

bP e t r á ň Josef  
Koperníkova 502  
261 01 P ř í b r a m II

v P ř í b r a m i 23. 3. 2017

**M ě s t s k ý ú ř a d P ř í b r a m**  
odbor kancelář města  
Tyršova 108  
**P ř í b r a m I.**

V březnovém vydání Vašeho zpravodaje Kahan jsem si na straně 9. mezi jmenovanými sporty na příbramsku přečetl článek o příbramském aeroklubu, který v loňském roce oslavil 50 let svoji činnosti.

Z hlediska historie je však skutečnost poněkud jiná a já si ji jako pamětník začátků příbramského aeroklubu dovoluji trochu poopravit. Aeroklub v našem městě byl založen již koncem roku 1945 a jeho zakladatelem byl známý příbramský průmyslník ing. Alois Š m o l í k vynikající letecký konstruktér a od roku 1919 šefkonstruktér továrny na letadla L e t o v v Praze. Jím založený aeroklub nesl jeho jméno až do once čtyřicátých let. Ihned po jeho založení se jako předseda postaral o výcvik instruktora, který se uskutečnil na letišti Raná u Loun, byl proveden nábor zájemců o létání, zahájeno odborné školení před praktickým výcvikem a tím dán základ k činnosti klubu. ing. Š molík pro aeroklub získal kluzák SG 38 a větroň GB II b, které po osvobození zůstali v ČSR. Praktický výcvik byl prováděn na svazích u obce Modřovice, kam se vždy v naději kluzák pěšky dopravoval, na místě složil a stejnou cestou večer vracel zpět. Uložen byl v sále restaurace Sevastopol (Sabák). Později se výcvik přesunul na svahy nad dnešní teplárnou. ing. Š molík při aeroklubu založil na své náklady modelářský kroužek o který byl mezi mládeží velký zájem, postaral se o klubovnu a po stránce materiálových potřeb jej dotoval.

Konec čtyřicátých let byl však pro aeroklub likvidační, ing. Š molík musel svoji továrnu opustit, byla znárodněna a z Příbrami odešel. Kluzák SG 38 byl přemístěn do Hořovic a GB 2b na letiště Točná u Prahy. Rozcvičení členové aeroklubu odešli do aeroklubů v Hořovicích a Bystřici u Benešova, kde pokračovali v dalším výcviku. V první polovině padesátých let byla pro potřeby čsl. armády zřízena mezi obcemi Dl. Lhota a Suchodol travnatá vzletová a přistávací dráha (VPD) a tím se naskytla příležitost opět obnovit činnost klubu a pokračovat v dalším výcviku. K tomu však došlo až koncem roku 1956, kdy už aerokluby byly začleněny do branné organizace Svazarmu. Aerokluby ve středočeském kraji měli své sídlo a vedení v Ml. Boleslavi a pod tímto krajským aeroklubem byla v Příbrami zřízena t.zv. navijáková stanice. Do Příbrami se opět vrátili všichni bývalí členové Š molíkova aeroklubu, byl proveden nábor na doplnění členské základny a bylo přikročeno k odbornému školení nových členů. V polovině roku 1957 byl postaven provizorní dřevěný hangár na jehož stavbu poskytli zdarma potřebný materiál Jáchymovské doly. KA Mladá Boleslav se postaral o vybavení - cvičný letoun VT 109 Pionýr, start. navijáky, traktor, sanit. a nákl.vozidla. Ještě v témže roce byl zahájen praktický výcvik. Bylo uskutečněno 438 vzletů pomocí navijáku a 32 aerovleků, které zajišťoval KA Ml. Boleslav.

Výcvik pokračoval celý další rok 1958. V tomto roce a krátce ještě v roce 1959 využíval letiště KA Ml. Boleslav k výcviku výsadkářů v poměrně velkém rozsahu. Bylo uspořádáno několik soustředěných. Mezitím pokračoval výcvik místního aeroklubu. V roce 1959 byla na letiště dopravena ocelová konstrukce hangáru, ale jeho stavba se uskutečnila až za několik let. V tomto roce opět byla činnost příbramského aeroklubu přerušena, neboť začala rozsáhlá stavba asfaltové VPD, což mělo za následek přerušování činnosti aeroklubu.

Výstavba trvala několik let což mělo za následek, že někteří bývalí členové již dále nepokračovali, a někteří odešli opět do jiných aeroklubů.

Po vybudování asf. VPD v délce cca 2000 m a výstavbou hangáru bylo postupně navázáno na obnovení aeroklubu a v pokračování leteckého výcviku.

Stručně bych chtěl ještě připomenout ing. Šmolíka pokud jsem z různých zdrojů získal poznatky k jeho osobě. Jako čtrnáctiletý školák jsem jej poznal na sklonku roku 1948, kdy jsem se stal členem aeroklubu.

ing. Šmolík za první svět. války byl členem skupiny v rakouském Fischamendu, kde podrobně poznal základy navrhování letadel, konstrukční a dílenskou praxi. Po zrodu čsl. republiky se intenzivně zapojil v továrně Letov do konstruktorské práce a již v roce 1920 byl na letišti Kbely úspěšně zalétán jeho první prototyp letadla Š.A. Do roku 1938 zkonstruoval kolem 36 typů letadel určených pro různé účely, především pro potřeby čsl. vojenského letectva. Většina podle jeho navržených a postavených letadel prošla seriovou výrobou v mnoha počtech kusů. Některé letouny z jeho návrhů pilotované továrními zkušebními piloty Letova dosáhly v mezinárodních soutěžích častých vítězství a dalších nemalých úspěchů. Několik jich je trvale vystaveno v Národním tech. museu v Praze, nebo v Leteckém museu ve Kbelých.

Na závěr.

Řada různých sportovních klubů a aktivit v minulosti zasáhla do historie města Příbrami. Nepochybuji, že i historie příbramského aeroklubu od jeho počátků si zaslouží naší pozornosti, neboť ne každý aeroklub ve svém názvu nesl jméno člověka - svou dobou příbramského občana, který stál u zrodu čsl. leteckého průmyslu a významnou měrou se zasloužil o jeho rozvoj.

P e t r á ň Josef