

Prolog

ZBRASLAVICE (okres Kutná Hora) jsou zmiňovány již ve XIII. století za panování Přemysla Otakara II. Od středověku jsou připomínány jako "...městečko otevřené bez hradeb, pouze zámek opevněn náspy či valy". Od nejstarších dob mělo právo hrdelní i berní (za Václava IV.). Vzmáhající se městy zkrušily útrapy husitských válek, sedmileté války (1757), několikeré požáry i obléhání pruskými vojsky (1866). Nicméně do dvacátého století vstupuje jako rozrůstající se obec s prosperujícími řemesly i obchodem. Historický městský znak s orlím křídlem v červeném poli jakoby předznamenával spojitost tohoto místa s létáním.

{rokzoom title=|Zbraslavice-Pančava 1922|}images/stories/zbra_1922.jpg{/rokzoom} {rokzoom title=|Zbraslavice 1935|}images/stories/zbra_1935.jpg{/rokzoom} {rokzoom title=|Zbraslavice-Pančava 1940|}images/stories/zbra_1940.jpg{/rokzoom}

{rokzoom title=|Letištní věž v roce 1942|}images/stories/letistni_vez_30.jpg{/rokzoom} {rokzoom title=|Obec Zbraslavice dnes|}images/stories/zbraslavice.jpg{/rokzoom}

Vlastní historie

{rokzoom title=|Navijákový provoz v 50 tých letech|}images/stories/50_leta1.jpg{/rokzoom}
{rokzoom title=|Provoz v 50 tých letech, letoun Fairchild UC-61 a v pozadí letoun Bücker 181 zvaný Basa|}images/stories/50_leta2.jpg{/rokzoom}

V důsledku místního zhoršení meteorologických podmínek, přistálo nouzově 31. října 1931 u Zbraslavic, na polích ke kopci Poupil, ve směru podél silnice na Radvančice dopravní letadlo Československých státních aerolinií typu Avia F.VIIIb/3m v.č.2 poznávací značky OK-AFB. V té době již představitelé ČSA ve spolupráci s Ministerstvem veřejných prací (MVP) intenzivně řešili otázku pomocných (nouzových) letišť na trase přes Českomoravskou vysočinu. Nabývala na aktuálnosti se zamýšleným rozšiřováním provozu do podzimních měsíců a s přípravou nočních letů. Mimo sezónu pomáhali s vyhledáváním plochy i piloti a konečný verdikt (po odporu Uhlířských Janovic) vydala počátkem roku 1932 pověřená komise - nabídka obecních a dílem soukromých pozemků u Zbraslavic, v místě U jelena je nejvhodnější.

Po delším vyjednávání o výši ceny nejprve pronájmu, posléze odkoupení pozemků (v tehdejší ceně 2,80 Kč za 1 m², vyřešení odklonu elektrického vedení a po menších terénních úpravách mohlo být v létě 1933 letiště čerstvě oseto. Po zřízení centrálního vyznačujícího kruhu o průměru 30 metrů a zpevnění příjezdové cesty k budované správní budově v roce následujícím mohlo být letiště o výměře 2210 m² zprovozněno. Schváleno bylo výnosem MVP č.j. 266 2488/6-75.337 ai34 a připuštěno k používání jako státní veřejné a pomocné letiště od počátku roku 1935. Dne 5. února 1935 proběhla kolaudace správní budovy s bytem správce (kterým byl jmenován Josef Chobot); spád plochy si vyžádal dodatečné odvodnění. Stavební firma Jar. Dajbych z Kutné Hory prováděla roku 1937 výstavbu typového hangáru pro letouny.

Provoz na letišti ve Zbraslavicích byl tehdy pouze příležitostný. Využívali jej dle pamětníků vojenští letci, kteří zde po orientačním letu ze vzdálených výchozích letišť přistávali, aby získali od správce potvrzující razítko o mezipřistání. Častějšími hosty zde byly i letouny Baťova leteckého oddělení, které zajišťovaly spojení Zlína s filiálkou ve Zruči nad Sázavou. U příležitosti závodů či okružních letů zde měly mezipřistání i sportovní letouny. Zevrubnější doklady o činnosti vojenského letectva na tomto letišti v období branné pohotovosti státu a mobilizace roku 1938 se nepodařilo získat. Byla zde základna zvědné 61. a bombardovací 72. letky, které byly podřízeny velitelství let. 1. armády ('Havlíček 10'). Krátkodobě zde působila i pozorovací 2. letka I (1) 'Slavia'. Typově používaly dvouplošné letouny Aero A-100/Ab-101 a dvoumotorové B-71. Působení stíhacích útvarů s letouny B-534 zde není jednoznačně doloženo.

V období okupace letištní areál nadále spravoval nástupnický úřad MVP s českým personálem, provozovateli však byly vojenské letecké školy Luftwaffe. Pro ně představovaly Zbraslavice pomocnou (přesněji pracovní) letištní plochu.

Do konce roku 1943 to byla převážně pilotní škola z Pardubic Flugzeugfuhrerschule A/B 32 Pardubitz, která zde létala se stříbrnými i tmavě kamuflovanými letouny Heinkel He 72 Kadett, Focke Wulf Fw 44 Stieglitz i s Buckery Bu 131 a Bu 181. Kadetty zde sloužily i jako vlečné pro plachtařský výcvik na kluzácích Grunau Baby, DFS Kranich, SG-38. Pilotní kadeti byli ubytováni v dřevěných ubikacích u Starého rybníka, sloužících dodnes jako dětský rekreační tábor.

V posledních měsících roku 1943 na letišti působila pobočka bitevní školy SG 102 v Německém (Havlíčkově) Brodě (Schlachtgeschwader 102) s letouny Junkers Ju 87A. Letouny byly seřazeny podél přístupové cesty na letiště a po celé dny probíhal kompletní výcvik, včetně létání ve formacích Kette (2), nebo Rotte (3), a včetně střemhlavých letů. Tato aktivita zde trvala i v roce 1944, kdy tu působily ve výcviku i stroje Ju 87B. Do provozu se mísila pardubická škola s He 72 a s větroni. Například v červnu zde byla větší skupina větroňů DFS Kranich, Weihe a kluzáků SG-38 i Grunau Baby.

{rokzoom title=|Piloti a žáci v roce 1946|}images/stories/50_leta3.jpg{/rokzoom} {rokzoom title=|Provoz v 50 tých letech, letoun Bücker 181 zvaný Basa|}images/stories/50_leta4.jpg{/rokzoom} {rokzoom title=|Provoz v 50 tých letech, akrobatický kluzák LF-107 Luňák, v pozadí kluzák DFS Kranich|}images/stories/50_leta5.jpg{/rokzoom}

V konečné fázi války se na většině letišť na našem území ztrácí přehled o dislokaci útvarů, neboť při rychlém postupu fronty a evakuaci jednotek byla situace značně složitá. V závěrečné fázi se na mnoha místech nalézaly letouny v podstatě bez pohonných hmot a byly dílem ustupujícími jednotkami, dílem osvobozovacím nadšením domácích lidí zapalovány a ničeny. Podobný stav byl i na zbraslavickém letišti. Po krátkodobém umístění transportní jednotky II/TG 2 s Junkersy Ju 52/3m zde zůstaly vedle těchto letounů i Ju 87 (včetně Ju 87G), ba i Focke Wulfy Fw 189. Ze zdejšího letiště údajně pocházel jeden z po válce uschopněných transportních Ju 52, provozovaný posléze čs. letectvem, část "dvaapadesátek" s německými osádkami odtud prý, přetížena nákladem, odlétla směrem na západ.

Po osvobození se na letišti usadila Rudá armáda, která zajistila použitelný materiál. Hangár ukrýval řadu hodnotných větroňů, po několika od typů Kranich, Weihe, Olympia, Grunau Baby GBII i školních kluzáků SG 38. Již od května 1945 byl v oblasti aktivní vznikající aeroklub při Baťových závodech ve Zručí nad Sázavou, který posléze získal ze Zbraslavic dva školní kluzáky. Ostatní větroně, některé i neodborným uložením poškozené, byly po převodu vlastnictví na MNO přiděleny jinam. Ve Zbraslavicích byl založen aeroklub v srpnu roku 1945.

{rokzoom title=|Letištní věž v roce 1976, v popředí letoun Aero Ae-45, vedle stojící L-40 Metasokol a zcela v pozadí Z-126 Trenér}}images/stories/letistni_vez_60.jpg{/rokzoom} {rokzoom title=|Provoz v 60 tých letech, odvážný pilot usedá do kabiny akrobatického kluzáku LF-107 Luňák}}images/stories/60_leta1.jpg{/rokzoom} {rokzoom title=|Příprava na provoz v roce 1957, nadějní plachtaři připravují kluzák VT-125 Šohaj}}images/stories/60_leta2.jpg{/rokzoom}

Dekretem presidenta republiky z 27. října 1945, č.12456, se potvrzovalo vlastnické právo letiště Zbraslavice pro československý stát, zastoupený ministerstvem dopravy. Postupně se zde obnovovala činnost - započalo působení nově ustavovaných aeroklubů. A to zde nejen aeroklubu domácího, ale i dalších - ze Zruče nad Sázavou, kde nebylo vhodné letiště; dále zde od konce roku 1946 do začátku 50. let létal i kolínský aeroklub, než bylo dokončeno jeho vlastní letiště. Rovněž zde létali od šestačtyřicátého členové skupiny z Kutné Hory, kde nebyla letištní plocha nejvhodnější. V prvních poválečných letech zde byl téměř výhradně provoz motorový. Létalo se na radostně přijatých letounech Piper Cub L-4H z amerických vojenských přebytků, které byly do republiky přelétávány od června 1946. Každý zmiňovaný aeroklub provozoval po jednom vlastním letounu, Kolín měl ještě druhý, poskytnutý továrníkem Navrátilem. Tento podnikatel a příznivec letectví ve Zbraslavicích hangároval i svůj služební letoun Fairchild UC-61 pozn. zn. OK-ZEU, který přes víkendy poskytoval aeroklubu. Později zde létaly i dva či tři letouny Praga E-114 Air Baby a Z-281.

Plachtaři museli v poválečných letech dojíždět do vhodných svažitých terénů u Podhořan v Železných horách, až roku 1948 byl ve Zbraslavicích zahájen plachtařský výcvik. Jako na jediném letišti v oblasti zde byl v provozu naviják, který využívaly i ostatní dojíždějící aerokluby, nezřídka dovážející i své vlastní větroně. Zručský Posázavský aeroklub se stal roku 1950 střediskem ustaveného DOSLETu, jemuž podléhaly aerokluby Zbraslavice, Humpolec a Havlíčkův brod. V závěru roku 1951 byla zrušena zemská Ústřední plachtařská škola v Kralupech a krátkodobě byla její činnost včetně materiálu a personálu přemístěna do Zbraslavic, pod vedením známého Antonína Půroka. V rámci školy se zde vyskytovaly další větroně Kranich, Kmotr a jiné.

{rokzoom title=|Rozebraná letadla v roce 1945}}images/stories/60_leta3.jpg{/rokzoom} {rokzoom title=|Provoz v 60 tých letech, v popředí akrobatický kluzák LF-107 Luňák a v pozadí oblíbený

typ našich plachtařů VT-125 Šohaj}}images/stories/60_leta4.jpg{/rokzoom} {rokzoom
title=|Provoz na sklonku 40 tých let, letoun Piper L-4}}images/stories/60_leta.jpg{/rokzoom}

Nové reorganizace, se vznikem Svazarmu v roce 1952, znamenaly zrušení plachtařské školy a předisponování materiálu jinam. Ve Zbraslavicích zůstává "Navijáková stanice aeroklubu Svazarmu" s placeným místem náčelníka, kterým se stal zdejší člen Jaroslav Štěpánek. Aeroklub Zbraslavice podléhal krajskému aeroklubu Jihlava, s jeho kolektivem splynuli i členové aeroklubu Zruč nad Sázavou.

Vedle pokračující činnosti plachtařského i motorového odboru byla na letišti roku 1953 umístěna škola pro letecké zemědělské práce, patřící Čs. aeroliniím, které se staly majitelem letiště. Přišli instruktoři "práškařů" a cvičilo se na letounech Fieseler Storch, známých jako Čáp. Jejich činnost se v dobré shodě prolínala s činností aeroklubu, kde vypomáhali jako instruktoři a vlekaři, zabezpečovali letecké dny, pořádané již od konce čtyřicátých let. Tento stav trval do roku 1955, kdy bylo výcvikové středisko přemístěno do Prahy-Ruzyně a letišti Zbraslavice získalo statut "Aerovleková stanice Svazarmu Zbraslavice", podřízené Hlavní správě civilního letectví. Plachtařský i motorový odbor oplýval tehdy dostatkem letadel i další pomocné techniky, což bylo charakteristické pro druhou polovinu padesátých let s bohatými dotacemi pro tuto organizaci.

Šedesátá léta jsou ve znamení pokračujícího provozu odborů motorového, plachtařského i skrovnějšího parašutistického. Plní se výcvikové osnovy, přicházejí noví žáci. Plachtaři se účastní pravidelných přeborů, motoroví piloti se podílí na provozu plachtařů formou aerovleků, létá se i akrobacie, navigační lety. Na poli akrobacie lze zaznamenat úspěchy - Slavoj Mezera se na akrobatických přeborech probojovává až mezi čs. akrobatickou špičku. Motoráři se účastní začínajících navigačních soutěží. Tato aktivita zde vrcholí s příchodem let sedmdesátých - v roce 1971 je na zdejší letišti situováno mistrovství republiky v letecké navigaci, poprvé konané za mezinárodní účasti (Poláci s letounem Wilga). Domácí osádka Mezera - Štacha získává 2. místo v celkové klasifikaci.

Plachtařský provoz v šedesátých letech je ve znamení žlutých dřevěných větroňů - vedle stárnoucích Šohajů, odcházejících s koncem desetiletí, se rozšiřuje počet provozovaných Orlíků. Od počátku tohoto desetiletí se datuje nástup celokovových nesmrtelných větroňů L-13 Blaník pro výcvik, které mají dnes již za sebou tři desetiletí služby!

{rokzoom title=|Provoz v 70 tých letech, ruční start motoru letounu Zlín Z-126}}images/stories/70_leta1.jpg{/rokzoom} {rokzoom title=|Provoz v roce 1957, unikát českého letectví letoun C-104 - původem však typ Bücker 131 Jungmann}}images/stories/70_leta2.jpg{/rokzoom}

V polovině sedmdesátých let ale docházelo k pozvolnému útlumu činnosti plachtařů a ke známému snižování počtu motorových pilotů. Situování letiště v plachtařsky velmi výhodné oblasti však vedlo k pořádání přeborů ČSR žen a později i mužů za vysokého využití letových dní. Určitým limitujícím činitelem byla snad jen koordinace s provozem vojenského letiště Čáslav-Chotusice. Plachtařská soustředění, která zde pořádal aeroklub Točná, přivedla v letech 1976-77 několik točenských plachtařů do Zbraslavic. Intenzivní výcvik žáků probíhal v letech 1979 až 1982, kdy se činnost plachtařů zdárně rozeběhla. S tím souvisely i nároky na vlekaře; aeroklub se začal posouvat v každoroční celostátní soutěži z posledních míst do středu, od roku 1983 se pak tlačí do první třetiny pořadí klubů v bývalé ČSSR/ČSFR.

Paravýcvik byl na letišti ukončen v roce 1979 pro složitou situaci (nedostatek výsadkových letounů aj.) a omezující terén. Členové paraodboru se přemístili do Kolína.

K získání úplného obrazu o provozu na letišti Zbraslavice nelze opomenout ani působení zemědělských letounů Z-37 Čmelák tehdejšího Slov-Airu, které zde operují od přelomu šedesátých-sedmdesátých let. Po desetiletí činnosti se zde zřizuje rozsáhlejší stanice se stavebním vybavením a stálým umístěním několika letounů.

Provoz v 80 tých letech

Vraťme se ale k činnosti aeroklubu. Do sportovního výcviku a výkonného létání se začali po roce 1982 prosazovat mladí junioři. Za velmi dobré úspěchy lze považovat vítězství Ivana Hodana v přeboru juniorů ČSR v roce 1986 a 5. místo ve federálním plachtařském žebříčku v roce 1982. Dále 3. místo Petra Tichého na přeboru juniorů ČSR v roce 1982. Rostly však i výkony ostatních pilotů. V roce 1988 získal Jaroslav Němec jako první všechny diamanty ke zlatému C a řadě plachtařů dnes chybí jen získání převýšení 5000 m k úplnosti nejvyššího ocenění. K výcviku létání v horských podmínkách a ke zpestření létání výrazně přispěly i čtrnáctidenní soustředění plachtařů v Ružomberoku na Slovensku, na které kolektiv dnes již s nostalgií vzpomíná.

Výcvik motorových pilotů probíhá rovněž intenzivně. Řada pilotů má oprávnění pro aerovleky z

polí, létání v noci a dosáhla kvalifikace obchodního pilota. Ke zdokonalovacímu výcviku byl využíván i motorový kluzák L-13 SW Vivat a v poslední době si řada členů rozšířila kvalifikaci i na ultralehká letadla. Kvalitu letecké činnosti a vědomí zodpovědnosti může dokumentovat i to, že během posledních dvaceti let nedošlo k letecké nehodě s poškozením zdraví. Letouny, které utrpěly během nehod lehká poškození, byly všechny vráceny po opravě do provozu. Z uvedeného je vidět velmi dobrý vztah členů aeroklubu k leteckému materiálu. To lze dokumentovat opravou dvou kusů kluzáků VT-116, které by jinak skončily vyřazením. Znovu byl uveden do provozu letoun L-60 Brigadýr (OK-MJP) s původním řadovým motorem. Pečlivě byla připravena spolupráce s firmou BMZ Air Service Praha-Letňany na uschopnění a celkové generálce letounu L-40 Meta Sokol pozn. značky OK-MMM. Zvláště výrazným počinem je pak zejména rozsáhlá renovace historického akrobatického kluzáku LF-107 Luňák, provedená ve vlastních prostorách (technické provedení bylo předmětem diplomové práce R. Jensena). Bez nadsázky lze říci, že tento Luňák má ze současně uschopňovaných zřejmě nejpropracovanější technické zajištění. Citlivý vztah k technice ukazují i zavěšené vyřazené kluzáky pod střechou hangáru - nepodlehly pile či plamenům jako mnohdy jinde, ale kdoví, snad se jednou opět dostanou do vzduchu.

{rokzoom title=|Pohled na letiště v roce 1992|}images/stories/80_leta1.jpg{/rokzoom}

Družný kolektiv a hezké prostředí vytvářejí rámec, do kterého se celý současný kádr létajících členů, jejich rodinných příslušníků a blízkých známých rád vrací jak při víkendových pobytech mimo sezónu, tak při trávení dovolených v letním období. K vytvoření příjemného prostředí přispěla i přestavba řídicí věže, realizovaná v letech 1983, 1987, 1992/93 a 1999/2000, vybudování požární nádrže a úpravy terénu, svépomocné zřízení tenisového kurtu a postupné přibývání obytných buněk, poskytujících pohodlí rodinám. V roce 1987 uskutečnil své poslední přistání na zdejším letišti snad největší letoun - Avia Av-14, 0507, předaný v rámci vyřazení armádou aeroklubu. Tvořil řadu let výraznou dominantu areálu vedle hangáru. Aeroklub Zbraslavice vychází z dlouhé tradice, která začala prakticky před více než šedesáti lety a v tomto historickém období výrazně vynikla řada osobností, majících podíl na životě aeroklubu. Budiž ke cti, že se zde většinou výrazněji neprojevovaly politické vlivy všech uplynulých ér a že pro převážnou většinu členů nebyla činnost aeroklubu spojována s osobními ambicemi a máváním průkazy všeho druhu. Je těžké jmenovat osobnosti tak, aby byla zachována míra objektivity a zásluh. Každopádně výraznou osobností aeroklubu byl dlouholetý náčelník Jaroslav Štěpánek, i jeho pozdější nástupce Slavoj Mezera. Plachtařsky křížoval

republiku Jaroslav Němec, obětavým plachtařem i motorářem byl Ferdinand Kareš a řada dalších.

U příležitosti 21. IVGC Rallye připravili jako přílohu periodika Letecké listy Ing. Pavel Kučera, Letecká historická společnost (LHS), a RNDr. Lubomír Hodan; Aeroklub Zbraslavice