

## Ú V O D

## Letectví a Aeroklub v Kolíně

Zpracování historie letectví v Kolíně je úkol náročný, nejen pro značný časový odstup, ale i volby pohledu na jednotlivá období. Pokud vím, dosud se nikdo komplexním zpracováním tohoto tématu nezabýval a autentických materiálů i pamětníků ubývá. Fragmenty o letecké činnosti pochází většinou z období, které se mezi profesionálními historiky říká "kupředu levá". Jsou velmi strohé již proto, že tento odbor byl ve zmíněné době součástí branné výchovy. Z dostupných informací, konzultací s pamětníky a vlastních vzpomínek jsem zpracoval, dnes již téměř zapomenutou historii na shora uvedené téma. Pohled jsem zvolil naprosto subjektivní a to zdůrazňuji proto, že se za to nemíním nikomu předem omlouvat, ani použít v Čechách známá klišé, začínající ; dovolil jsem si ... atd.

Autor

Před druhou světovou válkou v Kolíně nebylo oficiální letiště, až na výjimky, kdy během vojenských manévrů, přistávala lehká letadla v prostoru dnešního sídliště, zhruba v místech, kde je dnes obchodní středisko a restaurace. Několika přistání a startů jsem byl svědkem.

Ti kolínští občané, kteří se letecké činnosti, před r.1938 věnovali, činili tak většinou v Praze, nebo u vojen. útvarů. Někteří z nich se ostatně více nebo méně vyskytli v kolínském Aeroklubu po r.1945.

Latentní formu Aeroklubu v Kolíně, v období r.1938 až r.1945, představovala skupinka, tehdy velmi mladých nadšenců pro letectví. Jako jedinná, tehdy možná forma činnosti bylo letecké modelářství, které vytvořilo nenásilné pouto spolupráce a přátelství. Každý z party pracoval individuálně a podle vlastních znalostí, schopností, ale i finančních prostředků. Těžištěm této skupinky byli bratři Jan a Jiří **Reitharové** s jejich modely letadel různé koncepce, ale vždy "na úrovni". Aleš **Jíra**, tichý a pilný stavitel maket bez speciálního zaměření na určité typy nebo příslušnost. Rudolf **Vosáhlo**, ač nenápadný, stavěl většinou létající modely větroňů, které lze označit bez nadsázky jako "obří".

V té době se tak veliké lét.modely vyskytovaly, pokud vím, pouze v Praze. O riziku při létání s velkými modely, by mohl jejich autor dlouho vyprávět.

Ladislav **Vondříčka**, zvaný Tory, se objevil ve skupině před rokem 1945 a svou zručnost promítal nejen do létajících modelů, ale stále více se zabýval úspěšnou, praktickou konstrukcí pístových motorků pro modely letadel. To bylo v době, kdy již pro opotřebení končila v Protektorátě Čechy a Morava éra, těsně před válkou dovezených motorků americké provenience řady REX a sporadických výrobků, na př.pražské dílny Vyskočil-Bušek.

Vladislav **Káva**, stavěl a létal s modely bez speciálního zaměření, na gumový pohon a větroně.

Milouš **Wagenknecht**, létal s modely na pohon s pístovým benzinovým motorem. Tyto modely byly zakoupeny v pražské prodejně Vyskočil-Bušek.

Za zmínku téměř nestojí, modelářský kroužek "Čejka", vedený **V.Kávou**, s klubovnou v 1.patře Kolínské sokolovny, s tichým souhlasem nedaleko sídlícího t.zv.Kuratoria pro výchovu mládeže. Jedinným výrobkem za půl roku činnosti bylo směrové kormidlo kluzáku ZlínV., v měřítku 1:1. Potom se klub opět tiše rozpadl, aniž povznesl myšlenku leteckého modelářství.

Nelze opomenout, že v době 2.svět.války, se mimo lét.modelářské činnosti, zabýval Jan **Reithar** intenzivně a na "úrovni", v rozsahu svých možností, činností Luftwaffe v Protektorátu Čechy a Morava. Tak vznikl ojedinělý přehled a fotodokumenty o činnosti, typech, imatrikulačních značkách, útvárových symbolech, počtech, ale i nouzových přistáních a haváriích. S nadsázkou lze říci, že **J.Reithar**, v aktuální situaci, byl lépe obeznámen o stavu Luftwaffe ve středních Čechách, než RLM Říšské min.letectví v Berlíně.

Ještě než skončila druhá svět.válka, se dva ze skupiny kolínských leteckých nadšenců, dostali do praktického kontaktu s letectvím. Jan **Reithar**, po absolvování VPŠ v Kutné Hoře, byl pracovní nasazen na vojenské letiště v Havlíčkově (tehdy Německém) Brodě a **V.Káva** pracoval v konstrukci Zlínských leteckých závodů v Otrokovicích.

Píši pouze o těch 6ti proto, že poctivě a upřímně vzato o nikom dalším v Kolíně, s leteckým zájmem, jsme nevěděli. Tato skupina v r.1945 založila v Kolíně Český národní aeroklub - ČNA.

Bezprostředně po ukončení války se skupina nadšenců pravidelně scházela v místnostech ČSM-svazu mládeže, které včetně kancelářského zařízení, zbyly po organizaci Kuratoria pro mládež, v přízemí domu nad bývalou lékárnou. Snad právě soužití s ČSM kontaktovalo mnoho mladých Koliňáků se skupinou zakládající Aeroklub. Krátce po zjištění, že ve Velimi je uskladněn německý cvičný motor.letoun Bü 181 ON#BP, bylo rozhodnuto o jeho převezení do Kolína. Této akce se zúčastnilo asi 20 mladých lidí a mnozí z nich zůstali letectví věrni po dlouhá léta. Nikdo ze zakládajících členů neměl zkušenosti se spolkovou činností a tak, když se v létě 1945 objevil v klubovně **J.A.Král** - předválečný sportovní pilot a muž v nejlepších letech, bylo vyhráno. Společenské styky **J.A.Krále**,

přivedly do Aeroklubu, majitele továrny NAVARA-Kolín, p.továr-  
níka **Navrátila** - muže s moderními názory, nadšence pro letectví  
a významného mecenáše Aeroklubu Kolín. Další člen Aeroklubu,  
z okruhu přátel **J.A.Krále**, byl p.ing.**Horčička** - pracovník  
Čs.diplomacie, se specializací na letectví a otec později  
mezinárodně úspěšného modeláře. V té době neměl Aeroklub Kolín  
letiště ani letadla vzhledem k tomu, že Bül81 z Velimi byl  
odeslán na gen.opravu k výrobcí ZLZ-Otrokovice. Seriozní a  
pilnou prací zorganizoval **J.A.Král** oficiální veřejnou schůzi,  
které se již zúčastnilo několik desítek příznivců letectví.  
Zde položil základ funkční, organizační struktury Aeroklubu  
a představil, zprvu nepochopený, znak Aeroklubu-Kolín.



Na vznikající Aeroklub významně upozornily úspěšné akce, které  
schůzi předcházely jako ; letáky, plakáty, vystavení letadla a  
let.modelářská výstava v sále restaurace na náměstí. Kolín se  
tak stal, i když bez letadel, prvním fungujícím Aeroklubem  
v Polabí s naprosto jasnou představou o budoucím letišti a  
organizaci výcviku. V témže roce se uskutečnilo 3denní setkání  
funkcionářů a členů ČNA ve Zlíně. Delegátem za ČNA Kolín byl  
**V.Káva**. Na setkání se diskutovalo o získání a provozu leteckého  
inventáře, dále o spolupráci Aeroklubů a instruktorů létání.  
V dobře rozjeté organizaci se ani neprojevovalo, když na přelomu  
r.1945/1946 v rámci náboru pro pohraničí, dočasně odešli do  
Karlovy Vary, dva ze zakládajících členů **V.Káva** a **Jan Reithar**.  
V tomto případě, oba Koliňáci, stanuli v úzkém kolektivu těch,  
kteří založili v K.Varech ČNA-Český národní aeroklub. Zatím  
co v Kolíně, v r.1946, jednalo intenzivně vedení Aeroklubu, pod  
vedením **J.A.Krále** s let.odborům ministerstva dopravy a ústředím  
ČNA v Praze o přidělení bezmotorových a motorových letadel k  
výcviku, využili **V.Káva** a **Jan Reithar** bohatého leteckého parku  
bezmotorových letadel v ČNA Karlovy Vary a zúčastnili se prvního  
kurzu výcviku létání na svahovém letišti Činov u K.Varů.  
Pilnou spoluprací v malém kolektivu, stavěli ubytovnu pro  
frekventanty na letišti Činov a tak se nepřímou i Aeroklub Kolín  
zasloužil o rozvoj ČNA Karlovy Vary. Nutno podotknout, že  
během výcviku vytvořili ojedinelou foto a filmovou dokumentaci  
o činnosti obnoveného ČNA dříve MLL v Karlových Varech a navá-  
zali letecká přátelství trvající dosud. Do Kolína se oba vrátili  
na začátku r.1947 s průkazy pilota plachtaře A/B a dokončenou  
přípravou C. Jejich učitel létání **Jar.Kokš**, předválečný plachtař  
úzkého týmu svatyně plachtění Raná u Loun, je vybavil zkušenost-  
mi z organizace provozu létání na svahu v Činově a navijákového  
na státním letišti Olšova Vrata. Nemalou valutou bylo i několik  
letů, tehdy ještě vzácného dvojího řízení na větroni DFS -  
Kranich (Jeřáb).

Začátek r.1947 byl opravdovým startem létání v ČNA-  
Kolín. Na lednové veřejné schůzi bylo oznámeno, že se do Kolína  
nevrátí motorový Bül81, nýbrž školní kluzák SG-38(ŠK-38) pro  
základní výcvik. **Jan Reithar** se stal členem předsednictva a  
**V.Káva** instruktorem. Stav majetku v březnu 1947, představovala  
stará stodola na úpatí vrchu Vinice, jako "hangár" pro SG-38  
(OK 5530), přepravní podvozek a startovací lano. První start se  
uskutečnil za účasti mnoha adeptů létání i diváků  
dne 28.března 1947.

Za dobrého počasí se zde létalo téměř denně a základní, dříve jmenovaný kolektiv nadšenců, rozšířili další.

Ant. **Král** - důstojník navigátor vojenského dopravního pluku 22 v Praze Kbelích. Tento pluk byl do ČSR přenesenou 311 perutí RAF a tato skutečnost zapříčinila perzekuce a posléze věznění **A.Krále** - člověka nenápadného, znalého a domnívám se, že bylo příčinou jeho předčasného úmrtí.

Dalšími z mladé generace byli - **Kraus, Šibrava, Reitharová** a další (foto). Je neskutečné kolik lidí se "vešlo" do výcviku s jedním SG-38 ještě potom, co se k létání přihlásila velká skupina zájemců z n.p.Tatra Kolín. Tato skupina iniciovaná předválečným voj.pilotem **J.Světínským**, který se létání na kluzáku zúčastňoval sporadicky, představovala z počátku asi 15 lidí. Bohatou fotodokumentaci, z tohoto období, pořizoval Jan **Reithar**, ale také známý fanda "všeho", kolínský fotoreportér a promítač **J.Bezdíček**. Další fotodokumentace má autora **A.Jíru**.

Mohutný rozvoj sportovního letectví v ČSR se promítal i do činnosti ČNA Kolín a je velmi složité popsat jeho jednotlivé fáze věrně a chronologicky také proto, že se vzájemně časově prolínala činnost plachtařská a motorářská.

Odbor motorového létání, vedený **J.A.Králem**, očekával přidělení letounů PIPER CUP z přebytků americké USAF-Europe a továrník **Navrátil** jednal o zakoupení dvou letadel pro svůj podnik. Jednalo se o F24R-čtyřsedadlový hornoplošník a PIPER CUP. V té době p.**Navrátil** přichází, z dnes již zapomenutou, myšlenkou, zřízení podnikového letiště ve Starém Kolíně, které by bylo používáno i ČNA-Kolín. Tento záměr by řešil přenesení začínajícího společného provozu několika Aeroklubů na letišti Zbraslavice do prostoru blízkého městu Kolín. Tato alternativa vzala za své v r.1948 a nebyla ojedinělá. Pro informaci, v r.1947, vznikla a byla homologována letiště Kutná Hora-planina, jiho-východně od K.H. 1000x400m s jedním hangárem a letiště Čáslav východně od města za nemocnicí, 1200x450m s jedním hangárem.

V té době se o poloze a zřízení letiště Kolín v jeho současné poloze, uvažovalo pouze hypoteticky a pro úplnost nutno předeslat, že letiště Kolín mělo původně plochu s BOS 90stupňů na současnou.

Perspektiva dodání dalších letadel, komfort letecké techniky ve Zbraslavicích a v neposlední řadě pro další výcvik nevyhovující "Vinice", byly důvodem k přenesení provozu na letiště Zbraslavice.

Pokračování bezmotorového výcviku začalo v létě r.1947, již pomocí navijáku "Ford" ve Zbraslavicích.

Pro úplnost nelze vynechat epizodu, jejíž hlavním aktérem byl štíhlý, kudrnatý p. **Heger**. Údajně se podílel na letecké sportovní činnosti již před 2.svět.válkou a v Kolíně opravil objevivší se něm.vetroň GB2B (existuje fotodok.). Za ideálních podmínek by mohl tento letoun sloužit jako pokračovací typ po SG-38.

Osud však zařídil vše jinak. Po dokončení opravy byl, nevím kým, vybrán jako terén k zalétnutí vrch "Oškobrnh" u Poděbrad. Sám jsem nebyl přítomen a tak cituji očitě svědky. Vetroň byl dopraven na Oškobrnh a zalétnutí provedl sám p.**Heger**.

Start pomocí gumového lana a po klouzavém letu došlo k havarii při které zůstal pilot nezraněn, zato vetroň poškozen do neopravitelného stavu. Pan **Heger** se stal později mechanikem ČNA-Kolín ve Zbraslavicích a s úsměvem vzpomínám na úpravu voj. PIPERA do civilní verze, kdy p. **Heger** ve snaze o exkluzivní barevný povrch, zvýšil natolik váhu prázdného letadla, že se uvažovalo o provozu pouze v "jednomístné" verzi.

ČNA-Kolín se také nepřímo angažoval při schválení letiště K.Hora tím, že z pověření let.odboru min.dopravy, zahájil 8.8.1947 provoz letiště a výcviku V.**Káva**. Za letecký odbor byl přítomen **ing.Strejček**. Řízením osudu vlastnil "komorní" ČNA-K.Hora 1 kluzák Z-25 Honza, 1 vetroň Z-24 Krajánek, 1 vetroň GB-2BII a ještě solidní naviják. To vše se vešlo do prostorné stodoly. Je ironií osudu, že při zalétnutí Krajánka OK-8539 jsem naplnil oficiálně podmínku C.

Plachtařský provoz ve Zbraslavicích byl v plném proudu a spolupráce všech přítomných Aeroklubů byla vynikající. Vzhledem k tomu, že ČNA-Zbraslavice, domácí pán na jmenovaném letišti, zahájil motorový výcvik s předstihem, připojili se k výcviku na PIPERU OK-XHR také ~~dvě~~ členové ČNA-Kolín V.**Káva**, **R.Vosáhlo** a **M.Wagenknecht**. Malý počet frekventantů (asi 8 žáků) umožnil intenzivní a časté létání a tak na konci roku 1947 již ~~plně~~ létali samostatně.

Během r.1947 se konečně dočkali také kolínští motoráři a do hangáru ve Zbraslavicích přibyly 2 PIPERY a F 24R továrníka **Navrátila**.

Další předválečný pilot - Koliňák - p.**Holata**, zaměstnanec Tesly Kolín se stal instruktorem motorového létání ČNA-Kolín a pilotem fy.NAVARA. Uspokojivý pohled integroval ve velkém hangáru letadla PIPER, PRAGA BABY Ell4, F24R, Honza, GB2B, Krajánek a výkonný naviják Ford.

Motorový provoz mohutněl, hlavně o sobotách a nedělích, kdy z Kolína přijížděli všichni piloti a nejčastějšími z létajících byli předváleční - **J.A.Král**, **Chobot**, **Holata** a později i **Světínský**.

Nemohu vynechat, ale ani upřesnit průběh výcviku několika mladších členů ČNA-Kolín na dříve již zmíněném svahovém letišti Činov u K.Varů. Počet účastníků a dosažený stupeň výcviku by mohl upřesnit iniciátor záměru **L.Šibrava**. Faktem zůstává, že výsledek této akce rozšířil kolektiv těch, kteří měli s bezmotorovým létáním praktické zkušenosti a v jejichž životě zaujalo letectví své místo.

To, že plachtaři i motoroví letci mohli celkem bezstarostně létat, jistil neúnavnou organizační prací **J.A. Král** a velkolepou finanční podporou p.továrník **Navrátil**. Pro vysvětlení "bezstarostného" létání nutno dodat, že každý nesl individuálně náklady na létání a to při motorovém výcviku, náklady na každou hodinu létání s instruktorem "na dvojím", a dále za každou hodinu "solo". U plachtařů v té době neexistoval výcvik na "dvojím" a tak se platily pouze jednotlivé starty na navijáku, nebo aerovleky. Cena nebyla závislá na délce - času letu. Nutno podtrhnout absolutně demokratickou formu létání t.j., že po dosažení způsobilosti samostatného létání na motor.letadlech, nebo vetroních rozhodoval o letu ve všech ohledech pouze pilot i když v počátku samostatného létání s poradním hlasem "kolegy", bývalého instruktora. Za necelý rok se v tomto ohledu vše

diametrálně změnilo.

Pokud zůstaneme ještě v r.1947, který byl skutečným počátkem rozvoje letecké činnosti ČNA-Kolín, plachtaři téměř všichni létali na větroních GBIIB a od října r.1947 na nově dodaných Z-24 Krajánek. Pro oživení chci připomenout, že přejímku 2 kusů Z-24 dodaných pro ČNA-Kolín do Zbraslavic aerovletem jsme provedli již za večerního šera. Proto, že se letoun s piloty dvojvleku ihned vracel do Otrokovic, podepsal jsem převzetí větronů a povinný let byl navijákový start se známým "slétnutím" k hangáru. Zkrátím epizodu tím, že když jsem se z prvního Z-24 u hangáru odkurtoval a očekával slétnutí druhého Z-24, bylo takové šero, že následná rána a praskot překližky byl logickým zakončením letové situace. Zeptejte se svědků, kdo tu kraksnu udělal, v záznamu letů bude mít datum 27.X.1947 - Zbraslavice - naviják - vítr S/nárazový 1+8.

Výcvik na motorových letadlech probíhal na typu PIPER CUP a imatrikulační značky "svých" letadel si jistě každý pamatuje. Jinak existuje mnoho dokument.fotografií. Na letišti Zbraslavice létaly aerokluby Zbraslavice, Zruč, K.Hora a Kolín. ČNA-Kolín již s reálnou představou alternativy letiště u silnice mezi Kolínem a Zdibohlavý.

Ve výcviku motor.pilotů :

Zbraslavice	:	učitel	<b>CHobot</b>	- 5 žáků a 3 z Kolína
Kutná Hora	:	"	<b>Mařáček</b>	- 6 žáků
Zruč	:	"	<b>CHobot</b>	- 5 žáků
Kolín	:	"	<b>Holata, Král, Světínský,</b>	-12žáků

Kolínské letce lze rozdělit do skupin :

- 1/ Nezávislí
- 2/ Zaměstnanci Tetry Kolín
- 3/ -"- tov. NAVARA

Možná, že je na místě označit ostatní za nezávislé proto, že skupina NAVARA byla dotována továrníkem **Navrátil**em a skupina Tatra údajně závodem Tatra.

Pro zajímavost bych uvedl, že v létě r.1947 jsem potřeboval urychleně zajet ze Zbraslavic do Kolína. Z časové tísně jsme použili PIPERA. V Kolíně jsme přistáli na tehdy již definovanou plochu budoucího letiště, ovšem v původ.verzi BOS-32°. Podle mého názoru to bylo první přistání na budoucím letišti, tehdy ještě zemědělské půdě, které provedla posádka **CHobot-Káva** na PIPER CUP OK-XHR na černo. Toto mezipřistání jsme v zápise letů oba vynechali.

Ještě v r.1947 uspořádaly dříve uvedené aerokluby na letišti Zbraslavice letecký den. Pilotáž klubových letadel předvedli piloti aeroklubů, akrobacii na Bů 181 **Krajčová** ze Zlína, F24R **Král-Drbohlav**, tehdy populární akrobacii na hrazdě předvedl ? , "Dědek" **Frída** tov.pilot Mráz-CHOceň akrobacii na větronu DFS-Kranich (Jeřáb) a vyvrcholením bylo jedno z posledních vystoupení stíhačů RAF 310 perutě na Spitfirech. Účast diváků a přátel z dalších aeroklubů byla nečekaná. Ani finanční zisk nebyl zanedbatelný, i když největší devizou byla další propagace letectví ve východočeském kraji.

Na konci roku 1947 byli prakticky všichni frekvenci-  
tanti připraveni na složení praktických i teoretických zkoušek  
pilota turistických letadel a termín byl ministerstvem přislí-  
ben na začátek r.1948. Do Aeroklubů přišel, v té době, nový,  
před tím nevídaný host - politika. Zcela otevřeně a upřímně  
mohu prohlásit, že to byla právě početná skupina Tatry Kolín  
s reprezentanty **Kuchařem** a **Světínským**, která tohoto nevídané-  
ho hosta přivedla do Aeroklubu Kolín. Zde bych mohl skončit  
a pokračovat by mohli Ti, kteří ještě dlouhé roky létali  
v nových podmínkách Aeroklubu Kolín, který měnil, po r.1948,  
nejen členy, ale i název ČNA, ČSLL, Doslet, Svazarm.

Pro úplnost dokončím tu část historie letectví  
v Kolíně, které jsem se ještě zúčastnil a bude viděna zcela  
subjektivně a tak nechť každý sám posoudí její patřičnost,  
a to jenom podle svého svědomí.

Začátek r.1948 přinesl obecně známé události.  
Zasněžené letiště ve Zbraslavicích bylo v únoru r.1948 svědkem  
neúspěšného odletu **V.Kávy** a **R.V.** z republiky.

Během začátku roku se výrazně změnila organizace  
létání ve všech Aeroklubech, počínaje ozbrojenou ostrahou,  
nepravidelnými zákazy létání a následným celostátním příkazem  
odmontování vrtulí a bal.křidélek. I přes tyto komplikace  
vyvolané občasným použitím sportovních letadel k emigraci,  
se u Aeroklubů také létalo. Zhruba v polovině roku 1948  
oslavili ve spěchu všichni kolínští piloti úspěšně praktické  
zkoušky na letišti ve Zbraslavicích a teoretické v říjnu  
r.1948 v Kolíně (Savoy). Vzhledem k reorganizaci min.dopravy  
a let.rejstříku, byly kolínským pilotům předány letecké  
diplomy a mezinárodní letecká licence s odznaky až na jaře  
v roce 1949. Pro úplnost budiž řečeno, že to byly poslední  
ministerstvem vydané doklady v mezinárodně uznávané formě  
a platnosti.

Změny nastaly i v organizaci Aeroklubu-Kolín.  
Funkce předsedy byl zbaven **J.A.Král**. Továrník **Navrátil** se  
dále na činnosti v ČNA nemohl podílet a osud **Navrátilova**  
Z24R (OK-ZEU) byl dlouhý a pestrý. Ještě někdo- snad při set-  
kání starců na Rané- mi vyprávěl o konci putování "fešáka"  
OK-ZEU. **Ing.Horčíčka**, pokud byly informace věrohodné, emigroval  
později do Vídně a občas publikoval v odborných zahraničních  
časopisech.

V době změn byl vyloučen z vedení aeroklubu-Kolín  
také Jan **Reithar** a zákaz letecké činnosti dostal, naštěstí  
jen v Kolíně, **V.Káva**.  
Posledně jmenovaní **J.R.** a **V.K.** odešli na jaře r.1948 do Prahy  
a pracovali jako konstruktéři v Ústřední konstrukci letadel  
tehdejšího ČEZALu. **V.Káva** létal v Aeroklubu Leteckých závodů  
Letňany a byl zařazen do vznikajícího týmu instruktorů plach-  
tění a komise pro letecký motorový výcvik při HIBV (Hlavní  
inspektorát branné výchovy).

Pro vysvětlení: HIBV vznikl jako hybridní nesmysl  
z návrhu MNO - Velitelství letectva. Mimo to, že vznikající  
organizace zajišťovala živobytí nepřeborného množství úředníků  
i létajícího personálu, byl jejím posláním výběr branců pro

létající personál v armádě, zajistit jejich zdravotní sledování v ÚLZ Praha-Karl.náměstí, později v ÚVN Střešovice, zajistit materiálně a finančně jejich výcvik v Aeroklubech a organizačně je zařadit k leteckým útvarům.

To vše fungovalo dočasně, v době, kdy v Aeroklubech létali za peníze armády ti se kterými počítala a "za své" ostatní, na kterých, mimo případu mobilizace, neměla armáda zájem. V rámci tohoto hybridu si ještě mnoho lidí "zadarmíčko" a "za větrem" zalétalo. Vše bylo zrušeno, když armáda převzala provozní a politické vedení civ.letectví jako Svazarm.

Smutnou ironií a realitou té doby bylo, že většina letců z druhé světové války v té době, místo v řadách sportovních pilotů, trpělo v nejtěžších kriminálech.

V té době jsem neprozřetelně zakoupil od Fondu národní obnovy vetronů Mü Merle 17 - OK 8604 (pozdější 8605) a hangaroval jej ve Výzkumném leteckém ústavu VZLU v Letňanech. Význam pojmu "neprozřetelně" si ponechám pro sebe.

Ještě jednou se mi paradoxně dostali do rukou doklady kolínských perspektivních pilotů, abych vypracoval talentové posudky. Pokud jsem byl informován i na jejich příznivém základě, všichni v Kolíně pokračovali v létání.

Jedním z posledních úplných setkání létajících členů ČNA-Kolín, byly zmíněné pilotní zkoušky, v létě a na podzim roku 1948.

V roce 1949 převzala prakticky řízení Aeroklubu-Kolín, ještě rozšířená členská základna skupiny TATRA.

Organizační a ideologické záležitosti byly v rezortu p.J.**Kuchaře** - později samostatného pilota, výcvikovou činnost zabezpečil pilot instruktor p.J.**Světinský**. Nevím, kdo řídil v nové, přísně politické atmosféře bezmotorový výcvik? Z pilotů motorových letadel, s diplomem a licenci, zůstal z původního kádru, až do října r.1949 - t.j.nástupu na vojnu k letectvu M.**Wagenknecht**. Po skončení z.v.služby, se M.**Wagenknecht** do Kolínského aeroklubu vrátil a jistou dobu létal jako pilot instruktor s J.**Světinským** a J.**Kuchařem**.

Objektivně vzato, značně podporovaná iniciativa členů Aeroklubu v nové situaci, zprovoznila v r.1949 letiště a postavila, dnes již nejstarší, hangár na letišti. Jak jsem již zmínil, osa přistání byla tenkrát 90 stupňů na současnou.

V rámci jednání instruktorů HIBV jsem spolupracoval také s instruktorem létání v Čáslavi Jardou **Šreibrem**. Výsledek tohoto přátelství bylo pozvání na letiště do Čáslavi. Na jaře r.1949 jsem na "létací" návštěvu vzal s sebou ještě čtyři kolínské plachtaře, **L.Šibravu**, **Krauze**, ?, ?. **J.Šreiber** a další instruktor **Jandousek** dodrželi slovo a my jsme si celkem levně, jeden den zalétali na větroních nesoucích jména Krkaňka a Bystron. Pamětníci znají původ těchto jmen.

Z této akce kolínských plachtařů v Čáslavi, mám dodnes několik fotografií.

Ještě jednou jsem takovou návštěvu, již sám, zopakoval. Byla však doprovázena nedorozuměním s policejní ostrahou

\* 30. 10. 1975



letišťe proto, že jsem k cestě do Čáslavi použil PIPERA a několikahodinové mezipřistání jsem neměl povoleno. Z tohoto mraku však žádná bouřka nepřišla. Dnes již letišťe Čáslav neexistuje. O tom co se v Kolíně na letišti v té době dělo, nemohu seriózně psát proto, že jsem, jak se říká v Čechách "do té hospody nechodil".

Ještě jednou jsem se s kolínským letišťem setkal. Přes HIBV jsem se zapletl do akce s prověřováním drakových a motorových knih PIPERU u aeroklubů po té, co nějaká chytrá hlava vymyslela, že se za utahané motory Continental (USA) budou instalovat motory Praga. Práce, která by se dala ukončit za několik hodin se protáhla na dny, během kterých jsem se z nepochopitelné blahovůle "provinil" 25 starty na větroňi Z24 Krajánek OK-8247 "na těžišťe", během kterých dvakrát prasklo vlečné lano při maximálním stoupání. Jak zkušení znají, nejedná se o nic dramatického, jenom si musíte jít vykartáčovat šaty, event. umýt "ksicht". To bylo mé poslední setkání s praktickým létáním v Kolíně. V té době se již původní parta rozešla ke svým osobním osudům, zaměstnání a rodinám. **R. Vosáhlo**, **M. Wagenknecht** a **V. Káva** odešli na vojnu na 2 roky. A tak první letecký den na kolínském letišti v r. 1950 jsem prožil jako divák ve vojenské uniformě. Byl to letecký den celkem skromný, provinčního, téměř rodinného charakteru. V mé vzpomínce nepovažují tuto charakteristiku jako minus a popravdě řečeno bylo vidět, že se celý kolektiv velmi snaží. Dokonce jsem mohl být krátce vzat "na milost" ve dřívě, na leteckých dnech, "oblíbené" scénce, kdy "cikáni" (nebo snad Romové) ukradnou letadlo. Scéna proběhla opět úspěšně i beze mě a k místnímu úspěchu přispělo i počasí. Nikdo snad ani nepostřehl, že na vedlejším poli přistál během programu větroň Luňák z Prahy - Letňan, pilotovaný mým kamarádem, dnes již zesnulým, aerodynamikem, autorem let. literatury a zuřivým modelářem Mirko **Musilem**. Tuším, že tímto přeletem splnil poslední podmínku stříbrného C. Ještě v r. 1950 jsem podnikl s Janem **Reitharem** motocyklový výlet civila a vojáka z Prahy na Ranou, kde v té době absolvovala plachtařský výcvik jeho sestra Ludmila. Současně byl na Rané i kolínský plachtař **Kraus** (fotodokumentace). Šťěstí kolínských frekventantů bylo, že na Rané již neřádl "Kruřas" Vašek **Ohem** - později vojenský stiháč a velitel, protože se válel vedle mě na vojenské posteli. V kontextu s kolínským letectvím často užitým jménem **Reithar**, nemohu vynechat, že dávno po době, kterou popisují, v Kolíně létala jako pilot motorových letadel dcera Jiřího - Jana.

Pokud si sám kladu otázku, mohu-li se jako jeden z vyvolených, podívat do modré oblohy za zvukem leteckého motoru, hledám odpověď v té době, kdy jsme s upřímným srdcem, věnovali část svého mládí letecké myšlence. Já osobně a bez dovolení měl to štěstí, že jsem po zákl. voj. výcviku pracoval na operačním sále vojenského dopravního letectva (zbytku již dřívě zmíněné 311 perutě RAF) v Praze-Kbelích, jako desátník zastupující trvale operačního důstojníka ve službě. Zde jsem nalétal téměř 1.000 hodin ve dne i v noci, většinou jako radista, palub. mechanik - "borťák" v nejlepším případě "na druhé židli", mnoho hodin velmi rád za někoho, kdo měl rande - za pivo nebo cigarety. Bohužel, to vše na letadlech, která nejsou ani hezká ani sportovní a to DC3 Dakota, Sibel 204D, Ju52 a minimum na Fiesler 156 nebo "lepeňáku" Avro Anson.

U přítele, který byl velitelem haly se třemi Link Trener (pp. **Řehka**) jsem nalétal asi 20 hodin sestupů IFR na kniplové i volantové verzi. Ve Kbelích jsem měl tu čest absolvovat akrobatické sestavy "na dvojím" s tehdy nejlepším akrobatem voj. letectva na Bül81. Při vysazování parašutistů jsem se setkal s kolínským leteckým nadšencem, na voj. letišti v Kuřivoděch - ten dlouhán tuším, že se jmenoval **Žárský**, v romantickém prostředí pracoval ve sféře řízení letového provozu. Celá spolupráce trvající asi 3 týdny, byla jedna veliká "sranda". Ve Kbelích jsem se také "provinil" účastí v posádce, která udělala "kraksnu" Sibela 204D v severních Čechách po které šla mašina na zrušení. To by snad z vojny stačilo a po návratu ke svému "verpánku" do konstrukce Aero Vodochody jsem ještě nalétal, při častých služebních cestách na Slovensko podnikovým taxíkem Aero 45, zhruba 26 hodin "dvojího" s laskavostí mého přítele, továrního pilota Aero Vodochody Oty **Bergmana** (později pilot Aerotaxi Škoda Plzeň).


V době, kdy podnik Aero Vodochody, měl asi 100 zaměstnanců (dnes snad několik tisíc), t.j. v padesátých letech fungovaly pouze 3 poslední "takty" konečné montáže a zalétávací oddělení. Asi půl roku jsem pracoval na startu při zalétávání prvních Mig 15 v kolektivu 6ti lidí, 3 piloti **V. David**, **Martínek**, **Tonda Bartoš** a 3 technici. Každý z nás měl pracovní přezdívkou používanou i při radiovém provozu. Moje byla "Nočník". Zde jsem při zalétávání nalétal necelé 2 hodiny jako balík, který se pokoušel odhalit příčiny závad na "rouře" Mig15. V roce 1961 jsem musel letectví opustit a pracovat v diametrálně jiné profesi. Dnes při totálním nedostatku času slepím 1 Kit za 2 roky a za 5 let slepím ev. rozbiji radiáka. Letectví je pro mě dnes spíše nostalgickou vzpomínkou.

A to je odpověď na otázku, zda se mohu s klidným svědomím podívat do modré oblohy za zvukem leteckého motoru. Věřím, že stejné nebo větší právo mají všichni, které jsem si dovolil představit v tomto bláznivém zrcadle dávné doby.

A také pevně doufám, že již nikdy nebudou zbaveni možnosti létat lidé jenom proto, že na stejné věci měli jiné názory.

Podle osobních poznámek, konzultací, dokumentů a fotodokumentace

sepsal **J.V. K á v a**



V Praze L.P. 1995

Z á v ě r :

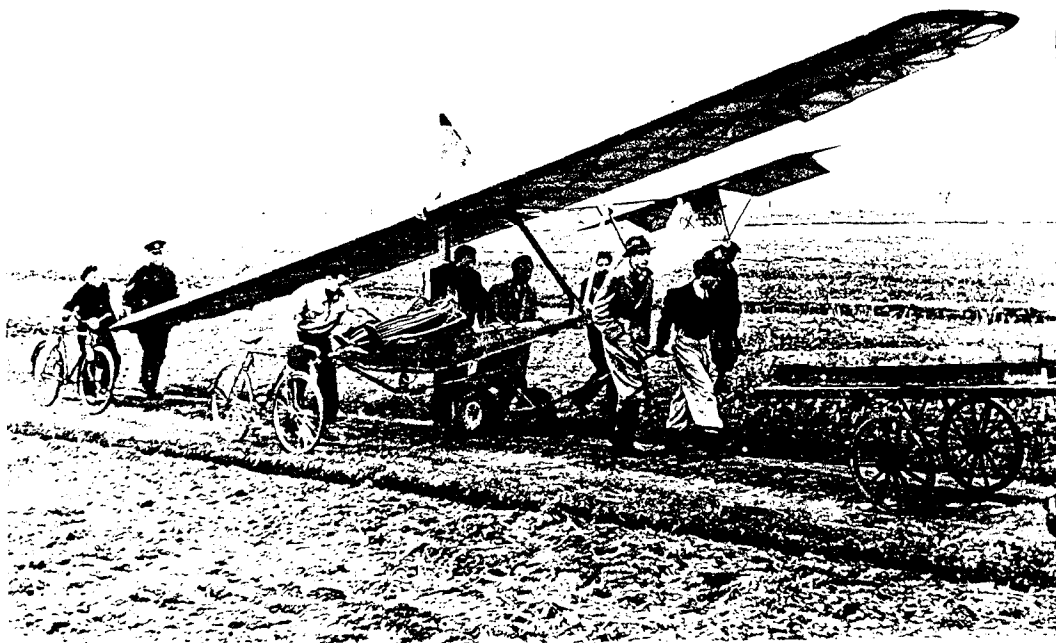
Pokus o sepsání subjektivního pohledu na vznik a vývoj Aeroklubu-Kolín začínal několika konkrétními osobami. Kruh se uzavřel a považuji za rozumné těmito osobami historický fragment ukončit.

- J.A. Král** - po ukončení letecké činnosti v Aeroklubu-Kolín, do konce života pracoval jako umělecký restaurátor. Zemřel v r.1978 v Praze.
- Ing. Navrátil** - po r.1948 byl jeho podnik znárodněn, dále pracoval — — emigrace do USA  
Radim zemřel v.r. 1993 v Kalifornii.
- Ant. Král** - po odchodu do civilu zaměstnán jako zemřel v r.1994
- A. Jíra** - po roce 1948 pokračoval v práci chemika v Kolíně. Zemřel v r. 1968.
- Jiří Reithar** - po dokončení odborné školy pracoval v podniku Kablo Kolín až do důchodu, jako mistr výroby, bytem v Kolíně. † 1997
- Jan Reithar** - po r.1948 pracoval až do důchodu a dosud, nejprve v ústřední konstrukci letadel a potom ve vývojovém útvaru konstrukce jako skupinář řízení. Podílel se na konstrukci Ae45 a dosud na vývojové řadě Delfín a Albatros. Průběžně dosud se intenzivně věnuje zpracování dokumentace o německém letectví jako takovém. Tato nevšední specializace vytvořila rozsáhlou informační bázi uznávanou a využívanou ostatními pracovníky v letectví. Protiváhou profesionální i zájmové činnosti jsou znalosti a trvalé studium o všem co v přírodě, zahradách a lese roste.  
Bytem v Praze.
- Rud. Vosáhlo** - po ukončení letecké činnosti a absolvování odb.techn.vzdělání, pracoval až do důchodu jako konstruktér strojař v Kolíně. Dosud se věnuje modelářství a létá s modely řízenými rádiem.  
Bytem v Kolíně.
- Lad. Vondříčka** -Tory- brzy po válce se přestěhoval do Střekova, kde ještě nějakou dobu létal v místním aeroklubu na bezmotorových letadlech. Po skončení let.činnosti pracoval jako specialista při stavbě autom.telef.ústředěn po celém území státu až do důchodu.  
Bytem v Maříži u Slavonic.

- Vlad. Káva** - po roce 1948 pracoval nejprve v ústřední konstrukci letadel a do r.1961 jako vedoucí techn.útvary Aero Vodochody. V r.1948 vydal s p.ing.**Benešem** příručku: 1) statický výpočet amatérských letadel, 2) Aerodynamický návrh amatérského letadla a spolupracoval na sepsání obsáhlého díla o letectví "Svět křídel". Po nuceném odchodu z letectví pracoval, až do důchodu, jako vedoucí slaboproudé laboratoře a techniky u Mezinárodní organizace pro rozhlas a televizi OIRT a věnoval se technické publ. činnosti z oboru satelitní techniky a antén. Bytem v Praze.
- M. Wagenknecht** - po ukončení letecké činnosti v Aeroklubu - Kolín, přesídlil do Prahy, kde doplnil ekonomické vzdělání odborně technickým. Do důchodu pracoval jako stavebně technický specialista u fy Konstruktiva. Bytem v Praze. + 1003



Svanové letiště „Činov“ u K. Varů 1946. Transport Bů 181 z Vělimi 1945.



Doprava SG-38 na „Vinici“ 1947.



Skupina „Tatrováků“ na „Vinici“ s V. Kávou 1947.



J. Rogor opravuje „Bojbiou“ 1946.