



ZÁPADOČESKÝ  
AEROKLUB

PLZEŇ

---

1947



## POMNÍK PADLÝM ČLENŮM ZÁPADOČESKÉHO AEROKLUBU V PLZNI

Po obsazení našich zemí a složení zbrani v roce 1939 podařilo se 54 členům Západočeského aeroklubu uniknout za hranice, většinou za pomoci šéfpilota Raise a peněz, které zbyly po rozpuštění aeroklubu. Z nich 18 padlo za svobodu vlasti ve službách anglického letectva. Zatčeno Němci, popraveno nebo umučeno v koncentračních táborech bylo dalších 12 členů, mezi nimi na předním místě neohrožený tehdejší předseda Z. A. inž. Jan Placák. Leteckou smrtí v mírových službách ČSR zahynulo 8 členů. Uctili jsme památku i těch prvních šesti, kteří položili život ve službách letecké myšlenky a výchovy již před válkou.

Dne 16. června 1946 byl položen na letišti v Plzni základní kámen, dne 8. června 1947 byl postaven a slavnostně odhalen tento pomník za přítomnosti velvyslance britské říše sira Philipa Nicholse i jiných mezinárodních delegací.

DNE 8. ČERVNA 1947 BYL NA LETIŠTI  
ZÁPADOČESKÉHO

AEROKLUBU V PLZNI ODHALEN POMNÍK TĚMTO JEHO  
PADLÝM ČLENŮM:

Ve službách anglického letectva za svobodu vlasti padli:

Sgt. Baumruk Bohumil	15. 1. 41	Sgt. Fišera Josef	30. 8. 43
F/Sgt. Nosek Vilém	11. 6. 41	Sgt. Kovář Václav	nezv. 42
F/O. Kašpar Antonín	10. 7. 41	Sgt. Pokorný František	10. 4. 42
Lac. Drnek Miroslav	21. 7. 41	W/O Petr Miloslav	29. 1. 43
Sgt. Plzák Stanislav	6. 8. 41	Sgt. Šindelář Václav	19. 4. 43
Sgt. Soukup Vilém	15. 9. 41	Sgt. Blahna Václav	29. 8. 43
Sgt. Schwarz Jiří	22. 9. 41	W/O Skach Antonín	3. 9. 44
Sgt. Hurt Karel	25. 10. 41	P/O Záleský Alois	9. 2. 45
Sgt. Kučera Jaroslav	19. 12. 41	Sgt. Pavlík Karel	5. 5. 42
Popravení a umučení:			
Inž. Placák Jan	6. 11. 42	Kratochvíl Vladimír	25. 10. 44
špkt. Černý Vladimír	8. 4. 43	Lukeš Bohuslav	11. 6. 42
Fiala Zdeněk	23. 11. 44	Psohlavec Alois	18. 10. 44

inž. Jindra Emilian	8. 4. 44	Pavlík Jindřich	25. 10. 44
por. Juránek Jiří	28. 1. 44	polk. Hamšík Josef	8. 4. 43
Kovařík Václav	25. 10. 44	Ženíšek František	20. 10. 44
Při výkonu služby v Č. S. B. :			
Baťa Tomáš	12. 7. 32	čet. Komorous Rudolf	9. 1. 39
svob. Malík Václav	20. 6. 32	por. Stach Josef	14. 12. 45
čet. Maier Jaroslav	14. 7. 32	kpt. Balík Karel	6. 3. 46
Čet. Váňa Norbert	14. 5. 37	ppor. Šedivý Karel	2. 10. 46
Ve službách letecké myšlenky a výchovy:			
Klíbr Josef	7. 5. 19	Čihák Josef	14. 4. 36
Šturm.Max	15. 8. 29	Kubík Vilém	14. 4. 36
Trnka František	9. 9. 29	Kutloch Karel	10. 3. 37

ČEST JEJICH PAMÁTCE!

---

XXIX.

# výroční zpráva

O ČINNOSTI

ZÁPADOČESKÉHO  
AEROKLUBU  
PLZEŇ

ZA ROK

1947

---

Sestavil OTAKAR SEYČEK, II. místopředseda Z. A.

## Úvodem.

Předkládáme veřejnosti a členstvu Západočeského aeroklubu 3. výroční zprávu od osvobození 1945, celkem pak 29. od založení aeroklubu r. 1919.

Ty, kdož tuto skromnou knížku vezmou do ruky s úmyslem ji prolistovat, snažně prosíme, aby si našli chvílku času k důkladnějšímu a poctivějšímu pročtení, aby tak poznali jeden z nejstarších aeroklubů a jeho současné postavení a snahy. Z. A. toho snad zasluhuje. Vždyť v Plzni vzniklo již r. 1910 první letecké sdružení na území českých zemí, 27. dubna 1919 bylo na plzeňském letišti zalétáno první letadlo, zkonstruované a amatérsky vyrobené v Československu a v září téhož roku byl založen Západočeský aeroklub. Roku 1921 měl již 7 letadel a 1924 byla zahájena první československá sportovní pilotní škola s pevným organizačním řádem. Roku 1925 v září složili pilotní zkoušku první piloti v této škole vycvičení, inž. Haller a Jar. Balík, r. 1927 vykonal zkoušku třetí pilot, Ot. Seyček a první čs. sportovní pilotka sl. A. Formánková.

Tehdy také letěli západočeští letci ponejprv do Polska a provedli tak první zahraniční let československých letců amatérů. Od r. 1928 byly zde pořádány první teoretické letecké kursy a byl proveden první civilní seskok padákem J. Rezlera a později sl. Krupičkové.

Těchto několik vět z dějin plzeňského letectví má připomenout starším i mladým, že západočeští letci plzeňští byli v těch dobách opravdovými průkopníky leteckých myšlenek a má vznítiti touhu, aby tak bylo i dnes. Poslední válkou jsme byli v Plzni vyhlazeni a srazeni do základů. Konečně - nebyli jsme sami, kdo začínali na holém letišti. Jde o to, jak posoudit a ocenit to, co jsme na troskách bývalé letecké slávy Plzně postavili za dva a půl roku.

Někomu toho bude dost, nám toho musí být málo. Vidíme, že leckde jinde jsou třeba šťastnější a mohou se pochlubit i většími výsledky výchovné práce. My zde v Plzni ještě hodně zápolíme s krumpáči a snažíme se vybudovat aeroklub značně soběstačný, který by nedal tolik starostí úřadům, jako některé jiné. Je to myšlenka smělá, ale vyžaduje velkého vypětí sil. Nepracuje se tedy bez plánu a řádu, necvičí se nekonečné řady "pilotů", kteří by dnes neměli ještě na čem a zač létat.

Podpora se strany ministerstva dopravy a národní obrany je účinná a jen díky jí se naše úroveň nezadržitelně zvedá. Horší je to s místními úředními činiteli. Ti si na letadla nad Plzni již tak zvykli, že je jim to zcela samozřejmým. Tak docela samozřejmým to plzeňské letectví přece jen není. Samozřejmým je jinde jen to, že ZNV i MNV vydatně finančně podporují sportovní letectví, které ze sportu přechází v důležitou státní složku propagace letecké dopravy. Jsme svědky toho, jak podporují své aerokluby Brno, Ostrava a jiná města, také svého času válkou těžce postižená, zatím co v Plzni můžeme doposud mluvit jen o trpné podpoře, důležitosti věci docela neúměrně. Pevně věříme, že tyto poměry se v dohledné době zlepší a že s místními úřady ruku v ruce pomůžeme československým aeroliniím v nejbližších měsících otevřít pravidelnou leteckou dopravu z Plzně.

Tolik jsem chtěl říci úvodem k první tištěné výroční zprávě po osvobození. Tato zpráva, vydaná v roce postavení pomníku 44 padlým členům aeroklubu, nechť připomene všem ostatním jejich oběť a tím i závazek přinést tradici nejstaršího českého venkovského aeroklubu vždy obětavé služby a pochopení pro jeho potřeby.

Čest památce těchto padlých průkopníků!  
Přísaha věrnosti vlasti a leteckým ideálům!  
Západočeskému aeroklubu - Letu zdar!

Otakar S e y č e k.

## SPRÁVNÍ VÝBOR

V roce 1947 byl správní výbor Západočeského aeroklubu sestaven takto: Předseda: Srb Jos., tajemník Škod. závodů, I. místopředseda: pplk. Veselý VI., II. místopředseda: Seyček Otakar, přednosta odd. Škod. záv. (technický), III. místopředseda: Meduna Jos., konstruktér Škod. záv. (administr.), I. jednatel: Tichý Ant., majitel závodu, II. jednatel: Schneiberk Karel, těch. úřed. Škod. záv., pokladník Rund Václav, techn. úř. Škod. záv., hospodář Arbes Jos., úředník ONV, Plzeň.

Předsedové odborů: motorový: Jar. Balík, dělmistr ČSD, plachtařský: Fr. Echtner, vedoucí továrny, modelářský: Ant. Hodač, úř. Sk. záv., radioodbor: Jan Šanda, předn. úřadu, propagační: Old. Boubelík, dílovedoucí Sk. záv.

Tento užší správní výbor byl rozšířen ještě o 12 členů různých odborných činností a 7 náhradníků. Upouštíme od uvádění podrobné zprávy o administrativní činnosti, která byla značná a byla řízena výborovými schůzemi, konanými jednou týdně. Stejně tak často se konaly schůze výborů jednotlivých odborů, s výhradou modelářského a propagačního, které schůzovaly méně. Za to však motorový a plachtařský mívaly kromě výborových schůzí ještě schůze technických a výcvikových komisí. Zpráva pokladní a účetní, jakož i rozpočet na příští rok přikládáme do této výroční zprávy na zvláštním listu.

Během roku nebyly ve správním výboru prováděny změny. Několik členů však ze svých funkcí odpadlo pro vážné důvody, jako nemoc, přesídlení a pod. takže se veškerá práce nahromadila na několik málo činovníků, kteří byli velmi přetíženi. Je nutno vzpomenout na tomto místě jejich obětavosti a na druhé straně doporučit, aby se všichni členové usilovně starali o získání osob pro tyto práce. Nejsou každému dány schopnosti a pochopení pro "papírovou" práci, z níž



by se nedal vyrušit sebe lákavějším ruchem na prosluněném letišti pod okny své kanceláře.

K posouzení vykonané technické a propagační práce je nutno přejít ke zprávám jednotlivých odborů.

## *Zpráva o činnosti motorového odboru.*

Motorový odbor představuje vyvrcholení letecké činnosti v aeroklubu a sdružuje především skutečné motorové piloty, vychovává je a zdokonaluje ve výcviku, pořádá jako hlavní složka letecké podniky za úzké spolupráce s ostatními odbory. Přijímá členy z odboru plachtařského nebo modelářského, pokud jsou starší 18 let, jakož i členy nové, mimo klubovní činnost. Protože jeho provoz vyžaduje velikých nákladů a značného vypětí celého aeroklubu, musí se také motorový odbor sám co nejvíce starat o přínos do klubovní pokladny pořádáním veřejných podniků a drobné letecké dopravy ve způsobu aerotaxi.

Je nasnadě, že velký klubovní podnik, jako bývá letecký den, zapojí do práce všechny složky a odbory, ale vedení připadá z pravidla motorářům, nejde-li o soutěže a závody speciální. Výbor motorového odboru byl v roce 1947 sestaven takto:

Předseda: Jar. Balík, I. místopředseda (technika) Ot. Seyček, II. místopředseda (administrativa) K. Schneiberk, pokladník V. Rund, zapisovatel H. Sýkorová, matrikář M. Fišer, správce provozu J. Korda, referent draků F. Goldamer, referent motorů F. Jankovský, vedoucí mechaniků J. Sigmund, zástupce vedoucího O. Kovařík, vedoucí výcviku O. Egermaier, šéfpilot J. Rais, referent výcviku štkpt. St. Peroutka, učitelé létání Jar. Balík, J. Beran, A. Dupal, J. Rais, správce majetku J. Kadlec, skladník J. Novák, knihovník R. Viták, náhradníci Vl. Havel, F. Vorel, J. Kulhánek, A. Kolář, H. Jarošík, správce dílny V. Houba, referenti aut A. Klouček a J. Mašek.

Kromě těchto technicky činných členů měl ještě pomocné odbory, jako společenský, fotografický, tiskový a pod. V případě potřeby scházel se jen užší technický výbor, v němž se řešily čistě technické záležitosti, jako sestavování klubovních řádů a předpisů, určování ceny letových hodin, přijímání pilotních žáků a pod.

Letecký provoz, který je nejlepším měřítkem činnosti motorového odboru, vypadal v roce 1947 takto:

Měsíc:	Letů	Hodin:	Letadlo:	Letů:	Hodin:	
Leden	49	13,03	Piper	YFF	530	74,55
Únor	26	5,46	"	XIM	1079	173,06
Březen	281	57,06	"	YFG	2313	332,48
Duben	1102	167,33	"	XIG	1175	193,27
Květen	1259	202,18	"	YHF	528	129,00
Červen	1435	224,56	"	XIW	1821	299,07
Červenec	1265	225,17	Zlín	AWJ	274	80,41
Srpen	497	117,36	Zlín	AWK	258	74,10
Září	641	132,30	Sokol	ZHB	15	4,07
Říjen	888	136,38	Sokol	BHH	4	3,08
Listopad	494	73,02	Kukur.	XEI	104	16,56
Prosinec	174	29,02	Čáp	AGO	10	3,22
Celkem letů	8111	1384,4		Celkem letů	8111	1384,47

Účelové rozdělení 8111 letů na druhy:

1. Propagační vyhlídkové lety s obecnstvem při různých příležitostech (leteckých dnech a pod.) . . 2487
  2. Základní pilotní škola jarní kurs . . . . . 2651
  3. Základní pilotní škola podzimní kurs . . 1039
  4. Delší orientační lety členů Z. A . . . . . 87
  5. Lety aerotaxi . . . . . 57
  6. Lety pokračovacího výcviku, služební, přelety, zalétávání po opravách . . . . . 1890
- celkem za rok . . . . . 8111

Celková spotřeba paliva do našich letadel za rok 1947 byla 30.113 litrů. S cizími letadly, která přistála v klubovním zájmu, bylo vykonáno celkem 9053 letů na letišti aeroklubu.

## SLUŽBA AEROTAXI

Roku 1947 byla provedena celkem v 57 případech, kdy se létalo do těchto míst: Praha, Mar. Lázně, Žatec, Klatovy, Bečov, Hradec

Králové, Zlín, Tábor, Jičín, Olomouc, Rakovník, Teplice-Sanov, Kralupy, Karlovy Vary, Ml. Boleslav, C. Lípa, Liberec, Náchod, Choceň a Hořovice.

Tato slušná řádka jmen měst naznačuje, kam až sahá v tom oboru působnost Z. A. a hlavně jaký zájem se dnes již jeví o pohotovou dopravu malými sportovními letadly. Při těchto letech, které pochopitelně provádějí vždy starší piloti, nedošlo nikdy k žádné nehodě.

Z tabulky celoročního leteckého provozu lze vyčíst, jak se létalo v kterém měsíci a s kterými letadly. Převahou se léta pochopitelně s Pipery, protože jsou zatím nejlevnější v provozu, ovšem, musíme uvážit, že také tato letadla nejvíc trpí. Pro příští rok máme v programu co nejvíce rozšířit použití nových československých letadel, aby se využilo jejich pojistek a neopotřebovala se jen přetahováním v hangárech.

Náš letecký park motorových letu schopných letadel je ke dni 31. prosince 1947 tento:

Datum příchodu:	Typ:	Značka:	Původ:
1. 27. 8. 46	Piper	YFG	majetek Z A
2. 20. 9. 46	Piper	XIW	zapůjčen MD
3. 7. 5. 47	Piper	YHF	majetek ZA
4. 20. 3. 47	Zlín 281	AWJ	zapůjčen MD
5. 20. 3. 47	Zlín 281	AWK	" MD
6. 18. 6. 47	PO2-Kukuruzník	XEI	" MNO
7. 11. 7. 47	Sokol M1, 2 míst.	ZHB	" MD
8. 10.10. 47	Sokol M2, 3 míst.	BHH	" MD
9. 7. 10. 47		BFL	" MNO
10. 27. 11. 47	Čáp (vlečný)	AGO	" MNO

Máme tedy 10 letu schopných letadel na 80 pilotů, kteří jsou v aeroklubu skutečně letecky činní.

Kromě toho máme ještě letadlo Piper YFF, majetek ZA z 27. 8. 1946, které je v generální opravě. Do konce roku 1946 jsme měli postupně v provozu 9 letadel, na konci roku 1947 máme 10, nejméně jsme jich měli v září 1947 a to pouze 4, zatím co ostatní byla v revisích a opravách.

Během roku byla vyřazena z provozu letadla: Gotha VHZ, první letadlo, které bylo aeroklubu přiděleno MNO, vyřazeno pro dolétání. Dále letadla Kukurucník XEE, Piper XIW a XIG pro havárii. O opravě letadla XIM se bude ještě rozhodovat. Při haváriích těchto letadel nedošlo k úrazům. Letadlo Kukurucník XEE bylo havarováno již r. 1946. Počítáme-li i tato vyřazená letadla, měl aeroklub již celkem 15 letadel.

Během roku byly provedeny tyto větší opravy na letadlech ZA:

- oprava nosných ploch letadla Piper,
- oprava řídicích ploch letadla Piper,
- oprava podvozku letadla Piper
- oprava podvozku letadla Sokol, Automobil. závody Choceň.

Kromě těchto oprav na klubovních letadlech byly v dílnách ZA provedeny tyto další opravy a revise letadel:

- 2 letadla Piper - Pošumavského aeroklubu Klatovy,
- 1 letadlo aeroklubu Stalinových závodů,
- 1 letadlo aeroklubu Rakovník.

Na motorech ZA provedla klubovní dílna, vedená pil. V. Houbou, tyto revise s výměnou kroužků:

- 21. 1. 47 Continental 65 pro XIG
- 1. 2. 47 Continental 65 pro YFG

11. 4. 47 Continental 65 pro XIM

16. 8. 47 Continental 65 pro XIG

V revisi je dále motor Continental pro YFF. Do revise v opravně Leteckých závodů v Malešicích u Prahy byly z příkazu MD zaslány dva motory Continental ke generální opravě. Kromě toho byl podroben revisi motor Aeroklubu Staliny závoďy.

Všechny palubní přístroje letadel ZA (výškoměry, rychloměry, variometry) byly v listopadu podrobeny revisi a ocejchovány v podtlakové komoře.

Z technických prací mimo letecký provoz je nutno jmenovat především stavbu druhého hangáru pro motorová letadla, postavení velké benzinové stanice a zařízení dílny.

Kostra z druhého hangáru byla z větší části od základů postavena členstvem klubu v několika týdnech, ale když zbývalo vyzvednout největší a nejtěžší čelní střešní nosníky, práce se načas plánovitě zastavila. V současné době se totiž prováděl výkop jam pro dvě velké benzinové nádrže po 50.000 litrech, které zbyly na našem letišti po Němcích a musely se z rozkazu naší vojenské správy přemístit. A tu jsme si vyžádali pomoc od Škodových závodů v podobě bagru, který v rámci svých zábiřacích zkoušek dokončil započatý výkop, provedl uložení nádrží a zásyp, jakož i vyzvednutí nejtěžších dílů druhého hangáru, jehož kostra tím byla dokončena. Poněvaď máme nedostatek vlnitého plechu na stěny a střechy hangáru, provedly se stěny hangáru ze škvárového betonu, a krytí střechy bylo začato. V tomto stavu máme dnes druhý motorářský hangár, který velmi naléhavě potřebujeme a bude jistě prvním úkolem příštího technického výboru, aby se postaral o jeho dostavení.

Benzinové nádrže byly dodělaný za spolupráce s firmou "Rafinerie minerálních olejů n. p.", která na svůj náklad dala zařídit elektrické čerpadlo a manipulační potrubí. Dnes se tedy benzin pro naši potřebu dopravuje železniční cisternou na vlečku do Skvrňan, odtud se doveze celá cisterna na zvláštním podvozku až k nádržím, do nichž se přepustí. Aeroklub platí pak jen benzin, spotřebovaný z cisterny, placený se zvláštní slevou za zjednodušenou dopravu, neboť benzin odebíraný v barelech, je asi o 4 Kčs na litru dražší. Práce s cisternami se tedy vyplatila, nehledě k tomu, že jsme kdykoliv schopni i oprávněni prodat jakékoliv množství benzínu každému letadlu a význam našeho letiště tím značně stoupl.

Zařízení dílny obráběcími stroji pokročilo tak, že bude v dohledné době schopna provádět i výbrusy válců. Prozatím v ní pracují 2 soustruhy, 1 frézka, 2 vrtačky, 1 pila a řada dalších obráběcích strojů, zakoupených jako starší ve Škodových závodech, se uvádí postupně do provozu. Západočeský aeroklub má již z dob před válkou koncesi na provádění oprav letadel a motorů a tyto opravy pod dozorem ministerstva dopravy dosud úspěšně provádí.

Je pochopitelné, že tento usilovný letecký provoz si vyžádal hodně pracovních hodin, jak je zřejmo ze zprávy vedoucího mechaniků, kde je 11.732 pracovních hodin rozděleno na jednotlivé skupiny, letadla i měsíce roku. Technický výbor motorového odboru zabýval se v roce 1947 též organizací celého leteckého provozu. Byly vydány postupně různé dále uvedené řády a osnovy, jimiž se zabezpečil hladký průběh výcviku, prací s provozem spojených a též jejich hodnocení:

1. Osnova základního pilotního výcviku na Piperech, podle níž musí postupovat každý učitel a vykazovat správci školy písemně průběh výcviku všech žáků.
2. Cenové podmínky leteckých dnů pro cizí aerokluby, jimiž se paušálně stanovila cena letové hodiny při leteckých dnech a způsob úhrady a spolupráce.

3. Hodnocení práce nárokem na lety, jímž se ustanovuje v zásadě, jaké nároky na lety může uplatňovat činný člen aero klubu při odpracování určitých hodin.
4. Řád základní pilotní školy, obsahující pravidla pro chování žáků a jejich styk s vedením školy.
5. Všeobecný řád létání na letišti ZA v Plzni, obsahující ustanovení o řízení leteckého provozu, odpovědnosti za něj, o povinnostech mechaniků a posádek.
6. Řád a ceník pro aerotaxi, jímž jsou vydány předpisy pro provádění a účtování letů aerotaxi zároveň s ceníkem letů do nejbližších míst.

Tyto řády a předpisy byly předloženy ústředí ČNA a byly tam přijaty s plným zájmem a pochopením. Byly též rozmnoženy a prodávány různým jiným aeroklubům.

Kromě toho byl vydán popis letiště Plzeň s plánkem, který však je teprve v tisku a návod k použití německého kursovníku (počítadla kursů).

Je nasnadě, že usměrnění a ukáznění celé činnosti na letišti je naprosto nutné, třeba že se občas sejdeme s kritickým postojem vůči těmto řádům a předpisům. Jen z přehledu kázeňských trestů, vyslovených pro různé přestupky letecké kázně, můžeme nabýt správného názoru o skutečné potřebě těchto řádů.

Tak na př. bylo v roce 1947 postiženo celkem 9 pilotů motorových i plachtových 43 měsíci zákazu letů a značnou částkou pokut a povinných náhrad zaviněné škody.



## LETECKÉ DNY

Letecký den je vždy jakési vyvrcholení činnosti klubu, ať už je to doma na vlastním letišti, nebo kdekoliv v okolí. Letecké dny jsou také nejúčinnějším propagačním prostředkem, kdy se s letectvím setkají tisícové davy obecnosti, které má kromě podívané ještě i možnost zkusit kouzlo letu a stát se tak přívržencem a uživatelem veřejné letecké dopravy. Práce všech aeroklubů na tomto poli je nanejvýš záslužná, zvláště když uvážíme, že propagaci důležité dopravní i obranné složky organizuje a provádí zdarma a z pouhého nadšení pro věc skupina obětavých činovníků klubovních, kteří zastanou celé štáby úředníků potřebných mnohde v jiných odborech k podobné činnosti.

Největším podnikem toho druhu byl ovšem pro nás druhý letecký den v Plzni dne 8. června. Měli jsme z počátku v úmyslu poskytnout náročnému plzeňskému obecnstvu podívanou na takový letecký den, jaký měla Praha loni. Nedaly se však zdolat mnohé potíže hlavně s účastí mnoha zahraničních leteckých delegací a anglického letadla s proudovým motorem, takže jsme se omezili na nejistý projekt účasti domácího letadla tohoto druhu a akci parašutistů. Přesto však si vážní a soudní zájemci přišli na své, protože bylo povoleno prohlédnout si zblízka celkem 34 letadel, z nichž nejvíce zajímala americká létající pevnost a nové krásné dvoumotorové letouny našich vojenských leteckých útvarů. Nelze nevzpomenout známých Spitfirů, které pod vedením odchovance Západočeského aeroklubu škpt. Pošty předvedly jako obvykle precizní ukázky skupinových letů i akrobacie samého Pošty. Z cizích návštěv nutno vzpomenout především anglického velvyslance sira Philipa Nicholse, upřímného přítele našeho národa a zejména našich letců, který se v průvodu anglického voj. pověřence plukovníka Wyatta dostavil k slavnostnímu odhalení pomníku padlých členů aeroklubu, z nichž 18 padlo ve službách anglického letectva. Kromě americké posádky létající pevnosti dostavila se též delegace francouzská a belgická a jednatel švédské letecké dopravy, společnosti ABA. Program leteckého dne proběhl hladce, třebaže se odpoledne zdvihl velmi nepříjemný vítr, který nedovolil účast několika letadel, chystajících se k nám z Prahy a konečně zabránil i provedení seskoku parašutistů.

Domácí letadla se však činila seč byla a předvedla za spolupráce místních vysílačů amatérů také dosud málo známé radiotelefo-nické spojení letadla se zemí, zapojené na místní rozhlas, takže diváci mohli sledovat rozhovor letce se pozemní stanicí. Vojenští letci předvedli skvělou akrobacii dvoumotorových letadel i s jedním motorem vypnutým. V předvečer leteckého dne provedly se též noční vyhlídkové lety v dopravním letadle, jichž se zúčastnilo přes 70 osob. Ředitelem leteckého dne byl Otakar Seyček.

Kromě tohoto vrcholného podniku vystoupila naše klubovní letadla na dalších 15 leteckých dnech na českém západě. Tyto letecké dny byly buď námi samými uspořádány i za spolupráce ostatních našich odborů, to jest plachtařského a modelářského, nebo jsme svými letadly vypomohli a uspořádali celé tisícovky vyhlídkových letů. Je nutno přihlédnouti i k tomu, že tyto letecké dny jsou pro piloty a tím zejména pro brannou leteckou výchovu velmi dobrým zdrojem bohatých zkušeností a znamenají důležité prohloubení výcviku. Poznává se cizí pomocné letiště. V mnohých případech se létá z nutnosti i za okolností nepříznivých. Odpovědnost všech účinkujících projde mnohdy těžkou zkouškou. Jsme letečtí nadšenci a náš živel je vzduch, ale když má takový sportovní pilot za sebou několik desítek jednotvárných vyhlídkových letů za silného větru, mluví oprávněně o "nádeničině". Avšak i tato "nádeničina" je sportem, protože dobře ukáže, co v kom je. Tak se to ukázalo na př. o leteckém dni v Plasích, kdy úzké le- tiště, pověstná "nudle", dostalo silný stranový vítr a každý let se proměnil ve zkoušku obratnosti při přistání. Bezvadný průběh tohoto leteckého dne zasloužil si plným právem uznání přítomného člena leteckého sboru SNB, který se také netajil zaslouženou pochvalou pilotům Západočeského aeroklubu.

Na mnohých místech jsme uspořádali také jen dny vyhlídkových letů, protože o vlastním leteckém dni se daleko nedostalo na všechny ty letuchtivé. Rádi jsme pak vyhověli o týden později.

V roce 1947 jsme se tedy zúčastnili svými letadly těchto leteckých dnů:

	Dne:	Místo:	Letadel Z. A. motor.:	placht.:	Vedoucí:
1.	25. 5.	Dobřany	5	1	Schovánek
2.	8. 6.	Plzeň	celkem 34 let. Z. A. : 7 let.	3	Seyček
3.	22. 6.	Čes. Budějovice	2	-	-
4.	20. 7.	Praha	2	-	-
5.	20. 7.	Rokycany	5	-	Dupal
6.	27. 7.	Staňkov	4	-	Jarošík
7.	27. 7.	Mar. Lázně	3	-	Egermaier
8.	3. 8.	Karlovy Vary	2	-	Mašek
9.	17. 8.	Přeštice	4	-	Rais
10.	31. 8.	Klatovy	1	-	-
11.	31. 8.	Staňkov	5	1	Balík
12.	7. 9.	St. Plzenec	4	1	Dupal
13.	14. 9.	Písek	4	-	Rais
14.	21. 9.	Rakovník	4	-	Rais
15.	28. 9.	Plasy	4	2	Dupal
16.	5. 10.	Příbram	4	-	Rais

Některou neděli, kdy jsme byli "na roztrhání", musela letadla přelétávat z jednoho místa leteckého dne na jiné. Jak zřejmo, každý letecký den měl svého vedoucího staršího pilota, odpovědného za provoz a kázeň. Na menších leteckých dnech se zúčastnilo vždy letadlo Zlín 281 jako akrobatické, řízeno pilotem Raisem nebo Dupalem a skupina Piperů. Často byl shozen také padák.

Těšíme se zase na příští rok a doufáme, že v této snad nejpopulárnější naší činnosti dosáhneme ještě lepších úspěchů.

## ZPRÁVA HOSPODÁŘE

Západočeský aeroklub v Plzni užívá v této době 3 velké objekty, ve kterých jsou kanceláře činníků, dílny, šatny, skladiště a místnosti ke schůzím. Dále jsou v nich i 4 byty zaměstnanců a 1 byt pro člena, který koná službu nočního hlídače.

V roce 1947 byl pronajat hostinec, nacházející se u vchodu na letiště, p. Vohradskému. Hostinské místnosti jsou dobře vybaveny a udržovány a zlepšeny tím, že v jarních měsících byl proveden výkop sklepa v naší režii, takže hostinský má usnadněno uskladňování piva. Byla provedena i velká oprava střechy a podlah. Celá budova je ve velmi pěkném stavu a okolí jest dobře udržováno. Pomýšlí se v těsné blízkosti vysázeti několik stromů. Do restaurace dochází občanstvo na svých procházkách a s obsluhou je spokojeno.

Staví se nový hangár zděný s kovovou konstrukcí, který byl převezen z lesa u Vejprnic, který bude co nejdříve dokončen. Hangár vzor "Pícha" již na letadla ZA nestačí. Plachtaři si postavili svůj dřevěný hangár, který mají rovněž plně využít. Všechny budovy jsou v dobrém stavu a jest jen litovati, že ZA nemá do všech místností vyhovující zařízení, které ale bude během času doplňováno. Nyní v zimě jest závadou, že místnosti nelze dobře vytopiti.

V opravách budov bude pokračováno v roce 1948.

# ZPRÁVA VEDOUCÍHO MECHANIKŮ MOTOR. ODBORU ZA ROK 1947

Členové motorového odboru odpracovali za rok 1947 celkem 11.732 hodin. Z toho na jednotlivých objektech:

hangár č. 1	43,5 hod.
hangár č. 2	2319,- "
draková dílna	98,- "
motorová dílna	1515,- "
mechanická dílna	75,- "
svářecí dílna	66,5 "
instalace budov	661,5 "
budovy a pož. zaj	454,- "
auta - motorka - vozidla	308,5 "
skladiště materiálu	237,- "
benzinová cisterna	1784,-"
úprava a zařízení letiště	769,-"
různé práce	2406,5 "
letadla - ošetření - OK-	XIM 112,5 "
	XIW 100,5 "
	YFF 217,5 "
	YFG 114,5 "
	XIG 121,- "
	AWK 130,- "
	AWJ 77,5 "
	BHH 3,5 "
	ZHB 26,- "
	XEI 43,5 "
	AGO 2,5 "
	YHF 5,- "

V jednotlivých měsících vypadal stav odpracovaných hodin takto:

v lednu	268,-	hodin
v únoru	496,-	"
v březnu	914,5	"
v dubnu	1652,5	"
v květnu	1966,-	"
v červnu	1909,5	"
v srpnu	1039,5	"
v září	1328,-	"
v říjnu	532 -	"
v listopadu	427,-	"
v prosinci	247,5	"

Největší pracovní činnost byla v květnu -- 1966 hodin, nejmenší v prosinci - 247 hodin.

Z výkazu odpracovaných hodin na jednotlivých objektech je vidět, že jsme stále ještě ve stavu budování a investic, protože z celkové odpracované doby 11.732 hodin se na letadlech odpracovalo jen 954 hodin, t. j. cca 8%. Tyto hodiny odpracovalo jen 56 členů, kteří byli odměněni 8.346 minutami letů (139 hodin, 6 minut), t. j. za režijní cenu cca 50.076 Kčs.

## ZPRÁVA VEDOUCÍHO PILOTNÍ ŠKOLY

Po skončení druhého teoretického kursu v březnu začal praktický pilotní výcvik 9. dubna 1947. Přijato bylo 22 žáků. Cvičilo se na letadlech Piper. Hned z počátku odpadli 3 žáci, ale byli přijati během kursu 2 noví, takže na konci bylo ku zkouškám přihlášeno a připraveno 21 žáků, z toho 3 ženy. Vyučovali piloti: Rais, škpt. Peroutka, Beran, Egermaier, Balík a Dupal. Zkoušky byly konány dne 24. července a dopadly vesměs dobře, až na případ amerického poručíka Pagače, kterému bylo z úředních důvodů odepřeno vykonání zkoušek a vydání diplomu, poněvadž mezinárodní předpisy

to dosud nepřipouštějí. Za dobu jarního běhu základní pilotní školy se vykonalo 2651 školních letů v době 274 hodin 16 minut.

Poněvadž na podzim se ztenčil stav letu schopných letadel přechodně až na 4, byl podzimní pilotní kurs omezen na 9 žáků a jednoho učitele, šéfpilota Raise. Žáci tohoto kursu nemohli však být pro nepříznivé počasí před vánocemi vyzkoušeni a tak se jejich zkouška přesunula až na 15. ledna. Za dosti nepříznivého počasí trvala 3 dny a dopadla dobře až na 1 případ nedostatečných znalostí z oboru leteckých předpisů. Po dvou měsících má se uchazeč přihlásit k opravné zkoušce. Tento případ ukazuje, že stále je ještě kladen pilotními žáky malý důraz na teoretické znalosti, zejména poněkud nezáživné předpisy. Každý by jen rád létal a o méně zajímavé věci se nestaral. Z toho důvodu bude záhodno trvat na tom, aby každý kandidát praktického pilotního výcviku měl předem úspěšně absolvovaný celý teoretický kurs. Nemůžeme se držet zásady, že ten, kdo neumí dobře mluvit a studovat teorii, může ještě skvěle létat. Potřebujeme piloty celé, jak prakticky, tak teoreticky dobře vycvičené a schopné i dále se ještě vzdělávat. V podzimním pilotním kursu nalétalo 10 žáků 1039 letů v době 96 hod. 29 min., takže celá základní pilotní škola nalétala za rok 1947 celkem 3690 letů v době 370 hodin 45 minut.

Během roku přešlo 11 pilotů z Piperů na Zlíny a 5 pilotů na C 104. To je poměrně málo z toho, co jsme si brali na začátku roku za úkol. Pokračovací výcvik vážnul. V příštím roce musíme napnout všechno, abychom náš letecký dorost dostali z Piperů na další letadla a vycvičili je spolehlivě v avigaci, na což se klade se strany úřadů značný důraz. Čeká nás několik leteckých závodů, které budeme moci obeslat jen tehdy, nabudou-li mladší piloti do té doby dostatek zkušeností.

Mezinárodní předpisy značně stížily v poslední době postup výcviku. Jsme si vědomi toho, že je naprosto nutné určité omezení, ale nařízení jsou mnohdy příliš přísná a jednotlivce peněžně velmi zatěžují. Tak na příklad z dřívějších 8 hodin je povinná nalétaná doba

k dosažení diplomu zvýšena na 30 a teprve po 40 hodinách smí vzít nový pilot platícího cestujícího. Taková omezení prakticky znemožňují v našich poměrech další rozšíření základního výcviku a proto jsme rozhodnutí na jaře roku 1948 základní výcvik prozatím vůbec nezahajovat a veškerý zájem chceme soustředit na výcvik pokračovací.

## TEORETICKÉ LETECKÉ KURSY

Druhý teoretický letecký kurs, který začal na podzim r. 1946, měl 155 vyučovacích hodin 7 předmětů podle zavedené osnovy, schválené M. D.

Nauka o let. motorech a vrtulích	23"
Nauka o let. motorech a letadlech	23"
Nauka o palub, přístrojích	17"
Základy aerodynamiky	19"
Meteorologie	19"
Avigace	27"
Předpisy a zákony	20"

Závěrečné zkoušky byly 30. března 1947 a za voj. správu se jich zúčastnil npor. Němec, za Školu práce ÚRO p. taj. Novák. Absolvovalo 20 posluchačů, z nichž bylo 7 s prospěchem velmi dobrým, ostatních 13 s prospěchem dobrým. Osm jich bylo před vojenskou službou.

Třetí teoretický letecký kurs začal loni 23. října a provádí se podle obvyklé osnovy. Vyučuje se opět sedmi předmětům. Uvítali jsme tentokrát velmi rádi spolupráci důstojníků zdejšího leteckého útvaru pánů kp. Židlického a por. Doskočila, kteří se s velkým pochopením ujali přednášek z meteorologie a avigace. Dalšími učiteli jsou pilot Seyček, pil. Sigmund, pil. Kolář a inž. Štefka. Do konce roku bylo předneseno 33 hodin z celkových asi 100, na které je tentokrát kurs rozvržen. První dva kursy trvaly déle, ale dosti zatěžovaly členstvo. Na druhé straně je nutno připomenout, že při letošních nedávných pilotních zkouškách se ukázaly nedostatky z teoretických znalostí



zejména z oboru předpisů a zákonů u těch, kdo šli ke zkoušce bez přípravy v teoretickém kursu. Pro příště bude pilotní výcvik proto podmíněn předchozím úplným absolvováním celého teoretického kursu. Nynější 3. kurs má 17 žáků a skončí pravděpodobně koncem února.

## *Zpráva plachtařského odboru.*

Rok 1947 byl jak jsme si před rokem slíbili, rokem výkonného létání, což se také jeví v poměru nalétaných hodin a to 145 v roce 1946 ku 292 v roce 1947 a vidíme to také v dosažených výkonech, neboť letů přes 1,000 m výšky bylo víc než dosti, kdyby ovšem nezůstaly nakonec jedinými výkony v uplynulém roce.

Snad se Vám bude zdát, že bylo dosaženo nadprůměrných výkonů, ale nám po nabytých zkušenostech to zdaleka nestačí. Jsme si vědomi toho, že jsme mohli vykonat daleko více, ale uspokojuje nás vědomí, že to nebylo vždy naší vinou. A čím tedy? Mám dojem, že zájem o létání v Plzni i na našem západě je opravdu malý a počet členů aeroklubu je počtu obyvatelů a vůbec zalidnění našeho kraje neúměrný! Je smutným zjevem, že je zapotřebí tolik práce a energie k získání dostatečného množství žáků do kursů. Kdyby jen 1% z těch, kteří se baví tím, že nic nedělají a v tom si ještě libují, přišlo mezi nás, měli bychom opravdu možnost vychovávat si opravdovou zálohu snad jednou nadšených mladých pilotů, kteří by pak doplňovali mezery vzniklé pravidelnou cirkulací členů.

Myslím, že by bylo na čase, abychom podnikli náborovou akci a po skončení této více působili na plzeňskou veřejnost. Máme možnost vycvičit daleko větší počet A a B pilotů a je velká škoda, že nemůžeme všech našich prostředků využít. Byli bychom velice rádi, kdyby se i v samých členech našeho aeroklubu našlo více pochopení pro plachtění! Uvažte, co členů našeho odboru se stalo piloty motorovými, co plachtařů je zároveň členy motorového odboru, a přes veškerou naši námahu nemůžeme získat jediného motorového pilota, který by měl odvahu okusit létání bezmoto-rového. Doufám, že rok 1948 konečně korunuje úspěchem naše dvou a půl leté snažení a že pochopení, které mají plachtaři pro létání motorové, nalezne se i u motorářů pro létání bezmotorové. V tomto roce jsme získali všechny předpoklady pro umožnění výkonného plachtění, máme naviják i vlečné letadlo a byl bych opravdu šťasten, kdybychom

konečně i v Plzni měli v roce 1948 plachtaře se stříbrnými a zlatými odznaky. Doufám, že rozumným uspořádáním problémů a otázek, které se kupí kolem zdolání využití všech možností i při našem civilním zaměstnání, se nám to plně podaří. Myslím, že jsme v roce 1947 nepracovali zrovna špatně, ačkoliv jsem přesvědčen, že jsme mohli vykonat daleko více. Ale přesto přeji příštímu vedení plachtařského odboru tolik štěstí, aby se mu podařilo, tak jako nám v roce 1947, zdvojnásobit výkony roku předešlého.

# ZPRÁVA NÁČELNÍKA PLACHTAŘSKÉHO ODBORU

Přehled činnosti plachtařského odboru Z. A. za rok 1947 je tento:

## Činnost letecká a výcviková:

Letiště Bory:

Při výcviku A-C provedeno	680 startů navij.,	nalétaný čas 18 hod. 34 min.
při cvič. a výkonném létání	834 startů.	nalétaný čas 85 hod. 36 min.
	68 startů mot. vl.,	nalétaný čas 15 hod. 45 min.
celkem	1,582 startů,	nalétaný čas 119 hod. 55 min.

Letiště Kolečovka:

Při výcviku A-C provedeno:	2265 startů gumou,	nalét. čas 28 hod. 05 min.
při cvič. a výkonném létání:	228 startů gumou,	nalét. čas 123 hod. 34 min.
celkem	2493 startů gumou,	nalét, čas 151 hod. 39 min.

Letiště Třebouň:

Při výcviku A-C provedeno:	346 startů gumou,	nalét, čas 1 hod 04 min.
při cvič. a výkonném létání:	22 startů gumou,	nalét. čas 1 hod. 04 min,
	146 startů navij.,	nalét. čas 18 hod. 34 min.
celkem	514 startů,	nalét. čas 20 hod. 42 min.

Na všech letištích P. O.:

Při výcviku A-C:	2611 gumostartů,	nalétaný čas 29 hod. 09 min.
	680 startů navij.,	nalét. čas 18 hod. 34 min.
celkem	3291 startů,	nalét. čas 47 hod. 43 min.
Při cvič a výkonném létání:	250 gumostartů,	nalétaný čas 124 hod. 38 min.
	980 navij, startů,	nalétaný čas 94 hod. 10 min.
	68 aerovleků,	nalétaný čas 15 hod. 45 min.
celkem	1,298 startů,	nalétaný čas 244 hod. 33 min.
Průměrný čas 1 letu guma 29,54; naviják 5,46; vlek 13,54; průměr všech 11,18.		
Při výcviku A-C provedeno:	3,291 startů,	nalétaný čas 47 hod. 43 min.
při cvič a výkonném létání:	1.298 startů,	nalétaný čas 244 hod. 33 min.
celkem	4,589 startů,	nalétaný čas 292 hod. 16 mm.
Celkový průměrný čas jednoho letu 3 min. 50 vt.		

## Zkoušky:

Letiště Bory:	9 A	17 B	4 C	4 D2	celkem 34
Letiště Kolečovka:	37 A	1 B	10 C	3 D2	celkem 51
Letiště Třebouň:	10 A	-	-	-	celkem 10
Na všech letištích	56 A	18 B	14 C	7 D2	celkem 95

Převýšení 1000 m nad vypnutím:

Letiště Bory:	14 krát - z toho 2 krát přes 2000 m
Letiště Kolečovka:	7 krát
Letiště Třebouň:	-

celkem: 21 krát dosaženo výšky přes 1000 m nad místem startu neb vypnutím.

Nejlepší výkony plachtařů:

Letiště Bory:	nejlepší čas 2 hod. 11 min., nejlepší výška 2500 m
Letiště Kolečovka:	nejlepší čas 4 hod. 16 min., nejlepší výška 1750 m
Letiště Třebouň:	nejlepší čas 1 hod. 04 min., nejlepší výška 930 m

čas měřený od okamžiku vypnutí, výška od bodu vypnutí.

## ZPRÁVA TECHNICKÉHO SPRÁVCE PLACHTAŘSKÉHO ODBORU

Na začátku roku byli jsme v situaci, že jsme měli letadla, ale neměli jsme budovu k jejich uschování. Náš první úkol v roce 1947 byl postavit hangár. Byla zima i 20 stupňů pod nulou, ale plachtaři se nedali odvrátit od své práce a tak k 1. květnu se mohla letadla do hangáru uschovat. Odpracováno bylo na jeho stavbě asi 5.400 hodin.

Současně s touto stavbou pokračovala stavba navijáku, který byl druhou naší největší bolestí, neb sehnali-li jsme na hangár dřevo, bylo nutno na naviják opatřit mnoho věcí, neb tak, jak jsme jej přivezli ze St. Sedliště, nebyl schopen provozu. Plachtař je však ochoten pro svůj sport všech obětí a tak věci, které nebyly nikde ke koupi, se obětavostí členů sehnaly a tak mohl naviják, kolem kterého se nyní točí plachtění, přijít do provozu v březnu. K jeho generální opravě, uvedení a udržování v provozu bylo zapotřebí 800 hodin. Když jsme dostavovali hangár a naviják, viděli jsme, že potřebujeme dopravní prostředek, neb často bylo nutno přivézt věci z města na Koterov a pod. Opatřili jsme staré auto značky Ford, vybourali jsme stěnu naší budovy, auto jsme zavezli dovnitř a nastala zase práce. Byl vymontován motor, provedena generální oprava nejen motoru, ale i celého chassis a karoserie. Nyní slouží auto nám i celému našemu aeroklubu. Od května, kdy dáno auto do provozu, ujeli s ním naši řidiči 2200 km a doufám, že bude sloužit našemu odboru ještě hezkou řádku let. Na jeho opravu bylo třeba 1013 hodin, což je pěkná řádka večerů, které naši motoráři, ale i tak zv. karosáři, věnovali, abychom mohli jezdit se svým vozidlem. Ke konci roku máme letu schopných 9 větroňů a 5 kluzáků, 1 kluzák je v revisi. Můžeme mít hangár, naviják, zpětný naviják, auto, vlečný stroj, ale když budou větroně v desolátním stavu, nejsou nám tyto věci nic platné. Proto bylo nutno udržovat větroně v pořádku, neb přijdete-li za dobrého větru na svah, neb za pěkné termiky na letišti, ani si někdy neuvědomíte, že několik lidí, kteří mají tyto stroje na starosti, obětuje mnoho hodin k provedení kontrol, případně oprav na strojích, aby bezpečnost nás všech byla pokud možno stoprocentní. Nestěžujte těmto svým milým přátelům jejich práci, kterou dělají pro Vás, vzali-

li si tyto funkce na svá bedra. Šetřte stroje, neprovádějte s nimi věci, které jsou zakázány, neb poškodíte-li neb dokonce zničíte-li je, ochuzujete nejen sebe o možnost častějšího létání, ale i své kamarády. Na tyto různé opravy a re-vise větroňů bylo třeba věnovat asi 1000 hodin práce. V tomto roce jsme budovali a létali. Někdy tyto dvě složky létat a stavět nešly do sebe a mně bylo vytýkáno, že chci jen práci a žádné létání. Kdybychom však nebyli v roce 1947 zdolali situace, které jsem Vám zde suše opakoval, nebyli bychom mohli mít nejen radost v této práci, ale ani z létání. V roce 1948 je nutno důkladně vylepšit hangar, postavit garáž na vozidla, dodělat elektrisaci budovy a hangáru. Opravit hangár na Kolečovce. Prohlédnout stavby na Třebouni, kde v roce 1947 byla pokryta druhá půlka střechy hangáru a vyspravena krytina střechy hlavní budovy.

Plachtový odbor měl na počátku roku 1947 211 členů, během roku přijato 60 členů, o 22 více proti r. 1946, pro neplnění členských povinností bylo vyloučeno 131 členů. Stav členů P. O. k 31. 12 1947 jest 140.

Tím, že plachtařský odbor Západočeského aeroklubu má na svých třech různých letištích vybudovány 4 hangáry, dílny i ubikace, vlastní 9 větroňů a 5 kluzáků a naviják, a má k dispozici i motorová vozidla, stává se plným právem čelným západočeským střediskem plachtařské výchovy. Uskuteční-li se jeho plány v příštím roce, nebude překážek k dalšímu rozvoji této dobré školy.

## ZPRÁVA MODELÁŘSKÉHO ODBORU.

Zpráva předsedy: Za uplynulé období bylo pořádáno 10 schůzí výborových. Během roku jsme měli dvě návštěvy, a to pana předsedu místního národního výboru dr. K. Křepinského, a p. generála Stanovského. Oba si se zájmem prohlédli stavbu modelů a byl jim předveden československý výbušný motorek pro modely letadel značky "super atom". Náš odbor byl pověřen ústředím modelářským k provedení oblastního závodu. Na tento závod jsme vypracovali propozice a provedli jej na plachtařském letišti na Třebouni. Přepracovali jsme domácí, dílenský a kázeňský řád. Zúčastnili jsme se těchto podniků: leteckého dne v Plzni, letecké výstavy v Plzni a v Dobřanech, vypomáhali jsme při filmových představeních. Po celý rok ošetřovali jsme pomníček padlých letců. Pokračovali jsme na úpravě budovy. Pro celý odbor byla pořádána přednáška členem plachtařského odboru p.Čepelákem o základech plachtění.

V modelářském odboru jest zapsáno 438 členů. V roce 1947 se přihlásilo 41 členů, dva členové byli vyloučeni. Bylo odesláno 18 dopisů, obdrželi jsme 14 dopisů.

Veškeré přírůstky movitého majetku byly zapsány do seznamu inventáře a byly předány klubovému hospodáři. Během roku bylo prodáno členům modelářského odboru za 3.053 Kčs modelářských potřeb.

V uplynulém roce se náš odbor zúčastnil těchto závodů: Místní závody v Plzni, kterých se zúčastnilo 26 modelářů s modely větroňů, s motorem gum. 2 modely, 3 s motorkem výbušným. Z toho prvních 10 modelářů postoupilo do závodů oblastních. Na oblastních závodech, které jsme pořádali na Třebouni, jsme obsadili 1., 3. a 10. místo. Z těchto závodů postoupili nejlepší závodníci na zemský závod, který se konal v Klatovech. Za účasti modelářů z celých Čech se naši 3 závodníci umístili na zemský závod, který byl pořádán v Bratislavě. Dále jsme se zúčastnili závodu "Memoriálu Č.

Formánka", pořádaného v Kyjích u Prahy. I mezi esy modelářskými jsme se čestně umístili.

Kurs první modelářské letky byl zahájen v červnu. Pro I. let-ku byl vybrán model "Janošík". Během 60 hodin byly postaveny 3 modely hotově, 6 modelů v kostře, připravené k polepení. V celku byla probrána teorie o základech létání, používání materiálu a potřebného nářadí při stavbě modelů. Účast v kursu byla 18 modelářů. Docházka hochů byla dobrá.

Dne 5. září byl zahájen kurs druhé letky pro začátečníky. Technickou komisí byl vybrán model Kavka II. Za 30 učebních hodin byly postaveny a připraveny k zalétávání. Při kursech bylo přednášeno 5 hodin teorie o základech létání, používání materiálu a potřebného nářadí při stavbě modelů. Počet účastníků 16. Docházka dobrá.



## ZPRÁVA TISKOVÉHO ODBORU.

Je nad míru důležitým, co a jak se o naší činnosti dovídá veřejnost ať už široká nebo jen úzká, letecká. Pro letošní rok můžeme být rádi, že to byly téměř vždy jen úspěchy, o nichž bylo třeba psát, ačkoliv, zejména po leteckém dni, muselo se uveřejnit několik malých informačních zpráv o tom, proč jsme v tom nebo onom bodě nedodrželi přesně program. Veřejnost má o letectví stále velmi živý zájem a také hned ostře posuzuje každý přehmat nebo nedostatek. Proto je na místě, aby letecké zpravodajství bylo nejen pohotové, ale také věcné, opatrné a svědomité. Nelze tlouci jen na reklamní a propagační buben, je nutno poukazovat i na nesnáze a nedostatky, aby se příslušní činitelé včas probudili a projevíli žádaný zájem. Z toho vyplývá, že nejlepším leteckým novinářem je letec sobě sám, ovšem - umí-li psát. Zpravodajství o naší činnosti v roce 1947 vypadalo takto:

V denním tisku plzeňském bylo uveřejněno 16 delších článků a pojednání o naší činnosti většinou od pil. O. Seyčka a 15 kratších zpráv a oznámení. V Civilním letectví uveřejnil kol. Salcman 3 obsažné zprávy o naší činnosti i jubilejní vzpomínku na piloty Čiháka a Kubíka. V Rozletu bylo celkem 13 zpráv různého rozsahu, z toho 1 zvláštní článek o branné letecké výchově od kol. Seyčka, který byl pak základem k tvoření resoluce ČNA. Nemá dalšího smyslu hodnotit tato čísla, poněvadž zpráv není prakticky nikdy dost, i když tu připadá průměrně 1 zpráva o nás za 14 dní v denním tisku.

Dne 15. května jsme pozvali na letiště exkursi novinářů plzeňského denního tisku, která způsobila, že se v novinách objevilo několik článků dokonce s obrázky a že jakási hráz neochoty a nezájmu byla proražena. Na adresu tiskáren bychom však chtěli říci, že letecké články mají příslovečnou smůlu na tiskařské šotky. V nadpise mluvíme o tisíci pilotech a v první větě textu se čte hned o stu. Aerovlek se hravě změnil v aerovlak a pod., což je věcí korektora, nebo snad redaktora, který by měl projevit trošku víc pozornosti a rukopis vzít dvakrát do ruky. Kdyby se tak zmýlil v počtu

vstřelených gólů v SK. Vystřelili - roznesli by mu redakci na kopačkách. Letci se musejí zřejmě spolehnout jen na sebe a psát raději všechna čísla slovy, protože panu sazeči se to třeba nezdá, že by se dnes už mohlo psát o tisíci sportovních pilotů.

Doufáme, že domele mezery ve zpravodajství v roce 1948 úspěšně vyplníme k spokojenosti všech ostatních činovníků aeroklubu a že novinářská práce přinese klubu také příslušný prospěch.

## FOTOGRAFICKÝ A FILMOVÝ ODBOR

Z prací tohoto odboru je nutno uvést především uspořádání alba snímků z leteckého dne 1946, jehož protektorkou byla choť pana presidenta republiky, paní Hana Benešová, které pak bylo album předáno. Stejně album bylo věnováno choťi para generála Kutlvašera, která zastupovala paní Hanu Benešovou při křtu prvního klubovního letadla. Alba sestavila pí. MUDr. Jeníková-Malá. Dále bylo uspořádáno panem Forstem album snímků z leteckého dne 1947 pro pana velvyslance sira Philipa Nicholse, jemuž bylo předáno před jeho odjezdem z ČSR.

Filmový odbor uspořádal v roce 1947 tato představení úzkých filmů:

8. 6. při leteckém dnu v sálku na letišti grotesky pro mládež.
21. 6. na letišti: Základy hydrauliky. Memphis Bell.  
Propag.film švédské letecké společnosti ABA.
22. 6. Dům kultury: Memphis Bell. Film ABA.
14. 9. na letišti: Boj o Novou Britanii. True glory.Hlášení po boji. Bitva o Anglii.
12. 10. Bio Universita: Helikoptéry. Memphis Bell. 8.-9. 11.  
Bio Universita: Memphis Bell. Fighting Lady.

Poslední dva filmy jsou krásné barevné a zvukové symfonie z poslední války, Memphis Bell dokonce v české verzi, které ochotně zapůjčila americká informační služba. Mnozí nám vytýkali poněkud vlažnou propagaci některých těchto představení. Zařídili jsme se podle toho a při posledních představeních byl takový nával, že dychtiví diváci vyvrátili železné dveře biografu. Případ stojí za zmínku proto, aby ukázal, jak při spolupráci všech odborů a při důkladné přípravě lze zaručit úspěch kteréhokoliv podniku, ať je z toho neb onoho odboru. Tam se svět hne, kam se síla napře! Snem našeho filmového odboru je mít epidiaskop k promítání neprůhledných obrazů a pak i vlastní promítací a zvukový přístroj na úzké filmy, jichž je v jeho archivu již řádka.

## LETECKÁ VÝSTAVA

Ve dnech 21.-28. června byla uspořádána propagačním odborem za spolupráce s ostatními letecká výstava v rámci výstavy nábytkových a stavebních řemesel v Plzni. Obsadila několik pavilonů stálého plzeňského výstaviště a svého účele velmi dobře dosáhla. Byly vystavovány vzácné série historicky cenných snímků a dokladů, celé galerie obrazů a tiskovin, modelů a větroňů, součásti letadel a motorů od moderní letecké přílby s naslouchátky a hrdelními mikrofony až po rozložený tryskový motor, nad nímž byl názorný výklad jeho principu. Při příležitosti této výstavy byla vydána příručka "Letectví na českém západě", sestavená klubovním archivářem a historikem J. Salcmanem Shromažďuje velmi pěkně a přehledně hlavní údaje o letectví v Plzni od r. 1890 až do r. 1946 se vzpomínkami na por. legionáře Štorka a květnovou revoluci 1945, v níž byli členové Z. A. plně na svých místech.

## KNIHOVNA

V těchto "budovatelských" dobách je studium a četba u většiny členů Z. A. poněkud ještě odsunuta do pozadí před návalem jiných prací a tak knihovny všech odborů jsou dosud Popelkami. Pokud se vyskytuje na trhu letecká technická literatura, rozeberou si ji jednotlivci podle potřeby a v knihovně stejně nevydrží. Přesto má

knihovna přes 50 svazků různých knih zábavných, asi stovku různých technických popisů a spadá do ní zásoba generálních map. Bude úkolem příštího výboru, aby knihovnu náležitě zařídil a v jejím poslání posílil.

## PŘEDNÁŠKY

Přednášková činnost byla letos velmi omezená. Při filmových představeních, pořádaných filmovým odborem, byly úvodní přednášky O. Seyčka a ten také přednesl jako účastník vzpomínkovou přednášku na první let plzeňských letců do Polska před dvaceti lety. Předneseno na členské schůzi dne 1. října. I tuto mezeru ve výchovné a propagační činnosti bude nutno v příštím roce vyplnit.

## POMNÍK PADLÝM ČLENŮM

Když jsme o prvním leteckém dnu po válce roku 1946 provedli slavnostní uložení základního kamene k tomuto pomníku, brali jsme v duchu na sebe povinnost při příštím leteckém dnu odhalit skutečný pomník. Naše prostředky nestačily na provedení pomníku vrcholně umělecky řešeného a proto jsme se po několika poradách s umělci a odborníky a též po shlédnutí jiných pomníků, v této době stavěných, rozhodli pro řešení, které je Vám známo. Kolem prosté pamětní desky jsou seskupeny pilotské odznaky států a útvarů, v nichž byli padlí členové zařazeni. Bronzovou desku a odznaky odlily s nevšední ochotou a včas Škodovy závody, které nám vyšly při zbudování tohoto pomníku s vzácnou ochotou vstříc, snad i z toho důvodu, že téměř všichni naši padlí členové byli též zaměstnanci Škodových závodů. Dostalo se nám též uznání pozůstalých, kterým slibujeme, že při první příležitosti letu našich letadel a letců do Anglie přivezeme k pomníku prst z anglických vojenských hřbitovů, kde 18 našich kamarádů položilo život v bitvě o Anglii. Všechna 44 jména našich padlých najdete na zvláštním listu této zprávy.

Odhalení pomníku jsme provedli dne 8. června 1947 při našem druhém leteckém dnu. Význam tohoto podniku byl silně vyzdvížen tím, že tehdejší anglický velvyslanec Sir Philip Nichols přiletěl s anglickým leteckým pověřencem pluk. Wyattem a doprovodil odhalení pomníku velmi uznalým a svérázným projevem vysvětlitelným jen tím, že naše milé bratry, sloužící v bitvě o Anglii, měl příležitost osobně dobře poznat za války. Byl to vzácně milý host, který nám slíbil všechnu podporu, když jsme mu ku konci roku poslali na rozloučenou s naší republikou upomínkové album s fotografiemi, zachycujícími jeho účast při odhalení našeho pomníku.

Pomník a jeho výzdobu udržují naši modeláři a postupem času vchází tak do vědomí, že jak oficielní tak i soukromé návštěvy pamatují na jeho uctění položením věnce.

#### PŘÁTELSKÁ SCHŮZE STARÝCH ČLENŮ A PŘÍZNIVCŮ ZÁPADOČESKÉHO AEROKLUBU DNE 8. LISTOPADU 1947

Poměrně dobré celkové úspěchy Klubovní činnosti a příliv mnoha nových členů vnuknul nám myšlenku seznat staré členy a přátele západočeského aeroklubu a ukázat jim dnešní jeho stav, zavzpomínat s nimi na doby v klubu před 20-25 lety a mladým dát možnost styku se zakladateli klubu. Aby schůzka této staré gardy byla hodně srdečná a přitažlivá, dostala předem stanovený ráz: "Dva buřty s cibulí", tradiční večere hangáristů z doby před čtvrt stoletím. Napsali jsme vzletnou pozvánku a za spolupůsobení inž. Oldř. Hallera, který v Praze mnoho členů svým osobním vlivem přiměl k účasti, jsme dosáhli slušné návštěvy. Na prvním místě sluší jmenovat pana sekčního šéfa min. dopravy ing. Bervidu, který, jako jeden z nejdůležitějších představitelů civilního letectví, nerozmýšlel se poctít naši vpravdě jen přátelskou schůzku svou milou návštěvou. Ze staré hangárenské gardy přijeli ředitel inž. Cajthaml, inž. Haller, inž. Pokorný, Jimmy Žďárský, Fousek, paní Anežka Šedivcová-Formánková, první československá pilotka, praporčká Janhuba, šéfpilot Kraus, pilot Kesler, špkt. Pošta, špkt. Peroutka.

Z domácích se dostavili pánové ředitel inž. Kordule, inž. Schovánek, inž. Stroner, J. Walter, por. let. Stork a řada jiných.

Večer měl ráz improvizované schůze, kterou zahájil nynější předseda kol. inž. Srb a předal pak vedení tehdejšímu předsedovi řed. inž. Cajthamlovi. Ten způsobem nanejvýš osobitým a vtipným se ujal tohoto úkolu a v několika větách předvedl, že zůstal tak pohotovým a energickým předsedou jako byl před dvaceti lety. Pestrými vzpomínkami unesl pak starou gardu a všechny pamětníky do dob prvních zahraničních letů klubovních letadel a připomněl některé příhody, které se tehdy daly a musely řešit jen ráznými ale odpovědnými zákroky a činy. Pak vzpomněli i ostatní přítomní staří hangáristé a předsedové aeroklubu, p. řed. inž. Kordule a inž. Schovánek a Haller svých zážitků z doby snad největšího rozkvětu klubu, kdy z původ. 3 letadel se za několik let dopracoval majetku 22 letadel, které nebylo již kam uložit ve dvou klubovních hangárech. O. Seyček vzpomněl pak přečtením několika zkazek, básniček a epigramů ze starého klubovního časopisu "Hangár" zašlých dob a doplnil tak vypravování řed. Cajthamla.

Po tomto polooficiálním programu byla podána zmíněná tradiční večeře o dvou buřtech s cibulí a při ní se rozproudila tak živá a srdečná zábava, že mnozí z hostů, včetně pana sekčního šéfa inž. Bervidy, nepomysleli na odpočinek.

V neděli dopoledne prohlédli si milí hosté nynější stav klubovních místností, hangáry, letadla a letiště a u pomníku 44 padlých členů položili věnec. Provedlo se několik vyhlídkových letů a v odpoledních hodinách se poslední hosté pomalu rozjížděli domů.

Mladá letecká generace měla příležitost poznat, že v letech 1925-27 klub pečlivě vybíral své 2-3 kandidáty pilotního výcviku za rok z řad svých nejlepších pracovníků. Dnes, kdy klub cvičí na 40 pilotů ročně, dostane se do vzduchu každý daleko snáze než tehdy, kdy věrnost klubu a bezmezná obětavost byla prvním měřítkem pro

uznání zásluh, za něž bylo dovoleno se ucházet o pilotní výcvik. Nemůžeme chtít a nechceme, aby se dnešní mládež tak těžkopádně vychovávala v dobré letce, jako tomu bylo tehdy. Ale nemůžeme také připustit, aby se k létání dostal kdejaký lehkovážný mladík s chvilkovým zápalem. Škola plzeňského aeroklubu bývala tvrdou, jak dobře pamatují první 3 piloti v ní vycvičení: Jar. Balík, inž. Haller a Seyček. A tito 3 piloti také ještě dnes létají, snad právě díky té tvrdosti a kázni, která se v Plzni vždy udržovala.

Kéž by náš letecký dorost vyvinul jen víc trpělivosti a bral život v aeroklubu tak, jak jej brali tito klubovní průkopníci: hluboce vážně a odpovědně.

## OSTATNÍ ČINNOST ČLENSTVA AEROKLUBU

Motorový odbor si zvykl pořádat občas společenské večírky v sále na letišti. Nešlo však jen o seznamovací zábavy klubovní omladiny, ale též o splnění jistých hospodářských účelů. Čistý výtěžek těchto zábav byl totiž hned určen a zužitkován k znovu-zřízení některé klubovní místnosti, takže se postupem času ze syrových vojenských baráků stávaly útulné klubovny.

Není právě nejzdravějším, když mládež i členstvo po svém denním zaměstnání upadá při příchodu na letiště ihned do jiné práce, mnohdy téhož druhu, jako je jejich běžným údělem. Proto se občas sešla také parta na volejbal a v šatně mechaniků se hrává stolní tenis. Klubovní auta i motorka posloužila také k vycvičení několika členů v jízdě, aby mohli dělat úřední zkoušky. Tak začala akce, propagovaná šéfpilotem Raisem, že každý člen Z. A., zejména pilot, má být vycvičen též v jízdě autem a motocyklem.

## SPOLUPRÁCE S DIVADLEM

Dne 20. prosince byla na plzeňském divadle premiéra letecké operety "Dejte nám křídla" od A. Vilského a J. Podřipského. Tato opereta z

plachtařského prostředí vznikla v kostře již za okupace v koncentračním táboře, kde byla též předváděna a vězni byl zpíván její stěžejní námět "Dejte nám křídla" tak dlouho, než mu Němci správně porozuměli. Po revoluci byla opereta přepracována za spolupráce členů Z. A. z plachtařského odboru tak, aby byla opravdu leteckou. Opereta měla značný úspěch a je svým námětem i jeho pojetím něčím novým a bohudík - podařeným.

## NÁVŠTĚVA BELGICKÝCH STŘELCŮ V PLZNI

Při dobývání Plzně Američany r. 1945 byl nasazen v jejich armádě též prapor pověstných belgických střelců-legionářů, kteří se o obsazení Plzně velmi zasloužili. Zástupci tohoto vojenského útvaru navštívili Plzeň při odhalení základního kamene pro pomník osvoboditelů a byli přijati též na letišti Z. A., kde s nimi byly provedeny vyhlídkové lety nad Plzní. Druhého dne pak byla slavnostní večeře v důstojnické jídelně voj. leteckého útvaru a tam byl místopředseda Z. A. pplk. Veselý jmenován čestným desátníkem 17. praporu belgických střelců. Byly navázány srdečné styky a věříme, že Belgičanům jejich návštěvu také oplátíme.

## STUHA NA PRAPOR VOJENSKÉHO LETECKÉHO ÚTVARU

V prvních revolučních dnech 1945 obsadili členové Z. A. spolu s Američany letiště a letecké kasárny, kde vznikl z jejich řad první organisovaný vojenský útvar na domácí půdě, pod velením legionáře špkt. Frühaufa. Později vznikl pravidelný vojenský letecký útvar, doplněný letci příšlymi ze západu a tomuto útvaru měl být předán praporec, věnovaný Československou Obcí Sokolskou. Západočeský aeroklub byl vyzván, aby se zúčastnil připnutím stuhy na tento prapor. Stuhu jsme opatřili nápisem: "S Vámi jsme povstali - s Vámi dojdeme k cíli!" Tímto heslem jsme chtěli vyjádřit společné zájmy sportovních a vojenských letců na blahu a svobodě naší vlasti. Povstali jsme na první povel a chceme ruku v ruce s vojenskými bratry letci čestně obstát ve všech bojích a vynést československou vlajku vždy jen k vítězství a vysokým cílům.



Dne 2. srpna připjal předseda Z. A. kol. inž. Srb tuto stuhu na vojenský prapor při slavnosti předání na náměstí v Plzni.

## SLED UDÁLOSTI V Z. A. KROMĚ VENKOVSKÝCH LETEC. DNŮ V ROCE 1947

- 19. ledna Výroční schůze motorového odboru Z. A.
- 2. února První schůze sdružených západočes. aeroklubů.
- 22. února Letecký ples.
- 2. března Výroční schůze Z. A.
- 26. dubna Dr. K. Křepinský, předseda ÚNV Plzeň, na letišti,
- 4. a 5. května Belg. střelci na letišti, jmenování místopředsedy pplk. Veselého čestným desátníkem belg. střelců. 10.-12. května Letecké závody ve Zlíně, Goldamer-Beran, Tichý-Egermaier.
- 15. května Novináři na letišti.
- 18. května Schůze sdružených aeroklubů a kurs úředních měřičů.
- 8. června Velký letecký den a odhalení pomníku padlým členům
- 17. června Návštěva generála Stanovského na letišti. 21.-28. června Letecká výstava v Plzni.
- 24. července Pilotní zkoušky 19 nových pilotů a 4 obnovení, 6 pilotů Rokycany.
- 2. srpna Předání vlajky voj. útvaru se stuhou od Z. A.
- 2. září Anglické dopravní letadlo na letišti.
- 1. října Přednáška O. Seyčka o prvním letu do Polska.
- 5. října Exkurse Klubu inženýrů a stavitelů na letišti.
- 8. listopadu Schůzka st. členů "hangárenské party Z. A."
- 16. listopadu Schůze sdružených západočeských aeroklubů.
- 20. prosince Premiéra operety "Dejte nám křídla" v Plzni.

## ZÁVĚR A PROGRAM DO BUDOUCNA

Sokolské heslo - Věčný ruch, věčná nespokojenost - nechť je nám stále na očích. Udělalo se hodně práce, ale příznějme si, že to namnoze také zaskřípalo. Bohudíky, nedošlo k žádné vážné nehodě při vlastním leteckém provozu, až na těžký úraz jednoho mladého plachtaře při kontrolním převíjení lana navijáku.

Je nás na všechny ty odpovědné úkoly žalostně málo. Hledejme usilovně příčinu, proč je tomu tak! Starší generace, provázená na letiště hloučky vlastních dětí, nemůže být tak pohotová, jak by bylo potřeba a mladší zřejmě nemá zkušeností a kázně. Mluvím k těm, jichž svědomí se to týká. V celku možno říci, že ta hrstka svědomitých činovníků nezklamala a svou práci nakonec udělala dobře. Ostatně - posuzovat, to přísluší jiným, ne nám samým.

Z 38 bodů a hesel programu pro rok 1947, vytčeného na valné schůzi Z. A., jsme vynechali celkem 7 bodů, zčásti jsme jich uskutečnili 16, dokonale jsme splnili 15 bodů. Taková je asi pracovní bilance. Hlavní z těch neuskutečněných bodů jsou:

1. Dostavění druhého hangárů pro motorová letadla.
2. Dobudování klubovních dílen a jejich plné zaměstnání.
3. Zřízení přijímacích místností pro letecké hosty.
4. Zdokonalení v pokračovacím výcviku všech motorových pilotů, výcvik v avigaci a letu bez vidu.
5. Řádná propagace aeroklubu a vzbuzení zájmu veřejnosti a místních vedoucích činitelů.
6. Dosažení pravidelné letecké dopravy z Plzně.
7. Vypsání národního leteckého závodu "Memoriál inž. Placáka" k uctění popraveného předsedy Z. A.
8. Stavba tří povolených kluzáků.
9. Vybudování velkého plachtařského výcvikového střediska na všech třech plachtařských letištích Západočeského aeroklubu.
10. Vybudování radioodboru a jeho dílen.
11. Zdokonalení a prohloubení klubovního účetnictví, které by umožnilo lepší využití prostředků a plánování do budoucna.

Nade všechny však vytyčuji tyto stěžejní body programu:

Vybudování semknuté a cílevědomé spolupráce všech odborů a jejich vzájemná podpora, výchova a vyhledám dalších vedoucích činovníků a vybudování pohotového propagačního odboru.

Spolupráce se nedá budovat nátlakem a nařizováním shora neb zdola. Vznikne jen na dobré vůli těch prvních, kteří začnou především sami u sebe, pak mezi sebou navzájem v odborech a přenesou pak toto přirozené porozumění na všechny ostatní.

Uzavíráme rok 1947. Děkujem všem Vám, od posledního dorostence modeláře až po předsedu za práci vykonanou pro klub. Těšíme se, že všichni svoje úsilí letos znásobíme. Čím je nás méně, tím více práce zbývá na jednotlivce, takže každý musí nasadit plné úsilí, aby celek šel k lepšímu a konečně i k jejich vlastnímu prospěchu.

Děkujeme zástupcům ministerstva dopravy i národní obrany za jejich pochopení a vydatnou podporu. Děkujeme velitelství zdejšího leteckého útvaru za trpělivost a spolupráci s námi, za blahovolnou podporu i dobré rady v mnoha směrech. Jsme si vědomi toho, že bez ochoty a podpory těchto všech nebylo by toho, co dnes máme. Prosíme o uznání našich nejlepších snah a další jejich podporu. Slibujeme, že svou další obětavou prací se všichni staneme hodni tradice starého, ale vždy dobrého Západočeského aeroklubu v Plzni.

Za správní výbor Západočeského aeroklubu v Plzni r. 1947:

JOSEF SRB v. r., A. TICHÝ v. r.,

předseda. jednatel.

# Západočeský aeroklub Plzeň

## LETIŠTĚ PLZEŇ

---

*Provádí opravy letadel a motorů, dodává odlitky hrdla karburátoru motoru Continental, odlitky leteckých odznaků, věrné podle originálů: čs. vojenský, čs. sportovní, RAF a francouzského voj. letectva v rozpětí asi 30-35 cm*

*Navštěvujte*  
**restauraci „Na letišti“**  
*Západočeského aeroklubu*  
*Plzeň*

Obědy. — Večeře.

Kuželník. Kulečník. Procházky po okraji letiště.