

1952

Rok 1952 začal po ukončení prověrek výměnou průkazů. Ti, kteří prošli sítím tak museli splnit první povinnost – zaplatit příspěvkové známky. Zajímavostí průkazu bylo, že místa na příspěvkové známky byla předtištěna až do roku 1958 a nepostrádal bojová a budovatelská hesla.



ČLENSKÝ PRŮKAZ č. 5599

Příjmení a jméno... *Kluba1 Vincenc*
Datum a místo narození... *28.11.1930 Mikulovice*
Přijat za člena DOSLETu dne... *14.12.* 19 *51*
základní organizaci... *Tesla n.p. Pardubice*
V Praze dne... *9.2.52* 19 *52*
Předseda ÚV: *J. E. Jir* Tajemník ÚV: *J. L. Holke*

3

Rok	I. pololetí	II. pololetí
1956		
1957		
1958		

Létat výše, rychleji a dále!
Ani jeden závod, ani jedna továrna - bez plachtařského kroužku; ani jedna škola, ani jeden oddíl Pionýra - bez modelářského kroužku!

J. V. Stalin.
K. E. Voršilov.

Stalinští sokoli, náš vzor!

.....
podpis držitele průkazu.

2

Placení členských příspěvků.

Rok	I. pololetí	II. pololetí
1952	DOSLET Kčs 12	DOSLET Kčs 12
1953		
1954		
1955		

Tento členský průkaz zůstává majetkem DOSLETu a je možno se jím prokazovati pouze při předložení občanského průkazu.

Sčít 25, 32, 32.

Členský průkaz DOSLETu Vincence Klubala

Vstup do roku 1952 znamená opět celostátní změnu v organizaci sportovního letectví. Československý svaz lidového letectví se tedy změnil na Dobrovolný svaz lidového letectví, což především znělo podobně jako sovětský DOSAAF. Idea lidového letectví v závodních aeroklubech tedy neměla dlouhého trvání.

Vnímání analogie DOSLETu s DOSAAFem znamenalo jedno: v první řadě základní výcvik leteckých a para-odborností pro armádu a branné účely státu!

S akcentem na branný význam leteckého výcviku přichází pro nejmladší adepty příznivé opatření: za letecký (plachtařský i motorový a parašutistický) výcvik se neplatí! DOSLET je financován ze státního rozpočtu. Jisté problémy ovšem nastávají relativně starším uchazečům o letecký výcvik. O ně není zájem a hledají se (a v mnohých případech nacházejí) důvody, jak jim jejich „hobby“ znesnadnit či zakázat!

Na postu tajemníka Krajského výboru DOSLETu Pardubice střídá „civila“ Štefánka voják z povolání npor. Antonín Petržílka.

Nadále trvá zákaz motorového létání a nedaleko Čáslavi, v Chotusicích, byla zahájena výstavba vojenského letiště.

12.ledna 1952

Aeroklub zasílá potvrzení na ústředí DOSLETu, že avizovaný kluzák LG-124 „Galánka“ OK-1734 v pořádku došel vagónem na místo určení.

Bohužel, až po přepravě kluzáku na letiště a po sejmutí transportního obalu, se zjistilo, že na několika místech trupu a na křídlech došlo k poškození svrchního laku. A tak započala čilá písemná korespondence mezi funkcionáři aeroklubu a výrobním závodem. Ten svolil, že opravu laku mohou členové aeroklubu provést svépomocí a dodal k opravě potřebný materiál.

Jako perlička bylo zaznamenáno, že krom správkového tmelu a brusných pláten byl vlakovou poštou v 10kg plechovce dodán i svrchní lak. Ten však někde cestou nabarvil prostory poštovního vagónu a na místo určení dorazil zcela prázdný obal.

Druhá dodávka už dorazila v pořádku a tak se brousilo a lakovalo tak, že na milé „Galánce“ za pár dnů nebylo poznat, že cestou na letiště utrpěla nějaké šrámy.

Na svoji letovou premiéru si však „Galánka“ stejně ještě musela počkat, protože dosud nebyla zapsána do leteckého rejstříku a neměla vydána potřebná letová povolení.

LG-124 „Galánka“

V roce 1949 dokončili konstruktéři v Otrokovicích pod vedením Ing. Ladislava Marcola vývoj zdokonaleného kluzáku Z-24 Krajánek se samonosným křídlem a skořepinovým trupem.

Při konstrukci byl zachován půdorys křídla včetně profilů obdélníkové části. Koncové profily byly pozměněny. Vlastní konstrukce křídla byla přepočtena tak, aby nemusely být použity vzpěry. Pilotní prostor byl kryt tvarovanou kabinou tak, aby byl z kabiny dobrý výhled.

První zalétávací lety byly velmi úspěšné a zalétávací pilot L.Šváb zkoušel i akrobatické prvky. Skupina konstruktérů proto chtěla urychlit zahájení sériové výroby, a tak hned navrhla zkoušky při mezních rychlostech. Nebyla však provedena kontrola rychloměrného systému, a tak se stalo, že při prvním zkušebním střemhlavém letu se větroň doslova roztrhal na kousky. Pilot se naštěstí zachránil padákem.

Při rozboru nehody se došlo k závěru, že vinou chyby rychloměru byla překročena vypočtená maximální rychlost, čímž došlo k ukroucení VOP a k destrukci odtokové části křídla. Konstrukce tedy byla upravena a byl postaven druhý prototyp. Ten úspěšně prošel všemi zkouškami a dal zelenou sériové výrobě.

Sériové stroje se začaly vyrábět a používat až od roku 1951. V Otrokovicích byly postaveny čtyři kusy Galánek, které následovala osmdesátikusová série z Kunovic.

Technická data:

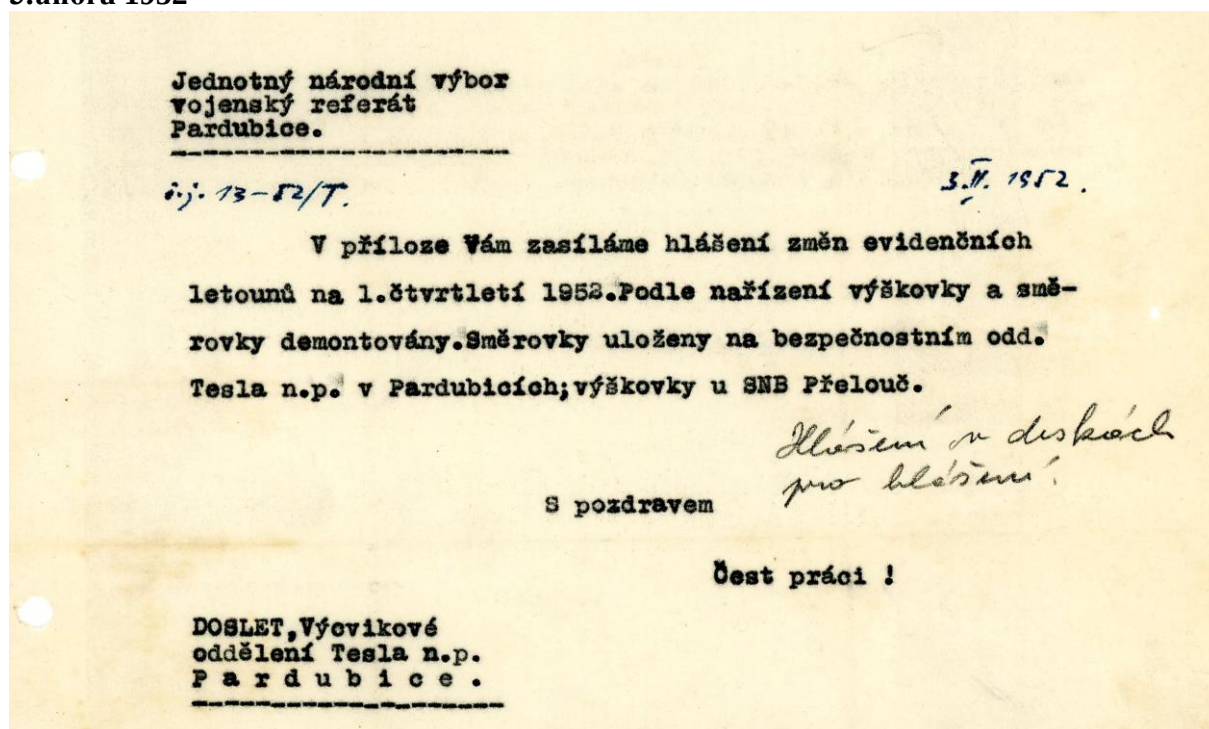
Rozpětí 12,12 m, délka 6,38 m, nosná plocha 13,5 m², hmotnost 160 kg, letová hmotnost 250 kg, maximální rychlost 190 km/hod., minimální rychlost 50 km/hod.

(Letecký život „Galánek“ však byla poměrně krátká epizoda. V provozu se počaly objevovat nebezpečné výrobní závady, které spočívaly v rozlepování spojů lepených zřejmě nekvalitní šarží lepidla Umacol. Jednotlivé kusy kluzáků byly proto postupně stahovány z provozu, a protože opravy se jevíly jako vysoce nerentabilní, skončila řada „Galánek“ brzy „pod sekerou“.)



LG-124 (Z-124) „Galánka“ vystavená v Leteckém muzeu ve Kbělich

3. února 1952



Odesláno kontrolní hlášení o zneschopnění motorových letounů; Pardubice, 3.2.1950

(Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)

„Jak bylo v loňském roce rozhodnuto a usneseno, proběhla kontrola hospodaření a účetnictví v bývalém Aeroklubu Přelouč. Já se té kontroly fyzicky neúčastnil, protože jsem byl na vojně, ale pracovníci, kteří revizi prováděli, se nestačili divit. A když přesně sečetli sloupce

nepřesných čísel, došli k ohromujícímu výsledku rovnajícímu se nedoložené ztrátě, čili manku, ve výši necelých 280.000,- Kč.

Nastalo velké dilema jak problém řešit. Ti progresivnější žádali policejní šetření a hlavu viníka, ale ten (Křemenák, pozn.aut.) už byl v neotřesitelné a nedotknutelné pozici náčelníka Krajského DOSLETu Hradec Králové s hodností štábního kapitána a nikdo si proto nechtěl pálit prsty. Takže se sáhlo po nejschůdnější cestě a vše se zametlo pod koberec s filosofií, že létání v DOSLETu je konec konců prakticky zadarmo, takže vlastně nikdo o nic nepřišel! Kritikovi Voženíkovi se „papíry“ později vrátily a tak zavládla spokojenost na všech stranách. “

Zajímavá to doba, což? Nebo podobnost čistě náhodná?

12.února 1952

Aby Josef Voženílek mohl opět létat, bylo nutno jeho žádost o navrácení pilotních diplomů, byť neoprávněně a zlovolně odejmutých, podpořit excelentním posudkem:

SVAZ LIDOVÉHO LETECTVÍ
základní závodní organizace TESLA národní podnik
PARDUBICE.

(2)
Posudek výcvik.odd. DOSLETu.

Soudruh Josef V o ž e n í l e k, nar. 1.1.1924, bytem Staré Čivice 115, zaměstnáním a povoláním truhlář, je členem aeroklubu již od roku 1945, kde prošel funkcemi plachtařského náčelníka, jednatele, technického správce. Jmenovaný je motorovým pilotem, vlekářem, plachtařským instruktorem.

Je čestné a přímé povahy. Vzhledem k tomu, že pranýřoval špatné zacházení s leteckým materiálem, ostře vystupoval proti podvodnému hospodaření aeroklubu v Přelouči, které vedl s. Křemenák, označil jej tento za buřiče v aeroklubu a zařídil mu odebrání pilotních průkazů pod záminkou letecké nekázně. V otázce hospodaření aeroklubu Přelouč měl pravdu, neboť při kontrole pokladních knih jsme zjistili schodek 279.674 Kčs.

Přesto že celý rok nelétal, docházel pravidelně na letiště, kde nám pomáhal při udržování a opravách letadel.

Není politicky organizován, poměr k lidově-demokratickému zřízení má ja-ko dělník kladný. Doporučujeme jej ku kladnému prověření.

V Pardubicích 12.2.1952.

Kaňka placht.náčelník Kořínek předs.výcvik.sb.

Posudek podepsali Dalibor Kaňka jako plachtařský náčelník a František Kořínek jako předseda výcvikového sboru; Pardubice, 12.2.1952

27.února 1952

Do Leteckého rejstříku je zapsán LG-124 „Galánka“ OK-1734 a na letiště doručena letová dokumentace.

Dosud však panovalo počasí nepříznivé k létání a tak se osazenstvo letiště zatím scházelo pouze k provádění nutných prací a oprav. Zejména dřevěný hangár, přestěhovaný od „semtěšské“ silnice záhy přesvědčil, že práce s jeho přestěhováním zdaleka neskončily. A tak se vyměňovala hnilobou napadená prkna, natíralo a natíralo, neustále se upravovala hliněná podlaha a zatékající střecha.

5.března 1952

Na letišti v Přelouči je k vidění nečekaná atrakce. V prostoru před budovami letiště přistál vrtulník VR-3.1 s vojenským trupovým označením V-26.

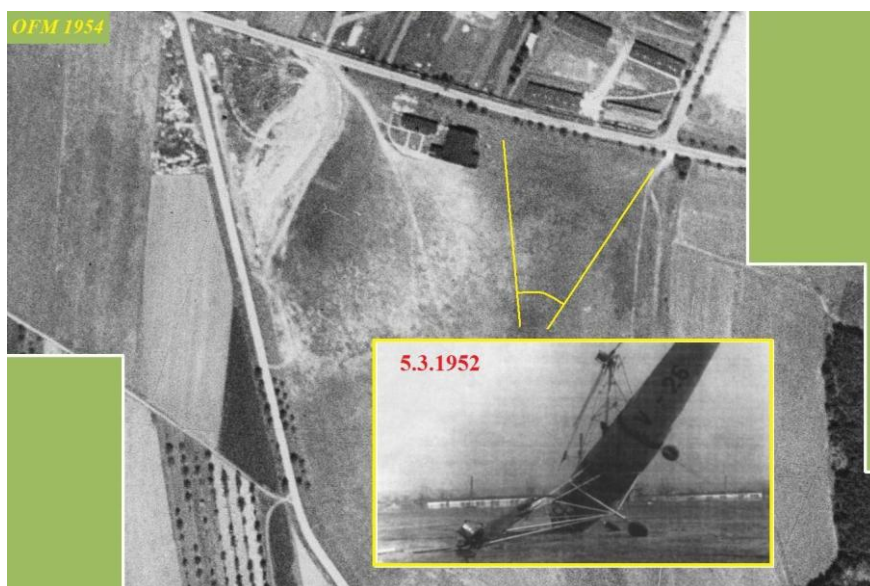


Vrtulník VR-3.1 vznikl za války ve firmě Focke-Achgelis jako Fa 223

Koncem války v podzemní továrně firmy Weser Flugzeugfabrik GmbH v Rabštejně u České Kamenice částečně naběhla výroba draků a konečná montáž tohoto typu vrtulníku. Byly sestaveny tři kompletní Fa 223 „Drachen“ a provedeny jejich letové zkoušky.

Po válce zůstal v Rabštejně materiál asi na 30 dalších vrtulníků. Na výzvu MNO podala v létě 1945 firma Weser Flugzeugfabrik sro. nabídku na dokončení dvou kusů ve spolupráci s Rudým Letovem, ČKD a Leteckým vědeckým ústavem. Ty byly zalétány v r.1948.

V letech 1948 až 1952 tyto vrtulníky podnikly několik vesměs zkušebních a předváděcích letů, při nichž došlo i k haváriím, až posléze ze dvou zkušebních strojů zůstal pouze jeden. Ten havaroval v Přelouči při pokusu o vzlet. Stroj se převrátil na levý motor, byla poškozena kabina a listy levého rotoru. Vrtulník po této nehodě už nejspíš opraven nebyl.



(<http://www.vrtulnik.cz/ww2/protektorat-prelouc.htm>)



Zaručeně „ekologický“ nátěr dřevěného hangáru vyjetým olejem; Nový Dvůr, jaro 1952

16.března 1952

Konečně letový den! Prvý v letošním roce! Tedy abychom byli přesní, konečně letový den pro plachtaře. Motorové létání ještě stále není povoleno.

Na Novém Dvoře jsou v provozu všechna bezmotorová letadla a nový naviják Herkules II. v.č. 200. Náladu jen trochu kalí skutečnost, že není k dispozici jediný dopravní prostředek, který by dokázal utáhnout od navijáku obě lana, protože traktor Svoboda DK15 se opravuje, provozuschopný není ani „Kýbl“ a traktor Svoboda DK10 prostě na obě lana nestačí!

Svízelná situace se řeší tak, že „svobodák“ tahá lana po jednom.

Naviják Herkules H-2

Automobilové závody Otrokovice n.p. zahrnuly do výrobního programu plachtařský naviják, který by nahradil různé po válce „samodoma“ vyrobené vehikly.



Naviják Herkules H-2 v.č.200 a navijákař Zdeněk Balaš; Nový Dvůr, jaro 1952

Podvozek sestává ze svařeného bytelného rámu, na němž jsou otočně uloženy dvě odpérovaná pojezdová kola.

Srdcem navijáku je zážehový, čtyřtaktní, vodou chlazený, dvoukarburátorový (Solex Tous-Terraine 48 FNVP) řadový šestiválec PRAGA AE, který při obsahu 7,75 l dával při 2.600 ot./min. výkon cca 110kW. Zajímavostí motoru byla skutečnost, že za okupace byl tento motor montován do stíhače tanků Hetzer.

Výkon motoru se pomocí kapalinové spojky vestavěné do setrvačniku motoru a hřídele s Hardy spojkami přenáší kuželovým soukolím na pohonný hřídel navijecích bubnů. Bubny se podle potřeby zapínají zubovou spojkou a jejich kapacita byla 1.150 m lana o průměru 4,8 mm.

Naviják je vybaven sekacím zařízením v podobě pákových nůžek se závažím.

Zařazení navijáku H-2 do provozu znamenalo významné zkvalitnění plachtařského výcviku zejména tím, že se jednalo o naviják dvoububnový, spolehlivý, s přebytkem výkonu a snadno ovladatelný.

Vznikl však problém, jak už je výše uvedeno, se zpětnou dopravou lan od navijáku na start, protože nebyla k dispozici dostatečně silná technika, která by tuto zátěž zvládala.

24.března 1952

Na tento den byla svolána ustavující schůze Okresního výboru DOSLETu. Jednání v salónku hotelu „Zlatá štika“ v Pardubicích se zúčastnili všichni pozvaní zástupci dotčených základních organizací, za Krajský výbor DOSLETu se presentoval npor. Petržílka.

Byl zvolen OV ve složení: předseda - Kmošek, místopředseda – Doubrava, jednatel – Jičínský, kultura a propagace – Šaravec, hospodář – Smíšek, pomocný hospodář – Tichý, za modeláře – Kramář, zapisovatel – Jeník.

Současně byl zřízen statut Okresního aeroklubu se sídlem v Novém Dvoře, kdy za letový provoz odpovídali Kořínek – jako předseda výcvikového sboru a Kaňka – jako plachtařský náčelník.

Z diskuse mimo jiné vyplynulo, že současná neutěšená situace členské základny a funkcionářského aktivu v Přelouči nedává záruku kvalitní práce, proto veškerá letová činnost bude řízena prostřednictvím Výcvikového sboru Okresního aeroklubu DOSLETu Pardubice s tím, že letiště na Novém Dvoře bude garantovat výcvik plachtařský a motorářská činnost (až dojde k jejímu povolení) bude prováděna pod dohledem Výcvikového sboru na letišti v Přelouči. Odtud bude zároveň zajišťována i podpora plachtařské činnosti formou zabezpečení aerovleků.



Flotila bezmotorových letadel v čele s LG-124 OK-1734 „Galánka“; Nový Dvůr, jaro 1952

6.dubna 1952

Při navijákovém provozu došlo k havárii teprve nedávno přiděleného dvoumístného větroně VT-52 „Jeřáb“ OK-9208. O dva dny později tuto nehodu šetřila příslušná komise Krajského sekretariátu DOSLETU Pardubice. Dochoval se tento protokol:

SVAZ LIDOVÉHO LETECTVÍ
KRAJSKÝ SEKRETARIÁT
PARDUBICE, poštovní přihrádka C 34

Souhrnná zpráva.

O havarii letadla im.zn. OK - 9208, typu Jeřáb II., místo nehody: letiště Podhořany, dne 6.dubna 1952.

Jméno pilota: Voženílek Josef.

Jména dalších členů posádky: Ø

Účel letu: udržovací,

Kdo dal povolení letu: Kaňka Dalibor, vedoucí provozu.

Popis letu: start i celý let normální. Start proveden navijákem typu Hercules, im.zn. 200, asi do výše 200 m, po vypnutí přešel do normálního klouzavého letu a před nasazením na přistání provedeny dvě zatáčky o 360°, a po té nasazeno na přistání. Celý let trval cca 4 min.

Popis nehody:

Vyšetřující komise zjistila dle výpovědi svědků a pilota samotného následující:

Start byl prováděn se slabým bočním větrem od pravé strany, směrem na svah /viz připojený plánec č.1./, po dosažení výšky 200 m, pilot vypnul, srovnal letoun do klouzavého letu, a provedl první zatáčku vlevo o 90° na svah. Po kratším letu podél pravého okraje letiště, provedl 2 zatáčky o 360° vlevo. Po provedení těchto zatáček, pokračoval pilot v přímém směru podél pravého okraje letiště, načež prováděl plynulou levou zatáčku směrem na přistávací vyčlenou plochu. Při této zatáčce, byl letoun snešen stranovým větrem přes okraj letiště a rapidně ztrácel výšku. Pilot vsnaze dostat letoun na přistávací plochu, naklonil větron ještě více do levé zatáčky, při čemž vlivem stranového větru ztratil výšku a zachytil levým křídlem o zem. Tím zbrzdil letouna tolik, že se tento ještě pootočil a traversem dopadl trupem na zem.

Odborný posudek vyšetřující komise:

Dle porovnání výpovědi svědků i pilota, že start i let až do poslední fáze byl normální svědčí o tom, že letoun byl po technické stránce naprosto v pořádku. Příčinu nehody jest hledati v etom, že pilot se snažil přivést větron na vyčlenou přistávací plochu. Pilot zřejmě nepočítal se stranovým větrem, který letoun snesl přes okraj letiště, tím ztrácel rapidně v zatáčce výšku a rychlost. Výška se zmenšila natolik, že pilot byl nucen sklon letadla snížit,

čině byl stranovým větrem ještě více snášen od letiště, při čemž stratil výšku na tolik, že zachytil levým křídlem o zem a dopadl traversem a přídí letounu na zem. Dopad letadla na zem a jeho poloha bylo možno posouditi pouze podle nedostatečných stop /osetě pole/, jelikož letadlo bylo odklizeno do hangáru bez vyčkání příchodu komise, případně vyfotografování.

Zdravotní stav posádky: pilot nezraněn.

Způsobená materiální škoda: viz protokol přehledu škody.

Podhořany, dne 8. dubna 1952.

Podpisy členů komise:

krajský placht. instr. *Antimur Jurek*
krajský mech. a techn. spr. *Jiřina Jan.*

Podpisy vyslýchacích:

voženilek
Kaňka
Tichý

Zpráva o posádce:

Odborná kvalifikace pilota.

Jméno pilotovo: Voženilek Josef,

Datum narození: 1.1.1924, Staré Čivice.

Zaměstnání : truhlář,

Bydliště : Staré Čivice, 115.

Pilotní diplom č.: 4630,

Kategorie : Instruktorové oprávnění II. třídy, t.č. prošlé,

Počet nalétaných hodin a letů celkem: 152hod, 457 startů.

Na havarovaném typu : celkem 140 startů,
v posledních 3 měsících 15 startů.

Jméno osoby, která byla pověřena výcvikem a dozorem nad leteckou činností: Kaňka Dalibor, vedoucí provozu.

Podhořany, dne 8. dubna 1952.

Podpisy členů komise:

krajský placht. instr. : *Antimur Jurek*
krajský mech. a techn. spr. *Jiřina Jan.*

Protokol:

sepsaný dne 8. dubna 1962 se s. Kaňkou Daliborem a s. Tichým Josefem, členy DOSLETu, závodní organizace Tesla, nár. pod., Pardubice, ve věci havarie letadla typu Jeřáb II, im. zn. OK - 9308.

Přítomni: s. Brátka Jaroslav, jako vyšetřující,
s. Meissner Josef, jako vyšetřující,
s. Voženilek Josef, jako pilot havarovaného letounu,
s. Kaňka Dalibor, jako vyslýchaný,
s. Tichý Josef, jako vyslýchaný.

Vyslýchané osoby byly vyzvány, aby své odpovědi učinili podle pravdy a svého nejlepšího svědomí a vědomí.

Výpověď svědkova:

Výpovědi obou svědků se shodují:

Start i celý let probíhal normálně, nasazení na přistání, jak bylo vidět z dálky cca 800 m, bylo také normální a poslední fáze letu nemohou vyslýchaní svědkové popsat, protože letadlo se skrylo za terenní vlnu.

Zároveň vyslýchaní svědkové vypovídají, že když se letoun dlouho neobjevil za terenní vlnou, šli se podívat proč nevyjíždí, a zjistili, že letoun na okraji letiště havaroval.

Zápis přečten a podepsán:

místo: Podhořany, dne 8. dubna 1962.

Podpisy vyslechnutých osob:

Voženilek
Kaňka
Tichý

Podpisy členů komise:

Krajický placht. instr. i
Krajický mech. a techn. spr.

Přehled škody.

Značka letadla: OK - 9808, Jeřáb II.

Majitel letadla: Doslet.

Držitel letadla: aeroklub Pardubice.

Domovský přístav letadla: Podhořany.

Technický správce materiálu: Morevec Stanislav.

Čestřovatel letadla: Morevec Stanislav.

Počet nalétaných hodin: Po revizi /17 startů/.

Obsluha navigáku: ing. Šlechta Jiří.

Číslo navigáku: 200 „Hercules“.

Technická prohlídka letadla: provedena dne 6. dubna 1952.

Škoda na letadle: Trup: zničen celý předek až po opěradlo 1 sedadla, dyňový potah na celém trupu popraskán. Trup pod výškovým kormidlem přeražen.
Křídla: levé - asi v první třetině křídla přeražena odtoková hrana.
pravé - proražena náběžná hrana u 3 žebra, kormidla nepoškozeny, u podvozku ohnuta osa pravého kola. Přístroje a kabina nepoškozeny.

Podhořany, dne 8. dubna 1952.

Podpisy členů komise:

kraj. plach. inž. J. Cimrman
kraj. mech. a techn. spr. J. Jutka

Protokol o výpovědi pilota.

sepsaný dne 8. dubna 1952 se s. Voženíkem Josefem, pilotem havarovaného letadla, typu Jeřáb II., OK - 9208 na letišti v Podhořanech.

Přítomni: s. Brátka Jaroslav jako vyšetřující,
s. Meissner Josef jako vyšetřující,
s. Voženík Josef jako vyslýchaný,
s. Kenka Dalibor jako svědek,
s. Tichý Josef jako svědek.

Vyslýchaný byl vyzván, aby své výpovědi učinil podle pravdy a svého nejlepšího svědomí.

Výpověď pilota:

Startoval jsem letadlem typu Jeřáb II., in. zn. OK - 9208, v 17. hodin za motorovým navijákem. Start byl proveden normálně z předního sedadla za boční závěsy. Po dosažení maximální výšky asi 200 m jsem vypnul a provedl zatáčku vlevo o 90° na svah. Zkoušel jsem, zda je ještě nad svahem stoupavý proud ve kterém jsem při předcházejícím letu létal a když jsem zjistil, že nad svahem není žádné stoupání, odletěl jsem nad jižní konec letiště. Zde jsem provedl 2 zatáčky o 360° vlevo. Po ukončení druhé zatáčky nasadil jsem na přistání. To bylo asi 50 m za jižním okrajem letiště ve výšce asi 30 m. Při předcházejících 8 letech jsem nasazoval vždy v tomto místě na přistání. Během zatáčky jsem měl dojem, že letoun je snášen stranovým větrem a ve snaze dostat se na přistávací plochu, setrval jsem v zatáčce. Při tom jsem pravděpodobně ztratil tolik výšky, že jsem zachytil křídlem o zem. Tím byl letoun zbrzděn a dopadl traversou na zem. Do poslední chvíle jsem se snažil dostat letoun do normální polohy, ale podařilo se mi jenom zabránit dopadu letounu na před úplným dotáčením. Na křídélka již letoun nereagoval. Přesto, že před letounem byla zničena, zůstal jsem zcela nezcizen.

Podhořany, dne 8. dubna 1952.

Podpisy svědků:

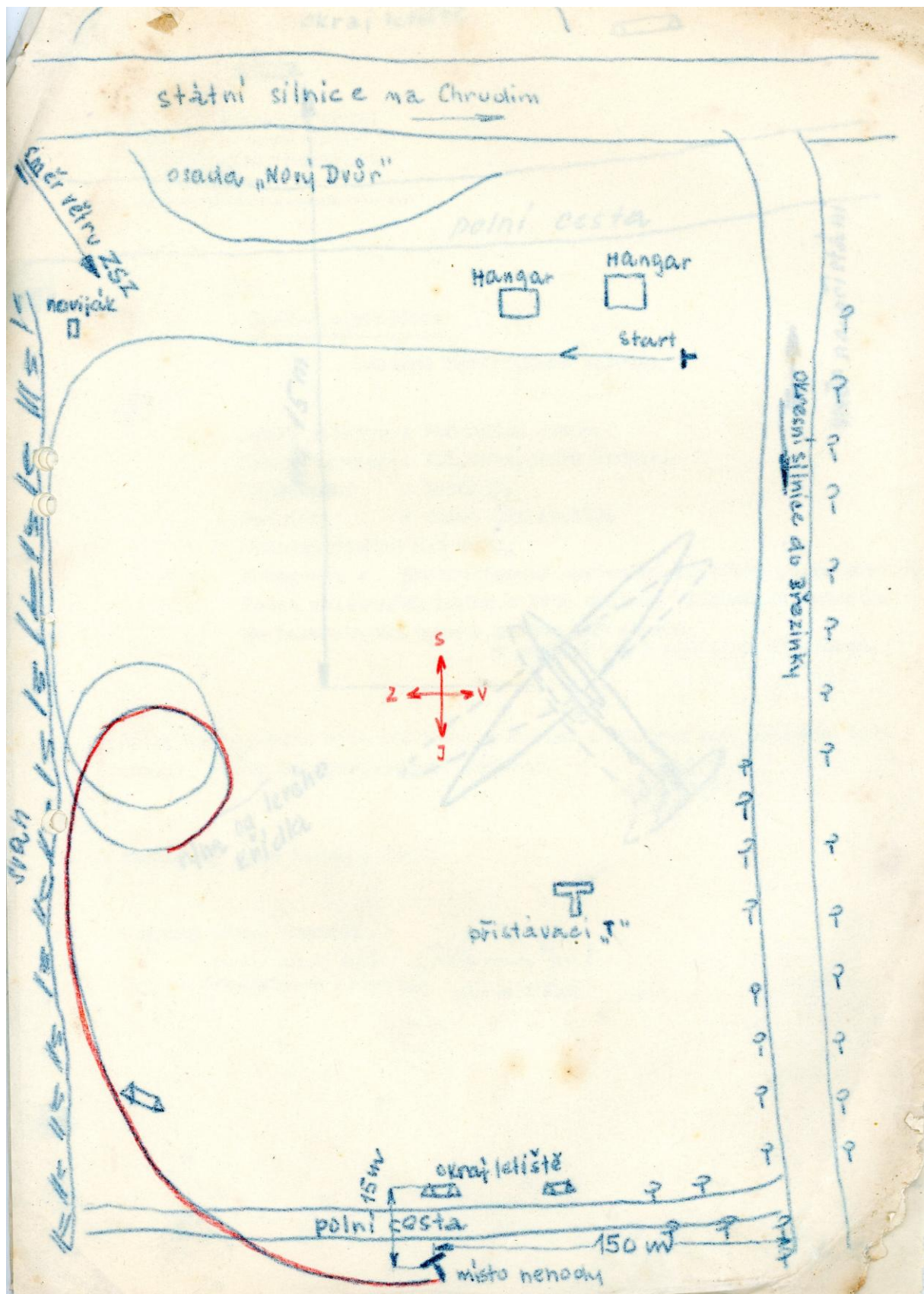
Kenka
Tichý

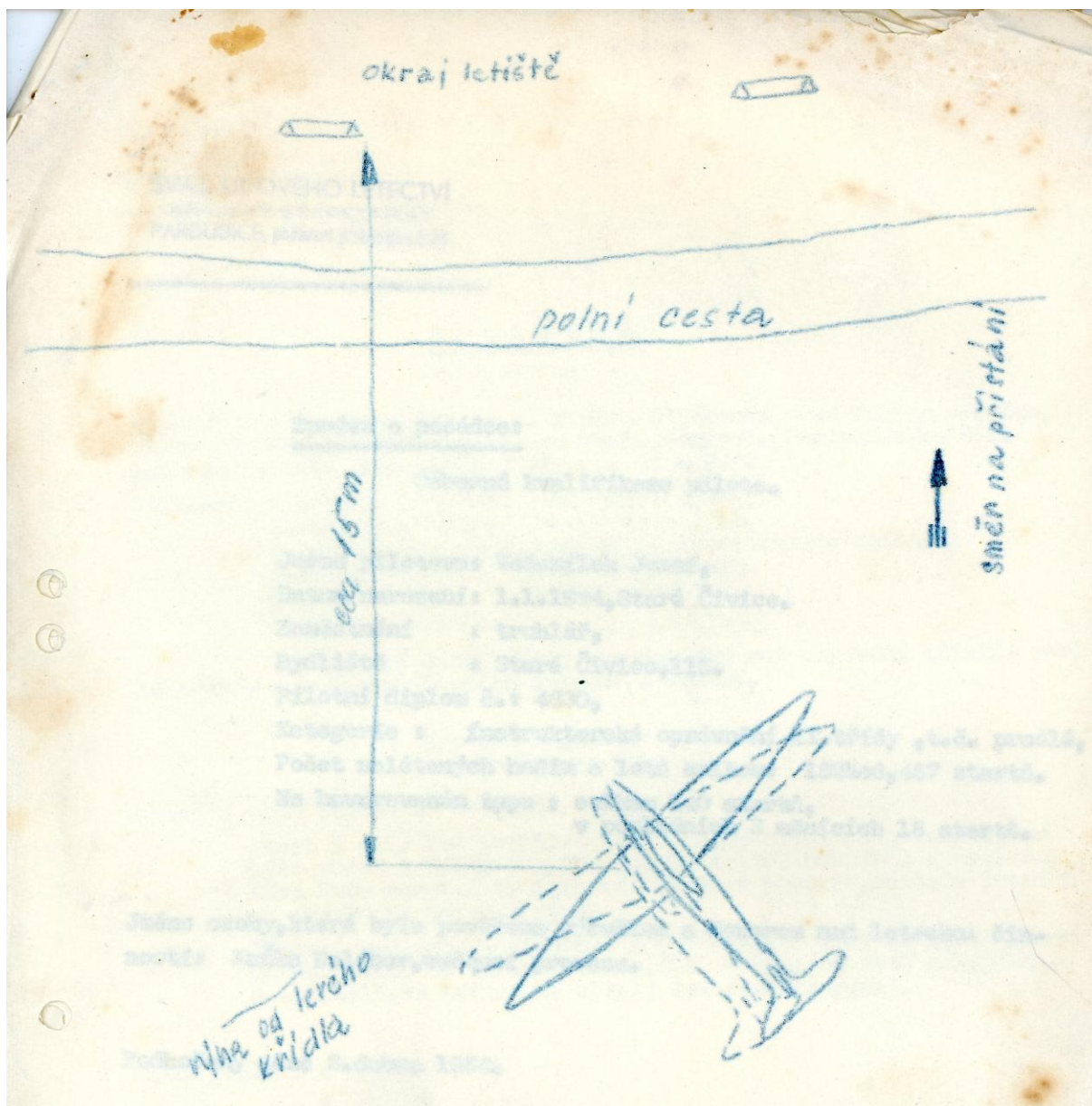
pilotas

Voženík

podpisy členů komise:

krajský placht. inž. *Antoš*
krajský mech. a techn. spr. *Štáta*





Na Pepka Voženílka se prostě přilepila smůla. Rok nesměl létat a teď toto! Samozřejmě, jednoznačně šlo o chybu pilota způsobenou přeceněním vlastních dovedností a zkušeností, ale on ji sebekriticky přijal a ani náznakem se nesnažil vymlouvat se na něco jiného! Čas pak ukázal, že pokora, se kterou potom dál k létání přistupoval, mu pomohla vypracovat se na místo vynikajícího plachtařského i motorového instruktora a létání se stalo jeho životním stylem, láskou i náplní.

21.dubna 1952

Za přítomnosti tajemníka KV DOSLETu npor.Petržílky se konala schůze Okresního výboru DOSLETu Pardubice. Byla projednána situace na letišti v Přelouči, kdy Lesní správa povolila kácení části lesa na severní straně letiště, kde vzrostlé stromy značně komplikovaly fázi přiblížení na přistání i start.

Zajímavostí byla žádost Aeroklubu Uherské Hradiště, který chtěl uspořádat několikatýdenní soustředění a létání na svahu Železných hor. To se však nikdy neuskutečnilo.

22.dubna 1952

KRAJSKÝ SEKRETARIÁT
dobrovolného svazu lidového letectví
DOSLET

PARDUBICE, POŠT. PŘÍHRÁDKA C/34

22.4.1952.

Věc: rozdělení letadel a leteckého
materiálu pro plnění plánu plach-
tařských výcvik. úkolů pro r.1952.

č.j. 706/M/52.

Okresnímu aeroklubu
v P a r d u b i c í c h.

Ústředí Dobrovolného svazu lidového letectví přiděluje materiál
pro plnění plánů plachtařských úkolů pro r.1952 dále uvedeným rozdě-
lovníkem:

Okresnímu a krajskému aeroklubu Dosletu P a r d u b i c e:

školní kluzáky	Šk 23	OK-5643	převezme	od	býv.org. ČSLL	v Pardubicích
	Šk 23	-5229	-,-,-	od	-,-,-	ČSLL -,-,-
	Šk 23	-5218	-,-,-	od	-,-,-	ČSLL -,-,-
	Šk 38	-5583	-,-,-	od	-,-,-	ČSLL -,-,-
školní větrone	Vt 24	-8523	-,-,-	od	-,-,-	ČSLL -,-,-
	Vt 24	-8323	-,-,-	od	-,-,-	ČSLL -,-,-
	Vt 124	-1734	-,-,-	od	-,-,-	ČSLL -,-,-
výkonné větrone	Vt 125	-0711	-,-,-	od	-,-,-	ČSLL -,-,-
	Vt 125	-0712	-,-,-	od	-,-,-	ČSLL -,-,-
	Vt 125	-0723	-,-,-	od	-,-,-	ČSLL -,-,-
	Vt 125	-0744	-,-,-	od	-,-,-	ČSLL -,-,-
	Vt 25	-8692	-,-,-	od	-,-,-	ČSLL -,-,-
	Vt 7	-0816	-,-,-	od	-,-,-	ČSLL -,-,-
školní dvousedadlový větrone	Vt 52	-9208	-,-,-	od	-,-,-	ČSLL -,-,-
startovací naviják Steyer	007	převezme	od	býv.org. ČSLL	v Pardubicích	
	STM 3 021-173	-,-,-	od	-,-,-	ČSLL -,-,-	
	Herkules im.č.200	bude předán	pro krajské výcvikové			
úkoly OA Vysoké Mýto.						
startovací naviják Maybach	007	převezme	od	býv.org. ČSLL	v Pardubicích	
	Opel-Humber č.107	-,-,-	od	-,-,-	ČSLL -,-,-	
transport.vůz Rada dřevěný		-,-,-	od	-,-,-	ČSLL -,-,-	
zářový padák č.20140		-,-,-	od	-,-,-	ČSLL -,-,-	
	20233	-,-,-	od	-,-,-	ČSLL -,-,-	
	20234	-,-,-	od	-,-,-	ČSLL -,-,-	
	20087	-,-,-	od	-,-,-	ČSLL -,-,-	
	20088	-,-,-	od	-,-,-	ČSLL -,-,-	
	20074	-,-,-	od	-,-,-	ČSLL v Čes.Třebové	
	20179	-,-,-	od	-,-,-	ČSLL -,-,-	
	20180	-,-,-	od	-,-,-	ČSLL -,-,-	

Vlečné motorové letadlo C 104 OK-BFR převezme od býv.org. ČSLL v Pardubi-
cích /na letišti Přelouč./

jakož i ostatní nejmenovaný materiál ze stavu býv.organisací ČSLL v Par-
dubicích.

školní dvousedadlový větrone č. 11037
11046

Vydáváme Vám příkaz k převzetí a přemístění letadel a leteckého materiálu do 15.5.1952. Provádění přesunu zajistí techničtí správci okresních aeroklubů a býv. organizace ČSLL. Tímto se ruší všechny předchozí výnosy na uvedená letadla a letecký materiál. Další přesuny mimo rámec tohoto rozdělení mohou být provedeny pouze na základě návrhu krajského výboru Pardubice za předchozího souhlasu ústředí.

Náklady spojené s přesunem letadel a let. materiálu jdou na vrub okresních aeroklubů. Převzatá letadla pojistíte a požádejte let. rejstřík min. dopravy o vystavění legitimace k držení. Změny v přidělování letadel a let. materiálu budou prováděny na základě směrných čísel výcvikového oddělení ústředí DOSLETu, kam během roku oznámíme změny ve stupni rozvířenosti pilotů mající nalétáno více neb méně než 20 hodin.

O řádném předání provedou se zápisy na připojených formulářích a to:

1. - příkaz vydá, „Poukážkou, „ KV DOSLETu /dostane OV + OA/.
2. - předání provede, „Dodacím listem, „býv. tech. správce ČSLL /neb OA dostane K.V./.

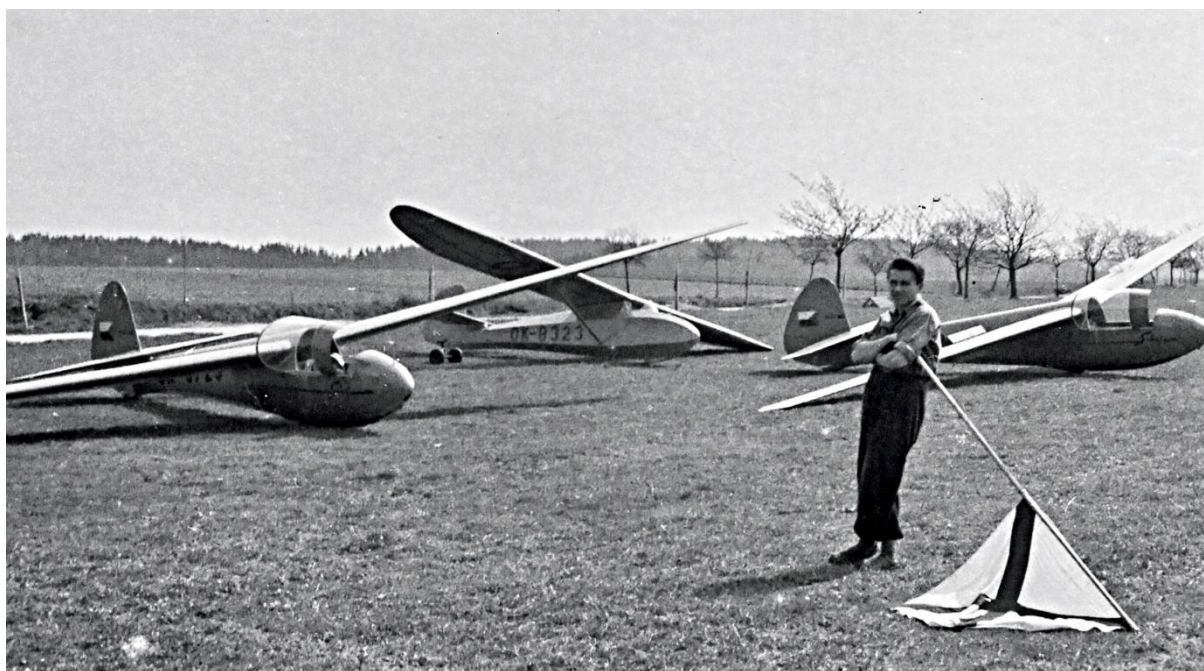
Přílohy: 1 ks Dodací list
1 ks Poukážka

krajský tajemník

Petržílka Antonín.

Tento výnos Krajského sekretariátu DOSLETu se sice stal zásadním dokumentem k inventarizaci letecké techniky, ale současně znamenal, že většina motorových letounů byla predisponována k jiným provozovatelům.

Stejně tak byl nedávno převzatý naviják H-2 v.č.200 předán do Vysokého Mýta. Jeho náhradou se stal vzápětí dodaný Herkules H-2 v.č.263, který potom sloužil na Novém Dvoře mnoha generacím plachtařů až do roku 2002.



Startér Stanislav Baytler; Nový Dvůr, jaro 1952

Dubnem skončil i motorový „půst“ a tak se konečně v Přelouči opět začalo létat. Organizaci letového provozu garantoval František Kořínek, k ruce mu byl obětavý mechanik Zdeněk Kmošek, a tak se i tam život letecký pomalu začal probouzet.

Na letišti v Novém Dvoře byly mezitím za významné pomoci místní Státní traktorové stanice, a zejména jejího vedoucího pana Roušara, dokončeny nejnnutnější zemní úpravy VPD 12-30, aby dráha splňovala podmínky pro aerovlekové starty.

Druhá VPD 06-24 byla zatím pro motorový provoz nezpůsobilá. A to zejména z toho důvodu, že dráhu zhruba v její polovině přetínala obecní cesta a zatím se nepodařilo vyřešit její přeložku. Navíc, když pořádně zapršelo, vytvářel se na VPD solidní „rybník“. Počítalo se sice s provedením melioračních prací, ale jejich zahájení (a hlavně financování) bylo v nedohlednu.

Pro plachtařský provoz ale krátká dráha 06-24 vyhovovala, a tak nikdo nic neřešil.

(Ze vzpomínek Milana Zobače)

„Probouzel se pěkný den. Já jako osoba toho času neprověřená jsem šel automaticky na naviják. Jelikož to nebylo hned po ránu na výkonné létání, bylo rozhodnuto, že si žáci odlétají svoji dávku létání na glajtru.

Nejdříve začali ti, kteří létali takové rovné skoky. Tím byl vytížen i mávač na kopci, jelikož musel dávat pozor, aby včas ukázal, že dotyčný už má tu výšku tak akorát, dal znamení a já jsem přestal táhnout. To probíhalo uspokojivě a časem došlo na to, že někteří piloti byli schopni absolvovat vysoký start. To už bylo na mě, kdy mám dotyčného odstavit.

Proběhl první start, druhý, a už se zdálo, že létání proběhne bez závad. Jenže při dalším startu, když už jsem si říkal, bude to dobré, se pilot najednou vypnul! Říkám si: asi se mu zdálo, že už je moc vysoko.

Ovšem pak se začaly dít věci! Ten glajtr moc neletěl, spíš mi ve vzduchu začal připomínat list papíru, který se volně snáší k zemi jako listí ze stromů na podzim. Ten let skončil v nedalekém žitě.

Nechal jsem naviják navijákem a utíkal se podívat, jak je s pilotem. Od startu běžel taktéž dav zvědavců. Když jsme ze všech stran doběhli, uviděli jsme tupozrakou pilotní žákyni Novákovou, jak radostně rozepíná kurty a hlásí, že to byl překrásný let, že poletí ještě jednou! Na naše dotazy, proč to letělo tak divně odpověděla, že jí vítr sebral brýle a ona viděla vše tak jako v husté mlze. Vysvětlili jsme ji, že další let bude mít až s novými brýlemi a bez toho překrásného vzdušného baletu.

No, ale kluzák úhony nedoznal, takže to odneslo jenom pošlapané žito v okolí dopadu.“



„Mávač na kopci“

Pár slov na vysvětlenou o tom, kdo byl „mávač“.

Dráha novodvorského letiště 06-24 není rovina. Při pohledu směrem na Čáslav (tj. ve směru 240°) je zhruba ve druhé třetině dráhy napříč terénní zlom, po kterém vede polní cesta směrem k osadě Bílý Kámen. Západní práh dráhy je od toho bodu cca o 20 m níž, tudíž z navijáku není přímý vizuální kontakt s místem startu. Pochopitelně i naopak. Proto bylo nutné na místo zlomu stavět „signalizátora – mávače“. Ten měl patřičný rozhled na obě strany - jak na naviják, tak na start. Přímou na startu byl ještě jeden signalizátor (startér), který pomocí vlajky (později startovacích terčů) dával signály. Tyto signály přebíral „mávač“ na kopci, kterého pomocník u navijáku (nebo přímo

navijákař) viděl a těmito signály se řídil. Signály byly následující: mávání nad hlavou z jedné strany na druhou znamenalo povel napnout lano. Když naviják napnul lano, mávání ustalo a vlajka (či terč) zůstala nehybně nad hlavou startéra, což znamenalo, že lano je napnuto a kluzák připraven ke startu. Pohyb signalizačním prostředkem směrem dolů znamenal: táhni! Pokud při startu bylo něco špatně a bylo jej nutné přerušit, mávaly se čelní kruhy.

A všechny tyto signály „mávač“ na kopci opakoval přesně tak, jak je na startu viděl a navijákař na ně bezprostředně reagoval.

Jak startér, tak „mávač“ na kopci, měli za povinnost bedlivě sledovat vzlet a signalizační prapor či terč mohli odložit až po té, co se po navijákovém startu vlečné lano bezpečně oddělilo od větroně a klesalo k zemi.

Nepříliš často, ale párkrát se stalo, že start neproběhl ideálně a k odpojení tažného lana od větroně z jakýchkoliv příčin nedošlo. To potom museli startér i „mávač“ na kopci (případně pomocník na navijáku) kroužit vodorovné kruhy, aby pilota upozornili, že něco není v pořádku, že se vlečné lano od větroně neoddělilo. V tomto případě startér i navijákař stříleli do zorného pole pilota výstražné červené rakety.

Tento systém fungoval velmi dobře a dalo by se říci, že bezporuchově. Snad jen někdy se stalo, že startér se mohl umávat, ale „mávač“ na kopci nereagoval, protože nudou v trávě třeba usnul.

„Mávač“ na kopci byla sice nevďěčná, ale důležitá funkce. V jeho kompetenci bylo třeba i nepovolit start, nacházela-li se v jeho sektoru nějaká překážka, třeba kombajn jedoucí po cestě přes dráhu nebo nezodpovědné osoby, které zapomněly, že se motají po letišti.



Jarní idylka; Nový Dvůr, jaro 1952

23.dubna 1952

Rozhodujícím představitelům instituce Dobrovolného svazu lidového letectví, Smečky 22, Praha II., soudruhům Doležálkovi a Novákovi byly rozeslány dopisy k povolení aerovleků.

Titl.

Dobrovolný svaz lidového letectví
Smečky 22.
P r a h a II.

k rukám s.Doležálka.

B.j.33-52/T

Pardubice 23.IV.52.

Vážený soudruhu,

Žádáme Vás o povolení

letištiště Nový Dvůr-Podhořany k provádění vleků za motorovými letadly. Jedná se o přistávací a startovací pás ve směru JV-SZ /podél svahu/. V tomto pásu již dříve aerovleky prováděly byly a to za letounem typu Kadet. Náš vlečný stroj bude hangarován na letišti v Přelouči a bude jen pro konání aerovlehl přelétávat.

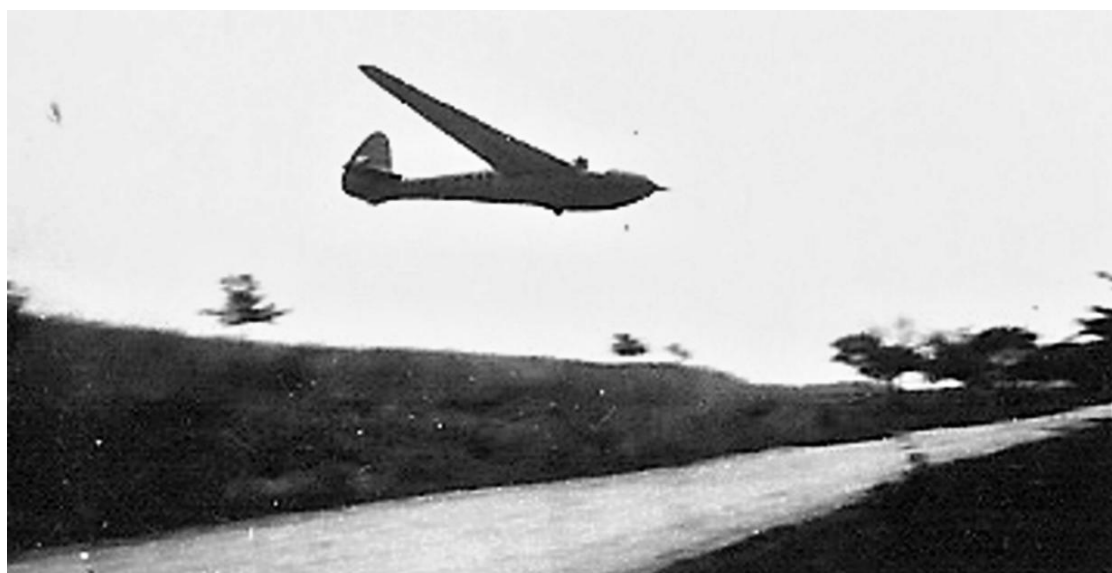
Těšíme se na kladné vyřízení a jsme

s pozdravem

Čest práci !

DOBLET, Vřovíkové
oddělení Tesla n.p.
P a r d u b i c e .

Dopis se žádostí o povolení aerovleků; Pardubice, 23.4.1952



OK-1734 „Galánka“ na přistání nad silnicí; Nový Dvůr, jaro 1952

Současně se řešil i problém silničního provozu na silnici III.třídy Nový Dvůr – Březinka, který sice nepatřil mezi nejfrekventovanější, ale v předpolí dráhy 06-24 přeci jen občas kolem projíždějící auta zastavila a osádky se zájmem sledovaly letištní provoz. A nezřídka se

D o s l e t
okresní aeroklub
P a r d u b i c e.

Pardubice 13.5.1952.

Dobrovolný svaz lidového letectví,
krajský sekretariát,

P a r d u b i c e.

Žádáme o přidělení zpětného navijáku pro okresní aeroklub Pardubice. Svoji žádost odůvodňujeme tím, že nemáme žádný vhodný dopravní prostředek pro zpětnou dopravu vlečného lana.

Dále žádáme o přidělení ochranných povlaků na kabiny pro letouny LG 125 Š.ks a VT 124 I. ks,

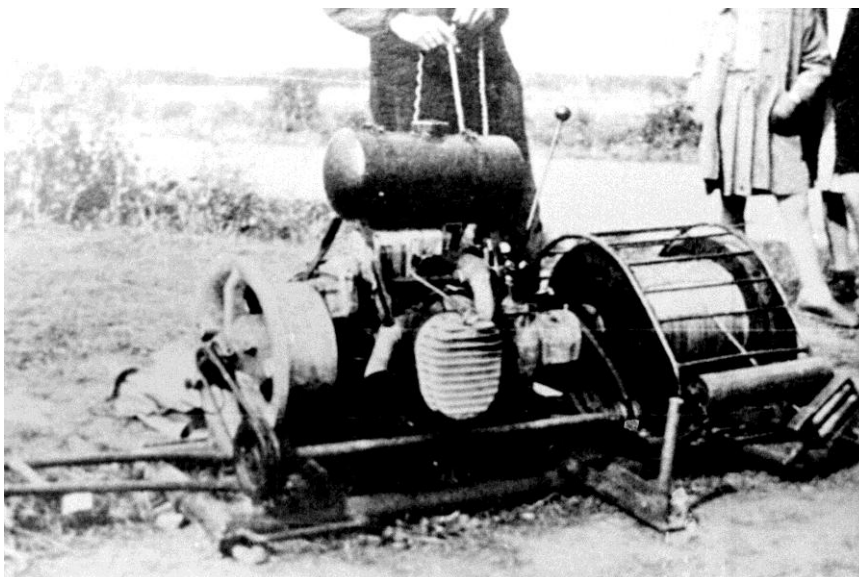
Letecké práci čest.

Žádost o přidělení zpětného navijáku; Pardubice, 13.5.1952

Jen těžko věřit, že tato žádost o zpětný naviják byla míněna vážně. Bylo jasné, že „kraj“ podobnými prostředky nedisponuje, navíc provoz zpětných navijáků se teprve prověřoval a jak výše uvedeno, byla to slepá ulička. Tím spíš lze tuto žádost považovat za velmi „nenápadné“ upozornění, že aeroklub nemá vhodné „přibližovalo“ lan.

I tak ale za pár dní sestrojila parta kolem Jirky Záveského z motocyklového motoru BMW a několika dalších dílů „udělátko“, které se dalo nazvat zpětným navijákem. Ale moc to nefungovalo.

Příliš se ani neosvědčil nápad, že lana od navijáku H-2 bude zpět tahat naviják Stratílek.



Neuvěřitelná lidová tvořivost – zpětný naviják; Nový Dvůr, jaro 1952

Tak jak vloni předpověděl Kořínek, nenápadně a bez nežádoucí publicity skončila „klatba“ uvalená na Moravce a Zobače. Jejich nepříznivý posudek ze školy byl zapomenut, a tak jim nic nebránilo v dalším rozletu.

26.května 1952

Opět za přítomnosti zástupce KV DOSLETu Petržílky se schází Okresní výbor DOSLETu Pardubice. K dosavadním složkám, které tvořily DOSLET Pardubice a využívaly Okresního letiště v Novém Dvoře (závodní aerokluby Výcvikových organizací TESLA, VCHZ, VÚOS, Školské rady) se přihlásila závodní organizace v CHIRANĚ (19.5.1952).

Pro Okresní aeroklub DOSLETu, který všechny složky využívaly k praktickému výcviku jak na Novém Dvoře, tak v Přelouči, byli určeni náčelníci a jejich zástupci. Pro plachtařinu na Novém Dvoře to byli Dalibor Kaňka a Jiří Šlechta, pro motorový provoz v Přelouči František Kořínek a Zdeněk Kmošek.

Právě zavedenou novinkou bylo, že hlášení provozu se musí podávat telefonicky oblastní kontrole, tj. dispečerské službě na vojenském letišti v Pardubicích. (A to byl pro plachtaře na Novém Dvoře docela problém, protože na letiště dosud nebyla zavedena telefonní linka. A tak se chodilo telefonovat do restaurace pana France.)

Aby se zamezilo určité duplicitě a zbytečně nebyli zatěžováni funkcionáři, došlo k dohodě o sloučení dosavadního Výcvikového sboru s Okresním výborem (aeroklubem) DOSLETu.

Na nátlak KV DOSLETu se začala řešit nehoda Josefa Voženílka a bylo požadováno jeho exemplární potrestání (a to bez ohledu na vznesené argumenty, že se nikdy neřešilo „manko“ po Křemenákovi v Přelouči ani Vršovského „kraksna“ na Novém Dvoře, tak proč neřešit Voženílka „lidsky“?). Na Voženílka bylo podáno trestní oznámení!

(Později byl Voženílek opravdu předvolán před senát Lidového soudu v Pardubicích a s přihlédnutím ke všem polehčujícím okolnostem byl odsouzen za škodu způsobenou státu ke splátkám částečné úhrady opravy VT-52 OK-9208 ve výši tří měsíčních platů.)



LG-124 „Galánka“ OK-1734, u oje Zdeněk Olech, v kokpitu Eva Tichá; Nový Dvůr, léto 1952

S „Galánkou“ se létalo často. Zejména Josef Tichý na ní nalétal mnoho hodin, ale jen „kolem komína“. „Galánka“ se na přelety totiž moc nehodila, protože to vlastně byla jen trochu vylepšená „Grunau Baby“ nebo, chcete-li, „Krajánek“. Vedle „Galánky“ byli „Šohajové“ extratřída, a tak zájem o létání na „Galánce“ postupně uvažoval.

16.červen 1952

Schůze OV DOSLETu Pardubice byla rušná. V důsledku podání trestního oznámení na Voženílka a šetření do jaké míry na nehodu mohla spolupůsobit nedůslednost instruktorů, se

zjistilo, že plachtařští instruktoři Klubal a Jand'ourek měli své instruktorské licence dávno propadlé a na letišti plachtařskou instruktorskou činnost téměř neprováděli.

Ti, kteří v minulém roce rádi vystupovali jako instruktoři (Vršovský, Jeník), neměli instruktorské oprávnění vůbec! Nemaje oficiálně instruktora, hrozilo letišti zastavení provozu všech výcvikových letů. Ale jak to bývá, nějak se to uhrálo slibem, že na podzim si alespoň pět pilotů „instruktorák“ udělá!

15.července 1952

Téměř po roce od splnění požadovaných výkonů je Josefovi Tichému vydáno osvědčení o získání „stříbrného odznaku výkonného plachtaře“ č.507.

Majitel tohoto průkazu získal:	Majitel tohoto průkazu získal:
podle ustanovení mezinárodní studijní komise pro bezmotorové létání „ISTUS“	podle ustanovení mezinárodní studijní komise pro bezmotorové létání „ISTUS“
stříbrný odznak výkonného plachtaře	zlatý odznak výkonného plachtaře
čís. 507	čís. 508
témito lety:	témito lety:
čas: 5 hod. 34 min.: dne 11. 4. 19 51	výška: _____ m; dne _____ 19____
místo startu: Podhořany , letadlo: Z-24, OK-8523	místo startu _____, letadlo: _____
výška: 1.039 m; dne 12. 8. 19 51	vzdálenost: _____ km; dne _____ 19____
místo startu: Podhořany , letadlo: LG 125, OK-0723	místo startu: _____ přistání: _____
vzdálenost: 58 km; dne 15. 8. 19 51	letadlo: _____
místo startu: Podhořany přistání: Podhořany	Správnost těchto údajů ověřuje: _____
letadlo: LG 125, OK-0723	
Správnost těchto údajů ověřuje: _____	
Praha, dne 15. 7. 19 52	Praha, dne _____ 19____
razítko ÚCK _____	razítko ÚCK _____
ústř. náčelník _____	ústř. náčelník _____

Certifikát udělení „stříbrného C“

20.července 1952

(Ze vzpomínek Milana Zobače)

„Létat jsem v Podhořanech, což byla navigační stanice, takže se tam startovalo pouze s pomocí navigáku.“

Po nějaké době, když jsem měl již nějakou tu hodinu nalétáno, přišla zpráva, která nás velice hodně potěšila. Měli jsme totiž dostat možnost přeškolení se na další typ větroně, tehdy velice žádaného – LF-107 'Luňák', se kterým bylo možné zkusit i nějaké ty akrobatické prvky.

(U nás, na Novém Dvoře, před rokem jeden 'Luňák' byl, ale toho Vršovák hned při prvním startu přerazil vejprůl, takže nám ostatním zbyly jen oči pro pláč!)

Ta zpráva přišla z Vysokého Mýta, kde tehdy sídlil Krajský aeroklub. V přípisu se nám sdělovalo, že kdo má nalétáno alespoň 200 hodin, může být na tento typ větroně přeškolen.

Nadšení bylo veliké a tak se pár z nás dohodlo na termínu, kdy se vydáme do Vysokého Mýta, abychom se tam přeškolení.

Když nastal přeškolení čas, tak nejprve jsme na letišti před hangárem předváděli, jak rychle dokážeme z 'Luňáka' vyskočit.

Potíže však nastaly, když se zjistilo, že nikdo z nás ještě v životě neletěl aerovlek! Nezbylo tedy nic jiného, nežli se urychleně na aerovlek přeškolit.

Otázka však zněla, kdo se úlohy vlekáře ujme, protože místním se do toho moc nechtělo. Nakonec to byl Tonda Vlasák, který jenom s povzdechem prohlásil: 'Tudle jsou pardubáci, no tak já je tedy odtahám'.

A tak místo 'Luňáka' se připravil 'Šohaj' a začalo pilné přeškolování na aerovlek.

Když přišla řada na mě, usedl jsem do 'Šohaje', pomalu nestačil zapnout ani popruhy, když Tonda s vlečným 'Čápem' zabral a už jsme letěli.

Letíme a já očima visím na vlečné mašině. Ukazují mi, abych letěl níž. Tak tedy letím níž. Vzápětí na to mávají, abych letěl výš! Nu, tak tedy přitahuji knipl a stoupám. Ovšem ty pokyny nahoru a zase dolů se soustavně střídaly! A já? Já za vlečnou létal jako hadr na holi, nahoru, dolů, nahoru, dolů....

Po přistání povídám Tondovi: 'Tondo, to jsem, prosím Tě, letěl fakt tak blbě???'

Tonda se jenom maličko usmál a sdělil mi: 'Ale né, Ty jsi letěl dobře, jenže já tam měl čtyři děti a těm se moc líbilo jak letíš, a tak Ti mávaly.'

Tím veškeré přeškolování skončilo a my mohli na 'Luňáku' létat. “

27.července 1952

Přišlo oficiální povolení k provádění aerovleků na letišti v Novém Dvoře i v Přelouči. Ale s ohledem na skutečnost, že piloti-plachtaři oprávnění létat aerovleky by se dali spočítat na prstech jedné ruky, absolvovali na letišti ve Vysokém Mýtě pod dozorem krajského instruktora Meissnera „aerovlekový rychlokurz“ i piloti Tichý, Moravec, Štrych (Zobač o týden dřív).

(Ze vzpomínek Milana Zobače)

„Když jsme se vrátili z Vysokého Mýta ze zaškolení na aerovleky, rozhodli jsme se, že aerovleky budeme procvičovat za C-104 v Přelouči. Rozhodli jsme se pro 'Galánku', protože ze všech našich větroňů byla nejmíň vytížená. Někdo ji přelétl do Přelouče, což nebyl žádný problém – stačilo u Nového Dvora vytočit jeden stoupák a dokluz byl bezpečný.

Se Zdeňkem Kmoškem jsme se domluvili, že to budeme létat vždy ve středu odpoledne po práci. On bude vlekat a my plachtit. Připravili jsme 'stočtyřku', lano i 'Galánku'. První adept se ukurtoval a mohlo začít představení. Po startu nastoupali cca 100 m a najednou se pilot vypnul. Po přistání prohlásil: 'To je divný éro, já to nemohl utlačit!'

Do 'Galánky' nastoupil další a let se opakoval přibližně ve stejné koncepci, akorát měl trochu větší výšku. Podobně skončili další dva borci se stejným výsledkem. Pak došla řada na mně. Řekl jsem si, já to musím nějak ukočírovat! Vytrimoval jsem 'Galánku' úplně těžkou na hlavu a letěli jsme. Knipl jsem držel oběma rukama a tlačil, co to dalo. Jakž takž to šlo až do cca 500 m. Ale pak se to nějak zvrtilo. Asi jsem na moment povolil ve svém snažení, dostal jsem se nad vlečnou a najednou milá 'stočtyřka' sklopila čumák k zemi a já následoval za ní.

Hnali jsme se pěkně svižně k zemi, konkrétně přímo do Labe. Tahal jsem oběma rukama za vypínač, abych se vypnul, ale ono nic! Labe se blížilo a já nevěděl, zda se modlit nebo co. Nakonec jsem ze zoufalství vytáhl brzdicí klapky a v tom okamžiku došlo k přetržení lana. Pohledem ven jsem zjistil, že Zdenda to vybírá mezi duby, které rostou podél Labe po obou stranách. I já jsem měl dost velkou rychlost, ale stačilo přitáhnout a měl jsem dost výšky na dokluz na letišti. Ještě jsem sledoval, jak se utržené lano ukládá na břehu pod jedním dubem. Odpočítal jsem, pod kterým, a šel na přistání.

V pořádku jsem přistál, něco jsme si se Zdeňkem rozříkali, sehnali jednoho majitele motocyklu a jeli pro lano. Lano bylo na pravém břehu, tudíž jsme jeli přes přeloučský most a

proti proudu ke kýženému dubu. Dub tam byl, zvalená tráva také, ale lano už bylo pryč. Asi si nějaký dobrák řekl, že mu nebesa poslala lano, tak ho odnesl domů.

Tak skončilo první aerovlekové odpoledne. Udělali jsme nové lano o něco delší, a tak jsme se to naučili i za C-104.“

29.července 1952

Byla svolána schůze OV DOSLETU Pardubice, protože vznikl Okresní výbor Svazarmu a DOSLET (jako kolektivní člen Svazarmu) byl požádán, aby do pléna OV Svazarmu nominoval svého zástupce. Té pocty se dostalo Josefovi Tichému.

OV DOSLETU řešil žádost Vršovského, který byl toho času vojínem základní služby, k povolení létání. Vršovský svoji žádost podpořil ústním prohlášením, že ze strany „vojska“ nejsou žádné námitky. Tak mu bylo létání povoleno.

9.srpna 1952

Jedním letem v trvání 5 hod. a 1 minuta, současně s dosaženým převýšením 1850 m, splnila pilotka Naděžda Vršovská podmínky k zisku „stříbrného C“ (č.519). Přeletovou disciplínu splnila o čtyři dny dříve, již 5.8.1952, volným přeletem na vzdálenost 103 km.

Před ní se v období intenzivního létání v tomto roce podařilo získat „stříbrné C“ i pilotům Štrychovi (č.505), Jeníkovi (č.506), Tichému (č.507). „Stříbrné C“ s č.520 si vylétal o něco později pilot Moravec.

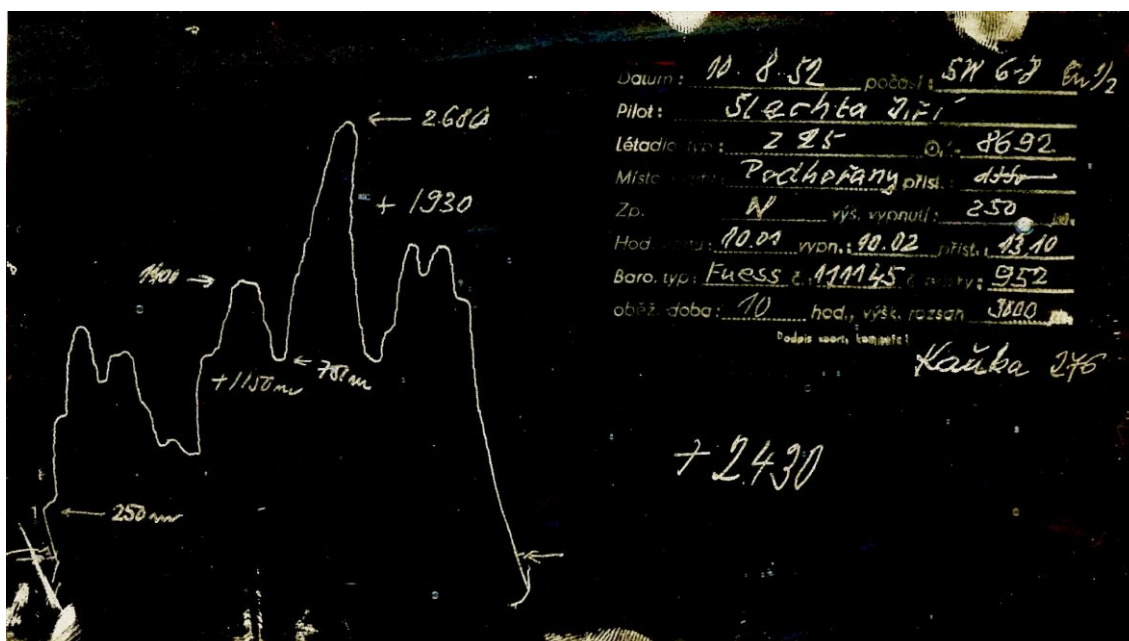
10.srpna 1952

Stabilní jihozápadní proudění o síle 6-8 m/sec. vytvořilo nad svahem Železných hor vynikající nosné pole, a tak všechno co mohlo, odstartovalo.

Nebyla sice „vlečná“, ale z navijáku navázat na svah bylo bez obtíží.

Byl to nádherný pohled na větroně důstojně plující nad svahem sem a tam! A když se ke svahovému proudění přidala i termika, nadšení pilotů nemělo konce.

S tušením, že by se mohl podívat opravdu vysoko, odstartoval v 10,01 hod. se Z-25 OK-8692 Jiří Šlechta a stoupáním v mraku dosáhl výšky 2680 m.



Záznam barografu o dosažené výšce 2680 m QFE; pilot Jiří Šlechta, Z-25 „Šohaj“ OK-8692, Nový Dvůr, 10.8.1952

11.srpna 1952

Opět se schází OV DOSLETu Pardubice, a to proto, aby znovu řešil a odvolal vydané povolení k žádosti Vršovského. Ukázalo se totiž, že Vršovskému nebylo vojenskou správou žádné povolení k létání vydáno a Vršovský svým tvrzením uvedl OV DOSLETu v omyl!

Plachtařský náčelník Kaňka dostal za úkol vysvětlit Vršovskému, že takto jednat nelze a vyslovit mu dočasný zákaz létání v DOSLETu Pardubice.

Dále bylo konstatováno, že DOSLET Pardubice se rozrostl o výcviková oddělení KNV Pardubice a SNB Pardubice.

Z Přelouče byl do Otrokovic předán letoun Z-381 OK-DRV a „kanibalizovaný“ Piper OK-YII byl převezen do skladu Ústředí DOSLETu.

Z dalších pokynů a nařízení Ústředí DOSLETu vyplynulo, že byl vyhlášen zákaz sportovního létání v 10 km pásmu od hranic republiky směrem do vnitrozemí a zákaz veškerého fotografování na sportovních letištích! To se v následujících letech hodně projevilo na fotografické dokumentaci. Ale i tak nám do dnešních dnů zůstaly zachovány fotografie pořízené „na černo“.

18.srpna 1952

Okolnosti donutily OV DOSLETu k dalšímu zasedání. OV DOSLETu byl totiž kritizován, že jeho zástupce (Josef Tichý) vůbec nedochází do předsednictva OV Svazarmu, což právě v této době není politicky únosné.

Ze zápisu schůze lze také vyčíst, že Stanislav Moravec předal technické správcovství Milanovi Zobačovi.

Nastalo období častého schůzování. Bylo jasné, že s DOSLETem se budou dít věci, ale jasné vůbec nebylo, jaký dopad to bude mít na praktickou leteckou činnost. Faktem bylo, že vznikem DOSLETu převzal stát na svá bedra veškeré financování letecké sportovní činnosti, a tak se jen čekalo, co za to!

Okresní výbor DOSLETU Pardubice začal zasedat téměř každý týden a snažil se průběžně řešit úkoly, které měly více méně politický charakter. V oblasti bezmotorového létání byla mnohokrát diskutována otázka zabezpečení kvalifikovanými kádry (míněno instruktory) tak, aby mohl být zdárně dokončen základní výcvik stávajících žáků.

Vědělo se, že nabíhá sériová výroba dvousedadlového cvičného kluzáku VT-109 „Pionýr“, který by měl nahradit k základnímu výcviku nepříliš vhodný VT-52 „Jeřáb“, proto potřeba vyškolit instruktory se stala prioritou. Padaly návrhy jmen mnohých pilotů, ale z nejrůznějších důvodů nakonec do regulérního dlouhodobého instruktorského kurzu konaného ve dnech 15.9. až 26.10.1952 ve Výcvikovém středisku DOSLETu Hůrka u Nového Jičína odjel výběr kraje a v něm za DOSLET Pardubice pouze Milan Zobač.

(Ze vzpomínek Milana Zobače)

„Z Pardubického kraje jsme byli do kurzu byly vybráni čtyři. Já za DOSLET Pardubice, Chadima, Matějčec a Kubiš za okolní aerokluby. Kurz se měl konat ve Výcvikovém středisku DOSLETu na letišti Hůrka poblíž Nového Jičína.

Nejprve jsme museli absolvovat lékařské vyšetření. Každý z nás dostal takovou brožuru formátu A4 a poučení, že je to v pardubické nemocnici vyjednané, že nás přednostně prohlédnou. Dále nám bylo vysvětleno, že v brožuře musí být od doktorů vyplněny všechny stránky.

Přišli jsme do nemocnice a počali obíhat všechna oddělení. Dohodli jsme se, že budeme chodit každý zvlášť, aby odpadlo čekání.

DOBROVOLNÝ SVAZ LIDOVÉHO LETECTVÍ



Vysvědčení

ABSOLVENTA plachtařského instruktorského
kursu II. třídy

Soudruh

Milan Z O B A Č

narozen 10.3.1934

absolvoval ve výcvikovém středisku Dosletu
Hůrka u Nového Jičína od 15.9. do 26.10.52

s prospěchem dobrý

v Hůrce

dne 26. října 1952

M. Kanič

předseda

M. Palaček

J. Křivánek

NV 3 - 23148/52

Vysvědčení Milana Zobače o úspěšném absolvování instruktorského kurzu; Hůrka u Nového Jičína, 26.10.1952

U mě to probíhalo většinou hladce, až jsem přišel na oční. Pan doktor mně uvítal, ale v tom okamžiku tam přivedli nějakého zedníka, kterému někdo hodil lopatu písku do obličeje. Pan doktor prohlásil: 'Holky se někde flákaj (minil tím sestřičky), tak mi budeš dělat asistenta!'

Dostal jsem do ruky takovou prohnutou misku a láhev s vodou. Na povel jsem nešťastníkovi stříkal vodu na určená místa a tu mu pod bradou chytal do misky.

Když jsme zedníka společně vyléčili, tak doktor povídá: 'Já Ti to hned napíšu, ani Tě vyšetřovat nebudu. Tady jsi obstál.'

Potom jsme se všichni sešli a konstatovali, že jsme vyšetřeni. Jedině Franta povídá, že mu ještě chybí jedna prohlídka. Zrovna šla kolem jeptiška (v roce 1952 byly na chirurgii ještě jeptišky, protože pan primář říkal, že jsou daleko obětavější), tak milý Franta se jí šel optat. Sestřička jeptiška začala hrát všemi barvami a nevěděla, jestli si z ní Franta dělá legraci nebo je jen tak nevědomý. Potom mu řekla, že toto vyšetření se ho netýká. Milý Franta byl spokojen a zeptal se nás, jestli to gynekologické vyšetření také nemáme!

No a potom už jsme jeli na ten kurs. Tam mě v první řadě zarazilo, že na Hůrku ze všech krajů dorazili poměrně vysocí funkcionáři aeroklubů (třeba náčelníci či předsedové), jenom z kraje Pardubického dorazil plebs, jako jsem byl já. (Ti další tři od 'nás' na tom byli stejně jako já. Nebyli jsme žádní funkcionáři, jen obyčejní mladí piloti.)

Kurz trval poměrně dlouho, ale byl poučný i důsledný. Lévalo se na 'Jeřábech', 'Kmotrech' i na nových 'Pionýrech', a když jsme kurz opouštěli s 'glejtem' v kapse, byli jsme na sebe náležitě pyšní a hrdí. Byli jsme totiž páni instruktory!"

Návrat z kurzu na mateřské letiště však Milanovi Zobačovi přinesl jistý druh rozčarování. V době, kdy on na Hůrce bifloval předpisy, pilně studoval meteorologii, aerodynamiku, navigaci a další předměty vážící se k bezmotorovému létání včetně základů pedagogického umění vyučovat, uspořádal 17.9.1952 krajský bezmotorový instruktor Meissner ve Skutči „švindlkurz“ a rázem stejnou kvalifikaci jako Zobač získali Tichý, Moravec, Kaňka, Jeník, Fiedler a kupodivu i Vršovský, který měl v té době jako vojín základní služby oficiálně zákaz létání.

(Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)

„I já byl v té době zrovna také na vojně. A pokud jsem se během těch dvou let vůbec dostal domů a někdy se na letišti 'svezl', bylo to 'načerno'. Nebylo zrovna zvykem, že by vojenská správa udělovala povolení vojákům základní služby k leteckému výcviku.

Tak jsem se Edy zeptal, jak si to v době zákazu létání dokázal zařídit, že dokonce získal i oprávnění instruktora? Odpověděl, že prý stačilo zamávat stranickým průkazem a šlo všechno!"

22.září 1952

Tato schůze OV DOSLETu Pardubice musela být asi dost emotivní. Na vysvětlenou nutno předeslat, že dosud se k jednání schůzí mohl dostavit kdokoliv a přednést své připomínky či vyslovit názory. Tentokrát ale asi připomínky a názory nebyly v souladu s oficiálními stanovisky, proto bylo přijato jediné usnesení, a to, že přítomnost na schůzích se napříště povoluje pouze členům výboru!

11.října 1952

Bylo svoláno rozšířené zasedání ÚV Svazarmu, kde se rozhodlo o zrušení kolektivního členství začleněných organizací a nahradit jej členstvím individuálním! S tím zároveň provést a dokončit nutnou reorganizaci nejpozději do 31.prosince 1952.

13.října 1952

Výcvikové středisko Chirana oznamuje OV DOSLETu, že končí aktivní činnost pro nedostatek prokádaných funkcionářů!

20.října 1952

Schůze OV DOSLETu Pardubice má za úkol připravit reorganizaci. K tomu účelu je zvolena Komise reorganizační ve složení: komise slučovací – Hledík, komise kádrová – Kořínek, komise pro převod materiálu – Moravec, komise propagační – Koulíčková

28.října 1952

Ústředí DOSLETu vydává zákaz provozu typu Z-22 „Junák“ a další pokyny k reorganizaci.

Ten samý den přelétává Josef Tichý v Chocni opraveného „Jeřába“ OK-9208 ze Skutče na letiště v Novém Dvoře.

10.listopadu 1952

OV DOSLETu Pardubice rozhoduje o provedení sběru druhotných surovin, zejména železa, na letištích v Přelouči a Novém Dvoře. (V té době ve šrotu skončily skvosty, které by spíš zasloužily místo v muzeu, ale budovatelské nadšení bylo silnější a všechno staré muselo pryč!)

Současně byla vyhlášena povinně dobrovolná finanční sbírka na bojující Koreu, aby se vylepšilo politické „image“ organizace.

11.listopadu 1952

Svazarm v nové organizaci - Antonín Kadlec, tajemník ÚV DOSLETu

„Pro zlepšení organizační, vojensko-masové a sportovní práce a odstranění dosavadní roztržitosti v provádění branné výchovy, sdružují se masové organizace, a to Dobrovolný svaz lidového motorismu, Dobrovolný svaz lidového letectví, Kynologická jednotka, Ústřední svaz chovatelů poštovních holubů a Československý svaz radioamatérů-vysílačů v jednotnou vlasteneckou organizaci Svaz pro spolupráci s armádou.

Sdružení těchto masových organizací otevírá velké možnosti jak vybudovat výkonnější základní organizace, jak lépe organizovat ještě více kroužků a družstev, a tím uspokojit zvětšené požadavky našeho členstva.

V tomto článku chci poukázat na všeobecná ustanovení prozatímních směrnic Svazu pro spolupráci s armádou. Prozatímní směrnice jsou založeny na podkladě velkých zkušeností sovětského DOSAAFu.

Svaz pro spolupráci s armádou – Svazarm, praví se v prozatímních směrnicích, je dobrovolnou organizací pracujících Československé republiky a je založen na zásadách demokratického centralismu. Svaz pro spolupráci s armádou je budován na zásadě dobrovolnosti a práce je prováděna na základě iniciativy a tvořivosti členů Svazarmu. Základem veškeré činnosti vedoucích orgánů jsou zásady kolektivního vedení a pevného styku s nižšími organizacemi a širokými členskými masami Svazarmu.

Svazarm, jehož cílem je napomáhat a upevňovat síly československé armády, vychovává své členy v duchu socialistického vlastenectví, oddanosti k lidově demokratické vlasti, připravenosti ji bránit a v lásce a věrnosti k Sovětskému svazu.

Svazarm provádí svoji práci pod vedením Komunistické strany Československa v těsném svazku s orgány lidové správy, organizacemi ROH, ČSM a jinými.

Prozatímní směrnice určují základní úkoly Svazarmu, které jsou formulovány takto: propagace a rozšiřování vojenských, vojenskoodborných a leteckých znalostí mezi členy Svazarmu a ostatním obyvatelstvem, neustálá péče o růst řad členů Svazarmu a zapojení nejširších vrstev pracujících k aktivní účasti ve vojensko-masové a sportovní práci, příprava členů Svazarmu a ostatního obyvatelstva k civilní obraně a popularizace k rozvíjení masových branných sportů. Dále má za úkol školit členy ve vybrané specializaci z oboru všeobecného vojenství a letectví. Svazarm je povinen rozvíjet mezi členy tyto masové druhy sportu: lyžařský, střelecký, letecký, parašutistický, plachtařský, radioamatérský, automobilový, motocyklový, jezdecký, chovatelství služebních psů a poštovních holubů.

Prozatímní směrnice určují pravidla přijímání do Svazarmu, povinnosti a práva členů Svazarmu. Členem Svazarmu, praví se v prozatímních směrnicích, může se stát každý pracující Československé republiky ve věku od 14 let, který souhlasí s organizačním řádem Svazarmu, je členem a pracuje v jedné ze základních organizací Svazarmu a platí řádně příspěvky. Přijímání členů Svazarmu se provádí individuálně na písemnou přihlášku a v přítomnosti uchazeče o členství ve Svazarmu. Přijetí za

člena Svazarmu řeší výbor základní organizace a v organizacích, které mají méně jak 15 členů, rozhoduje o přijetí člena členská schůze. Přihláška člena musí být výborem projednána do 15 dnů.

Členové Svazarmu mají právo účastnit se s právem hlasu rozhodujícího na schůzích členů a volit všechny orgány Svazarmu. Každý člen Svazarmu, který dosáhl věku 18 let má právo být zvolen do všech vedoucích orgánů od výboru základní organizace až po ústřední orgán Svazarmu.

Prozatímní směrnice Svazarmu dávají členům právo učit se vojenskému, leteckému umění v klubech a ostatních učilištích Svazarmu, účastnit se ve sportovních soutěžích, které Svazarm organizuje, za vysokou aktivitu v práci na upevňování organizace a rovněž za zlepšovací návrhy a příkladné sportovní a jiné výcvikové úspěchy, mohou výbory a základní organizace udělit členům poděkování ústní nebo písemné na členské schůzi, uvést jméno odměněného na desce cti organizace, odměnit cennými dary, odznaky, diplomy.

Rovněž se v prozatímních směrniciích ukládá členům Svazarmu i řada důležitých povinností. Členové Svazarmu mají se zúčastňovat práce svých základních organizací, navštěvovat schůze, plnit všechny úkoly organizací, včas platit členské příspěvky.

Nejdůležitější povinností každého člena Svazarmu je vysvětlovat a propagovat cíle a úkoly Svazarmu mezi obyvatelstvem a pomáhat získat pracující do řad Svazarmu.

Všichni členové Svazarmu jsou povinni učit se vojenskému umění, ve zvolené specializaci zdokonalovat své vojenské znalosti, dodržovat disciplínu, chránit materiálové hodnoty Svazarmu před poškozením a odcizením. Velikou pozornost je nutno věnovat základním organizacím, které jsou základem Svazarmu a bude povinností krajských a okresních výborů, aby poskytovaly každodenní pomoc předsedům a členům výboru základních organizací a tím pomáhaly upevňování a růstu Svazarmu. V nejbližší době budou tyto prozatímní směrnice schváleny a vydány jako organizační řád a bude povinností každého člena Svazarmu, aby přísně dodržoval ustanovení tohoto organizačního řádu, což umožní a pozvedne novou vyšší úroveň veškeré činnosti Svazarmu a značně rozšíří jeho řady.

(Křídla vlasti, 17/1952)

16.listopadu 1952

Na letišti v Novém Dvoře je obnoven základní letecký výcvik na dvousedadlovém větroni VT-52 „Jeřáb“ OK-9208. Novopečený instruktor Josef Tichý tak zahajuje svoji dlouholetou instruktorskou praxi navijákovými vzlety se žáky.

Tou dobou se v Praze konalo slučovací zasedání za přítomnosti zástupců stranických a státních orgánů a společenských organizací. Do Svazarmu se sdružilo pět organizací: Dobrovolný svaz lidového letectví, Dobrovolný svaz lidového motorismu, Svaz československých radioamatérů-vysílačů, Kynologická jednota a Svaz spolků chovatelů poštovních holubů.

21.listopadu 1952

Společností se však plíží fantóm strachu a obav. Nastala doba, kdy prostí občané státu se těch, o kterých věděli, že jsou členy strany, počali až přímo fyzicky obávat a komunisté se jali podezřívát vzájemně, sami mezi sebou. Komunistická strana Československa začala „požírat své vlastní děti“!

Následující řádky sice nejsou o létání, ale současnému čtenáři alespoň trochu přiblíží tehdejší atmosféru, která vládla a celospolečenské dění ovlivňovala. Začal soudní proces s vedením protistátního spikleneckého centra v čele s Rudolfem Slánským (generálním tajemníkem ÚV KSČ).

Proces byl zkonstruován pro výstrahu a jako varování všem komunistickým státům proti odchylkám od **sovětské** politiky. **Stalin** i tímto způsobem chtěl znemožnit odcizení dalších **lidově demokratických** států, aby se jejich vůdcům nepodařilo to, co **Titovi** v **Jugoslávii**.

A aby byla výstraha co nejsilnější, byli proto vybráni členové **KSČ** z nejvyšších stranických míst.

Když Sovětský svaz ztratil možnost ovlivnit politiku **Izraele** skrz levicové hnutí po izraelských **volbách v lednu 1949**, sovětská politika zaujala proarabské stanovisko a byla zahájena antisemitská propagandistická kampaň.

I tento postoj také později ovlivnil výběr obžalovaných v procesu se Slánským.

Před soudem lidu – autor neuveden

„Ve čtvrtek 20.listopadu byl zahájen před státním soudem v Praze proces proti vedení protistátního spikleneckého centra v čele s Rudolfem Slánským.

Hněv a pobouření našeho lidu jako lavina dopadá na hlavy podlých zločinců, kteří se nyní zodpovídají ze svých zločinů. Stojí nyní před soudem tito vyvrhelové, tato banda trockisticko-titovských, sionistických, buržoasně nacionalistických zrádců, kteří nenáviděli náš lid, naše lidově demokratické zřízení, naši cestu k socialismu. A kteří jako zaprodanci amerických imperialistů připravovali našemu lidu nejhorší úděl: otroctví pod karabáčem magnátů Wall Streetu.

Oč šlo této spiklenecké bandě Slánského a jeho společníků? Co bylo cílem těchto stvůr, agentů a špiónů, diversantů, sabotérů a námezdních vrahů?

Soudruh Gottwald ukázal, že šlo o rozsáhlé spiknutí uvnitř strany s cílem ovládnout stranu, změnit její politiku, zmocnit se vedení státu, změnit kurs jeho politiky a nastoupit cestu zpět, cestu ke kapitalismu, cestu ke spojení s táborem imperialismu.

Ano, to byl zločinný cíl spikleneckého centra, zmařit cestu našeho lidu ke šťastné socialistické budoucnosti, zmařit vše to, zač náš lid po dlouhá léta bojoval, zač obětovali své životy nejlepší synové a dcery českého a slovenského národa. Obnovit kořistnický řád, v němž by byli zase páni fabrikanti, bankéři, velkostatkáři, nastolit znovu nenáviděný režim nezaměstnanosti, bídy, žebračenek, hladových pochodů, režim policajtských obušků, krvavých masakrů pracujících, persekuce, bídy a nevýslovného strádání.

Sledující tyto zločinné cíle, vybírali tito spiklenci na nejdůležitější úseky stranického a státního aparátu zamaskované nejhorší nepřátele naší republiky. Nejrozumnějšími metodami sabotáže snažili se mařit budování socialismu v naší zemi, zpomalovat a brzdit rozvoj těžkého průmyslu, organizovat záškodnictví v nejrozumnějších průmyslových oborech, pomáhali organizovat rozvratnou činnost proti republice, zrazovali státní tajemství, okrádali náš lid o miliardové částky, o obrovské hodnoty, které zašantročovali nepřítelům lidu.

Naši kvetoucí zemi chtěli tito zločinci odtrhnout od velkého Sovětského svazu, našeho osvoboditele, záštity naší samostatnosti, nezávislosti a svobody, proměnit ji v kolonii drancovanou americkým kapitálem. Chtěli, aby náš lid byl zapojen do válečných plánů amerických imperialistů proti Sovětskému svazu a zemím lidové demokracie pod komandem morových a lesáckých generálů, pod komandem zkušených zabijáků z Osvětimi i z ostrova Kodže. Aby se stal kanonemfutrem v zájmu plných žoků peněz amerických businessmanů.

Případ spiklenecké bandy Slánského a jeho společníků není výjimečný a ojedinělý. Jde v podstatě o stejný druh zrádců, kteří byli již odhaleni v různých zemích lidové demokracie, jako například Rajk, Trajči Kostov, Koči Dzodze, Gomulka a jiní. Jde o agenty téhož rozsáhlého mezinárodního spiknutí proti táboru míru, demokracie a socialismu.

Kapitalistický řád, odsouzený k zániku, neodchází dobrovolně bez urputného boje. Naopak všemi silami, zuby nehty se brání vítězství všeho nového, pokrokového, vítězství míru, demokracie a socialismu. Čím více je nucen starý vykořisťovatelský řád ustupovat, tím více stupňuje svůj boj a užívá ničemnějších a zákeřnějších prostředků.

Tak to bylo i u nás. Do února 1948, dokud měli imperialisté na legálních pozicích svou první zjevnou agenturu v čele s Benešem, Zenklem, Ripkou, Laušmanem, Šrámkem, Lettrichem, opírali se především o ni. Beneš, starý agent imperialistů, byl se svou klikou hlavním představitelem imperialistické agentury v Československu po jeho osvobození Sovětskou armádou v roce 1945. Ale mezi ním a Slánským nebylo podstatného rozdílu v politické platformě. Oba – zavilí nepřátelé lidu – usilovali o obnovení kapitalistického řádu v Československu, o podřízení naší země americkým imperialistům. Jen úkoly jim imperialisté rozdělili. Po únoru 1948, po zmařeném kontrarevolučním puči reakce, když náš lid zjevnou agenturu imperialistů rozdrtil, nastoupila záloha, druhá garnitura imperialistů, protistátní centrum v čele se Slánským, které dostalo za úkol zničit lidově demokratickou republiku.

*‘Jakmile se třídní boj zostřeje’, řekl soudruh Gottwald v roce 1951, ‘**jakmile buržoasie ztrácí jednu posici za druhou, tu přirozeně třídní nepřítel se snaží vyhodit poslední, ale zároveň svou hlavní kartu. To znamená, že mobilizuje svou agenturu uvnitř komunistické strany.**’*

Proto soustředili svou zločinnou činnost na mozek, srdce naší země, našeho lidu, na Komunistickou stranu Československa. Věděli velmi dobře, stejně jako my, že rozhodujícím činitelem v boji za socialismus je strana, a proto se snažili všemi silami ochromit její akceschopnost, její přitažlivost,

porušit její ideologickou a politickou jednotu, zkomolit an znetvořit bolševické metody stranické práce, snažili se porušit věrnost naší strany leninsko-stalinskému učení, její věrnost Sovětskému svazu a soudruhu Stalinovi. Nejrafinovanějšími metodami mařili budování socialismu.

Obžalovací spis do podrobnosti ukazuje, že tyto stvůry se neštítily žádných prostředků, aby dosáhly svého cíle. S jakým pobouřením četl náš lid, že tato banda se připravovala zavraždit soudruha Gottwalda. Banda Slánského si byla vědoma, že soudruh Gottwald, milovaný naším lidem, pevně drží ve svých rukou kormidlo naší lidově demokratické republiky a že dokud soudruh Gottwald stojí v čele našeho lidu, že plány spiklenců vyjdou naprázdno. Náš lid s nesmírným hněvem čte stránky obžaloby, o tom, jak zločinec Slánský osnoval úklady k násilnému odstranění soudruha Gottwalda.

A stejně rozhořčeně se dovídá, že zločinec Slánský přivodil smrt národního hrdiny Jana Švermy, že agent gestapa Reicin vydal na smrt národního hrdinu Julia Fučíka a ostatní padlé redaktory Rudého práva.

Neuvěřitelné zločiny této bandě měly pomoci dosáhnout toho, co se podařilo renegátu Titovi v Jugoslávii.

Ale imperialisté a jejich agenti měli krátké ruce.

Rozdrcením spikleneckého centra v čele s Rudolfem Slánským utrpěli imperialisté novou zdrcující porážku. Je to těžká rána válečným paličům, je to velké vítězství míru.

A za to vítězství vděčí náš lid velikému Sovětskému svazu. Za toto vítězství vděčí naší komunistické straně.

Díky obezřetnosti, moudrosti a rozhodnosti soudruha Gottwalda, díky nerozborné jednotě strany kolem soudruha Gottwalda, díky bezmezné oddanosti našeho lidu straně, vládě a soudruhu Gottwaldovi, díky neochvějné věrnosti našich národů Sovětskému svazu bylo spiknutí odhaleno a zmařeno.

Proces ukáže naší straně a našemu lidu, před jakým velkým nebezpečím stála naše strana, národ a stát. Ukáže, jaká nebezpečná zákeřná banda lotrů byla dopadena. Zároveň si náš lid hluboce uvědomí dnes, kdy je možno v plné šíři odhalit rozsah spiknutí, pravdivost slov soudruha Gottwalda o tom, že odhalením spiklenců jsme vyhráli nad nepřitelem, zejména proti západním imperialistům, velikou bitvu, že jsme postihli nepřátelskou agenturu na několika nejcitlivějších místech.

Po rozdrcení agentury v Maďarsku, Bulharsku, Albánii, přišla na řadu i jejich banda u nás.

Proces bude nesmírnou školou revoluční bdělosti a ostražitosti pro celou naši stranu, pro všechny náš lid. Bude mocnou pobídkou v boji proti lehkomyšlnosti, shovívavosti a bezstarostnosti, v boji proti nebezpečí, že se některým soudruhům z dosažených výsledků zatočí hlava, že přestanou dbát nejzákladnějších pravidel bdělosti a ostražitosti. Bude varovnou výstrahou k tomu, aby si každý komunista, každý čestný občan naší republiky uvědomil, že dokud bude trvat kapitalistické obklíčení, do té doby nepřestanou k nám imperialisté posílat své špiony a záškodníky, do té doby nepřestanou usilovat pomocí všech prostředků o zvrat v naší zemi. Jedině bdělost a ostražitosť naší strany a našeho lidu dokáže i v budoucnu zmařit temné pikle imperialistů a jejich agentů.

Zločinný plán se nezdařil. Došlo na bídné lotry – americké špiony. Nyní stojí před soudem lidu, soudem národa. Budou souzeni spravedlivě a tvrdě. Soud lidu potvrdil slova soudruha Gottwalda o tom, že **‘žádnému, žádnému z agentů a zrádců u nás stromy do nebe neporostou. Nakonec na každého z těchto lotrů dojde. Na každého dojde a každého stihne zasloužený trest. Československo nebude druhou Jugoslávií!’**

Náš lid, který je naplněn neochvějným odhodláním zmařit každý úklad o svobodu naší země, každou nástrahuá proti vybudování socialismu, přijal s velkým uspokojením zprávu o zahájení procesu s bandou Slánského a spol. Raduje se, že dopadení a zneškodnění této bandy je novým triumfem Komunistické strany, že nyní strana ještě směleji, jak ukazuje návrh nových stanov, půjde vpřed. Raduje se, že připravovaná celostátní konference KSČ ještě směleji pozvedne prapor boje za štěstí našeho lidu, že naše republika půjde nyní ještě směleji za vybudováním socialismu.

Ještě pevněji než kdykoliv před tím je semknut náš lid kolem své rodné komunistické strany, jejího Ústředního výboru a kolem presidenta soudruha Gottwalda.

Pod vedením rodné komunistické strany pod vedením moudrého, milovaného presidenta Klementa Gottwalda, spojen na věky věrným přátelstvím s nepřemožitelným Sovětským svazem, s táborem míru, věrný velikému Stalinovi, náš lid svobodu a nezávislost své země uchrání a šťastný socialistický zítřek si vybuduje navzdory podlým úkladům nepřatel."

(Rudé právo, č.311/1952)

V procesu bylo jedenáct obviněných k trestu smrti: Rudolf Slánský, generální tajemník KSČ; Vladimír Clementis, ministr zahraničních věcí; Otto Fischl, náměstek ministra financí; Josef Frank, zástupce generálního tajemníka KSČ; Ludvík Frejka, přednosta národohospodářského odboru Kanceláře prezidenta republiky; Bedřich Geminder, vedoucí mezinárodního oddělení ÚV KSČ; Rudolf Margolius, náměstek ministra zahraničního obchodu; Bedřich Reicin, náměstek ministra národní obrany; André Simone, redaktor Rudého práva; Otto Šling, vedoucí tajemník krajského výboru KSČ v Brně; Karel Šváb, náměstek ministra národní bezpečnosti.

Soud udělil i tři doživotní tresty: Vavro Hajdů, náměstek ministra zahraničních věcí; Eugen Löbl, náměstek ministra zahraničního obchodu; Artur London, náměstek ministra zahraničních věcí.

O vině a trestu se rozhodlo na ÚV KSČ a v Moskvě – ne u soudu. Gottwald odmítl odsouzené omilostnit, a tak se poprava konala uprostřed noci na 3.prosinec 1952 v Pankrácké věznici. Popel odsouzených byl příslušníky StB rozmetán kdesi za Prahou.

25.listopadu 1952

Plně rozvineme naši činnost – autor Křivánek

„V minulém čísle seznámili jsme naše čtenáře s důvody, které vedly odpovědné činitele našeho státu k dokončení organizace branné výchovy a z ní vyplývajícímu včlenění DOSLETu spolu s dalšími brannými organizacemi do Svazarmu. Že tento krok byl správný, o tom svědčí stále se množící projevy souhlasu našeho členstva na schůzích a aktivech jednotlivých orgánů DOSLETu a rostoucí počet uzavíraných závazků ke sloučení.

Naše členstvo zcela správně očekává v novém uspořádání daleko intensivnější a masovější vzestup branné přípravy ve všech úsecích.

V tomto článku chceme informovat naše čtenáře trochu blíže o tom, v jakém rozsahu a v jakých formách bude se ve Svazarmu uskutečňovati letecký úsek branné výchovy. Především si musíme být vědomi toho, že základem branné výchovy je vysoké politické uvědomění, ze kterého plyne láska k naší lidově demokratické vlasti a k SSSR, nenávisť k imperialistickému nepříteli, čehož výsledkem je pak odhodlání brániti svou zem a učit se vševojskovým základním znalostem.

V prozatímních směrnících o činnosti Svazarmu se kromě jiných ukládá členům za povinnost 'učit se vojenskému umění ve zvoleném oboru a denně rozšiřovat své vojenské znalosti'.

Letecký a parašutistický obor zaujímá ve Svazarmu jeden z velmi důležitých úseků a k jeho rozvoji je počítáno se širokými možnostmi.

V základních organizacích Svazarmu bude dána největší možnost seznamování pracujících s letectvím naším i letectvím Sovětského svazu v přednáškách, besedách, výstavkách a soutěžích.

Zájemci o letecký a parašutistický výcvik budou se v kroužcích, výcvikových skupinách a kursech seznamovat se základními znalostmi letectví a parašutismu.

V dílnách leteckého modelářství bude modelářům umožněna stavba všech druhů modelů a v parašutistických stanicích základní výcvik stále rostoucím řadám parašutistů.

Z členů základních organizací, kteří dosáhli již určitého stupně leteckého či parašutistického výcviku, budou ustavována sportovní družstva, která na soutěžích a závodech budou obhajovat barvy své základní organizace.

Vyšší formy leteckého a parašutistického výcviku (motorové létání, plachtařské létání, provádění seskoků) budou uspořádány tak, aby zaručovaly co nejúčelnější a dokonalé využití prostředků za současného umožnění co nejmasovější účasti pracujících.

S přihlédnutím k této účelovosti a možnostem dokonalého využití budou zřizovány plachtařské stanice s navijákovým nebo i aerovlekovým provozem, ve kterých naleznou plné uplatnění a dostatečné letecké využití naši plachtaři.

Parašutistům bude další výcvik umožněn v parašutistických stanicích, které budou vybaveny potřebným pozemním vybavením a instruktory.

Ještě pečlivější měřítko pro účelovost a dokonalější využití prostředků bude bráno pro aerokluby, které budou vybaveny tak, aby skýtaly ty nejlepší možnosti k výcviku motorových letců, plachtařů a provádění seskoků parašutistů.

V aeroklubech budou uspořádány speciální kursy pro pokročilejší létání i seskoky (akrobacie, výkonné létání, seskoky vyšších stupňů, mechanici, střelci atd.) pro zvyšování sportovních kvalit.

Sportovní družstva, která pak u aeroklubů budou z vynikajících kolektivů sestavena, budou dobrými reprezentanty našeho sportovního letectví i parašutismu na krajských, celostátních i mezistátních soutěžích a závodech.

Vysoká úroveň instruktorů všeho speciálního výcviku leteckého i parašutistického bude výsledkem práce ústřední letecké školy, která bude materiálně i personálně vybavena tak, aby mohla soustavně provádět zdokonalovací a pokračovací výcvik těchto instruktorů. V této škole bude prováděn výzkum nových učebních metod a forem tak, aby kvalita našich letců a parašutistů stále ve všech směrech stoupala.

V souhrnu můžeme říci, že možnosti rozvoje letectví a parašutismu budou ve Svazarmu ještě daleko větší, než byly dosud. Nehledě k tomu, že když náš člen bude mít zájem o sport motoristický, vodácký, střelecký, bude mít stejné možnosti těmto se jako řádný člen Svazarmu plně věnovat.

Je ovšem samozřejmé, že má-li Svazarm sloužit ke zvyšování obranyschopnosti země, musíme mít především při jakémkoliv výcviku na zřeteli potřeby naší obrany, potřeby naší armády.

Ani sportovní letecká a parašutistická činnost nebude pochopitelně omezována. Bude rozšiřována – ovšem organizovaně – a řízena tak, aby zajišťovala stálý sportovní růst našich letců a parašutistů.

Není tedy ve Svazarmu počítáno s jakýmkoliv létáním, či skákáním jen pro zábavu, bez stanoveného úkolu a podle libovůle jedinců. S tím jsme se konečně již docela otevřeně dokázali vyrovnat v DOSLETu a jsme rozhodnutí nepřenést nic z těchto pozůstatků do Svazarmu.

Věříme, že takovéto perspektivy pro naši činnost stanou se dostatečným povzbuzením všem našim pracovníkům, aby ještě s větším úsilím pomáhali při dokončení organizace a aby ochotně dali všechny své bohaté zkušenosti k dispozici pro naši další práci.

Odměnou musí nám všem být vědomí, že to děláme proto, abychom zajistili bezpečnost naší vlasti, abychom mohli pokojně budovat lepší život pro naše děti a abychom pod svobodnou a jasnou oblohou v míru mohli nadále doširoka rozvíjet naši leteckou a parašutistickou činnost."

(Křídla vlasti, 18/1952)

Na konci listopadu 1952 byly ustaveny Krajské aerokluby Svazarmu mající za úkol koordinovat a zastřešovat leteckou činnost v jednotlivých místních aeroklubech, dohlížet na politickou činnost a dbát na přerozdělování letecké techniky.

Krajské aerokluby byly ustaveny v krajských městech, přesně dle systému krajského zřízení, k jehož zavedení došlo zákonem č. 280/1948 Sb. a nahradily tak dosavadní Krajské aerokluby DOSLETu, a to jak administrativně, tak personálně.

1.prosince 1952

Přestože DOSLETu „zvoni hrana“, v Pardubicích schůzují Okresní výbor DOSLETu pilně dál, každý týden.

Bylo co řešit! Na letišti v Chrudimi najela C-104 OK-BFR na poziční lampu a výsledek střetu znamenal poškození pravé podvozkové nohy a zničení jednoho listu vrtule.

Ale tato nehoda zapadla ve víru událostí, závěry slučovací konference byly „důležitější“!

S ustavením Krajských aeroklubů Svazarmu přišlo i celoplošné rozhodnutí o rušení letišť, na nichž nebylo možné ve větší míře provozovat motorové létání. To mělo být realizováno pouze přes právě vznikající Krajské aerokluby.

A to, že na letišti v Novém Dvoře neprobíhal motorový výcvik a motorařina sloužila pouze pro potřeby plachtařů, mohlo být velikým handicapem!

8.prosince 1952

Schůze OV DOSLETU Pardubice navrhuje do ustaveného Krajského výboru Svazarmu tyto své členy: Šaravec, Kořínek, Hladík, Kmošek.

A tak, zcela nenápadně, započala „dvoukolejnost“, která se po té táhla celou dobu existence Svazarmu.

Na jedné straně tu stály Okresní a Krajské výbory Svazarmu se svými předsedy, tajemníky a konferencemi, které řídily základní organizace a vedle nich stály Krajské aerokluby

se svými radami, předsedy a náčelníky, které po stránce odborné řídily základní články představované tzv. stanicemi. Ty měly své vlastní náčelníky, rady a jejich předsedy.

Na vyšším stupni řízení, tedy na úrovni kraje, se kompetence krajských orgánů mnohdy tak prolínaly, že základní články nevěděly, kterému „pánu sloužit“ a nezdálo se, že požadavky nadřazených složek nejen duplicitní, ale i protichůdné!

Nastala tedy situace, že na jednom letišti (jedna „stanice“), které odbornostně podléhalo Krajskému aeroklubu a mělo svého náčelníka a Radu vedenou předsedou, bylo centralizováno více odborů či kroužků třeba i několika samostatných Základních organizací Svazarmu, každá se svým výborem a jeho předsedou podléhající příslušnému Okresnímu a Krajskému výboru Svazarmu. Na dokonalý guláš tedy bylo zaděláno!

12.prosinec 1952

K úplnému sloučení a vytvoření jednotné organizace (Svazu pro spolupráci s armádou) dochází skrze zákon č.87/1952 Sb. o reorganizaci branné výchovy, který toho dne vešel v platnost.

Tak bylo stanoveno, že činnost Svazu pro spolupráci s armádou (Svazarmu) jako jednotné masové organizace začíná k 1.1.1953.

14.prosinec 1952

Motorové létání v Přelouči prožívá nečekanou renesanci.

Příznivé počasí i letadlový park dovolily poměrně rozsáhlou letovou činnost a organizační „ruchy“ poněkud otupily ostrážitost dotčených orgánů. Tak se stalo, že motorový výcvik mohli zahájit bez zbytečného „papírování“ noví piloti (např. Zobač, Moravec, Fiedler, Jeník) a pokračovat i ti, kterým to bylo před rokem zakázáno (např. Klusáček, Klínský).

Současně se v Přelouči vytváří podmínky k tomu, aby se vznikem Svazarmu získala „stanice“ v Přelouči opět statut samostatnosti.

Velký kus organizační práce při tom odvedli motoroví piloti, zejména Kmošek, Kořínek a Jičínský. Ale ani „řadoví“ piloti se neměli za co stydět, protože během času, a paradoxně díky celostátnímu zákazu motorového létání, se na přeloučském letišti brigádně vybudovalo solidní technické zázemí.

22.prosinec 1952

Kupodivu i v tomto čase předvánočním se schází OV DOSLETu. Pokud tento čas měl být důstojnou chvílí adventního rozjímání a hodnocení práce odevzdané s pomalu končícím rokem, nestalo se.

Jediným poklidným rozhodnutím tohoto zasedání bylo vypracování děkovného dopisu vedoucímu STS Nový Dvůr panu Roušarovi za služby, které na letišti prokázal plachtařům při terénních úpravách VPD.

Ostatní diskuse se však zaobírala jediným tématem – začlenění DOSLETu do Svazarmu.

A nutno přiznat, že to byla diskuse více méně marná a zbytná, protože už bylo „nalajnováno“!

29.prosinec 1952

Poslední schůze OV DOSLETU Pardubice! Konala se jako vždy v salóнку hotelu „Zlatá štika“ v Pardubicích, účast byla tentokrát slabší – pouze Kmošek, Kořínek, Jičínský a zapisovatel Jeník. Jaká asi byla nálada? Posuďte sami z originálu zápisu!

20.00 OV + OA 29. 12. 52

p. Kurošok, Kř. Jč.,

1. Provázky dosty (mlynské 20, RPA) Berounské zotavě neper
Klubat V. a. a.
2. ZKV sekce, pro flecht. manjokáře, akrobat. tanc,
instakubů.
nutností: p. Skarček mnoh přechází
3. Schůze pokusů — brodel!
4. Hledání v pondí. — dopisem
stary' rok
- 5.

Slovosled zotavě
2100

Zápis poslední schůze Okresního výboru DOSLETu Pardubice, 29.12.1952

Domnívám se, že poslední schůze Okresního výboru DOSLETu Pardubice nepotřebuje komentáře, a že dochovaný zápis dostatečně výmluvně hovoří o náladě, která tehdy panovala. Je zřejmé, že pár lidí vidělo dál a sloučení sportovního létání se Svazarmem nebylo provázeno až takovým nadšením.