

1951

8.ledna 1951

Náš boj o světový mír – A.R.H. (kráceno)

„Náš boj o světový mír po boku Sovětského svazu a všeho pokrokového lidstva je veden na všech frontách, kde se pracuje a buduje, kde se usiluje o lepší příští nás všech. Letošní rozhraní roků je právě ve znamení boje dvou táborů – stále se zmenšujícího tábora řemeslných podpalovačů války a stále rostoucího a mohutnějšího všelidského bratrstva míru v táboře demokracie.

Není pracovního prostřední tak malého, aby v něm nemohla být konána intenzivní mírová práce. Tím spíše to platí o letectví, které silou poměrů a vahou své výkonnosti má určeno jedno z předních míst v boji o mír. Všichni příslušníci naší dnes již značně početné obce sportovních letců, od nejmladších modelářů až k vyspělým plachtařům a pilotům motorových letadel, jsou si toho naprosto vědomi.

Náš národ československý byl vždy v prvních řadách bojovníků o pokrok a každá nová mravní idea i technická myšlenka záhy u nás nalézala horlivých pracovníků. Letectví se stalo zvlášť láskou našeho lidu. Dnes, kdy možnost praktického využití v létání se otevřela doslova nejširším lidovým vrstvám, teprve se v pravé síle ukazuje, jak je náš lid letecky založen a nadán.

Budovatelská soutěž, která probíhala minulého roku mezi aerokluby, byla podstatnou vzpruhou toho nového leteckého ducha. Vyvolala zdravé soutěžení, pozdvihla obecnou i odbornou úroveň, na mnoha místech dala popud k neobyčejným pracovním výkonům.

Mírová práce našich sportovních letců má dnes již svoje pevné místo nejen v celkovém našem budovatelském rozletu, nýbrž i v obdobném úsilí v rodině ostatních pokrokových národů.

Nechť se z našich mírových letišť vznesou tisíce, desetitisíce, statisíce letadel, ať ponesou na svých křídlech zvěst míru ke všem pracujícím celého světa!”

(Letectví, 1/1951)

Už není tajemstvím, že Aeroklubu Republiky československé zvoní umíráček! Vrcholní představitelé Východočeského aeroklubu Pardubice v očekávání věcí příštích hromadně rezignují na své funkce s nadějí, že jejich včasná rezignace jim zabezpečí prominentní místa v nové organizaci.

11.února 1951

Dne 11. února 1951 došlo v Praze ve Slovanském domě k založení nové celostátní letecké organizace s názvem „Československý svaz lidového letectví“ (ČSLL).

Na tomto místě prosím váženého čtenáře, aby pečlivě četl následující řádky, týkající se jednání konference. Snáze tak pochopí situaci, která nastala v našem letectví, když strana a vláda v duchu „lidové demokracie“ omezily základní lidská práva a svobody, kdy zavedly občany republiky pod heslem zachování světového míru a výchovy „nového, lepšího člověka“ na cestu militarizace.

Byla to doba, kdy i přes nejrůznější proklamace a přijatý název organizace, došlo právě k popření významu letectví jako sportovního odvětví a jeho činnost byla spatřována pouze jako záložní činnost vojenského charakteru.

Ostatně i všechny ostatní sporty a zájmové činnosti, které v sobě skrývaly prvky brannosti (střelectví, automobilismus, radioamatérství atp.), prošly podobnou „obrodou“.

Československý svaz lidového letectví zárukou rozvoje sportovního létání – ČTK (kráceno)

„V neděli dopoledne se konala ve Slovanském domě v Praze celostátní konference sportovních letců. Zúčastnili se ji krajští pracovníci jednotlivých místních aeroklubů a mnoho čestných hostů.

Z hlavního referátu náměstka ministra dopravy, poslance a předsedy Aeroklubu Josefa Horna: 'Naše pracovní konference zahájí novou etapu v našem lidovém letectví. Musíme definitivně skončit se starým nazíráním na sportovní letectví, které bylo až do nedávna výsadou bohatých. Dělnická třída, která jako nejpokrokovější složka našeho národa svou prací uskutečňuje nový a šťastnější socialistický zítřek, musí se i v lidovém letectví ujmout svého úkolu. Letecký výcvik bude budována tak, aby sloužila dělnické třídě a pracujícímu lidu naší země.

Sportovní letectví dostává nyní zcela jiný smysl a obsah, než mělo dříve. Nemůže být nadále záležitostí několika vyvolených, jimž finanční prostředky dovolují věnovat se i tomuto druhu činnosti. Musíme vymýtit buržoasní tradice a zaměřit se především na rozvoj letectví mezi mládeží podle vzoru SSSR. Aby tato linie mohla být splněna, nutno vybudovat Československý svaz lidového letectví, který se bude opírat především o základní organizace, jež budou zakládány především v závodech, při JZD vyššího typu a při státních strojních stanicích. Úkolem základních organizací jest vybudovat kroužky, a to modelářský, plachtařský a motorářský, a komise organizační a propagační. Dále budou při základních organizacích založena technicko-výcviková oddělení, jež budou prakticky provádět plachtařské i motorové létání. Ve všech krajích budou zřízena výcviková střediska. V nich povedou výcvik státní instruktoři podle směrnic vydaných Ministerstvem dopravy. Nyní je na nás, abychom své poslání splnili. Dokážeme to, budeme-li se řídit zájmy našeho pracujícího lidu a jeho dělnické třídy a příkladem Sovětského svazu, kde sportovní letectví je na vysoké úrovni.'

Ústřední tajemník Aeroklubu Jaroslav Bílek ve svém projevu zhodnotil vývoj Aeroklubu od roku 1945 až do dnešního dne. Zdůraznil, že Aeroklub se nevyvíjel tak, jak by pro svůj význam zasluhoval, neboť byl brzděn kapitalistickými zájmy. Teprve od února 1948 směřoval jeho vývoj k zmasovění sportovního létání.

'Nyní již přistupujeme k tomu, že se Aeroklub stane na základě sovětských zkušeností skutečně masovou a pokrokovou složkou ve sportovním létání a brannosti národa vůbec', pravil J. Bílek závěrem.

Stěžejním úkolem Aeroklubu a jeho složek tedy je organizační a kádrové zajištění výstavby masové organizace, jež zaručí leteckou výchovu nejlepších dělnických pracovníků a pomůže nám vychovávat nového člověka – neohroženého obránce vlasti a bojovníka za mír.

(Rudé právo, 13.2.1951)

Úvodník – bez uvedení jména autora (kráceno)

„Radostně proběhla naše první celostátní konference pracovníků nového lidového letectví. Radostně proběhla proto, poněvadž se vypořádala se starým měšťáckým pojetím a provozováním sportovního letectví a dala jasnou politickou linii budování nového lidového letectví. I když dosti pozdě, ale přece, a tentokrát naprosto nekompromisně zadul vítr únorových dnů do činnosti pracovníků v letectví. Tento vítr únorových vítězství dělnické třídy vymete z našich letišť a kluboven navždy nafintěné sportovní letecké primadony, které rozhazovaly peníze svého papá, vydřené na poctivých dělnících. Tento vítr zaduje vždy, kdykoli někdo bude chtít našemu lidovému letectví škodit.

Radostná byla naše konference proto, poněvadž otevřeně prohlásila, že bude dávat naše letouny do rukou nejlepších dělníků, nejlepších rolníků, do rukou těch všech, kteří se zaslужují o budování socialismu v naší zemi. S letectvím se bude prostřednictvím široké sítě základních organizací seznamovat nejširší masa pracujících.

Radostně přijímal každý účastník konference její hlavní heslo 'Letectví v rukou pracujících – nástroj míru', neboť každý si uvědomoval, že letectví vybudované podle vytyčených zásad bude skutečně důležitým příspěvkem míru. Neboť čím lépe a čím dříve vybudujeme naše lidové letectví, tím více seznámíme občany naší republiky s významem letectví, které je štěstím v rukách mírumilovných lidí a neštěstím v rukách válečných štváčů, čím lépe a více poctivých vlastenců naučíme létat, tím více i my přispějeme věci míru. Za mír se musí bojovat! Členové našeho lidového letectví za něj budou bojovat předně na svých pracovištích, ale i na svém místě v letectví. Uklidňující slova velkého učitele celého lidstva soudruha Stalina říkají jasně: 'Mír bude zachován a upevněn, vezme-li lid věc zachování míru do svých rukou a bude-li jej hájit do konce'.

S radostí a hrdostí přijímal každý účastník konference tu změnu, která zařazuje naše lidové letectví a každého jejího člena do celonárodního boje za socialismus a mír, která se navždy vypořádá se samoučelností sportovního letectví a která staví práci našich organizací do jedné řady ostatních masových organizací.

Konference dala jasné perspektivy nejen v budování lidového letectví, ale i jeho zapojení do budování socialismu v naší vlasti a pro účinnou podporu boje za mír. Máme před sebou krásné cíle. K dosažení těchto cílů je zapotřebí hodně poctivé práce. Máme však dosti síly, chuti i vůle všechny překážky překonat a poctivou práci zasloužených cílů dosáhnout."

(Letectví, 4/1951)

Hlavní zásady nové organizace - z referátu J.Bílka na konferenci:

„V první republice a ještě do února 1948 byly aerokluby doménou buržoasie. Tehdejší vedoucí činitelé – továrníci Krumperové a jejich přísluhovači ministerští radové Bervidové a jiní – ze sportovního letectví jen kořistili, a ti, kteří létali pro zábavu, létali za peníze získané vykořisťováním. Nikdy neměli na mysli zvyšování brannosti národa. Byli to nepřátelé lidu, pozdější kolaboranti a zrádové.

Květnová revoluce odstranila sice některé živly z veřejného života, ale obnovené aerokluby zůstaly obsahem i formou nezměněny. Po únorovém vítězství dělnické třídy byly postaveny do čela aeroklubů akční výbory, které měly za úkol očistit členské řady od nespolehlivých živlů. Svůj úkol splnily jen částečně, protože byly složeny jednak z dosazených funkcionářů, jednak ze starých aeroklubových rutinérů, kteří brzdili příliv zdravých kádrů do letectví a znemožňovali dělnické třídě se ujmout vedení.

Aby byla tato chyba napravena, bylo započato se zakládáním závodních aeroklubů. Tato akce nesplnila zcela svůj úkol a v mnoha případech sjela na scestí. Byly sice zakládány skupiny na závodech, ale tyto skupiny byly přičleněny k starému, původnímu aeroklubu, kde vládli ještě starí funkcionáři. Nebo se starý místní aeroklub skryl pod novou firmou aeroklubu závodního nebo původní starý aeroklub změnil název na dělnický, ale uvnitř vše zůstalo při starém.

Aby dělnické třídě bylo opravdu zaručeno rozhodování v lidovém letectví, jest nutno rozbít starou formu organizace a vybudovat organizaci novou, opírající se plně o velké průmyslové závody, na venkově o vzorná JZD, státní traktorové stanice a státní statky.

Byl vypracován návrh na vybudování masové organizace, která formou i obsahem bude odpovídat poměrům našeho lidově-demokratického zřízení, potřebám a přáním dělnické třídy a pracujícího lidu.

Bude vedoucí a rozhodující organizací v našem lidovém letectví. Dříve však musí být dány všechny předpoklady. Do té doby nutno volit formu přechodnou.

Nutno zmínit 'Budovatelskou soutěž', kterou ARČS vypsal pro rok 1950 s úmyslem vyvolat co největší úsilí aeroklubů a jejich členstva k vybudování silného čl.letectví a pro co nejlepší využití všech prostředků, které jsou k dispozici. Při sestavování podmínek této soutěže byla sice snaha nestanovit podmínky od zeleného stolu, avšak průběh soutěže ukázal, že nebylo zcela dosaženo spravedlivého hodnocení práce v aeroklubech. Zejména používání absolutních čísel při hodnocení některých kategorií velmi zkreslovalo některé výsledky ve prospěch velkých aeroklubů. Hodnocení výsledků bylo roztrženo na mnoho rozličných faktorů. Tím se soutěž stala velmi komplikovanou a obsáhlou a tudíž pro normálního člena aeroklubu těžko pochopitelnou.

Soutěž naprosto zapomněla ve svých proposicích na nejdůležitější faktor – na převádění těžiště činnosti na aerokluby závodní.

Přes tyto nedostatky přinesla nám však soutěž mnoho kladného. V neobyčejné míře rozvinula modelářskou činnost tím, že hodnocení práce ostatních odborů bylo podmíněno růstem odboru modelářského. Velký počet činných modelářů, modelářských kroužků na školách a v závodech vděčí za svůj rozvoj podmínkám této soutěže.

Se zásadními změnami formy i náplně lidového letectví bylo nutno pro přechodnou dobu řešit i otázky kádrové a rázu technického i hospodářského. V ústředí ARČS byli zaměstnáni lidé, kteří v letectví pracovali už před válkou. Byli sice odborníky, nikoli však politicky na výši a bylo by tudíž těžko svěřovat jim úkoly v budování nové letecké organizace odpovídající naší cestě k socialismu.

Bylo proto rozhodnuto, že ústředí ARČS bude obsazeno tak, aby se mohlo věnovat výhradně budování nové masové organizace. Veškeré materiální zajištění letecké činnosti, činnost oddělení motorového, plachtařského, evidenčního, později i modelářského přebírá prozatím Ministerstvo dopravy, oddělení lidového letectví.

Úkolem nové masové organizace je, aby zájem o letectví pronikl do širokých vrstev pracujícího lidu, hlavně do závodů a JZD. Je nutno proto organizovat propagační akce a podporovat vznik základních skupin (nikoli tedy aeroklubů ve starém slova smyslu), které budou sdružovat zájemce o letectví, letectví dále propagovat a členskou základnu rozšiřovat. Členové základních organizací nebudou jen zájemci o modelářství či létání, ale všichni ti, kteří se o letectví jakýmkoli způsobem zajímají a chtějí je podporovat. Pro ty budou pak konány populární přednášky o letectví i přednášky odborné, promítány letecké filmy a tito členové budou mít přednostní právo při vyhlídkových letech.

Tyto základní organizace budou pak vybírat ze svých řad nejlepší pracovníky, budovatele a doporučovat je do leteckého výcviku. Je vám všem jistě známo, že v SSSR je dobrovolný svaz přátel letectví, který nejenže vychoval pro armádu zdatné letce, pozdější i několikanásobné hrdiny, ale věnoval vojenskému letectvu za Velké vlastenecké války velké množství letadel.

Organizační komise vypracovala a podává návrh nové organizační struktury ARČS. Nejbližším úkolem organizační komise bude uvést tuto organizaci v život a prověřit je v praxi. Teprve na základě získaných zkušeností lze vytvořit stanovy, které budou skýtat záruku, že život organizace se v jejích rámci může rozvíjet v soulase s lidovědemokratickým zřízením.

Jako člen Národní fronty bude naše organizace zapojena do politického dění a bude plnit též všechny úkoly výstavby státu a obrany míru jako ostatní veliké masové organizace, se kterými jsme navázali již úzkou spolupráci. Začneme nadějí našeho národa, našimi nejmladšími. Jakou věnujeme pozornost pionýrům dneška, takovou členskou základnu budeme mít zítra. Z našich pionýrů rostou nám noví, lepší lidé, budoucí letci, letečtí technici a vědci, kteří jsou vychováváni již v prostředí zbaveném jedu buržoasní výchovy a vědy. Naši svazáčci zanesou do naší nové organizace elán mládí a budovatelské nadšení, podložené politickým uvědoměním. Je na nás všech uplatnit heslo: 'Co letec, to dobrý a uvědomělý člen ČSM'.

Úzká spolupráce s para-oddíly České obce sokolské bude navázána výměnou kádrů. Výcvikem v seskoku padákem projde později jistě každý letec, abychom se přiblížili svému sovětskému vzoru, kde výcvik motorového letce končí seskokem!

Každý člen naší letecké organizace je již nyní členem ROH. Odboráři vyžívají se odborně i sportovně v závodních klubech ROH. Naše závodní aerokluby budou v úzkém styku s těmito kluby a je jedním z našich důležitých úkolů řešit možnost spolupráce a vzájemného prolínání v nejbližší době, jelikož s touto otázkou se při zakládání organizací na závodech budeme stále setkávat. Konečně musíme být v těsném styku s JSČZ (Jednotný svaz českých zemědělců), abychom i naši zemědělské mládeži, pracující v JZD, umožnili letecky se vyžít a zaručit jí odměnu za dobrou a poctivou práci, za budování socialismu na vesnici ve formě leteckého výcviku.

Stěžejním úkolem ARČS a všech jeho složek je tedy: Zajistit organizačně a kádrově výstavbu lidového letectví v nové formě, s novým obsahem, výstavbu široké masové organizace v rámci obrozené národní fronty, která zaručí dělnické třídě plné vedení, a která zaručí především leteckou výchovu nejlepších dělnických kádrů.

Takto vybudovaná organizace vychová nám nového člověka, hrdého občana, neohroženého obránce vlasti a bojovníka za mír."

(Letectví, 4/1951)

Hlavní zásady org. struktury nové masové organizace letecké - z referátu Fr. Křivánka

„Nová celostátní masová letecká organizace se svým posláním a svými úkoly podstatně ličí od dosavadních našich aeroklubů.

Tento rozdíl je dán již jejím hlavním úkolem: na masově základně popularizovat myšlenku lidového letectví mezi veškerým občanstvem. Seznamovat náš lid s letectvím Sovětského svazu a států lidových demokracií. Získávat co nejvíce upřímných a obětavých přátel našeho letectví, jak vojenského, tak

civilního. Provádět předběžnou a povšechnou teoretickou výchovu přímých zájemců o letectví v řadách našich pracujících. Pomáhat našemu lidu naučit se chápat myšlenku letectví s hlediska politického a tak zajišťovat výběr vyspělých kádřů – především dělnických – pro praktický letecký výcvik ať v civilních výcvikových organizacích či ve vojenském letectvu.

Vlastní letecká činnost je teprve druhým úkolem organizace, neboť tato činnost je svým způsobem výběrovou technickou nadstavbou, která vyrůstá ze široké základny uvědomělých příznivců a přátel letectví.

Na základě těchto úkolů je možno vybudovat u nás veliký počet organizací, které budou plnit své poslání, a které dokáží plně uspokojit své členstvo, i když nebudou mít svá vlastní letiště a letecký materiál.

Na základě nových organizačních zásad vybudujeme jednotlivé organizační složky našich aeroklubů takto:

- Základní letecké organizace s kroužky: modelářskými, plachtařskými a motorářskými, s komisemi organizačními a kulturně-propagačními a s výcvikovými odděleními
- Ústřední výbor

Základní letecké organizace jsou základní složkou nové celostátní masové organizace. Jsou zakládány na závodech, v JZD, STS, na vesnicích, na školách, v úřadech a všude tam, kde je projevem zájem o letectví. Posláním těchto základních organizací je plnění hlavního úkolu celostátní masové organizace. Popularizace našeho letectví a leteckých myšlenek. Seznamování se se sovětským letectvím a letectvím států lidových demokracií. Masový nábor členstva. Modelářská teoretická i praktická výchova a povšechná teoretická výchova v plachtařském a motorovém létání. Zvyšování politického uvědomění členstva k správnému politickému chápání úkolů civilního letectví. Výběr vážných zájemců o praktickou leteckou činnost z členů základních organizací, kteří vynikajícím způsobem plní své pracovní úkoly a vyhovují předepsaným podmínkám. Tyto organizace jsou samostatnými organizačními celky, mají svůj výbor nebo předsedajícího a své zájmové kroužky podle potřeby modelářské, plachtařské, motorářské, leteckých přístrojů a podobně.

Vrcholným spolkovým orgánem základních organizací je členská schůze. Základní letecké organizace ke své činnosti nepotřebují mít k dispozici ani letiště, ani bezmotorová či motorová letadla.

Výcviková oddělení základních organizací - jsou výběrovou technickou nadstavbou nové celostátní masové organizace. Jejich posláním je plnit druhý úkol organizace, tj. provádět praktickou leteckou činnost v bezmotorovém i motorovém létání a pomáhat svým technickým vybavením i odbornými kádry základním leteckým organizacím při plnění úkolů.

Výcviková oddělení mohou být vytvořena jen při velkých základních organizacích průmyslových závodů, JZD a STS, v místech, kde jsou k dispozici letecké provozovny (hangáry a letiště) a odborně vyškolené kádry, které zaručují bezpečnost a kvalitu leteckého provozu. Organizační zapojení těchto výcvikových oddělení do organizací základních je provedeno tak, že při výboru příslušné základní organizace je vytvořen výcvikově technický sbor, který má předsedu (náčelníka aeroklubu), plachtařského náčelníka, členy plachtařského odboru dle potřeby, motorového náčelníka – členy motorového odboru, technického správce – členy technického odboru a instruktory.

Po stránce organizační a hospodářské jsou tato výcviková oddělení řízena výbory svých základních organizací!

Z provádění praktické letecké činnosti jsou výcvikově technické sbory odpovědný výboru a členstvu své základní organizace, ve složkách nadřízených pak výcvikově-technickým oddělením krajských výborů, případně ústřednímu výboru aeroklubu.

Do praktického výcviku v těchto výcvikových odděleních mohou být přijímáni i členové jiných základních leteckých organizací, pokud jsou svou základní organizací doporučení, vyhovují předepsaným podmínkám a dá-li k tomu souhlas výbor základní organizace, která toto výcvikové oddělení spravuje.

Z toho důvodu mohou být také ve výcvikově-technickém sboru zastoupeny svými členy i jiné základní organizace a to se souhlasem okresního nebo krajského výboru aeroklubů a po vyjádření výboru základní organizace, k níž tento výcvikově-technický sbor patří.

Prakticky se nám to projeví tak, že v místě, kde je k dispozici letiště a letecký materiál, bude při velké základní organizaci v průmyslovém závodě neb JZD, případně STS, vytvořeno výcvikové oddělení, které převezme provoz na tomto letišti svým výcvikově-technickým sborem, v němž budou mít zastoupení základní organizace v místě, případně okolí a bude provádět praktickou leteckou činnost pro vybrané členy základních organizací této oblasti.

Výcvikové oddělení je povinno všestranně podporovat činnost ostatních základních leteckých organizací ve svém okolí a pomáhat jim v jejich práci, jak svým technickým vybavením, tak odborně vyskolenými kádry.

Výcviková střediska – jsou technickým zařízením ústředního výboru, spravovaným a řízeným výcvikově-technickým oddělením ústředního výboru.

Ústřední výbor – je nejvyšší organizační složkou celostátní letecké organizace. Má předsednictvo, ústřední sekretariát a komise. Jsou v něm zástupci jednotlivých velkých závodních organizací, zájmových státních úřadů a ústředních orgánů celostátních masových organizací, zástupci leteckého průmyslu, vědeckého výzkumu a osoby prakticky činné v letectví. V ústředním výboru jsou oddělení a komise hlavními pracovními orgány a jejich návrhy, schválené předsednictvem ÚV jsou pak zásadní směrnici pro veškerou masovou i leteckou činnost celostátní letecké organizace. Rozsah činnosti oddělení a komisí ÚV vymezují příslušné organizační řády.

Vrcholným orgánem ÚV je celostátní konference. Po přechodnou dobu probíhající reorganizace bylo nutno pro zajištění a zabezpečení provozu převést výcvikově-technické oddělení ÚV do působnosti Ministerstva dopravy. Stalo se tak, aby byl zajištěn letecký materiál a provoz ve výcvikových střediscích a výcvikových organizacích.

Výcvikově-technické oddělení v působnosti MD pracuje však stejně v duchu návrhů oddělení a komisí schválených ÚV, takže i toto oddělení zůstává organizačně nedílnou součástí ÚV.

Tato nová organizační forma dává nám záruku, že naše celostátní sportovní letecká organizace bude pracovat v zájmu našeho lidu a v prospěch našich pracujících.

Je nutno, abychom se všichni s největším urychlením zasadili o splnění prvních organizačních úkolů v budování této nové organizace a to zejména v převedení dosavadních výcvikových organizací do průmyslových závodů, JZD a STS, převedení činnosti ostatních organizací na nové úkoly základních leteckých organizací, rozvinutí co nejširší propagační činnosti pro masový nábor členstva a vytváření nových dalších základních organizací, abychom věnovali zvýšenou pozornost činnosti modelářských kroužků a co nejrychleji vytvořili krajské výbory aeroklubů s novou náplní, které nám budou při plnění těchto úkolů nápomocny. Víme dobře, že tato nová organizační struktura není ještě dokonalá, až bude potřebovat mnohé změny, avšak přesto již nám dává záruku, že naše sportovní letectví se bude vyvíjet tak, jak to vyhovuje našemu lidově demokratickému zřízení a naší cestě k socialismu.

Jakákoli organizace plní svůj úkol v zájmu našeho lidu jen tehdy, jestliže její veškerá činnost podporuje plnění naší pětiletky, pomáhá naší cestě k socialismu a pomáhá v boji za světový mír."
(Letectví, 4/1951)

Z referátu předsedy plachtařské komise – J.Matějčíček

„Plachtařská komise byla ustavena jako poradní sbor předsednictva pro řešení technických záležitostí plachtění. Navrhuje a řeší plány úkolů a z toho plynoucí potřeby výcvikové, materiállové, provozní, výzkumné apod., za přítomnosti zástupců zájmových složek z ministerstev průmyslu, ústavů, úřadů a organizací, takže je tímto zajištěna koordinace názorů a jednání. Plachtařská komise byla ustavena koncem října 1950. Vzhledem k naléhavosti řešení mnoha úkolů bylo nutno sestavit komisi většinou z pražských členů neboť účast mimopražských členů nejméně na jedné schůzi týdně by činila potíže. Rovněž spolupráce se slovenskou plachtařskou komisí se děje vzájemnou výměnou zápisů o jednáních. V nejbližší době bude navržen a vypracován způsob spolupráce s jednotlivými nižšími složkami organizace.

Výsledkem spolupráce plachtařské komise s předsednictvem jest tato generální linie v našem plachtění:

- 1. Na základě zkušeností s výcvikem ve střediscích a aeroklubech a z důvodů zvýšení úrovně pilotů zavádí se od začátku letošního roku elementární plachtařský výcvik pouze na dvousedadlových větroních.*
- 2. Protože staré výcvikové řady byly vývojem překonány, jest vypracován nový jednotný výcvikový řád.*
- 3. Pracuje se na dokonalejších, lehce srozumitelných učebnicích meteorologie, aerodynamiky, navigace, leteckého práva a předpisů. Jejich vydání bude urychleně provedeno.*
- 4. Elementární výcvik bude od letošního roku počínaje jen ve střediscích, aby tím byl zaručen jednotný a bezpečný způsob výcviku, prováděný státními kvalifikovanými učiteli bezmotorového létání*
- 5. Byly vypracovány provozní řady a předpisy pro plachtařská letiště, včetně pravidel pro létání bezmotorovými letadly, za jejichž dodržování budou plně zodpovědní vedoucí provozu a učitelé bezmotorového létání*

Hlavní důraz při plachtařském létání bude kladen na dokonalou přípravu na zemi a odpovědnost instruktorů za bezpečnost a metodiku ve výcviku. Nezapomeňme, že v leteckém materiálu jsou nám svěřovány milionové hodnoty a nemůžeme proto připustit, aby nedbalostí a nezodpovědností byl tento materiál ničen. Rovněž je nám svěřena největší hodnota a to je naše mládež. Vychováváme z ní proto nejlepší členy naší společnosti, nadšené budovatele socialismu!

Budovatelská soutěž se v tomto roce konat nebude, neboť nesplnila předpokládaný účel. Činnost odborů bude však hodnocena a kontrolována dle plnění plánu úkolů, který vyplyne z místních podmínek plachtařského odboru a zájmů vyšších. Směrnice pro vypracování plánu byly již rozeslány. Kontrolu plnění budou provádět krajské výbory prostřednictvím krajských plachtařských komisí a ústřední modelářské komise.

Pracujeme též na uskutečnění pokračovacího školení v létání podle přístrojů. Rovněž budeme musít rozšířit výzkum meteorologických podmínek na celé území ČSR.

Naše dělnická třída dává nám velikou důvěru a všechny prostředky a možnosti, abychom vedli přípravu a nástup k dosažení vysoké úrovně v plachtění a abychom i my – českoslovenští plachtaři – plnili stalinské heslo 'létat výš, dále a rychleji než všichni ostatní'!"

(Letectví, 4/1951)

Z referátu předsedy motorové komise – ing. Josífk

„Ústřední motorové komise zabývala se v zásadě čtyřmi naléhavými úkoly:

- 1. Evidencí leteckého parku u aeroklubů. V tomto směru byl vypracován návrh, který zajišťovalo již oddělení lidového letectví na Ministerstvu dopravy.*
- 2. Uvolněním a zajištěním motorového létání.*
- 3. Účelným zajištěním jednotného základního výcviku se souhlasem zástupců odpovědných činitelů. Komise schválila „Prozatímní směrnice pro základní motorový výcvik a podmínky pro získání leteckého průkazu motorového pilota" na rok 1951.*
- 4. Vypracováním výhledového plánu na rok 1951, kterým byly položeny předpoklady plánovitě a vzestupné linie růstu přívrženců, pilotů a učitelských kádru a dala podnět k vytvoření zvláštní pozemní služby.*

Motorové létání je určeno pro nejlepší z nejlepších. Proto svěříme motorové létání především těm závodním organizacím, u nichž bude záruka, že splní předpoklady jeho nové organizace a plánovaného vzestupného vývoje. Abychom splnili poslání motorového létání v lidově demokratickém zřízení, musíme věnovat velkou péči především učebním textům, pomůckám a výcvikovým řádům. Největší péči věnujeme budování základních kádru učitelů teoretického a praktického létání. Nesmíme zapomenout ani na technické složky, které jsou základem bezpečného motorového létání, tj. technického kádru pozemních a palubních specialistů.

Abychom zaručili stálý vzestup vývoje pilotní kvalifikace našich pilotů, zřizuje ústřední motorářská komise tyto vývojové stupně:

- a) Pilotní žák, který létá samostatně pod dozorem oprávněného učitele a získal osvědčení pilotního žáka.*
- b) Sportovní pilot, který získal v základním, 30 hodinovém pilotním výcviku, diplom sportovního pilota.*
- c) Sportovní pilot II.třídy, který absolvuje s úspěchem pilotní výcvik v létání podle přístrojů, létání nízkém a v ošetřování letadel a pilotuje alespoň tři typy letounů.*
- d) Sportovní pilot I.třídy, tj. pilot, který získá kvalifikaci akrobatickou, noční a kvalifikaci pro létání na vícemotorových letounech.*
- e) Ústřední motorářská komise uvažuje dále o zavedení titulu 'Mistr leteckého sportu'.*

Základní a pokračovací výcvik bude prováděn v pilotních školách velkých závodních výcvikových organizacích, a jen tam, kde budou předpoklady úspěšného zvládnutí tohoto odpovědného úkolu. Počet žáků bude stanoven dle potřeby výběrovým plánem. Bude sledována schválená zásada průpravy kandidáta motorového létání, nejprve v modelářském odboru a bude požadováno dosažení ústředního průkazu pilota plachtových letadel.

Udržování a přeškolení pilotů na různé typy bude prováděno účelově a zásadně úkolovými lety. Veřejnou činnost motorového létání zaměříme na:

- a) Konání propagačních a hlavně dobře připravených leteckých dnů.*
- b) Vyhlídkové lety budou výhradně pro členy nové masové organizace.*

Abychom zajistili i bezpečnost a kvalitu motorového létání, musí výcviková organizace splnit tyto podmínky:

- a) Musí mít nejméně prozatímní provozní povolení pro letiště.*
- b) Odpovědného vedoucího za provoz, který bude zkušený pilot a to přímo při leteckém provozu na letišti.*
- c) Odpovědného vedoucího výcviku a udržovacích letů, kterým bude oprávněný instruktor.*
- d) Technického správce, který bude odpovídat za dobrý stav leteckého materiálu.*

Řešením detailních úkolů bude se zabývat dle potřeby užší celostátní konference pracovníků motorového létání.

Činnost poradní a výzkumnou zamíříme na využití všech poznatků a zkušeností z provozu leteckého materiálu a tím, že podáme návrhy na účelové typy letounů potřebných pro sportovní létání.

Závěrem nutno podotknout:

I když nám je nyní generální linie motorového létání jasná, i když budeme mít dostatek leteckého materiálu, i když nám bude věnována plná důvěra a podpora dělnické třídy, je nutno si uvědomit, že lidové letectví teprve začínáme budovat, že tudíž obtíže budeme mít, že se i snad dopustíme určitých chyb, které však nesmějí být podstatné, a které budeme moci snadno napravit.

Budeme stále vychovávat nové kádry pilotů tím, že budeme stále a systematicky zvyšovat jejich úroveň. Budeme je přesvědčovat o nových leteckých metodách, budeme jim radit a pomáhat nahradit mnohdy přílišnou horkokrevnost a nepromyšlenost zdravým a přesným oceňováním situace. Naučíme je létat tak, aby LÉTALI DOBRĚ, aby LÉTALI JISTĚ, aby LÉTALI DLOUHO.

Hlavním příkazem motorového lidového létání, motorového létání, ve kterém iniciativu přebírá dělnická třída, bude: ÚČELOVOST A PŘÍSNÁ LETECKÁ KÁZEŇ!"

(Letectví, 4/1951)

Přes všechna vášnivá a vzletná slova, otřepané fráze i proklamace, které na konferenci zazněly, musel nově založený Československý svaz lidového letectví chtít nechtě svojí vnitřní organizací navázat na předchozí strukturu aeroklubového uspořádání.

Tím, že došlo k zideologizování a zpolitizování všeho sportu (nejenom sportovního letectví), mechanickému kopírování sovětského vzoru, uplatňování totalitního principu jednoty společenských organizací, odborů a spolků, bylo nutné položit největší důraz na ideovou a organizační jednotu orientovanou na masovost a boj proti elitářskému individualismu, a to prostřednictvím základních organizačních jednotek a jejich vybraných funkcionářů.

K tomu posloužily prověrky různých typů a stupňů, které postihly téměř každého pilota či uchazeče o pilotní diplom. Nutno podotknout, že síto prověrek bylo opravdu „husté“ a sebemenší kádrová poskvrna jedince znamenala jediné: jeho nepřijetí do výcviku nebo jeho vyřazení z výcviku.

Bylo však možné nalézt i několik pozitiv. Mezi ně patřila např.: výrazná státní podpora sportovní činnosti, zavedení ucelených a standardizovaných metodik, došlo ke zkvalitnění přípravy instruktorů a pedagogických kádrů vůbec. Z důvodu potřeb vrcholového sportu a armády se systematizovala práce s talenty v jednotlivých odbornostech. Pro sportovní letectví tato doba přinesla nebývalou státní podporu nejen materiální, ale i finanční. Létalo se skoro zadarmo.

únor 1951

Východočeský aeroklub Pardubice se sice stačil zaregistrovat jako základní organizace Československého svazu lidového letectví, ale s ohledem na skutečnost, že n.p.Tesla Pardubice založil svůj vlastní „Závodní aeroklub“, nabral děj úplně jiný směr. V nastalém organizačním chaosu se „Závodní aeroklub n.p.Tesla Pardubice“ stal kolektivním členem dosud existujícího VAP.

Mnohé vysvětluje článek v závodním časopisu „Hlas Tesly“ z února 1951

O našem závodním aeroklubu

V září loňského roku, po náborové akci členstva, byl po dohodě se závodní radou a vedením podniku založen přípravný výbor závodního aeroklubu, který měl ke konci roku připravit jeho založení. Vzhledem k potížím, jako zákazu létání, omezením vstupu na letiště a celkové reorganizaci sportovního letectví, bylo jeho založení odloženo.

Dne 12. II. 1951 byla svolána do Prahy celostátní konference leteckých pracovníků, kde byl definitivně určen nový směr civilního letectví a budování závodních aeroklubů, který bude sloužiti a vyhovovati pracujícím a požadavkům naší lidově demokratické republiky. Byl zde schválen návrh na výbor ústředí, který v co nejkratší době doplní a vydá směrnice pro výcvik, budování a reorganizaci civilního sportovního letectví. Tyto směrnice budou vodítkem k založení našeho aeroklubu, a to v době co nejkratší, ve spolupráci se zdejším VAP, jehož jsme složkou, a máme rovněž

možnost použití jeho letadel a leteckého materiálu.

Náš závodní aeroklub bude složen ze tří odborů, a to modelářského, plachtařského a motorového.

Modelářský odbor, do kterého zapojíme náš nejmladší dorost, bude mít svou dílnu pod Vinicí, kterou nám pronajal ČSM a kterou vybavíme nezbytným zařízením a modelářským materiálem. Zde mají možnost zájemci tohoto sportu stavěti modely motorových i bezmotorových letadel, theoreticky se vzdělávati v tomto základním leteckém oboru a s postavenými modely se mohou zúčastňovati soutěží.

Plachtařský odbor má k dispozici výcvikové středisko na Podhořanech, které vlastní 11 plachtových letadel. V měsíci březnu bude proveden jejich křest, nad nímž i náš závod převzal patronát. Jeden letoun, nám ke křtu přidělený, ponese jméno našeho nejlepšího pracovníka s. Hatly. Do plachtařského výcviku se zde při-

hlásilo 20 našich zaměstnanců, z toho 7 děvčat.

Motorový odbor bude mít možnost používati k výcviku pilotů 6 motorových letounů zdejšího aeroklubu. Otázka letiště pro motorové létání není dosud vyjasněna a je v jednání. Toto letiště bude společné pro všechny závodní aerokluby v Pardubicích. Dosud je v přípravě založení závodních aeroklubů v Tesle, Ramo a v Synthesii.

Tímto stručným přehledem chceme dáti zaměstnancům našeho závodu, příznivcům letectví, a 140 členům našeho aeroklubu informaci o programu.

V příštím čísle našeho závodního časopisu se dočtete o účelu a úkolech závodních aeroklubů, o možnosti výcviku motorových i plachtových pilotů, výchově modelářů i o výhodách, plynoucích z letectví. Je spravedlivé, že létání — tento krásný sport — je díky nové organizaci sportovního letectví zpřístupněn pracujícím lidu. — Letu zdar! Kofínek.

(Hlas Tesly, únor 1951)

Flotila bezmotorových letadel letiště v Novém Dvoře se mezitím neočekávaně, ale o to k větší radosti pilotů, rozrostla o větroň pro nácvik vyšší akrobacie LF-107 „Luňák“ OK-0816 a „Šohaje 2“ VT-125 OK-0723. To věru nikdo ani ve snu neočekával! Ale k zahájení provozu dosud chyběla jejich provozní povolení.

LF -107 „Luňák“

Prakticky ihned po osvobození se dala dohromady parta nadšených konstruktérů a utvořili skupinu LF. Jejím vedoucím se stal Vladimír Štros, záhy do ní přivedl Karla Dlouhého, J.Matějíčka a B.Bočka. Celou skupinu později doplnili další odborníci včetně zkušených plachtařů.

Prakticky navázali na svoji práci během války, nový letoun se nakonec dočkal označení LF-107 „Luňák“ a byl vyroben v letňanském závodě Rudý Letov. První prototyp „bezmotorové stíhačky“, jak se kluzáku neprávem přezdívalo, byl opatrně zalétán v Letňanech 25. a 26. července 1948. Zálety byl pověřen zkušený pilot pan Anderle a v jejich závěru před zraky pozvaných hostů, včetně několika zástupců Ministerstva obrany, předvedl v bezpečné výšce akrobatickou sestavu, kde byly zařazeny prvky s přetížením až +6G! Armáda totiž počítala s novým typem kluzáku jako s vhodným adeptem pro výcvik a kondiční létání! Pilot Anderle si pochvaloval stabilitu letounu při poměrně velkém rozpětí rychlostí a tak velmi lehkou ovladatelnost, aniž by Luňák jevil snahu k nějakým záludnostem – ostatně ty se u akrobatických speciálů někdy objevovaly, a proto je mohli létat jen ti nejlepší piloti.



LF-107 „Luňák“ OK-0816; Nový Dvůr, 11.březen 1950

Ministerstvo národní obrany zaslalo pevnou objednávku Rudému Letovu na sériovou výrobu a pro zájem ze zahraničí se připojil i podnik zahraničního obchodu KOVO. Jenže pak se věci začaly hodně komplikovat. Jednak se začaly zhoršovat vztahy se zahraničím a pak se také postupně zaváděla velmi problematická licenční výroba sovětských letadel Il-10 a především proudových MiG-15. Rudý Letov kapacitně absolutně nestíhal, ale stejně se mu nakonec podařilo vyrobit sérii 75 „Luňáků“. Uvedený počet je včetně dvou prototypů. „Luňáky“ byly velmi dobře pevnostně dimenzovány pro náročné akrobatické prvky, což ocenili všichni jejich piloti.

„Luňáky“ začaly postupně přicházet do našich aeroklubů, samozřejmě přednost měla reprezentace a také armáda. U vojenského letectva „Luňáky“ nesly označení VT-7. Různé prameny udávají minimálně čtyři VT-7 s registracemi W-13 až W-16. Jejich doménou byly kondiční lety pilotů v té době již poněkud obsoletních výsadkových kluzáků. „Luňáky“ létaly rovněž v aeroklubech, kde podle výcvikových osnov umožnily výcvik pokročilé akrobacie.

Postupem doby se však ke své smůle stával bezmotorový akrobatický speciál zbytečností, ještě o něco později se ukázalo, že vývoj tímto směrem byl chybný, protože pro výkonné létání v termice se „Luňáky“ vůbec nehodily. Jejich pilotáž vyžadovala jisté zkušenosti, což u některých plachtařů vyvolávalo obavy z jejího zvládnutí. Průměrný roční hodinový nálet na těchto akrobatických speciálech neustále klesal, jejich držení v aktivním provozu se stalo silně nerentabilní, a tak počátkem 70.let minulého století fenomenální „Luňáky“ dolétaly.

LF-107 byl středoplošník, trup byl dřevěné poloskořepinové konstrukce, křídlo s klasickým profilem NACA 23012-15 je jednonosníkové a je potažené překližkou. Vztlakové klapky, křídélka i kormidla pokrývá plátno. Brzdící klapky systému Hirth jsou umístěné asi v 60 procentech hloubky křídla.

Výrazným konstrukčním prvkem je vystouplá kapkovitá kabina z organického skla, která pilotům umožňuje velmi dobrý výhled. Kabina se odsouvá směrem dozadu a je možné ji otevřít i za letu. Kluzák je vybaven nebrzděným podvozkovým kolem a přistávací ostruhou.

Technické data a výkony:

Délka 6,78 m, rozpětí 14,27 m, plocha křídla 13,38 m², prázdná hmotnost 205 kg, maximální vzletová hmotnost 310 kg, maximální rychlost 300 km/hod., klouzavost 1:24 při 80 km/hod.

(<https://cs.wikipedia.org> ; <https://www.idnes.cz/>)

březen 1951

Závodní aeroklub Tesla Pardubice ustaven – Vlček

„Za přítomnosti zástupců závodních skupin ROH a KSČ, zástupce Krajského aeroklubu Pardubice soudruha Štefánka a Východočeského aeroklubu Pardubice soudruha arch. Línka a přibližně 100 mladých i starších ctitelů leteckého sportu, mužů i žen, zahájil předseda Závodní rady soudruh Havlíček první ustavující schůzi Závodního aeroklubu Tesla Pardubice, který má být důstojným nástupcem Východočeského aeroklubu Pardubice a pokračovatelem v dobré tradici východočeského leteckého sportu.

Soudruh Štefánek vyložil stručně organizaci aeroklubů v ČSR a zmínil se o úkolech, které byly stanoveny na celostátní konferenci aeroklubů. Zdůraznil hlavní význam aeroklubů, který spočívá ve zlidovění letectví a poukázal na dřívější strukturu 'místních aeroklubů', které byly ovládány činovníky z buržoasních vrstev. Proto je nutno vložít odpovědnost za vývoj civilního letectví u nás do kukou spolehlivých, požívajících důvěry národa, a tj. pracujících třída našeho státu.

Přední dělníci, úderníci a zlepšovatelé, mládež, odchovaná duchem socialismu, to jsou ti, kteří nepřipustí, aby aeroklubů bylo nějakým způsobem zneužito, a proto musí také v letectví zaujmout přední místa. Proto také klade velký důraz na důsledné kádrování členů a funkcionářů aeroklubu, což jest nutné z hlediska státní důležitosti.

Soudruh Línka promluvil k mladým nadšencům leteckého sportu, kteří přebírají odpovědnost za zdárný vývoj letectví u nás. Vyzvedl osobnost prvního českého průkopníka letectví ing. Kašpara, a staví ji jako vzor odvahy, kázně a vytrvalosti, již proslavil české jméno v letectví. Pardubičtí musí zůstat věrni této tradici a Závodní klub Tesla musí být vždy mezi prvními aerokluby v republice. Vyslovuje potěšení na tím, že tento sport vzbudil také zájem mladých žen, které, nedbajíce starých předsudků a slabém pohlaví, chtějí se stát adepty krásného leteckého sportu. Zdůrazňuje hlavní vlastnosti letce, tj. kázeň, odvahu, houževnatost, rozhodnost, obětavost, věrnost, skromnost, lásku k věci, kterými se musí ozbrojit, aby v žádné situaci nezklamal. Poukázal na bezpečnost létání, a pokud došlo k haváriím, ty byly zaviněny většinou nekázní nebo nedostatkem některé z vyjmenovaných vlastností.

Vzhledem k důležitosti letectví z hlediska státního, podporuje stát morálně i hmotně činnost aeroklubů, avšak hlavní oporou zdárného vývoje aeroklubů je vlastní, obětavá práce jednotlivců, kteří jsou schopni z lásky k letectví přinést i osobní oběti.

Posláním Závodního aeroklubu Tesly, jako základního aeroklubu kraje, bude péče o pronikání letectví do nejširších vrstev v celém kraji, a proto bude zapotřebí velkého vypětí všech funkcionářů, aby zvládli všechny úkoly na ně kladené.

Nakonec děkuje soudruh Línka závodu Tesla za to, že pochopil význam letectví a že se ochotně ujímá krásného a odpovědného úkolu, přivést letecký sport v Pardubickém kraji k nejvyššímu rozkvětu. A k tomu přeje dobrý vítr do plachet!

Následuje volba nového výboru, jehož předsedou je soudruh ředitel Václav Ouzký, místopředsedou František Kořínek, jednatelem s. Josef Krpata, pokladníkem s. Josef Vokřínek, matrikářem s. František Benda, zapisovatelem s. Zdeněk Pustějovský, kulturně propagačními referenty s. Miroslav Svatoš a s. Čestmír Salavec, kádrovým referentem s. Josef Pilař, motorovým referentem s. František Kořínek, plachtařským referentem s. Zdeněk Král, modelářskými referenty s. Stanislav Beytler a s. Vítězslav Kordina, revisory účtů s. Miroslav Tobiášek a s. Vladimír Vašíček. Členové výboru bez funkce: ss. Viktor Havlíček, Jan Hatla, Vladimír Skála, Karel Vašák, Bedřich Jánský, Karel Nádvorník, Jan Kořenský, Josef Stejskal. Kontrolní komise: ss. Václav Štefek, Bohuslav Jirásek, František Kamenický, Vladimír Záleský.

Nový předseda, soudruh ředitel Ouzký, zdůraznil ve svém projevu agilnost nového výboru, který musí pravidelnými schůzemi stále kontrolovat činnost všech funkcionářů. Jejich úkolem bude podniknout vše, aby činnost klubu neustrnula, nýbrž aby šla k nejvyššímu rozvoji.

V diskusi vysvětluje s. Línek, že klub má tři oddíly. Pro ty nejmenší oddíl modelářů, pro bezmotorové létání oddíl plachtařů a oddíl pro motorové létání. V těchto oddílech se provozuje za vedení zkušených členů výcvikového sboru praktický letecký sport, který má netušené vyhlídky do budoucna.

Nynější napjatá situace brání přirozenému vývoji civilního letectví. Ale svět spěje neodolatelně k míru, který si vynutí pracující lid všech zemí a pak nastane úžasný rozvoj letectví jako lidového dopravního prostředku, který sblíží všechny národy světa. Proto musíme již dnes věnovati pozornost také těm nejmenším, modelářům, kteří představují kádr budoucích letců, aby nás budoucnost našla připraveny.

Předseda, soudruh ředitel Ouzký, ukončuje s přáním, aby každý člen s láskou a obětavostí plnil všechny úkoly a pomáhal tak rozvoji lidového letectví."

(Hlas Tesly, březen 1951)

11.března 1951

Na letišti v Novém Dvoře probíhá velká sláva. Takto ji ve svém článku pro závodní časopis „Hlas Tesly“ popsal autor: František Kořínek

Z našeho závodního aeroklubu

V neděli dne 11. března 1951 byl konán křest nových plachtových letadel na výcvikové letišti v Podhořanech. Náš závod, který přijmul kmotrovství při křtu, zúčastnil se této slavnosti v počtu 26 zaměstnanců, dále zástupcem závodní rady, strany KSČ a vedení podniku.

Od Tesly jsme tam odjeli v 8 hodin ráno závodním autobusem. Ve městě jsme přibrali s sebou naše mladé modeláře, takže byl autobus do posledního místa zaplněn. Po 40 minutách jízdy jsme dojeli na místo. Zde již byla vyrovnána řada krásných strojů, které se leskly v paprscích ranního slunce. Počasí bylo nádherné, obloha jasná a bez mráček. Povrch letiště byl ve velmi dobrém stavu, pokryt zmrzlým sněhem.

Účastníci našeho zájezdu se rozešli k prohlídce letadel, kde projevovali živý zájem o jejich technické vybavení. Někteří se zde prvně seznámili s moderními palubními přístroji výkonných větroňů, pilotní kabinou a řízením. Všechny dotazy byly jim ochotně vysvětleny piloty aeroklubu. Rovněž si prohlédli celé letiště a motorový navigátor, který jim byl předveden v provozu.

Křest byl zahájen nastoupením

družstva plachtařů a vztyčením státní vlajky. Zahaňovací projev přednesl předseda krajského výboru aeroklubu soudruh Štefánek. Přivítal všechny přítomné a poděkoval zástupcům zúčastněných podniků za pochopení, které projevilí přijetím kmotrovství při křtu, čímž přímo podporují masové rozšíření leteckého sportu mezi pracující.

Po skončení jeho řeči následovaly projevy hostů. Za náš závod promluvil soudruh ředitel Ouzký. Ve své řeči zhodnotil význam plachtařského sportu a zdůraznil, že toto jest první krok k zpřístupnění letectví všem pracujícím, které bylo dříve výsadou finančně silných jednotlivců.

Přítomnost s. ředitele Ouzkého příměrně zapůsobila na všechny přítomné této slavnosti, zvláště na vedoucí pardubického Aeroklubu, a je nám zárukou, že důležitost rozvoje letectví v našem podniku je plně chápána a že se mu dostane plné podpory se strany vedoucích činitelů našeho závodu. Vážíme si toho, že soudruh ředitel Ouzký, nedbaje osobního pohodlí, zúčastnil se již časně ráno této slavnosti, kdežto ostatní ředitelé podniků vyslali jen své zástupce.

Po skončení projevů hostů bylo přikročeno ke křtu. První výkonný větroň pokřtil soudruh Hatla, náš nejlepší pracovník, svým jménem. Poděkoval za důvěru a čest, která mu byla tímto projevem a zdůraznil, že je jeho přáním, aby tento větroň vyškolil co nejvíce plachtařů, nových obránců republiky a aby na něm bylo docíleno největších výkonů.

Celkem bylo pokřtěno sedm letadel jmény: Hatla, Sokol, Semtínský úderník, Družstevník, Krajánek, Vpřed a Bystroň.

Po skončení křtu nám ukázali naši plachtaři ukázky výcviku ve startu gumovým lanem a startu navigátorem. Rovněž nám předvedli akrobacii na větroni. Všichni naši zaměstnanci byli pestrým programem a dobrým počasím nadšeni a ani se jim z letiště nechtělo.

V poledne jsme byli již zase v Pardubicích a vzpomínali jsme na krásné dopoledne, strávené mezi našimi plachtaři.

Věříme, že toto velmi přispěje k tomu, aby tento sport pronikl hluboko do řad našich zaměstnanců a že příštího zájezdu se zúčastní mnohem více příznivců tohoto sportu.

Letu zdar!

Kořínek



*Několik vzácných záběrů ze slavnostního aktu křtu bezmotorových letadel;
Nový Dvůr, 11.března 1951*

Zde končí slavná historie Východočeského aeroklubu Pardubice a začíná nová éra (jak ukázal čas, jednalo se však o pouhou epizodu) s názvem:

**Československý svaz lidového letectví – výcvikové oddělení základní závodní organizace
Tesla n.p., Pardubice**



Otisk razítka nové organizace; březen 1951

Oficiality spojené s předáním aeroklubu pod „nová křídla“ skončily a zahájení sezóny s sebou přineslo nejen spoustu nových úkolů, ale i nové adepty létání. Rady aeroklubu byly rozšířeny o členy získané nábořem v Tesle n.p., dále ze zrušeného aeroklubu v Čáslavi, a některé piloty přeregistrované na vlastní žádost z Aeroklubu Přelouč. V letové dokumentaci se tak začala objevovat jména Balaš, Duha, Horák, Smíšek, Šlechta, Tichý, Welz a další.

15.března 1951

Na stojánce byla připravena a řádně naleštěna nová technika představovaná třemi kluzáky VT-125 „Šohaj 2“, z nichž OK-0723 byl v očekávání svého prvního startu na letišti. Stejně tak i „bezmotorová stíhačka“ LF-107 „Luňák“ OK-0816 čekala na svůj „panenský“ start.

Nutno předeslat, že dosavadní letecká činnost (vyjma pár startů „na černo“ na VT-125 koncem loňského roku) se odbývala převážně na typech Z-24, Gb-IIb. a Z-23 (případně ŠK-38), což byla pilotážně úplně jiná bezmotorová letadla než nové „Šohaje“, neřku-li „Luňák“. S nějakým přeškolením si ale nikdo hlavu moc nelámal – letadlo jako letadlo! Jsme přece piloti, neučte orly létat!!!

S takovým sebevědomím usedl k navijákovému startu do kokpitu „Luňáka“ jedenadvacetiletý čerstvý ženáč, „expert“ Vršovský, který sám sebe považoval za nejzkušenějšího a nejlepšího, aby ho „provětral“ jeho prvním startem a dal tak na odiv všem svůj excelentní pilotní um.

„První start 'Luňáka'“ (Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)

„LF-107 'Luňák' se startoval za přední závěs. Lano navijáku se napjalo a startér odmávl start. Kluzák, zpočátku řízeně tlačěn k zemi, začal mocně zrychlovat a najednou, bez stoupavé výdrže, vyrazil přídí k nebi, ostruhu ještě vláčejíc po dráze. V ten moment, díky enormní zátěži, došel navijáku 'dech a chcipl'. Nic neobvyklého, stávalo se to dost často, ale stačilo, aby pilot dodržel profil startu a při náhlém poklesu tahu vlečného lana potlačil, lano vypnul, uvedl letadlo do klouzavého letu a v pohodě rovně přistál před sebe.

Tentokrát to ale bylo jinak. V 'Luňáku' seděl pilot, který s typem neměl absolutně žádnou zkušenost. Navíc asi chtěl předvést přihlížejícím bravurní 'raketový start' nebo se nechal překvapit a řízení neznámého kluzáku se mu poněkud vymklo z rukou. Tak či onak, fatální pilotní chybou přivedl kluzák do takové letové konfigurace, kdy v onen moment počátku strmého stoupání by ani okamžité 'potlačení na doraz' nepřineslo žádaný účinek.

Stalo se tedy, že kluzák z výšky asi 5 m bez téměř žádné dopředné rychlosti a s vybočením dopadl naplocho na zem. Trup zcela nového kluzáku za odtokovou hranou křídel praskl v celém svém obvodu. A bylo hotovo!

Pilot Vršovský při incidentu neutrpěl žádnou zdravotní újmu a svým téměř dokonalým uměním 'všechno okecat' dosáhl toho, že nebyl ani kázeňsky ani finančně potrestán.“

Následně byl kluzák odvezen na opravu do n.p. Rudý Letov, závod Kralupy n.Vlt., kde byl během roků 1951-1952 opravován. Do provozu tak byl navrácen až 9.4.1953, ne však na Nový Dvůr, ale do Přelouče.

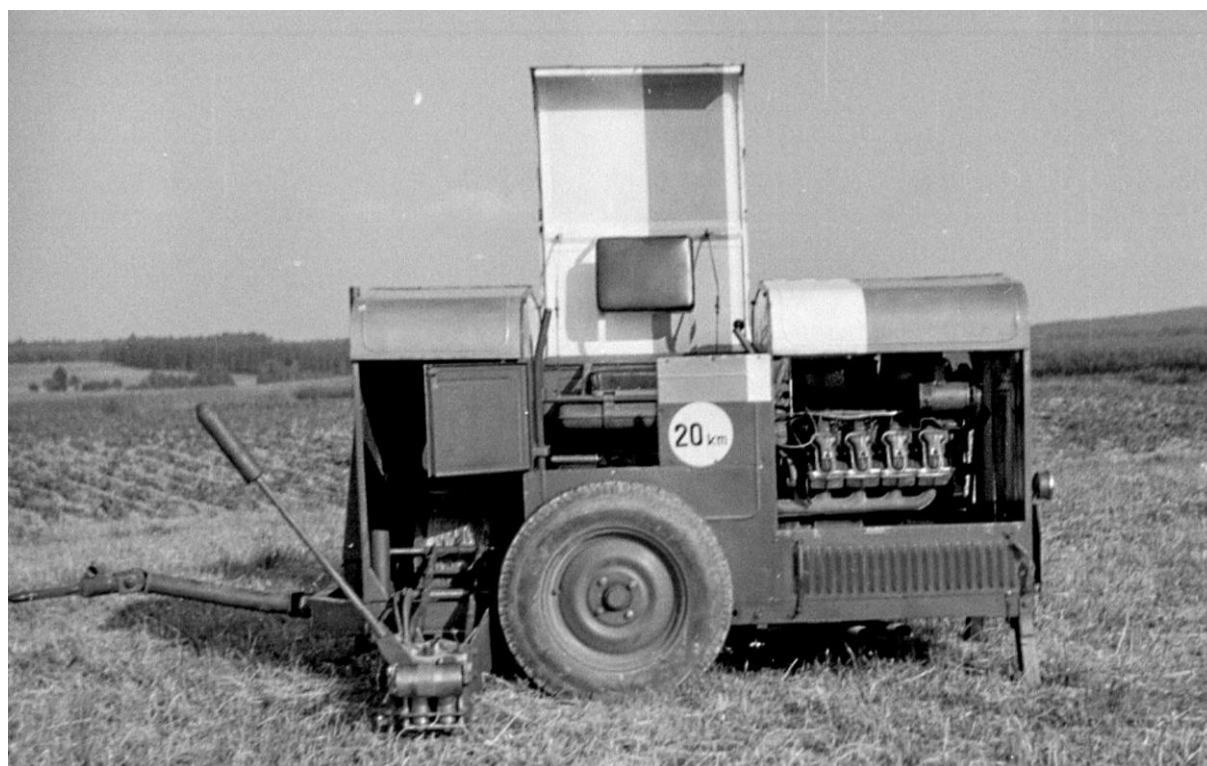
Kupodivu, bez ohledu na poničený zcela nový kluzák, je avizována dodávka další „stopětadvacítky“ OK-0744, která je do leteckého rejstříku zapsána ku dni 23.4.1951.

Zakládající konference ČSLL 11.2.1951 přijala usnesení, že elementární výcvik se bude již v tomto roce odbyvat pouze prostřednictvím dvousedadlových větroňů. Jak ale cvičit, dvousedadlovky nemaje?

Takže všechno bylo jinak a „jelo se dál po staru“. Výcvik se zahajoval na ŠK-38 nebo Z-23 nácvikem balancování, pak přišly na řadu smyky a skoky, atd.

20.března 1951

Krajský výbor ČSLL v Pardubicích přiděluje nově vzniklé organizaci naviják Stratílek STM-3 v.č. 173 a prodlužuje osvědčení navijáku 007 do 20.3.1953.



Novotou vonící startovací naviják Stratílek STM-3 v.č.173; Nový Dvůr, duben 1951

Startovací plachtařský naviják Stratílek byl poněkud netypický výrobek firmy V.Ig.Stratílek z Vysokého Mýta, jejímž hlavním výrobním programem byla zejména hasičská technika (stříkačky), motorové sekačky apod. Během okupace se ve firmě vyráběly i součástky a trupy pro letouny Storch a závěsné transportéry Sobas.

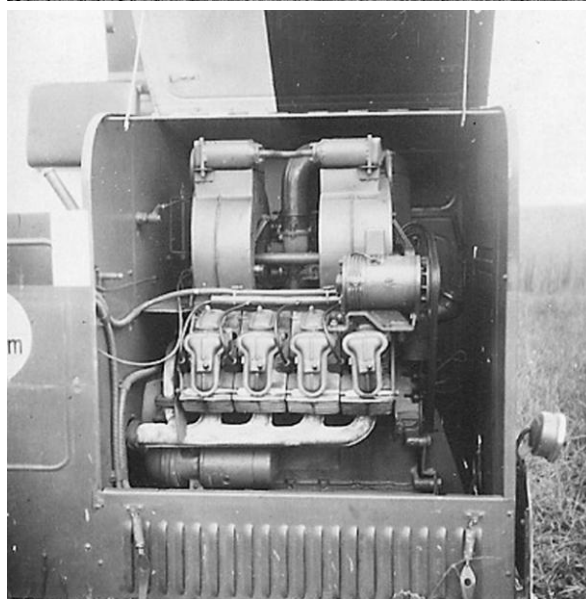
Startovací plachtařské navijáky byly vybavené motory Steyer, později motory Ford V8, popřípadě Opel.

Oproti „samodoma“ postavenému navijáku 007, který plachtařům už sloužil řádku let, bylo na „stratílkovi“ na první pohled vidět profesionální zpracování, kompaktnost a snaha o jednoduchou obsluhu. Stejně jako naviják 007 měl ale dvě vady. Ta první byla, že byl také jednobubnový a tou druhou vadou byl motor Steyer. Měl ke spolehlivosti daleko, chyběl mu dostatek výkonu a neustále z něj unikl olej.

Třeba také zdůraznit, že naviják Stratílek byl poplatný své době i možností firmy odvíjející se od zabezpečení dodávek pohonných jednotek. Byl koncipován pro provoz lehkých, dřevěných a jednosedadlových kluzáků. A když došlo třeba na start „Jeřába“ nebo později na „Pionýra“, bylo to už na hranici jeho schopností.

Tyto navijáky brzy dosloužily, přes to je nutno kladně hodnotit jejich přínos rozvoji sportovního letectví.

(Poznámka na okraj: v době, kdy už sloužily nové navijáky Herkules H-2, se občas na letištích, která nedisponovala kvalitní pozemní technikou, navijáky Stratílek využívaly ke zpětné dopravě tažných lan.)





Pár pohledů na obsluhu a technické detaily navijáku Stratílek v.č.173

Zajímavostí bylo, že pokud oba navijáky „fungovaly“, stavěly se vedle sebe a navijákař střídavě obsluhoval jeden či druhý.

Ani „příděl“ nových větroňů se neobešel bez fotografování. Vznikly tak tyto památeční snímky:



Novomanželé Vršovští



Jiří Šlechta



Zdeněk Balaš



Dalibor Kaňka



Viktor Švabenský



Karel Bednář těsně před odchodem na vojnu; Nový Dvůr, březen 1951

1.dubna 1951

Zelené sukno vojenské oblékli Bednář a Klínský. Oba patřili k hybné síle aeroklubu, oba svorně litovali, že nebudou mít možnost okusit novou leteckou techniku, kterou bylo letiště postupně vybavováno.

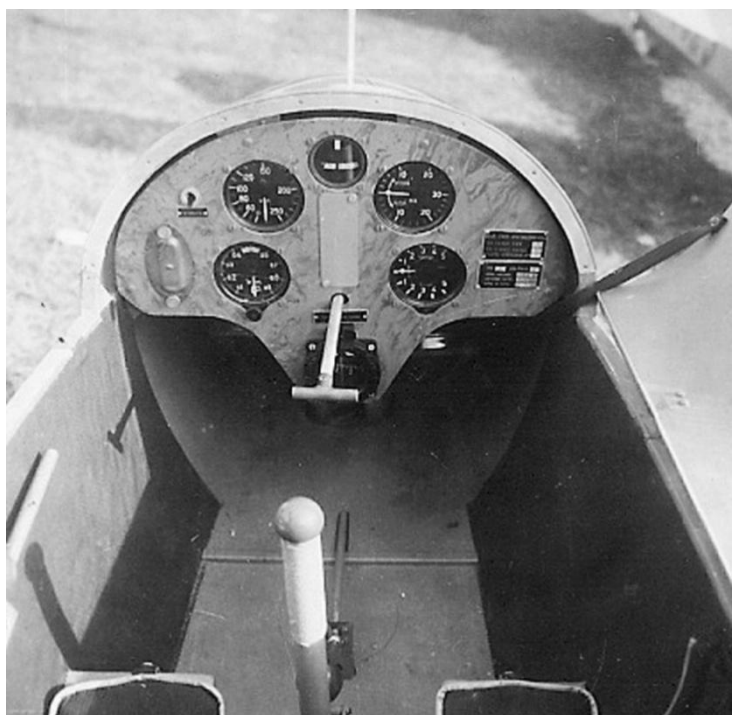
23.dubna 1951

K dosavadním třem „Šohajům 2“ přibyl avizovaný čtvrtý s imatrikulací OK-0744. Nebylo tedy divu, že se naplno rozeběhlo sportovní zápolení a „hon na další stříbrná céčka“.

Od 4.4.1951 do 16.4.1951 se létalo téměř denně. Počasí docela přálo, a tak výsledky na sebe nedaly dlouho čekat. „Stříbrný“ přelet si na své konto jako první v tomto roce připsal pilot z Aeroklubu Přelouč Josef Sládeček (číslo odznaku „stříbrné C“ 420) a rychle následovali další.



VT-125 „Šohaj 2“ OK-0744



Kabina a palubní deska VT-125 „Šohaj 2“ OK-0744

Od 29.dubna po téměř celý květen se opět intenzivně létá. K letištnímu hangáru je postaven vojenský stan, který slouží jako nouzová ubytovna. To proto, že zmíněný „hotel Bumbálka“ na svahovém letišti, i když byl občas využíván, byl i nadále odpojen od přívodu

elektrické energie a rychle chátral. Vedení aeroklubu sice vyzvalo Pardubické energetické rozvodné závody n.p. k opětovnému připojení na síť, ale odpovědi se dočkalo až 13.6.1951.



Vojenský stan jako nouzová ubytovna; Nový Dvůr, jaro-léto 1951

1.května 1951

Z přeloučského aeroklubu je na novodvorské letiště natrvalo predisponován prvosériový výkonný větroň „Šohaj“ Z-25 OK-8692 a traktor Svoboda DK10.



Z-25 „Šohaj“ OK-8692

A najednou tu vyvstal problém! Před rokem nově postavený hangár zel zprvu prázdnotou, ale dnes už pomalu není letadla kam dávat! A rozebírat „vzdušné oře“ po každém letovém dnu také není tím pravým řešením.

Diskuse na toto téma mezi zainteresovanými nebraly konců, ale ani výsledků. Na omluvu všech snad lze uvést, že počasí toho roku bylo plachtařsky vlídné, a tak se létalo, co to šlo. Ostatní starosti šly v tu chvíli stranou!

13.května 1951



Zleva: Milan Zobač, Eduard Vršovský

Toho dne se odehrál premiérový start teprve v dubnu dodaného VT-125 (LG-125) „Šohaj 2“ OK-0744, v jehož „Deníku plachtového letadla“ je jako technický správce uveden Stanislav Moravec.

Žádný zkušební let, žádný okruh! Rovnou na přelet!

Slunečné počasí nabízelo řadu kumulů, a tak pomocí navijáku s ním odstartoval pilot Milan Zobač. A protože se hned po startu uchytil do termiky, nezaváhal, vytočil ve stoupavém proudu potřebnou výšku odletu a vydal se na přelet směrem na Poličku.

Cílového letiště sice nedosáhl (přistál po 2 hodinách a 30 minutách u Sněžného poblíž Nového Města na Moravě), ale během letu dosažené převýšení 1400 m a ulétnutých 53 km mu zaručilo splnění všech zbývajících disciplín pro získání plachtařského odznaku „stř.C“. Od té chvíle byl jeho pyšným držitelem s číslem 419.

14.května 1951

Chmurný to den motorového létání! Ministerstvo dopravy vydává další, generální zákaz provozu motorových letounů, který potrvá téměř 10 měsíců! Během té doby probíhá opět důkladné kádrování, po němž řady motorových pilotů opět značně prořídly.

Tento zákaz měl neblahý dopad na Aeroklub Přelouč. Po odchodu náčelníka místního aeroklubu Křemenáka do funkce náčelníka KA Hradec Králové, začala být odhalována jistá pochybení, která z jeho činnosti v Přelouči vyplývala. To už dříve pranýřoval náčelník místních plachtařů Josef Voženílek, ale vysloužil si tím jen nálepku buřiče a pod záminkou letecké nekázně mu byl Křemenákem odejmut pilotní průkaz.

Zákazem motorového létání se však i přes snahu několika obětavých jedinců v čele s Kmoškem zcela rozpadla organizační struktura aeroklubu. Proto na základě zásahu Krajského aeroklubu Pardubice převzalo Výcvikové oddělení základní závodní organizace Tesla n.p., Pardubice celou administrativu i inventář přeloučského aeroklubu, který tím de facto i de iure přestal existovat.

Přes zákaz motorového létání byl plachtařský provoz naštěstí zachován. A protože piloti-plachtaři si dostatečně osvojili techniku navijákových startů, absence provozu motorových letadel se jich nijak vážněji nedotkla. Krom toho, těch, kteří měli kvalifikaci aerovlekových startů, bylo pramálo. Na prstech jedné ruky by se dali spočítat! Metodika aerovleků se zatím teprve rodila.

Byť se v Přelouči plachtařsky létalo nadále, podmínky nedalekého letiště Nový Dvůr na Železných horách lákaly. Tehdy řada pilotů „pendlovala“ mezi Přeloučí a Novým Dvorem, někteří na Novém Dvoře už zůstali natrvalo.

24.května 1951

Ing. Jiří Šlechta.

Hlášení o přeletu.

Dne 24.5.1951 po dohodě se s. Kaňkou jsme provedli na základě příznivých meteorolog. zpráv přípravu k společnému přeletu.

Start byl proveden navijákem v 11 hod. 30 min. Vypnul jsem ve výši 350 m a ve výši 300 m nad Přezinkou jsem zachytil stoupavý proud síly 1-1,5 m. Po dosažení výšky 700 m, kdy jsem byl unesen asi 5 km od letiště, jsem se vrátil a čekal na start s. Kaňky. Ve stejném stoupavém proudu jsem znovu dosáhl výšky 800 m a stoupání přešlo na 0. Opět jsem opakoval návrat na letiště, zatím startoval s. Kaňka a vzdaloval se ve stoupavém proudu směrem k Seči. Ve 350 m jsem zachytil nad Liconěvicemi stoupavý proud síly 2-3 m vykroužil jsem výšku 1300 m a asi ve 12hod 30min jsem v kursu 120° zahájil přelet směrem k Seči, kam jsem dolétl ve výši 950 m. Ve vzestupném proudu 1-2 m jsem dosáhl výšky 1500 m. Asi o 200 m pod mnou kroužil s. Kaňka. V kursu 130-140° jsme přelétli společně téměř k silnici spojující Rhovou Kamenici a Ždírec a zde jsme opět společně kroužili ve stoup. proudu síly průměrně 1,5 m. Při tom jsem dosáhl výšky 1400 m a opět v kursu 130-140° jsme pokračovali v letu. Ve výšce 1000 m jsem dolétl k rybníku Velké Látko, který jsem viděl vpředu po pravé straně. Ve slabém stoupavém proudu jsem získal asi 100 m a během kroužení jsem zpozoroval, že s. Kaňka, který kroužil v jiném stoupavém proudu vlevo pokračuje v cestě. Pokračoval jsem rovnoběžně s ním rychlostí 90 km/hod při opadání asi 2 m. Dosáhl jsem M. Město na Mor. Řada kumulů přede mnou zřídla. Za Novým Městem, před obcí Olešná jsem nad vidlicí cest ve výši 600 m /asi 400 m nad terénem/ do stoupavého proudu 1-1,5 m a po dosažení výška 1000 m se stoupání zastavilo na 0. S. Kaňku jsem ztratil z očí a v kursu 120° jsem pokračoval v cestě. Před sebou jsem viděl přibližovat se příkré strání údolí svratky a po levé straně město Bytrice n. Peršt. posle ní orientační bod, který jsem mohl sledovat podle mapy. Mapa končila. Přelétl jsem město Nedvědice a nalétl na svah údolí za ohybem Svratky obrácený směrem k západu ve výši asi 700 m /podle výškoměru/ ve stoupavém

proudu nad svahem jsem dosáhl výšky 1400 m a v kursu 130-140° jsem pokračoval v cestě. Pravděpodobně před Tišnovem jsem ve výšce asi 900 m znovu kroužil do výše 1350 m a za Kouřimi, kde jsem byl opět 900 m vysoce asi 200 m do 1.100 m. Ve výši 800 m jsem doletěl nad ě Líšeň, severovýchodně od Brna. Severně od voj. letiště jsem vletl do stoup-
rodu, jehož polohu mi udal náhle stoupající a rozplývající se kouř továrny. Zde jsem dosáhl maximální výšky 1600 m. ěhem kroužení /Ve 14 hod. 40 min/ jsem pozoroval v základně mrahu Šohaje letícího proti směru mého letu. Od Brna jsem pokračoval v kursu 130-140° a po cestě jsem téměř pod každým cumulem získával krátkým krou-
žením /2-4 otáčky/ 50-100 m. V 15 hod 35 min jsem přelétl řeku Moravu a v 900 m jsem znovu kroužením dosáhl výšky 1300 m. Řada cumulů přede mnou se pomalu začala rozpadat / 16 hod. 05 min / Pokračoval jsem v kursu 130-140°. Zachytil jsem poslední slabé stoupání, kroužil jsem ná 0 a konečně při klesání asi 0,25 m, abych překročil čas letu 5 hod. V 16,30 nasazuji na přistání. Přistál jsem v 16 hod 33 min na pole do protisvahu asi 50 m jihozápadně od obce Kovalovec 3 km severně od obce Radošovec okres Skalica na západním Slovensku.

Hlášení Jiřího Šlechtu o přeletu; Nový Dvůr, 24.5.1951

Jiří Šlechta svým přeletem v délce 180 km splnil najednou všechny tři podmínky pro získání „stříbrného C“, protože krom ulétnuté vzdálenosti splnil převýšení i dobu letu pěti hodin. Právem mu tedy patřil výkonnostní odznak s číslem 418.

Dalibor Kaňka, který zpočátku se Šlechtou při přeletu držel krok, přistál u Zubří nedaleko Nového Města na Moravě ve vzdálenosti 57 km od mateřského letiště. Za letu rovněž splnil podmínku převýšení, a protože „pětihodinovku“ měl již dávno splněnou, obdržel „stříbrné C“ s číslem 421.

12.června 1951

Vrcholní funkcionáři Výcvikové oddělení základní závodní organizace Tesla n.p., Pardubice z pověření KA Pardubice provedli fyzickou inventuru motorových letounů provozovaných v Přelouči, včetně těch, které byly počátkem měsíce června přelétuty do Přelouče z Pardubic.

Bylo zjištěno, že Piper OK-YII, ač veden jako letuschopný, byl v rozebraném stavu a částečně „kanibalizován“ (byly z něj použity různé součástky k zajištění letuschopnosti ostatních strojů téhož typu). Proto byl nadřízenému orgánu podán návrh na jeho zrušení.

V rozebraném stavu byl i Piper OK-XHU, ale ten byl zakonzervován a řádně uložen. Stalo se tak patrně z důvodů nedostatku místa v hangáru, protože se v něm nacházely ještě další dva „pajpry“ OK-YFQ a OK-YIO, Praga E-114 OK-BNG, Z-22 OK-ENU, Z-381 OK-DRV a dvě C-104 OK-BFR a OK-BFN.

Krom toho, aniž by byly dohledány příslušné předávací dokumenty, se zjistilo, že další letouny byly předány jiným provozovatelům: Z-381 OK-DRN do Gottwaldova, M1C OK-CIE do Chocně a Ar-66 OK-QHI do Letňan. Komise nemohla konstatovat jinak, než že v evidenci letounů vládł poněkud chaos.

Táž komise též provedla na letišti v Novém Dvoře soupis pomocných motorových prostředků a konstatovala, že na místě byly zjištěny tyto stroje: plachtařský startovací naviják Stratílek 137, nákladní automobil Steyer SPZ Č-PA 1351, bojový terénní automobil Ilo Tempo SPZ Č-PA 389, traktor Svoboda DK15 SPZ Č-ČA 813 a traktor Svoboda DK10 SPZ Č-PU 2025.

Kupodivu v inventuře není zanesen naviják 007 a z neznámých důvodů je zaevidován osobní automobil Opel Blitz SPZ Č-PU 2513, který by teoreticky měl být v Přelouči.

13.června 1951

Pardubice, Karlova ulice ● Poštovní schránka 21 (poštovní úřad Pardubice 2) 3440

Titl.
Východočeský aeroklub
plachtařský oddíl
P a r d u b i c e

Vaše značka: Vaše správa ze dne: Naše značka: V PARDUBICÍCH
72-Hr/Dr Čáslav, 13.VI.1951.

Věc: znovu připojení instalace.

K Vašemu dopisu ze dne 28. IV. 1951 ohledně dodávky proudu do Vašich plachtařských ubikací v Podhořanech z naší sítě n. n. Vám sdělujeme:

V roce 1946 byl Vámi zřízen provisorní instalační vývod z TS v Podhořanech do Vašich ubikací. Toto provisorní vedení bylo povoleno tehdejší okresní správou jen na přechodnou dobu.

Okresní správa RPA v Čáslavi upozornila s. Vladislava Petráčka aby plachtařský odbor si naplánoval a objednal potřebné definitivní elektrické zařízení pro své ubikace v Podhořanech, jelikož provisorní připojení nemůže trvale zůstat připojeno z bezpečnostních důvodů.

Upozorňujeme na tyto okolnosti při čemž Vás žádáme, abyste objednali a nechali zřídit definitivní výstavbu instalačního vývodu pro Vaše ubikace v Podhořanech.

"Pětiletku zdar!"
Pardubické energetické rozvodné závody
národní podnik
Závod 72 - Čáslav
Vze. Hrudka 13.6.1951

Referent: s. Hrudka - tel. 202.
V/Hr/Pá/.

Telegram: RPA
Telefon: 2601, 2602, 2595, 2596.
33130 2731615

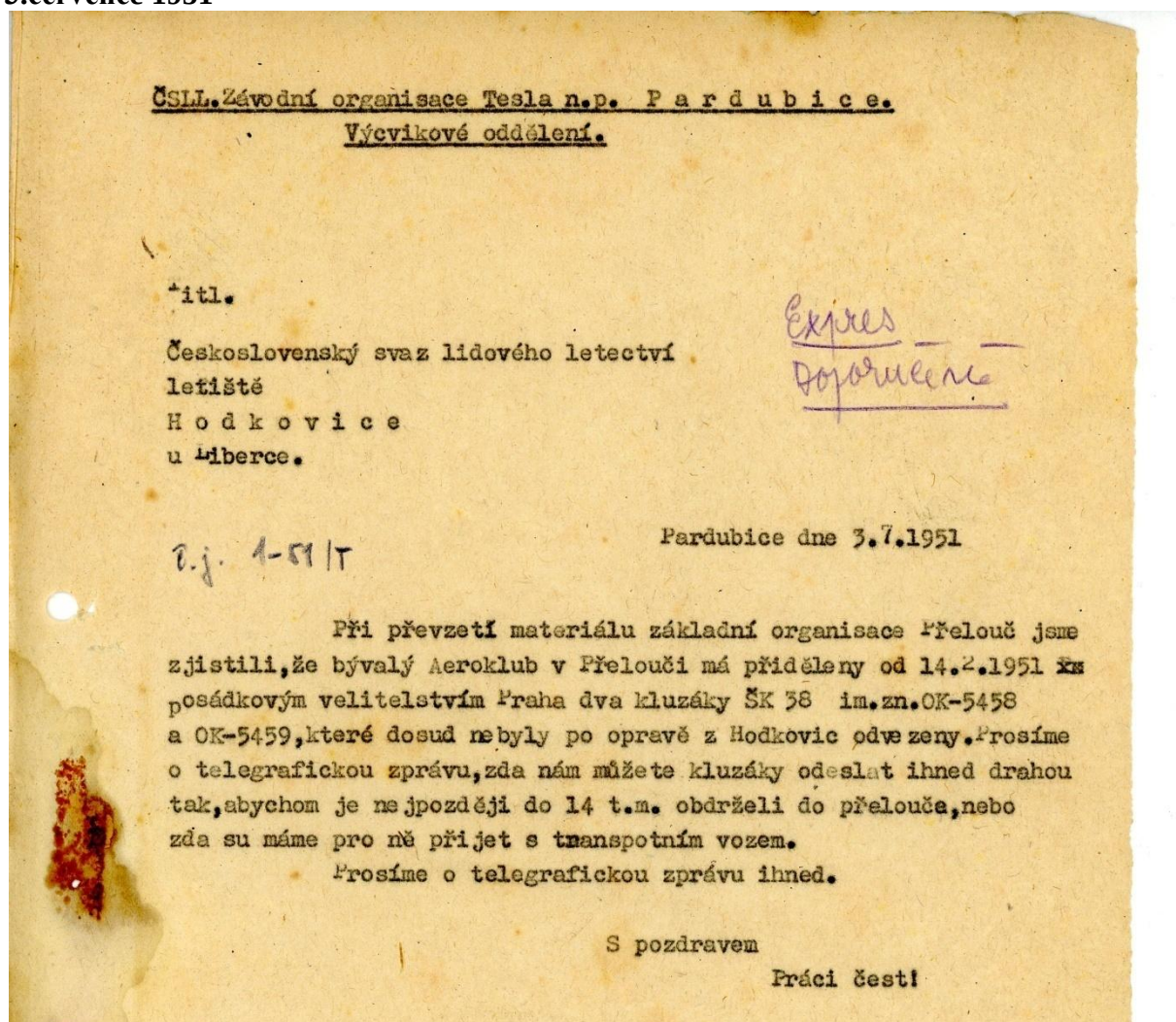
Vyjádření RZ k žádosti aeroklubu o znovupřipojení ubytovny na svahovém letišti k síti

Otázku připojení ubytovny na svahovém letišti k odběru elektrické energie řešil jménem aeroklubu Vladislav Petráček, ale když předložil rozpočet předpokládané akce zpracovaný dle požadavků a platných ceníků RZ, zájem okamžitě opadl neb takový finanční výdaj nebyl pro aeroklub akceptovatelný.

Krom toho s ubytovnou na svahovém letišti se do budoucna přestávalo uvažovat. Její odloučenost od dění na Novém Dvoře byla přeci jen značná a při předpokládaném rozvoji letiště v jeho současné lokaci, by byla do velké míry svazující.

Navíc, elektrická přípojka nebyla zatím ani na Novém Dvoře, a ta zcela jistě bude mít prioritu, protože se začalo seriózně uvažovat o řešení problému hangárování letadel. Jak bylo již dříve zmíněno, svépomocí koncem roku 1949 vybudovaná stavba prvního hangáru přestala kapacitně vyhovovat a vyřešení otázky bezpečného uložení letecké techniky se stalo úkolem č.1.

3.července 1951



Výše uvedený dopis je ukázkou toho, že evidence leteckého materiálu a přehled o jeho skutečné lokaci nebyly až na takové úrovni, jak by se dalo očekávat. Stejně tak organizační činnost v době přidělení letecké techniky v tehdy ještě existujícím Aeroklubu Přelouč nebyla na žádoucí úrovni, protože oba školní kluzáky zůstaly v Hodkovicích neodebrány.

Nicméně, na tento dopis nebyla zaznamenána žádná reakce, a protože o školní kluzáky nebyl ze strany aeroklubu až takový zájem, nebyly v tomto směru podniknuty už žádné kroky.

5.července 1951

Titl.
Posádková správa Praha
P r a h a 16/2

Č.j.2.51/T Pardubice 5.7.1951

Vznamujeme Vám, že Výcvikové oddělení závodní org.
ČSL. Tesla n.p. Pardubice přebírá veškerý materiál a provoz
bývalých aeroklubů VAP Pardubice a ČNA Přelouč. Žádáme Vás
o zaslání seznamu materiálu propůjčeného MNO těmto aeroklubům,
abychom Vám mohli oznámiti seznam materiálu po odpisech
ke spotřebě skutečně převzatého.

S pozdravem
Práci čest!

S ohledem na skutečnost, že veškerá letecká a téměř všechna pomocná technika byla v majetku MNO a její evidence se značně lišila od skutečnosti, vyvstala snaha vedení Výcvikového oddělení základní závodní organizace Tesla n.p., Pardubice o vyjasnění. Na základě tohoto dopisu začala mezi aeroklubem a MNO, zastoupeným Posádkovou správou Praha, člá korespondence.

Bohužel, ne vždy zůstaly žádosti aeroklubu vyslyšeny, viz následující dopis:

Posádková správa Praha
P r a h a 16/2

Věc: Motorová vozidla pro ČSL. Pardubice 14.7.1951.

Č.j. 3-51/T

Soudruzi,

Žádáme Vás zdvořile, abyste nám, jeli možné, zajistili
dva nákladní vozy 2-3 t a jeden osobní vůz obsahu kolem
1000ccm, které velmi nutně potřebujeme k dopravě našich
pilotů a zákl. na naše letiště, vzdálená 15 a 30 km od Pardubice. Osobní vůz potřebujeme pro tahání transportních vozů
s bezmotorovými letadly. K našemu výcv. odd. jsou přičleněny dva aerokluby místní a dvě organizace závodní a členové našeho výcv. odd. dojíždějí na letiště ze tří okresů
Pardubického kraje.

Jedná se o vozidla z motorového parku Posádkové
správy v Kutné Hoře, která je v současné době dodává, nebo
bude dodávat Mototechna v Praze.

Doufáme, že bude možné najít řešení, kterým získá naše
výcvikové oddělení koupi vozy, nutné k rozvoji lid. letectví
Pardubického kraje.

S pozdravem
Práci čest!

23.července 1951



Letištní parta - zleva: Dalibor Kaňka, Viktor Švabenský, Josef Tichý, Milan Zobač, Zdeněk Čížek, Zdeněk Balaš, Ladislav Novák, v kabině Steyera Jaromír Jeník; Nový Dvůr, léto 1951

Je zaznamenán poslední start instruktora Klubala na Novém Dvoře. Ten přijal zaměstnání jako plachtařský instruktor ve Státním plachtařském výcvikovém středisku Ministerstva dopravy ve Zbraslavicích.

Plachtařští žáci na Novém Dvoře tím pádem přišli o posledního oficiálního instruktora a byli nuceni využívat služeb instruktorů okolních aeroklubů, kteří na Nový Dvůr chodili létat.

Státní plachtařské výcvikové středisko MD ve Zbraslavicích.
Čj. /1951. Ve Zbraslavicích dne 25.července 1951.

P o t v r z e n í .

Potvrzujeme, že s. Vincenc K l u b a l , narozený 28. listopadu 1910 v Mikulovicích, okres Pardubice, bytem v Pardubicích II, K dolíčku 16, byl v době od 1. července 1951 do 31. července 1951 zaměstnán jako plachtařský instruktor ve státním plachtařském výcvikovém středisku ministerstva dopravy ve Zbraslavicích.

Správa státního civ. letiště
Zbraslavice
Puroš

A aby toho nebylo málo, rozběhla se další kola prověřování létajícího personálu. Piloti opět předstupovali před prověřkové komise a snažili se vzbudit důvěru v tom, že nejsou žádnou hrozbou lidovědemokratickému zřízení. Nepovedlo se to všem. Stačil jen malý „kaz“ na posudku, který na dotyčného zpracoval zaměstnavatel nebo škola, případně Místní národní výbor či všemocná organizace STB a ortel byl neodvratný.

(Ze vzpomínek Milana Zobače)

„Jednoho dne, večer při poletovém rozboru před barákem na Bumbálce, samozvaný 'velitel', dosud považující se za předsedu plachtařského odboru Vršovský, četl jména těch, kteří následující den budou létat. Moje jméno a jméno Standy Moravce nezaznělo. Dobrovolně jsme tedy vzali službu na navigáku. Ta nám vydržela takřka celý rok. Oba jsme v té době odmaturovali, takže jsme se měli na navigáku dobře. Navíc jsme měli velkou výhodu v tom, že jsme nemuseli stěhovat hangár. Vršovský nás sice nechal asi dvakrát 'skočit si' na Šohaji takřikajíc na černo, ale s odpovědí na otázku, proč nemůžeme regulérně létat, nás odkázal na Kořínka.

Franta Kořínek byl zaměstnán v Tesle v konstrukci. Byl to šikovný technik a jako melouch lidem opravoval auta. Měl motorový diplom a byl ve vedení aeroklubu. Jenže na letiště v Novém Dvoře nejezdil, jen do Přelouče, ale tam bylo motorové létání v tu dobu 'zaříznuté', tak jsme zašli k němu domů. Byli jsme u něj asi 2x.

Od Kořínka jsme se dověděli, že ze školy nám přišel nepříznivý posudek. Poradil nám však, že se nemáme nechat odradit a dál jezdit na letiště, že se na to časem zapomene.

Tak jsme jezdili a navigák byl takřka naše živnost. Ony se tam občas odehrály i zajímavé věci!

Klatba z nás byla sejmuta až v polovině roku 1952. “

Korespondence aeroklubu s MNO poněkud rozvířila stojaté vody. Ministerští úředníci zabývající se inventurními seznamy najednou zjistili, že MNO má na svahovém letišti majetek, který není příliš užíván, a rozhodli o jeho likvidaci. V tom smyslu obdržel aeroklub výzvu, aby zmíněné objekty uvolnil.

Snad v ten moment se zrodila myšlenka, že by nebylo marné zařízení svahového letiště přestěhovat na Nový Dvůr.

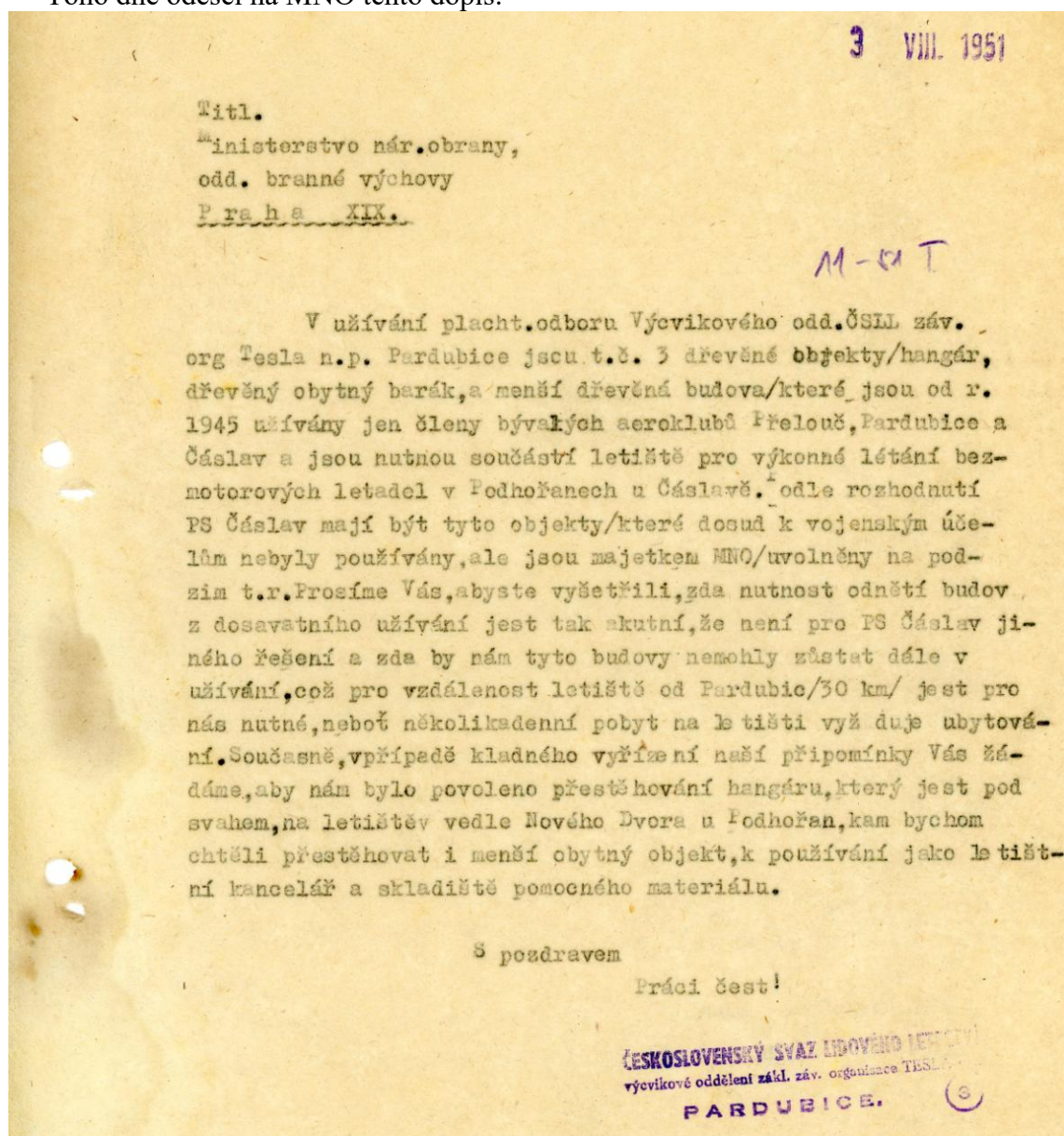
Ten nápad měl svoji logiku. Bývalé „Plachtařské středisko ČNA“ na svahu Železných hor u Podhořan (Bumbálka) bylo po většinu dnů zcela opuštěné, pouze občas ze soboty na neděli tam přespalo pár plachtařů. V hangáru u silnice Podhořany-Semtěš se ve složeném stavu nalézalo ještě několik školních kluzáků, ale spíš se tam pomalu hromadil nepotřebný materiál. Ani tento objekt nebyl pod dozorem a bylo jen otázkou času, kdy se dostane do zorného pole nejrůznějších nenechavců. Přitom nový hangár na Novém Dvoře, ač v současné době kapacitně vyhovoval, pro budoucnost neskýtal z technických důvodů možnost případného rozšíření.

A na novém letišti pochopitelně chybělo zázemí i pro administrativu. Hodil by se tedy i ten objekt, který na svahu historicky vyrostl jako prvý - altán neboli pavilonek, který na svahovém letišti sloužil nejprve jako sklad náradí a materiálu, posléze jako kancelář a samostatná ubytovna instruktorů!

Realizaci projektu si vzal na svá bedra Ladislav Jírek, který prověřil pár technických detailů, a když zjistil, že z technického hlediska by demontáž, převoz a opětná montáž objektů byla uskutečnitelná vlastními silami, formuloval písemnou žádost na Ministerstvo národní obrany.

3.srpna 1951

Toho dne odešel na MNO tento dopis:



Upřímně řečeno, málo bylo těch, kteří věřili, že dopis „zabere“. K údivu nevěřící většiny však dopis tentokrát bez odezvy nezůstal! Zanedlouho aeroklub obdržel oficiální svolení ministerstva k přestěhování zařízení bývalého svahového letiště na Nový Dvůr, i když s výhradou, že i nadále zůstane majetkem MNO. Krom toho si aeroklub musí uhradit veškeré náklady se stěhováním a novou výstavbou sám!

Letištní partě tak nastala 2. fáze budování a v organizaci Československého svazu lidového letectví začalo přituhovat. Byl vydán tzv. „Provozní řád“. O létání samotném v něm bylo pomálu, zato se hemžil nejrůznějšími „přízemními“ nařízeními a pokyny.

6.srpna 1951

Praha - Pokyny pro činné členy:

„Podle provozního řádu každý činný člen, který létá, má za povinnost nositi s sebou na letiště řádnou členskou legitimaci se zaplacenými známkami! Vedoucí funkcionáři výcvikových oddělení jsou odpovědní za to, že bez platné členské legitimace nebude nikdo k žádné činnosti připuštěn.

K udržení řádné kázně a disciplíny mezi členy výcvikových oddělení se v každý letový den ráno provádějí nástupy, kdy po přečtení denního rozkazu, desetiminutovce (politické) a určení služeb na letišti, se zahájí činnost. Při tom nutno klást patřičný důraz na řádnou dochvilnost k rannímu nástupu. Konec dne a tím i konec činnosti se uzavírá opět nástupem, při kterém je zhodnocena činnost za celý den."

(Letectví 16/1951)

Mezitím se i pilot Vršovský se zařadil mezi „stříbrné céčkaře“ (odznak č.417), ovšem mezi místním lidem leteckým kolovaly nejrůznější fámy a nedůvěra k tomu, kterak jej získal. Nota bene, bylo zvykem, že piloti o svém prvním přeletu sepsali záznam, který sloužil ostatním jako poučení. Ten Vršovského se však, na rozdíl od ostatních, nedochoval. Že by náhoda?

Faktem je pouze to, a pozornému čtenáři to jistě neuniklo, že číslo Vršovského odznaku je nejnižší, ačkoliv piloti Šlechta, Zobač, Sládeček a Kaňka prokazatelně splnili podmínky k jeho zisku dávno před ním!

15.srpna 1951

V den, kdy Vršovský ukončil ve firmě svého otce zaměstnání myče oken, odstartoval za účelem zisku podmínek „stříbra“ pilot Josef Tichý. Jeho úkolem bylo zdolat alespoň 50 km. To se mu podařilo a současně dosáhl i převýšení 1.170 m.

LETOVÝ ROZKAZ čis. 1
(Viz pořad. čís. „Letové knihy“)

1. Pilot(i) Josef Tichý

2. Pozorovatel

3. Ostatní členové posádky

4. Letoun LG-125 OK- Volací značka 0423

5. Start 11 hod. 30 min. Pravděpodobná doba letu 1 hod. 40 min.

6. Úkol přelet 50 km

7. Výzbroj a výstroj letounu 1 padák, 1 barograf

8. Výška letu nad terénem..... m.

9. Při náhlé změně počasí: a) vraťte se na základnu. b) přistáňte na letišti

Velitel letounu Josef Tichý

Velitel letky Kaňka

Letový rozkaz podepsali Kořínek a Kaňka

K tomu na vysvětlenou: Josef Kořínek byl vedením Výcvikového oddělení základní závodní organizace Tesla n.p., Pardubice pověřen (krom vedení motorového odboru) i dohledem a funkcí „administrátora“ plachtařské činnosti, praktickou část postupně přebíral do své odpovědnosti Dalibor Kaňka.

Dne 15. 8. 1951. jsem startoval navijákem na větrnici LG 125 Šohaj, im. zn. OK 0723 z letiště Podhořany. Po vypnutí v 11,31 min. (výška 280m) otáčím Šohaje k obci Turkovice, kde nalétávám stoupavý proud o síle 1-2 m/ sec. Při dosažení výšky 750 m jsem byl snesen větrem jižně od letiště. Srovnávám Šohaje na kurs 120 a s malou stratou výšky přelétávám Seč. Nad zříceninou hradu Oheb nalétávám pod velký Cu. do kterého jsem ve výšce 900m vlétl ve stálém stoupání 3-4m/ sec. dosahuji výšky 1.340m (nad místem startu) srovnávám do kursu 120 a pod tímto kursem letím bez točení při 0-2m/ sec. klesání. Ve výšce 1.050m jsem z mraku vylétl a za stálého klesání nalétávám do základny dalšího Cu. ve kterém dosahuji výšky 1.450m (stoupání 2-4m/ sec. po dosažení této výšky, stoupání ustalo a tak pokračuji v letu na kurs 120. Asi ve 12,30 min. vylétávám z mraku ve výšce 1.100m. Po mnou je křižovatka st. silnice u Ždírcu, kterou bezpečně poznávám (několikrát projel autem) v dálce ve směru 140 vidím velký rybník Dářko, který přelétávám. Na jeho východním cípu nalétávám na stoupavý proud o síle 0-1m/ sec. Asi po čtyřech otáčkách stoupání ustalo na nule, tak pokračuji v kurse 120. Polevé ruce mám Žakovu horu a Děvět skal. Nad obcí Jiříkovice (dle pozdějšího zjištění) kroužím na 0-1m/ sec. ve výšce asi 800m po několika otáčkách stoupání ustalo, marně se snažím něco nalést, zde končila řada Cu. a na východě ještě ^{obloha} ^{o kumulaci} pokryta Alf Cu. Ve výšce 550m přelétávám Nové Město na Moravě, kde na jeho východním okraji nalétávám nulu na které se asi 5 min. držím a hledám místo na přistání. Severně od města vidím dosti velkou louku u obce Pohledec, kde ve 13,10 min. přistávám asi 150m od hřiště, (výškoměr ukazuje 250m) kam jsem Šohaje odtlačil aby lidé nešlapali po louce. Po ohlášení na M N V volám do Nového Města na stanici S N B.

Josef Tichý

Zpráva o přeletu zaznamenaná Josefem Tichým; Nový Dvůr, 15.8.1951

A protože Pepek Tichý byl známý „pečlivák“, postaral se v rámci potvrzení o věrohodnosti svého přeletu nadstandardně i o následující dokumenty:

<i>Stvrzujeme, že pilot Josef Tichý na letadle LG-125 šokaj OK-0723 přistál dne 15.8.1951 v 13:10 hod. u obce Pohledec u n. města na Moravě. Při přistání nedošlo k poškození letadla.</i> <i>15.8.1951. mld. Bohumír</i> <i>1578 1951.</i>	Sbor národní bezpečnosti Valtelská stanice v Novém Městě na Mor. POTVRZENÍ o přeletu a přistání letadla: potvrzuje, že pilot / žák / <i>grom</i> / <i>Tichý</i> / S N B - Správa let. a pod. / z aeroklubu <i>Parolovice</i> přistál v, na <i>u Pohledce</i> dne <i>15/8/1951</i> v <i>13.10</i> hod. letadlem typu <i>LG-125</i> motor. značky - OK - <i>0723</i> v <i>Nov. Městě p. Mor.</i> dne <i>15.8.</i> <i>podp. Krotounek</i> / razítko a podpis / Aeroklub potvrzuje, že zplňtý transport v díle <i>205</i> km, byl proveden <i>bezpečně</i>, za ochr. vozidlem x/ / razítko aeroklubu a podpis odpověd. ved. provozu / x/ Nehodící se, škrtněte.
--	--

Dokumenty stvrzující přistání Josefa Tichého u obce Pohledec, 15.8.1951



Josef Tichý s manželkou Evou; Nový Dvůr, léto 1951

A protože tím splnil všechny podmínky k získání „stříbrného céčka“, náležel mu tento ceněný plachtařský odznak s číslem 507. Ten mu však byl vydán až 15.7.1952.

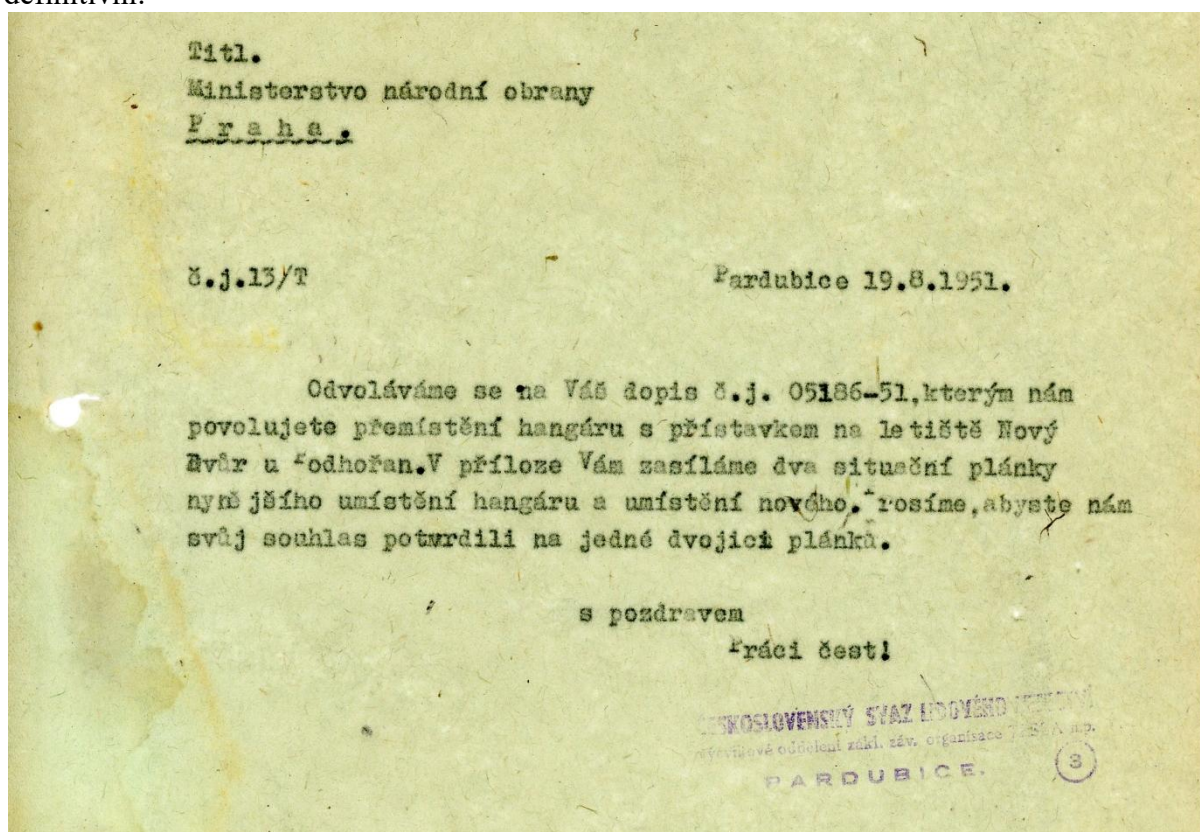
19.srpna 1951

Ačkoli „papírová vojna“ s MNO ještě neskončila, z výkazu brigádnických hodin Josefa Tichého lze vyčíst, že byly zahájeny výkopové práce pro základy budoucího hangáru č.2, který vojenská správa dovolila přestěhovat z jeho původního umístění (u silnice Podhořany – Semtěš) na vytýčené místo letiště na Novém Dvoře.



První kopnutí do země prvními brigádníky: zleva Dalibor Kaňka, Zemanová ?, Zdeněk Čížek, Josef Tichý, Zdeněk Král; Nový Dvůr, 19.8.1951

Zdá se, že vše je na nejlepší cestě, a že svolení k přestěhování hangáru lze považovat za definitivní:



Jak bylo výše uvedeno, celou akci administrativně zabezpečoval Ladislav Jírek. Ten také „vymyslel“ umístění hangáru, zanesl jej do katastrální mapy a odeslal na MNO. Od té doby tam hangár stojí až do dnešních dnů.

Naplno se rozeběhly výkopové práce. Letci se rozdělili na dvě party, jedna pracovala, druhá létala a pak se skupiny prohodily. Samozřejmě, byli i tací, kteří se fyzické práci pod nejrůznějšími záminkami úspěšně vyhýbali.

Stejně jako při stavbě prvního hangáru se vše dělalo ručně. Na stavenišť dosud nebyla zavedena přípojka elektrického proudu, a když se osazenstvo letiště dozvědělo, že Vršovský se 20.8.1951 stal zaměstnancem VÚOSu jako elektromontér, mnozí si ho vzhledem k jeho dosavadnímu zaměstnání a získaným kvalifikacím dobírali s tím, že jako rodilý Pražák „o elektrice ví akorát to, že se do ní nemá za jízdy naskakovat“.

Mezitím Vršovského otec, jehož firma na mytí oken byla znárodněna a přešla do „komunálu“, přijal místo správce a hlídače areálu bývalého svahového letiště na Bumbálce. Celá rodina se nastěhovala do „altánku“, který původně sloužil jako kancelář a ubytovna instruktorů.

23.srpna 1951

PŘEJÍMACÍ LISTINA PLACHTOVÉHO LETADLA			
Výrobní továrna: Rudý Letov, národní podnik, závod Kralupy n. Vlt.			
Typa: VT 7			
Druh a účel: cvičný větroň			
Výrobní číslo: 25			
Imatr. značka: OK - 0816			
Váhy:			
Váha let. prázdného 210 kg			
Přítěž 100 kg			
Váha let. za letu 310 kg			
Celková s přítěží			
Letadlo bylo řádně předáno komisí MNO/MD/ v Kralupech n. Vlt.			
dne 23.8.51.			
Předáno:		Převzato:	
Příloha: 1x deník 2x osvědčení			
Obdrží: 1 x aeroklub 1 x závod 1 x MNO 1 x MD			

2731266 5508

ČESKOSLOVENSKÝ SVAZ LIDOVÉHO LETECTVÍ
VÝCVIKOVÉ ODDELENÍ
TŘA. úř. organizace
TESLA n. p.
PRAHA
23.8.1951

Přejímací protokol VT-7 OK-0816 s datem 23.8.1951!

Výše uvedený dokument prokazuje, že výrobní závod si s evidencí expedice výrobků asi příliš hlavu nelámал, protože jak známo „Luňák“ utrpěl už 15.3.1951 vážné poranění a byl zpět u výrobce na opravě.

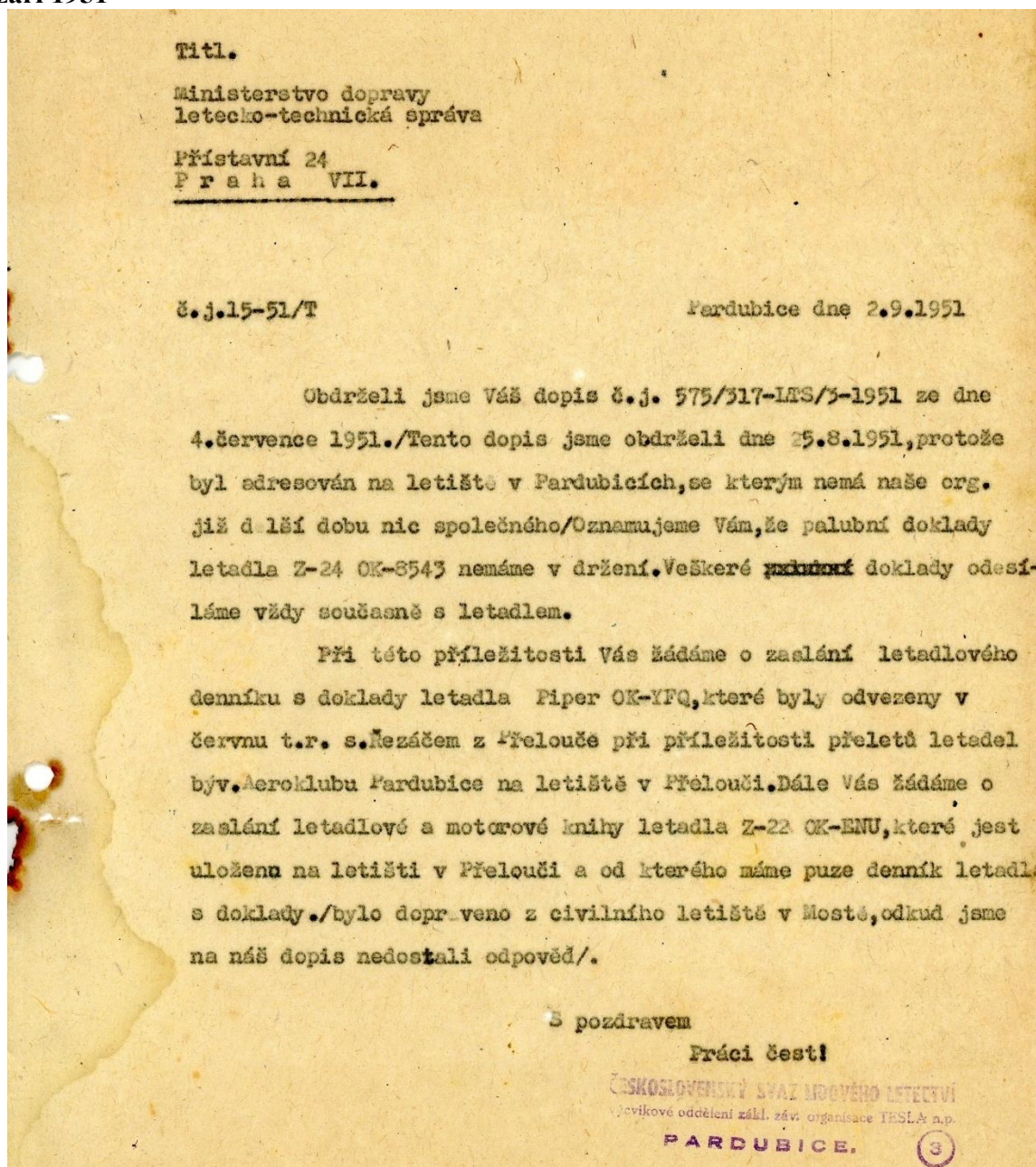


Kopeme, kopeme, kopeme ...



... občas i létáme; Nový Dvůr, srpen 1951

2.září 1951



Další doklad o tom, v jakém stavu byla evidence letecké techniky. Podobně „kostrbatá“ byla i komunikace ústředního orgánu Československého svazu lidového letectví s podřízenými i nadřízenými složkami, a proto docházelo k podobným „úsměvným“ situacím, kdy se po celé republice hledala letecká technika.

Podobně tomu však bylo i na úrovni místního aeroklubu. Tím, že před převzetím pomocného i leteckého materiálu od Východočeského aeroklubu Pardubice a Aeroklubu Přelouč neproběhly řádné kontroly a fyzické inventury, stalo se, že nynější Výcvikové oddělení základní závodní organizace Tesla n.p. Pardubice muselo obhospodařovat na jedné straně materiál jehož původ byl naprosto neznámý, na straně druhé bylo nuceno evidovat materiál, který nebyl fyzicky dohledatelný. Mnohdy díky tomu docházelo k téměř absurdním situacím, kdy aeroklub využíval prostředky, které nikdo neevidoval, nikomu tudíž nepatřily, a naopak, různými institucemi byl vyzýván třeba k vydání nebo registraci položek, které nikdy neobhospodařoval.

Tuto situaci se seč mohli, snažili napravit Kořínek, Kaňka a Šlechta. O jejich snaze svědčí následující:

ČESKOSLOVENSKÝ SVAZ LIDOVÉHO LETECTVÍ
výcvikové oddělení zákl. záv. organizace TESLA n.p.
PARDUBICE. (3)

Titl.
Okresní Národní výbor
zeměldský referát
Přelouč.
č.j.18-51/T Pardubice 3.9.1951

Výcvikové odd.ČsLL Tesla n.p.Pardubice převzalo veškerý letecký mazeriál a materiál pomocný od Čsl.svazu lid.letectví,zákl.místní org.Přelouč.Mezi převzatým materiálem jest traktor Svoboda 10 evid.č.Č-Pu 2025 ,který byl darován bývalému aeroklubu v Přelouči STS Přelouč a který byl našim členy opraven.V STS Opravně jsme se informovali,zda můžeme obdržet doklady tohoto traktoru, a bylo nám sděleno pouze ~~typové~~ č.typového osvědčení - 142179 P .STS žádné doklady v držení nemá.Prosíme Vás, jsou-li doklady u Vás,nebo na dopravním odd.uloženy,abyste nám je zaslali,abychom mohli jako držitelé provést převod a splnit předpisy.Současně prosíme o informaci,zda vůbec musí mít traktor číslo a být pojištěn,slouží.li/resp.bude sloužit/pouze jako letištní vozidlo a nebude.li se pohybovat mimo obvod letiště.

Okresní národní výbor S pozdravem
v Přelouči
Došlo: - 5 IX. 1951
Zn.: Příl:

Práci čest!
ČESKOSLOVENSKÝ SVAZ LIDOVÉHO LETECTVÍ
výcvikové oddělení zákl. záv. organizace TESLA n.p.
PARDUBICE (3)

Titl.

ONV Čáslav

Dopravní odd.

Č á s l a v .

č.j.19-51/T

Pardubice dne 3.9.1951

Oznamujeme Vám, že Výcvikové odd. Československého svazu lid. letectví Závodní organizace Tesla n.p. Pardubice převzalo veškerý materiál který měl v držení bývalý aeroklub v Pardubicích, mezi kterým se také nachází traktor Svoboda 15 ev. č. č.-Ča 873. Tento traktor jsme převzali úplně bez dokladů a zjistili, jsme, typové osvědčení bylo STS Čáslav řádně předáno ale ztratilo se v Pardubicích u bývalého místního aeroklubu. protože bychom chtěli splnit předepsané formality s převodem traktoru na nového držitele, prosíme Vás o informaci, jak si máme v tomto případě počínat. Prosíme o informaci, je-li opravdu nutné, aby byl traktor opatřen číslem a byl pojištěn, slouží-li pouze jako letištní vozidlo a nepohybují se vůbec mimo obvod letiště.

S pozdravem

ČESKOSLOVENSKÝ SVAZ LIDOVÉHO LETECTVÍ
Práci čest!
výcvikové oddělení náhl. závl. organizace TESLA n.p.

PARDOBICE

117 241 51/T

Téhož dne byl na adresu Ministerstva dopravy odeslán dopis se žádostí možnosti částečného využití přidělených pohonných hmot pro účely dopravy členů plachtařského odboru na letiště.

Na vysvětlení: plachtařský odbor byl prostřednictvím Ministerstva dopravy „dotován“ přidělem automobilového benzínu pro nezbytné jízdy nákladního automobilu Steyer a pro provoz navijáků. Současně byl poskytován omezený příděl motorové nafty pro provoz traktorů Svoboda 10 a 15, které sloužily výhradně pro letištní provoz – zpětná doprava navijákových lan.

Na pohonné hmoty byly vydávány odběrní poukázky a dalo by se říci, že to byla jediná komodita, u které se vedlo přísné vyúčtování.

Titl.

Ministerstvo Dopravy
letecká správa/K rukám s Křehlíka/
Nábřeží I.kijevské brigády
P r a h a II/6

č.j.22-51/T

Pardubice dne 3.9.1951

Zádáme o povolení použití část pohonných hmot automobilních/přidělených placht.odboru našeho výcvikového odd. pro plánované úkoly/na dopravu osob z Pardubic do podhořan u Čáslavě,na letiště pro bezmotorové létání.Vzdálemst letiště jest 30 km,t.j.při měsíčně absolvovaných 4 jízdách oběma směry cca 250 km.Při spotřebě nákl. vozu /Steyer-3.500 ccm-75 ks./ 30 l na 100 km činí spotřeba 75 l měsíčně.Na letiště není možná jiná doprava - není vlakové spojení ani vyhovující autobusová linka.

S pozdravem

Práci čest!

ČESKOSLOVENSKÝ SVAZ LEVNÝCH LETŮ
výcvikové oddělení zákl. záv. organizace
PARDUBICE. (3)

Reakci MD (pokud nějaká vůbec byla) se nepodařilo dohledat, ale vzhledem k tomu, že se „štajerem“ na trase Pardubice-Nový Dvůr-Pardubice s lidmi vesele jezdilo dál, je předpoklad, že v jízdních dokladech se to vždy nějak udělalo, aby „úřední šiml“ byl spokojen.

14.září 1951

Pro stavbu hangáru bylo dovezeno kamenivo a cihly, takže se mohlo začít se základy a podezdívkou.



Budování základů budoucího hangáru; Nový Dvůr, září 1951

Práce na zhotovení základů zabraly celé září i měsíc říjen.

K 1.10.1951 nastupují k vojenské základní službě Hostovský, Král a Vršovský.

8.října 1951

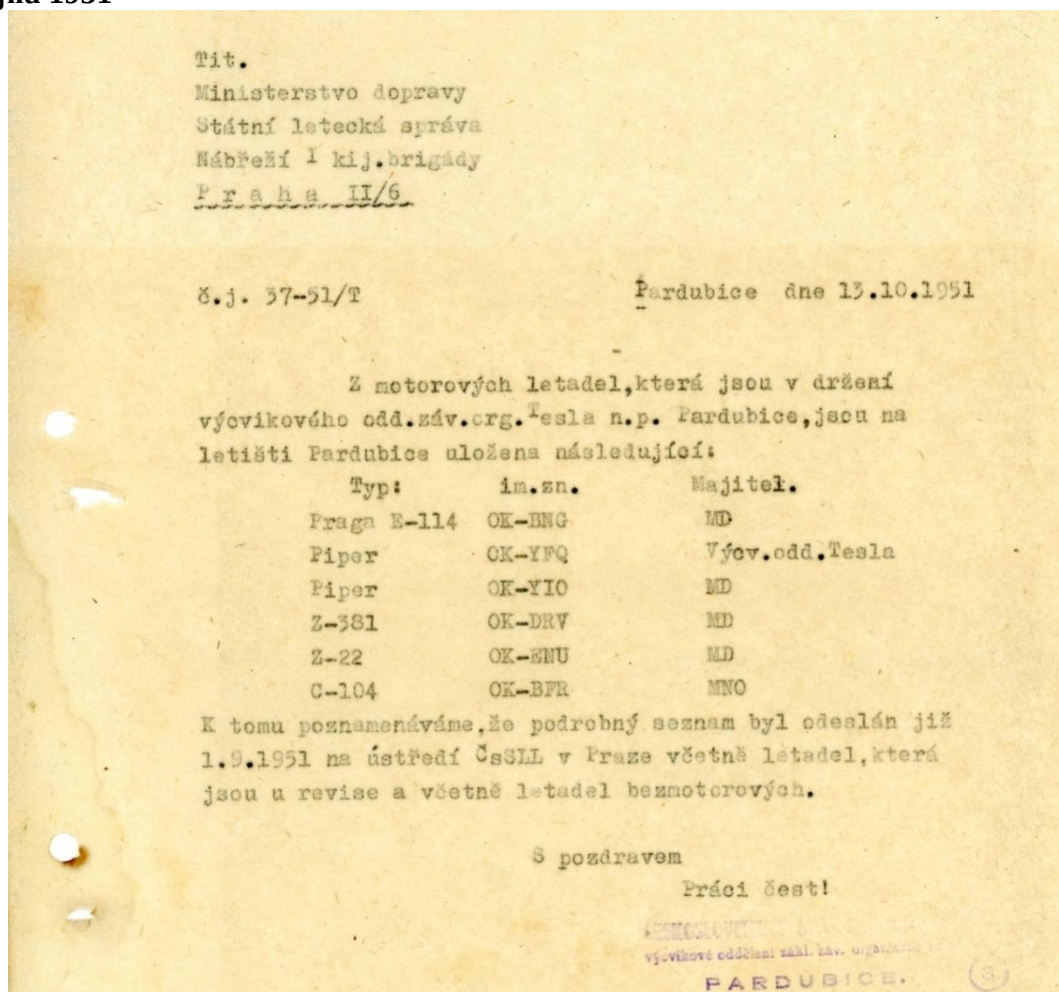
V rámci organizace Československého svaz lidového letectví – výcvikového oddělení základní závodní organizace Tesla n.p., Pardubice dochází k ustavení tzv. „Výcvikového sboru“, v němž jsou zastoupeny všechny ostatní závodní výcvikové organizace zabývající se motorovým a bezmotorovým létáním.

První schůze se účastní Jeník, Kmošek, Kořínek, Kaňka, Šlechta, Švabenský za Výcvikové oddělení Tesla; Kalina a Králík jako zástupci ostatních subjektů.

Jsou seznámeni s výnosem MD, který určuje, že po povolení motorového létání budou mít přednostní právo provozu diplomovaní piloti a výcvik motorového létání bude povolen pouze žadatelům z řad pilotů-plachtařů s úřední zkouškou.

Tak nějak se nám ta tolik proklamovaná masovost lidového létání začíná vytrácet!

13.října 1951



Hlášení o stavu a lokaci motorových letounů; Pardubice, 13.10.1951

Opět ukázka toho, jaká asi byla spolupráce mezi Ústředím ČsSLL a Ministerstvem dopravy. Bylo jasné, že v administrativě to poněkud „skřípe“, ale těžko soudit, na které straně byla chyba.

Ostatně, lidem leteckým se šířila informace o brzkém konci Československého svazu lidového letectví. Nikdo však netušil, co bude dál. Odpověď přinesla blízká budoucnost, ale zatím se „jelo po staru“.

Z ústředí ČsSLL přichází důrazný pokyn k zneschopnění motorových letounů. Těm mají být demontovány výškovky i vrtule a tyto odděleně na dvou střežených místech uloženy!

14.října 1951

V klubovně pardubického hotel „Zlatá štika“ se opět schází Výcvikový sbor. Jsou projednávány důvody zastavení motorového provozu a směrnice pro uvedení letounů do klidu včetně příkazu demontáže důležitých součástí letounů tak, aby nemohlo dojít k jejich zneužití.

Krom toho byl aeroklub vyzván k úhradě pojistného bezmotorových letadel a vozidel v celkové částce 41.300,- Kč a odhad úhrady pojistného za motorové letouny činil 26.200,- Kč. Pochopitelně se rozhořela vášnivá debata o tom, kde na úhrady vzít finance, protože veškerá finanční aktiva padla na materiálové náklady spojené s přípravnými pracemi k plánovanému stěhování hangáru č.2. O stavu přípravných prací referoval Kaňka; ty jsou ve fázi betonování základů.

Kořínek informoval, že na základě dříve učiněné objednávky byly dodavatelsky provedeny práce k zavedení elektrické energie v areálu přeloučského letiště, které je nutno uhradit, ale není z čeho!

Současně konstatoval, že mu nebyly v pořádku předány všechny finanční náležitosti související s hospodařením bývalého Aeroklubu Přelouč. Protože byly zjištěny závažné nedostatky a difference, zejména v evidenci prodaných tzv. „motorových bloků“ navrhuje, aby byla provedena hloubková kontrola hospodaření.

15.října 1951

Úvodník - /Kř/ (kráceno)

„Schválením nového organizačního řádu dostává se sportovnímu letectví ČSR konečně pevné právní základny. V duchu tohoto organizačního řádu jest nám dána možnost vybudovat skutečně masovou organizaci pracujících ČSR, která bude pilířem naší sportovní letecké činnosti.

Aby naše práce byla úspěšná, je nutno zvážit, co jsme dosud na poli reorganizace našeho letectví vykonali a vzít si z toho do další činnosti náležitě poučení. Po letošní únorové konferenci se nám podařilo rozbít staré buržoasní aerokluby a vybudovat množství nových organizací. Podařilo se nám soustředit provádění letecké činnosti na závodní organizace.

Musíme však konstatovat, že v mnoha případech bylo ustavení organizací jen formální, směřující k co nejrychlejšímu dosažení povolení létání, mnohde i za cenu podstatných ústupků od původně vytyčených zásad. Prakticky organizačně žijí jen organizace s výcvikovými odděleními a to ještě nedostatečně. Setkáváme se i s tím, že organizace nese sice jméno závodu, ale odpovědní činitelé na závodě a tím méně široké masy pracujících závodu s touto organizací ve skutečnosti nežijí. To není vina jejich, ale vina funkcionářů a vina členů, kteří mnohde ještě nepochopili správné poslání organizace a domnívají se, že úkolem organizace je jediné výcvik letců. Toto nesprávné chápání činnosti se pak odráží i v náboru členstva, který je prováděn tak, že do organizace vstupují jen ti, kdo se chtějí učit létat a splnění tohoto požadavku se stále domáhají, čímž jsou organizace uváděny do obtížné situace, neboť všem není možno vyhovět. Tuto chybu potvrzuje také další nezdravý jev, že totiž i při několikanásobném zvýšení počtu organizací, nedosáhli jsme dosud odpovídajícího počtu členů, a to zejména – a to je zvláště závažné – v modelářích.

Pro organizační upevnění našich organizací jsme také udělali velmi málo. Ústřední orgány se nepostaraly o dostatečnou náplň práce pro základní organizace a naši funkcionáři nevyvinuli opět dostatek vlastní iniciativy k tomu, aby základní organizace prováděly činnost danou jim prozatímním organizačním řádem základních organizací, aby totiž od úzkého zaměření na samotné létání se přešlo k široké uvědomovací a výchovné práci na poli leteckém v řadách obyvatelstva a tím k získávání stále většího počtu přátel, všestranných spolupracovníků a podporovatelů našeho letectví.

Bylo jistě také chybou, že převážná většina organizační práce a tíha odpovědnosti a úkolů byla položena jen na závodní organizace s výcvikovým oddělením, ačkoli toto bylo pouze úmyslem v otázkách kádrových. Je přeci samozřejmé, že i ostatní organizace musí výcvikovým oddělením pomáhat ve všech úkolech politicky, organizačně i hospodářsky, neboť i jejich členové v těchto výcvikových odděleních létají, nebo budou létat.

A konečně ani ústřední výbor, ani krajské výbory nevyvíjely činnost tak, aby byly skutečně odpovědnými řídicími orgány, které by přenášely úkoly do řad členstva a uplatňovaly správným způsobem požadavky a potřeby organizací.

Nový organizační řád vyjadřuje velmi jasně konkrétní úkoly – vytyčuje hlavní linii. Na krajské výbory budou postupně přenášeny podle pokračujícího organizačního a kádrového zabezpečení jednotlivé úkoly, které dosud provádí ústředí tak, aby se krajské výbory stávaly výkonnými orgány v krajích.

Bude nutno vyhledat široký kádr uvědomělých dobrovolných funkcionářů, neboť organizace musí být vedeny zásadou co největší hospodárnosti. Výhledem a snahou do budoucna musí být stále větší hospodářská soběstačnost a menší závislost na podporách z národního důchodu. I pro práci v základních organizacích musí být vyhledávány kádry obětavých dobrovolných pracovníků, kádry mající předpoklady dobrovolné uvědomělé kázně a schopnosti k převzetí osobní zodpovědnosti za plnění svěřených závažných úkolů.

I ústřední orgán je ve stadiu zásadních organizačních změn, plynoucích z toho, že dosavadní resortní roztržitostí je vedení lidového letectví se všemi odbory soustřeďováno do jednoho odpovědného orgánu. Je to prováděno jen s nejnutnějším počtem pracovníků, který v přítomné době naprosto nedostačuje. Naše organizace musí tento úkol usnadnit ústředí tím, že nebudou se dožadovat jako dosud vyřízení svých požadavků v souvislosti s prováděním letecké činnosti. Jsme vlastně na konci letošní letecké sezóny a v podstatě není tak nutné dohánět v létání to, co jsme z různých důvodů zmeškali, jako spíše to, jak budeme připraveni k plnění opravdu závažných úkolů, které nás v novém pojetí poslání naší organizace čekají v budoucnu. Daleko důležitější než dožadovat se vyřízení přidělu letadel nebo uvolnění létání je upevnit naše organizace, ještě úžeji se přimknout k našim závodům a zainteresovat o činnost co nejvíce pracujících, připravit se zvláště pečlivě na výběr žáků do výcviku v příštím roce, zejména po stránce jejich morální a odborně teoretické předběžné přípravy. Udělat si pořádek ve stavech členstva a členských a registračních příspěvcích. Rozšířit a organizačně řádně podchytit činnost modelářskou. Prostě učinit vše, aby naše organizace se stala nejen formálně, ale opravdu platnou složkou naší socialistické výstavby a hodnotným posílením bojovníků za mír."

(Letectví, 21/1951)

Vyhlášením nového organizačního řádu zaniká Československý svaz lidového letectví a je nahrazen organizací s názvem Dobrovolný svaz lidového letectví (DOSLET). To se pochopitelně neobešlo bez čistek i na nejvyšších místech a dosavadního předsedu Josefa Horna nahradil poslanec Josef Ejlem.

Pochopitelně, že celou organizací opět proběhla vlna prověrek, kdy se prověřovalo prověřené a neproověřené bylo prověřováno s ještě větším odhodláním odkrývat a ničit spiklenecká centra a zakuklené přísluhovače imperialismu.

DOSLET se už celým svým organizačním pojetím nepokrytě hlásil k sovětskému vzoru: DOSAAFu.

29.října 1951

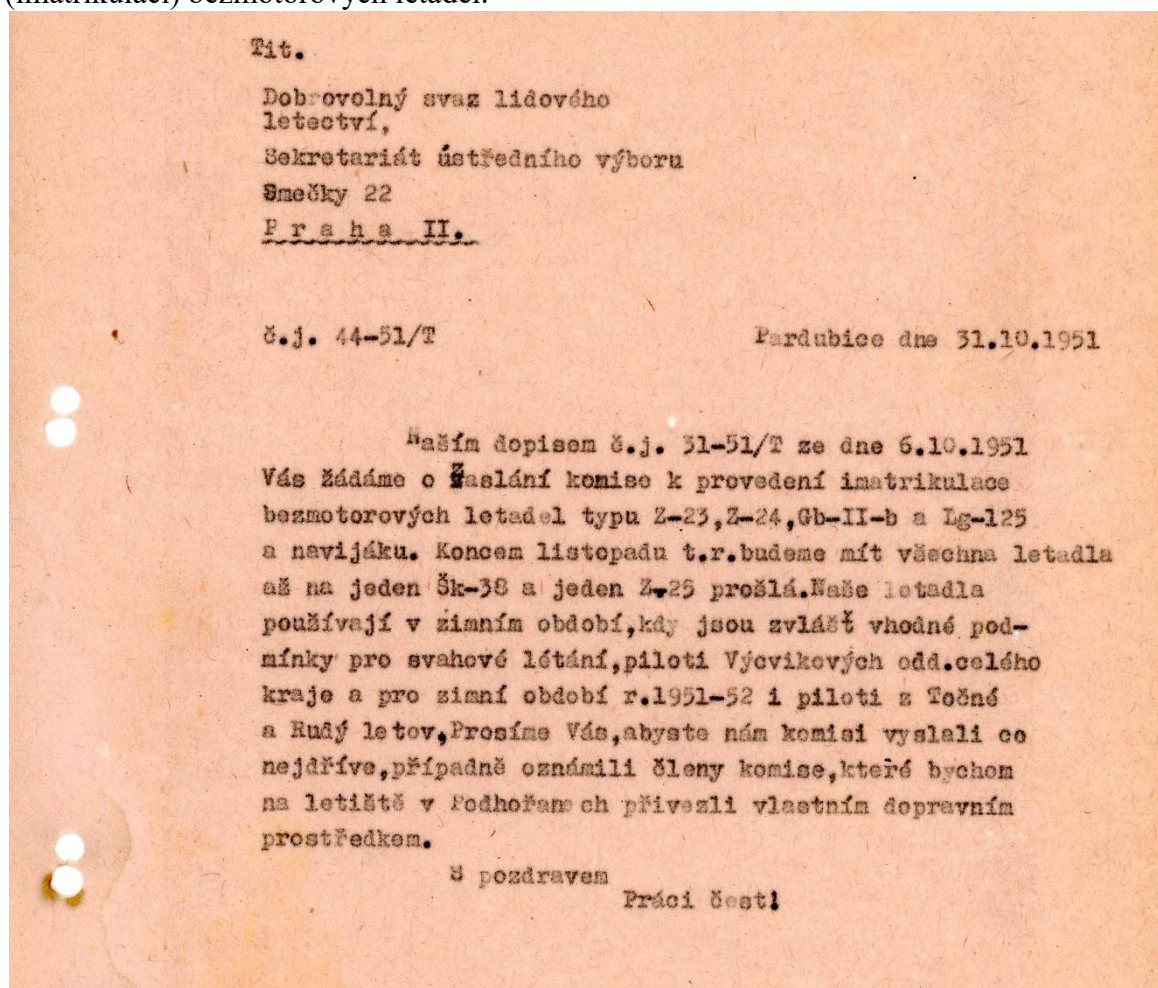
Je zaznamenána další schůze Výcvikového sboru, která řeší otázky pojištění letiště v Novém Dvoře i Přelouči. Je otevřena otázka elektrifikace základny na Novém Dvoře a podána zpráva o probíhajících pracích stavby hangáru č.2 .

Jsou zvoleni delegáti na ustavující schůzi právě vznikajícího Svazu pro spolupráci s armádou.

Prozatímní vedoucí letového provozu Dalibor Kaňka oznamuje, že výnosem ústředí DOSLET bylo stanoveno, že bezmotorový provoz je povolen pouze pilotům, kteří v roce 1952 nastoupí vojenskou základní službu.

31.října 1951

Ústředí DOSLETu je zaslán dopis s výzvou k provedení dodatečných prohlídek (imatrikulací) bezmotorových letadel.



2. listopadu 1951

V polovině roku 1951 se uskutečnila řada jednání a přípravných prací, aby mohl vzniknout Svaz pro brannou výchovu jako vrcholný orgán s celostátní působností. V rámci kolektivního členství, měli členové masových organizací Národní fronty (např. ČSM, Čs. obci sokolské, Čs. svazu motoristů, atd.) projít brannou výchovou. Po dílčích úpravách se tento návrh stal základem pro vznik nové jednotné branné organizace – Svazu pro spolupráci s armádou, označovaného původně jako SARM, což bylo následně změněno na Svazarm.

Československý svaz lidového letectví byl reorganizován dle sovětského vzoru na Dobrovolný svaz lidového letectví – DOSLET. Byly zrušeny aerokluby jako organizační jednotky a administrativně reorganizovány jako Základní organizace pod národními podniky či jednotnými zemědělskými družstvy. Došlo i k přesunu kompetencí; výsadkáři byli vyčleněni z Čs. obce sokolské a přičleněni k DOSLETu, což pomohlo zjednodušit praktickou organizaci.

Provizorní podmínky trvaly do přijetí nového zákona č. 92/1951 Sb. o branné výchově. Účel zákona měl spočívat v zajištění řádné přípravy nejširších vrstev pracujícího lidu k plnění úkolů obrany vlasti, prohloubení jednoty pracujícího lidu s lidově demokratickou armádou, výchovy pracujícího lidu k věrnosti a spojeneckému svazku se Sovětským svazem a se státy lidové demokracie, zvýšení jeho odhodlanosti a schopnosti k obraně vlasti a tím i úsilí o zajištění světového míru. Provádění branné výchovy ustanovil zákon ve školách, ve

střediscích pracujícího dorostu a v dobrovolných organizacích. Výkon branné výchovy v dobrovolných organizacích měl zajišťovat podle § 5 nově ustanovený Svaz pro spolupráci s armádou, který měl činnost v nich řídit, organizovat a kontrolovat.

4.listopadu 1951

K zahájení činnosti nově vytvořených orgánů Svazarmu došlo 4. listopadu 1951, kdy se konala ustanovující schůze Ústředního výboru Svazarmu. DOSLET se stává kolektivním členem již vzniklého Svazarmu, ale zatím si ponechává svůj název.

Prvním předsedou Svazarmu se stal gen. Alois Hložek:

"Zajistit obranyschopnost naší země nemůže být jenom věcí armády samotné. Obrana svobody národů se má stát záležitostí všeho lidu celého státu, proto vítá pracující lid Československa s upřímnou radostí zřízení Svazu pro spolupráci s armádou, proto se přihlásilo na slavnostním zasedání ÚV Svazu dne 4.11.1951 deset organizací (Lidové milice, ČSM, ČOS, Dobrovolný svaz lidového letectví, Autoklub RČS, Československý svaz hasičstva, Čs. Červený kříž, Čs. amatéři vysílači, Ústřední svaz spolků chovatelů poštovních holubů a Kynologická jednota) dobrovolně jako kolektivní členové Svazu, aby pod jeho vedením zocelili politickou, tělesnou i vojenskou přípravou vůli a odvahu pracujícího lidu, aby ho vycvičily k bojové zdatnosti technické, obeznámily s všeobecnými vojenskými předpisy, s organizací obrany zápolí, s přímou obranou obcí, měst a továren, aby zocelili odolnost a kázeň lidu tak, aby vydržel nejtěžší úder a bránil svou vlast až do konečného vítězství."

(Z projevu gen. Aloise Hložka, předsedy Svazu pro spolupráci s armádou)



Znak DOSLETu; listopad 1951

Mezitím na Novém Dvoře finišovaly práce na základech hangáru č.2., které byly vybetonovány a znivelovány.

Hangár u silnice Podhořany-Semtěš byl rozebrán a stavební dílce byly postupně převezeny na Nový Dvůr, kde se ihned započalo s jejich opětovnou montáží. Stavební dozor převzal na svá bedra Zdeněk Olech, a tak práce zdárně pokračovaly.

9.listopadu 1951

MINISTERSTVO DOPRAVY Nábřeží I. čs. kyjevské brigády 12, Praha II/6		Telefon: místní 01451, 00941 meziměstský 01450, 01457	Telegramy: DC MINI Praha	Náhlavy: středa, čtvrtek 9-12	Ústý: Poštovní spojitelná Praha Č-3*28
Čsl. svaz lidového letectví, závodní organizace TESLA, n.p., P a r d u b i c e .					
Vaše zpráva (značka) 37-51/T Věc	ze dne 13. X. 1951.	Naše značka 25692-LR-51. Zpracovatel	V Praze dne 8. XI. 1951. jeho telefonní linka		
Letecký rejstřík ministerstva dopravy Vás žádá o sdělení, kde se nyní nalézá motorové letadlo typu Piper Cub, im.zn. OK-XFC, které jste neuvedli v seznamu letadel.					
Za přednostu leteckého rejstříku: <i>Kurashá</i>					

Tento dopis způsobil dost velký rozruch. Nejenže Ministerstvo dopravy asi ani nezaznamenalo, že se změnil název organizace, ale současní funkcionáři aeroklubu nevycházeli z údivu nad tím, že ministerstvo pátrá po letounu prakticky až po roce!

V dokladech bylo dohledáno, že naposledy byl letoun provozován Východočeským aeroklubem Pardubice 11.6.1950 a týž den byl přelétnut do Přelouče. A pak se po něm zem slehla! Možná humorné, ale absurdita spočívá v tom, že se v tu dobu přísně evidoval každý litr benzínu, řešila se třeba ztráta klíče od hangáru málem jako hrdelní zločin, provoz mnohdy střežil Sbor národní bezpečnosti jako oko v hlavě, aby někdo neulétl „za kopečky“ a najednou..... zmizí kompletní aeroplán! I když, jak se ukázalo, jen papírově.

12.listopadu 1951

Zasedá Výcvikový sbor, tentokrát ve složení Kupka, Kmošek, Šlechta, Kořínek, Kaňka. Horečně se dohledávají doklady k Piper Cub OK-XFC, které po sobě zanechal bývalý náčelník Aeroklubu Přelouč Křemenák v dost zoufalém stavu, aby se zjistilo, že předmětný letoun byl již v červnu 1950 předán do jiného aeroklubu.

A aby toho nebylo málo, na adresu Výcvikového střediska míří další dopis, tentokrát od Posádkové správy Praha:

Posádková správa Praha
Praha 16

Čj. 18044 /OS-1951.

13.listopad 1951.

Věc: Navijáky-dotaz.

Čsl.Svaz lidového letectví
záv.org.TESLA

P a r d u b i c e .

Dopisem Čj.2143/OS-51 ze dne 18.června 1951 dotazoval jsem se býv.aeroklubu v Přelouči na stav a popis 3 navijáků, které dne 11.května 1951 převzal od Automobilní zbrojovky v Přelouči s.Křemenák a který také poslal AZ příslušné doklady. Ve Vašem dopise Čj.26-51/T ze dne 14.září t.r.po Vašem sloučením uvezené navijáky nevykazujete.

Žádám o urychlené sdělení kde jsou t.č.navijáky v používání a o jejich popis,aby mohly být řádně zařazeny a Vám poukázány do evidence.



Tit.

Posádková správa Praha

P r a h a 1 6

Č.j.53-51/T

Pardubice dne 20.11.1951

Věc: Navijáky - dotaz.

Udrželi jsme Váš dopis Č.j.18044/OS-1951 ze dne 13.11.1951 a oznamujeme Vám,že jsme od bývalého aeroklubu v Přelouči nepřevzali žádné navijáky.Dotazem u býv.členů aeroklubu jsme zjistili že se jedná pravděpodobně o 3 ks balonových navijáků, které převzal s.Křemenák v r.1947 až 1948 / nikoliv 11.května 1951./

První kus jest stabilně ukotven /zabetonován/ na svahovém letišti v Podhořanech u Čáslavě, které s.Křemenák budoval.Tento naviják jest bez motoru a nebyl převzat Výcvikovým oddělením Tesla n.p. Pardubice,protože bývalý Aeroklub v Pardubicích tento naviják/již bez motoru/taktéž neměl převzatý.

Druhý kus byl předán aeroklubu ve Dvoře Králové /Dobu předání neznáme a doklad žádný jsme s doklady aeroklubu v Přelouči nepřevzali/

Třetí kus byl demontován a částečně použit /Kladení/ na stavbu pojízdného navijáku, který jest nyní v držení Výcvikového odd. Tesla Pardubice.Zbylé součástky jsou uloženy na letišti v Přelouči/Část/.Motor chybí a nebyl převzat.

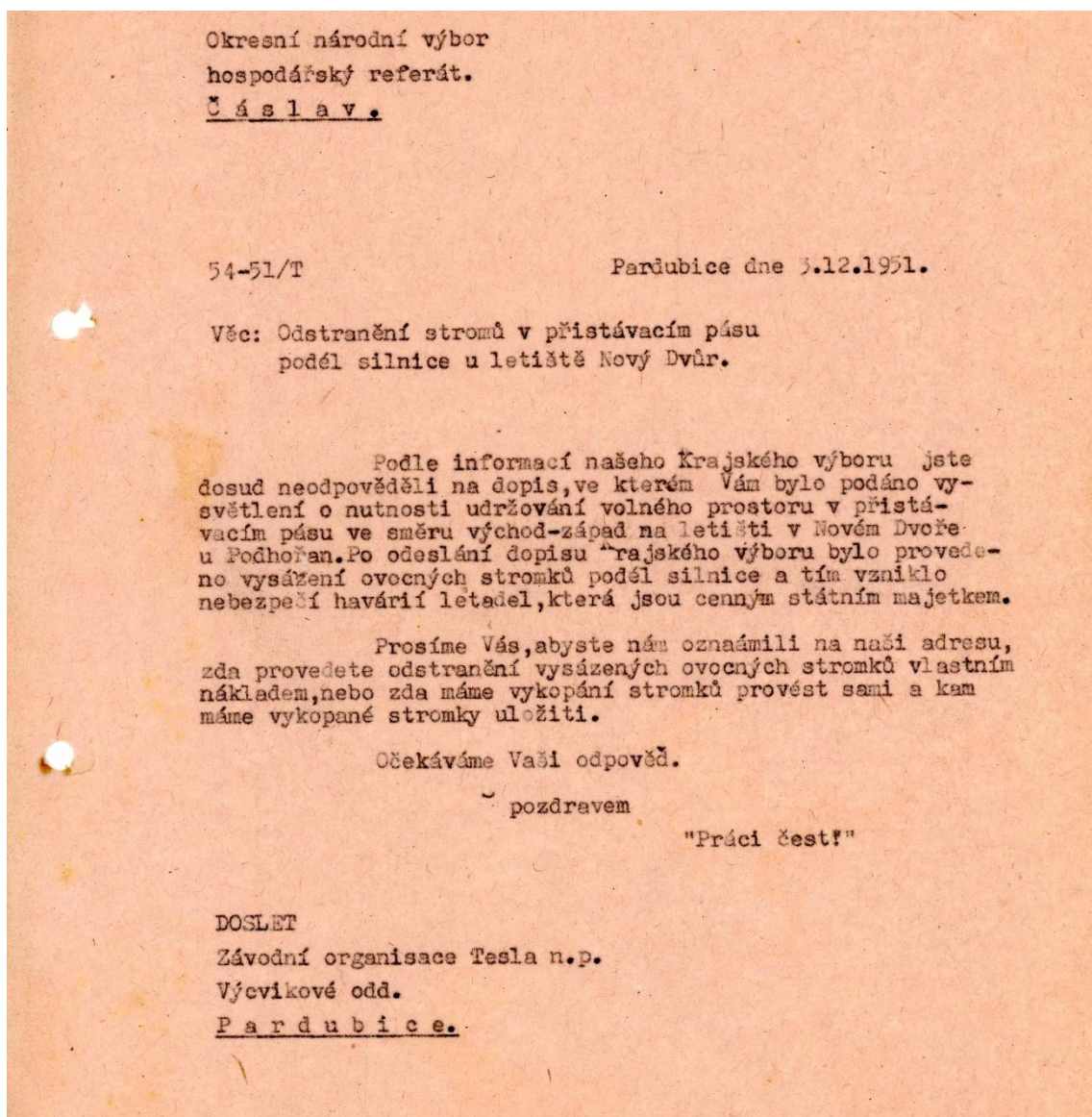
S pozdravem

Práci čest!

Doklad o čilé korespondenci, kterou většinou vyřizoval Jiří Šlechta

26.listopadu 1951

Opět se schází Výcvikový sbor, aby řešil „causu švestka“. O co šlo? Na sklonku jara tohoto roku bylo u východního předpolí dráhy 24-06 u silnice Nový Dvůr – Březinka pokácena se souhlasem správce komunikace část ovocného stromořadí tak, aby vzrostlé stromy nebránily letovému provozu. K úžasu všech, se jednoho listopadového dne na místech pokácených slivoní objevily nové, asi metrové stromky.



10.prosince 1951

Vybudováním základů masové organizace DOSLET pomůžeme zvýšit obrannou schopnost naší země - /Kř/

Dobrovolnému svazu lidového letectví jest dán velký a vysoce odpovědný úkol. Naše organizace bude na nejširší masové základně pomáhat vychovávat nové lidi – lidi hodné současné dějinné epochy naší země, lidi pomáhající budovat socialismus.

DOSLET povede svoje členstvo k vysokému politickému uvědomění, k bezmezné oddanosti věci socialismu a lidově-demokratickému řádu. Úkol přípravy nových socialistických letců spočívá v soustavném čerpání poučení z bohatých zkušeností sovětských lidí, v osvojování si vyzkoušených odborných leteckých znalostí sovětských letců a v neoddělitelném spojování speciální letecké výchovy

s poznáváním současného dění vnitřního i zahraničního. Jedině tak dokážeme vychovat letce připravené bránit svoji zemi kdykoli a proti každému, kdo by ji chtěl napadnout. Musíme rozhodně a nekompromisně bojovat proti všem teoriím, které by chtěly naše letectví vykládat jako sport pro sport, přehlížely by jeho důležitý branný význam a odtrhovaly by je od souvislostí s ostatním hospodářským a politickým děním. Dříve bylo největší chybou našeho letectví, že žilo separovaně od ostatních událostí. Můžeme ukázat konkrétně na mnoho příkladů, kdy i naši plachtaři už po únoru 1948 neviděli dialektickou souvislost našeho letectví s ostatním hospodářským a politickým vývojem. Víme, co to mnohde dalo přesvědčování, že v májovém průvodu, při oslavě svátku všech pracujících, je místo pro naše sportovní letce. Jaké byly těžkosti přesvědčit plachtaře, že v době žní nebo sklizně řepy je nutno pomáhat na našich polích – i když je pěkný den, kdy by se nechalo hezky plachtit a kdy se každý na ten start těšil. A s motorovými piloty to bylo ještě horší. I když tyto zjevy v řadách našich letců i po únoru 1948 nebyly charakteristické pro naše lidové letectví, nebyly také ojedinělou výjimkou a právě proto je nutné na ně poukázat a vzít si z nich nadále poučení. Musíme vést naše letce tak, aby svoji činnost v letectví viděli v naprosté souvislosti s tvůrčí a budovatelskou prací na svých pracovištích, kterou nelze nijak oddělovat.

Učit se od Sovětského svazu neznamena jen o tom mluvit ve všech možných variacích, ale aktivně a tvořivě přenášet jeho zkušenosti na poli letectví k nám. Učit se vítězit v současné době znamená vítězně budovat socialismus v naší zemi a upevňovat světový mír.

V naší socialistické výstavbě setkáváme se ještě někdy i s potížemi, které každému rozumně myslícímu člověku jsou pochopitelné, neboť to jsou obtíže růstu. Neměnitelnou je však skutečnost, že životní úroveň našeho lidu stále stoupá, že úspěšně budujeme velké stavby socialismu, že stavíme školy, nemocnice a upevňujeme jednotná zemědělská družstva. To pochopitelně nemůže být pochuti imperialistickým válečným paličům. A proto v důsledku mezinárodně politické situace nutno naši výstavbu socialismu zajisti po stránce vojenské i branné.

Vybudovali jsme pevnou armádu s novými velitelskými kádry, vyššími z pracujících lidu. Vybudovali jsme ji v duchu slavných husitských tradic, v duchu hrdinů od Sokolova a Dukly, podle vzoru slavné sovětské armády. Tato armáda ochrání dílo našeho pracujících lidu proti každému imperialistickému vetřelci.

Obranu vlasti je však nutno učinit věcí všeho pracujících lidu, vytvořit pro naši armádu pevné zázemí. K tomu dal všechny podklady zákon o branné výchově a ustavení Svazu pro spolupráci s armádou.

Pomáhat k vytvoření pevného zázemí je jeden z hlavních úkolů DOSLETu a proto je nutné nejen vybudovat s urychlením celou organizační strukturu naší organizace, ale tuto strukturu do všech důsledků náležitě upevnit a zajistit pečlivým výběrem funkcionářských kádrů. Funkcionáři, kteří budou zastávat vedoucí místa ve všech složkách naší letecké organizace, budou hybnou pákou všeho leteckého dění. Proto jejich výběru nutno věnovat největší péči. Proto do výborů základních organizací, do krajských výborů a do ústředního výboru jen ty nejlepší, vysoce politicky uvědomělé a obětavé pracovníky, kteří nebudou váhat pro letectví obětavě pracovat a kteří budou zárukou největšího rozvoje naší organizace. Tyto funkcionářské kádry pak povedou naše členstvo po těch nejčistších cestách, které jsou nám ukazovány nejlidštějšími lidmi – lidmi sovětskými!

Socialismus žádá pevný a trvalý mír. A my dnes pomáháme tento mír zajišťovat svoji brannou připraveností a vyspělostí i na poli vojenském. Není přeci sporu o tom, že imperialističtí váleční paliči nejlépe rozumí jedné řeči, a to je řeč silnějšího protivníka. Čím silnější budeme po stránce morální, vojenské i branné, tím menší naději na vítězství mají imperialisté.

Mír zvítězí! Zvítězí proto, že věc míru vzal lid podle slov soudruha Stalina do svých rukou. Zvítězí proto, že řady bojovníků za mír stále a stále rostou na celém světě. Denně se lidstvo přesvědčuje, jaké jsou cíle a jaké je politika tábora míru vedeného nepřemožitelným Sovětským svazem a jaké na druhé straně jsou cíle a politika tábora válečných štváčů vedeného dolarovými spekulanty a kapitalistickými žongléry.

Vybudováním pevných základů naší letecké organizace, řádným upevněním všech jejích složek pomůžeme zvýšit obrannou schopnost naší země, přispějeme k upevnění a zachování světového míru. (Letectví, 25/1951)

Ve stejný den se znovu schází Výcvikový sbor, tentokrát za přítomnosti Antonína Petržílka, pracovníka Krajského výboru DOSLETu Pardubice.

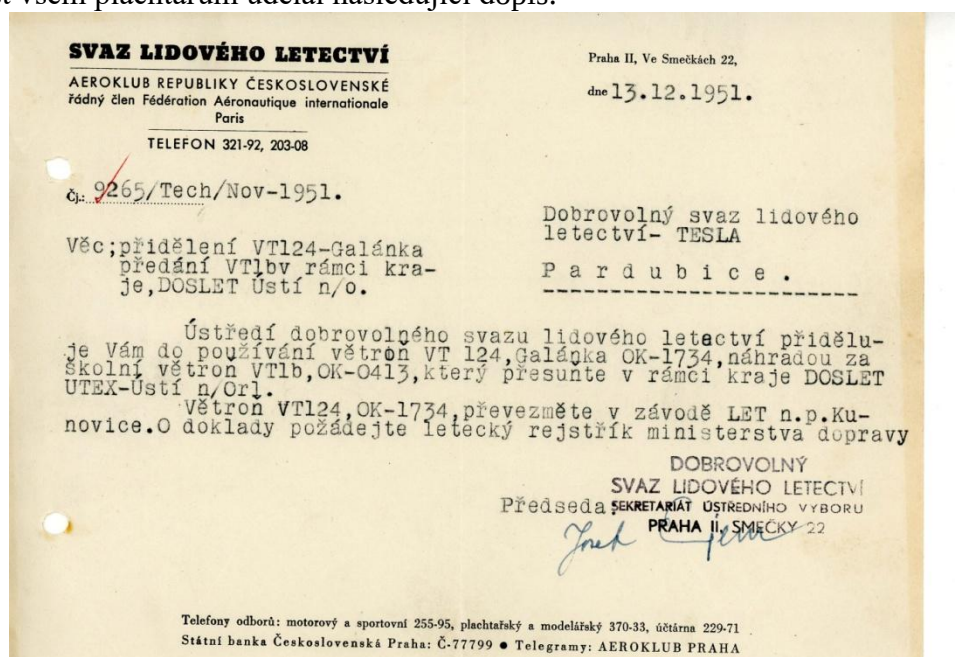
Konstatuje se, že hrubá stavba hangáru č.2 je dokončena, v současné době probíhají terénní úpravy.

Do Kralup n.Vlt. se mají k revizi dodat Z-24 OK-8523 a OK-8323 a do Přibyslavi náhradní díly na Z-23 (4x křídla a vzpěry, 2x trup, 2x výškovky).

Místní služebně SNB ve Vrdech bylo předáno k vyšetření zcizení některých strojních součástí z místa stěhovaného hangáru a polního telefonního vedení v délce 400 m, které vedlo od „hotelu Bumbálka“ k podhořanské poště.

13.prosince 1951

Radost všem plachtařům udělal následující dopis:

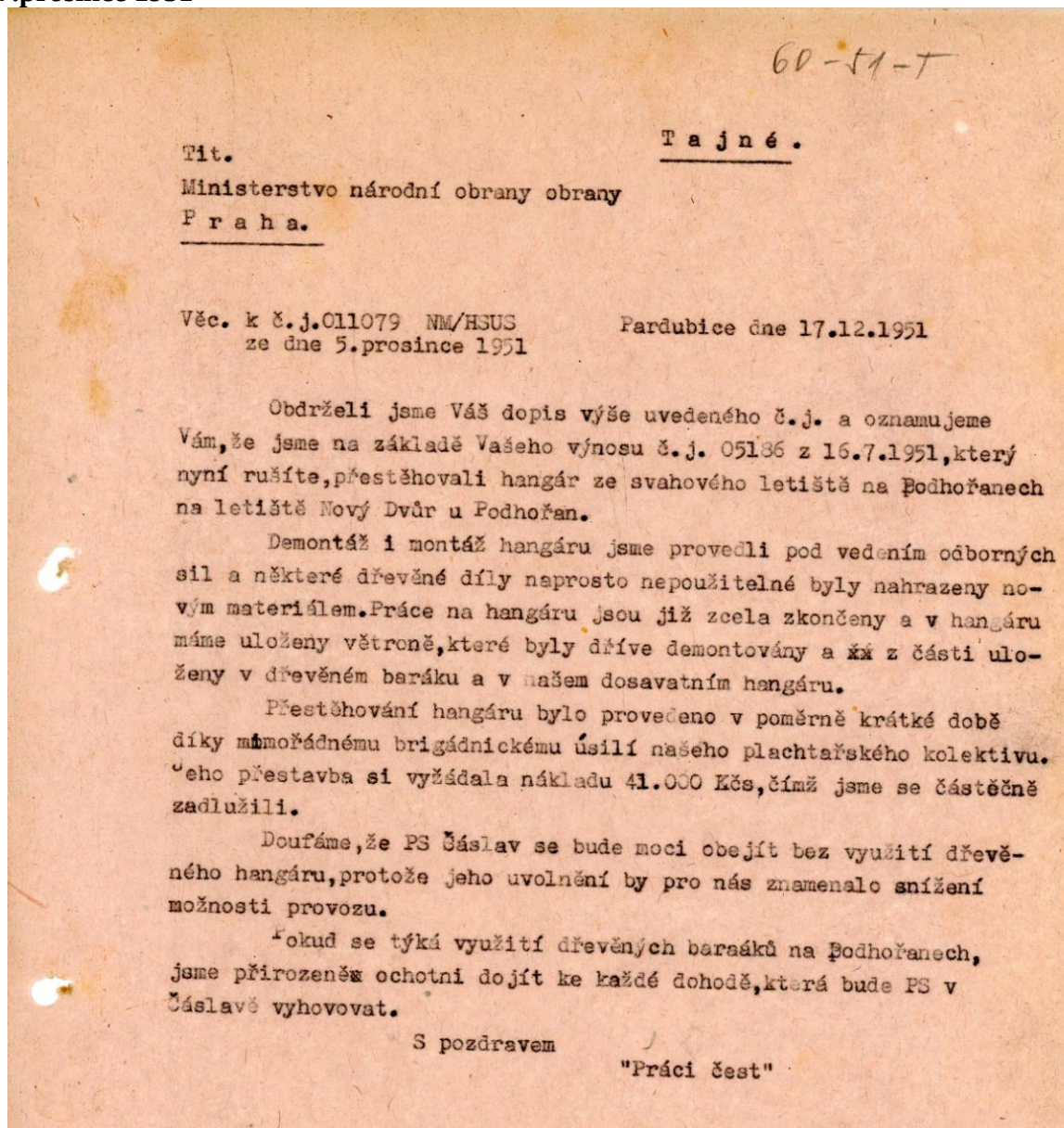


S výrobním závodem bylo dohodnuto, že „Galánka“ bude po továrním záletu zaslána prostřednictvím ČSD do stanice Heřmanův Městec, kde si ji plachtaři vyzvednou.



Hangár č.2 stojí!;Nový Dvůr, prosinec 1951

17.prosinec 1951



Hangár i dílna stojí! To bylo radosti! Hned se mu začalo říkat „horní“, hangár č.1 se tím pádem stal hangárem „spodním“ nebo „dolním“. Pravda, už v něm taková tlačeničky nebyla, protože už ubyli dva „Krajánci“ co šli do revize a ještě se čekalo, až si DOSLET Ústí n.O. přijede pro Gb II.b OK-0413, což se stalo 29.12.1951.

22.prosinec 1951

Jako „dárek k Vánocům“ vychází tajný rozkaz ministra národní bezpečnosti – čl.58 „Prověrka pilotů a žáků bezmotorového a motorového létání a parašutistů, kteří jsou členy Dobrovolného svazu lidového letectví“.

Tento výnos s sebou pochopitelně přinesl další vlnu prověřování a kádrování, čímž definitivně byla zavržena myšlenka lidovosti a masovosti leteckých sportů.

TAJNÝ ROZKAZ

MINISTRA NÁRODNÍ BEZPEČNOSTI

Ročník 1951

V Praze dne 22. prosince 1951

Číslo 43

OBSAH: 57. Dálnopisné zprávy — podávání a podepisování. — 58. Prověra pilotů a žáků bezmotorového a motorového létání a parašutistů, kteří jsou členy Dobrovolného svazu lidového letectví.

57

Dálnopisné zprávy — podávání

a podepisování

Zrušeno dle T. R. M. V. č. 68/55. Ph.
 Sekretariátem ministerstva národní bezpečnosti byl vydán výnos č. j. 1563/022-50 ze dne 19. prosince 1950 upravující podávání, formulaci a podepisování dálnopisných zpráv. Po zjištění, že tento výnos není důsledně plněn, vydal náměstek ministra národní bezpečnosti s. S. Baudyš rozkaz č. j. S-1102/02-51 ze dne 11. dubna 1951, kterým znovu upozorňuje na závady v dálnopisném spojení a nařizuje, aby výnos č. 1563/022-50 byl přesně dodržován.

Přes toto opatření se v dálnopisném spojení vyskytují závady, jež by mohly způsobit značné škody v bezpečnostní službě.

Takový případ se v poslední době stal. Dálnopisně, bez předepsaných náležitostí, byl vydán rozkaz s podpisem ministra národní bezpečnosti, ačkoliv šlo o návrh, který měl být teprve předložen ministru národní bezpečnosti ke schválení. Jenom včasným odhalením a rychlým zákrokem bylo zabráněno značné hospodářské škodě. Pracovníci ministerstva národní bezpečnosti, kteří vydání ministrem neschváleného rozkazu zavinili, budou po zásluze potrestáni.

Aby se podobné případy nemohly opakovat, nařizují:

1. Velitelé všech stupňů seznámí své podřízené s obsahem výnosu č. 1563/022-50, který je dále uveden, a zařídí kontrolu jeho dodržování.
2. Velitel odboru S MNB je odpovědný, že dálnopisné stanice nepřevzou k odeslání zprávy a rozkazy, které nebudou mít všechny předepsané náležitosti (číslo jednací, vlastnoruční podpis, označení funkce podepsaného a pod.).

3. Velitelé všech stupňů budou vydávat všeobecné rozkazy jenom v RMNB, případně v TRMNB podle rozkazu ministra národní bezpečnosti č. 40, uveřejněného ve Věstníku MNB č. 15, článek 73 ze dne 10. července 1951.

Č. S-1317/02-taj.-51.

Výnos ministerstva národní bezpečnosti č. 1563/022-50:

Odstranění závad v dálnopisné službě

Zjistil jsem, že dálnopisné spojení pod vlivem různých okolností nemůže plnit své poslání. Rychlost, spolehlivost a pohotovost dálnopisné služby je denně ohrožována naprostým nepochopením účelu dálnopisu, který má především sloužit rychlému a stručnému podávání informací nadřízeným velitelům a naopak rychlému podávání stručných, orientačních příkazů.

Aby dálnopisná služba mohla plnit dobře svůj účel, nařizují:

1. Dálnopisem lze zasílat jenom taková sdělení, informace a příkazy, u nichž je nebezpečí z prodlení, a nelze tudíž používat kurýrní pošty.

O nutnosti poslati zprávu dálnopisem rozhoduje jak na ministerstvu národní bezpečnosti, tak i na velitelstvích složek a krajských velitelstvích nejmeně velitel oddělení, který koncept dálnopisné zprávy podepíše. Koncepty dálnopisné zprávy musí mít všechny náležitosti zprávy, zasílané kurýrní poštou, včetně podpisu. Nařizují proto, aby koncepty dálnopisných zpráv byly podepisovány s plným uvedením funkce a pod vlastnoručním podpisem, bylo uvedeno jméno strojem v závorce vypsané.

Ku příkladu:

Velitel 2. oddělení 3. sektoru

vlastnoruční podpis

(npor. X. Y.)

2. Zjistil jsem, že zašifrování dálkopisných zpráv je používáno jenom velmi zřídka a že i velmi tajné zprávy a rozkazy jsou podávány v otevřené řeči. Nařizují, aby všechny tajné části zpráv, které mohou při odposlechnutí vyrazit důležité státní tajemství, byly bezpodmínečně zašifrovány. Jde zejména o jména osob, data, bydliště, místa a doby schůzek a pod.

Zprávy přísně tajného obsahu, jejichž uchování v přísné tajnosti je nutné na dlouhou dobu a jejichž event. dešifrací nepřítelem by vznikly státu veliké škody, nesmí býti dálkopisem vůbec podávány a musí se doručovat kurýrně.

3. Dálkopisné zprávy zpravidla mají být potvrzeny a podrobnostmi doplněny zprávou písemnou, zaslanou kurýrní poštou. Jelikož tato zásada není dodržována a dálkopisem se podávají celé dlouhé vyčerpávající zprávy (bylo zjištěno, že jedna zpráva byla podávána až 4 hodiny), jsou dálkopisné linky neustále obsazeny a jsou zejména využívány liknavými pracovníky, kteří lhůtově příkazy vyřizují v poslední chvíli dálkopisem, někdy dokonce pilně nebo bleskově, ačkoliv při včasném vyřízení příkazu mohla být odeslána zpráva kurýrně. Tím je způsobeno, že dálkopis není operativní pomůckou vždy pohotovou a vždy použitelnou pro nepředvídaná rychlá hlášení a příkazy a je pomocníkem opozdílů a liknavců při dohánění lhůt. Nemíním tento stav nadále trpět a zjištěné případy používání a zatěžování dálkopisu pro hlášení a zprávy, které mohly být podány kurýrně, bez zatěžování dálkopisu, budu trestat.

4. Zjistil jsem, že při podávání zpráv dálkopisem hromadně je zneužíváno označení pilnosti. Tak na př. byla odeslána blesková žádost o šetření, ale lhůta na odpověď byla 14 dnů. Označení „BLESK“ bylo v tomto případě zneužito.

Upozorňuji, že každé takové zneužití pilnosti bude přísně stíháno. Označení „BLESK“ smí být použito jenom v takových případech, kdy důležitost zprávy a nebezpečí z prodlení jsou tak velké, že odůvodňují přerušení a vypojení všech ostatních hovorů.

5. Dálkopisné zprávy, pokud nejsou označeny jako pilné nebo bleskové, musí být doručovány ihned i v hodinách nočních je-li adresát přítomen v úřadě. Zprávy označené jako pilné nebo bleskové musí být adresátům, nebo příslušným velitelům doručovány i v noci do bytů.

Adresy bytů jsou za tím účelem v zapečetěných obálkách na stálých službách. Organ stálé služby je za včasné doručení zprávy odpovědný.

V Praze dne 19. prosince 1950

Sešeno podle NMV 6.22/63 čl. 32.

*58

Prověrka pilotů a žáků bezmotorového a motorového létání a parašutistů, kteří jsou členy Dobrovolného svazu lidového letectví

Bezpečnost státu a obrana naší vlasti vyžaduje, aby leteckého výcviku se zúčastnili pouze ti občané, kteří mají naprosto kladný poměr k lidové demokratickému zřízení, jsou politicky vyspělí a státně spolehliví. Výbory základních organizací Dobrovolného svazu lidového letectví (dále jen DOSLET) provedou proto prověrku všech uchazečů o výcvik v plachtovém či motorovém létání nebo o výcvik parašutistů.

Při prověrce je nutno též zajistit potřeby bezpečnosti a proto k osobě každého žadatele zaujme stanovisko příslušné velitelství Sboru národní bezpečnosti.

Po provedení šetření bude žádost každého uchazeče předložena okresnímu velitelství národní bezpečnosti.

K žádosti bude připojen vyplněný dotazník s podrobným životopisem žadatele, potřebné informace o rodinném a veřejném životě žadatele; zjištěné výborem základní organizace DOSLETu, vyjádření kádrového oddělení závodu, případně školy a ústavu nebo místního národního výboru. Dále bude u žádosti vyjádření bezpečnostního referenta příslušného závodu, ústavu; jde-li o posluchače vysoké školy, bude místo vyjádření bezpečnostního referenta připojeno vyjádření předsedy SPVŠ (Spolek posluchačů vysoké školy).

Okresní velitelství národní bezpečnosti vejde neprodleně ve styk s příslušným oddílem státní bezpečnosti a není-li tento v jeho obvodě zřízen, s krajským velitelstvím státní bezpečnosti a zjistí, zda proti osobě žadatelově nejsou námitky s hlediska bezpečnosti.

*Vid TRMNB č. 38/52.4.44

J. M. B.

Po tomto zjištění zašle okresní velitelství národní bezpečnosti žádost se všemi doklady a posudky přímo Ústřednímu výboru DOSLETu — kádrovému oddělení — Praha II., Ve Smečkách 22; současně sdělí, zda proti žadateli jsou či nejsou námitky s hlediska bezpečnosti.

Prověřování žádosti je nutno věnovat patřičnou pozornost a provádět je s největším možným urychle-

V důsledku slučení Dobrovolného svazu lidového letectva so Svazem pro spolupráci s armádou zasílají okresné oddělení VB převertené žádosti žadatelův z všech doklady a posudky krajskému výboru SVAZARMU, příslušnému podle bydliště žadatele.

Č. S-1002/10-taj. 51 z 22. 12. 1951.

Ministr národní bezpečnosti:

LADISLAV KOPŘIVA

Oprava podľa TRMNB č. 102/53, čl. 107

Příloha k čl. 58

ppor. Ráay Anton.

SMĚRNICE

pro provádění prověrky pilotů a žáků bezmotorového a motorového létání a parašutistů, kteří jsou členy Dobrovolného svazu lidového letectví

1. Výbor základní organizace po bedlivém uvážení všech okolností t. j. politické vyspělosti, státní spolehlivosti a pracovní horlivosti při budování socialismu a činnosti v základní organizaci vybere ze svých členů a navrhne ty nejlepší pro výcvik v plachtovém či motorovém létání.

Tem, které navrhne, dá k vyplnění žádost podle dále uvedeného vzoru, k níž připojí dotazník. K vyplněné žádosti a dotazníku připojí žadatel svůj podrobný životopis.

2. Výbor základní organizace DOSLETu na základě patřičných informací o rodinném a veřejném životě žadatele získaných osobními dotazy v okolí jeho bydliště a dále pak dotazy u AVNF a masových organizací, ve kterých je žadatel členem, vypracuje návrh na prověření žadatele. Tento návrh předloží kádrovému oddělení závodu, případně školy, ústavu, MNV.

3. Kádrové oddělení připojí k návrhu své vyjádření o tom, má-li žadatel naprosto kladný poměr k lidově-demokratickému zřízení, zda je politicky spolehlivý a může-li mu být dána důvěra, aby prošel výcvikem, který je důležitý pro obranu naší vlasti.

4. Takto doplněný materiál předá kádrové oddělení bezpečnostnímu oddělení (případně referentovi) závodu ke schválení. Bezpečnostní oddělení

(referent) doporučí návrh, nebo jej zamítne a vrátí základní organizaci DOSLETu s udáním důvodu. Na škole tak učiní předseda SPVŠ (Spolek posluchačů vysoké školy). Bezpečnostní oddělení (na škole předseda SPVŠ) je odpovědný za to, že v kladném případě se jedná o člena naprosto politicky spolehlivého a třídně uvědomělého.

Bezpečnostní oddělení postoupí pak návrh okresnímu velitelství národní bezpečnosti a toto k němu dá své vyjádření.

5. Okresní velitelství národní bezpečnosti takto zpracovaný materiál zašle Ústřednímu výboru DOSLETu, který provede konečné rozhodnutí o žadateli a povolá ho k lékařské prohlídce.

6. Po výsledku lékařské prohlídky oznámí Ústřední výbor DOSLETu krajskému výboru DOSLETu, zda žadateli je povolen praktický výcvik. Krajský výbor vyrozumí o tom výbor základní organizace DOSLETu.

7. Ústřední výbor DOSLETu zašle všem kádrový materiál na žadatele krajskému výboru DOSLETu, který jej uloží v krajském sekretariátu. Evidence bude stejná na všech krajských sekretariátech DOSLETu (k usnadnění lepšího přehledu o kádrech). Přesné směrnice o způsobu (vedení evidence budou dodatečně vydány).

8. Ústřední výbor povede jen jmenný seznam (rejstřík) bezmotorových i motorových pilotů a parašutistů s potřebným materiálem.

Ústřední výbor vyžádá na ministerstvu dopravy vydání pilotního diplomu pro vycvičeného a přezkoušeného člena, nebo osvědčení pilotního

žáka ve výcviku, případně průkazu aktivního parašutisty.

9. Krajským výborům budou dodány formuláře:

- a) žádost o povolení k létání,
- b) dotazník,
- c) schema životopisu.

V Praze dne 15. prosince 1951.

DOBROVOLNÝ
SVAZ LIDOVÉHO LETECTVÍ
sekretariát ústředního výboru
PRAHA II., SMEČKY 22

Obdrží:

Kabinet ministra NB,
všichni náměstkové ministra NB,
všechny odbory a složky MNB,
velitelství NB Jáchymov,
všechna KVStb a KVNb,
všechna OVNB a OStb.

Vzor

Žádost o povolení k bezmotorovému, motorovému a para výcviku

Kraj:

okres:

základní organizace DOSLETu:

jméno žadatele:

narození:

bytem:

zaměstnán u:

jako:

oddělení:

Žádám o povolení k výcviku: bezmotorovému
motorovému
para

(nehodící se škrtněte)

mám tyto letecké zkoušky:

a měl jsem již letecký průkaz (osvědčení pilotního žáka)

číslo:

který je platný do:

Poznámky:

Dne:

podpis žadatele

NEVYPLŇUJE ŽADATEL

1) připojené kádrové posudky:

2) vyjádření základní organizace DOSLETu:

3) vyjádření kádrového oddělení:

4) vyjádření bezpečnostního oddělení:

5) další vyjádření:

6) konečné rozhodnutí Ústředního výboru DOSLETu na základě výše uvedených vyjádření:

Jmenovaný:

je pověřen jako:

a doporučujeme vydání leteckého průkazu:

podpis tajemníka
ústředního výboru DOSLETu

podpis předsedy
ústředního výboru DOSLETu