

1953

Jak bylo na předchozích stránkách uvedeno, dnem 1.1.1953 se sportovní letectví stalo jako odbornost součástí Svazu pro spolupráci s armádou (Svazarm).



Oficiální znak Svazu pro spolupráci s armádou, 1953

Tímto krokem byly zrušeny a rozpuštěny národní aerokluby (Aeroklub České republiky a Aeroklub Slovenské republiky) a centrální řízení, co se odbornosti týká, převzal nově zřízený Aeroklub Československé republiky, kterému byla delegována celorepubliková působnost.

Zaniklé Krajské výbory DOSLETu byly nahrazeny Krajskými aerokluby (KA).

Pravda, ve skutečnosti šlo jen o „přemalování jména firmy“, v mnoha případech nedocházelo k významným personálním změnám. Tak se stalo, že bývalý tajemník DOSLETu Pardubice, Antonín Petržílka, voják z povolání v hodnosti nadporučíka ČSLA, se stal náčelníkem KA Pardubice a sídlo KA Pardubice bylo přesunuto z Pardubic na letiště ve Vysokém Mýtě.

(Náčelníkem KA Hradec Králové byl jmenován Ladislav Křemenák z Přelouče, který se už dříve stal příslušníkem ozbrojených sil s příslušnou hodností.)

Z hlediska celostátního vydával Svazarm pro své základní organizace vlastní propagační periodikum již od roku 1951. To existovalo pod názvem „Za vlast“ a vycházelo až do roku 1956. Dále, po jistý čas paralelně, byl vydáván „Pracovník Svazarmu“ (1952-1964) a nakonec „Svazarmovec“ v letech 1965 až 1990.

Nutno přiznat, odmyslíme-li ideologický a politický balast, že sportovní letectví začleněním do Svazarmu jen získalo.

Ještě před úplnou integrací sportovního letectví bylo definováno, že je velkou nutností připravovat v aeroklubech budoucí bojové letce a další specialisty. Aerokluby Svazarmu prováděly výcvik pilotů pro vojenské letectvo, což představovalo první stupeň výcviku, po kterém piloti (či techničtí specialisté) nastupovali do leteckých učilišť, popř. na Vysokou vojenskou leteckou školu (VVLS) se sídlem v Košicích.

Díky tomu zpočátku plynuly do sportovního letectví enormní dotace, které umožnily provoz technického zázemí a létání prověřeným členům téměř zadarmo. Pozadu nezůstávala ani podpora leteckého průmyslu, což neslo své ovoce ve vývoji civilních motorových i bezmotorových letadel. Není možné nezmínit třeba vývoj a výrobu sportovních letounů řady „Zlín“ nebo legendárního dvousedadlového kluzáku L-13 „Blaník“!

Pochopitelně, bylo to „něco za něco“. V členských organizacích byly zavedeny „politické desetiminutovky“, kdy se zdůrazňovaly pozitivní aspekty nového vývoje ve společnosti a „správně“ interpretovaly zprávy z denního disku. S integrací DOSLETu do Svazarmu přišli do aeroklubů v utajení placení političtí pracovníci, kteří „dohlíželi“ na správné smýšlení letového personálu! Byli to, prostě řečeno, placení „práskači“. (Jejich působení skončilo rozhodnutím o zrušení politicko-organizačního oddělení ÚV Svazarmu až v květnu 1968 a později již nebylo obnoveno.)

Bylo vyžadováno „vojenské vystupování“ a do výcviku byla zařazena i vojenská pořadová příprava! Tvrdě byla vyžadována disciplína. Někdy až otrocky se přebíraly praktiky sovětského DOSAAFu, jako např. „startovky“, což v podstatě byly přenosné nástěnky umístěné v prostoru startu (tzv. „čtverce“), kam měl každý pilot zaznamenávat své bezprostřední poznatky z právě provedeného letu či připomínky k provozu.

Samozřejmě, že takové „násilnosti“ se povaze národa českého přičily. Z vojenského vystupování se s oblibou stávala „švejkárna“ a „startovky“ místem prezentace vtipů nepublikovatelného obsahu. Ostatně, obojí časem pominulo.

Nesporným kladem pro sportovní létání však bylo postupné zavádění nové letecké techniky a jednotných výcvikových norem a metodiky. Vznikla „Osnova letové přípravy“, zavedly se pracovní knížky, pozemní přípravy se odehrávaly formou „hry letu“, atp.

Ranní nástupy k vyhlášení rozkazu pro letový den a poletové rozborů se staly běžnou rutinou a koloritem každého letového dne a nedá se říci, že by to bylo ke škodě věci.

Část dosud běžných a aktivisticky vykonávaných činností aeroklubové práce se zprofesionalizovala. Svazarmem byli placeni náčelníci, instruktoři, technici, mechanici i ostraha letišť.

Dalo by se říci, že sloučením se Svazarmem nastaly československému sportovnímu létání „zlaté časy“. Ovšem za cenu radikálního omezení toho nejcennějšího – volnosti a svobody!

AEROKLUBY SVAZARMU

Střediskem letecké sportovní činnosti v rámci kraje je Krajský aeroklub Svazu pro spolupráci s armádou. Aby aerokluby mohly řádně plnit své odpovědné úkoly — v duchu lidové demokratických zásad propagovat letectví a letecké a technické znalosti a pečovat o rozkvět všech druhů leteckých a parašutistických sportů — jsou pro ně vytvářeny všechny potřebné předpoklady. Velmi ovšem záleží na tom, aby naši pracovníci v letectví a sportovní letci správně pochopili účelnost a nutnost dané linie, oprostili se ode všech místních a osobních zájmů a stali se bojovníky za prosazování nových zásad do organizace aeroklubů.

Stojí-li před námi úkol, vycvičit co nejvíce vysoce kvalitních letců, plachtařů i parašutistů, rozvinout provádění všech druhů leteckých sportů a současně dodržovat zásady maximální hospodárnosti, pak musíme bezpodmínečně přejít k novým organizačním formám práce aeroklubů. Není sporu o tom, že dosavadní značná roztržitost leteckého výcviku do několika větších a celé řady drobných celků, nedovolovala vybavit všechny aerokluby odpovídajícími kvalitními odbornými a tudíž plně odpovědnými kádry, ani veškerým potřebným zařízením, které by dávalo záruku jednak všestranného leteckého výcviku a jednak, a to zejména — zajišťovalo naprostou bezpečnost leteckého a parašutistického provozu.

Posuzujeme-li pak provádění leteckého výcviku a sportu s hlediska hospodárnosti, tu nacházíme plně opodstatnění pro větší centralisaci leteckých provozů tak, jak je teď prováděna. Je sice pravda, že soustředění do větších celků vyžaduje pochopitelně větší kádr stálých pracovníků k provádění úkolů, které dosud byly zajišťovány dobrovolnými

funkcionáři. Nutno se však na otázku dívat tak, že osobní výdaje, vynaložené na plně pracovní využití zaměstnance, netvoří podstatnou část nákladů, spojených s leteckým provozem. Veliké možnosti z hospodárnosti leteckého provozu nutno hledat především ve správném a plném využití všech leteckých zařízení včetně leteckého parku, v jeho správném ošetřování, v plánovitě a odůvodněné spotřebě pohonných hmot při létání i seskocích, jakož i v plném využití doby všech účastníků výcviku při jejich přítomnosti na letišti. Měřítkem hospodárnosti je pak podíl všech nákladů na jednoho vycvičeného pilota, plachtaře, či parašutistu určité kategorie. Tak na příklad na hospodárnost provozu má veliký vliv dosud velmi častý zjev, že mnoho letadel bylo provozně využíváno jen o nedělích a svátcích, zatím co převážnou část ostatního času byla v klidu. Udržování nadměrného počtu letištních ploch i budov bylo také jistě ne-hospodárné.

Nová forma centralisace leteckého výcviku dává právě nejvíce možností co nejhospodárněji využít všechny prostředky k letecké činnosti. Bude-li výcvik i sportovní létání řádně rozplánováno, a to tak, aby žáci i sportovci byli rozděleni do skupin podle stejného pracovního i studijního volna, bude-li jim přesně určen čas, vyhrazený pro létání jednotlivých skupin, pak bude jejich pobyt na letišti plně využit a zbývající čas mohou tyto věnovat provádění masové práce aeroklubu, která sama o sobě má veliký význam pro propagaci leteckých znalostí mezi pracujícími, což je také jedním z důležitých úkolů aeroklubu, kterému dosud bylo věnováno málo pozornosti.

Členové, účastníci se aktivně leteckého výcviku, budou tak oprostěni od velkého množství drobné práce, kterou museli zajišťovat provoz na svých letištích. Ve stanovenou dobu dostaví se na letiště, aby si odlétali svoje úkoly, ke kterým budou pak přistupovati daleko lépe připraveni, neustávající starostmi o zajištění, naplánování a zabezpečení provozu a podobně.

Samozřejmě, že i při nové organizaci aeroklubů a navigačních i vlekových stanic, se počítá s velmi účinnou pomocí širokého aktivu dobrovolných pracovníků, a to u aeroklubů především v Radě aeroklubu a jeho sekcích, kde se aktivisté stávají velmi platnými pomocníky náčelníků a ostatních odpovědných funkcionářů aeroklubů. Dobrovolní instruktoři pak budou se moci věnovat skutečně svému poslání vychovávat a cvičit nové letce a současně nezapomínat na svůj vlastní odborný i politický růst.

Ostatní výkonní letci, kteří nebudou plně zapojeni do práce v Radě a sekcích aeroklubu, budou se moci věnovat práci v základních organizacích Svazarmu jako učitelé v kroužcích letecké přípravy, jako aktivisté při propagaci leteckých znalostí, dále v sekcích letecké přípravy a sportu při KV a OV Svazarmu, kde jsme právě tyto pracovníky postrádali, a kde mohou plně uplatnit svoje odborné znalosti a zkušenosti získané při leteckém výcviku. Tím pomohou zaktivisovat práci v organizacích Svazarmu a přispějí tak podstatně k zkvalitnění jeho činnosti na poli letecké přípravy a sportu.

To už proto, že propagace leteckých znalostí se musí provádět nejen tam, kde je aeroklub, či plachtařská stanice, ale musí být jednou z neustálých činností našich organizací. Vyžaduje toho zájem naší mládeže o letectví i zájem naší vlasti.

Sa.

Mechanici aeroklubů ošetřují pečlivě letecký materiál.



15. února 1953

Ač v tuto dobu „paní Zima“ ještě pevně třímala otěže v rukou a letiště v Novém Dvoře odpočívalo pod příkrovem sněhu, funkcionářská aktivita dala vzniknout požadavkům k zabezpečení provozu. Upřímně řečeno, asi to byl jen pokus, zda a jak bude nově vytvořená organizační struktura fungovat.

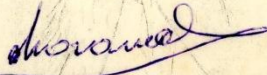
Pardubice 15.II.53.

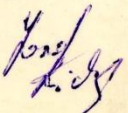
Žádanka o materiál.

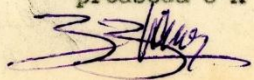
K řádnému vybavení letiště Podhořany a k opravám, které musí být provedeny ještě před zahájením výcviku objednávané tento materiál:

Plachtařské záznamníky letů	50 ks
Přistávací lyže pro VT 52-Jeřáb	2 ks
Přistávací lyže pro VT 24-Krajánek	5 ks
Přistávací lyže pro VT 25-Schaj I.	1 ks
Přistávací lyže pro VT 125-Schaj II.	15 ks
Padáčky na startovací lano	15 ks
Spojky k rozděleným lanům /fousům/	20 ks
Čisticí pasty :	
Luxum-wax	15 ks
Luxum-cleaner	3 ks
Perspex polisch č.1.	3 ks
Perspex polisch č.2.	5 ks
Telefonní kabel s ovládkami a s navíječkou	1500 m
Signální rakety červené	30 ks
Hadry hrubé na čištění letounů	10 ks
Hadry měkké na leštění letounů	10 ks
Klíh Umakol B	2 kg
Tužidlo	1 lahev
Plátno na opravy potahů	2 m
Plátěný tkaloun široký	100 m
Plátěný tkaloun úzký	100 m
Letecká překližka 1,2 mm	5 m ²
Letecká překližka 1,5 mm	1 m ²
Letecká překližka 2 mm	5 m ²
Koženka ke krytí lyží	5 m
Košťata	5 ks

K zajištění bezpečnosti hangarů potřebujeme nutně nejméně 4 ks hasících přístrojů


technický správce


náčelník


předseda O A .

Pozoruhodná na tomto přípisu je i skutečnost, že jako náčelník letiště se uvedl Josef Tichý. Podpis předsedy OA (pravděpodobně je tím míněn „Okresní aeroklub“) se rozluštit nepodařilo.

16.února 1953

První počin Krajského výboru Svazarmu směrem k aeroklubům s plachtařským provozem byly Směrnice o zapůjčování Osnovy letové přípravy pro instruktory, piloty, pilotní žáky bezmotorového létání.

Svaz pro spolupráci s armádou
krajský výbor
P a r d u b i c e .

Čj. 556/53

Pardubice, dne 16.února 1953

Věc : Směrnice pro zapůjčování
Osnovy letové přípravy in-
struktorům, pilotům a pilotním
žákům bezmotor. létání, pilotům
vlekařům.

V nejbližších dnech budou Vám zaslány výtisky Osnovy letové přípravy pro instruktory, piloty a pilotní žáky bezmotorového létání. Tyto Osnovy bezmotorového létání je zapotřebí rozdělit podle počtu instruktorů, pilotů a pilotních žáků-plachtařů ve Vašem okrese pro krajský aeroklub a jeho navijákové a aerovlekové stanice.

Předání výtisků Osnovy letové přípravy, instruktorům bezmotorového létání, pilotům vlekařům, pilotům a pilotním žákům provede pokud možno nejříve v krajském aeroklubu náčelník krajského aeroklubu, v aerovlekových a navijákových stanicích náčelník výcvikové stanice.

Při předávání výtisků Osnovy letové přípravy je třeba dbáti a upozorniti na následující směrnice a opatření k utajení obsahu Osnovy letové přípravy před třídním nepřitelem :

1. Osnova letové přípravy zapůjčuje se jako výcviková pomůcka všem pilotům plachtařům a žákům, včetně vlekařů pro aerovleky a naviják, kteří jsou, nebo nastupují do praktického pilotního výcviku SVAZARMU a vyhověli následujícím podmínkám :
 - a/ Mají kladně vyřízenou prověrku pilota nebo pilotního žáka.
 - b/ Jsou zařazeni v praktickém výcviku pilota plachtaře.
 - c/ Vykonávají funkci náčelníka, instruktora, vlekaře, navijáka při praktickém výcviku.
2. Každý člen SVAZARMU, který vyhověl výše uvedeným podmínkám, převezme 1 výtisk /slovy jeden/ OLP a příjem potvrdí písemně, svým podpisem po přečtení a jasném výkladu těchto směrnic náčelníkem K.A., Nav.st. Aer.st. Výtisky budou krajským výborem SVAZARMU očíslovány a u každého příjemce potvrdí a zapíše se číslo výtisku.
3. Každý člen SVAZARMU, kterému bude výtisk OLP svěřen, je povinen Osnovu letové přípravy zschovávat v čistotě, učiti se z ní a během praktického výcviku ji musí mít stále u sebe, aby během provozu mohl z ní čerpat další poznatky a zkušenosti pro provoz na letišti.
4. Osnova letové přípravy v zájmu utajení způsobu výcviku nesmí býti zapůjčována druhé osobě k nahlédnutí, nebo studiu, byť by se jednalo i o osoby, které jsou v příbuzenském vztahu k pilotnímu žákovi, pilotu instruktoru, vlekaři nebo navijákovi.
5. Každý člen SVAZARMU, provádějící pilotní výcvik, nebo je na něm zúčastněn, je p o v i n n ě n dodržovati provádění výcviku podle této letové osnovy /OLP/, která vznikla na základě dlouhodobých zkušeností v praktickém výcviku. Nedodržování a provádění výcviku jinak, nežli podle této osnovy letové přípravy, je hrubé porušení letecké kázně a je tudíž trestné, v případě vzniklých škod zanedbáním této osnovy.

6. Tato osnova byla vydána pro ujednotnění pilotního plachtařského výcviku a za účelem snížení počtu leteckých nehod, vznikajících nesprávným vedením pilotního plachtařského výcviku.
7. Při provádění výcviku na dvousedadlovém větroni z navijáku /v navijákových stanicích krajského aeroklubu/ použije se následující osnova pro výcvik z navijáku, která doplňuje Osnovu letové přípravy a mění počet letů, pořadí úloh a cvičení, využívající textů pozemních příprav a cvičení, Osnovy letové přípravy.
/Osnova pro výcvik z navijáku připojena/
8. Tímto se ruší všechny cyklostylované nebo jinak rozmnožené Kursy letové přípravy a osnovy pro pilotní výcvik pilotů bezmotorových letadel, vydané bývalými organizacemi DOSLET, ČSL. Jediná a platná osnova, která se smí užívat při provádění praktického výcviku pilotů bezmotorového létání je Osnova letové přípravy pro piloty bezmotorových letadel, vydaná Ústředním výborem SVAZARMU Praha.
- Všechny tyto neplatné osnovy budou staženy a uloženy u Krajského aeroklubu jako dokumentace výcvikového vývoje čl. plachtění.
9. V případě ztráty výtisku Osnovy letové přípravy, vydané Ústředním výborem SVAZARMU Praha, je zapotřebí provést okamžité hlášení ztráty nejbližší stanici SNE, dále cestou náčelníka výcvikové stanice nebo aeroklubu ohlásit ztrátu K.V. SVAZARMU. S postiženým sepiše se protokol, který se zašle KV SVAZARMU k projednání a vyvození důsledků.

Je až s podivem, jak byla „Osnova letové přípravy“ tajným materiálem!

A jak to vlastně bylo s novou organizační strukturou ve sportovním létání? Celá letecká výcviková činnost počala být řízena orgány ústředí a kraje prostřednictvím ustavených aeroklubů - v celostátním měřítku Ústředním aeroklubem (ÚA), v krajském měřítku krajskými aerokluby (KA) a jim podřízenými navijákovými a aerovlekovými stanicemi.

Výkonným a odpovědným orgánem v kraji se stává náčelník krajského aeroklubu, který řídí celou výcvikovou činnost krajského aeroklubu a jednotlivých stanic. Do funkce je určen ÚV Svazarmu a je povinen řídit se pokyny, na kterých se usnáší Krajský výbor Svazarmu a jeho předsednictvo.

Ve své činnosti se náčelník KA opírá o Radu KA. Náčelník schvaluje usnesení rady s konečnou platností.

O teoretický a praktický výcvik pečují odpovědní instruktoři, kteří řízení náčelníkem KA vedou výcvik podle vydaných osnov.

Motoroví letci se účastní výcviku na letišti určeném pro motorové létání (většinou se jedná o letiště KA), plachtaři podle stupně vyspělosti buď v některé navijákové nebo aerovlekové stanici.

Organizační řád Krajského aeroklubu a směrnice ÚV Svazarmu stanovil, že se při Okresních výborech Svazarmu nebudou aerokluby vytvářet. Proto činnost jednotlivých stanic Krajského aeroklubu neřídily okresní výbory Svazarmu.

Bylo stanoveno, že plnou odpovědnost na provoz jednotlivých stanic má náčelník Krajského aeroklubu, jemuž jsou vedoucí (náčelníci) stanic i členové klubu zde létající podřízeni.



Toliko stručně o nové organizační struktuře v rámci Svazarmu. Přestože bylo stanoveno, že Okresní výbory Svazarmu nebudou zasahovat do chodu jednotlivých stanic, budoucnost prokázala, že opak byl pravdou.

Aeroklub na Novém Dvoře tedy přestal být aeroklubem a stal se Navijákovou stanicí Podhořany, Krajského aeroklubu Pardubice. Dodejme jen, že název „aeroklub“ byl povolen jen pro krajskou strukturu, výhradně pro Krajský aeroklub.

17.února 1953

BILANCE PĚTI LET

Vítězný únor 1948 je významným milníkem na naší cestě k socialismu. V únoru 1948 náš lid rozbil pučistické plány zrádců a přísluhovačů paličů války — amerických imperialistů, kteří se pokoušeli o zvrát našeho hospodářství a celého našeho života ke starému, prohnílému kapitalistickému řádu. Výsledky únorového vítězství pracujících jsou dnes patrné z úspěchů, jichž náš lid dosahuje ve všech oblastech a úsecích našeho života. I našemu letectvu, ať již vojenskému nebo civilnímu, přinesl Únor ozdravení. Závažné změny a skutečnosti, které se nám dnes zdají být samozřejmostí, byly umožněny jen tím, že lid v únoru 1948 s konečnou platností vzal rozhodování o rozvoji naší vlasti do svých rukou.

Před Únorem, podobně jako celá řada důležitých úseků našeho života, byly i vedoucí posice v celém našem letectvu obsazeny lidu nepřátelskými živly, sluhy reakce. Jejich zájem o letectvo byl zúžen na jejich vlastní, osobní zájmy, které stavěli do popředí. Podle toho také vypadalo jejich „úsilí“ o zvyšování kvality našeho letectva. Aby zastřeli své zrádné cíle, aby zastřeli i své pochybné schopnosti pro výstavbu letectva, odvraceli se od všeho našeho, snižovali význam využívání sovětských zkušeností a dokonce znemožňovali snahy těch, kteří mohli a chtěli sovětské zkušenosti uplatňovat. Takový jejich protilidový, reakční postoj vedl ke stagnaci našeho letectva, které se nemohlo vyvíjet politicky ani odborně. Zásluhou těchto zaprodanců byla výchova leteckých kádřů zaměřena k poklonkování západním teoriím a pochybné západní letecké technice.

Únor však rozhodl o vývoji našeho letectva, o zvyšování jeho síly a mohutnosti. Radostná je bilance pěti let, které nás dělí od slavného únorového vítězství. Rok od roku dosahuje pracující lid stále větších a větších úspěchů na poli výstavby socialismu v naší vlasti. A výstavba našeho letectva, vojenského i civilního, jde kupředu současně s celkovou výstavbou našeho života. Nebývalý rozvoj vojenského letectva, nebývalé možnosti, které dává lidové letectví pracujícím, jsou výsledkem těchto pěti let.

Po historickém Únoru začaly se napravovat ve vojenském letectvu škody, napáchané v myšlení, názorech letců a v celkovém výcviku západnickými živly. Začalo se přikračovat k uplatňování nejlepších výcvikových metod podle zkušeností vítězného sovětského letectva. Radikální zrychlení ve všem, co mohlo přispět k dobudování vysoce bojového letectva, znamenal příchod ministra národní obrany armádního generála dr. Alexeje Čepičky. Výsledky práce všech příslušníků vojenského letectva nám dokazují správnost cesty, kterou se dnes letectvo ubírá. Zvýšila se kvalita pilotů, navigátorů a

všech výkonných letců i pozemních specialistů, prohloubila se organizovanost výcviku, politická příprava se stala nerozlučnou součástí výchovy a nezbytnou potřebou všech vojenských leteckých kádřů. Dnes, při rychlém růstu letecké techniky, jde vojenské letectvo po vzoru slavných Stalinských sokolů stále vpřed soustavným zvyšováním úrovně politické i odborné theoretické přípravy a osvojováním si praktických znalostí v ovládání nejmodernejších strojů.

Novou cestu nastoupilo po Únoru také naše lidové letectví, které dnes již není doménou několika jedinců, kteří dříve bránili a znemožňovali pracujícím, pokrokově smýšlejícím lidem přístup k letectvu. Dnes již lidové letectví není zábavou, pouhým létáním pro létání, ale stalo se — zejména po jeho zapojení do Svazu pro spolupráci s armádou — významným prostředkem pro zvyšování brannosti všech svých členů. V lidovém letectvu nám rostou nové kádry, rozhodnuté postavit se po boku našich vojenských letců na obranu vlasti.

Vítězný únor ukázal cestu všemu našemu lidu. Po této cestě, po cestě dalšího růstu, jde i naše letectvo. Nejdůležitější podmínkou uskutečnění tohoto dalšího růstu našeho letectva je politická výchova a zvyšování ideové politické úrovně všech leteckých kádřů. Proto jedním z prvořadých úkolů velitelů vojenských leteckých jednotek a vedoucích kádřů našeho civilního lidového letectví v rámci Svazarmu je vyzbrojit své podřízené a členy vysokými politickými znalostmi, vychovat z nich přesvědčené bojovníky za uskutečnění myšlenek socialismu, vést je k oddanosti k socialistické vlasti a k lásce a věrnosti k Sovětskému svazu.

Prvenství sovětského letectva, které dříve bylo západnickými živly úmyslně zatajováno a překrucováno, dokázali sovětské letci při řešení významných letových úkolů před Velkou vlasteneckou válkou i svým rozhodným vítězstvím nad fašistickými vetřelci. Úspěchy sovětských letců jsou úspěchy lidí, které vychovala strana Lenina a Stalina. Usilujeme-li o přiblížení se sovětskému vzoru, pak je nutné, abychom sovětské zkušenosti uplatňovali v celém výcviku a výchově našich leteckých kádřů, abychom také u nás vychovali příslušníky letectva v neohrožené obránce vlasti.

Páté výročí únorového vítězství pracujícího lidu musí se stát podnětem a pobídkou ke splnění úkolu, který je závažným pro všechny pracovníky v letectví: vybudovat naše letectvo tak, aby bylo schopno plnit své poslání jako Stalinští sokoli, aby bylo schopno postavit se v případě potřeby na obranu vymožeností, které nám přineslo únorové vítězství pracujícího lidu!

V. Kadlec

(Křídla vlasti, 4/1953)

5.března 1953

V Moskvě zemřel Ioseb Besarionis dze Džugašvili (Josif Vissarionovič Džugašvili), ruský revolucionář gruzínského původu, politik a politický teoretik, v letech 1922–1952 generální tajemník Komunistické strany Sovětského svazu a od konce dvacátých let dvacátého století faktický diktátor své země, generalissimus Stalin.

Zatímco lidové demokracie zachvátil povinný hluboký žal, zbytek světa si jen poznamenal, že je o jednoho diktátora a masového vraha méně.

I v ČSR se „málem“ život zastavil, všude zavlály černé vlajky a velkolepé trizny na Stalinovu počest nebraly konce. Konaly se i v té nejmenší dědině, továrně či JZD. Noviny byly plné oslavných nekrologů a Československý rozhlas vysílal jen tu nejvážnější hudbu.

A v této době, plné okázalého smutku, prezident ČSR Klement Gottwald odletěl do Moskvy vzdát poslední hold "velikému vůdci a učiteli, otci národů".

14.března 1953

První „dělnický“ prezident ČSR se 11.března vrátil ze Stalinova pohřbu leteckým speciálem. Po přistání si Gottwald postěžoval předsedovi vlády Antonínu Zápotockému, že mu není příliš dobře. Myslel si, že má jen chřipku. Ale skutečnost byla vážnější.

Ačkoliv to bylo přísně tajeno, Gottwald byl závislý na alkoholu a trpěl syfilidou. Tyto problémy byly zřejmě příčinou výdutě srdeční aorty, na jejíž následky o tři dny později, tj. 14. března 1953, zemřel.

Dvojí smutek a schizofrenie vládly republikou! Nad čím smrtí truchlit více?

Racionálně uvažující množina národa (ale i politiků) však ve smrti Stalina i Gottwalda viděla znamení spočívající v pootevření pomyslných dvířek „novému větru“. Trvalo to sice proti očekávání déle, ale některé toužebně očekávané vize se počaly pomaličku naplňovat.



Gottwald a Stalin pospolu – poštovní známka z roku 1951

21. března 1953

Národním shromážděním je do funkce prezidenta republiky zvolen Antonín Zápotocký, dosavadní předseda vlády.

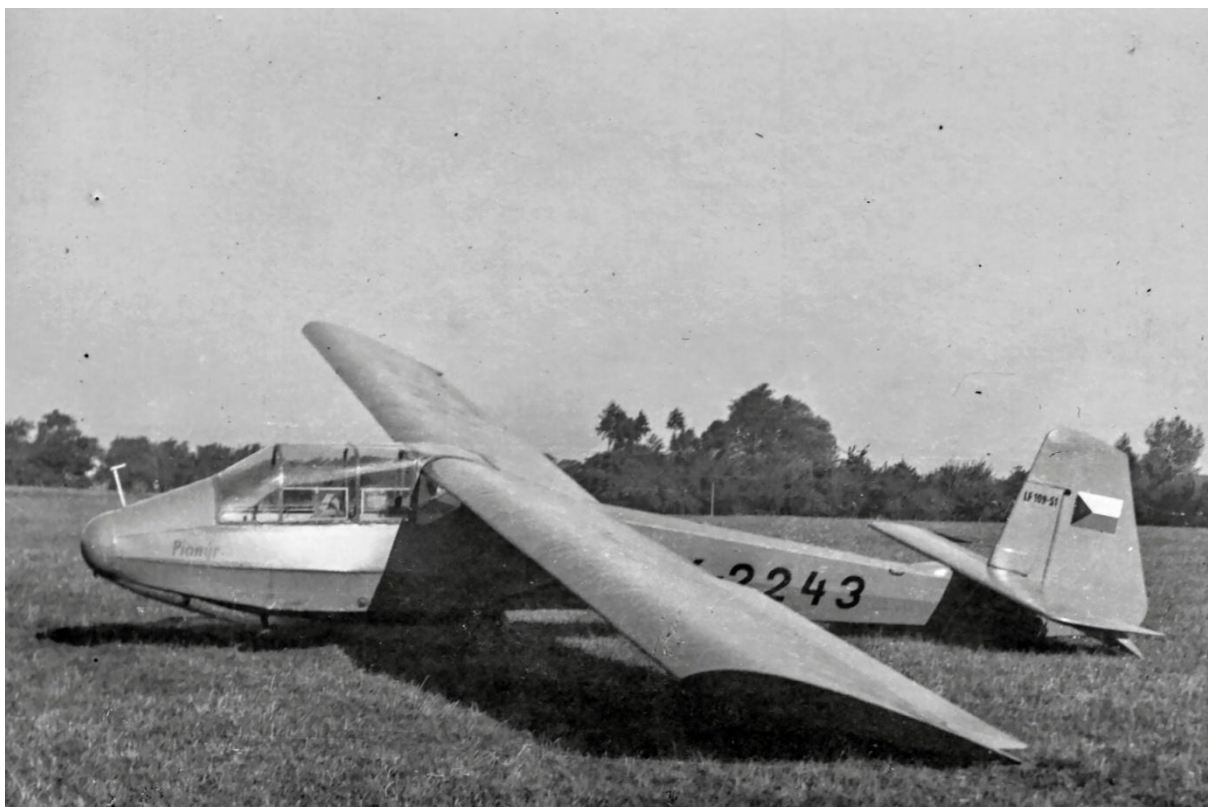
Celorepublikový smutek ze smrti vrcholných vůdců dělníků a rolníků pomalu ustupoval a život společnosti se vracel do normálu. Kina i divadla opět mohla začít hrát, lidé se opět mohli shromažďovat bez toho, aby okázale ronili slzy zoufalství a žalu.

29.března 1953

První provoz na Novém Dvoře! Na navijáku létá „dvojí“ VT-52 „Jeřáb“ OK-9208, ale slavnostní a nejdůležitější chvílí toho dne je přilet VT-109 „Pionýr“ OK-2243, který byl navijákové stanici přidělen.

Však si pilot Josef Tichý tu chvíli náležitě vychutnal a ochotně všem na zemi „pincka“ předváděl.

Velká byla touha všech přítomných se v novém aeroplánu svézt, ale provozní situace na letišti očekávala velké změny a pro delší období i přerušení létání.



První LF-109 (VT-109) „Pionýr“ OK-2243 na letišti v Novém Dvoře; 29.3.1953

LF-109 (VT-109) „Pionýr“

Koncem roku 1948 dosáhly zájmové složky MNO, MD a bývalého ARČS za spolupráce aktivních plachtařů konečné jednoty v názoru na nejlepší způsob plachtařského výcviku. Zdlouhavý výcvik na kluzácích a školních větroních měl být modernizován zavedením dvosedadlovky. V té době sice byl v již provozu Z-30 (VT-130) „Kmotr“ a postupně přibývaly i zkušenosti s výcvikem na VT-52 „Jeřáb“, ale ty jednoznačně formulovaly potřebu vytvoření univerzálního větroně pro elementární i pokračovací výcvik.

Měl to být především robustní, jednoduchý a snadno ovladatelný větroň, na kterém by žák po absolvování určitého počtu letů s učitelem provedl i své první lety samostatné. Při konstrukci měl být brán zřetel na možnost snadných oprav a vysokou pevnost pilotního prostoru jako ochrana žáka při tvrdších přistáních.

Z jara roku 1950 byl prototyp dokončen a záleťnut, rozsáhlé zkoušky byl prováděny během roku 1951.

LF-109 „Pionýr“ byl určen k elementárnímu výcviku ve dvojím řízení, k nácviku nebezpečných letových poloh i k termickému letům. Jeho robustní konstrukce z ocelových trubek vyhovovala racionální sériové výrobě, proto byl výrobně snadný a relativně lacíný.

Křídlo bylo celodřevěné, polosamonosné, jednonosníkové s překližkovou torsní skříní a plátěným potahem. Křídélka byla typu Frise, celodřevěná s překližkovou nosnou skříní, potažená plátnem. Duralové brzdící klapky se vysunovaly na obě strany profilu.

Trup byl příhradové konstrukce, svařený z ocelových trubek a potažen plátnem.

Ocasní plochy byly dřevěné, výškovka samonosná. Kýlovka byla svařena v celku s trupem a byla potažena překližkou.

Přistávací zařízení tvořilo nízkotlaké kolo umístěné za těžištěm a odpérované gumovými svazky. Pod kýlem byla nesena krátká lyže odpérovaná gumovými špalíky. Ostruhu tvořila plochá ocelová pera.

Technická data:

Rozpětí 13,47 m, délka 7,77 m, nosná plocha 20,2 m², hmotnost 235 kg, nejvyšší letová hmotnost 416 kg, maximální rychlost 220 km/hod., minimální rychlost dvojí 52 km/hod., v sóle 46 km/hod.; klouzavost při 80 km/hod. 1:18,5



Společné foto u prvního „Pionýra“; zleva stojící: Milan Zobač, Jana Doubravová, Eduard Vršovský Eduard (ve vojenském stejnokroji), Karel Svoboda, ???, ???, Josef Kulháněk; sedící zleva: ???, ???, ???; v kabině: vpředu Miluše Pilná, vzadu Vlastislav Štrych



Doprava navijákových lan pomocí traktoru „Svoboda 12“ byla (pokud traktor vůbec fungoval) zdlouhavá. Dokázal utáhnout pouze jedno lano!; Nový Dvůr, březen 1953

V duchu přísloví „nové koště dobře mete“ se kupodivu velmi rychle na patřičných místech Svazarmu rozhodlo o provedení meliorace novodvorského letiště a založení odvodňovacích drenáží na exponovaných místech VPD. Letiště obsadila těžká zemní technika a práce na ploše se rozběhly poměrně vysokým tempem.

31.března 1953

Dodržujte předpisy plánování leteckého provozu! - Arnošt Marek

„Loňského roku byl zaveden nový postup při plánování leteckého provozu. Plánování se provádí tak, že požadavky z jednotlivých letišť soustředí krajský aeroklub, který je jako celokrajný plán předá ústředí, odkud v souhrnu je pak předán plán zabezpečovací službě. Tento postup má řadu kladů, z nichž především to je ušetření spousty telefonních hovorů se zabezpečovací službou, která se může pak věnovat svému hlavnímu úkolu – řízení a zabezpečení leteckého provozu na území naší republiky. Dalším kladem je získání přehledu o letecké činnosti v kraji a ÚV Svazarmu to umožňuje sledovat veškeré přelety a využití letišť po výcvikové stránce. Je sice pravdou, že zároveň tento postup klade zvýšené pracovní požadavky na krajské aerokluby, to však je daleko vyváženo klady, které přináší.

Proč vůbec plánujeme letecký provoz? Tuto otázku si klade mnoho soudruhů. Vždyť dříve se neplánovalo a létalo se také!

Odpověď na tuto otázku je zcela jednoduchá:

- 1. Dříve nebyl tak silný letecký provoz,*
- 2. nehledě k osobní bezpečnosti každého létajícího člena aeroklubu je nutno zajistit v našem vzdušném prostoru takový pořádek, aby příslušné orgány měly stálý přehled o tom, jaká letadla se pohybují nad naším územím.*

Tímto opatřením je zajištěna i bezpečnost našeho vzdušného prostoru. Jistě každý člen Svazarmu chápe, že kdyby byly pohyby letadel u nás nekontrolované, jak by toho dovedli využít naši nepřátelé na Západě!

Proto plánování leteckého provozu musí být chápáno jako součást obrany naší vlasti proti nepříteli.

Nyní uvedu dva příklady, které ukazují, že je nutno přesně dodržovat předpisy o plánování leteckého provozu, jakož i ostatní letecké předpisy. Vyvarujeme se tím zbytečných nepříjemností.

Příklad první:

Při jednom letu na navigačním trojúhelníku přistálo letadlo na letišti, kde nemělo plánované přistání. Přistání posádka řádně ohlásila a udala, že přistála pro špatné počasí a žádala o další start již za 5 minut. Zabezpečovací služba zjistila, že v tomto prostoru je dohlednost 15 km a mraky 4/8. Start pochopitelně zamítla, neboť přistání nemohlo být kvůli špatnému počasí! Posádka musela si odlet naplánovat až na druhý den. Kdyby byla řekla pravdu, že se udělalo jednomu členu posádky nevolno, mohli ještě týž den odlétnout, neboť zabezpečovací služba by jim byla vydala ke startu povolení.

Druhý příklad:

Jeden okresní aeroklub naplánoval přelet s letadlem typu Sokol na druhé letiště. Pilot ale přiletěl 'na černo' s letadlem jiného typu a z jiného letiště.

Když totiž zjistil při příchodu na své letiště, že hangár je zamčen a než by si opatřil klíče, že by nedodržel dobu startu, odjel na sousední letiště a odstartoval s jiným letadlem!

Toto si nesmí nikdo dovolit, neboť je to hrubé porušení leteckých předpisů! Pilot byl potrestán zastavením letecké činnosti na dobu 3 měsíců.

Proto, soudruzi, nenaříkat na práci při plánování leteckého provozu, ale mít na zřeteli, že jde o zajištění pořádku a bezpečnosti!"

(Křídla vlasti, 7/1953)

Předpis je předpis! Ale jak mu vyhovět, když na letiště ani nevede telefonní linka? Odpověď na tuto otázku začala funkcionáře Navijákové stanice Podhořany hodně trápit. Rozběhla se tedy řada jednání na příslušných úřadech a výsledkem byl příslib přeložení provizorní telefonní linky ze starého svahového letiště na Bumbálce do prostoru letiště na Novém Dvoře.

Plocha letiště se v té době, jak uvedeno výše, nacházela ve stavu rozkopaném a letiště bylo tím pádem bez provozu. Dnes už nikdo nezjistí, kdo podotkl, že je fajn, že budeme mít na letišti meliorace a zavedený telefon, ale kam ho dáme? Do hangáru? Vždyť nemáme ani kancelář! Což takhle přestěhovat nevyužitou stavbu kanceláře („altánku“) z Bumbálky na Nový Dvůr?

Myšlenka byla na světě, slovo dalo slovo a k činům tehdy nebylo daleko!

Lidská práce a nadšení udělalo své a koncem května ke dvěma hangárům na letišti v Novém Dvoře přibyla stavba, která měla poskytnout nezbytné zázemí pro administrativní činnosti.

Pravda, významnou pomocí při rozebírání, převozu a následné opětovné montáži objektu, které předcházely nutné zemní práce na místě nového stanoviště, byla jako vždy nezištná sousedská výpomoc starousedlíků obce.

Nečekaným bonusem byla dohoda s rozvodnými závody o zřízení nadzemního vedení elektrické energie k nově stojícímu objektu, kterému katastrální úřad přidělil číslo popisné 110.

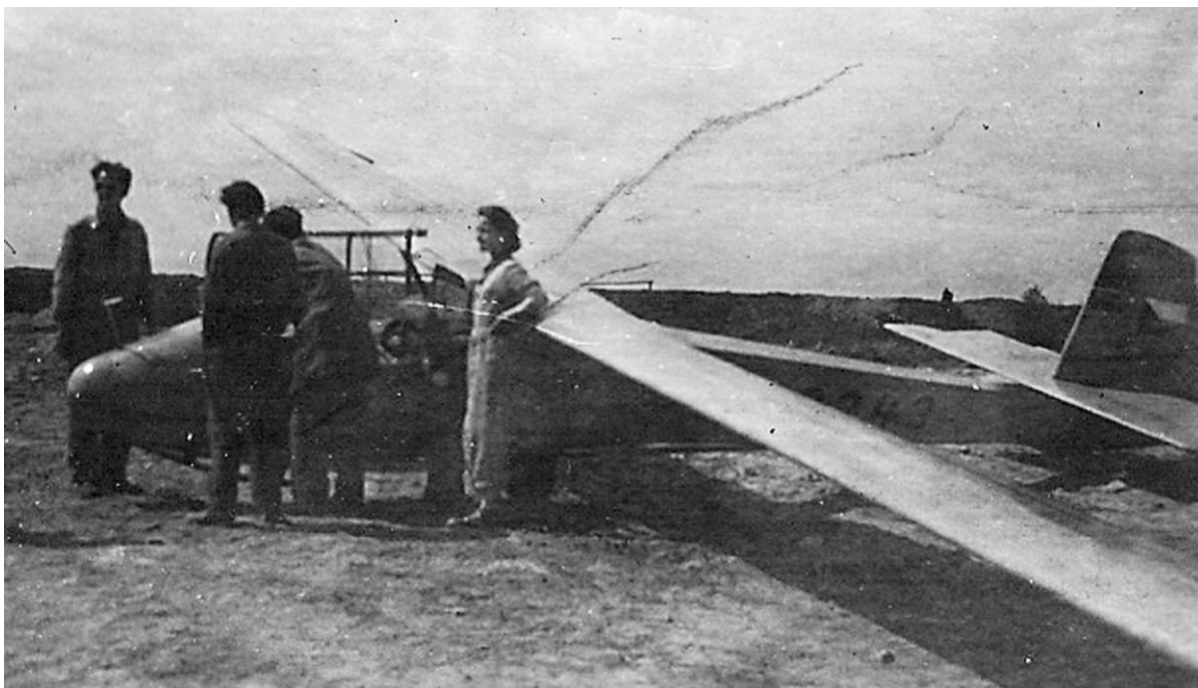
Zatím co se na Novém Dvoře pilně pracovalo, plachtaři užívali azyl letiště v Přelouči. Od 6.4.1953 do 20.6.1953 se tam uskutečnila řada letových dnů. Létalo se na navijáku i aerovleky.

Po rozsáhlé opravě se do provozu vrátil VT-7 „Luňák“ OK-0816, kterého v roce 1951 pilot Vršovský „přerazil vejpl“, školní lety zabezpečoval LF-109 (VT-109) „Pionýr“ OK-2243. Pokročilí piloti létali s „Krajánkem“ Z-24 OK-8523 nebo s VT-125 „Šohaj II“ OK-0711.

Byla to doba, kdy nikdo nic moc neorganizoval, ale přes to se dokázaly vytvořit dvě „party“, a tak když jedna „parta“ létala v Přelouči, druhá fyzicky pracovala na letišti v Novém Dvoře. Příští týden se role vyměnily.



VT-109 OK-2243 (VAP); zleva: Miluše Pilná, Vladimír Joukl, Milan Zobač, ???



Fotografie z provozu v Přelouči v období duben-červen 1953

Ze zápisů v Hlavní knize bezmotorového létání lze vyčíst, že v době od 1.4.1953 do 20.6.1953 v Přelouči létali: Ascherl**, Baitler, Bartůněk, Bečka*, Bruna, Černý*, Červenka*, Doubravová, Fiedler, Gurtner, Hladík*, Horák, Janák, Jeník, Joukl, Kadlec*, Kafka, Kaňka, Kaplan, Klínský, Klusáček**, Kodym*, Košnar*, Koziel, Křištof*, Kučera*, Limberková, Ludl, Ludvík, Maissner***, Miřejovský J., Moravec, Novák*, Pěňčík*, Pilná, Ryšavý, Řehounek, Smíšek, Soukup*, Stejskalová, Strouhal, Sykáček, Šlechta, Štrych, Tichá, Tichý, Tyčová-Moravcová, Vojtěch*, Vršovská, Waisser, Zeman, Zobač.

* *plachtaři z Přelouče;*

** *motoroví piloti z Přelouče;*

*** *plachtařský instruktor z Vysokého Mýta*

23.května 1953

ÚV Svazarmu vydává „Směrnici a osnovu pro školení pilotů bezmotorového létání metodou K-68/VT-109“ (s platností od 1.5.1953) a „Směrnici pro školení instruktorů II.třídy pro kvalifikaci instruktorů I.třídy“

Směrnice K-68/VT-109 byla zajímavým experimentem, kdy plachtařský žák měl své první lety odlétat ve dvojím řízení na K-68, tj. na motorovém letounu Piper Cub a teprve potom k dalším letům přejít na kluzák VT-109. O praktickém využití této směrnice bude zmínka později.

Meliorační zemní práce na novodvorském letišti zatím šly do finále, kancelář („altán“) stála na určeném místě a byla připojena k elektrické síti, začal dokonce fungovat i telefon! Zdálo se tedy, že nic nebude bránit opětovnému zahájení provozu. Na povrch však vytanula otázka kádrového zabezpečení a profesionálního obsazení funkce náčelníka letiště tak, jak to vyžadoval svazarmovský předpis. Naštěstí se vhodná osoba, která již měla jisté zkušenosti s řízením letového provozu a administrativou s tím spojenou, nemusela dlouho hledat.

Tak se dnem 1.6.1953 Dalibor Kaňka ve svých sedmadvaceti letech stal placeným zaměstnancem Svazarmu, náčelníkem Navijákové stanice Podhořany s nástupním platem cca 1200,- Kčs/měsíc (v nové měně).



Kaňka Dalibor, první náčelník letiště; 1953

Dřevostavba přesunutá ze svahového letiště (dále v textu bude nazývána „altánem nebo pavilonkem“) byla v interiéru narychlo upravena tak, že dala vzniknout dvěma místnostem. V té době jediným luxusem objektu byl telefon a elektřina. Jinak nic.

Žádné sociální zařízení, žádná tekoucí voda! Hlavně, že dovnitř nepršelo.

Svazarm ve své počáteční velkorysosti poskytl finanční prostředky a každé letiště začalo být „profesionálně“ střeženo.

Místo strážného (s platem cca 1000,- Kč) tehdy přijal Karel Vršovský, otec Edy Vršovského. Protože celá rodina od doby, kdy Vršovský sr. „pověsil“ živnost mytí oken a parketářství na hřebík, se z Pardubic přestěhovala do ubytovny na svahovém letišti, tak to neměl na nové „pracoviště“ daleko.

Eduardova máti, paní Vršovská, příležitostně pro plachtaře, dosud stále využívající ubytovnu na Bumbálce, občas za úplatu vyvářela.

(Ze vzpomínek Milana Zobače)

„Vršovského rodina byla nastěhovaná v baráku na Bumbálce a stará tam fungovala jako kuchařka. No, a starej byl vedenej jako hlídač, ale nevím, jestli nebral také nějaké příplatky za 'vycvičeného' psa Ajdu.

Stalo se jednou takhle po večeri, která nebyla nic moc, byly to vařené brambory s tvarohem a mlíkem, tak stará přišla a pořád mě a Standu Moravce zvala na pečené prasečí ocásky. Pravda, jejich vůně se po baráku neodolatelně linula a po těch hladových bramborách s tvarohem.....

Dlouho jsme odmítali, protože to se stalo poprvé, že by baba někomu něco nabízela zadarmo, natož maso! Ale tak dlouho do nás hučela, že jí zbyly od rodinné večeře, že zítra by už nebyly dobrý, že by to byla škoda vyhodit, a tak podobně, až jsme neodolali.

Když jsme dojedli, tak jsme se zvedli a slušně začali děkovat s pochvalou, že to bylo výborné. Načež baba zvýšila hlas a prohlásila: 'Jaképak děkování, každý mi dáte 15 korun!'

Tak jsme jí je dali a už nikdy jsme se pozvat nenechali.“

1.června 1953

Letiště tedy mělo náčelníka a ostrahu, a Československo měnovou reformu!

Obyvatelstvo tak přišlo během jediného dne o svoje, často celoživotní, úspory. Komunisté spustili měnovou reformu, kterou za pomoci sovětských poradců připravovali v maximální tajnosti od podzimu 1952. Jejím cílem bylo podle oficiálních zdrojů umožnění zrušení přidělového systému a vyrovnání se s nepoměrem poptávky po zboží a poválečnou chudou nabídkou.

Zároveň se komunistické vedení státu chtělo vypořádat s černým trhem. Jenže vše, jak už to bývá, ne každá dobrá myšlenka je nakonec provedena přiměřeným činem. Dopad měnové reformy byl zoufalý, často v obrovských rozměrech. Lidé přišli prakticky o všechny peníze, o svoje úspory, o jistotu.

„K provedení měnové reformy došlo navzdory tvrzení prezidenta republiky Antonína Zápotockého, který ještě v pátek 29. května večer ve svém rozhlasovém projevu veřejnost ujišťoval, že 'naše měna je pevná a měnová reforma nebude, všechno jsou to fámy, které šíří třídní nepřítelé.'

Avšak den na to, 30. května, po páté hodině večerní, předseda vlády Viliam Široký v rozhlasu oznámil, že stávající bankovky budou platit pouze do konce měsíce. Počínaje 1. červnem byly vyměňovány za nové, které byly již v předstihu vytištěny v Sovětském svazu.

Hotovost do 300,- Kč na osobu se měnila v poměru jedna nová koruna za pět starých, u vyšších částek byl poměr 1 : 50.

Měnová reforma měla odstranit rozpor mezi kupní silou obyvatelstva a nedostatkem spotřebního zboží na trhu. Komunisté se však báli, že by lidé za peníze, které po válce naspořili, vykoupili veškeré zboží a distribuční síť by se tak zhroutila. Druhým důvodem peněžní reformy byla i totální transformace ekonomiky na socialistický sovětský systém.

Měnová reforma z roku 1953 byla rovna státnímu bankrotu, neboť její součástí bylo i anulování dluhů státu vůči domácímu obyvatelstvu. Už od předchozí reformy z roku 1945 byla velká část úspor obyvatelstva na tzv. vázaných vkladech. Peníze na účtech sice střadatelům zůstaly, jenže ti s nimi nemohli nakládat. Lidem se z nich peníze uvolňovaly jen na zvláštní povolení ze sociálních důvodů, například na svatbu či na nové zuby. Při reformě 1953 byly tyto vklady bez náhrady zrušeny, znárodněny.

Vzhledem k nedostatku zboží existoval od začátku protektorátu (15. března 1939) lístkový systém pro základní potraviny a některé další zboží. Ceny na vázaném trhu byly nižší (zde ale panoval velký nedostatek tovaru), než volném prodeji, kde zboží bylo relativně dostupné, ale bylo několikanásobně dražší. Při měnové reformě byly tyto dva trhy zrušeny a zavedeny jednotné maloobchodní ceny.

Úředně byla vyčíslena ztráta obyvatelstva na 14,6 miliardy Kč, což při určitém zjednodušení odpovídá v dnešních penězích cca 90 miliardám Kč. Šlo však pouze o účetní ztrátu, která nepřihlížela ke kupní síle tehdejší koruny.

Reforma zasáhla všechny vrstvy obyvatelstva. Nejen bývalou buržoasii, ale také drobné střadatele včetně dosavadní opory režimu – proletariátu. Její vyhlášení vyvolalo ve společnosti šok. Společnost reformu celkově nepřijala a vedoucí komunisté se v očích veřejnosti i členské základny značně zdiskreditovali. Reforma se setkala se silným odporem dělnictva, hlavně ve velkých závodech, ale i s nesouhlasem uvnitř vládnoucí strany! Mohlo za to chování strany těsně před reformou, kterou komunisté tajili a opakovaně veřejnost ujišťovali, že žádná reforma nehrozí. Přesto v polovině května propukla celostátní nákupní horečka, při níž lidé během několika dnů v panice vykoupili veškeré zboží. Vedení KSČ vyzývalo komunisty, aby nenakupovali a tak reforma nejvíc postihla 'věrné', kteří stranu poslechli, úspory neutratili a při reformě o ně přišli.

Stávky proběhly téměř ve 130 závodech po celé zemi a často je organizovali i komunističtí či odboroví funkcionáři. Na protestních shromážděních zaznívala vedle požadavků na zmírnění reformy také hesla požadující pád vlády. Vládnoucí moc však reagovala tvrdými represemi.

Aktivních protestů v ulicích se sice účastnila menšina obyvatel, ale podporovala je většina společnosti. Jenže lidé z různých sociálních skupin sledovali odlišné cíle. Nizkopříjmové skupiny žádaly rovnostářštější variantu reformy, bohatší dělníci chtěli využít poúnorovou pozici k ochraně svých nadprůměrných úspor a bývalí podnikatelé viděli šanci režim svrhnout. Jenže neexistovala politická síla, která by tyto odlišné zájmy propojila. Protesty tudíž neměly žádný jednotný cíl, a proto také po zásahu bezpečnostních složek byly v relativně krátkém čase pacifikovány.“

(<http://www.idnes.cz/ekonomika/domaci/menova-reforma-1953>)



Údržba hangáru - Josef Tichý;
Nový Dvůr, červen 1953

Reforma nereforma, na letišti v Novém Dvoře skončily meliorační práce a nový náčelník nevěděl kam dřív skočit.

Bylo nutné zajistit terénní úpravy v místech, kde byly založeny drenáže a před zahájením provozu provést další nezbytné údržbové práce včetně administrativy, se kterou souvisela změna zaměření VPD. To se ze směru 24-06 mělo změnit na 25-07.

Krajský aeroklub požadoval měsíční hlášení a tabulky o:

- stavu PH
- záznamy o provozu motorových vozidel
- hlášení rezursů
- měsíční hlášení výcviku
- pracovní výkazy zaměstnanců
- pokladní vyúčtování

Prostě administrativy až nad hlavu.

A do toho přišla žádost Josefa Voženílka k povolení výcviku:

Z jeho životopisu:

„V červnu 1946 nastoupil jsem do plachtařského výcviku v Podhořanech (pozn. Bumbálka). Po absolvování výcviku AB jsem zůstal až do odchodu do vojenské služby jako opravář letadel. Únor 1948 jsem prožil na vojně. Během VZS jsem podle možností co nejčastěji dojížděl do přeloučského aeroklubu, kde jsem se zdokonaľoval v bezmotorovém létání a učil létat motorovým letadlem.

Po návratu z vojenské služby jsem v roce 1948 získal diplom pilota turistických letadel a v roce 1949 diplom instruktora bezmotorového létání. Protože jsem od roku 1950 byl zaměstnán v n.p. Tesla Přelouč, mohl jsem každý den po zaměstnání chodit na letiště a provádět plachtařský výcvik. Současně jako instruktor jsem vedl i výcvik žáků bezmotorového létání. Celý náš kolektiv byl obětavý jak v práci, tak i finančně, proto jsme se jako aeroklub umístili v „Budovatelské soutěži aeroklubů“ za první čtvrtletí roku 1950 na III.místě! Měl jsem velkou radost z toho, že jsem mohl přispět svojí prací k tomuto výsledku.

Radost z úspěchu byla ale pokazena tím, že bývalý předseda a náčelník aeroklubu Přelouč Křemenák, uražen mými výtkami ohledně špatného a nepoctivého hospodaření s majetkem nás všech, mě sám o své vůli vyloučil z aeroklubu a staral se o to, aby mně byly odebrány letecké doklady. To se mu po delší době podařilo. Protože jsem nechtěl jen tak ztratit to, co jsem měl nejraději, a protože jsem neznal žádnou svoji vinu, abych nemohl létat, začal jsem opět díky starostlivosti soudruhů z pardubického DOSLETu a proto, a to asi především díky své snaze poctivě pracovat v továrně, v březnu 1952 znovu létat jako člen DOSLETu Pardubice.

Snad v návalu radosti z toho, že opět létám, snad z důvodů dlouhé přestávky v létání, zapomněl jsem ve svém třetím letovém dnu roku 1952 náležitě opatrnosti a při jedenáctém letu toho dne jsem při přistávacím manévru havaroval.

Jak mi bylo při pohledu na mnou rozbité letadlo, pochopí jen ten, kdo znal moji starost o bezvadný stav materiálu a můj odpor ke všemu, čím se ty krásné stroje ničily!

Tak slibně započatá činnost byla přerušena mým vyloučením z DOSLETu a mimoto jsem byl nucen před lidovým soudem vyslechnout si rozsudek za poškození větroně. Byl mi udělen výchovný trest a přede všemi jsem slíbil, že škody, kterou jsem státu způsobil, odčiním tím, že budu poctivě pracovat na výstavbě socialismu a pomáhat lépe, než kdy jindy při budování nového, silného a uvědomělého československého sportovního letectví.“

Tehdy pro Voženíka bylo velkým štěstím, že se za něj postavila téměř celá Navijáková stanice Podhořany i přes tuhý odpor KA Pardubice, o který se postaral náčelník KA Hradec Králové Křemenák.

Voženík opět mohl začít létat a stal se na dlouhá léta platným členem leteckého kolektivu v Novém Dvoře a zejména v Přelouči.

2.června 1953

Na letiště v Novém Dvoře se dostavila komise složená ze zástupců Hlavní správy civilního letectví a ÚV Svazarmu, která posoudila stav plochy a logistického zázemí. (Závěry viz 2.7.1953)

9.června 1953

Zvýšila se úroveň výcviku – Michal Michalko

„Přechod ke cvičení podle Osnovy letové přípravy nebyl u nás přivítán právě nejlépe. Neuplynul však ani měsíc a žáci již sami pomáhali instruktorovi odstraňovat chyby, jichž se při letu dopouštěli. Sami upozorňovali na vlastní nedostatky. Tím zlepšovali kvalitu výcviku. Pečlivou pozemní přípravou a hrou letů je vylučována možnost nepřesností v prováděných úkolech. Řádná příprava zaručuje správné plnění úkolů.

Dobrym pomocníkem při výcviku se stal také modrý zápisník – dnes nepostradatelná pracovní záznamová knížka, v níž si žáci sledují svůj růst, každý špatně provedený úkol i pochvalu. Bez pracovní knížky by dobrý výcvik ani nebyl možný. Je zrcadlem každého plachtaře.

Osnovy pomohly nejvíce začátečníkům a pak těm, kteří cvičí na ŠK anebo na Zlín 23. To proto, že výcvik na dvousedadlo je mnohem bezpečnější a výhodnější. Žáci po přechodu z dvojího na jednosedadlovku létají lépe a zodpovědněji než dříve. Ale osnovy pomohly také upevnit kázeň. V případě, že některý ze soudruhů překročí rozkaz, přestupek hodnotí a posuzuje kolektiv, který nyní pokládá za svoji povinnost dbát na dodržování kázně během výcviku.

Tak se stává skutkem to, co jsme očekávali od našich plachtařů – aby učili sami sebe a pomáhali jeden druhému, jak to již dávno provádějí komsomolci, pracující v DOSAAFu.“

(Křídla vlasti, 12/1953)

Přestože od sloučení DOSLETu se Svazem již uplynulo téměř půl roku, neprobíhala fúze bez komplikací. Někde byly na vině technické problémy, jinde negativně zapůsobil lidský faktor. Takto to například bylo v Královéhradeckém kraji:

Správný základ leteckého výcviku – Švácha (kráceno)

„Po sloučení členských organizací do Svazarmu byly usnesením ÚV schváleny řady klubů včetně krajských aeroklubů. Měla pak začít organizační a výcviková činnost v zájmových leteckých kroužcích, sekcích a klubech, měly být vytvořeny navijákové a aerovlekové stanice krajských aeroklubů. Tato činnost v Královéhradeckém kraji však v plné míře zahájena nebyla, a to z těchto důvodů:

Krajský výbor Svazarmu v Hradci Králové neučinil všechna opatření k ustavení krajského aeroklubu na správných základech tak, aby mohl plnit poslání, které mu je ve Svazarmu určeno. Nedůsledné sloučení bývalého DOSLETu do Svazarmu mělo za následek, že ustavením a dalším vedením Krajského aeroklubu pověřený soudruh Křemenák se dopouštěl chyb. Snažil se řídit dále veškerou leteckou činností jak v základních organizacích, tak v okresech. A proto, že nebyly zřízeny plachtařské stanice a jejich řízení přeneseno do KA, staraly se zase okresní výbory o provoz na jednotlivých letištích.

Tento stav způsobil, že se vydávaly do okresů a základních organizací dvojí a mnohdy si odporující pokyny, jak od s.Křemenáka na straně jedné, tak od Krajského výboru Svazarmu a jeho aparátu na straně druhé. Zajišťování všech těchto úkolů odvádělo s.Křemenáka i ostatní soudruhy určené pro práci v aeroklubu od jejich hlavních úkolů, takže nebylo včas a správně plněno usnesení o ustavení klubu a zahájení jeho činnosti.

O nedostatečném seznámení s organizační strukturou Svazarmu svědčí i to, že byla vytvořena letecká sekce jako zastupitelský orgán jednotlivých okresů. Neustavení klubu, liknavost při ustavování stanic a ponechání řízení letecké činnosti na některých letištích funkcionářům okresu způsobilo, že sekce letecké přípravy a sportu v kraji neplnila svou funkci poradního a pomocného orgánu KV, ale řešila všechny problémy leteckého provozu v kraji bez vědomí KV. Nebylo však jasno ani v otázce

poměru mezi pracovníky aeroklubu a aparátu KV, především pokud se týká referenta pro letecký výcvik a sport.

Protože si KV činnost letecké sekce řádně neusměrnil a letecká sekce pracovala na základě vlastní iniciativy a odtrženě od KV, bez vedení orgánu, nedostával referent pro letecký výcvik konkrétní úkoly od KV.

Náplň práce referenta pro letecký výcvik nebyla pracovníkům KV jasná a mohlo proto docházet k tomu, že se mu snažil ukládat úkoly i orgánem schválený náčelník aeroklubu s.Křemenák. Tento stav vedl k dvojkolejnosti, k vměšování se do pravomocí náčelníka aeroklubu. Vedl k nejasnostem v postavení krajského výboru a jeho aparátu a hlavně k funkčním rozporům s vedoucím oddělení vojenského výcviku a sportu, kterému referent leteckého výcviku a sportu funkčně podléhá.

(Křídla vlasti, 12/1953)

Výše uvedené jen dokazovalo, že náčelník Křemenák si z Přelouče na nové pracoviště přinesl návyky spočívající v neomezených pravomocích, mnohdy i aroganci odmítající jakýkoliv odpor a téměř diktátorský postoj k podřízeným. To vše ale asi vyhovovalo nastolenému režimu, a navíc, protože se jednalo o pracovníka, který se bezesporu zasloužil o rozvoj poválečného letectví, byl jen podroben „soudružské kritice“ a mohl svůj post zastávat nadále.

17.června 1953



Šlechta Jiří

Rada instruktorů Krajského aeroklubu Pardubice rozhodla o nominaci závodníků na I. Celostátní plachtařské závody (CPZ), které byly plánovány ve dnech 25.7.-16.8.1953 na letišti ve Vrchlabí.

Do reprezentačního družstva Pardubického kraje byl jako závodník vybrán člen Navijákové stanice Podhořany Jiří Šlechta s pomocníkem Josefem Tichým.

Jiří Šlechta (21.4.1922) byl předválečný plachtař, který výcvik započal 17.5.1936 v Kyjích u Prahy. Zkoušku „C“ splnil na Rané 9.6.1938 a tu potom obnovil v Podhořanech 29.11.1950, když se předtím stal členem kolektivu pilotů na letišti v Novém Dvoře.

Podmínky zisku „stříbrného C“ pak završil 24.5.1951 volným přeletem z Podhořan do Koválovce (okr. Skalica, Slovensko) v délce cca 180 km. Jeho přelet patřil v té době mezi nejlepší výkony v republice.

Proto byla jeho nominace na I.CPZ zcela oprávněná. Byl zkušeným a opatrným pilotem. Rovněž patřil mezi členy spolku, kteří se aktivně podíleli na jeho řízení i prosperitě a právě začátkem roku úspěšně absolvoval internátní instruktorský kurs. Příslušníky mladší generace byl řazen mezi oblíbené „staré partáky“.

20.června 1953

Na Novém Dvoře se konečně začalo létat. Dráha je sice po melioracích dost „hrbatá“, ale navijákovému provozu kluzáků není nebezpečná. Z Přelouče byly přelétuty jak „Pionýr“ OK-2243, tak „Krajánek“ OK-8523 a až do 18.8.1953 se létalo prakticky každý den.

První žákovský plachtařský kurs v době od 20.6. do 27.6.1953 vedl Jiří Šlechta, frekventanti byli: Doubravová, Řehounek, Stejskalová, Křištof, Horák.

V době od 28.6. do 18.7.1953 se uskutečnil kurs pro dvě družstva plachtařských pilotních žáků. První družstvo (ZO Svazarmu SPD Semtín) ve složení: Brůna, Kafka, Limberková, Ludl, Ryšavý, Strouhal, Tyčová, Waisser, Vyskočil vedl instruktor Stanislav Moravec, druhé družstvo (ZO Svazarmu Tesla Pardubice a školské ZO Svazarmu Pardubice) ve složení: Miřejovský M., Gurtner, Hušák, Kulhánek, Pechanec, Špulka, Žaloudek, Fenyk, Joukl vedl Milan Zobač.

2.července 1953

 **SVAZ PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDOU**
KRAJSKÝ SEKRETARIÁT PARDUBICE, TŘÍDA 7. LISTOPADU 181
TELEFON 3279

Tajné

Č. j.: 0221/53 Pardubice dne 2. července 1953.

Věc: další upravy letiště podhořany. Krajský aeroklub,
Vysoké Mýto.

Dnešního dne obdrželi jsme do Ústředního výboru Svazu pro spolupráci s armádou v Praze dopis níže uvedeného obsahu:

Na základě komisionální prohlídky letiště Podhořany provedené dne 2.6.53 orgány HSCL a ÚV Svazarmu, je kromě již odstraněných závd, nutno vyrovnati některé menší nerovnosti na provoz.pasu ve směru 120/300. Po odstranění závd byl by pás způsobilý i pro motorový provoz letadly první i druhé kategorie. Po řádné upravě přechodu podél cesty oddělující hlavní část letiště od výběžku směřujícího na východ, byl by způsobilý pro motorový provoz letadel skupiny I i provozní pás ve směru 070/250.

Bude proto nanejvýš vhodné, zaměřiti se i na odstranění vyjmenovaných terenních nerovností, čímž se kvalita uvedeného letiště zlepší. Úpravy lze provést buď svépomocně, případně u větších zemních prací, pomocí prováděcího podniku. V tomto případě by však bylo nutno obstarati řádný rozpočet na velikost zemních uprav, tento předloži k schválení ÚV Svazarmu plán, odbor a po jeho schválení by bylo možno provádění uprav zadati některému prováděcímu závodu.

Žádáme Vás, proto, aby o obsahu dopisu byl informován kromě náčelníka KA i příslušný náčelník stanice a jejich vyjádření k věci nám bylo oznámeno.

Žádáme Vás, abyste se dle žádosti ÚV Svazarmu Praha k výše uvedenému obsahu vyjádřili. Vyjádření proveďte v době pokud možno nejkratší nejpozději však do 10 dnů, abychom jej mohli postoupiti na ÚV Svazarmu k rozhodnutí.

Kopii dopisu zasíláme dle příkazu ÚV Svazarmu v Praze na vědomí navijákové stanici v Podhořanech.

Vedoucí účetní KV Svazarmu: Předseda KV Svazarmu:

Josef Křivánek *Michal Křivánek*

OO: Svaz pro spolupráci s armádou,
navijáková stanice,
Podhořany.

Prostřednictvím KA Pardubice byla Navijáková stanice v Podhořanech seznámena se závěry komisionální prohlídky letiště uskutečněné 2.6.1953. Letiště s navrženými drobnými úpravami vyhovovalo plachtařskému provozu s výjimkou provádění aerovleků. Rovněž změna zaměření VPD na směr 07-25 proběhla v pořádku, i když dráha zatím nemohla být používána v celé délce.

Protože komise navrhla provedení dalších zemních úprav dráhového systému, aby letiště bylo způsobilé i motorovému provozu a provádění aerovleků, počalo se vážně uvažovat o realizaci.

Samozřejmě, i v nastalých dobách „hojnosti“ byly finance až na prvním místě! Členové navijákové stanice Podhořany byli pochopitelně pro to, aby se se zemními úpravami začalo co

nejdříve, ale vedení Krajského aeroklubu Pardubice až takové nadšení nesdílelo. Bylo poukazováno na skutečnost, že letiště v nedaleké Přelouči či Chrudimi, kde byl motorový provoz povolen, jsou schopna zabezpečit potřeby plachtařů z Podhořan.

Nicméně, požadavek zemních úprav letiště v Novém Dvoře se podařilo prosadit zejména argumentem jeho polohy v bezprostřední blízkosti svahu Železných hor, který byl oblíbeným terénem k vykonání vytrvalostních letů, a tak do plánu ÚV Svazarmu na rok 1954 byl zadán požadavek kompletní rekultivace povrchu dráhového systému na letišti v Novém Dvoře.

Na letišti se mezitím rozeběhl intenzivní navijákový provoz. V plné permanenci byly nejen dvousedalovky (LF-109 „Pionýr“ OK-2243 a VT-52 „Jeřáb“ OK-9228), ale i Z-24 „Krajánek“ OK-8323 a OK-8523, a VT-125 „Šohaj 2“ OK-0711, OK-0712, OK-0723 a OK-0744.

Školní kluzáky typu SG-38, ŠK-38, a Z-23 byly z výcviku vyřazeny a většinou naposled posloužily při táborových ohních.

Kazem navijákového provozu byla skutečnost, že díky nepříliš vyhovující a poměrně hodně poruchové pozemní technice, která zabezpečovala zpětnou dopravu lan, byly dlouhé intervaly mezi jednotlivými starty. Rovněž nebyla spokojenost s kvalitou navijákových vlečných lan, která ráda praskala. To však s sebou přineslo jeden velký klad: všichni piloti bezchybně zvládali pilotáž při přerušení tahu navijáku a navíc se stali mistry v zaplétání lan!

Motorově se na letišti létat nesmělo, tím pádem nebyly možné ani aerovleky, což se jevilo jako značná brzda ve výcviku.



LF-109 „Pionýr“ OK-2243, v kabině Horák František; červenec 1953

Zajímavým výkonem ze dne 14.7. 1953 byl let Josefa Měřejovského na Z-24 „Krajánek“ OK-8523, kdy po startu navijákem se mu podařilo létat celkem 6 hodin a 13 minut.

V době od 16.7. do 29.7.1953 se s velkou slávou na letišti ve Skutči konaly historicky I.Krajské plachtařské závody. Původně se jich měl zúčastnit Jiří Šlechta, ale z důvodů jeho pracovního zaneprázdnění ho s větroněm VT-125 Šohaj 2“ OK-0723 nahradil náčelník letiště Dalibor Kaňka. Bohužel, počasí závodům vůbec nepřálo, nebyla splněna ani jedna letová disciplína, a tak ani výsledky nemohly být vyhlášeny. Jediný pozitivem nevydařených závodů bylo to, že téměř všichni přítomní piloti byli přeškoleni na typ LF-107 „Luňák“.

20.července 1953

Krajský aeroklub
Vysoké Mýto

Důvěrné!

Strážní pravidla

pro letiště krajského aeroklubu Vys. Mýto.

Část všeobecná.

Všechna letiště Svazu pro spolupráci s armádou, s motorovým i plachetářským provozem nebo hangarovanými letadly, musí být nepřetržitě strážena a dobře zajištěna proti vloupání a proti zcizení letadel nepovolaným i živly.

Příslušníkem ZS se může státi jen :

- a- československý státní občan, oddaný lidově-demokratickému zřízení mravně bezuhorný, tělesně i duševně zdravý, starší 18 let a mladší 55ti let.
- b- výjimky u věkové hranice jsou možné jen při velmi dobrém zdravotním stavu žadatele.
- c- strážní nesmí být lidé se sníženou pracovní schopností.

Příslušník ZS musí být zbaven členství, zjistí-li se:

- a- že nesplňuje uvedené podmínky.
- b- že koná službu ledažyle
- c- že se dopustil trestního činu
- d- že se dopustil činu, který ho zbavuje potřebné důvěry/opilství, špatná pracovní morálka, at.d./

Práva a povinnosti členů závodních stáží

- a- ZS je podřízena spávcí letiště náčelníku aeroklubu a jejich prostřednictvím předšedovi KV v celozemním měřítku předšedovi ÚV a nadřízenému ministerstvu
- b- provádí kontrolu všech osob vstupujících na letiště, za jakým koliv účelem, podle seznamu osob schváleného KV Svazarmem
- c- osoby, které nemají průkaz oprávnující k vstupu na letiště a nejsou-li uvedeny v seznamu osob, zjistí jejich totožnost a z letiště vykáže. Seznam osob musí mít ZS k dispozici.
- d- provádět kontrolu i u osob, které provádějí na letišti jakékoliv práce. O každé opravě, která bude na letišti prováděna zaměstnanci jiného závodu, musí být ZS včas vyrozuměna.
- e- provádí prohlídky všech věcí z letiště odnášených nebo na letiště přinášných.
- f- bděle stráží svěřené letištní objekty.
- g- neopustí stágoviště, pokud nebude vystřídána nebo odvolána, byť i byla chrožena na životě.
- h- má při výkonu služby v době provozního klidu a v noci zbraň v zády nabytu.
- ch- staví všechny osoby přibližující se k strážným objektům v době letového klidu a nejsou-li ZS známi, zvoláním "stáj", není-li její výzva uposlechnuta opakuje "stáj" a po výstareze "stáj střelím" použije zbraně.

- i- Po setmění a mlze zastavuje každého, kdo se přibližuje, zvoláním "Stůj, kdo jde?" Je-li třeba požaduje, aby přichozí osvětlil obličej. Poznání přichozího, dovolí, aby se přiblížil. Nepozná-li přichozího a nebo vydává-li se přichozí za někoho jiného, napíše mu "stůj čelem vzad!" a ihned přivolá pomoc. Neuposlechně-li takto zadržená osoba výzvy a pokusí-li se o útek, použije ZS po 3x opakované výstraze zbraně.
- j- při pokusu úmyslného poškození budov nebo zařízení letadel jest povinností ZS tyto osoby zadržeti a to jakýmkoliv způsobem, ihned vyrozuměti SNB a zadržené předati. Nepodaří-li se zadržeti tyto osoby, jest nutné toto ihned hlásiti SNB.
- k- při přistání letadla cizí státní příslušnosti ihned vyrozumí SNB a do jejich příchodu nesmí nikdo a posádka letadla se vzdáliti mimo prostor letiště a ani se po tomto vojně pohybovati.
- l- zabrání jakýmkoliv způsobem startu cizího letadla, kdyby se o tento pokusilo. Musí odebrati všem návštěvníkům letiště střelné zbraně a fotoaparáty.
- m- Musí odebrati všem návštěvníkům letiště střelné zbraně a fotoaparáty.
- n- musí umět zacházet s protipožárními prostředky. Vznikne-li požár dá ihned zprávu správci letiště a začne požár hasit. Musí znát směrnice pro požární poplach, pravidla a způsoby hlášení požáru na letišti, u istění pla chťových a fonických prostředků a jak jich použít k oznámení požáru hasičskému sboru a SNB. Hlášení požáru i lokalizovaného je nutné ihned SNB. Musí být zaznamenáno v knize závad.

V. ZS je zakázáno:

Opustiti hlídané objekty, ve službě spát, sedět, zpívat a pít alkoholické nápoje.

ZS v hangaru a v blízkosti skladů PH nepřipustí.

kouření, rozdávování ohně, používání petrolejových lamp a svíček uvnitř a v blízkosti hangaru.

Použití zbraně.

ZS použije střelné zbraně jako krajního prostředku při výkonu služby v těchto případech:

- a- aby odvrátila nebezpečný útok, který ohrožuje sveřný objekt, po neuposlechnutí výzvě, aby bylo od útoku upuštěno.
- b- v případě nutné obrany, aby odvrátila bezprávný útok vedený proti její osobě nebo útok na život jiné osoby.

Hlášení závad.

ZS zaznamenává do knihy pro tento účel založené, jakékoliv zjištěné závady během služby. Staráží, končí službu ráno, předá knihu k nahlédnutí a odstranění závad správci letiště nebo náčelníku.

Závěr:

- a- Nedodržování těchto směrnic bude nutno považovat za porušování státní disciplíny a v tomto směru bude v budoucnu postupováno proti každému, kdo nebude respektovati a dbáti těchto směrnic.

Náčelník KA

kpt. Petržílka

kpt. Petržílka Ant.

Strážní pravidla vydaná Krajským aeroklubem; červenec 1953



Zřejmě poslední snímek VT-125 „Šohaj 2“ OK-0712 pořízený na domácím letišti; Nový Dvůr, červen 1953

25.července 1953



Přístrojová deska OK-0712

Na svazarmovském letišti ve Vrchlabí jsou oficiálně zahájeny I. Celostátní plachtařské závody za účasti 27 závodníků z celého Československa (25.7.-16.8.1953).

Jak bylo již výše uvedeno, k tomuto sportovnímu klání byl nominován, aby hájil barvy Krajského aeroklubu Pardubice i člen Navijákové stanice Podhořany, Jiří Šlechta s větroněm VT-125 „Šohaj 2“ OK-0712 s nadstandardním přístrojovým vybavením (umělý horizont, dýchač, palubní hodiny). Ten si až do osudné neděle 9.8.1953 po stránce sportovních výkonů nevedl špatně, svými výkony se pohyboval v první polovině závodního pole. Stala se však tragédie.

(Ze vzpomínek Radomíra Marka, Aeroklub Hronov)

Ve Vrchlabí konaly I. Celostátní plachtařské závody, a tak já, Mirek Švorčík a Vlastík Baudyš (ti měli silné motocykly) jsme se rozhodli v neděli vrchlabské letiště navštívit. Já jsem usedl na tandem Švordovy BSA 500 a Joska Valášek na Baudovu PRAGU 350 (s kardanem!).

Když jsme v poledne na vrchlabské letiště dorazili, dozvěděli jsme se, že včera se letěl směr Budapešť, volný přelet s převýšením (vyhlášený na počest Mezinárodního festivalu mládeže, který se v Budapešti právě konal), že spousta závodníků je ještě po trati, takže neděle je vyhlášena jen jako tréninkový den.

Zhlédli jsme start těch, kteří šli trénovat, a rozhodli jsme se vrátit přes Polici nad Metují, kde se konaly v městských ulicích motocyklové rychlostní okruhové závody. To tenkrát byla móda a konaly se (i opakovaně) také v Hronově, Náchodě a jinde. Když jsme se v Polici drali mezi diváky co nejbliže k trati, kdosi známý na nás spustil, co tam pohledáváme, když nám v Hronově padají eroplány! Že prý někde u Zlíčka, to prý ví jistě.

V hlubokém zármutku oznamujeme, že dne 9. srpna 1953 zahynul tragickou smrtí reprezentant našeho kraje na celostátních plachtařských přeborech

Ing. Jiří Šlechta

Zesnulý bude zpopelněn v pátek dne 14. srpna v 16:30 hodin v krematoriu v Praze - Strašnicích.

Cest jeho památce!

Pardubice dne 12. srpna 1953.

KRAJSKÝ VÝBOR SVAZU
PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDOU
V PARDUBICÍCH.

Okamžitě jsme sedli na stroje a hnali přes Bezděkov, Srbskou a Zličko domů. V Zálesí už u silnice stála různá auta, čumilové a taky naši z letiště, kteří nám vyličili událost: Dva Šohaje, které sem mezi jinými z Vrchlabí při tréninku doletěli, se v kroužení nad Zličkem srazili. Pilot Kulhánek, jehož větroň přišel při kolizi o ocas, se zachránil padákem, zatímco pilot druhého větroně, Ing. Šlechta, vyskočit nepořídil a při pádu větroně do lesa přišel o život.

Z lesní stráně podél potoka se vracel MUDr. Král s potvrzením té tragické zprávy. Na nás pak zbyl smutný úkol odnést Šlechtovo tělo již v rakvi do pohřebního vozu.

Nad Hronov se kromě uvedených nešťastníků dostala z Vrchlabí ještě řada jiných pilotů větroňů, kteří, když viděli k čemu došlo, u nás přistáli.

„O létání u nás I.díl“ <http://www.lkvp.>

Smutek zavládl na letišti v Novém Dvoře. Téměř všichni pak svému kolegovi vzdali 14.srpna 1953 poslední poctu.

Nicméně, letecký výcvik se nezastavil. Havárií se sice zmenšil letecký park o jeden výkonný větroň, ale na letiště dorazila zpráva, že ještě do konce roku přibude další „Pionýr“.

Se Šlechtovou tragickou smrtí se však snížil i stav plachtařských instruktorů, a tak jako instruktor začal intenzivně létat i náčelník Kaňka.



V kokpitu VT-125 „Šohaj 2“ Eduard Vršovský, okolo stojící zleva: ???, ???, ???, Ilona Stejskalová, ? Zemanová; Nový Dvůr, srpen 1953

28.srpna 1953

Podhořany, 28.8.1953.

Cj.: 8/1953.

Věc: Žádost o přidělení traktoru
Z e t o r 25.

Svaz pro spolupráci s armádou
krajský aeroklub

V y s o k é M ý t o .

Pro úplnou provozuneschopnost veškerých dopravních prostředků, které jsou ve stavu navijákové stanice Podhořany, žádám o přidělení traktoru Z e t o r 25, který byl krajskému aeroklubu ústředím přidělen.

Žádost zdůvodňuji takto: V navijákové stanici Podhořany jsou tato motorová vozidla:

Automobil Tempo-Ilo, který je ve značně opotřebeném stavu, nepojízdný. Má překroucenou přední polonápravu. Protože jde o vozidlo, ke kterému se náhradní díly nikde nevyskytují, je vlastně ve stavu neopravitelném. O vynětí tohoto motorového vozidla z evidence bylo již požádáno na dopravní inspektorát MNB-Okresní oddělení veřejné bezpečnosti.

Traktor Svoboda 12, převzatý z letiště Čáslav, ve značně opotřebeném stavu. Je to traktor, který byl vyřazen z provozu traktorovou stanicí jako značně opotřebený a nevykonný. Kromě malého výkonu má tu nevýhodu, že má velkou spotřebu oleje. Po dvou hodinách provozu ztrácí úplně svůj dosud tak malý výkon, a sám od sebe se zastavuje následkem přehřátí, neboť jeho chlazení je velmi nedokonalé. Stává se velmi často, že z tohoto důvodu jsme nuceni předčasně zastavit provoz a odtlačit nejen traktor, ale i dvoutunový naviják Herkules II se stanoviště do hangáru, což při kopcovité povaze podhořanského letiště se stává záležitostí téměř nemožnou.

Traktor Svoboda 10 na letišti Přelouč je ve stavu rozebraném, nepojízdný. Není mi známo, jaké má závady a jakou má pracovní výkonnost, vím jen, že podobně jako traktor z Čáslavě, byl vyřazen traktorovou stanicí Přelouč jako značně opotřebený a nevykonný.

Na letišti v Podhořanech se mimo to nachází traktor Fordson, který nám byl zapůjčen traktorovou stanicí Tupadly. Tento traktor si vyžádal mnoho času a práce, než byl uveden do pojízdného stavu. Po krátké době provozu se v motoru utrhla pravděpodobně ojnice, takže traktor je nyní ve stavu nepojízdném. Podle názoru odborníků ze STS by si traktor vyžádal generální opravu, aby mohl být znovu uveden do provozuschopného stavu. Protože však tento traktor nám dosud ONV Čáslav nebyl přidělen, nemůžeme do jeho opravy investovat a nemůžeme s ním nadále počítat jako se schopným dopravním prostředkem. Tento traktor mimo popsané závady má ještě jednu nevýhodu, a to velkou spotřebu pohonných hmot - petroleje.

Upozorňuji, že situace ve stavu motorových vozidel na letišti Podhořany je opravdu kritická, ať se jedná o dopravu navijáku na stanoviště a zpět, dopravu lan, nebo dopravu pohonných hmot ze skladu v Čáslavi, a že k zajištění plynulého provozu je nutné, aby stanice byla vybavena alespoň jedním spolehlivým dopravním prostředkem.

Náčelník stanice:

Dalibor K a ň k a .

Žádost o přidělení traktoru; Nový Dvůr, 28.8.1953

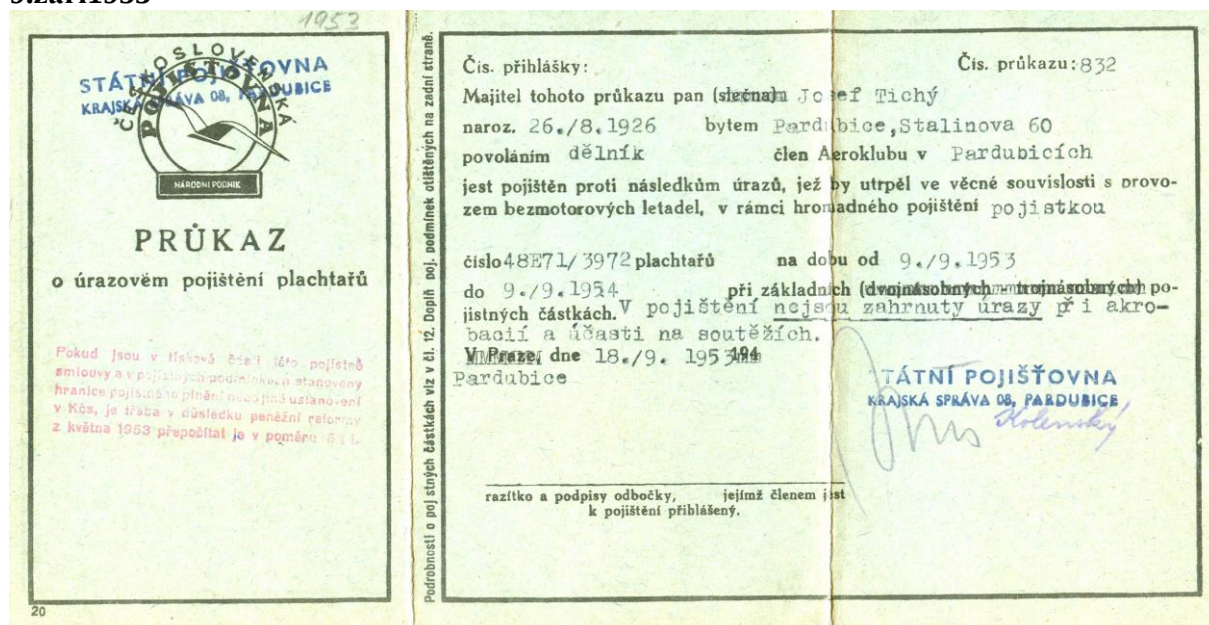


Vladimír Klínský zaučuje svoji budoucí manželku Věru do tajů ovládnání „svobodáka“, v pozadí vpravo pavilonek (kancelář) přestěhovaný na jaře ze svahového letiště; Nový Dvůr, srpen 1953



LF-109 „Pionýr“ OK-2243, v kabině zleva: Miluše Pilná, Vlastislav Štrych; Nový Dvůr, září 1953

9.září1953



Ukázka legitimace pojištěnce – úrazové pojištění plachtařů

11.září 1953

SVAZARM – Ruml 373

„Závodní organizace Svazarmu v našem závodě má několik zájmových kroužků, ve kterých má každý příležitost seznamovat se se základy vševojenského výcviku. Ve střelecko-taktickém kroužku je to osvojování si teoretických a praktických znalostí o střelbě. Rovněž tak ve spojařském kroužku, vedle teoretických znalostí i praktickém využití telefonie a radiotechniky, seznamují se členové s úkoly spojařské služby.

V kroužku výsadkářů se prodělává velmi tvrdý pozemní výcvik, který je zakončen nejkrásnější odměnou, padákovým seskokem z letadla. Protože v závodě nemáme dráhu, abychom mohli provádět výcvik v našem závodě, doporučujeme, aby naši zaměstnanci (hlavně brigádníci) využili příležitosti v Pardubicích, kde kroužek cvičí pravidelně v úterý a pátek asi o 18.hod. za stadionem.

I když nemáme letiště, provádí několik našich zaměstnanců teoretický výcvik v bezmotorovém létání (plachtařský kroužek), aby na letišti u Podhořan nacvičovali praktické létání, ke kterému nyní přistupují po závěrečných zkouškách z teorie. Kurs plachtaření byl ve dnech 2.-15.srpna celodenně. Po těchto čtrnácti dnech dojíždíme na letiště jedenkrát týdně k provádění výkonových a úkolových letů.

Bezmotorové létání je bezesporu velmi hezká věc. Ukazuje mladým lidem dosud nevídanou krásu naší země při pohledu z tiše letícího větroně. Upevňuje smysl pro kolektiv, protože jedinec je zcela závislý na všech a musí spoléhat na to, že tak jako on svědomitě pomáhal ostatním, pomohou i oni jemu. Ať jde o práci u navijáku, vlečných lan a všech ostatních pomocných zařízení, na nichž závisí bezpečnost a úspěch každého letu. Vychovává k statečnosti, odvaze a smělosti. Dobrovolnou kázní se utužuje kolektiv, který zajistí kladný výsledek výcviku.

Zveme každého svazarmovce, či kteréhokoli našeho zaměstnance, který by se chtěl s námi tohoto výcviku zúčastnit. Může se s námi již zúčastnit 14-denního výcviku na letišti u Podhořan. Všechny ostatní podrobnosti sdělíme každému v leteckém kroužku, který se pravidelně schází každé úterý v 15 hod. ve středisku Svazarmu (učebna nad šatnou odd. CL).

Všichni chceme přispět k zesílení obranyschopnosti naší země. Dnes je již každému jasno, že se nás nikdo neodváží napadnout, budeme-li dostatečně silní. Každý z nás může k tomuto přispět tím, že se skutečně zapojí do Svazarmu."

(Semtínský úderník, 11.září 1953)

13.září 1953

Do kursu akrobacie a přístrojového létání (13.9.-10.10.) ve Vrchlabí jsou vysláni Milan Zobač a Josef Tichý.

SVAZ PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDOU



Vysvědčení

ABSOLVENTA
Milana Zobače

SOUDRUH

NAROZEN *10. 3. 1934 v Pardubicích*

ABSOLVOVAL *kurs létání podle přístrojů*
OD *13. IX.* DO *10. X. 1953*

SPROSPÉCHEM *dobrym*
v *Vrchlabí*

DNE *10. 10. 1953*

pt. Muzný
pt. Zuckert



NF 3 - 32598/53

SVAZ PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDOU



Vysvědčení

ABSOLVENTA
Milana Zobače

SOUDRUH

NAROZEN *10. 3. 1934 v Pardubicích*

ABSOLVOVAL *kurs létání globace na větroních*
OD *13. IX.* DO *10. X. 1953*

SPROSPÉCHEM *dobrym*
v *Vrchlabí*

DNE *10. 10. 1953*

pt. Muzný
pt. Zuckert



NF 3 - 32598/53

Vysvědčení Milana Zobače o absolvování a úspěšném zakončení kursů; Vrchlabí, říjen 1953

14. září 1953

Toho dne byla uzavřena velmi důležitá smlouva č. 48/53 mezi ÚV Svazarmu Praha a Stavebním podnikem okresu Čáslav, která zhotovitele zavazovala k provedení generálních oprav hangárů (zdívo pilířů, podhledy, střešní krytina, vjezdová vrata), kanceláře (obklady stěn a stropů), zhotovení kopané studny a výměny dosavadní provizorní elektroinstalace za stálou. Na práce a materiál byla uvolněna částka 117.046,65 Kč ve staré měně, což představovalo částku 23.409,33 Kčs ve měně nové.

Práce měly být započaty 1.10.1953 a ukončeny k 31.12.1953



Náčelník stanice Dalibor Kaňka ve chvíli rozjímání na západním okraji VPD 07/25; Nový Dvůr, září 1953



LF-109 „Pionýr“ OK-2243, zleva: Jana Doubravová, Miluše Pilná, Eva Tichá; Nový Dvůr, září 1953

I přes problémy se zpětnou dopravou navijákových lan se na Novém Dvoře pilně létá. V podstatě je plně využit každý den, kdy počasí provoz dovolí, protože náčelník Kaňka je na letišti „nonstop“. Vždy provoz připraví tak, že když lidi přijedou, stačí jen vytáhnout letadla z hangárů.

Během měsíců září a říjen bylo uskutečněno 18 letových dnů.

Stavební podnik okresu Čáslav rovněž naplno „rozjel“ údržbové práce a jejich harmonogram ke vši spokojenosti dodržoval tak, aby letecký provoz nebyl omezován.

Téměř všechno fungovalo, jak mělo, a tak náčelník Kaňka mohl s čistým svědomím odjet v době 21.9. až 30.10.1953 k dokončení motorového výcviku do Kralup n.Vlt.

Jenže po návratu ho čekalo překvapení! Do právě zrenovovaného pavilonku (kanceláře) se bez jakéhokoliv svolení nastěhovali z budovy na svahovém letišti rodiče Edy Vršovského a naprosto odmítali pavilonek opustit s poukazem na to, že Vršovský starší je přeci Svazarmem placen jako ostraha letiště!

Mladý Vršovský, který se právě vrátil z výkonu vojenské základní služby, sice bydlel se svoji manželkou a právě narozenou dcerou v Chrudimi, ale po dobu svého pobytu na letišti velmi rád s rodiči v pavilonku přebýval. Navíc, trnem v oku mu bylo, že za náčelníka letiště nebyl vybrán on sám!

Tehdy se zrodil mezi Kaňkou a Vršovským téměř antagonistický, těžce skrývaný rozpor, který vyvrcholil v roce 1955.

Vzhledem k tomu, že náčelník stanice Kaňka se svými slušnou formou vedenými žádostmi o uvolnění pavilonku k účelům, kterým měl sloužit, neuspěl, obrátil se písemnou formou na zástupce majitele objektu, náčelníka Krajského aeroklubu kpt.Petržílku.

4.listopadu 1953

Svaz pro spolupráci s armádou
navijáková stanice KA
Podhořany u Čáslavě.

Podhořany, 4.11.1953.

Čj.: 15/1953.

Věc: Vršovský - nastěhování do
budovy na letišti - žádost
o vyřešení.

Svaz pro spolupráci s armádou
náčelník krajského aeroklubu
Vysoké Mýto.

Po mém příchodu z kursu zjistil jsem, že během mé nepřítomnosti se strážný s. Vršovský proti zákazu a bez povolen přestěhoval z ubikace na svahu, kde dříve bydlel do dřevěné budovy na letišti. V důsledku toho je barák na svahu nestřežen a budova na letišti nemůže být využita pro účely, pro které vlastně byla postavena, pro účely aeroklubu.

Žádám proto o vyřešení této záležitosti a sdělení, zda může s. Vršovský nadále v objektu na letišti bydlet, nebo jak mám v tomto směru postupovat dále.

Náčelník stanice:



Dalibor Kaňka.

Dopis náčelníka stanice, Nový Dvůr, 4.10.1953

Na letišti Krajského aeroklubu Pardubice ve Vysokém Mýtě, kde bylo v tu dobu i sídlo krajského náčelníka, se však očekávala změna v řídicí funkci. Kpt. Antonína Petržílku měl od 1.1.1954 nahradit mjr. Jaroslav Kohoutek, a tak se stalo, že dopis náčelníka Kaňky nebyl řešen a rodina Vršovských dál, přes odpor valné většiny členstva, vesele okupovala pavilonek.

Upřímně řečeno, asi nebylo o co moc stát, protože absenci sociálního zařízení nemohla zachránit právě vybudovaná studna, ani za objektem vykopaná suchá latrína a i přes provedení vnitřního obložení stěn a stropů, tepelné ztráty objektu musely být značné. Vršovským to však zjevně nevadilo (uhlí na otop a energie přece hradil Svazarm!) a veškerý svůj majetek přestěhovali do pavilonku. Včetně králíkárny, která zaujala místo vedle latríny.

21.listopadu 1953

K radosti plachtařů, zejména pilotních žáků, do stavu kluzáků na Novém Dvoře přibyl nový LG-109 (LF-109) „Pionýr“ OK-3253 a hned byl zařazen do navijákového provozu.

Během měsíců listopad a prosinec bylo uskutečněno dalších 11 letových dnů, poslední letový den v roce 1953 se uskutečnil 27.12.

O průběhu výcviku a stavu členské základny během roku 1953 přehledně vypovídá „Hlášení o celoroční činnosti stanice Podhořany“:

O P I S .

Hlášení o celoroční činnosti stanice Podhořany.

Obsah hlášení:	kategorie			třída	
	I.	II.	III.	I.	II.
1. Počet žáků, stanov.plánem	24	19	10		
2. Počet ž.zářaz.do výcviku	48	4	10		
3. Počet cvičených ž. v %	200	21	100		
4. Počet ž.,kteří dokonč.výcvik	9	1	10		
5. Poč.ž.,kteří dokonč.výcvik v %	37,5	5,2	100		
6. Poč.ž.ve výcv.k 31.12.	29	9	11		
7. Poč.ž.ve výcv.k 31.12.v %	120,8	47,3	110		
8. Výcv.ztráty ž.:					
zdrav.nezpůsobilost	0	0	0		
nezájem	4	0	0		
vyloučení	3	0	0		
změnil bydl.(pracov.)	2	0	0		
nastoupil voj.slужbu	0	0	0		
jiné důvody	1	0	0		
celkem	10	0	0		
9. Celkové výcv.ztráty v %	21	0	0		
10. Počet instruk.,kteří měli být vycvičeni				0	0
11. Poč.instr.,kteří získali instr.kvalif.				0	3
12. Stav instr.k 1.1.53 včetně náč.st.				0	3
13. Stav instr.k 31.12. včetně náč.st.				0	5
14. Výcvikové ztráty instruktorů				0	3
15. Počet použitých let.dní k lét.za rok		80			
16. Doba létání v použ.let.dnech v hod.		480			
17. Plánem stanoveno letů navijákem		1950 celkem			
18. Splněno letů navijákem		2091 celkem			
19. % plnění v letech navijákem		107,2 %			
20. Plánem stanoveno letů aerovletem		460 celkem			
21. Splněno letů aerovletem		115 celkem			
22. % plnění v letech aerovletem		25 %			
23. Plánem stanoveno hodin aerovl.letů		92 celkem			
24. Splněno hodin v aerovlek.letech		74 celkem			
25. Plánem stanoveno letů navigačních		lety nebyly určeny plánem			
26. Splněno letů navigačních		0			
27. % plnění hodin navigačních letů		0			
28. Splněno hodin navigačních letů		0			
29. Plánem stanoveno hodin navig.letů		25 hodin			
30. Příčiny nesplnění plánu:					
V důsledku opožděného schválení letiště pro provoz byl výcvik zahájen teprve 15.června, takže 1.poloovina výcvikového období nemohla být pro výcvik využita. Dalším nedostatkem bylo, že výcvik nebyl prováděn systematicky podle předem stanoveného plánu a průběh výcviku nebyl kontrolován. Situace se zlepšila teprve ve 4.čtvrtletí.					
31. Hodnota výcviku.					
Vzhledem k tomu, že ve výcviku byl zařazen značný počet žáků, nebyla kvalita výcviku na požadované výši. Přesto však xxxxxx se srovnáním s výcvikem z předcházejících období možno konstatovat, že výcvik na dvousedadlovce, zvláště na Pionýru, přináší dobré výsledky. Žáci, kteří byli připuštěni k solovým letům, létali jistě a bezpečně a dobře plnili letové úkoly.					

32. Materiální zajištění, klady-nedostatky.
Nebylo zrovna nejlepší. Největší potíže působil nedostatek dopravních prostředků, jak pro zpětný transport lana, tak pro dopravu žáků na letiště. Rovněž nedostatek navijákových lan a jejich špatná kvalita často způsobily velké časové ztráty. Velkým nedostatkem bylo, že zásobovací složka KA nezajistila pomocné padáčky. Přidělením let. VT-109 v 1.čtvrtletí 53 byla stanici dána možnost výcviku na dvojím řízení. Tuto skutečnost nutno označit jako podstatné zlepšení a zkvalitnění výcviku.
33. Jiné nedostatky-klady.
Nedostatkem vlečných strojů utrpěl výcvik po té stránce, že nebylo možno s žáky provádět aerovleky, což hlavně ovlivnilo plnění úkolů ve III.kategorii. Přidělený naviják Herkules se při provozu plně osvědčil a až na malé běžné nedostatky fungoval dobře po celou uplynulou sezonu.
34. Návrhy na zlepšení celkové výcvikové činnosti v roce 1954.
1. Předat včas stanicím směrná čísla, aby bylo možno výcvik rozplánovat.
 2. Zajistit, aby pilotní žáci prodělali v ZO vševojskový výcvik a mohli se plně věnovat teoret. i prakt. výcviku v létání.
 3. Přidělit stanici vyhovující traktor (nejlépe Z-25) pro transport navijákového lana a zajistit přepravu žáků tak, aby během týdne mohly být uskutečněny minimálně 3 letové dny.
 4. ~~Zajistit výcvikový traktor~~ Postarat se o další růst teoret. i prakt. znalostí dobrovolných instruktorů.
 5. Postarat se, aby větroně VT-24 byly včas, t.j. max.do března vráceny z opravy a mohly sloužit výcviku.
35. Počet letových událostí (nehod a nekázni) jejich příčiny a charakter:
Při provozu na letišti došlo v minulém roce celkem ke 2 úrazům a to zlomenině pravé nohy (s.Tyčová) a k lehkému otřesu mozku (s.Horák). O obou úrazech byly sepsány protokoly a zaslány k rukám náč.KA. K vážnějším úrazům ani k těžkým pokleskům proti letecké kázni na našem letišti nedošlo. Několik případů porušení letecké kázně bylo potrestáno zákazem létání na dobu 1-3 týdny.

Hlášení o činnosti za rok 1953 zpracoval náčelník Kaňka.

Jaký byl rok 1953 v Přelouči?

Odpověď by se dala vyjádřit jedním slovem – úspěšný!

Vznikem Svazarmu se vyřešila poněkud kuriózní situace, kdy po faktickém zániku Aeroklubu Přelouč podléhalo letecké dění na letišti v Přelouči Výcvikovému oddělení DOSLETu n.p.Tesla Pardubice.

Svazarm ponechal přeloučskému letišti statut motorového provozu a to se stalo Pomocnou stanicí Krajského aeroklubu Svazarmu.

KRAJSKÝ AEROKLUB SVAZARM
pomocná stanice
PŘELOUČ

Otisk razítka letiště Přelouč

S ohledem na přímou podřízenost náčelníkovi Krajského aeroklubu Pardubice se sídlem ve Vysokém Mýtě, nebyla v Přelouči ustavena funkce náčelníka stanice, ale pouze funkce vedoucího instruktora, který měl omezené pravomoci. Tím pověřeným byl František Kořínek.

Motorový park tvořily 3 letouny L-4H Piper Cub (OK-YFQ, OK-YIO, OK-XHU), letoun C-104 OK-BFN, se kterým se hojně vlevalo, letoun Z-381 OK-AWO a letoun Z-22 OK-ENU. Občas byl k dispozici i Sokol M1C OK-CHD.

Jak již bylo zmíněno, plachtařská činnost Navijákové stanice Podhořany se do poloviny června 1953 z důvodů provádění meliorací odbývala právě na přeloučském letišti. Tak se stalo, že podhořanští a přeloučští plachtaři více méně splynuli v jeden celek.

Později, když se na Novém Dvoře opět obnovil plachtařský provoz, část přeloučských pilotů přesídlila a plachtařský provoz na letišti v Přelouči byl více méně sporadický. Pravda, létaly se tam aerovleky, sem tam i naviják, ale značně převažovalo létání motorové.

(Ze vzpomínek Milana Zobače)

„Já začal motorový výcvik už v srpnu 1949 v Pardubicích, ale v té době jsem ve dvojím nalétal sotva hodinu a půl. Více méně jsem se vždy s někým jen vozil, o nějakém smysluplném výcviku nemohla být řeč. Bylo to tím, že situace s motorovým sportovním létáním byla v Pardubicích nahnutá.

V roce 1950 už byli plachtaři přestěhováni na Nový Dvůr, ale motorově se v Pardubicích zpočátku roku ještě trochu létalo. S instruktory Klubalem a Kořínkem jsem v lednu 1950 na 'pajprech' odlétal pár výcvikových startů, ale tím to skončilo.

Během roku 1951 jsem si motorově ani 'neškrtnul', v roce 1952 to bylo asi 10 startů ve dvojím při různých přeletech z Přelouče do Podhořan nebo do Chrudimi.

Až v roce 1953, hned v lednu, jsme se Standou Moravcem začali jezdit do Přelouče k pravidelnému výcviku. Věnoval se nám opět instruktor Kořínek a já na 'pajpru' OK-YIO 22.dubna letěl svoje 'sólo'.

Podobně na tom byli i další plachtaři, kteří si chtěli udělat 'motorové papíry' - Tichý, Kočí, Černý, Fiedler, Šlechta, Jeník, Škrabánek, Beytler, Štrych a další.

Já a Moravec jsme do Přelouče jezdili ve všední dny po odpolednách. Po té, co už nás nechali létat samostatně, nikomu nevadilo, když jsme létali spolu. Oba jsme dělali v Opočínku-Kokešově, když tam ještě byl Ústav pro výzkum radiotechniky. Tak jsme vždy po práci vzali kola a jeli do Přelouče, něco odlétali a zase jeli domů. Někdy jsme stihli, že když dav zaměstnanců ÚVR o půl páté čekal na další autobus, tak jsme na něj dělali nálety. Tenkrát to šlo, byla tam kol dokola jen pole, dnes vysoký les!

Byli jsme mladí a tak k podobným 'ptákovinám' jsme daleko neměli. Tak třeba: létaly se okruhy, časoměřiče dělal Klusáček. Já s Pepkem Tichým jsme 'vyfasovali' dohromady jednoho 'pajpra', ať se střídáme. Tak jsme létali kolem letiště, jednou jsem seděl vpředu já, podruhé Pepek. A Klusáček všechno poctivě zapisoval: Zobač-Tichý, Tichý-Zobač, atd. Tak ten, když si při našem jednom startu napsal: Tichý-Zobač, nevěřil svým očím, když éro přistálo s posádkou Zobač-Tichý. My si za letu místa vyměnili! Nebudu popisovat jak, kdo někdy létal s 'pajpremem', ví jak na to!

Různě jsme tak poletovali, ale v 'sóle' jen na 'pajprech'. Na ostatní typy (Z-22, Z-381, C-104, Sokol M1C) jsme mohli jen ve dvojím s instruktorem. K 31.12.1953 jsem měl při 177 startech nalétáno 41 hodin a 41 minut.

Jenže takové létání nikam nevedlo. Stále jsme byli jen pilotní žáci a o nějakém složení pilotních zkoušek z vyšších kruhů velení zatím nepadla řeč.“