

KOLÍN POTŘEBUJE LETIŠTĚ



Předseda ONV v Kolíně, JUC. Vaniček a předseda MNV v Kolíně L. Volenec se přijeli podívat zblízka na práci kolínského aeroklubu. Poznali přitom, že opravdu není vhodné, a tak významného města a okresu jako je Kolín, důstojně, aby bylo bez letiště a hostovalo desítky km daleko v daleko menších Zbraslavicích. Tuto skutečnost oba představitelé okresu a města nejen poznali, ale i uznali a slíbili, že už brzy letiště v Kolíně bude. Na obrázku je s nimi předseda kolínského aeroklubu J. A. Král.

Dosud bylo velmi málo psáno na stránkách Rozletu o leteckém dění v Kolíně. To však neznamená, že kolínský aeroklub je, nebo chce zůstat pozadu za jinými aerokluby — naopak, Kolín má jen tu smůlu, že bohužel nemá letiště, ač stojí „v pěkné rovině“, jak říká známá písnička. Proto jsme s motorovými letouny zatím hosty na letišti ve Zbraslavicích a plachtáči se číní v Kolíně na „Vinici“, kde bude v čase velmi blízkém postaven hangar zásluhou leteckých nadšenců z nár. podniku vozovky Tatra na straně jedné a obětavým létáním, ale po úřadech i jinde, neúnavného předsedy aeroklubu J. A. Krále, na straně druhé.

Poslední sobotu v dubnu konala se valná hromada, na níž byl zvolen nový výbor, v čele s J. A. Králem. Do čestného předsednictva byli všemi hlasy zvoleni: Dr. M. Jelínek, předseda ONV JUC. J. Vaniček, předseda MNV L. Volenec, gen. A. Skřivánek, mjr. let. J. Bernart, mjr. let. S. Krejčík a kpt. let. M. Jiroudek.

Druhý den, v neděli, zahájili jsme slavnostně letošní létání ve Zbraslavicích, kde za krásného počasí četní Kolíňáci měli i velcí zkusili, jak to vlastně vypadá. Létalo se až do večera, lépe řečeno dokud byl benzin a všem se to líbilo tak, že někteří si zaletěli i dvakrát. Nové přátele letectví a leteckému sportu jsme získali v předsedech obou národních výborů, kteří se podívali na „své“ město po prvé shora. Díky jejich pochopení, byla otázka zřízení letiště v Kolíně, kde máme místo pro ně velmi dobré, znovu uvedena v činnost a nad celou věcí již „svítá“. O důležitosti a nutnosti není snad dnes již potřeba mluvit.

Doufáme proto pevně, že ještě letos se Kolín připojí k těm našim šťastným městům, která letiště již mají, poněvadž jako město průmyslové, město s vodní dopravou na Labi a v budoucnu i přístavem, si to zaslouží a potřebuje!

JAR. VACEK

PŘELET Z KLECAN DO POLSKA

V pondělí 21. dubna 1947 dokončoval jsem obnovovací kurs na letišti AVS v Klecanech. Povětrnostní situace byla nejistá, se sklonem k bouřkám. Od 11 hodin bylo možno plachtit v termice. V půl jedné blížila se fronta kumulů, na kterou jsem chtěl navázat a provést asi půlhodinový let. Bohužel, než byl připraven větroň Olympie Ok-8268 na start, prošla kumulová fronta a po vypnutí jsem se octl pod velkým, rozpadajícím se kumulem. Nepodařilo se mi navázat a po pěti minutách jsem přistal.

Ve 13,45 hodin startoval jsem po druhé a chtěl jsem plachtit po dobu oběda účastníků kursu. Vypínal jsem v 290 metrech a asi ve 150 m jsem zachytil slabý vzestupný proud o max. rychlosti $\frac{1}{4}$ m/sec. Toto slabé stoupání vyžadovalo úplné soustředění. Když jsem mohl věnovat pozornost svému okolí, asi po deseti minutách, shledal jsem

fronta. Směr bouřky byl ZZJ a na přistání v Kralupech nebylo ani pomyslení, neboť tamní letiště již také dosáhl okraj bouřky. Co teď?

Další přemítání bylo přerušeno zákrokem bouřky tím, že jsem byl uzavřen do mraku. Přední okraj bouřky měl totiž tvar podkovy a poněvadž jsem chtěl přistát v Kralupech, zaletěl jsem neprořetelně dovnitř. Vysunutí klapek nepomáhalo, stoupání 1 m/sec. Klapky zavřít a podle kompasu proletět. Asi po 15 minutách a po střídavém silném stoupání a klesání ve výšce 2800 m jsem opustil mrak. V tomto mraku jsem po prvé překročil 3000 m (3400) při stoupání větším 5 m/sec., ale poněvadž to bylo ve směru do bouře, po ustálení kompasu rychle opačný kurs, prudké klesání a po mírném přechodu znova silné stoupání. Po této zkušenosti trochu dále od mraku a ze zrádných záhybů

ji ve slabém místě prolétnout. Marné. Za předními poměrně řídkými mraky, silná bouřková fronta. Obracím na starý kurs, vylétávám z okrajových mraků a pokračuji těsně před bouřkou v cestě. Snažím se vzdálit od bouřky, abych mohl přistát. Bouřka má však velkou rychlost a přistat těsně před bouřkou znamená zničení větroně, protože při průchodu fronty by se nedal udržet. Nezbyvá než letět dále. Přelétávám okraj Broumovských stěn ve výšce asi 300 m a poněvadž bouřka se zpomalila ve svém postupu, klesám. Narážím na stoupající proud 3 m/sec. a využívám jej. Vpravo nade mnou krouží velké káně. Má menší stoupání, takže ho doháním a přidávám se do mého komínu. Kroužíme spolu asi 5 minut. Káně dělá užší kruhy a dívá se zvědavě do kabiny. Tuto spolupráci musím přerušit, poněvadž se bouřka přiblížila a musím pokračovat v letu. Na rovině nemá bouřka žádných překážek a zrychlila svůj postup, takže chci-li se od ní odpoutat, musím tlačit a ztrácím výšku. Získávám ji kroužením nad osadami a sledávám tento způsob letu zábavnějším.

Podle rázu krajiny a směru řek usuzuji, že jsem někde v Poodří. Letím stále mimo dosah bouřky a klesám. Vlevo před sebou vidím velké letiště (Opole) a rozhoduji se přistát. Kroužím napřed nad městem a pak klapky ven a s 1500 m jdu na přistání. Zatím co jsem dělal vyhlídkový let nad městem, přiblížila se bouře až k letišti. Stoupám s vytaženými klapkami 3 m/sec. Zatahuji klapky a vracím se na okraj bouřky. Stále stoupám více než 5 m/sec. Jsem zatažen do mraku, kde je dosti neklidno. Překročuji znovu 3000 m. Najednou se kompas roztočil, rychlost stoupe na 100—120 km/h. Klapky ven, srovnávám, zatahuji klapky a kroužím dále. Výškoměr stále rychle stoupá. Stoupání silnější 5 m/sec., dosahuji 3500 m — a teď to začlo.

Prudké nárazy, výškoměr stále letí nahoru, kompas se točí, rychlost stoupá. Vysunuji pomalu klapky, rychlost se vrací ze 140 na 90 km/h., zatačkoměr v normálu, ale klesám. Vario nestačí ukazovat. Zasouvám klapky. Pomalu začíná mrak řídnout a vidím zem. Během několika vteřin jsem klesl na 1500 m. Bez nárazu přechází větroň do silného stoupajícího proudu a stoupám na 2200 m. Letím na nule podél bouřkového válce v úžasné klidném prostředí. Zatačím

k bouřce m/sec. do slábnoucí tak podé dostávám daleko v kovadliny Výškoměr Kroužím takže na

Vylétám nad mrak a na kab Mrak po klesám l-kovému v Ale i ten Ve 2000 se od bouřky vzdálím k přistání. větroň daleka a ve a vybraným žím nad r nízké drá hlížím st 200 m dle pracuji lic v 19,15 v

Okamžitě musím oc zbytky p četníci a j odnášeji stodoly. o 20 cm větroň je i četnické všem, uvi zuje fono poledne t Úřad Be:

čekal na E silány z E pobyt v I bylo zapo Chtěl t jeti všem do styku Institutu jakmile se v aerovle k hranice.

KATEGORIE PILOTŮ F

Pilot student:

Uchazeč o průkaz pilota-studenta musí vyhovovati podmínkám jak budou předepsány příslušným státem; tyto podmínky musí být takové, aby zajistily, že letadlo pilotované žákem-pilotem nebude na překážku a nebezpečí pro vzdušný provoz. Držitel průkazu pilota-studenta může létat solo pod dohledem nebo s povolením kvalifikovaného instruktora. Pilot student nebude létat mezinárodně, s výjimkou dohody zúčastněných států.

Každý pro vydání. Mění čení bud žákem ne

Minimální pilot je lékařským prokázat kého pro povětrno: navigace a letadlo

Pilot turistických letadel (Private pilot)

Minimální věk pro licenci pilota turistických letadel je 17 let. Uchazeč musí vyhovovati příslušným lékařským prohlídkám. Letecké schopnosti musí prokázat zkouškou: a) předpisy a pravidla pro vzdušný provoz a lety podle viditelnosti b) elementární znalost a použití leteckých map, povětrnostních podmínek při přespolních letech a používání kompasu.

Zkušenosti: Uchazeč o licenci musí mít alespoň 30 hodin dvojhojí řízení a solo dohromady, doporučuje se však, aby toto minimum bylo zvýšeno na 40 hodin pro uchazeče-absolventy škol jiných než těch, jež byly schváleny smluvním státem. V podmínkách musí být zahrnut jeden solo přespolní let v době trvání 3 hodiny, včetně okružního letu na letišti vzdálené alespoň 80 km z místa výchozího a nejméně se dvěma

Zkušer ných hoc venty jin V tomto i čas jak a čas jak kvalifiko býti:

- a) 100 h
- b) 20 h z čeh vzdále ními,
- c) 10 h
- d) 10 h dvojit stavuj Oprát turistický