

Nebe nad Kolínem aneb takové byly první vzlety

VZPOMÍNKA NA DOBY, KDY SE JEŠTĚ LÉTALO Z VINICKÉHO KOPCE

Dvacáté století je bezesporu stoletím pilotů. Jeho počátkem vzletli pomocí motoru jako první bratři Wrightové v Americe, brzy na to přeletěl Blériot La Manche a 13. května 1911 se dočkal i Kolín. Časné ráno v 6.47 h. se ve výši 600 metrů objevilo nad Labem letadlo ing. Kašpara a Koliňáci mohli žasnout nad jeho prvním dálkovým přeletem mezi Pardubicemi a Prahou. Není však pravdou, že by se v Kolíně do té doby o létání nic nevědělo, vždyť místní firma Trojan a Nágl vyráběla už roku 1910 letecké motory a našemu prvnimu letci dodala pro jeho jednoplošník díly podvozku a kola.

V první světové válce se aeroplány již uplatnily, ale u nás se letecký vývoj trochu zastavil. V té době však spatřily světlo světa dvě velké osobnosti kolínského létání. Na Zálabí se roku 1914 narodil budoucí polární letec Jan Březina, jehož letecká kariéra je spojená s třicátými léty a Sovětským svazem, a v Sendražicích dva roky na to známý čs. válečný letec Jiří Sehnal.

Po vzniku republiky se letadla nad Kolínem dlouho neobjevovala. Až strašák blížící se války s Německem přinesl vojenské manévry a lehká letadla čs. armády přistávala na polích východně od štítarské silnice. Roku 1936 se jednalo na Ministerstvu národní obrany a na generálním štábu o zřízení letiště u Kolína a následujícího roku byla zahájena projektová příprava pro jeho stavbu na katastru obce Pašinka. Víc se do války

nestihlo. Pak již začaly na kolínském nebi létat německé Junkersy, Messerschmitty, Focke Wulfy, Heinkely a Dornieri. Koncem války Němci zřídili polní letiště u Veltrub pod kopcem Chotulí a piloti Luftwaffe bydleli v sousedních Sendražicích ještě v době Pražského povstání v květnu 1945.

Málo radosti přinesla do Kolína letadla americká, zejména "stříbřité" bombardéry, které roku 1944 a 1945 bombardovaly zálabskou "Petrolku" a způsobily nemalé škody i na civilních objektech.

Během války v Kolíně dorůstala mladá generace leteckých nadšenců. Ta se nejprve věnovala z nedostatku jiných možností leteckému modelářství, i když třeba Jan Reithar dokumentoval i německou leteckou činnost ve středních Čechách. Ke skupině modelářů okolo bratří Reitharových patřili: Rudolf Vosáhlo, který konstruoval "obří" větroně, konstruktér leteckých pístových motorků Ladislav Vodička a Vladislav Káva s modely na gumičku. Od zmíněných nadšenců vzešel impulz k založení poválečného Českého národního aeroklubu v Kolíně. V létě 1945 se do aeroklubu přihlásil předválečný sportovní pilot J.A. Král, který se díky svým zkušenostem a stykům stal jeho vůdčí osobností. Mladý kolektiv aviatiků výrazně posílil továrník ing. Radim Navrátil (majitel známé kolínské obuvnické firmy Navara). V Kolíně tak vzniknul první aeroklub v Polabí, ale letadla neměl.

Od roku 1946 začal klub alespoň s teoretickým leteckým výcvikem a současně vyvíjel tlak na úřady za účelem získání letadel a letiště. První úspěch se dostavil o rok později v podobě školního kluzáku SG-38 (ŠK). Byl umístěn do staré stodoly pod Vinicí, do hangáru se vešel i přepravní podvozek a startovací lano. Jeho první vzlet na svaahu Vinického kopce sledovalo v pátek 28. března 1947 mnoho pilotních žáků i davy diváků. Létalo se pak takřka denně, přibývali další učňové aviatiky z Kolína, Sendražic i ze širšího okolí. Dala o sobě vědět i patnáctičlenná skupina z n.p. Tatra Kolín v čele s předválečným vojenským pilotem Josefem Světinským. Úvodní nadšení však bylo třeba vystřídat kvalitou.

Nevyhovující Vinice, kde byly možné jen krátké lety, byla opuštěna a v létě 1947 byl výcvik bezmotorového létání přeložen na letiště do Zbraslavic. Zde Koliňáci zahájili i motorové lety, instruktorem se stal další předválečný pilot Václav Holata z Tesly Kolín, který byl zároveň pilotem firmy Navara. Bezmotorové i motorové létání nadále zajišťoval J.A. Král s významnou finanční podporou ing. Navrátila. Létalo se hlavně o sobotách a nedělích, kdy z Kolína kromě zmíněných přijížděli i piloti Chobot a Světinský. Okruh zájemců o létání se díky finanční a časové náročnosti dočasně zúžil. Za zmínku stojí, že ještě v roce 1947 se dohodly ministerstva dopravy a národní obrany na podpoře celostátní

akce Aeroklubu RČS pro rok 1948 s názvem "Křídla všem".

Nové uspořádání státu po roce 1948 ovlivnilo podstatnou měrou poměry v kolínském Aeroklubu. V říjnu toho roku se usneslo ONV Kolín poskytnout Aeroklubu pozemky pro letiště na katastru obce Pašinka. V prosinci požádal Aeroklub ministerstvo dopravy o povolení zřízení motorového letiště pro Kolín a vlastními silami v předstihu vybudoval provizorní hangár. V roce 1949 řídila Aeroklub prakticky skupina z n.p. Tatra Kolín, kde se nadále rozšiřovala členská základna. V dubnu prohlížela připravovanou letištní plochu úřední komise a v říjnu 1949 již seznamuje Aeroklub veřejnost s dokončením stavby. V únoru 1950 oznamuje Ministerstvo dopravy, že motorové letiště Kolín bude zařazeno do seznamu regionálních letišť. V dubnu již kroužila letka Tatra nad Kolínem a okolím. V červenci shodilo letadlo Aeroklubu s přesným zacílením na závodistiště Hánín věnec pro vítěze ploché dráhy.

Konečně přišel první kolínský letecký den na novém letišti. V neděli 27. srpna 1950 se široké veřejnosti představili modeláři i plachtaři, motoráři předvedli efektní "nálet na letiště". Nechyběla ani tehdy oblíbená akrobacie na hrazdě připevněné pod letadlem a po celý den se konaly vyhlídkové lety nad Labem. Éra kolínského létání byla v plné šíři a kvalitě odstartována.

ING. JAROSLAV FORMÁNEK