu aby instruktora sehnal, a tak jsem neděli co neděli sedal na kolo a začal instruktory objíždět. Podle abecedy to byli *Gustav Heger*, *Antonín Koutný*, *Ladislav Kozička*, *Zdeněk Wasserbauer* a *nadporučík ing. Václav Zikuška*. Tento výčet instruktorů platí beze změny od podzimu roku 1946 až do podzimu roku 1951, kdy jsem konečně získal instruktorskou kvalifikaci, takže bezmotorové létání přestalo záviset na přítomnosti některého z nich. Samozřejmě situace se během času měnila. Například *Antonína Koutného* se mi podařilo zagitovat na vedení leteckého provozu a výcvik jen asi třikrát, takže jsem potom pro něj ani nejezdil. Několikrát se účastnili na vedení výcviku také pomocní instruktoři *Jaroslav Čechovský* a *Jaroslav Vychodil*. Naopak v době, kdy jsem vykonával mimo Prostějov základní vojenskou službu, sloužil tu u Vojenského leteckého učiliště *František Kdér*, který rovněž působil u aeroklubu jako instruktor. Bohužel jsme se však náhodou časově minuli. Když jsem se po vojně vrátil do Prostějova, s *Františkem Kdérem* jsem se tu už nesetkal. Byl přeložen jinam, ale zanechal tu na sebe u plachtařů nejlepší vzpomínky. Nejvíce se z vyjmenovaných instruktorů věnovali plachtařům *Gustav Heger* a *nadporučík ing. Václav Zikuška*.

Líčení situace by nebylo úplné, kdybych nenapsal, že mnozí z instruktorů, když jsem je v neděli časně ráno burcoval ze spánku, nebyli ochotni jít na letiště a strávit tam celý den. Jako dnes slyším jejich tehdejší námitky: „Vy chcete létat ? Vždyť jste blázni. Pršelo a na letišti je bláto“ nebo „bude pršet“, případně „bude sněžit“, či „je silný vítr“, - „je špatná dohlednost“, - „je moc sychravo“ a podobně. Chtělo to naléhat, přemlouvat, prosit a ponižovat se, až konečně instruktor řekl: „Tak dobře, připravte to a já přijedu“. Vrátil jsem se tedy na letiště, zorganizoval ruční transport navijáků a kluzáku na stanoviště podle směru větru, od navijáku na start bylo pěšky dovlečeno lano a natažen telefonní kabel. To už se na start zpravidla blížil instruktor a mohlo se začít létat.

Někdy řídil provoz a vedl výcvik každý letový den jiný instruktor. Důsledkem bylo, že někteří instruktoři neznali plachtaře ani podle jmen, ani podle obličejů, tím méně pak znali jejich stupně rozcvičenosti. Instruktáž před letem se pak omezovala na to, že se instruktor zeptal plachtaře – žáka na to, co letěl naposledy, a podle toho mu uložil letový úkol, z opatrnosti jen málokdy o něco náročnější, než byl předcházející. Tím se výcvik zbytečně prodlužoval. Přítomnost instruktora na startu byla tedy fakticky jen více či méně formální záležitostí. Musel být na startu jen proto, poněvadž bez instruktora se nesmělo létat. Kdyby všichni plachtaři – žáci byli ukáznění, mohli právě tak dobře létat bez instruktora a sebekriticky si postupně ukládat náročnější letové úkoly.

Z dnešního hlediska by to byl jistě svérázný způsob výcviku, ale kupodivu probíhal v podstatě bez mimořádných událostí. Kdo se provozu zúčastňoval pravidelně, měl praxi a dovedl více, než se dalo předpokládat z jeho formální kvalifikace. Piloti si však od samého začátku zvykali na samostatnost rozhodování a na to, že se vlastně učí sami.

Nepoměr mezi nalétanými minutami a stovkami odpracovaných hodin byl tak katastrofální, že se počet zájemců o bezmotorové létání neustále tenčil, až zůstala hrstka notorických fanatiků. Kdyby se však byl výcvik v bezmotorovém létání pro nezájem instruktorů zastavil úplně, pak by byli odpadli i ti nejzarytější fanatici a byli by přenesli své zájmy do jiných oborů. To by býval zánik bezmotorového létání v Prostějově a kdyby je po letech kdokoli chtěl obnovit, byl by začínal od nuly – s s novými lidmi a opět bez instruktorů.

Je ovšem také pravda, že zcela jinak prožívali vše ti, kteří se prací a všemi povinnostmi u aeroklubu prokousávali poctivě, kteří dělali více, než bylo jejich povinností, a zcela jinak ti, kteří – když bylo bezmotorové létání na neurčito zastaveno a jen se pracovalo – přestávali na letiště chodit a věnovali se jiným zájmům. Na letiště pak ti druzí začínali chodit znovu až tehdy, až ti první k tomu svou obětavostí vytvořili podmínky.

Z toho pak vyplynula ještě jedna charakteristika tehdejšího výcviku, a to velké rozdíly ve vycvičenosti a letecké praxi jednotlivých plachtařů. Bylo to tím, že kdo se v letový den dostavil včas na nástup, ten – pokud nenastal nějaký zádrhel – létal. Kdo tudíž chodil na letiště méně, měl také méně nalétáno. „Dotahovat“ stále opozdilce ve výcviku by za daného stavu věcí bývalo bylo nemorální. Vždyť by nakonec létali jen ti, co by na letiště přicházeli třeba jen jednou za tři týdny, a ti, co by chodili častěji, by jen posluhovali zajišťováním provozu a sami by vůbec nelétali. Něco takového lze uskutečnit snad jednou za čas, ale ne opakovaně a často. Odrazovalo by to od pracovní iniciativy. A docílit, aby se letového provozu a výcviku zúčastňovali pravidelně všichni ? Kdo a jak to měl zajišťovat, když se předem nikdy nevědělo, zda se bude létat, zda vůbec přijde některý instruktor ?

Nucená přestávka ve výcviku trvala přes dva měsíce, výcvik byl obnoven až 8.prosince 1946. Do konce roku jsem ještě stihl během tří letových dnů, pěti lety na kluzáku v době trvání osm minut, složit zkoušku „B“. Od 8.ledna do 27.dubna 1947 se opět z nějakých důvodů nelétalo. Pak následovaly čtyři lety

na kluzáku s připevněnou odnímatelnou gondolou, 11.května přeškolení na školní větroň typu GRUNAU BABY II.b na „přední závěs“, 5.června na KRAJÁNKA Z 24, který Aeroklub zakoupil, 13.července přeškolení na „spodní závěs“, a po několika aerovlecích na „dvojím řízení“ s instruktorem Gustavem Hegerem v JEŘÁBU, 31.srpna 1947 první samostatný aerovlek na KRAJÁNKU. Díky tomu, že jsem aeroklubu soustavně dával veškerý volný čas, jsem k druhému výročí ustavující schůze aeroklubu nalétal celkem čtyři hodiny.



KRAJÁNEK Z 24 (OK-8519)

Od 13. do 17.října se podařilo uskutečnit první soustředění skupiny prostějovských plachtařů na letišti CHLUM u Bystřice pod Hostýnem za účelem nácviku létání na svahu. Náčelník Plachtařského odboru *Zdeněk Wasserbauer* pro ten účel zapůjčil jen za úhradu benzinu malý nákladňáček, za který se připojil transportřák s KRAJÁNKEM, plachtaři se přepravili dílem v kabině a dílem na korbě. Na hostýnských svazích se mi při silném západním větru podařilo udělat první delší bezmotorový let v trvání 1 hodina 26 minut a složit zkoušku „C“.

V prosinci roku 1947 jsem v týdenních intervalech absolvoval také první tři výcvikové lety na motorovém letadle PIPER CUP s instruktorem *štábním rotmistrem Janem Minaříkem*. Motorový pilotní výcvik zahájil odměnou za své

zásluhy zdarma také další žák, a to *Emil Kuchař*, který za války bojoval proti nacistům jako partyzán.

Pak přišel únor roku 1948, kdy u nás převzal moc pracující lid v čele s Komunistickou stranou Československa. Na výborovou schůzi aeroklubu se dostavil *Emil Kuchař*, aby oznámil, že jako předseda akčního výboru aeroklubu a komisař civilního letiště přejímá plnou pravomoc a odpovědnost.

Všichni jsme cítili, že jde o historický mezník ve vývoji celé naší společnosti a že Komunistická strana musí po převzetí moci řešit jiné, důležitější problémy, než otázku aeroklubů a sportovního létání. Každý považoval za samozřejmé, že létání bylo dočasně zastaveno, poněvadž letadla mohla být snadno zneužita k nezákonnému překročení hranic. Byly provedeny první prověrky a z létání byli vyřazení v první řadě ti, kteří se neživilí svou prací, tj. podnikatelé. Byli to ti žáci motorového pilotního výcviku, kteří si jej sami platili.

Myslím, že tehdy nikdo ani ve snu netušil, jakého pokroku se za několik let dosáhne v bezmotorovém, ale i motorovém létání, které do té doby bylo vyhrazeno bohatým a kromě nich jen několika málo stipendistům. Nechtělo to nic jiného, než poctivě pracovat v zaměstnání i na letišti a trpělivě čekat, až dozraje čas k tomu, aby společnost, řízená KSČ, mohla ze svých přebytků uvolnit potřebné prostředky.

Aeroklub Prostějov mezitím rozšířil park bezmotorových letadel zakoupením jednomístného školního kluzáku nového typu, a to Z 23 HONZA, u kterého už křídla nebyla spojena s trupem kromě hlavního závěsu ještě množstvím ocelových lanek s napínáky, ale čtyřmi trubkovými vzpěrami.



To usnadňovalo a zrychlovalo případnou demontáž i montáž. Ke kluzáku patřila i snímatelná gondola pro pilota. Od poloviny června roku 1948, kdy se opět začalo bezmotorově létat, byly téměř každou sobotu neděli organizovány zájezdy s vlastními bezmotorovými letadly na letiště CHLUM u Bystřice pod Hostýnem.

Prázdnin a dovolených bylo v době od 19. do 24. července využito k soustředění na letišti Vyškov pod vedením tamějšího instruktora bezmotorového létání *rotného Ungermana* od vojenského útvaru, který tam byl tehdy dočasně na cvičení. Současně jsem sporadicky pokračoval i v motorovém pilotním výcviku. Při třetím výročí ustavující schůze Aeroklubu Prostějov jsem měl nalétáno bezmotorově necelých třináct hodin, motorově kupodivu také tolik, a odcházel jsem od aeroklubu na dva roky do základní vojenské služby, a to do Školy pro důstojníky letectva v záloze – navigátory.

Ač jsem při navigátorském výcviku a později u útvaru létal mnohonásobně více, než u aeroklubu, (za dva roky to bylo několik set hodin), nestačilo mi to a v každém místě svého vojenského působení jsem ještě létal u tamějšího aeroklubu, a to jak bezmotorově, tak motorově. Bylo to především v Pardubicích, ale také v Jičíně, v Havlíčkově Brodě a v Praze – Letňanech. Když jsem se vrátil do civilu, měl jsem bezmotorově nalétáno o 10 hodin více a motorově víc než dvakrát tolik, než když jsem na vojnu odcházel, tj. 37 hodin.

První velká a zásadní reorganizace po několika menších se datuje k 1.lednu 1951. Tehdy zanikly Český národní aeroklub a Slovenský národní aeroklub a byl ustaven Československý svaz lidového letectví se závodními základními organizacemi. Hlavními myšlenkami reorganizace bylo zpřístupnit létání pracujícím a přenést politickou zodpovědnost za kádry sportovních pilotů na závody. Také střežení letadel letištních objektů převzala závodní stráž největších podniků a závodů – v Prostějově to tehdy byly Hanácké železárny, Agrostroj a Oděvní závody.

Letecký provoz tehdy řídila a zodpovídala za něj tak zvaná Technicko – výcviková komise, která kvůli jednotě vedení a zodpovědnosti patřila jen k jedné vybrané závodní základní organizaci Československého svazu lidového

letectví. Vedoucí závodní základní organizace ČSLL byly vybírány ústředními orgány, při čemž prioritu měly doly a hutě, načež následovaly základní organizace v podnicích těžkého a lehkého průmyslu a na konci žebříčku byly základní závodní organizace při úřadech a školách.

V Prostějově byla za vedoucí základní závodní organizaci ČSLL s Technicko - výcvikovým oddělením vybrána organizace v Hanáckých železárnách, ve kterých jsem po návratu ze základní vojenské služby nastoupil zaměstnání. Stal jsem se jejich jednatelem.

Členové Technicko – výcvikové komise nebyli jen z vedoucí základní organizace ČSLL, ale z různých místních základních závodních organizací. Rovněž tak bezmotoroví i motoroví piloti pocházeli ze všech v úvahu přicházejících podniků, závodů a škol, i z těch, na kterých závodní organizace ČSLL pro malý počet zájemců nebyla založena. Takový pilot byl členem v jiné organizaci, která za něj odpovídala. Létat tedy mohl každý, kdo vyhověl stanoveným podmínkám a kdo navíc vykazoval patřičný zájem a pracovní iniciativu.

Ústředními orgány byla nová organizace vymyšlena dobře, ale je pravda, že „dole“ někdy narážela na nepochopení v důsledku „závodního patriotismu“. Někteří funkcionáři ze základních organizací, které nebyly pověřeny vedoucí funkcí se cítili neplnoprávními a ostrčenými. Ku prospěchu věci však bylo to, že měli plné právo kontroly. Žádná z vedoucích základních závodních organizací ČSLL si proto nemohla dovolit nějaké neodůvodněné, svévolné či nespravedlivé rozhodování nebo dokonce diskriminování pilotů, kteří byli členy jiné základní organizace. Pokud jde o Prostějov, mohu prohlásit, že jediným kritériem při hodnocení jednotlivých pilotů byly vedle všeobecně stanovených podmínek jen jejich pracovní zásluhy.

Plachtaři měli v Prostějově v roce 1951 ve stavu 10 bezmotorových letadel. Školní kluzáky kořistního původu typu KOMÁR (ŠK 38) v té době už nelétaly, z doby války pocházel jen školní jednomístný větroň typu GRUNAU BABY II.b (VT Ib) a dvoumístný výkonný větroň o rozpětí 18m typu JEŘÁB (KRANICH VT 52), který se používal i na základní výcvik a k přeškolení na aerovleky. Výrobky našeho znárodněného leteckého průmyslu byly typy KRAJÁNEK Z 24, ŠOHAJ bez přistávacího kolečka VT 25, s kolečkem VT

125 a konečně plně akrobatický větroň, středokřídový LUŇÁK VT 7, který měl kromě brzdících i vztlakové klapky.



O bezmotorová letadla od samého začátku po dlouhá léta vzorně pečoval technický správce *Oldřich Petřík*, který si osvojil i provádění tak náročných oprav, jaké tehdy ani nebyly u aeroklubů povoleny, poněvadž ústředí u technických správců aeroklubů nepředpokládalo tak vysokou kvalifikaci a hlavně smysl pro pečlivost a zodpovědnost.



Motorové létání tehdy v Prostějově vedl *Miloslav Přikryl*. Počet motorových letadel se v roce 1951 zvýšil na 10. Kromě už zmíněného jednoho HE 72 a dvou PIPER CUBů z doby války to byly rovněž již výrobky našeho znárodněného leteckého průmyslu, konkrétně Z 381 (C 106), Z 22, dvouplošník AERO C 104, PRAGA BABY E 114, SOKOL MIC a konečně první TRENÉR z 26 (C 5). O všechna motorová letadla se rovněž od samého začátku vzorně staral zkušený letecký mechanik *Miroslav Nováček*.

Teprve v srpnu 1951 po nalétání 65 hodin na bezmotorových letadlech se mi podařilo dostat se do instruktorského kursu v tehdejší Státním plachtařském výcvikovém středisku ministerstva dopravy v Hůrce u Nového Jičína. *Miloslav Přikryl* tam tehdy vypomáhal jako pilot – vlekař s letadlem HE – 72, já tam po čtyři týdny létal s bezmotorovými pilotními žáky ve dvoumístném JERÁBU VT 52 jak za navigátorem, tak v aerovleku a získal tak konečně instruktorskou kvalifikaci. Teprve poté se prostějovští plachtaři stali nezávislími na přítomnosti některého z předválečných instruktorů.

Z iniciativy členů výboru základní závodní organizace ČSLL v Hanáckých železárnách, jejímž jsem byl jednatelem, a za spolupráce výborů ostatních základních závodních organizací konečně mohl být po několikaleté přestávce opět proveden velký nábor zájemců o bezmotorové létání, který pak byl pravidelně obnovován každý rok. Po náboru vždy následovalo několikaměsíční teoretické školení. Většina přihlášených však obvykle nepředpokládala tak vysokou pracovní a zejména časovou náročnost, srovnatelnou jediné s náročností na vrcholové sportovce, a postupně odpadávali.

Mnozí se nedovedli prokousat ani tím, aby si opatřili a v termínu odevzdali potřebné doklady, a tak nakonec zůstávali vždy jen ti nejlepší. Těm se však zato mohlo – na rozdíl od ještě nedávné minulosti – zaručit konečně nejen zahájení, ale také dokončení základního, ba i pokračovacího výcviku v do té doby nevídaně krátké době. Nelétalo se totiž už jen o nedělích, ale i v pracovní dny ihned po skončení zaměstnání (nezapomínejme, že v té době ještě nebyly volné soboty). Je pravda, že výkonné plachtění tehdy ještě bylo v plenkách, ale napřed bylo nutné kvalitně vycvičit nové piloty bezmotorových letadel. Prořídlé řady plachtařů to už nutně potřebovaly.

Vroce 1952 proběhla nová reorganizace sportovního letectví. Místo Československého svazu lidového letectví s Technicko-výcvikovými odděleními a Technicko-výcvikovými komisemi vznikl Dobrovolný svaz lidového letectví - DOSLET - a jeho okresní a krajské výbory. Zájem o otázky, projednávané v tehdejší okresním výboru Dosletu v Prostějově býval tak neformální a živý, že nikomu z jeho členů nevadilo zakončování schůzí pozdě v noci. Ba i to bývalo někdy ještě málo a tak nejednou šli členové okresního výboru ještě v noci po schůzi pěšky na letiště, aby se přesvědčili o kvalitě výkonu strážní služby.

V letech 1952 a 1953 byl v Prostějově vyškolen do té doby nevídaný počet nových pilotů jak bezmotorových, tak i motorových letadel. Motorovými i bezmotorovými letadly se při tom nalétaly rekordní počty startů i hodin. Právě v těch letech začali létat mnozí, kteří se ukázali být velkou posilou a přínosem pro další činnost prostějovského aeroklubu.



Stojící zleva: Kaspar,, Hruban,, Lessy, Příbylová, Dočkal, Galusková, Burian, Piskovský,
Uprostřed: Krčmář, Veselá, Brabec,
Ležící zleva: Petřík, Šoupal, Prečan, Dočkal Jar., Procházka Rud., Kasper, Krenč ml., Stehlík, Hasa

Všechny bohužel nelze vyjmenovat. Na příklad *Bruno Grulich* navrhl a vyrobil první zpětný navijáček. *Květa Skácelíková* vydatně a obětavě vypomáhala v administrativě, které bylo u aeroklubu vždy až moc, a to dokonce i v těch obdobích, kdy se v důsledku reorganizací dlouhodobě nesmělo létat. *Josef Chaloupka* iniciativně sestavil první traktor pro aeroklub ze součástek, určených do sběru starého železa. Politicko – osvětovou práci u aeroklubu iniciativně zajišťoval *Rudolf Huber*, který v té době začal létat jako motorový pilot. Oporami aeroklubu ať už jako spolehliví pracanti nebo i funkcionáři se na dlouho stali na příklad *Vladimír Barnet*, *Mirek Burián*, *Dáša Galusková* – *Fialová*, *Leoš Hasa*, *ing. Jan Kadlec*, *Mojmír Piskovský*, *Zdeněk Prečan*, *Josef a Rudolf Procházka*, *Antonín Zháněl* a mnozí jiní. *Jaromír Hruban* a *Svatá Kaspar* vydrželi jako funkcionáři aeroklubu dodnes.

Karel Krenč mladší, František Skácelík, Antonín Stehlík, Jaromír Šoupal a Hynek Žáček se brzy stali profesionálními piloty.

Z předcházejícího období se profesionálními piloty stali na příklad Bílek, Došlík, Grmela a Pospíšil. Leteckými profesionály v neletových funkcích na příklad Dohnal, Pazdera, Popelka a jiní.

Elementární výcvik v bezmotorovém létání na dvojím řízení byl nejdříve prováděn na JEŘÁBU VT 130 (sedadla za sebou), od března 1953 na KMOTRU VT 130 (sedadla vedle sebe) a od srpna 1953 na PIONÝRECH VT 109 (sedadla opět za sebou). Naštěstí byl Aeroklubu Prostějov přidělen silný dvoububnový naviják typu HERKULES – předcházející typy navijáků byly pro dvousedadlové větroně příliš slabé.



V motorovém létání nastal kvalitativní skok zavedením vojenských výcvikových osnov. To co se dříve považovalo za pokračovací výcvik „nadstavbu“, bylo v podobě úloh a cvičení zařazeno do základního pilotního výcviku. Jednou z úloh se stala akrobacie, i když se jí v osnově říkalo „bojové obraty“. Dalšími úlohami byl nácvik létání ve skupinách, podle přístrojů, v noci a samozřejmě také navigační lety a přelety. Nejdříve si výcvik podle osnov osvojil *Míla Přikryl*, který pak v novém duchu vyškolil všechny učitele motorového létání v celém tehdejší olomouckém kraji. Sám se stal náčelníkem Krajského aeroklubu Olomouc.

Poslední autentické údaje o nalétaných hodinách a startech jsou bohužel z roku 1951, z řady následujících roků letové knihy Aeroklubu Prostějov neexistují. V roce 1951 se u nás létalo na deseti motorových a deseti bezmotorových letadlech, počet hodin, nalétaných motorovými letadly byl dvojnásobný proti předcházejícímu roku a představoval asi 650 hodin. Bezmotorovými letadly se v roce 1951 nalétalo asi 620 hodin, což je trojnásobkem proti předcházejícímu roku. Startů bezmotorových letadel bylo v roce 1951 provedeno asi 4000, což je více než trojnásobek roku 1950. Počet aktivně létajících plachtařů v roce 1951 překročil stovku a byl dvojnásobkem předcházejícího roku. Rok 1951 však byl teprve odrazovým můstkem. V dalších dvou letech se letecká činnost Aeroklubu Prostějov opět pronikavě zvýšila, ale údaje už nelze zjistit.

O kresní výbor Dosletu v Prostějově v roce 1952 usoudil, že k zajištění leteckého provozu a výcviku je nadále nezbytný placený náčelník, i když pro Aeroklub Prostějov nebyl ústředím Dosletu systemizován. Byl jsem pro tuto funkci vybrán a schválen a začal ji vykonávat od 1.června 1952. Při nové reorganizaci k 1.lednu 1953, kdy zanikl Doslet a vznikl Svaz pro spolupráci s armádou, jsem se stal systemizovaným náčelníkem Letecké stanice Prostějov Krajského aeroklubu Svazarmu Olomouc.

Když se náčelníky Krajských aeroklubů stali důstojníci letectva z povolání, stal se *Miloslav Přikryl* zástupcem náčelníka Krajského aeroklubu v Olomouci a zajišťoval především motorové létání. Poněvadž u Letecké stanice Prostějov byl největší počet motorových pilotů a pilotních žáků, vykonával tuto funkci v Prostějově. Dalšími zaměstnanci se stali *Vojtěch Šálek* jako pilot vlekař a pilot vysazovač parašutistů a *Miroslav Nováček* jako letecký mechanik. Rovněž

strážní letiště už nebyli příslušníky závodních stráží prostějovských závodů, ale zaměstnanci Svazarmu.



Vojtěch Šálek

Zdárný vývoj sportovního létání v Prostějově však byl najednou nečekaně narušen a z kvalitativního hlediska odsouzen ke stagnaci.

Nadešel totiž den, kdy jsme zjistili, že mezi hlavní nádražím v Prostějově a sportovním letištěm se připravují ke vztyčení stožáry pro vedení elektrického proudu o velmi vysokém napětí. Už z dřívějška jsme věděli, že o zachování existence sportovního letiště v Prostějově nikdo kromě členů aeroklubu nemá zájem a že jeho plocha je předurčena k zastavění. Začátek konce však přišel znenadání. Stožáry s dráty totiž vytvořily nepředpisovou překážku pro přistávání letadel směrem od města, případně pro vzlety motorových letadel směrem na město.

Vyvinuli jsme tehdy veškerou možnou iniciativu, potřebnou k udržení motorového létání a aerovleků v Prostějově, a zdálo se nám, že jsme na dobré cestě. Začali jsme totiž jednat se zemědělci v tom směru, abychom docílili výměny pozemků. Nabídli jsme zemědělcům západní část letiště, tedy směrem k městu (až na úzký pojížděcí pás k hangáru), výměnou za pozemky na východ od východního okraje letiště (směrem na Kralice n.H.). Tím by se byla celá letištní plocha posunula směrem na východ a vzdálila se tak od překážek natolik, že by překážky z hlediska leteckých předpisů už leteckému provozu nevadily. Jediným ne příliš velkým technickým problémem by při tom bývalo bylo jen přemostění potoka, který teče od severu k jihu nedaleko východního okraje letiště. Jeho svedení do betonových rour přiměřeného průměru a přemostění o celkové délce kolem jednoho sta metrů by nebylo bylo příliš nákladné, poněvadž se dalo s jistotou počítat s brigádami členů Letecké stanice.

Podle názoru tehdejšího náčelníka Krajského aeroklubu Olomouc *kapitána Krenče* staršího, však tato výměna pozemků nebyla nutná. Ze společenského hlediska nebyl důležitý další rozvoj sportovní letecké činnosti v Prostějově, prvořadý význam mělo vybudování akceschopného Krajského aeroklubu v Olomouci. Tak došlo zakrátko k zákazu motorového létání na

prostějovském sportovním letišti. Tak došlo zakrátko k zákazu motorového létání na prostějovském sportovním letišti. Poněvadž při bezmotorovém létání by tu čtyři zaměstnanci nebyli plně využiti, byli převeleni z Prostějova do Olomouce. Spolu s námi pak do Olomouce dojíždět i všichni motoroví piloti a pilotní žáci. Někdy nás bývala plná polovina železničního vagonu. Rovněž mezi zaměstnanci olomouckého aeroklubu tvořili prostějováci – alespoň nějaký čas – nadpoloviční většinu a začali postupně vytvářet budoucí – a dnes už opět minulou a nezapomenutelnou – slávu olomouckého aeroklubu. V motorovém létání, speciálně ve skupinové akrobacii, na tom měl zásluhy především *Míla Přikryl*.



Náčelnictví Letecké stanice v Prostějově po mně převzal jako aktivista *Josef Chaloupka*. Na rozdíl od situace, ve které jsem byl při přebírání funkce několik málo roků před tím, měl k dispozici nejen technicky dobře vybavenou stanici, ale především početný kádr dobře vycvičených plachtařů a kvalitní instruktorský sbor. Jenže – jak už to bývá – ani on neměl při výkonu své funkce na různých ustláno. Aby se mohla odlétat ta část osnovy pilotů bezmotorových letadel, která vyžaduje aerovleky, projednal *Josef Chaloupka* povolení k provádění aerovleků na letišti Stichovice.

Motorové letadlo i s pilotem sice zajišťoval olomoucký aeroklub, prostějovská letecká stanice však byla každou neděli zatížena zajišťováním pozemní přepravy techniky ráno do Stichovic a večer zpět. Teprve po čase velitel stichovického letiště propůjčil letecké stanici vyřazený dřevěný hangár, aby nebylo nutné vše stále stěhovat. Ušetřil se tím nejen čas, ale také značné množství pohonných hmot.

Teprve na začátku druhé poloviny roku 1956 díky porozumění pracovníků Oddělení letecké přípravy a sportu při ÚV Svazarmu, *Kdéra* a *Tikovského* a díky postoji Státní letecké inspekce ministerstva dopravy bylo na prostějovském sportovním letišti povoleno tak zvané jednosměrné provádění aerovleků. To znamená, že vzlety mohly být prováděny jen směrem od města na Kralice na H. a přistání opačným směrem. Samozřejmou podmínkou bylo bezvětří, nebo zanedbatelně slabý vítr. Je paradoxní, že záporné stanovisko k tomuto povolení projevoval podle věrohodného svědectví Rudolfa Hubra Krajský aeroklub a KV

Svazarmu v Olomouci. Obě tyto organizace totiž počítaly s definitivní likvidací sportovního létání v Prostějově.

Díky tomuto povolení, jakož i díky aspoň dočasnému přidělení vlečného letadla typu ČÁP s vynikajícími parametry se v Prostějově podstatně zlepšila výcviková situace.



Setkání po letech.

Stojící zleva: Znojil, Titz, Burian, Knap, Beneš, Spáčil, Nováček, Zháněl
Klečící : Šálek, Stehlík, Přikryl a Kuchař B.

V roce 1960 došlo v ČSSR k územní reorganizaci. Prostějovský okres při tom byl převeden do Jihomoravského kraje. Je samozřejmé, že se toto územní převedení týkalo i aeroklubů. Prostějovský aeroklub při tom získal možnost mít opět placeného náčelníka letiště a aeroklubu. Pro výkon této funkce byl navržen a schválen příslušník aparátu Krajského aeroklubu v Olomouci,

prostějovák *Rudolf Huber*. Pro každý aeroklub je nutno vyřizovat mnoho záležitostí v pracovní době. Aktivistický náčelník proto buď zanedbává aeroklub, nebo své vlastní zaměstnání. Z tohoto hlediska jsou aerokluby s placenými náčelníky nesporně ve výhodě proti ostatním, což se určitě projevilo i v Prostějově.

Černá mračna nad další existencí sportovního létání v Prostějově se totiž opět začala stahovat. Objekty Oděvních závodů, tvořící letovou překážku v blízkosti sportovního letiště severozápadním směrem, byly před dokončením a navíc byly zahájeny kroky k výstavbě Agrostroje na ploše letiště. Situace byla více než vážná.

Do celé problematiky byli podrobně zasvěceni náčelník Jihomoravského krajského aeroklubu v Brně *podplukovník Kalod* a předseda OV Svazarmu v Prostějově *Grepl*. Po řadě jednání a porad na úrovni okresu, kraje i ústředních orgánů o různých variantách řešení, konečně došlo k závaznému konečnému jednání. Asi šedesát přítomných zástupců OV KSČ, OV Svazarmu, KV Svazarmu, Vojenské posádky, KVUS Brno, Investičního oddělení letecké přípravy a sportu ÚV Svazarmu, Agrostroje, Železáren a Oděvního průmyslu, jakož i MěNV a ONV Prostějov se na závěr usnesli asi takto:

Aeroklubu Prostějov bude na dosavadní letištní ploše umožněn provoz v rozsahu potřeb výcvikového plánu a předpisů. Při postupném provádění plánované výstavby bude omezování možnosti výcviku řešeno povolením provozu aeroklubu na letišti Prostějov I., včetně možností použití hangáru. V případě potřeby výstavby nového hangáru na ploše vojenského letiště, nebo v jeho těsné blízkosti, bude použito finančních prostředků, získaných prodejem dosavadních objektů na sportovním letišti za pomoci MěNV, ONV a ÚV Svazarmu.

Tímto závěrem byla zabezpečena právní stránka další činnosti Aeroklubu Prostějov pro případy působení nepředvídaných událostí a nepříznivých vlivů zásahy organizací, usilujících o získání prostorů pro výstavbu.

V průběhu roku 1961 dosahovaly výsledky výcviku vrcholu za pomoci organizačních, materiálových a jiných zásahů vedení Jihomoravského Krajského aeroklubu Brno. Bylo to opět jedno z nejúspěšnějších období v poválečných letech. Nadále existovala spolupráce i s Aeroklubem Olomouc díky porozumění náčelníků Krajských aeroklubů v Brně i Ostravě. Pohroma se měla dostavit teprve v příštím roce.

V roce 1962 byl plán výcviku v aeroklubech ústředím pronikavě snížen. Byly stanoveny limity pro jednotlivé stupně výcviku se záměrem snížit náklady na provoz, bez ohledu na ekonomické využití letecké techniky (čerpání resursů). To se samozřejmě odrazilo na výsledcích výcviku, přesto že omezení nebylo důsledně dodržováno.

Ve čtvrtém čtvrtletí roku 1962 došlo ke zrušení dotací na letecké i automobilové pohonné hmoty a co bylo ještě horší – byly zrušeny i dotace na generální opravy letadel. Pro většinu Aeroklubů (s výjimkou Krajských aeroklubů a výcvikových středisek) to znamenalo katastrofu. Řada aeroklubů byla postavena – spolu se zabíráním letištních ploch pro zemědělské a jiné účely – před likvidací.

Začalo platit heslo: Kdo chce létat, ať si náklady platí sám, nebo ať je hradí aeroklub výdělečnou činností. Výdělečná činnost aeroklubů však v té době nebyla právně zajištěna a mnoho aeroklubů se při ní střetla s platnými zákony. Ústřední výbor Svazarmu se jen omezoval na návrhy, jak finanční prostředky, potřebné k letecké činnosti získávat. Například pěstováním léčivých rostlin, prodejem sena z letištních ploch, nebo sběrem odpadových surovin.

Aeroklub Prostějov se v té situaci nejdříve zaměřil na provádění dopravy vlastním nákladním automobilem, k čemuž získal povolení odborem dopravy ONV, později se orientoval hlavně na sběr kovového šrotu a to za pomoci Okresního výboru lidové kontroly a ve spolupráci s MěNV, který v Prostějově organizoval jednorázové akce sběru šrotu dvakrát ročně. Svoz byl svěřen aeroklubu a z jeho výnosu byl financován letecký provoz.

K 1.červnu byla zrušena systemizace placených náčelníků a jiných zaměstnanců na svazarmovských letištích III. kategorie, což postihlo i Prostějov. Po zásahu

náčelníka Jihomoravského krajského aeroklubu Brno a předsedy OV Svazarmu Prostějov však bylo *R. Hubrovi* nabídnuto místo, které svým zaměřením umožňovalo další výkon funkce náčelníka a předsedy Aeroklubu Prostějov.

Během krátké doby však začaly narůstat stále nové a nové potíže provozního i hospodářského charakteru, které ohrožovaly samou existenci Aeroklubu Prostějov. Bylo znovu třeba napnout všechny síly jednotlivců i celého kolektivu, aby se zabránilo tomu nejhoršímu – zmaření veškerého dosavadního úsilí o vybudování kádrové i materiálové základny Aeroklubu Prostějov. Šlo o období zpochybňování společenského i branného významu aeroklubů.

Hranice letištních ploch v celé republice byly revidovány a plochy byly zmenšovány. Prostějovské sportovní letiště bylo zmenšeno na pás, široký 150 m a ostatní půda byla předána k zemědělskému využití a výstavbě. Proto – pokud to šlo – začal Aeroklub Prostějov přenášet svou činnost na jiná letiště, na příklad u Vyškova a Holešova, později i u Šumperka. Tím ovšem vyvstaly opět nové problémy s přepravou techniky i lidí a s jejím finančním zabezpečením.

Dalším tvrdým zásahem bylo zúžení sportovního letiště na pás, široký pouhých 40 m. Tím byl zcela znemožněn navigákový provoz bezmotorových letadel, který je ve srovnání s aerovlekovým provozem mnohonásobně levnější. Bylo však povoleno převážet nebo přelétávat větroně na vojenské letiště Prostějov I. Později bylo povoleno používat i hangár na jižním okraji tohoto letiště.

Od zmíněného jednání všech kompetentních orgánů v roce 1961 a vlastně ještě dávno před tím bylo jasné, že jednou dojde k znemožnění letecké činnosti aeroklubu na sportovním letišti Prostějov III. Když tato situace nastala, bylo potřeba ji vyřešit definitivním a při tom nejoptimálnějším způsobem, tj. úplným přenesením technické základny a letecké činnosti z letiště Prostějov III. na vojenské letiště Prostějov I. Iniciativa, vyvíjena za tímto účelem, však bohužel zanikla ve víru událostí kolem srpna roku 1968.

V tomto období projevovaly pravicové živly na ÚV Svazarmu snahu odtrhnout aerokluby od Svazarmu. Aeroklub Prostějov se do této akce nezapojil, nezpracoval a nepředložil ke schválení na ONV návrh na statut samostatného aeroklubu. Veškerá iniciativa se vyvíjela jen jedním směrem, aby byla pro Aeroklub Prostějov zajištěna další existence vybudování nové technické základny.

Zde končí překrásné vzpomínky *Jaroslava Knapa*.



14.10.72 Schůzka „býval. Aeroklubáků“ - 14. 10. 1972
 stojící zleva: Titz, Krčmar, Chaloupka, Mikula, Janko, Kuchař, Bař. :
 Stehlík, Knap, Chaloupková, Žháněl
 sedící: Spáčil, Burian, Mink, Beněš, Přikryl, Šálek

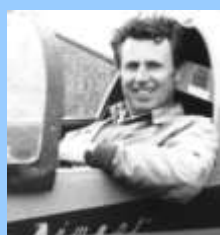
V roce 1974 stál Aeroklub Svazarmu Prostějov před rozhodnutím, s obavami o svoji budoucnost. Stávající letiště „vojenská louka“, které aeroklub vlastnil, vlivem zástavby města, neodpovídalo daným leteckým předpisům, takže provoz ani výcvik nemohl být na tomto letišti prováděn. Piloti aeroklubu museli tedy na každý letový den přelétávat ráno na letiště vojenské a večer se zase veškerá technika vracela zpět.

Bylo nutné řešit tuto situaci výstavbou nového hangáru spolu s provozními budovami. Konečným řešením této situace byla žádost o povolení výstavby na vojenském letišti. Díky pochopení MNO a ÚV Svazarmu, díky pochopení velitelů na tomto letišti, díky obětavosti tehdejšího předsedy Aeroklubu pplk. Ing. Mikulenky, byla žádost o výstavbu povolena, Byl projednán způsob

finančního zabezpečení a prosazena forma svépomocného budování v rámci akce“Z“. Díky tomu mohly být zahájeny projekční a dokumentační práce



Zbývalo již tedy pustit se do práce. Ale právě na začátku roku 1975, při výroční členské schůzi dochází k zásadním změnám ve vedoucích funkcích aeroklubu, kdy *Ing. Mikulénka* odchází pracovat do Holešova a do funkce předsedy je zvolen **Ladislav Drábek**. Jako náčelník začíná pracovat *Josef Neckař*, funkci technika přebírá *Svatopluk Kaspar*, hospodáře *Jaromír Hruban*. Funkci předsedy PVK vykonává nejdříve *Rudolf Huber*, později *Miloš Jurča* a po r. 1977 *Alfons Matuška*. Jako členové rady pracují *František Jančařík* a *Jan Dočkal*.



Jaromír Hruban

S tímto vedením vstupuje aeroklub do rozhodujících období své existence s cílem mobilizovat členskou základnu pro výstavbu nového areálu na vojenském letišti, plnit nadále politické poslání aeroklubu, u veřejnosti prostějovského okresu se zaměřením na mládež, plnit průběžně stanovené výcvikové úkoly v motorovém i bezmotorovém létání a parašutismu. Za svůj hlavní úkol považoval aeroklub propagaci úzké spolupráce s příslušníky armády a pro VVL SNP v Košicích získávat mladé perspektivní piloty, budoucí vojenské letce.

A tak se zahájením příprav na sportovní činnost 1975 vstupovala do popředí zájmu jak rady, tak i členské základny výstavba nového areálu a pracovní úsilí postupně dostávalo konkrétní podobu.

S velkým pochopením členů bylo již v tomto roce brigádně odpracováno našimi členy 6.213 hodin. V podzimních měsících toho roku byla smontována n.p. Rudné doly Jeseník hala s přístavky po obou stranách hangáru. Začátkem roku 1976 byl položen asfaltový koberec v prostorách hangáru spolu s odbavovacími plochami, a bylo započato s vnitřními pracemi.



Neschopností stavbyvedoucího i při snaze všech členů aeroklubu, práce na této stavbě pokračovaly velmi pomalu. Rada se tedy rozhodla stavbyvedoucího vyměnit a práce převzal stavbyvedoucí *Stanislav Adam*. Díky jemu, jeho spolupracovníkům a velkému úsilí, pochopení a ukázněnosti členů, kteří nehleděli ani na nepohodu ani na svůj volný čas, se podařilo do konce roku stavbu dokončit.

Za tento rok odpracovali členové 5.968 brigádnických hodin. Začátkem roku 1977 byly provedeny dokončovací práce na této stavbě, a tak byla výstavba dokončena a hangár připraven k předání.

Během celé výstavby bylo na této akci odpracováno členy aeroklubu celkem 18. 203 brigádnických hodin a tak vytvořeno dílo v hodnotě 2 000 000 korun. I když náročnost této výstavby byla pro členy velkou zátěží, přesto se nám dařilo plnit důsledně politicko-výchovnou práci, výcvik žáků do vojenských škol, elementární výcvik a provádět sportovní činnost.

Je třeba zdůraznit, jak pracovně a časově náročné je jen zajišťování leteckého provozu a výcviku při vybudované technické základně. U profesionálního létání připadá na každého výkonného letce řada nelétajících pozemních specialistů. Členové Aeroklubu Prostějov však museli kromě prací spojených s provozem a výcvikem navíc současně znovu budovat hangár. Letecká činnost musela často ustupovat do pozadí. Je kupodivu, kolik úsilí, obětavosti a odříkání při tom museli členové prokazovat, řada s nich již po několikáté ode dne, kdy se

stali členy. Obětováním jiných osobních zájmů a často i obětováním zájmů svých rodin tak prokazovali morální právo na další existenci Aeroklubu Prostějov.

Kolaudace hangáru byla provedena 22. března 1977. Slavnostní otevření hangáru a jeho předání zástupcům ÚV Svazarmu se uskutečnilo 2. dubna 1977. Členům, kteří se obzvlášť zasloužili o dokončení stavby, byla zástupci ÚV Svazarmu předána svazarmovská vyznamenání a čestná uznání.

Při slavnostním aktu bylo poděkováno stranickým a státním orgánům města Prostějova za jejich pomoc a pochopení. Bez jejich aktivní účasti bychom toto dílo nevybudovali. Byli to především s. *Kurfirst, Tass a Daněk*. Bylo poděkováno také velitelům vojenských útvarů, kteří nejen že stavbu povolili, ale pomáhali nám jak při výstavbě, tak při provádění letecké činnosti. Především *pplk. Hejnovi*, veliteli VÚ 9333.

Poděkování patří též tehdejšímu předsedovi OV Svazarmu *J. Turečkovi*.

Poděkování patří *pplk. Ing. Mikulenkov*i, radě Aeroklubu, jejím členům, jmenovitě p. *Kasparovi, Drábkovi, Neckařovi, Hrubanovi* a dalším.

Tím však práce pro členy aeroklubu ani zdaleka neskončila. Bylo třeba ještě mnoho drobné práce s dokončením celého objektu, bylo třeba vybavit jednotlivé místnosti, upravit okolí, položit chodníky. Bylo vybudováno volejbalové hřiště s antukovým povrchem, parkoviště, protipožární nádrž, ve výstavbě byl tenisový kurt. Ke společenskému životu sloužila nově upravená klubovna.

Ke konci šedesátých let měl Aeroklub Prostějov jen dva motorové piloty. Byli to *Neckař* a *Jančařík*. Později přibyl *Vávra*, který přesto, že se stal profesionálním pilotem Slovaíru, byl také dlouhodobě předsedou bezmotorového odboru. Sám dosahoval nadprůměrných sportovních výkonů.

Ve sportovním létání se v posledních letech značně zvýšila výkonnost, přičemž podíl na tom nemá jen technika (např. větroň VSO 10, přidělený za plnění

směrných čísel pro VVLŠ SNP v Košicích). Pravou příčinou je růst výkonnosti sportovců. Členové aeroklubu se zúčastňují národních i republikových soutěží a umísťují se v nich na čestných místech.

V roce 1983 bylo nalétáno nejvíce kilometrů na přeletech a byly splněny podmínky pro získání zlatých plachtařských odznaků.

Veškerá odborná činnostně těsně spjata s činností politicko-výchovné komise. Úroveň této práce je na vysoké úrovni a směřuje především k vytvoření soudružského kolektivu, k zvýraznění chápání povinností členů branné organizace a k dosažení vyšší kvality ve všech oblastech činnosti.

V uplynulých letech došlo také k uzavření patronátů mezi Aeroklubem Prostějov a VÚ 6918, VÚ 9333, Agrozetem Prostějov, Sigmou Lutín, ODPM, ZŠ na Husově náměstí. Pro své partnery pořádá aeroklub řadu akcí, jako dny otevřeného letiště, propagační seskoky padákem v pionýrském táboře Sigmy, letecký den ke 100. výročí Agrozetu. Velmi populární jsou a to nejen mezi členy, tradiční letecké večírky. Byl také uspořádán letecký den ke dnům spartakiády a 25. výročí založení Svazarmu. Členky aeroklubu i manželky členů si zvykly na společné oslavy MDŽ.

Politicko-výchovná komise úzce spolupracuje se svazáckým aktivem. Členové SSM se zúčastňují soutěží mladých letců, lyžařských zájezdů, organizují braná odpoledne, vedou zájmové kroužky v patronátních ZŠ, pečují o propagační vývěsní skříňku na náměstí.

K propagaci činnosti aeroklubu je využívána také dopisovatelská činnost (Stráž lidu, Svazarmovec, Letectví a kosmonautika).

K tradicím patří příspěvky do Fondu solidarity, účast na směnách NF, dobrovolné dárčovství krve, společná účast v prvomájových průvodech aj

Výsledky PPV a sportovní činnosti se odrazily v hodnocení socialistické soutěže v rámci JmKA, kdy v letech 1980 – 1982 se Aeroklub Prostějov umístil na 1. místě a byl držitelem putovní standardy náčelníka JmKA. V roce 1983 obsadil 3. místo. Od roku 1976 do roku 1980 se umísťuje na prvním místě v soutěži o vzornou ZO organizaci Svazarmu okresu a je držitelem vyznamenání „Za zásluhy o rozvoj Svazarmu ČSR“, „Za obětavou práci II. stupně“, „Za zásluhy o brannou výchovu“ .

Pro armádu získal vojenské piloty *Hrubana jun., Kod'ouska, Sadílka, Čerovského*, a pro SLOVAIR – *Vávru, Mikulenu jun., Kaprála a Ilgnera*.

Činnost Aeroklubu Prostějov je kladně hodnocena orgány MěNV, ONV i KNV, protože rada aeroklubu je na práci svých členů náročná, ať už jde o plnění úkolů výcvikových či hospodářských, nebo o pracovní morálku a kázeň.





Z historie parašutismu prostějovského aeroklubu.

Jednou z odborností, která dlouhodobě pracuje v Aeroklubu Prostějov je parašutismus. Přesto, že počátky nesahají do období před 50-ti lety, je historie tohoto sportu v našem aeroklubu velmi bohatá.

Dnes již s obtížemi můžeme rekonstruovat všechny události a vzpomenout desítky obětavých sportovců a funkcionářů, kteří se na tomto úseku zasloužili o rozvoj parašutismu v našem městě.

Počátky spadají do padesátých let. V této době se parašutistickému sportu věnovalo v našem aeroklubu jen několik jedinců. Tato skutečnost vyplývá ze samotného postupného rozvoje parašutismu v naší vlasti.

Mezi prvními, kteří v roce 1951 začali budovat prostějovský parašutismus, vzpomeňme alespoň *M. Svorada*, *M. Oulehlu* a *E. Petrželu*. V roce 1952 po návratu z vojenské základní služby se vedení prostějovského paraklubu ujímá *Jaroslav Kvapil*. Bohaté zkušenosti z náročné služby u výsadkových jednotek ochotně předává při práci v aeroklubu.

Jmenování parašutisté patří právem mezi pionýry tohoto dosud neznámého rozvíjejícího se sportu. Ojedinelé praktické seskoky padákem, které se prováděly na zastaralých padácích typu V-1 byly nepatrnou odměnou za celoroční tvrdou pozemní a tělesnou přípravu.

Po roce 1953 se kolektiv parašutistů postupně rozrůstal o další odvážné chlapce a děvčata. K parašutistům, kteří se v této době věnovali tomuto sportu a také se zasloužili o výchovu svých nástupců patřili zejména: *Straka*, *Kroupa*, *Heža*, *Vodičková*, *Kolář*, *Macharáčková*, *Hlobil*, *Hyroš*, později *Vysloužil*, *Štolpa*, *Vráblík*, *Lasák*, *Rozkošová*, *Vyhlídal*, *Dvořáková* a další.



V Prostějově bylo vybudováno výcvikové středisko branců výsadkářů, ve kterém se každoročně připravovalo kolem 30 chlapců předvojenského věku. Pozemní výcvik spolu se základními seskoky prováděli převážně na letišti v Prostějově, rozvíjející se sportovní výcvik byl částečně organizován na letišti v Olomouci, spolu s olomouckými parašutisty.

Od roku 1953 se seskoky prováděly na cvičných padácích typu PD-47 vyrobených z perkálu, se čtvercovým vrchlíkem. Padáky, které byly v používání více než 10 let, byly málo výkonné, ale svojí spolehlivostí plně uspokojovaly potřeby tehdy se rozvíjejícího sportu.

K seskokům se používaly letouny DC 3 (Dakota), K 73 (Nordsman), K 74 (Fairschild), M-1C (Sokol) a C 3 (Siebl).



Fairschild K 74 v Olomouci



Nordsman K 73 v Olomouci

K podstatnému zlepšení činnosti prostějovských parašutistů dochází počátkem 60 let. Kolektiv sportovců roste příchodem nových zájemců. Z té doby můžeme jmenovat *E.Hanákovou*, *F.Hricišana*, *M.Jurču*, *K.Nagyho*, *M.Peterku*.

Zlepšují se technické podmínky a to především nástupem modernějších výsadkových letounů. S perspektivou a promyšleně se provádí každoročně výcvik nových parašutistů, výcvik branců výsadkového vojska. Zvětšuje se počet instruktorů, kteří téměř denně, bez ohledu na čas a soukromí věnují obětavě para činnosti vše. O kvalitu výcviku a potřebný rozvoj se obětavě starají také inspektoři JmKA J. Sajbrt, A.Kolář, Z.Nečas a později M.Minařík.



V roce 1962 začíná éra výkonných čs.sportovních padáků. Dostáváme hedvábný padák PTCH-1 s kruhovým vrchlíkem a v následujících letech další zdokonalené typy. V roce 1964 padák PTCH-3, 1965 padák PTCH-4, který je již opatřen nosným postrojem s rychloupoutacími zámkami, které umožňují parašutistovi v případě závady odhodit celý vrchlík.

V roce 1966 dostáváme jednak nový moderní cvičný padák OVP-65, ale současně dochází k revoluci ve vývoji sportovních padáků nástupem typu PTCH-6. Zavedením středové šňůry dostaly vrchlíky aerodynamičtější profil a značně se zlepšila jejich řiditelnost při seskocích na přesnost přistání. Současně se definitivně přechází na silonové materiály, které velmi prodlužují dobu životnosti padáků a zjednodušují jejich ošetřování.

Padák PTCH-6 měl plochu vrchlíku jen 52,5 m² se dvěma hlavními hnacími kanály a systémem brzdicích klapek. Dosahoval dopředné rychlosti 3 m/sec. A otáčel se o 360° za 3,5 sec.

V následujících letech přicházejí další zdokonalené typy PTCH-7, 8, a 9. Do používání v našem aeroklubu byl zařazen také jeden z nejúspěšnějších kruhových padáků na světě – sovětský UT-15.



PD-47



OVP-68



PTCH-3



PTCH-4



PTCH-6

S přibývajícímí léty někteří starší sportovci pod tlakem pracovních a rodinných povinností zanechávají postupně sportovní a instruktorské činnosti a řady parašutistů rozšiřují další mladí sportovci, z nichž můžeme jmenovat *B. Gottwaldovou, V.Navrátilovou, J.Jakla, J.Vlkovského, J.Šťastného* a další.

Řada z nich ve velmi krátké době pod vedením zkušených instruktorů získává potřebnou sportovní výkonnost a oprávnění instruktora parašutismu.

Pod jejich vedením znovu vyrůstají desítky nových parašutistů a to jak pro sportovní činnost, tak i pro potřeby armády. Znovu a znovu začíná koloběh tvrdé pozemní a teoretické přípravy, ale také stovky brigádnických hodin odpracovaných při údržbě techniky a při pomoci národnímu hospodářství. V létě i v zimě, v pracovní dny a hlavně ve dnech odpočinku, neustále běží život parašutistického odboru.

A opět nové tváře na prostějovském letišti: *S.Brož, H.Moudrá, J.Machačová, L.Špůrová* a další.

Obrovský zlom v padákové technice nastává zavedením klouzavých padáků, které se objevily na světových závodištích v roce 1974. Po úspěšném zavedení ve státní reprezentaci a po vývoji tohoto druhu padáků v naší zemi se přeškolují první parašutisté našeho aeroklubu v roce 1980 na klouzavý padák čs. výroby PTCH-10.



PTCH-10

Padáky, jejichž podstatou je aerodynamický profil křídla mají plochu vrchlíku jen 12,5 m², využívají vztlaku a spolu s vysokou dopřední rychlostí (až 13 m/sec.) a malou rychlostí klesání umožňují nejnáročnější seskoky i za silného větru.

Od roku 1965 se zúčastňují parašutisté našeho aeroklubu téměř všech soutěží v seskoku padákem ve dne i v noci, pořádaných na Moravě, ale také v ostatních aeroklubech ČSSR. Z nejznámějších jmenujme alespoň: Mistrovství Moravy, Štít J.Moravy, Beskydský pohár, memoriál J.Kriváně, memoriál O.Paprskáře, Veletržní pohár.

Dnes, stejně jako v minulosti se parašutisté aeroklubu nevěnují jen sportovní činnosti, ale plní řadu úkolů souvisejících s přípravou a výchovou naší mládeže k obraně vlasti. V kroužcích mladých parašutistů, základního výcviku, výcvikovém středisku branců a při zdokonalovací přípravě vojáků v záloze připravují svazarmovští instruktoři každoročně více jak 100 osob.



Branci výsadkáři při kontrole ustrojení.

Těžiště této činnosti je v mimopracovní době, a tak by bylo nesnadné vyčíslit čas instruktorů strávený na letišti a v tělocvičnách při přípravě několika tisíc lidí, kteří výcvikem v Aeroklubu za uplynulých 33 let činnosti odboru prošli. Mezi nejobětavější instruktory, kteří pracují na tomto úseku 10 - 25 let patří *M. Jurča*, *H. Moudrá* a *S. Brož*.



Miloš Jurča



Hana Moudrá



Stanislav Brož

Prostějovský parašutistický odbor má v současné době 20 aktivních členů, zařazených do praktické činnosti, z toho 10 instruktorů.

Odborná příprava i společenský život kolektivu je bezprostředně spjatý se životem a činností ostatních odborností a tvoří nedělitelnou, silnou a životaschopnou základní organizaci Svazarmu.





Tisíce mladých lidí, kteří výcvikem parašutistů prošli, získali neocenitelné morálně-volní vlastnosti – odvahu, přesnost, důslednost, odpovědnost, samostatnost a další, které mladý člověk v občanském životě získává velmi těžko a zdlouhavě.

Technika Aeroklubu Prostějov za posledních 30 let.

Do roku 1954 už skončily – až na výjimky – svoji životnost větroně VT 52 Jeřáb, VT 1 Gruntu Baby b+c, Olympia, Vážka, Rheiland, Kluzák SG 38, navijáky Ford, vlečné Kadety apod.

V provozu byly dřevěné větroně vyrobené ve značném počtu v letech 1948 – 1951: VT 24 Krajánek, VT 25 a 125 Šohaj, VT 124 Galánka, VT 130 Kmotr, VT 107 Luňák, a první cvičné dvousedadlovou smíšené konstrukce VT109 Pionýr.

V Aeroklubu Prostějov tvořily letadlový park tyto letouny:

Krajánky	- 8519, 8034, 8264
Šohaje	- 0760, 0629, 8771
Galánka	- 1724, pocházející z tehdy zrušeného AK Jeseník
Kmotr	- 1206
Pionýry	- 3217, 2213

Motorové letouny už Aeroklub Prostějov v roce 1954 neměl. Ze silného aeroklubu v roce 1953 s motorovým a plachtařským provozem a třemi placenými zaměstnanci, zůstala na začátku roku 1954 pouhá navijáková aktivistická stanice. Příčinou bylo postavení překážky v přibližovací rovině mezi nádražím a prahem dráhy – vysokého napětí 110kV.

Naviják Herkules 2 z roku 1951, nákladní automobil Praga RN a starý traktor Wikov, poskládaný ze součástek v Agrostroji, byly jedinými motorovými prostředky aeroklubu. Nejnutnější aerovleky pro výcvik byly zajišťovány na letišti Olomouc – Holice.



Během času docházelo na letadlovém parku k těmto změnám: Pionýr 3217 končí svou životnost ještě v roce 1954 a to havárií – vývrtkou přímo ze stoupání při navijákovém startu.



Galánky – celostátně pro kvalitu použitých lepidel byly zrušeny předčasně – v roce 1955. Všechny, včetně naší 1724. Tuto prostějovskou Galánku můžeme dnes vidět v leteckém muzeu ve Kbelích.

V roce 1955 dostáváme dalšího Šohaje 125 - 8751 z olomouckého aeroklubu. V roce 1958 však jiného ztrácíme. 8771 končí havárií při přistání u Krčmaně.



Místo kmotra 1206 se z revize vrací 1201. Od roku 1956 se postupně objevují Šohaje VT 425 5322, 5418, 5433.

Zlepšuje se vybavení aeroklubu, dostáváme nový traktor Z 25, zpětné navijáčky pro transport lan od navijáku na start.

V roce 1956 dochází v provozu ke změně. Přestáváme dojíždět na aerovleky do Holice, ale létáme je ve Stichovicích, kde máme provizorně upravený starý hangár, vlečné letouny přilétávají na nedělní provoz z Holice. Ve všední dny létáme naviják i nadále na letišti tři. Do Prostějova se vrací původní prostějovský Luňák 0844, který byl po dobu, co byl Prostějov bez aerovleků prakticky k nepotřebě – neměl boční závěsy.

Letiště Stichovice využíváme dva roky. V roce 1958 se daří ještě lepší věc. Vyjímka pro provoz vlečných letounů z letiště Prostějov 3 při omezení směru startu a přistání. Tehdejší Aeroklub Olomouc zapůjčuje vlečný letoun Fi 156 Storch OK-CLO, později C 106 OK-DRY. Tyto vlečné letouny létají v Prostějově asi dva roky do doby, než je Prostějov administrativně převeden pod kraj Brno.



Fi 156 Storch

Do roku 1959 končí svou životnost Krajánky 8034, 8519, 8264. Po zrušení jednosedadlových cvičných Krajánek přebírají úkoly pokračovací osnovy Pionýry VT 109. Na nich probíhá také celý elementární výcvik (od roku 1954). V Prostějově se objevuje řada Pionýrů choceňské výroby – imatrikulačních čísel 4015, 4108, 4019, 4128, 4149, 4152, 4153, 4154, 4155, 4156. Druhý

Pionýr 4154 končí havárií v roce 1959 pro technickou závadu – rozpojení řízení výškovky – u Stichovic. Havárie třetího Pionýra 4156 je poněkud kuriózní a s dobrým koncem – je to přistání do koruny stromu u trati ve Vrahovicích při dotahování na plochu. S novou kabinou Pionýr pokračuje v provozu.



V roce 1960 dostáváme od Jihomoravského krajského aeroklubu pro vleky letoun C 104. Po necelých dvou letech končí nehodou – porucha podvozku běžná u tohoto typu letounu. Později v roce 1962 Z 226 MQB. V roce 1960 se krátce objevuje první Blaník OK – 0909 prakticky jen na akce přeškolení. Další v roce 1962 už na trvalo OK – 1828. V roce 1964 další Blaník OK – 4820.

Éra Šohajů 125 končí mezi rokem 1962 – 1965 podle data výroby. Šohaj VT 25 OK-8672, kterého jsme dostali v roce 1960 z Brna, končí v roce 1964. Kmotr 1201 v roce 1965, Luňák 0844 rovněž.



Aeroklub postupně získává dva starší skříňové automobily AERO 150, jeden pro zajištění plachtařského provozu, druhý pro para-odbor.



AERO 150 (PV 05-43) para-odboru (Jakl, Zaspal, Zaspalová)

Později i nákladní A-150 pro výdělečnou činnost. Letadlový park v roce 1965 tvoří dva Blaníky, jedna VT 16, tři VT 425, jedna vlečná Z 226 a několik dožívajících Pionýrů. Ty končí definitivně v roce 1966. Místo vysloužilé vlečné Z 226 MQA dostáváme Z 226 MQB.

Rok 1967 znamená konec životnosti Šohajů VT 425, za to v tomto roce dostává aeroklub VT 116 OK-6447 a v roce 1969 další VT 116 OK-9411.

V roce 1969 má tedy aeroklub už tři výkonné jednosedadlovky, další Blaník v roce 1969 OK-9706 znamená další pokrok.

Tři Orlici, tři Blaníci + vlečná MQB, to je letadlový park až do roku 1973, kdy dochází k havárii Blaníka (vývrтка z nízko točené termiky až do země). Velmi brzo na to získáváme dalšího Blaníka – staršího 0917 a tak počtem letadel park zůstává. Navíc zůstává v Prostějově zhruba 5 roků C 105 IMC - především pro výcvik branců.

Dvě auta AERO 150 stejně jako Praga RN končí svou životnost, kupujeme starší osobní Volhu, nového skříňového Robura, především pro para-odbor, místo Pragy RN pořizujeme dva starší nákladní Robury. Získáváme postupně dva vyřazené traktory Z 3011, náš starý Z 25 přenecháváme Aeroklubu Kroměříž. Dostáváme novou Avii A 30.

Stěhujeme se do nového areálu na letišti I. V roce 1978 končí OK MQB, začínají problémy s vlečnými letouny. Protože jsou tyto problémy nekonečné, snažíme se za vlastní peníze uschopnit starou Z 226 KMS, která stojí na letišti v Táboře již několik roků. Po získání motoru M 137, střední opravě draku vzniká přestavbou typ Z 226 M. Od konce roku 1979 létá v Prostějově do začátku roku 1981, kdy je nám KA Brno odebrán.

V roce 1979 se nám daří získat dalšího Blaníka OK-8704, zato v roce 1980 našeho původního Blaníka 1828 ztrácíme – je předán Jihočeskému kraji. Náhradou dostáváme staříčkou VT 116 OK-4314 z Kunovic, které zbývá pět roků životnosti.

Letadlový park v roce 1981 tvoří tři Blaníci a čtyři Orlíky. V roce 1982 dostáváme „VOSU“ VS 010-C OK-9510. Je to jedna ze dvou, které triumfovaly při mezinárodní srovnávací soutěži ve Švédsku.

Rušíme dva starší nákladní Robury, získáváme další, nakonec si ponecháme jednoho. Kupujeme ojetou Avii A 30 pro výdělečnou činnost.

V roce 1983 dostáváme nového Blaníka L 13A OK-2712, odevzdáváme však Medlánkám OK-4820. Početně se tedy stav Blaníků nemění, máme tři. Uprostřed roku 1983 končí VT 16 2407, který přes „pohnutý život“ – řada poškození – jedna prožitá srážka ve vzduchu – odlétal plných 21 roků + 3 měsíce, jako dosud žádný jiný dřevěný větroň v Prostějově.

Z jednosedadlovek zůstávají tedy tři Orlíky a „VOSA“ 9510.

Vyjmenujeme-li techniku Aeroklubu v roce 1984 je stav tento:

Letecká: Bláník OK-0917, 8704, 2712
 Orlík 4314, 6447, 9411
 VSO 10 OK-9510

Vlečný letoun bohužel nemáme, je nám zapůjčován občas a v tak nedostatečné míře, že situaci s aerovleky je varující.

Pozemní: Naviják Herkules II., Herkules III., dva traktory Z 3011, sanita AERO 150, Volha 21, skříňový ROBUR, nákladní ROBUR, dvě AVIE 30. Z těchto deseti motorových prostředků jsou dva mladší než 10 let a dva starší než 30 let.



Sportovní výsledky od roku 1965.



Sportovní výsledky se začaly sledovat zavedením knihy sportovních výkonů. Šlo o evidenci dosahovaných sportovních výsledků při mimoletištních letech a přeletech, jakož i o evidenci splnění podmínek pro získání stříbrného a zlatého odznaku FAI.

Vedoucím sportovní komise Aeroklubu Prostějov byl od roku 1965 B.Brablec. V tomto roce bylo hodnoceno 3x 100 km cílový přelet, 100km let s návratem, 2x trojúhelník, let 100 km. Celkem nalétáno 568 km. Nejlepších výsledků dosahoval J.Dočkal, který roce 1966 byl účastníkem krajských závodů v Křížanově. V tomto roce se zúčastnili plachtařských závodů „O pohár n.p.Moravan Otrokovice“ B. Brabec a S. Mlčoušek.

Při více možnostech došlo i ke zvýšení počtu nalétaných kilometrů a to celkem 685 km. V roce 1967 to bylo celkem 2.367 km J.Dočkal se rovněž zúčastnil „Mistrovství Moravy“ (krajské závody jihomoravského a severomoravského kraje).



J.Dočkal



B.Brablec



S.Mlčoušek

V roce 1968 to už bylo nalétáno celkem 5.060 km a B.Brablec, Neckař, Jančařík a Mlčoušek se zúčastnili soutěže „Memoriál P.Krajčoviče“ v Nitře. Od roku 1969 došlo vlivem omezeného hangárování a složitého transportu větroňů na vojenské letiště k poklesu sportovních výkonů. Bylo nalétáno 2.007 km. V tomto roce rovněž pořádal Aeroklub Prostějov plachtařské závody „Memoriál H.Žáčka“ a to na letišti ve Vyškově. Zúčastnili se sportovci J.Dočkal, F.Lipský a B.Vávra.

J.Dočkal a B.Brablec se zúčastnili soutěže dvousedadlových větroňů L-13. V roce 1970 dochází ke zkvalitnění sportovních výkonů. B.Vávra dosahuje na trojúhelníku 317 km rychlostí 51 km/h, B.Brablec a F.Jančařík létají na soutěži „Memoriál P.Krajčoviče“ v Nitře a L.Hasa s F.Lipským na memoriálu „Makarenka“ v Partizánském.



F.Jančařík



L.Hasa



B.Vávra

Celkem se v roce 1970 nalétalo 6.415 km. V roce 1971 nalétali sportovci aeroklubu již 6.885 km. B.Vávra a B.Brablec se zúčastnili „Mistrovství Moravy v Šumperku, které však nebylo dokončeno.

Roku 1972 pokračovaly dobré výsledky, nalétalo se 6.813 km a sportovci se zúčastnili soutěží v Nitře a v Zábřehu. Rok 1973 znamenal započetí výstavby nového hangáru na vojenském letišti, ale i při plnění pracovních povinností, nalétali sportovci 3.272 km. Rok 1975 znamená i první sportovní úspěchy v ženských soutěžích „O pohár Letectví a kosmonautiky“ na Rané u Loun a Plachtařských závodů žen v Moravské Třebové se zúčastnily S.Mlčoušková a D.Jančaříková. Posádka S.Mlčoušek-J.Hruban vytvořila na dvousedadlovém větroni L-13 klubový rekord ČSSR, rychlostí 80,8 km/h na 100 km trati s návratem. Nalétalo se celkem 4.478 km.

Rok 1976 byl již ve znamení působení nového areálu na vojenském letišti. Sportovci nalétali 9.059 km a poprvé se zúčastnila D.Jančaříková Plachtařského mistrovství ČSSR v Nitře. Zkvalitnily se sportovní výkony létáním delších tratí 200 a 300 km přeletů. S.Mlčoušek 300 km přeletem splnil poslední podmínku pro získání zlatého odznaku FAI a byl tak po J.Dočkalovi druhým držitelem I.výkonnostní třídy. Rok 1979 byl ve znamení zvýšeného úsilí o rozšiřování sportovní základny, především o mladé sportovce.

V jednom roce bylo získáno 5 odznaků FAI „D“ a počet sportovců se zvýšil na 30. D.Jančaříková a S.Mlčoušková se zúčastnily Plachtařského mistrovství žen ve Dvoře Králové.



D.Jančaříková



S.Mlčoušková

V roce 1980 se nalétalo 5.279 km a B.Vávra překonal hranici 500 km na větroni VT-116, na trati Prostějov – Vrchlabí – Nové Zámky, rychlostí 70,9 km/h. Od roku 1981 zvýšeným zájmem o sportovní činnost se zúčastňují sportovci pravidelně krajských závodů. Sportovně se létá stále častěji. Dosahuje se dobrých výsledků na delších tratích a v roce 1983 je již 20 pilotů zařazeno do CPS a nalétalo se celkem 14.423 km.

S.Kaspar a M.Horáček splnili přelety 300 km, B.Vávra, F.Jančařík a S.Kaspar splnili dosažením výšky 4.500 m poslední podmínku pro získání zlatého odznaku FAI a získali I.výkonnostní třídu.



M.Horáček



S.Kaspar



J.Neckář

B.Vávra se zúčastnil závodů vybraných sportovců JmKA na letišti Medlánky. Dobré výsledky roku 1983 znamenaly poprvé v historii aeroklubu obsazení vrcholných soutěží v roce 1984 a to Plachtařského mistrovství ČSSR mužů (Vávra) a Plachtařského mistrovství žen (Jančaříková) v Nitře.

Dobré výsledky juniorů znamenaly i nominaci J.Tůmy na Plachtařské mistrovství ČSR juniorů ve Dvoře Králové. Další soutěže juniorů JmKA na letišti v Křížanově se zúčastnili V.Látalová, Ležák, Entner. S.Mlčoušek se zúčastnil Krajských plachtařských závodů v Jihlavě.

Sportovní výsledky znamenají v činnosti aeroklubu velmi náročnou organizační práci, zvyšují a podporují zájem o tento náročný a kolektivní sport a vytvářejí základ k plnění stěžejních úkolů uložených Ústředními orgány Svazarmu základním organizacím.

Závěrem:

Tato historie byla zpracována podle brožurky „Historie Aeroklubu svazarmu Prostějov“, vydané u příležitosti 50. výročí založení aeroklubu. Brožurka spatřila světlo světa v říjnu 1984 a na jejím zpracování se podílel kolektiv:

Jaroslav Knap, Josef Beneš, Svatopluk Kaspar, Bedřich Vávra a Miloš Jurča. Při úpravě do této digitální podoby jsem si dovolil odstranit text, který se v popisu opakoval (někdy i celé odstavce) a doplnit jej 80 dostupnými fotografiemi.

Miloš J u r č a.