

## 1954

Začal rok 1954. Počáteční chaos při zavádění jednotné organizace Svazarmu se pomalu uklidňoval a budeme-li hovořit o bezmotorovém létání v Navijákové stanici Podhořany, byl nastolen jistý řád, který s sebou přinesl kladné, ale pochopitelně i záporné aspekty. Část již byla zmíněna a zejména skutečnost, že náklady spojené se sportovním létáním byly z valné většiny prostřednictvím Svazarmu hrazeny státem, přivedla v roce 1953 na letiště „novou krev“. Ve výcviku bylo v roce 1953 na Novém Dvoře neskutečných 63 žáků bezmotorového létání! Pravda, to číslo bylo ovlivněno i tím, že na Nový Dvůr počali jezdit další plachtaři ze zrušeného Aeroklubu Čáslav a mnozí plachtaři přišli z Přelouče. Ke konci roku jich zbylo na pět instruktorů sice „jen“ 49, ale i tak to bylo číslo na jednu stranu ohromující, na stranu druhou ale limitující, protože tím byly překročeny výcvikové kvóty dané Krajským aeroklubem. Celkový stav leteckého personálu Navijákové stanice Podhořany byl na konci roku 1953 celkem 109 členů, a to včetně motorových pilotů, kteří létali v Přelouči.

Musíme si uvědomit, že letiště v roce 1953 začalo v navijákovém provozu vlastně regulérně fungovat až v polovině sezóny, od června, kdy byla ustavena funkce náčelníka, jehož prvořadým úkolem bylo zabezpečení provozu. To se díky osobnosti jakou Dalibor Kaňka nesporně byl, podařilo naplnit bezezbytku a jeho zásluhou a angažovaností byla letová činnost organizovaná krom sobot a nedělí i v pracovní dny. Nepodařilo se však dosáhnout povolení pro aerovlekový provoz, a tak bylo na letišti možné startovat pouze navijákem.

Již také byl zmíněn „handicap“, kterým byla vzdálenost letiště od Pardubic, ale to nebyla nepřekonatelná překážka, protože svoz pilotů a pilotních žáků byl i nadále zajišťován „erárním steyerem“. Velkým problémem však začala být ubytovací kapacita letiště a logistika vůbec. Dřevostavba na svahovém letišti rychle chátrala, navíc byla odpojena od přívodu elektrické energie, tudíž jen těžko mohla splňovat nároky, které by na ni byly kladeny v případě, že by se s touto „ubytovnou“ pro potřeby letiště počítalo do budoucna.

Vize tedy byla jasná! Na Novém Dvoře ke stávajícím hangárům postavíme novou ubytovnu!

### 1.ledna 1954

Do funkce náčelníka Krajského aeroklubu Pardubice se sídlem ve Vysokém Mýtě byl jmenován mjr. Jaroslav Kohoutek.

### 24.ledna 1954



Ačkoliv bylo organizačním řádem Svazarmu stanoveno, že okresní výbory Svazarmu nebudou zasahovat do činností letišť, výklad směrnice byl nejednoznačný. Bylo to dáno zatím i tím, že na letištích vykonávaly činnost „kroužky“ jednotlivých základních organizací. A na letišti Navijákové stanice Podhořany, která plně spadala do řídicího vlivu Krajského aeroklubu Pardubice, se takové „kroužky“ sešly z okresů Čáslav, Přelouč, Chrudim a Pardubice. A protože letecká (i parašutistická) činnost byla v té době velmi atraktivní, jednotlivé základní organizace Svazarmu těmito činnostmi se zabývající, byly chloubou Okresních výborů Svazarmu.

Není divu, že se jednotlivé Okresní výbory Svazarmu předháněly v tom, mít takovou organizaci ve sféře svého vlivu.

V tehdejší státoprávní uspořádání se Nový Dvůr územně nacházel v okrese Čáslav.

### 10.února 1954

Tímto dnem byla dosavadní provizorní telefonní linka vedoucí na letiště v Novém Dvoře nahrazena regulérní stálou přípojkou od manuální spojovací telefonní ústředny Vrды, s telefonním číslem 14, a to do stavby s čp.110 v katastrálním území obce Podhořany. Jenže letištní stavbu - pavilonek, který má sloužit jako kancelář – nadále obývá Vršovského rodina!

Náčelníku Kaňkovi nezbyvá, než znovu intervenovat u Krajského aeroklubu Pardubice, tentokrát u nového náčelníka mjr. Kohoutka. Tím však přilévá pomyslného oleje do ohně, protože jméno Vršovský je u Kohoutka zapsáno z neznámých důvodů víc než dobře. Ať tak či onak, kola se pohnula a KA Pardubice začal konat v tom smyslu, že začal pro Vršovské shánět byt, což za tehdy panujících bytových podmínek bylo kouzlo jako vytáhnout z klobouku králíka.

Při Krajském aeroklubu Pardubice se na základě organizačních směrnic Svazarmu ustavuje orgán Rada KA se sídlem v Pardubicích, ul. 7.litopadu, jejímž předsedou se stává jistý Jaroslav Náhlovský. Členem Rady KA Pardubice se stává i Štěpán Fiedler, motorový pilot a bývalý plachtař z Přelouče i Podhořan.

### 26.února 1954

Jedním z prvních rozhodnutí Rady KA Pardubice je usnesení, že každý člen Svazarmu místního aeroklubu (stanice) musí být členem Krajského aeroklubu. Usnesení se jevílo opticky jako celkem logické a zprvu bylo chápáno jako snaha centralizovat členy jednotlivých základních organizací Svazarmu a sdružit je v jednotlivých místních aeroklubech (stanicích).

Tento záměr se však uskutečnil až o řadu let později. Za současného stavu byl požadavek centralizace členů pod KA však jen pouhou záminkou ke kádrovým čistkám. Opět na to doplatili ti, kterým byl před rokem 1953 vysloven zákaz létání, a kteří příchodem Svazarmu doufali v cestu, která tyto zákazy pomine. Mýlili se!

Počal být vyvíjen tlak na zakládání „Rad stanic“, které měly úzce spolupracovat s již jmenovanými náčelníky.

### 3.března 1954

Loňské rozhodnutí ÚV Svazarmu investovat do povrchové úpravy letiště na Novém Dvoře se dostalo do fáze realizace. Na náčelníkovi Kaňkovi byla povinnost svolat odbornou komisi, posoudit stav plochy a navrhnout rozsah úprav.



*Letecký pohled na rozestavěné vojenské letiště Čáslav-Chotusice; 1954*

Velkou roli zde sehrála skutečnost, že v nedalekých Chotusicích téměř končila výstavba vojenského letiště, tudíž odborníci na zemní práce a těžká strojní technika byli k dispozici tak říkajíc „za babku“. A také nelze opomenout ochotu, kterou vojenské orgány projevíly k úpravám svazarmovského letiště.

Garantem provedení zemních úprav na letišti a generálním dodavatelem se prostřednictvím Krajského výboru Svazarmu v Pardubicích stala firma Posista n.p.

**SVAZARM**  
Navijáková stanice  
Krajského aeroklubu  
Podhořany

Podhořany, 3.3.1954.

Č.j. 53/54/Ka  
Věc: úpravy letiště Podhořany.

Svaz pro spolupráci s armádou  
krajský výbor

Tr. 7. listopadu 181  
Pardubice.

Po dohodě se zástupci n.p. Posista Chotusice, voj. útvaru PS 48 Pardubice a SIS Podhořany, předkládám Vám návrh finančního rozpočtu na nutné úpravy letištní plochy navijákové stanice Podhořany.

|                                                                                                                                                                                                              |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1/ poplatek za zapůjčení a smontovací pásového traktoru Stalínek se scraperem a mzdu dělníka (úhmně 1200,-- Kčs za 1 den)                                                                                    | 8.400,--  |
| 2/ spotřeba pohonných látek (dodáme sami)<br>nafta pro pás.traktor Stalínek (450,-- Kčs denně)                                                                                                               | 3.150,--  |
| 200 l benzínu pro startování                                                                                                                                                                                 | 800,--    |
| 40 l autooleje                                                                                                                                                                                               | 224,--    |
| 3/ přeprava strojů z Chotusic do Podhořan a zpět - provede voj. útvar PS 48 Pardubice za zaškolení 4 vojáků na uvedeném stroji, žádá zaplacení stravného pro 4 vojáky po dobu 4 dnů, včetně odměny za vaření | 420,--    |
| 4/ konečná úprava plochy, t.j. roztrhání drnů diskelerem, uvláčení a zasetí plochy                                                                                                                           | 1.000,--  |
| 5/ spotřeba benzínu pro cesty soukr. autem za účelem projednání úprav letiště                                                                                                                                | 111,20    |
| Celkový náklad                                                                                                                                                                                               | 14.105,20 |

Po bezpečnostní stránce zajistí přepravu strojů dopravní inspektorát SNB Čáslav, vozidlo bude řízeno voj. řidičem, oprávněným k vlečení těžkých strojů. Přeprava bude provedena v pondělí 8.3.1954 od 7 - 9 hod.ráno. Stroj bude pracovat celý týden, zpětná přeprava stroje bude provedena 15.3.1954.

Objednávku na provedení prací, uvedených pod bodem 1/ zašlete pokud možno v nejkratší době na adresu:

Posista n.p.  
k rukám s. mjr. Trojana  
Revoluční 21,  
P r a h a I.

Náčelník stanice: Dalibor Kaňka.

Zpracoval: Vršovský Ed.

*Rozpočet zamýšlených zemních prací, které měla realizovat firma Posista n.p.;  
Nový Dvůr, 3.3.1954*

### 5.března 1954

Do zasedací místnosti Krajského výboru Svazarmu v Pardubicích je svoláno shromáždění všech létajících členů Navijákové stanice Podhořany za účelem školení z nového předpisu o létání.

Nový předpis byl „nástřelem“ zavedení jednotné a závazné výcvikové osnovy, protože jak zkušenost z praxe ukázala, na různých letištích se létat učilo různými způsoby.

Jednotná metodika teoretického i praktického výcviku plachtařů byla součástí přípravy instruktorského sboru, který na začátku roku 1954 tvořili: Jeník, Kaňka, Štrych (který instruktorské oprávnění obdržel 23.2.1954), Tichý a Vršovský. Další instruktoři (Moravec a Zobač) byli v očekávání nástupu k plnění povinností vojenské základní služby, tudíž jim nebyla přidělena družstva, stejně tak jako Fiedlerovi, který se plně věnoval motorovému létání v Přelouči.

### 8.března 1954

Na letišti v Novém Dvoře byly zahájeny zemní práce na úpravách dráhového systému. Největší nerovnosti byly srovnány vojenskou technikou pomocí buldozeru a skrejpru.

Po té následovalo diskování, vláčení a válcování, které svoji technikou díky p.Roušarovi zabezpečila místní traktorová stanice.

Přesunutím mnoha kubických metrů zeminy, zejména v prostoru křížení vzletových a přistávacích drah, pomalu mizel poměrně výrazný, i když pozvolný „hrb“, který se v těchto místech nacházel.

A ač se to předem zdálo být k nevíře, plán hlavních prací byl dodržen a rekonstrukce plochy byla ukončena podle harmonogramu přesně za týden!

Po nezbytné technologické přestávce pak ještě přišla v péči místní STS na řadu aplikace travního semene a nezbytné válcování, které ob týden prakticky trvalo ještě celou sezónu. Jelikož však ve výbavě letiště nebyl dostatečně silný traktor, válcování zajišťoval „šéf“ místní STSky pan Roušar.



*Úprava plochy letiště; Nový Dvůr, březen 1954*

### 16.března 1954

#### **Politický pracovník v aeroklubu - Fibikar**

*„Naše vláda a komunistická strana věnují velikou péči mládeži. Mladým občanům Československa je otevřena cesta ke všem oborům vědy, vzdělání a umění. Stát nelituje prostředků na výchovu mládeže a umožňuje jí širokou účast i ve všech oborech sportu.“*



*Zejména sport letecký, který je u mladých chlapců a dívek tolik oblíben, rozvinul se po likvidaci kapitalistického řádu v naší zemi tak, jako nikdy před tím.*

*Vzpomeňme jen, kolik dělnických a rolnických chlapců znalo dříve letadlo nebo padák! A srovnajme to s dnešními statisíci startů plachtařů a motorových letců a desetitisíci seskoků našich parašutistů do roka, jejich počet rok od roku stále stoupá.*

*Dík této péči našeho lidu dosáhli jsme ve Svazarmu v letecké výchově velikých úspěchů ve zlepšení leteckého výcviku a ve zvýšení odborné kvality a sportovní zdatnosti letců a parašutistů.*

*Avšak jednomu – a to nejvýznačnějšímu činiteli při leteckém výcviku jsme dosud nevěnovali dostatečnou pozornost. Je jím politická příprava letce, která je nedílnou součástí předběžné a předletové přípravy.*

*Nejen politická příprava letu, ale i systematická a cílevědomá politická výchova všech letců a parašutistů pomohou nám plnit úkoly ještě mnohem lépe, než dosud.*

*K politické výchově v aeroklubech jsme se stavěli často formálně. Nedokázali jsme prostě účastníky leteckého výcviku přesvědčit na konkrétních příkladech, že politické zabezpečení letů a politická výchova jim pomáhají v organizování letových dnů, v kázni, v bezpečnosti a v lepším plnění úkolů.*

*Politici pracovníci v krajských aeroklubech ve funkci zástupců náčelníků mají se přičinit o odstranění tohoto vážného nedostatku. Je to úkol nemalý a bude třeba, aby se na něj dobře připravili a vzali to, jak říkáme, za správný konec.*

*Politická vyspělost členů aeroklubů je různá, má velké výkyvy, jež plynou ze skutečnosti, že aeroklub sdružuje členy z různých pracovišť (závodů, škol, úřadů), kde je politické přípravě věnována různá péče. I když je hlavní odpovědnost za všeobecnou politickou vyspělost členů aeroklubu na jejich pracovištích, v organizacích KSČ, ROH a ČSM, zůstává na Svazarmu odpovědnost za usměrnění politické výchovy svých členů v rámci jeho úkolů a cílů.*

*Aby mohli stálí funkcionáři správně politicky vést své svěřence, musí především sami pečovat o svůj politický růst.*

*To je jeden úkol politického pracovníka aeroklubu: organizovat stálé zvyšování politické úrovně všech funkcionářů aeroklubu.*

*Tak například v KA Praha věnují pravidelnému školení pracovníků 1 hodinu týdně na výklad politického téma a 1 hodinu týdně na besedu k němu. Umožňují jim i získání času k potřebnému studiu.*

*Kromě toho účastní se stálí funkcionáři aeroklubu i politické přípravy funkcionářů-aktivistů při politických informacích a besedách.*

*Druhý úsek je politická výchova ostatních členů aeroklubu. Pro tu jsou nejvhodnější témata, která doplňují běžnou politickou výchovu na pracovištích a jsou zaměřena k obraně vlasti, morální profil sov. letců, Sovětská armáda, kázeň socialistického letce, co nám dává lidovědemokratický řád pro leteckou výchovu, vojenská přísaha, bdělost a ostražitost, a řada dalších.*

*Tento úsek doplňujeme případ od případu podle potřeby politickými informacemi o závažných vnitropolitických i zahraničně politických událostech. Vždycky však s poukazem na jejich souvislost s naším leteckým výcvikem.*

*Třetím úsekem je vlastní zabezpečení plnění letových úkolů. I zde je prostředků řada. Od besed, zdůvodňujících význam kázně, příprav, šetření materiálem, přes využití startovek, bleskovek, nástěnných novin, soutěžení, vyzvedávání úspěšných a pranýřování neukázněných členů, až po hodnocení letových dnů s hlediska politického, jakož i individuální péči o každého jednotlivce a poskytování mu pomoci při nedostacích ve výcviku i odstraňování chyb a hlavně k preventivním opatřením.*

*Pro splnění těchto úkolů si vybírá politický pracovník na pomoc agitátory, které školí a za jejich účasti vypracovává plán politického zabezpečení letů.*

*Opírá se dále o členy aeroklubu – příslušníky KSČ, ČSM a ROH. Je iniciátorem stranických a mládežnických aktivů, na kterých si straníci a svazáci řeší mnohé problémy úspěšně sami.*

*Politický pracovník aeroklubu se zajímá o osobní a politický život členů aeroklubu i mimo letiště a pomáhá jim i zde překonávat eventuální obtíže.*

*Houževnatou prací a socialistickým vztahem k člověku pomáhá politický pracovník náčelníku aeroklubu ve výchově nových letců s opravdu vlasteneckým poměrem k leteckému výcviku a k našemu společenskému řádu."*

**(Křídla vlasti, 6/1954)**

19.března 1954

Na tento den byla svolána první členská schůze Navijákové stanice Podhořany.

### Z á p i s

z výroční členské schůze navijákové stanice Podhořany.

Schůze se konala v pátek 19.3.1954 v 18,00 hodin v místnosti KV Svazarmu Pardubice.

Zúčastnilo se 27 členů, přítomni za  
KV Svazarmu s. Uncajtik,  
OV Svazarmu Čáslav s. Kvasňa,  
Radu KA s. Fiedler.

Pořad:

- 1) Schůzi zahájil uvítáním přítomných náčelník stanice.
- 2) Náčelník stanice předložil výroční členské schůzi ku schválení návrh přípravné Rady stanice na složení volební komise:

s. Vršovský Eduard,  
s. Tichý Josef,  
s. Štrych Vlastislav.

Návrh byl schválen všemi hlasy. Komise se během dalšího jednání odebrala sestavit kandidátku nové Rady stanice.

- 3) Náčelník stanice přednesl zprávu o činnosti stanice za uplynulé období. Na závěr svojí zprávy vyzval přítomné k uzavírání závazků na počest X.sjezdu strany a voleb do národních výborů.

- 4) Jako další bod byla rozprava, které se zúčastnilo 7 sou-  
druhů, a dále uzavírání závazků. Na této schůzi byly uzavřeny tyto  
závazky:

závazky na počest voleb do národních výborů:

- He.* s. Roubal a Kořínek - zařídí dílnu pro opravy motorových vozidel.
- He.* s. Štrych a Balaš - budou pečovat o řádný stav letadel.
- He.* s. Kaňka a Brožek - budou pečovat o navijáky. *Smrha*
- He.* s. Horák - převezme do socialistické péče akumulátory.
- He.* s. Fiedler - do konce března vypracuje dokumentaci k nové ubikaci  
a převezme stavební dozor.
- s. Doubravová a Pilná - převezmou do soc.péče navijáková lana a  
padáčky. *Ticha*
- s. Synek a Mach - převezmou do soc.péče telefony.
- He.* s. Švabenský - převezme do soc.péče Ilo a Stratílek.
- He.* s. Koziel - převezme do soc.péče dvoukolové podvozky.
- He.* s. Čížek - do konce března uvede do chodu traktor Svoboda.
- He.* s. Svoboda - převezme do soc.péče oba transportní vozy. *He. převezme Strouhal*
- He.* s. Tichý a Jehlička - dají do pořádku sklad materiálu.
- He.* s. Zobač - bude pečovat o přístroje v letounech a o vlečná lana.
- s. Kaňka - převezme do soc.péče barografy.
- He.* s. Strouhal - bude se starat o padáky na letišti. *mostaral*
- He.* s. Gurtner - převezme do soc.péče zpětný navijáček. *mostaral*



závazky na počest X.sjezdu strany:

*he* s. Vršovský - bude se starat o řádný stav letištní plochy a o údržbu budov.

*me* s. Balaš a Štrých - překonají národní rekord na čas na dvoumístném větroni.

*he* s. Švabenský - vycvičí do konce června 5 navigátorů. (10)

závazky k 1.máji: *splněno na 100%*

*me* s. Tichý a družstvo RPA - přestěhují navigátorovu boudu a zřídí sklad materiálu.

*me* družstvo RPA - provede elektrickou instalaci v nové ubikaci. 2

5) závěr rozpravy provedl zástupce Rady KA soudruh Fiedler, kde poukázal na to, že rozprava byla málo živá, a že nepřinesla to, co by se od ní dalo očekávat.

6) Soudruh Fiedler přednesl výroční členskou schůzi návrh náčelníka KA a Rady klubu na náčelníka stanice pro příští období s. Dalibora Kaňka. Návrh byl jednohlasně schválen.

7) Volba členů Rady stanice. Soudruh Vršovský jako předseda volební komise přednesl výroční členskou schůzi návrh přípravné Rady stanice na složení Rady stanice pro příští výcvikové období. Byli zvoleni jako členové Rady stanice:

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| s. Vršovský Eduard  | - většinou hlasů |
| s. Čížek Zdeněk     | - všemi hlasy    |
| s. Balaš Zdeněk     | - všemi hlasy    |
| s. Tichý Josef      | - všemi hlasy    |
| s. Pilná Miluše     | - všemi hlasy    |
| s. Švabenský Viktor | - všemi hlasy    |
| s. Fiedler Štěpán   | - všemi hlasy    |

Jako náhradníci byli zvoleni:

|                      |               |
|----------------------|---------------|
| s. Svoboda Karel     | - všemi hlasy |
| s. Strouhal Jaroslav | - všemi hlasy |
| s. Kafka Jaroslav    | - všemi hlasy |

8) Dále náčelník stanice řídil volbu delegátů na výroční členskou schůzi KA. Návrhy na delegáty vycházely z pléna. Jako delegáti byli zvoleni:

s. Klínský Vladimír,  
s. Švabenský Viktor,  
s. Štrých Vlastislav,  
s. Jehlička Jindřich,  
s. Gurtner Josef,  
s. Doubravová Jana.

9) Na závěr zhodnotil průběh schůze zást. KA s. Uncajtík.

10) Schůze byla zakončena ve 20,15 hodin.

Zápis pořídil Kaňka.

Přílohy k zápisu: 1) Zpráva náčelníka stanice,  
2) Charakteristika členů nové Rady stanice,  
3) Jména a adresy zvolených delegátů na výroční členskou schůzi KA.

*Zápis z členské schůze Navigátorové stanice Podhořany; Pardubice, 19.3.1954*

Krom Vršovského, všichni do Rady navržení byli zvoleni jednohlasně. Ačkoliv Vršovský neměl důvěru celé členské základny, přesto se stal předsedou Rady, viz zápis z 1.schůze Rady níže.

Atmosféru té doby přibližuje referát přednesený náčelníkem Daliborem Kaňkou:

Referát náčelníka navijákové stanice Podhořany  
k výroční členské schůzi.

Soudružky a soudruzi

V době, kdy mírové hnutí celého světa neustále stoupá, vstupujeme poprvé v dějinách Svazarmu k výročním členským schůzím, které nám mají jak v měřítku celostátním, tak i z našeho hlediska ukázat, jak jsme se snažili, co jsme udělali a neudělali, a co bychom měli zlepšit.

Náš lidově - demokratický stát bude prožívat v měsíci květnu významné a pro všechny pracující lid důležité dny. Budou provedeny svobodné volby do národních výborů, jakožto orgánů lidosprávy. Proto naše strana a vláda vytyčila před všechny občany našeho národa čestný a nanejvýš odpovědný úkol - projednat na svých schůzích, ve městech i na vesnicích, v továrnách i v závodech, v úřadech i ve školách návrhy ústavního zákona o národních výborech a zákona o národních výborech.

Oba tyto zákony směřují k posílení a upevnění národních výborů a k takovému zlepšení jejich činnosti, aby národní výbory byly schopny stále úspěšněji zabezpečovat hospodářskou a kulturní výstavbu ve městech i na vesnicích. Skutečnost, že náš lid může věcně, svobodně a otevřeně posuzovat zákony našeho státu a aktivně se podílet na vypracování zákonů, které se týkají tak závažné otázky, jako jsou místní orgány státní moci, je dalším a přesvědčivým dokladem opravdové demokracie našeho státního zřízení, výrazem nerozborné jednoty naší vlády s lidem, i dokladem toho, že naše zákony vyjadřují vůli i zájmy pracujících.

Nic podobného není možné v kapitalistických státech, kde zájmy vládnoucí hrstky vykořisťovatelů jsou v naprostém rozporu se zájmy lidových mas. Vládnoucí kruhy těchto států nemohou si dovolit předložit zákony k projednání lidu, neboť jejich zákony slouží k upevnění panství kapitalistů, k tomu, aby vykořisťované masy lidu které se nechtějí smířit s kapitalistickým útlakem, byly udrženy v mezích pořádku a poslušnosti.

U nás, po osvobození republiky sovětskou armádou, byla v procesu rozbíjení buržoasního státu zahájena výstavba státu nového, socialistického typu - státu lidově - demokratického. Náš režim



není režimem pouhé formální parlamentní demokracie, nýbrž režimem lidové demokracie, což znamená, že lidem volení zástupci nejen odhlasovávají zákony, nýbrž že také provádění zákonů je v rukou zástupců lidem volených a určených. Stálá účast nejširších mas pracujících na státní správě je u nás zajištěna národními výbory, které mají být, jak zdůrazňoval soudruh Klement Gottwald, nejen představiteli národní jednoty a národní vůle, nýbrž také orgány, jejichž prostřednictvím se mohou nejširší masy lidu měst i venkova účastnit správy věcí veřejných a tím uplatňovat svoji vůli.

Naproti tomu v kapitalistických státech je tak zvaná všeobecnost volebního práva vypočtena k oklamání pracujících. Vlády kapitalistických zemí sice prohlašují, že volební právo je všeobecné, ale ve svých zákonech o volbách stanoví řadu podmínek k získání volebního práva - délku pobytu, věk, majetkové poměry, vzdělání atd., takže všeobecnost volebního práva se stává pouhým pomyslným pojmem.

Z funkce národních výborů jako místních orgánů státní moci vyplývají pro národní výbory závažné povinnosti a úkoly, zejména úkoly budovatelské a výchovné. Národní výbory, jak je stanoví osnova ústavního zákona o národních výborech, řídí ve svých obvodech hospodářskou a kulturní výstavbu socialismu podle směrnic vlády a zákonů republiky. Soustavně se starají, aby byly stále lépe a plněji uspokojovány rostoucí hmotné a kulturní potřeby pracujících. Veškerou svou činností pečují o člověka a jeho blaho a upevňují důvěru pracujících k orgánům lidově-demokratického státu.

Soudruzí, se stejnou odpovědností budeme dnes přistupovat k volbě členů rady navigákové stanice Podhořany. Úkolem rady bude všestranně pomáhat náčelníkovi v zajišťování úkolů jak po stránce organizační, tak po stránce výcvikové, neboť okolnosti a skutečnosti, které nám odkryly z minulého období řadu nedostatků, o kterých se ve zprávě ještě zmíním, nám říkají, že jsme se dopustili mnohých chyb v organizaci výcviku a práce na letišti, které se v příštím roce nesmějí opakovat.

Než si ukážeme na klady a nedostatky v práci stanice za uplynulé období, podíváme se, jaký jsme měli plán, a jak jsme tento plán v jednotlivých úsecích plnili.

Počet žáků, stanovený plánem byl

v I.kat. 24,  
v II.kat. 19,  
v III.kat. 10.

Naproti tomu počet žáků do výcviku skutečně zařazených, byl

v I.kat. 48, t.j. 200%,  
v II.kat. 4, t.j. 21%,  
v III.kat. 10, t.j. 100%.

Počet žáků kteří ku konci výcvikového období výcvik v příslušné kategorii <sup>dokončili</sup> byli však nepatrný. Splnilo

v I.kat. 9, t.j. 37,5%,  
v II.kat. 1, t.j. 5,2%,  
v III.kat. 10, t.j. 100 %.

Výcvikové ztráty se projevíly během roku pouze v I.kategorii.

Během výcvikového období odešlo z výcviku celkem 10 žáků, což převedeno na procenta je 21%.

|                                         |           |
|-----------------------------------------|-----------|
| Plánem bylo stanoveno letů navijákem    | 1950,     |
| splněno bylo                            | 2091,     |
| což vyjádřeno v % činí                  | 107,2 %.  |
| V počtu letů aerovletem plánováno       | 460 letů, |
| splněno                                 | 115 letů, |
| to jest                                 | 25 %.     |
| Hodin aerovlekových letů bylo plánováno | 92,       |
| splněno bylo                            | 74.       |

Zhodnotíme-li tedy plnění plánu, vidíme, že až na plnění v navijákových startech na 107 %, v jiných úsecích, hlavně v počtu docvičených žáků I. a II. kategorie za plánem daleko pokulháváme.

A dnešní výroční členská schůze je pro nás příležitostí, abychom správně kriticky a sebekriticky zhodnotili práci stanice za uplynulé výcvikové období. Je pro nás příležitostí, abychom si ukázali na všechny nedostatky a chyby, kterých jsme se dopouštěli v uplynulém období, uvědomili si je, abychom se jich v příštím výcvikovém období mohli vyvarovat.

Jednou z hlavních příčin neplnění výcvikového plánu byla ta skutečnost, že letiště Podhořany bylo schváleno pro provoz teprve 15.června, takže plnění výcvikových úkolů mohlo být zahájeno až po tomto datu. Tím vlastně celá I.polovina výcvikového období zůstala nevyužita.

ostatní v počtu 26 přešli jako rozcvičení v I.kat. do příštího výcvikového období. Tím jsme však byli zbaveni možnosti zařadit do výcviku nové frekventanty. Těchto chyb se musíme v příštím výcvikovém období vyvarovat.

Z přehledu celoroční činnosti stanice také zjišťujeme malé procento plnění v letech aerovlekem. Lety, které byly splněny, byly převážnou většinou lety pilotů III.kategorie, při výcviku I. a II. kategorie nemohlo být letů v aerovleku využito. Tato situace byla způsobena několika příčinami. V první řadě letiště Podhořany, které bylo schváleno k provozu až 15.června, bylo schváleno pouze pro starty navigákem. Starty v aerovleku nebyly povoleny až do té doby, dokud nebudou odstraněny povrchové nerovnosti na pase 120-300 a přechod cesty na pase 070-250. Tím byla stanice zbavena možnosti létat úlohy v aerovleku. Další podstatnou příčinou byl nedostatek vlečných strojů. Pokud se aerovleků týče, myslím, že letos máme výhled do příštího výcvikového období lepší. Plocha v Podhořanech je již srovnána, zbývají končné úpravy. Situace v počtu vlečných strojů se v poměru k loňskému roku také zlepšila.

A nyní k plánu na rok 1954. Máme vycvičit v I.kat. 26 žáků, 10 žáků ve II.kat. a 11 pilotů ve III.kategorii. Buďme si vědomi toho, že 26 žáků v I.kat. je velké číslo, a že dnes je již skoro konec března. Na tento počet máme však dostatečný počet instruktorů, a bude-li každý instruktor a každý žák řádně seznámen s plánem, bude-li si vědom úkolů, které má v příštím výcvikovém období splnit, bude-li každý plnění pravidelně kontrolovat, pak se nemůže opakovat smutná skutečnost z minulého roku, kdy v počtu docvičených žáků I.kategorie jsme splnili plán pouze na 37,5 %.

Plnění plánu výcviku v příštím výcvikovém období se nesmí stát zájmem a záležitostí jen náčelníka a instruktorů, ale každého příslušníka stanice. V příštím ~~roce~~ období nás všechny čeká mnoho úkolů. A nejsou to jen úkoly výcvikové. Jsou to také úkoly, spojené s výstavbou stanice, a na tyto úkoly musíme být všichni připraveni. Čeká nás rozebrání ubikace na svahu, postavení nového dřevěného baru na letišti, konzervace dřevěných budov na letišti a mnoho dalších prací. Jsou to všechno práce, kterými si zajistíme další nerušené plnění výcvikových úkolů. Je však nutno, aby si každý byl vědom toho, že budováním střediska si zajišťuje a připravuje prostředí



Další z hlavních příčin neplnění výcvikového plánu byla způsobena zásadní chybou, které jsme se na začátku minulého výcvikového období dopustili, a sice překročením směrného čísla v počtu žáků I.kategorie o 100 %. Tato chyba byla tím hrubší, že jsme se jí dopustili, jak jsem již dříve řekl, prakticky již v polovině výcvikového období. Plán nám předepsal vycvičit v roce 1953 24 žáků I.kategorie. Tím, že jsme v I.kategorii zařadili ne 24, ale 48 žáků, tím jsme sice v počtu cvičených žáků dosáhli 200 %, ale zbavili jsme se možnosti všechny tyto žáky docvičit do konce I.kategorie, neboť kapacita stanice není zdaleka taková, aby tento počet mohl být v tak krátkém čase splněn.

Plánovali jsme totiž tak, že převážná část výcviku v I.kateg. bude splněna s těmito žáky v internátních kursech, v době jejich řádné dovolené, a nepatrný zbytek startů, které časově nebudeme moci v internátních kursech zvládnout, odlétají žáci při nedělních provezech. Tento plán však byl příliš ideální, nepočítalo se v něm s takovými případy, jako nepřízeň počasí, vynucené přestávky ve výcviku, způsobené technickými poruchami materiálu a opravami, a v letních dnech také větší vlekllost v výcviku, způsobenou únavou žáků z velkého vedra. Tyto všechny příčiny, s kterými se při plánování nepočítalo, způsobily však to, že v internátních kursech nebyla splněna převážná část výcviku v I.kategorii, ale výcvik byl splněn sotva na 50 %. A ke konci letního období, kdy všichni již měli po dovolených a stanice byla se svým výcvikem odkázána pouze na nedělní provoz, byli jsme postaveni před skutečnost, že máme 48 žáků I.kategorie, kteří absolvovali teprve sotva polovinu výcviku a s další polovinou výcviku jsou odkázáni na neděle. Tak se stalo, že každou neděli se sešlo na letišti často přes 30 frekventantů, takže v mnohých případech si přišel každý právě na 1 start, což v elementárním výcviku je počet naprosto nedostačující. Tím vlastně výcvik uvázl na mrtvém bodě. Tato skutečnost působila na žáky i morálně. Mnozí se výcviku přestali vůbec zúčastňovat, mnozí docházeli nepravdělně, čímž byl průběh výcviku narušován. Ku konci výcvikového období nám bylo jasné, že budeme-li takto pokračovat dále, nesplníme v I.kategorii ani 1 žáka. Abychom zachránili, co ještě zachránit šlo, musili jsme sáhnout k opatření, vyřadit do konce roku z výcviku všechny žáky, kteří neskytají záruku, že I.kat. splní. Ve výcviku pokračovalo pouze 9 žáků, u nichž tento předpoklad byl. Všichni

pro výcvik, a čím lépe je tento výcvik zajištěn a připraven, tím je potom plynulejší a tím i hodnotnější.

Jak jsme se poučili v minulém roce, je správná organizace výcviku a výstavby stanice základním kamenem všeho dění na stanici. Zajištění výcviku a budování stanice je velkým úkolem, který se často neobejde bez osobních obětí a sebezapření. A při této příležitosti apeluji na soudruhy z Čáslavi a chci jim říci několik připomínek. Je mi vytýkáno a jsou podávány i stížnosti i na KA, že v Čáslavi je rozcvičeno 10 žáků I.kat., a že je odmítám vzít do výcviku. 19.června m.r. jsem obdržel dopis z OV Čáslav, v němž mi bylo hlášeno 10 soudruhů do plachtařského výcviku. Na letiště však z nich přišlo pouze 5, z nichž 1 později odešel na vojnu a u 1 se zjistilo, že dosud není prověřen. Z celkového počtu 10 nahlášených zůstali tedy pouze 3, a těmto 3 není ani v nejmenším upírána možnost zúčastnit se praktického výcviku. Proč se ostatních 5 v loňském roce nezúčastnilo výcviku, není mi známo. Nedá se však mluvit o tom, že by jim bylo odpíráno právo zúčastnit se výcviku, protože však ani v loňském roce neprojeví nejmenšího zájmu o výcvik, nemohu s nimi počítat ani letos. Je nutno si uvědomit, že nestačí nahlásit OVýborem počet lidí do výcviku, ale je nutno, aby tito soudruzi svou osobní účastí a zájmem na práci stanice dokázali, že jsou vůbec hodni toho, aby do výcviku zařazeni byli. A je také nutno, aby již zařazení členové plnili základní povinnosti člena krajského aeroklubu.

Jako příklad správného chápání práce ve Svazarmu uvádím družstvo žáků z RPA, kteří ačkoliv se nemohli plně zúčastnit praktického výcviku, neboť neměli možnost internátního školení, ačkoliv ~~xx~~ ku konci roku byli ve výcviku pozastaveni, přece jim to nevzalo chuť do práce, a pilně se po celý rok zúčastňovali manuálních prací na výstavbě letiště. Projeví se také jako nejvíce ukázněný celek na letišti.

Důležitým činitelem v práci na stanici je správný poměr k socialistickému vlastnictví. Často se stávalo, že různý drobný materiál byl poztracen, hlavně pokud se týče nářadí, s materiálem a letištním zařízením bylo často nešetrně zacházeno. Jako malý příklad uvádím 2 letištní stříšky, které byly frekventanty zničeny tím, že jim sloužily jako lavice na startě, nikdo však se nenašel, kdo by sám, aniž na to byl upozorněn, je opravil. Takových případů by se našlo více.

Dále je nutno v příštím výcvikovém období bojovat proti výcvikovým ztrátám. Je nutno sledovat každého jednotlivce, jeho docházku do výcviku, a jakmile se u někoho bude zdát, že ochabuje, že jeho docházka není pravidelná, musíme hledat příčiny, pohovořit s ním, a snažit se překonat, nebo odstranit tyto příčiny. Myslím však, že bude-li výcvik řádně organizován, nevyskytnou se u nikoho známky ochabnutí nebo nezájmu, neboť příčinou nezájmu v minulém období byla skoro vždy špatná organizace létání.

A zde nemalý význam má politicko-výchovná práce a činnost agitátorů. Musíme si přiznat, že v minulém období velká část členů nechapala správně svoje zapojení do činnosti ~~xxxvýchovné~~ stanice. Předpokládala, že stanice je k tomu, aby si zde udělali výcvik, aby si zalétali, ale nutnost zapojit se do budovatelských prací a prací na údržbě materiálu přehlíželi. Takovíto členové se však z velké části vyřadili sami sebou. Byli to hlavně ti, kteří započali svůj výcvik v internátních kursech, a potom ve své docházce do výcviku ochabli, neboť byli postaveni před různé potíže, které by museli překonávat. Byla to zvláště docházka na letiště 25 km vzdálené, a pak hlavně potíže výcvikové, o nichž jsem se zmínil vpředu, způsobily u těchto jedinců pokles morálky. A právě v tom, že jsme tyto soudruhy nedovedli přesvědčit o nutnosti osobních obětí a sebezapření při výcviku, jeví se nedostatek politicko-výchovné práce a nedostatečná činnost agitátorů. V tomto směru je nutno v příštím období zjednat nápravu. Musíme této práci věnovat na stanici větší pozornost.

Politicko-výchovná a agitační práce se musí stát významným činitelem v práci stanice, neboť jedině tak lze vychovat z příslušníků stanice iniciativní a uvědomělé piloty, kteří jsou si vědomi svých úkolů a cílů, protože jenom v takových lidech může stanice nalézt pevnou oporu a jedině s takovými lidmi může plnit plán a úkoly jí dané.

Na závěr svojí zprávy vás soudružky a soudruzí vyzývám k živé diskusi, ve které byste poukázali na chyby, kterých jsme se dopouštěli, a které jsem snad neuvedl, a ukažte svými příspěvky i cestu k jejich odstranění. Vyzývám vás také všechny k vyhlášení závazků na počest X.sjezdu starny a voleb do národních výborů. Závazky zaměřte hlavně k odstarnění nedostatků, k budování výcvikových zařízení,



učebních pomůcek a svépomocných akcí, spojených s výstavbou, boj proti leteckým nehodám, převzetí různého materiálu do socialistického vlastnictví a podobně.

Tím svoji zprávu končím a prosím o příspěvky do diskuse.

Bezprostředně po skončení členské schůze se sešla ustavující schůze Rady stanice:

### Zápis

v ustavující schůzi Rady marijažské stanice Lodbořany,  
konané dne 19.3.1954 na Stararumu v Loucku.

Ustavující schůzi Rady marijažské stanice Lodbořany  
řídil vedoucí n. Dalibor Hanke.

1) Na programu: volby v Radě.

Zvolen předseda: n. Váňovský - všemi klasami, s podmínkou  
že bude dle vykonání funkce  
propagační - publicistickou na pomoci  
n. Stroukala.

Organizační úsek: n. Tichý

Hospodářský úsek: n. J. Kafka + V. Štránský

Výšňkový úsek: n. Ed. Balan

Zapísovatel: n. Mil. Lihavý

2) Zakořčení n. vedoucího Hanke, aby Rada marijažské stanice Lodbořany pracovala n. vedoucí  
a plnila správně je funkce úseky.

Zapsal: Lihavý

Zápis z ustavující schůze Rady stanice s rozdělením funkcí; Pardubice, 19.3.1954

## 21.března 1954

Od 8,00 do 20,00 hod. se v zasedací místnosti KV Svazarmu v Pardubicích konaly „pohovory se členy“ včetně jejich poučení o zásadách bdělosti a ostražitosti.

Během těchto „pohovorů“ byly znovu vydány či potvrzeny zákazy létání „politicky nespolehlivým a rozvrtným živlům, kteří se licoměrně vetřeli v důvěru rodičímu se Svazarmu“.

## 22.března 1954

Pod vedením předsedy Vršovského se uskutečňuje první pracovní schůze Rady navijákové stanice Podhořany konaná na KV Svazarmu v Pardubicích.

Protože stav plochy letiště ještě zatím provoz nedovoluje, předseda Vršovský informuje Radu o kázni na letišti, o agitační práci a o všem, co je ještě nutné před zahájením výcviku zařídit.

Náčelník Kaňka seznamuje Radu s rozhodnutím KA Pardubice přijmout do služebního poměru pro letiště v Novém Dvoře ještě jednoho strážného současně se záměrem zřízení místnosti pro strážné – strážnice ve stávajícím zařízení letiště, v pavilonku čp.110.

Většina Rady, pochopitelně krom předsedy, však vyslovila nesouhlas se záměrem vybudování strážnice v objektu pavilonku, protože by se tím dosavadní poměry nezměnily a rodina Vršovských by dál nerušeně přebývala v prostorách, které mají sloužit jako kanceláře.

Radou byla dále projednávána možnost, jak řešit problém ubytování členů stanice na letišti. Padl návrh přestěhování stávající ubikace ze svahového letiště, avšak většinově bylo konstatováno, že ta se nachází v tak žalostném stavu, že stěhování a další náklady na rekonstrukci by byly vysoce nerentabilní.

Delegát Rady KA Pardubice a současně i člen stanice Štěpán Fiedler – informoval, že je v jeho kompetenci zajistit pro potřeby stavby ubytovny jen mírně opotřeбенý typizovaný stavebnicový dřevěný barák, jež je skladován v Rosicích n.L.

Rada je vyrozuměna o přidělení nákladního automobilu Praga RN.

## 24.března 1954

Náčelník Kaňka „erenu“ přebírá ze skladů vojenských nadnormativních zásob ve Stříbře a převáží do Pardubic k přidělení SPZ. Ta je Krajským dopravním inspektorátem Krajské správy veřejné bezpečnosti v Pardubicích přidělena ve tvaru NE-01-51 a od 27.3.1954 „erena“ slouží na letišti v Novém Dvoře a je obстоjnou náhradou za dosluhujícího „steyera“.



„Vyfasovaná“ Praga RN, SPZ NE-01-51; Nový Dvůr, březen 1954

## Praga RN

Nákladní automobil (lidově přezdívaný „erena“ podle výslovnosti zkratky RN, Praga RN (*Rychlý Nákladní*)), byl vyráběn automobilkou Praga od roku 1933. Vozidlo poháněl zážehový šestiválcový motor.

Vozy RN byly postupem času mnohokrát modernizovány a ve výrobě přetrvaly zhruba 20 let. Staly se tak jedněmi z nejrozšířenějších nákladních vozů v Československu.

Kromě civilních provedení vznikla také řada vojenských. Poválečné vozy nově dostaly kapalinovou provozní brzdu a zesílený rám, vzadu opatřený tažným zařízením. Bočnice nástavby byly zvýšeny pomocí laťových nástavků na 870 mm, na jejichž vnitřní straně se nacházely sklopné lavice pro 24 osob. Vně bočnic byly upevněny čtyři ocelové oblouky pro upevnění krycí plachty. Speciální valník dostal rozšířenou výbavu výstroje a nářadí. Pod dřevěnou nářadovou skříň přibyla uzamykatelná plechová krabice na speciální nářadí.

Kabina vozu je smíšené konstrukce, s dřevěnou kostrou potaženou ocelovým plechem. Uvnitř se nachází dvoudílné sedadlo, sahající přes celou šířku budky. Pod ním je umístěna palivová nádrž a autobaterie. Opěradlo sedadel bylo upraveno jako sklopné, po jehož sklopení vznikla dvě nouzová lůžka. Na střeše kabiny vpravo doplnili konstruktéři automobilu poklop pro velitele vozu.

Pragu RN pohání řadový, vodou chlazený zážehový šestiválec s rozvodem SV. Zdvihový objem motoru je 3 468 cm<sup>3</sup>, motor dosahuje nejvyšší výkon 53 kW (72 k) při 3 000 ot/min. Užitečná hmotnost: 3 000 kg, největší rychlost plně zatíženého vozu: 80 km/h, spotřeba paliva plně zatíženého vozu je 25 l/100 km při průměrné rychlosti 45 km/h.

## 29.března 1954

Druhé zasedání Rady řešilo úkoly související s technikou (dokončení opravy automobilu ILO Tempo a traktoru Svoboda, starých navijáků), ochranné nátěry hangárů, sběr kamení z plochy letiště.

## 1.dubna 1954

Do služebního poměru ve funkci „člena závodní stráže“ je přijat Jaroslav Dočekal.

### *Základní organizace Svazarmu*



V našem závodě provádí základní organizace Svazarmu svá pravidelná cvičení každý týden v pátek v 15 hodin. Podle počtu zájemců lze naorganiso-  
vanovat jakýkoliv zájmový krou-  
žek. Náš snímek přináší účastníky

plachtařského kroužku při loňském nácviku.

Upozorňujeme zvláště všechny brance, že sraz všech cvičenců se koná v učebně nad šatnou odd. C. Podrobnosti poskytne soudruh F. Rum-  
lér, telefon 272.

(Semtínský úderník, duben 1954)

## 5.dubna 1954

Další zasedání Rady Navijákové stanice Podhořany.

Vzhledem k tomu, že řád Svazarmu vyžaduje jistou míru vojenského vystupování, je Vladimíru Klínskému uloženo, aby se členskou základnou na letišti prováděl výcvik v pořadové přípravě.

Bylo stanoveno, že se vyklidí veškerý zbývající materiál, který se nachází v prostorách ubikací na Bumbálce a bude provizorně přemístěn do hangáru. To vše z důvodu, že KA Pardubice trvá na využití stavby a jejího přesunu na letiště v Novém Dvoře.

K letovému provozu bylo rozhodnuto, že na letišti ve Skutči bude pro členy Navijákové stanice Podhořany zabezpečen aerovlekový provoz.

## 11.dubna 1954

Náčelník KA Pardubice mjr. Kohoutek vydává nařízení, jímž zastavuje motorový výcvik všem plachtařům, kteří dosud nemají státní zkoušku pilota bezmotorových letadel (tento zákaz byl odvolán až v roce 1956; pozn.aut.).



## 12.dubna 1954

Zasedání Rady konečně přineslo rozhodnutí o zahájení praktické letecké činnosti, a to ve dnech 18. a 19.4.1954. Bylo rozhodnuto o složení družstev plachtařů-žáků a jejich instruktorech (Štrych, Vršovský, Kaňka, Tichý).

Rada na návrh předsedy Vršovského vyhlásila pravidla „Vnitřní soutěže na počest Ing.Šlechty“, soutěžní období od 1.5. do 1.10., pro vítěze je připraven putovní pohár OK-0712.

Vskutku, šlechetný to počín! Soutěž sestávala ze všech možných i nemožných kategorií: politické znalosti a aktivita při školeních, účast na pořadové přípravě, účast na brigádách, účast na schůzích a aktivech atp., o létání pramálo! Byla sice „nádhernou výkladní skříní“ pro nadřízené orgány, ale členskou základnou byla více méně ignorována a o to, s jakou okázalou pompézností byla vyhlášena, o to více v tichosti skončila.

Nicméně, byl to předobraz fikcí, na kterých si Svazarm zakládal, a které ho provázely po celou dobu existence v různých podobách socialistických závazků či soutěží na počest toho či onoho.

Svaz pro spolupráci s armádou,  
navijáková stanice krajského aeroklubu,  
Podhořany u Čáslavě.

Věc: Žádost o schválení nákl.automo-  
bilu pro dopravu osob.

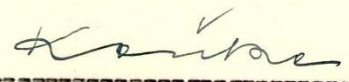
Krajská správa veřejné bezpečnosti,  
krajský dopravní inspektorát,

P a r d u b i c e .

Svaz pro spolupráci s armádou, navijáková stanice krajského aeroklubu Podhořany u Čáslavě žádá o schválení nákladního automobilu zn. Praga RN, číslo motoru 70284, číslo spodku 70284, pro dopravu osob. Automobil byl předveden k typování v Čáslavi, dne 13.4.1954.

Žádost zdůvodňujeme tím, že na letišti Podhořany provádíme letecký výcvik členů Svazarmu z Pardubic a z Čáslavě, a hladký průběh výcviku je závislý v první řadě na včasné docházce frekventantů. Tím, že jsme dříve byli odkázáni na autobusové spojení, které vždy nebylo příhodné, byl často výcvik z důvodů dopravy zdržován. Je proto nutné, abychom dopravu žáků na letiště zajistili vlastním dopravním prostředkem.



  
náčelník stanice.

## 15.dubna 1954

Králík z klobouku vytažen!

Byť v celém státě přetrvává bytová krize, Svazarm dokázal, že když straně a vládě o něco jde, pak jde všechno!

Na přímou intervenci ze strany Krajského výboru Svazarmu v Pardubicích, Krajský národní výbor se sídlem tamtéž prostřednictvím Okresního národního výboru v Čáslavi a Místního národního výboru v Podhořanech přiděluje rodině Vršovských (seniorů) byt.

## 20.dubna 1954

Začíná administrativní „boj“ o ubytovnu. Krajský aeroklub stále trvá na stanovisku přemístění současné nevyužité stavby na svahovém letišti, a to i přes snesené nejrůznější argumenty hovořící proti tomuto záměru. Byl vypracován prováděcí projekt a zdálo se, že realizace přestěhování „hotelu Bumbálka“ je na spadnutí.

**SVAZARM**  
Navijáková stanice  
Krajského aeroklubu  
Podhořany

Zal.

Titl.  
Okresní národní výbor  
techn. referát

Č á s l a v .

Pardubice, 20.4.1954.

Věc: Žádost o přemístění dřev. ubikace.

Žádáme tímto o udělení povolení k přemístění dřev.ubikace v Podhořanech, která t.č. je postavena na býv. svahovém letišti západně od obce Podhořany.

Objekt bude přemístěn na nynější letiště u Nového Dvora - na parcelu č.kat. 605/1.

Stavba bude provedena svépomocí členů Svazarmu za tech. dozoru n.p. Stavobet Pardubice. Stavební materiál potřebný k doplnění demont. dílců bude dodán KV Svazarmu v Pardubicích.

Disposice objektu je zřejmá z přiložených plánů a technického popisu.

Přílohy:

 *Kantor*

1. situace 4x
2. stav.plán 4x
3. plány elektr. 4x
4. výpis výměr 4x
5. výpis mat. 4x
6. výpis mat.el. 4x
7. výpis mat.stav. 4x
8. opis potvrzení o převzetí tech.dozoru 4x

### Technická zpráva

k projektu na přemístění ubikačního objektu navigační stanice Podhořany.

Ubikační objekt bude zřízen z oca 1/3 demontovaného ubikačního baráku typ - KA-20, který t.č. je postaven na bývalém svahovém letišti západně od Podhořan.

Základy pro obvodní nosné stěny budou provedeny z lomového kamene, nosná konstrukce podlahy bude uložena na piloty Ø 10-12 cm a střední podezdívky z lomového kamene.

Konstrukce baráku jest přizpůsobena dřev. ubik. baráku KA-20.

Krytina lepenková na dřev. bednění.

Vytápění lokální - komíny z cihelného zdiva, spárování, s přízděnými křídly tl. 15 cm v délce 125 cm.

Přilehlý terén bude odvodněn do silničního příkopu u okraji silnice Nový Dvůr - Březinka.

26.dubna 1954

Rada stanice konstatuje, že až na drobné nedostatky týkající se práce na úseku politické propagandy je letiště technicky připraveno uspořádat intenzivní kurz plachtařů-žáků v době od 30.4. do 9.5.1954.

Rovněž se upouští od záměru výstavby budovy pro ostrahu letiště. Předpokládá se, že dojde-li k přestěhování dřevěné budovy ze svahového letiště, bude ve vzniklých prostorách dost místa na zřízení místnosti strážných. Zatím, jako provizorium, je pro ostrahu u vjezdu na letiště postavena jednoduchá bouda.

26.dubna 1954

**SVAZARM**  
Navigační stanice  
Krajského aeroklubu  
Podhořany

Podhořany, 26-4-1954.

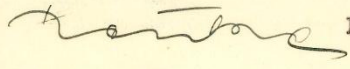
Č.j. 108/54/Ka

Věc: vyprázdnění místností v objektu letiště Podhořany.

Soudruh  
Karel V r š o v s k ý,  
strážný,  
P o d h o ř a n y .

Vzhledem k tomu, že Vám byl dnem 15.4.1954 Místním národním výborem Podhořany přidělen byt, žádám Vás, abyste s platností od 23.4.1954 do 14 dnů, t.j. do 7.května 1954 uvolnili místnosti v objektu letiště Podhořany, které Vám dosud sloužily jako prozatímní příbytek, a které nyní potřebujeme uvolnit pro potřeby stanice.

Tato lhůta musí být dodržena. V případě, že tato lhůta nebude Vámi dodržena, jsem povinen oznámit to náčelníkovi kraj.aeroklubu.

Náčelník stanice:  Dalibor K a ň k a .

*Dopis náčelníka Kaňky k uvolnění pavilonku; Nový Dvůr, 15.4.1954*



## 1.-2.května 1954

Na letišti ve Skutči pokračuje výcvik aerovleků. Ty jsou občas zajišťovány letounem K-65 „Čáp“ (Fieseler Fi 156 „Storch“) se zajímavou imatrikulací OK-MÍR.



LF-109 „Pionýr“ OK-2243, lana zapínají zleva: Josef Kulháněk, Eduard Vršovský; letiště Skuteč, květen 1955

## SVAZARM — Vladimír Klínský, 303

*„V minulém roce byl v našem závodě založen letecký kroužek Svazarmu. Přes mnohé těžkosti zahájil činnost teoretickými přednáškami a školením členů, kteří byli později zařazeni do praktického výcviku v bezmotorovém létání. Dnes je jich většina zapojena do krajského aeroklubu, kde pravidelným létáním pokračují ve zdokonalování pilotáže výkonných větroňů. Tím však naše práce neskončila. Není snad dnes člověka, který by nechápal důležitost branné přípravy pro zvýšení obranyschopnosti našeho lidově demokratického státu. Zde čekají Svazarm ještě velké úkoly a je i na tobě, soudružno a soudruhu, abys nám je pomohl plnit.*

*Naše republika se musí snažit, aby šla stále rychleji kupředu ve všem, v technice i ve sportu, a to je i ve výcviku sportovních pilotů. Zde nesmíme zapomenout na náš vzor, sovětské sportovní letce, kteří bezvadně ovládli techniku létání a v době velké vlastenecké války ničili fašistické vzdušné piráty. Tak je vychovala jejich dobrovolná vlastenecká organizace Dosaaf a její aerokluby.*

*Náš Svazarm provede i letos teoretickou přípravu dalších soudruhů, kteří se chtějí stát piloty bezmotorových letadel.*

*Proto se obrácíme dnes na tebe, soudruhu a soudružko!*

*Chceš i ty budovat naše silné letectvo?*

*Chceš i ty pomáhat při zvyšování obranyschopnosti naší vlasti?*

*Chceš i ty se po vzoru stalinských sokolů stát mistrem v létání?*

*Pojď mezi nás. My nehledáme nikoho, kdo touží po plané sensaci, osobní slávě nebo po chvilkovém pobavení.*

*Hledáme mladé, zdravé a vytrvalé lidi, zejména od 16 do 18 let, kteří milují svou vlast a letectví.*

*Chceš-li být jedním z nich, přijď mezi nás. Odměnou za tvou vytrvalou práci ti budou první lety v azurovém moři pod bílými oblaky.“*

**(Semtínský úderník, květen 1954)**

První květnový týden letiště v Novém Dvoře v péči p. Roušara prodělalo opět „kosmetickou kúru“ spočívající v diskování a válcování, protože v místech, kde byla založena drenáž si hlína sedala a na povrchu se objevily mírné propadliny.

Přestože již 2.6.1953 oficiálně mělo dojít k přeznačení směru hlavní VPD z 06-24 na 07-25, svazarmovské orgány i těch nejvyšších pater to nějak nevzaly na vědomí a stále ve „služební“ agendě se objevoval údaj 06-24. A tak to zůstalo i pro více než další dvě desetiletí, aniž by to někomu vadilo, protože co bylo na papíře, to platilo!

## 8.května 1954

Ve Vrchlabí úspěšně dokončil pilotní zkouškou motorový výcvik Milan Zobač. A jako plachtařskému instruktorovi mu návdavkem přibylo i instruktorské oprávnění pro výcvik K-68/109.

O výcviku K-68/109 již padla zmínka dříve, tak si pojďme vysvětlit, o co vlastně šlo. Někoho totiž napadlo, a dlužno poznamenat, že to nebyl až tak úplně špatný nápad, že letové vlastnosti cvičného větroně LF-109 „Pionýr“ nejsou nepodobné letovým vlastnostem motorového letounu K-68, což byl v té době populární a rozšířený L-4 „Piper Cub“. Tak proč základy výcviku na kluzáku – rovný let a zatačky - necvičit na „pajprech“? Vždyť když se u „pajpra“ stáhne plyn, tak klouže stejně jako „pincek“!

Slovo dalo slovo a nová metodika byla na světě. Jenže neměla dlouhého trvání. „Pajprů“ bylo čím dál tím méně a navijákové starty „pionýrů“ byly, i když kratší, přeci jen lacinější.

Ani v Přelouči, jak uvádí Milan Zobač, se metoda K-68/109 v masovém měřítku neujala, protože s provozuschopností „pajprů“ to začínalo být dost nahnuté.

SVÄZ PRE SPOLUPRÁCU SARMÁDOU



**Vysvedčenie**

ABSOLVENTA kurzu pilotů motorového letání  
se získáním oprávnění kausváku a K68/109

SUDRUH  
Zobač Milan

NARODENÝ 10.3.1934 v Paudalovicích

ABSOLVOVAL tento kurz  
v ÚPS - Vrchlabí OD 29.4. DO 9.5.1954

S PROSPECHOM výtečným  
ve Vrchlabí

DŇA 8.5.1954

Milán Zobač  
predseda

Jana Kumpošť

NY 3 - 32598/53

Osvědčení o vykonání kursu

(Ze vzpomínek Milana Zobače)

"Jak jsem již uvedl dříve, létali jsme motorově v Přelouči, ale o pilotních zkouškách se moc nemluvalo. Až jednou přišel náčelník Kaňka s tím, že v Ústřední plachtařské škole ve Vrchlabí bude kurz pro vlekaře a instruktory na metodu K-68/109. Tak jsem se tam nějak dostal, i když jsem ještě neměl pilotní diplom. K mému údivu tam přijelo takových pilotů, kteří neměli pilotní diplom stejně jako já, víc.

Zdálo se, že vedení kurzu tím zaskočeno nebylo, protože bylo nařízeno, že na „pajpru“ každý provedeme jeden let s instruktorem, a když to bude dobré, tak bude dotyčný přeškolen na C-104. Takže jsem tam s instruktory školy Tímou, Kumpoštem a Syrovým létal s „cé stočtyřkou“ a později i s „basou“ (Z-381).

Na konci kursu přijela státní komise, udělali jsme zkoušky a dostali diplom pilota, ve kterém byly doložky, že jsem motorový pilot, vlekař a instruktor metody K-68/109.

Touto metodou jsem potom v Přelouči školil až do mého odchodu na vojnu."



Zleva: Moravcová Zdena, ???, Dalibor Kaňka, Karel Bednář, Eva Tichá, Josef Tichý, Vršovský Eduard, ???; Nový Dvůr, květen 1954

10.května 1954

**SVAZARM**  
 Navijáková stanice  
 Krajského aeroklubu  
 Podhořany

Podhořany, 10.5.1954.

Č.j. 116/54/Ka  
 Věc: ~~VT-7~~ OK-0816, pře-  
 zení na letiště Skuteč.

S v a z a r m,  
 krajský aeroklub,  
 V y s o k é M ý t o .

Žádám dodatečně o povolení a schválení převozu větroně VT-7 OK-0816 z letiště Podhořany na letiště Skuteč. Tento převoz byl již uskutečněn bez Vašeho předchozího povolení.

Důvody k přemístění větroně. Větroně je schopen pouze pro starty v aerovleku. Protože není naděje, že letiště Podhořany bude v dohledné době pro aerovleky uznáno, a z toho důvodu by větroně nemohl být plně využit, dohodl jsem se se s. Černým, že větroně přemístíme do Skutče. Instruktoři z Podhořan a i z jiných stanic budou tak mít možnost odlétat úkoly na tomto větroně ve Skutči. Odstraníme tak nedostatek z minulých let, kdy od roku 1950 byl tento větroně v Podhořanech pouze uskladněn, a za celou tu dobu na něm bylo provedeno snad jen asi 20 startů, zatím co na letišti s aerovlekovým provozem mohl být plně využit.

Žádám však, aby větroně byl nadále ponechán v držení stanice Podhořany, až do schválení letiště pro aerovleky, kdy bude přelétnut zpět.

V závěru prosím o prominutí, že převoz byl uskutečněn bez předchozího schválení náčelníkem a technikem kraj.aeroklubu. Stalo se tak z důvodu hospodárného využití motorových vozidel, při cestách z Podhořan a Skutče do Pardubic.

Náčelník stanice: *Lanka* Dalibor Kaňka.



K předchozímu dopisu malé vysvětlení: VT-7 (LF-107) „Luňák“ OK-0816 po havárii zaviněné 15.3.1951 při startu navijákem na Novém Dvoře pilotem Vršovským, dlel po dlouhý čas v „Rudém Letovu“ n.p., závod Kralupy. Tam mu „vyléčili“ všechna poškození a teprve 9.4.1953 vykonal další start. To už aerovletem a na přeloučském letišti! Tam do 17.5.1953 nalétal však jen 17 aerovleků v celkové době 5 hod. 31 min. A protože ze strany pilotů nebyl žádný další zájem na tomto typu létat, byl demontován, převezen a zakonzervován v novodvorském hangáru.

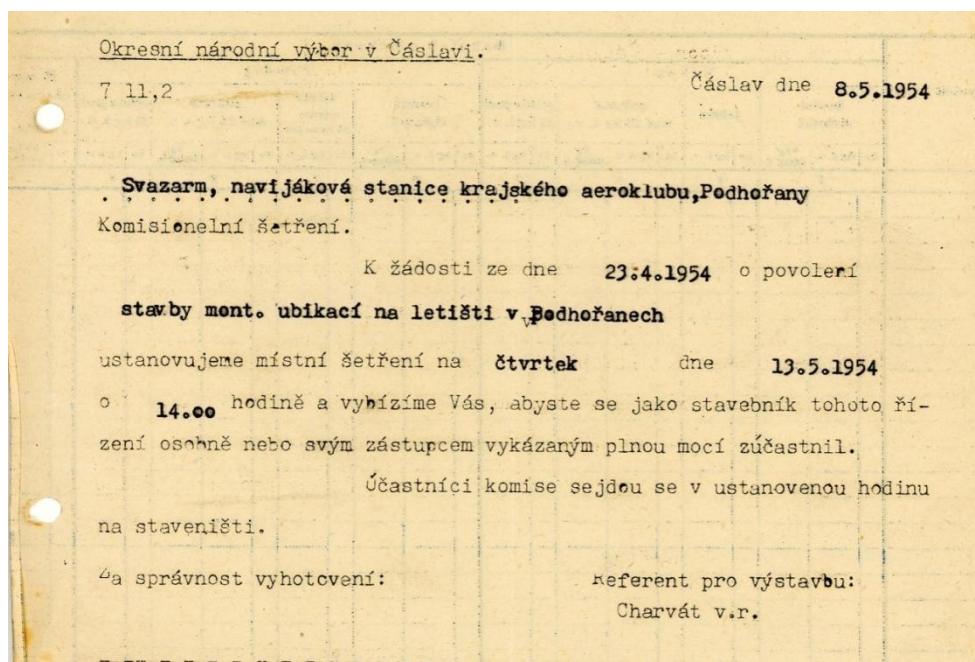
Tam ležel nevyužit až do května 1954, kdy došlo k dohodě mezi Navijákovou stanicí Podhořany a Aerovlekovou stanicí Skuteč. „Luňák“ pak v aerovlekovém provozu létal ve Skutči až do 28.7.1955.

### 12.května 1954

Státní zkoušku pilota motorových letounů úspěšně skládá Dalibor Kaňka a současně se tímto dnem stává i oprávněným vlekařem.

### 13.května 1954

Okresní národní výbor v Čáslavi – odbor výstavby – svolal na tento den místní šetření k výstavbě montované ubikace na letišti v Novém Dvoře.



### 14.května 1954

Rada stanice svolala na tento den schůzku instruktorů, aby tato, krom jiného, rozhodla o nominaci závodníků na Krajské závody plachtařů Pardubického kraje, které by se měly uskutečnit v Chrudimi od 6.6.1954.

Nominováni byli: Vršovský Eduard a Štrych Vlastislav.

Instruktorový sbor rovněž předložil Radě návrh k vyslání Zdeňka Balaše do kursu pro plachtařské instruktory v ÚPŠ Vrchlabí a Naděždy Vršovské do výběrového kurzu výkonného létání žen.

### 19.května 1954

Jedním z usnesení Rady KA Pardubice bylo vydání závazného předpisu o ustavení funkce „zástupce náčelníka pro věci politické“ ve všech Radách místních stanic.

Radě navigační stanice Podhořany nebyl navržen nikdo jiný, než jediný kandidát: Eduard Vršovský. Pochopitelně, že akt nominace na tuto navýsost „důležitou“ funkci musel být podložen patřičně stylizovaným posudkem.

**SVAZARM**  
Navigační stanice  
Krajského aeroklubu  
Podhořany

Podhořany, 19.5.1954.

Č.j. 125/Ka/54  
Věc: Vršovský Eduard-návrh  
na ZVP stanice Podhořany.

S v a z a r m ,  
krajský aeroklub,  
V y s o k é M ý t o .

Předkládám Vám návrh na zástupce náčelníka pro věci politické navigační stanice Podhořany, se stručnou charakteristikou.

V r š o v s k ý Eduard, narozený dne 12.4.1929 v Praze, povoláním dělník, syn dělníka, člen KSČ od roku 1947, člen ROH, člen Svazarmu od roku 1953.

Je instruktorem placht. II. třídy. V letectví pracuje již od roku 1945. Pravidelně se zúčastňuje činnosti stanice a značnou měrou se podílí na její výstavbě. Je iniciátorem různých akcí na výstavbu letiště. Má vřelý vztah k letectví a správně chápe polit. určení Svazarmu, což mnohokrát dokázal svou prací.

Po stránce politické vyspělostí je soudruh Vršovský na výši. Chápe správně důležitost politické a agitační práce na stanici a v krajském aeroklubu. Dá se předpokládat, že pod jeho vedením se politická a agitační práce na stanici zlepší a nadále jí bude věnována patřičná péče.

Náčelník stanice: *Kaňka* Dalibor K a ň k a .

31.května 1954



Vladimír Klínský, květen 1954

Na tento den je svolána členská schůze stanice. Po nezbytné politické „desetiminutovce“ jsou řešeny problémy týkající se dopravy na letiště (protože nová „erena“ ještě nemá povolení k přepravě osob), provozní nutností je vyškolení nových navigačníků a v neposlední řadě zahájení prací na výstavbě ubytovny.

Zástupce Rady KA Pardubice, který schůzi „dozoroval“, připomněl nutnost zlepšení kázně a vojenského vystupování!

(Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)

*"Dostal jsem od Rady stanice úkol vést se členy výcvik v pořadové přípravě a vojenském vystupování. Nic horšího mě potkat nemohlo! Věděl jsem, že toto regulérně u členské základny neprojde, a tak jsem to zkusil secvičit jako divadelní vystoupení pro případ, že na letiště zavítá nějaká kontrola.*

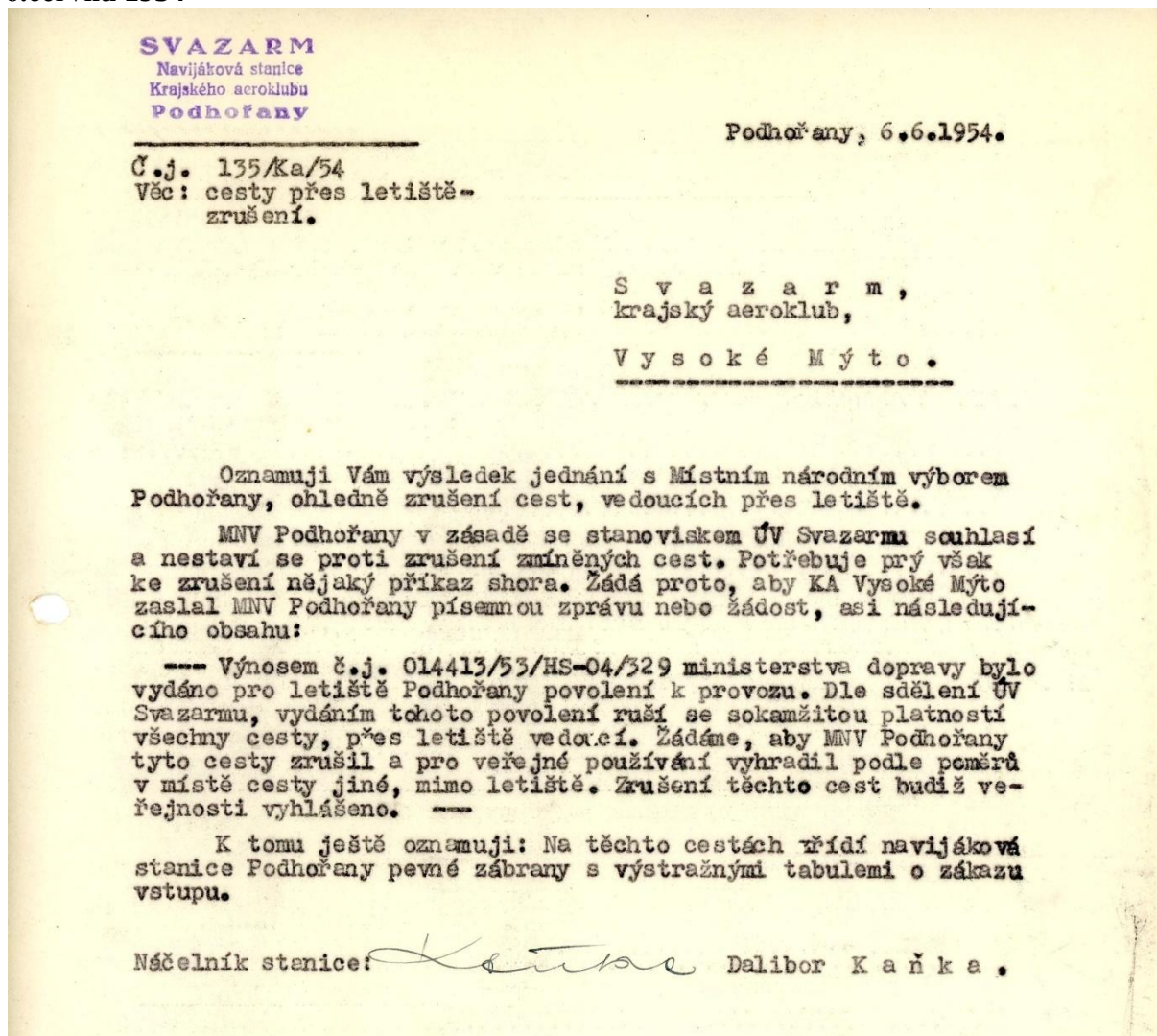
*To zabralo. Za chvíli kluci i dívky pochodovali jak elitní*

jednotky kadetů carské ochranky, navzájem si vykali a s důrazem se oslovovali 'soudluhu a soudlužko', to, jakože mají vrozenou vadu řeči. Dvacet minut nácviku a bylo to! Všichni učinění Švejkové!

Jen náčelník Kaňka, když nás viděl, kamsi zmizel se slovy: 'meju si ruce'.

Naštěstí jsme to 'divadýlko' nikdy nemuseli nikomu předvádět a na nějakou pořadovou přípravu se časem zapomnělo.“

6.června 1954



*Dopis ke zrušení polních cest přes letiště; červen 1954*

Faktem zůstalo, že ač snaha náčelníka Kaňky byla zřejmá, někde se něco „zaseklo“. Polní cesty, které byly zaznamenány v katastrální mapě, nejenže nebyly přeloženy, nebyly však ani zrušeny!

Upřímně řečeno, až taková tragédie to nebyla. Místní obyvatelstvo znalé poměrů tyto cesty využívalo pouze v době letové nečinnosti a krom toho na exponovaném místě na kopci při letovém provozu stával „mávač“, k jehož povinností patřilo i korigovat případný provoz nebo pohyb osob po cestě. Pravda je, že když po cestě přejela těžká zemědělská technika, většinou po ní zůstávaly v terénu vyjeté „koleje“, které se musely smykováním zarovnat. Ale to se stávalo tak maximálně třikrát do roka, při osevu, při sklizni a podzimní orbě.



Téhož dne byly na letišti v Chrudimi zahájeny 2.krajské závody plachtařů KA Pardubice. Ty se tentokrát celkem vydařily. Podhořany reprezentovali Štrych a Vršovský. Posledně jmenovaný létal s VT-125 OK-0723 a závody vyhrál! A dostal diplom „Mistr pardubického kraje“. Nejen, že mu tímto vítězstvím neobyčejně stouplo již tak dost vysoké sebevědomí, ale vysloužil si tím, s notnou dávkou ironie, i novou přezdívku: „Mistr“!



„Mistr“ Eduard Vršovský



Vlastislav Štrych s pomocníkem

(Ze vzpomínek Milana Zobače)

*"Byl jsem na tyto závody delegován jako vlekař. Onoho dne bylo krásně. Všechno klapalo jako na drátku, termika fungovala a všechny větroně připravené na startu byly během chvíle ve vzduchu, takže my, vlekaři, jsme byli za chvíli bez práce a začali se nudit.*

*V tu dobu si jeden z činovníků, kteří se motali na startu, usmyslel, že si na motocyklu zajede pro něco do hangáru, který byl na druhé straně letiště. Ovšem v tu samou chvíli se u hangáru jiný činovník rozhodl, že nutně musí na startu vyřídit nějakou důležitou záležitost. Taktéž sedl na motocykl a oba se rozjeli.*

*A nebudete věřit, k velkému potěšení všech přihlížejících se uprostřed letiště srazili. No, to se jen tak nevidí!*

*Vypuklo náramné veselí. Oba řidiči však již tak veselí nebyli. Ač oba nezraněni, se slzami v očích prohlíželi své do sebe zakleslé notně pochroumané stroje.*

*Ale to už se schylovalo k další události. Nad kopečky nedaleko letiště se vyvinul mohutný kumulus, který se pomalu měnil v bouřkový mrak – cumulonimbus.*

*A poblíž poletoval Vlasta Štrych, řečený Vokurek. I nenapadlo ho, že do toho mraku vleze, že tam bude pořádný stoupák?*

*Napadlo! Stoupák tam doopravdy byl a ne ledasjaký. Ručičky obou variometrů se prý zarazily o zářky, ale nebojsa Vokurek se rozhodl točit. Jenže po pár otočkách ztratil prostorovou orientaci a řízení se mu vymklo z rukou. Všude kolem se hrnuly záclony vody a do větroně začaly mlátit už i kroupy.*

*Vokurek dospěl k závěru, že nejrozumnější bude ze Šohaje vyskočit. Když odhodil překryt kabiny, tak ty kroupy začaly mlátit i do něj. Než se stačil odkurtovat, tak se milý Šohaj nějak uklidnil a za pár vteřin bokem vyplul z mraku jen s mírným náklonem.*

*Vokurek přistál. Sice bez kabiny, ale zato s pořádnými boulemi na hlavě! Dav ho hned začal utěšovat a odborníci mu korunou ty boule zamačkávali.*

*Tak skončil jeden letový den na závodech a lidi měli na co vzpomínat. "*



*Stojící zleva: ???, Eduard Vršovský, Karel Bednář, Dalibor Kaňka, Jaroslav Strouhal, ???, ???, ???, ???; sedící zleva: Stanislav Moravec, Zdena Moravcová, Naděžda Vršovská sr., Naděžda Vršovská jr., Eva Tichá, Josef Tichý, ???; Nový Dvůr, léto 1954*

## 28.června 1954

V zasedací místnosti KV Svazarmu v Pardubicích se schází v pořadí již 11.schůze Rady navijákové stanice Podhořany.

Pro stanici je dobrou zprávou informace, že v opravnách Medlánky jsou po generální revizi k převzetí připraveny Z-24 OK-8323 a 8523 a že stanici bude přidělen sanitní automobil Praga A 150 SPZ NE-82-07.

Potvrzení o řádném nabytí ojetého vozidla.

Druh vozidla: Zdravotnický silniční Značka a typ: Praga A-150  
Číslo motoru: 78417 ..... Číslo podvozku: 78417  
Uvedené vozidlo, popsané v odhadní listině čís: .....  
KJV v..... bylo dne..... řádně  
odprodáno vojenskou správou. Pro ÚV Svazarmu Praha II. Opletalova 29.....  
Vojenská správa současně potvrzuje, že uvedené vozidlo bylo před  
1. 6. 1946 na celním území ČSR.  
Toto potvrzení vydává vojenská správa jako doklad k žádosti držitele  
uvedeného vozidla o vydání typového osvědčení.

V Hranicích, 7.července..... 1954.

Razítko a podpis  
vojenské správy  
*Komandant*



ÚV Svazarmu totiž přijal, ve snaze posílit prvotní zdravotní péči při zraněních a úrazech, které obecně na letištích začaly přibývat, opatření, že každé letiště bude vybaveno sanitním vozidlem. To by mělo primárně zabezpečit první pomoc a případný převoz raněného do zdravotnického zařízení. K jiným účelům nesmělo být těchto vozidel užíváno!

A protože armáda ze svého stavu vyřazovala v té době již nevyhovující sanitory typu Praga A-150, našel jeden „kousek“ nové uplatnění na letišti v Novém Dvoře.

(Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)

*"První co bylo, když sanita dorazila na letiště, že jsme ji museli dokonale vypucovat. Moje nastávající (byla povoláním zdravotní sestra) se nestačila divit, co její útroby skrývaly za poklady! V šuplíčkách tam byly poschovávány různé chirurgické nástroje ve stavu silné koroze, dózy s prášky, ale bez označení, pytlíčky s antibakteriálními zasypy, na nichž se vesele bujela plíseň, tuby s podezřelými mastmi všech barev a vůní. Krom pytle se ztvrdlou sádrou jsme tam našli i mnoho balíčků s obinadly, gázou a vatou, vše vzorně zabaleno, made in wehrmacht! Jediné, co by snad bylo použitelné, byly ampule s jódovou tinkturou, ale nenašel se odvážlivec, který by dobrovolně na sobě aplikoval jejich antiseptický účinek."*

#### Praga A 150

Byl to vlastně vůz Škoda 150 (typ 943), který byl vyvinut jako lehký nákladní automobil s užitečnou hmotností 1,5 t. Hnací ústrojí pocházelo z osobního automobilu Škoda Favorit 2000 OHV. Již v roce 1942 výroba Škody 150 předčasně skončila, a to z rozhodnutí německých okupačních úřadů. Po válce došlo k obnovení výroby, avšak ta byla ministerským rozhodnutím přesunuta do bývalé továrny Aero ve Vysočanech, tehdy součásti Leteckých závodů, n. p. Zde stavěné vozy nesly označení Aero 150.



*Sanitní automobil Praga A 150; Nový Dvůr, červenec 1954*

Tamní výroba však trvala jen krátce, mezi lety 1946–1947. Poté byla opět přesunuta, a to do bývalé továrny Praga v Letňanech, tehdy taktéž součásti Leteckých závodů, n. p. Zde byly mírně upravené automobily Škoda/Aero 150 vyráběny pod jménem Praga A 150 do roku 1951.



Základním provedením se stal valník, byla však nabízena i skříňová nástavba, kterou armáda zařadila do výzbroje jako silniční sanitní vozidlo.

Vozidlo je poháněno řadovým, vodou chlazeným zážehovým čtyřválcem s rozvodem OHV. Zdvihový objem motoru je 2091 cm<sup>3</sup> nejvyšší výkon 38 kW (52 k) při 3200 ot/min, trvalý výkon 33 kW (45 k) při 2600 ot/min.

Kabina vozu je smíšené konstrukce, s dřevěnou kostrou potaženou ocelovým plechem. Uvnitř se nachází dvoudílné sedadlo, sahající přes celou šířku budky. Pod ním je uložena palivová nádrž, akumulátor a nářadí. Skříňová nástavba zdravotnické verze byla vybavena uzavíratelnými prostory pro zdravotnický materiál a ložem pro fixaci přenosných nosítek, byl zde prostor pro dva členy zdravotnického personálu..

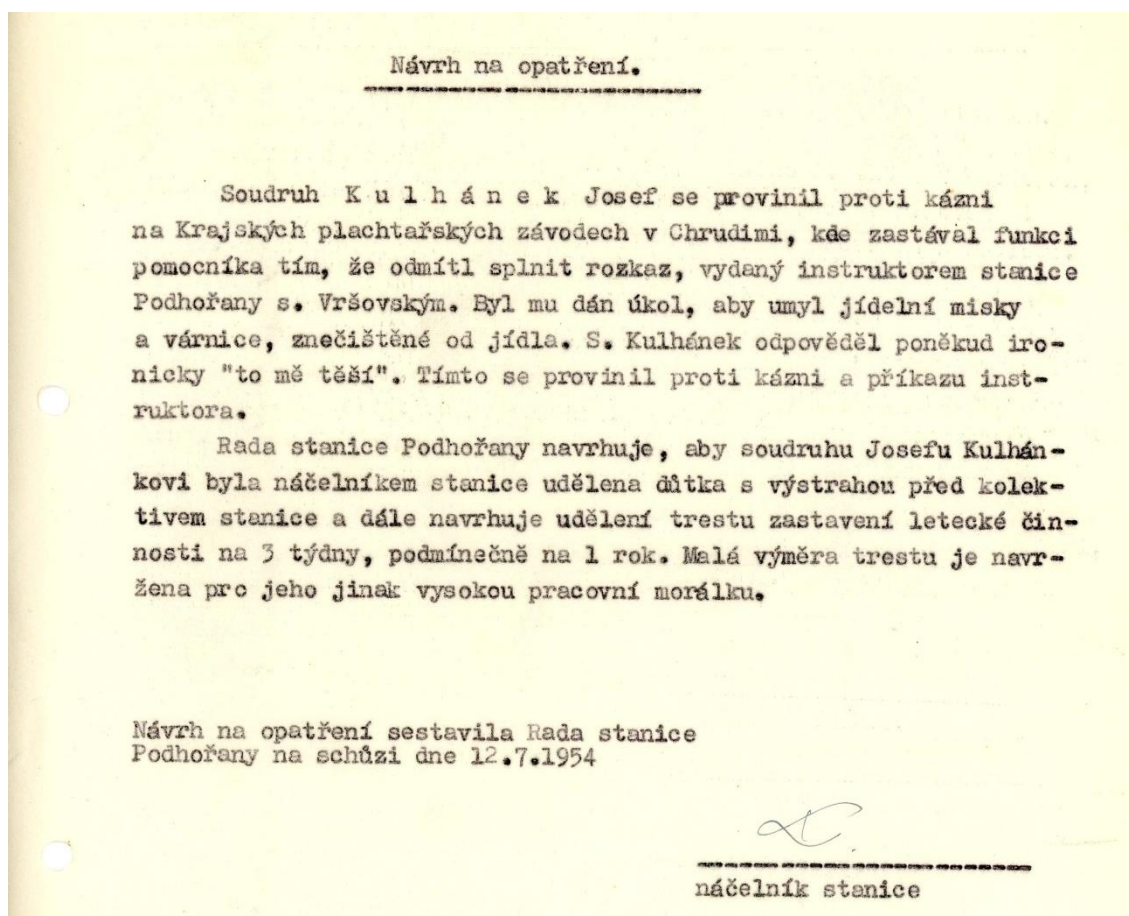
Celková hmotnost: 3500 kg, největší rychlost plně zatíženého vozu bez přívěsu: 80 km/h, spotřeba zatíženého vozu bez přívěsu: 15–16 l/100 km

V rámci objektivit nutno dodat, že přísné nařízení o využití vozidla pouze ke zdravotnickým účelům se začalo záhy obcházet. Stálo-li vozidlo na startu, stávalo se při méně vlídném počasí útlukem časoměřiče, řídicího létání i všeho pomocného personálu.

Nezřídka se stávalo i osobním vozidlem pro různé „pojízdky“ funkcionářů stanice. Toť ale jen poznámka na okraj.

## 12.července 1954

K jednacímu stolu opět zasedla Rada stanice. Krom běžné administrativy však musela řešit i kázeňské přestupky. Předseda Rady Vršovský chtěl zřejmě okolí dokázat, kdo je tady pánem!



### P o s u d e k .

Soudruh Josef K u l h á n e k , nar.dne 1.8.1934 v Holicích, bytem Pardubice, Divadelní 49, povoláním studující Vys.šk.chem. v Pardubicích. Členem Svazarmu je od 1.1.1953, převeden z Dosletu. Je žákem bezmot.létání II.kategorie.

Je povahy vznětlivé a kamarádské, kolektivní. Je pracovitý, avšak jeho přílišná zbytečná hovornost je příčinou, že každý nepřijemný úkol omlouvá, avšak po rozhovoření si pravidelně nechá věc vysvětlit. V kolektivu je oblíben. Povinnosti na něho kladené vykonává dobře. V plachtařském výcviku je dobrý, a má předpoklad stát se dobrým plachtařem.

Posudek byl sestaven Radou stanice Podhořany, na schůzi dne 12.7.1954.

  
-----  
náčelník stanice.

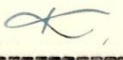
Bez úhony nevyšel ani Zobač, na kterého si stěžoval sám krajský náčelník Kohoutek.

### N á v r h   n a   o p a t ř e n í

Soudruh Milan Z o b a č, na krajských placht.závoděch v Chrudimi, kde zastával funkci vlekaře, se provinil proti platnému předpisu o létání tím, že svévolně vzal na palubu vlečného letounu C-106 OK-DRN při zalétávacím letu pasažéra z řad pomocníků závodníků. Na otázku s. náčelníka KA odpovídal vyhýbavě až ironicky a patrně zapomněl na služební odstup.

Rada stanice navrhuje, aby soudruhu Zobačovi byl udělen trest šest týdnů zastavení letecké činnosti s účinností ode dne vykonání skutkové podstaty trestného činu, avšak po dobu zastavení letecké činnosti se musí zúčastňovat prací na letišti, spojených s výstavbou letiště. Dále Rada stanice navrhuje, aby o tomto jeho přestupku byla uvědomněna závodní skupina ČSM v ÚVR Opocínec, a s. Zobač napomenut před členskou schůzí. Domníváme se totiž, že ČSM může být vlivným pomocníkem při jeho výchově.

Návrh na opatření sestavila Rada stanice Podhořany na schůzi dne 12.7.1954.

  
-----  
náčelník stanice.

Dále Rada rozhodla o konání soustředění výkonných plachtařů ve dnech 1.8.-9.8.1954, kdy na stanici bude ze Skutče zapůjčen LG-130 „Kmotr“ OK-1261.

### 13.července 1954

Náčelník Navijákové stanice Podhořany Kaňka oznamuje technikovi KA Pardubice, že na základě jeho rozkazu čj.138/OS/54 odeslal dne 10.7.1954 dráhou Opravnám n.p. Kbely motor z nákladního auta Steyer i s převodovkou, jehož oprava v podmínkách stanice nebyla uskutečnitelná.

Z výkazu stavu motorových vozidel předložených technikovi KA Pardubice však vyplývá, že v tu dobu už nákladní automobil Steyer SPZ Č-PA 1351 nebyl evidován, stejně jako Ilo Tempo SPZ Č-PA 389. (Tato vozidla byla pravděpodobně odstavena z provozu a sešrotována).

### 19.července 1954

Do Přelouče přibyla nová Aero C-104 OK-AXX. Měla být posilou pilotního výcviku, protože z letky „pajprů“ už mnoho nezbývalo a udržet jednotlivé kusy v letuschopném stavu bylo čím dál složitější. Ale létalo se a nedá se říci, že by letová činnost byla zanedbatelná.

Během roku se na letišti v Přelouči vyskytovaly tyto letouny: Piper L-4J OK-YIO, Piper L-4H OK-XHU, Piper L-4 OK-APL, C-104 OK-CAB, C-104 OK-AXX, C-104 OK-AXL, C-104 OK-AQX, C-104 OK-BFD, Z-22 OK-ENU, Z-281 OK-AWO, Z-381 OK-DRJ, Z-381 OK-DRN, Z-381 OK-AMV.

Mezitím v Pardubicích finišovala výstavba vojenského letiště s 2500 metrů dlouhou betonovou VPD, prioritně určeného pro proudovou techniku 4. a 18.stíhacího leteckého pluku a nikdo ani netušil, že se nad existencí letiště v Přelouči začínají stahovat černé mraky.

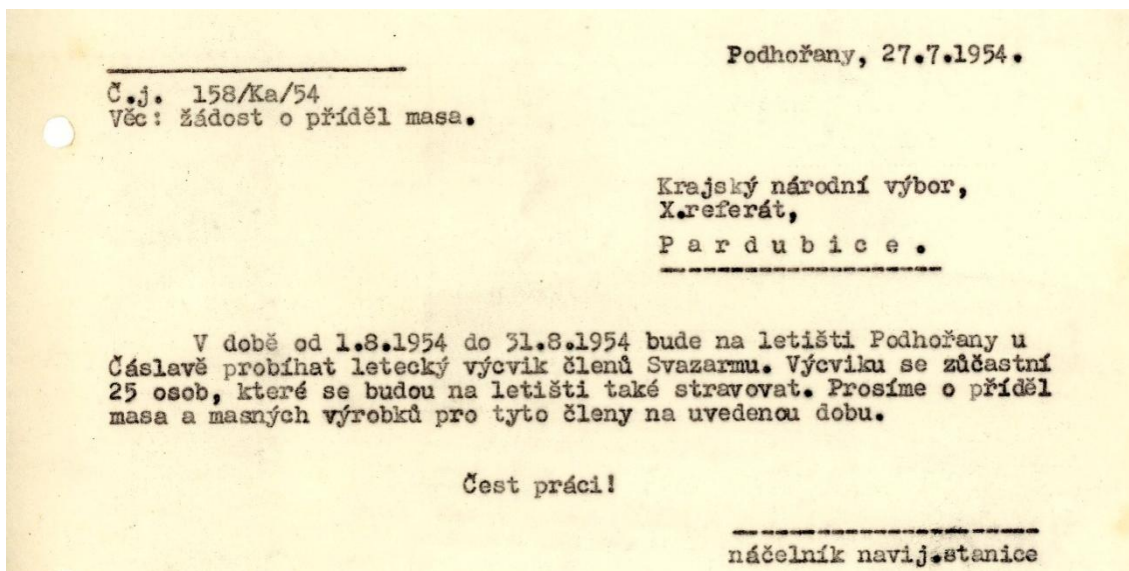


*Vojenské letiště Pardubice; červenec 1954*



27.července 1954

Rada Navijákové stanice naplánovala další plachtařské soustředění od 10.8. do 31.8.1954. To, že už před rokem byl zrušen přidělový systém neznamenovalo, že všeho bylo dostatek. Dokladem toho necht' je tato žádost, zaslaná až na Krajský národní výbor!



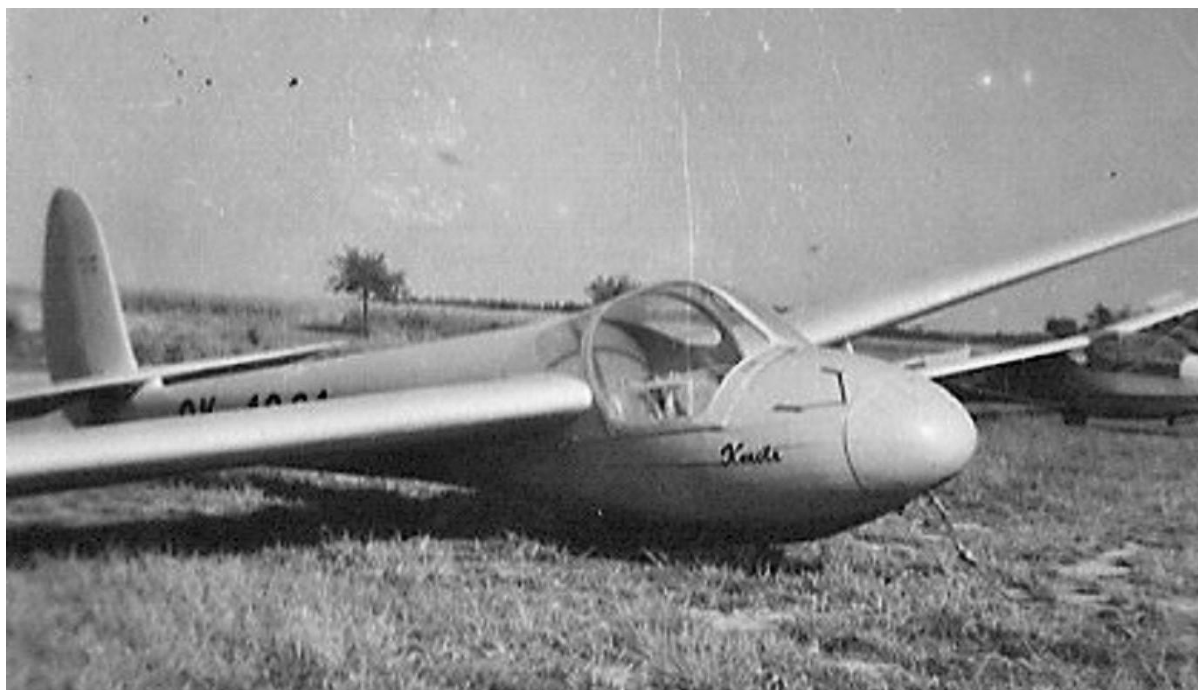
*Žádost o přidělení masa a masných výrobků; Nový Dvůr, červenec 1954*



(Semtínský úderník, srpen 1954)

6.srpna 1954

Zpeřtřením soustředění se na jeden letový den stal LG-130 „Kmotr“ OK-1261. Léтали na něm hlavně instruktoři, ale na „svezení“ se těšili i další piloti. Jenže ...



*LG-130 „Kmotr“ OK-1261; Nový Dvůr, 6.8.1954*

#### LG-130 Kmotr

Byl to československý dvoumístný středoplošník celodřevěné konstrukce se sedačkami vedle sebe.

Koncem čtyřicátých let minulého století byl ministerstvem dopravy i přes odpor armády vypsán projekt na dvojsedadlový kluzák dřevěné konstrukce se sedadly umístěnými vedle sebe. Jeho vývoj spadá do počátku roku 1948, kdy se skupina inženýrů pod vedením Vladislava Marcola pustila do vypracování plánů.

První prototyp XLG-30 (imatrikulace OK-9010) byl sestaven již v listopadu 1948 a téhož roku byl také zalétán. Tovární testy byly ukončeny počátkem roku 1949. Bylo dohodnuto, že v srpnu 1951 bude dodána nultá desetikusová série LG-130 (výr. č. 1-10, OK-1200-OK-1209). Sériová výroba Kmotra pokračovala v roce 1952 třicetikusovou produkcí od výrobního čísla 11 po 40 (OK-1240 až OK-1269).

Trup byl oválného průřezu byl třípodélníkový, poloskořepinové konstrukce potažený diagonálně překližkou.

Kokpit se sedadly vedle sebe byl zakryt tvarovaným překrytem z plexiskla, jehož oba přední hlavní díly byly samostatně odnímatelné. Společná přístrojová deska obsahovala rychloměr do 200 km/h, výškoměr do 10 km, variometr do  $\pm 5$  m/s, variometr do  $\pm 30$  m/s, kompas a zatáčkoměr. Řízení bylo zdvojené.

Přistávací zařízení tvořila v přední části trupu uchycená jasanová lyže o šířce 90 mm odpružená gumovým tlumičem, za ní bylo pevné kolo o rozměru 420×150 mm. Ostruha byla z listového pera.

Celodřevěné křídlo bylo dělené, samonosné, jednonosníkové. Náběžná hrana tvořila s nosníkem torzní skříň potaženou diagonálně překližkou. Zadní část křídla byla potažená plátnem. Brzdící klapky typu DFS měly celokovovou konstrukci. Křídélka byla celodřevěná potažená plátnem.

Ocasní plochy měly dřevěnou konstrukci. Výškové kormidlo bylo potažené plátnem, stabilizátor překližkou.

Technická data:

**Rozpětí: 16,00 m, délka: 7,57 m, nosná plocha: 21,80 m<sup>2</sup>, prázdná hmotnost: 275 kg, hmotnost za letu: 445 kg, minimální rychlost: 56 km/h, maximální rychlost: 190 km/h, Klouzavost při 80 km/h: 21,8**

... při navijákovém provozu došlo k havárii VT-24 OK-8323. Pilotka Pilná nezvládla pilotáž při přerušení tahu navijáku (prasklo lano), ke kterému došlo ve fázi přechodu do strmého stoupání. Nedostatečně potlačila, aby převedla větroň do klouzavého letu, čímž ztratila rychlost a větroň přešel do strmého klesání. Přídí narazil na zem a převrátil se na záda.



*Havárie VT-24 OK-8323; Nový Dvůr, 6.8.1954*

Přestože havárie vypadala dost děsivě, pilotka vyvázla bez sebemenšího zranění. Horší to bylo s větroňem, ale protože nárazem nebyly dotčeny žádné důležité konstrukční uzly, škodní komise usoudila, že je ještě dost času na „sekyru“, a tak byl větroň odvezen na léčebnou kúru do Chocně.

Nicméně ten den bylo po létání!

### **16.srpna 1954**

Opět zasedla Rada stanice a řešila, co s VT-52 OK-9208, se kterým se nesmělo létat, a který jen zabíral místo v hangáru.

(Pár pamětníků svého času vzpomínalo, že i přes zákaz létání se „Jeřáb“ několikrát vydal startem z navijáku do nebeských výšin, nicméně jednoho dne byl rozebrán, naložen na transportní vůz a odvezen do Vysokého Mýta. Tam jeho stopa končí a už nikdo nikdy o něm neslyšel.)

Svůj díl za poškozeného „Krajánka“ vyfasovala i pilotka Pilná, ale protože tehdy ještě byl v dobré paměti obdobný výkon Vršovského s „Luňákem“ v roce 1951, pozdvižení kolem havárie brzy utichlo.

Rada také rozhodla, že k zabezpečení letových dní po ukončení soustředění se bude na letiště jezdit z Pardubic „erenou“ mimo soboty i každé úterý a čtvrtek. „Erena“ totiž konečně obdržela povolení k přepravě osob.

Je svolána členská schůze na den 23.8.1954.



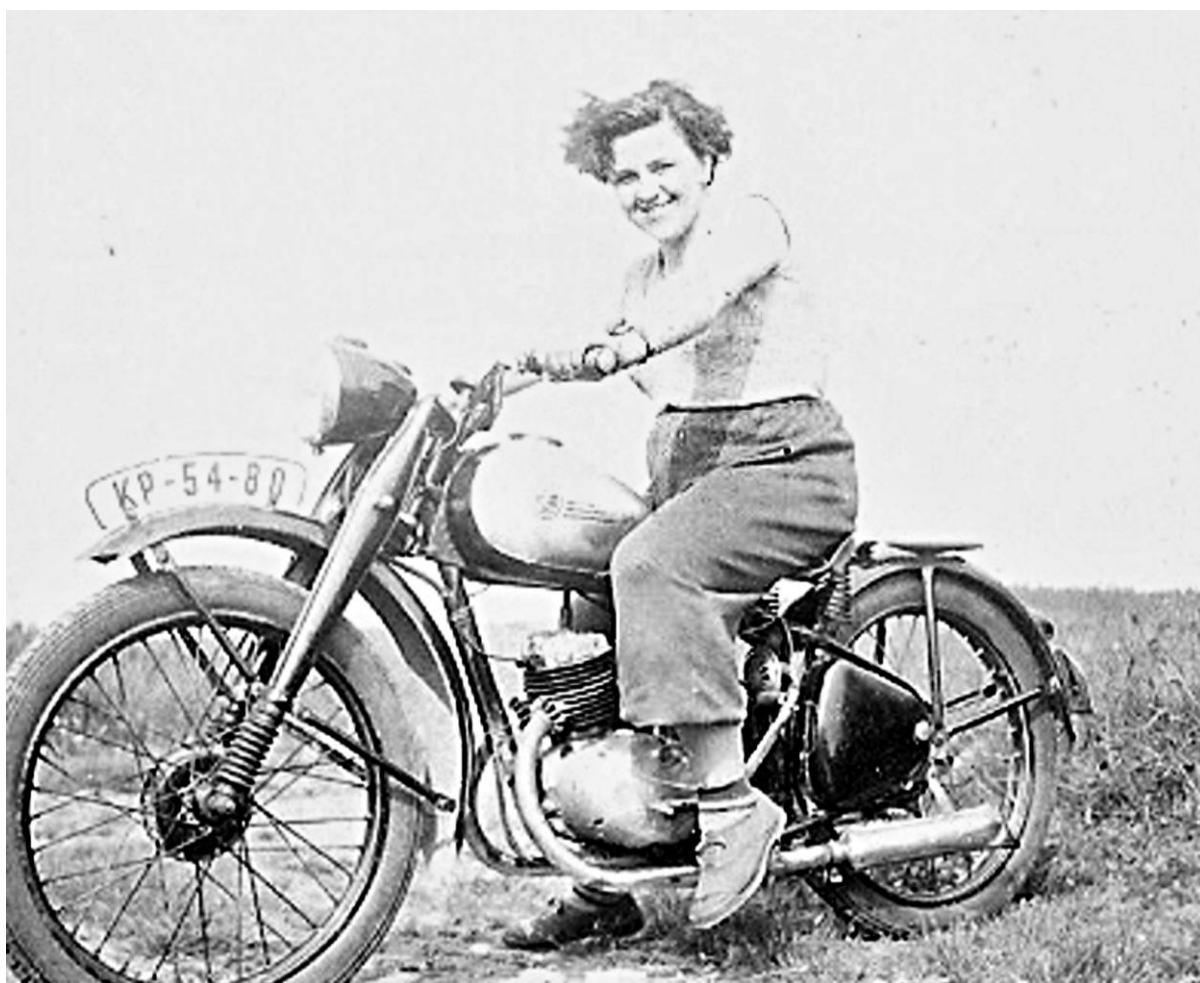
### 23.srpna 1954

Členská schůze se konala v zasedací místnosti KV Svazarmu v Pardubicích. Gratulace k zisku „stříbrného C“ patřila pilotům Vršovské (č.519) a Moravcovi (č.520), který se však začal více věnovat motorovému létání.

Krom organizačních záležitostí spojených s letovým provozem členská schůze přijala nové rozdělení „socialistického vlastnictví“ větroňů a pomocných prostředků:

VT-125 OK-0711 – Štrych, VT-125 OK-0723 – Balaš, VT-125 OK-0744 – Vršovská  
VT-109 OK-2243 – Tyčová, VT-24 OK-8323 – Pilná, VT-24 OK-8523 – Strouhal;  
transportní vozy – Strouhal, naviják H-2 – Hostovský + Kafka, naviják Stratílek – Švabenský,  
traktor Svoboda 12 – Čížek + Svoboda, sanita Praga A 150 – Tichý, nákladní automobil Praga  
RN – Bednář + Vršovský, padáky – Gurtner, podvozky pod větroně – Koziel, padáčky na lana  
– Tichá, letištní budovy – Tichý + Vršovský.

Bylo vzato na vědomí přidělení motocyklu ČZ 125 SPZ KP-54-80. Motocykl byl přidělen k výhradní potřebě náčelníkovi letiště.



*Na motocyklu ČZ 125 pózuje ???; Nový Dvůr, srpen 1954*

### 30.srpna 1954

Schůze Rady stanice opět řeší otázku výstavby ubytovny.

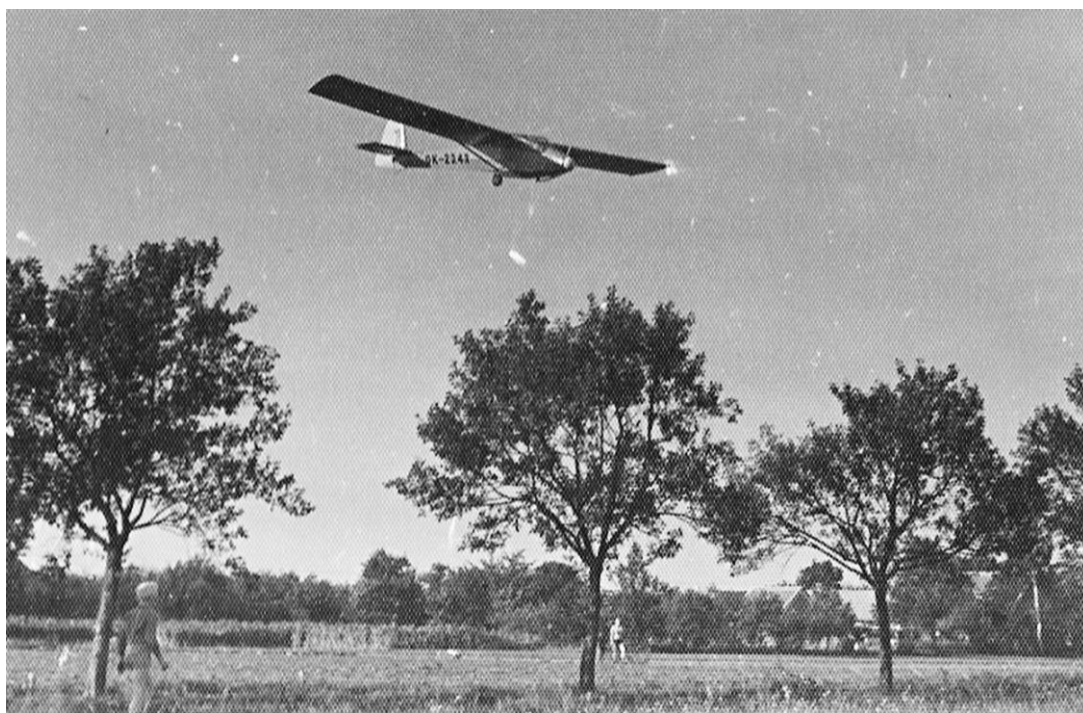
Začaly totiž „prosakovat“ informace, že původní záměr KA Pardubice přestěhování objektu ze svahového letiště (Radou stanice už od samého počátku odmítaný), se ruší. Zrušení projektu ze strany KA Pardubice tedy přípravu stavby ubytovny posunulo zpět do bodu nula! A protože čas běžel, vymýšlely se varianty dalšího postupu.

Nakonec bylo přijato usnesení kontaktovat Fiedlera a pokusit se vrátit k původnímu záměru využití nabízené modulové stavebnice dřevostavby.

Eduard Vršovský sděluje Radě, že ukončil pracovní poměr ve VÚOS. Nastupuje od 1.9.1954 do nového zaměstnání, a to jako řidič u Okresního svazu spotřebních družstev.



*Foto letiště Podhořany s patrnými stopami po zemních úpravách a s jasně zřetelnými cestami vedoucími přes letiště; Nový Dvůr, léto 1954*



*Přistání ve směru 120 je stále přes vzrostlé stromořadí; Nový Dvůr, září 1954*

### 5.září – 2.říjen 1954

V těchto dnech probíhá v ÚPŠ Vrchlabí kurs pro plachtařské instruktory, ke kterému byl Radou stanice vyslán Zdeněk Balaš.

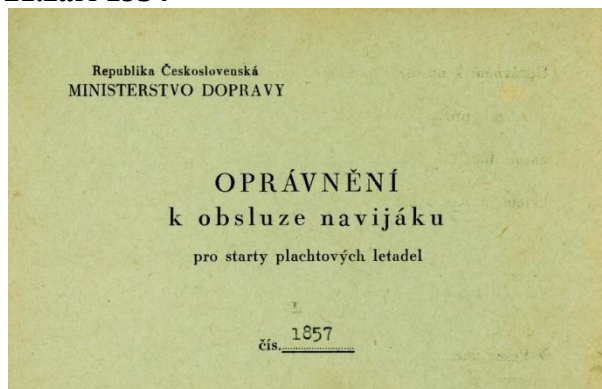
V Praze se uskutečnil velký letecký den, který „erenou“ navštívila početná delegace novodvorského letiště.

### 13.září 1954

Patnácté zasedání Rady stanice v tomto roce přineslo rozuzlení otázky zamýšlené výstavby ubikace! Vize stěhování staré budovy ze svahového letiště vzala definitivně za své a díky iniciativě Štěpána Fidlera se na KA a KV Svazarmu Pardubice podařilo prosadit záměr vybudování modulové dřevostavby, která byla uložena ve skladu MNO.

S předstihem se na vytýčeném prostranství novodvorského letiště začato s výstavbou zděných komínů, jež nebyly součástí dodávky.

### 21.září 1954



*Ukázka formy legitimace oprávnění navijákaře; září 1954*



*Zleva: Milan Zobač, Dagmar Schüclerová, ???, Naděžda Vršovská jr.,  
Naděžda Vršovská snr.; Nový Dvůr, září 1954*



27.září 1954

Na základě výzvy Ministerstva národní obrany provedl náčelník stanice Kaňka soupis nemovitého národního majetku, který je Navijákovou stanicí Podhořany využíván pro potřeby zabezpečení letového provozu na letišti Nový Dvůr.

Svaz pro spolupráci s armádou,  
navijáková stanice kraj-  
ského aeroklubu,  
Podhořany u Čáslavě.

Č.j.: 182/Ka/54

Podhořany, dne 27.září 1954.

Věc: Hlášení národního majetku.

Ministerstvo národní obrany,  
P r a h a .

Podle výzvy ministerstva financí ze dne 4.srpna 1954,  
uveřejněné v U.l. částka 98/1954  
přihlašujeme u Vás tento národní majetek:

Pozemky v katastrálním území Podhořany, okres Čáslav. Číslo par-  
celní, druh, jakostní třída a výměra podle výpisu z pozemnost-  
ních archů (zvláštní přílohy)

Pozemky tvoří souvislý celek a jsou používány jako letiště.

Přibližná hodnota pozemků asi 70.000 Kčs.

Pozemky se nachází v těsném sousedství jižně osady Nový Dvůr,  
katastrální území obce Podhořany, okres Čáslav.

Jsou užívány jako letiště pro výcvikové účely krajského aeroklubu  
Svazu pro spolupráci s armádou Pardubice.

Byly získány přidělem čís. 98 podle zák. čís. 142/1947 Sb. - revize  
1. pozemkové reformy (dosud úředně nezaneseno)

Svaz pro spolupráci s armádou má i nadále zájem o užívání těchto  
pozemků, k účelům nahoře popsaným.

Jiná nová úprava majetko-právních vztahů se nenavrhuje.

Poznámka: Letiště vedeno v evidenci u voj.správy posádka Čáslav,  
(nadřazená složka VSS Pardubice).

Přílohy: 2 listy.

 *Kaňka*  
náčelník navijákové stanice  
Podhořany

Za povšimnutí stojí věta: „Byly získány přidělem č.98 podle zák.č. 142/1947 Sb. – revize 1.pozemkové reformy (dosud úředně nezaneseno)“

Bohužel, „úředně zaneseno“ ani nikdy nebylo, což se velmi negativně projevilo po tzv. „sametové revoluci 1989“.

Kraj: Pardubice  
Okres: Čáslav  
Katastrální území: Podhořany

Opis návrhu přidělu půdy pro katastrální území Podhořany.

Den převzetí přidělu 1.10.1948.

Přidělc: Československý stát - ve správě ministerstva  
národní obrany.

| čís.<br>parcelní | jakost.<br>třída | druh<br>půdy | výměra |                  |
|------------------|------------------|--------------|--------|------------------|
|                  |                  |              | ha     | a m <sup>2</sup> |
| 635/1            | 4                | role         | 2      | 51 75            |
| 635/1            | 5                | role         | 3      | 54 15            |
| 691/2            | 5                | role         | 1      | 84 03            |
| 605/1            | 4                | role         | 3      | 66 34            |
| 605/1            | 5                | role         | 7      | 17 79            |
| 605/6            | 5                | role         |        | 5 58             |
| 605/7            | 5                | role         |        | 5 07             |
| 696              | 5                | role         | 29     | 06               |
| 697/1            | 5                | role         | 22     | 31               |
| 697/2            | 5                | role         | 14     | 45               |
| 698              | 5                | role         | 27     | 87               |
| 699              | 5                | role         | 30     | 93               |
| 702/1            | 5                | role         | 17     | 62               |
| 702/2            | 5                | role         | 20     | 35               |
| 702/3            | 5                | role         | 4      | 41               |
| 703/1            | 5                | louka        | 6      | 90               |
| 703/2            | 5                | louka        | 8      | 36               |
| 704/1            | 5                | role         | 9      | 49               |
| 704/2            | 5                | role         | 7      | 13               |
| 705              | 5                | role         | 6      | 55               |
| 706              | 5                | louka        | 8      | 02               |
| 707              | 5                | role         | 10     | 43               |
| 708              | 5                | louka        | 2      | 19               |
| 709              | 5                | role         | 6      | 37               |
| 710              | 5                | role         | 19     | 78               |
| 711              | 5                | louka        | 7      | 70               |
| 712              | 5                | role         | 5      | 14               |
| 713              | 5                | role         | 4      | 96               |
| 714              | 5                | louka        | 9      | 67               |
| 715              | 5                | role         | 25     | 07               |
| 716/1            | 5                | role         | 35     | 80               |
| 716/2            | 5                | role         | 18     | 87               |
| 716/3            | 5                | role         | 26     | 52               |
| 720              | 5                | louka        | 33     | 12               |
| 716/4            | 4                | role         | 34     | 85               |
| 716/5            | 4                | role         | 17     | 53               |
| 716/6            | 4                | role         | 11     | 35               |
| 716/7            | 5                | role         | 20     | 38               |
| 716/8            | 5                | role         | 26     | 96               |



| čís.<br>parcelní | jakost.<br>třída | druh<br>půdy | výměra<br>ha a m <sup>2</sup> |
|------------------|------------------|--------------|-------------------------------|
| 722              | 5                | role         | 28 23                         |
| 723              | 5                | role         | 58 41                         |
| 724              | 5                | role         | 15 32                         |
| 729              | 5                | role         | 42 26                         |
| 730/1            | 5                | role         | 18 20                         |
| 730/2            | 5                | role         | 19 64                         |
| 731/2            | 5                | role         | 3 31                          |
| 732/2            | 5                | louka        | 3 07                          |
| 736/2            | 5                | louka        | 29 90                         |
| 736/3            | 5                | louka        | 2 50                          |
| 736/1            | 5                | louka        | 77 18                         |
| 736/4            | 5                | louka        | 39 78                         |
| 736/5            | 5                | louka        | 13 08                         |
| 736/6            | 5                | louka        | 18 66                         |
| 736/7            | 5                | louka        | 17 26                         |
| celková výměra   |                  |              | 28 01 65                      |

### 29.září 1954

Na pardubické letiště je dislokován 4.stíhací letecký pluk s letouny S-199 (v Československu po válce vyráběná verze německého stíhacího letounu Messerschmitt Bf 109G osazeného motorem Jumo 211), které byly 18.10.1954 nahrazeny proudovými letouny MiG-15. S nimi do Pardubic přišel i 18.SLP a koncem roku 1954 bylo pardubické letiště domovským přístavem 35 „migů 15“.

### 30.září 1954



Sanita Praga A 150 v obležení; stojící zleva: Eduard Vršovský, ???; zleva uprostřed: Miluše Pilná, Karel Bednář; zleva vlevo dole: Pavel Pilný, Vlastislav Štrych;  
Nový Dvůr, září 1954



Přestože se dosavadní letecká činnost na Novém Dvoře odbyvala bez závažných zranění, tudíž ani nebylo třeba „ostrého“ zásahu letištní sanity, byla Krajským aeroklubem Pardubice přidělena druhá. Jednalo se o stejný typ Praga A 150 sanitní verze s SPZ NE-02-87. Kde kdo nad tímto „darem“ kroutil hlavou, protože než dvě sanity, spíš by posloužil jeden schopný traktor!

Vysvětlení přišlo o měsíc později.

### 1.října 1954

Na letišti v Přelouči začal Milan Zobač se školením žáků-plachtařů metodou K-68/109. K tomu s váže i jeho vyprávění:

(Ze vzpomínek Milana Zobače)

*„Byly časy, kdy každé letiště mělo svého ‘patrona’ z řad řadových příslušníků SNB, pochůzkářů. Takového jsme měli i v Přelouči. Ten, krom svých normálních povinností měl za úkol i zvýšený dohled nad letištěm a při letecké činnosti se na letiště ve zvýšené míře rád chodil ‘zašívát a očumovat’ a my ho nenazývali jinak, než ‘orgánem’.*

*Já jsem na letišti Přelouč školil budoucí plachtaře v přímých letech a létání zatáček na letadle zvaném ‘pajpr’, což v mluvě úřední byl výrobek firmy Taylor Aircraft Corp. Piper L-4 Cub, u vojáků značený jako K-68.*

*Jednou takhle, když docházel benzin v nádrži, tak jsem zajel k hangáru a načepovali jsme plnou nádrž. Při návratu na start mi bylo ‘šéfy’ řečeno, abych svezl také i toho našeho policajta. Byl to takový pomešší člověk, ale o co byl menší, o to byl širší. Dle odhadu tak cca 130 kg živé váhy.*

*Naložili mi ho dopředu, spojenými silami zavřeli dvířka (on mu pořád přečníval zadek) a já jsem vyrazil až úplně na konec letiště, jelikož jsem předvídal zlé věci.*

*Na konci letiště jsem se otočil, dal plný plyn a milý ‘pajpr’ se pomaloučku rozjížděl, jako by se mu ani nechtělo. Bodejť by jo, to přeloučské letiště bylo trochu do kopce a motor Continental už taky neměl tu svěžest a sílu jako za války, kdy vozil Američany někde v Itálii !*

*Už jsme měli za sebou více než polovinu rozjezdové dráhy a pořád jsme jenom jeli. Potom se tento dopravní prostředek přeci jen odlepil od země a konečně jsme letěli, ale moc nestoupali. Blížil se práh dráhy letiště a my měli tak jeden metr výšky. S touto výškou jsme dolétli na konec letiště, kde vedla silnice Pardubice – Přelouč. A po té silnici právě přijížděla Tatra 111. Přijížděla z pravé strany, takže měla mít přednost!*

*Dodnes vidím ty dva chlapy v nákladáku, kteří byli přilepeni na předním skle a šofér zuřivě brzdil, až se mu kola smýkala a od pneumatik kouřilo.*

*Jeho zásluhou jsme se tedy šťastně minuli a po přeletu silnice začal terén klesat, takže jsme opticky získávali výšku.*

*Tak započal vyhlídkový let. Pravda, vůbec to nestoupalo, haldy u Chvaletic jsme přeletěli tak tak, a já se modlil, abychom v rovině u Labe povylezli alespoň o pár metrů výš, což se naštěstí podařilo.*

*Policajtovi se to moc líbilo, ani nepostřehl, že při startu mohl skončit na kapotě Tatry 111! Tak to byl jeden z mých mnohých vyhlídkových letů, let s orgánem.“*

### 4.října 1954

Ze zápisu schůze Rady stanice vyplývá, že není schopen ani jeden naviják, ani traktor Svoboda, což znamená na Novém Dvoře praktický konec plachtařského provozu. Zatím se ale ještě létají aerovleky ve Skutči a metoda K-68/109 v Přelouči.

Z Vrchlabí přišla nepříjemná zpráva, že Balašovi se na instruktorském kurzu nepodařila zkouška z teorie, tudíž instruktorské oprávnění nezískal.

Vrchlabí 4. 10. 1954.

Titl.  
Krajský náčelník Aeroklubu Svazarmu  
P a r d u b i c e.

Do kursu C - 2 nahlásili jste s. Baláše Zdenka z Pardubic, který tento kurs absolvoval v době od 5.9.1954 do 2.10. 1954. Instruktor-  
ské oprávnění však nezískal, jelikož jeho teoretické znalosti  
jsou naprosto nedostatečné, pro vykonávání instruktorské praxe.  
Po stránce letové je velmi dobrý. Bylo by proto za potřebí, kontro-  
lovat jeho zdokonalování se v teorii a poslat jej na oprávnou zkoušku  
v termínu do dvou měsíců.

Pro Vaši informaci uvádím přehled známek jak z přijímacích tak  
ze závěrečných zkoušek.

|                   |   |   |
|-------------------|---|---|
| Aerodynamika      | 2 | 3 |
| Meteorologie      | 4 | 4 |
| Navigace          | 2 | 2 |
| Stavba            | 3 | 5 |
| Přístroje         | 2 | 3 |
| Předpis o lét.    | 4 | 3 |
| Umění vyučovat    |   | 4 |
| Politická výchova |   | 2 |
| Praktické létání  |   | 5 |

SVAZ PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDOU  
Ústřední plachtařská škola  
VE VRCHLABÍ

v.r. *Glebo* V.

Zpráva z ÚPŠ Vrchlabí, říjen 1954

Zdeněk Baláš se pak o oprávnou zkoušku už nikdy nepokusil, což byla velká škoda, protože jako pilot byl výborný. Ale i tak dokázal mnohé své zkušenosti předávat mladším a méně zkušeným kolegům jinou formou.

Navíc byl šikovný v práci se dřevem a jeho „fortel“ byl nepostradatelným při nejrůznějších opravách „dřevěných aeroplánů“.

## O letcích a létání



Representanti Pardubického kraje, vedoucí trojka devítičlenné akrobatické skupiny, která předvedla na leteckém dnu v Praze ukázkou skupinové akrobacie. Zleva: soudruzi Kořínek, Meissner, Voženílek.

Vedoucím trojky Pardubic je soudruh Meissner z Chocně. Létá od roku 1946 a nyní je plachtařským učitelem. Jako motorový pilot má nalétáno 390 hodin.

Druhý člen trojky je náš zaměstnanec soudruh Kořínek. Létá již od roku 1937. Je dobrovolným učitelem motorového létání a jako motorový pilot má nalétáno 580 hodin.

Třetí člen, soudruh Voženílek, je z Přelouče. Létá od roku 1945 a jako motorový pilot má nalétáno 300 hodin. Spolu se soudruhem Meissnerem je zaměstnancem krajského Aeroklubu a je učitelem motorového létání.

Soudruh Kořínek nám pověděl několik slov o nácviku skupiny

Nacvičit s tříčlennou skupinou sestavu skupinové akrobacie pro letecký den

— to byl obtížný úkol. Vedením nácviku byl pověřen soudruh Kohoutek, výkonný pilot-akrobat a zkušený instruktor. My, kteří jsme byli vybráni, jsme pod jeho vedením zahájili nácvik. Létali jsme každý den. Obtíže během nácviku byly od počátku až do konce. Nejobtížnější byly přemety v těsné skupině, kdy letouny jsou od sebe vzdáleny pouhých 3 a půl metru.

Ale k stanovenému termínu byl nácvik skončen a společně jsme odletěli na soustředění. Zde nás čekal úkol slétnat tři tříčlenné róje v přemetech, v tak zv. čertově kole, s trojkami z Mostu a Olomouce. Nácvik jsme včas ukončili a celou sestavu na leteckém dnu dobře zalétali. Měli jsme z toho všichni radost, neboť tato sestava se u nás nikdy nelétala a mnozí letečtí odborníci nevěřili, že ji bude možno provést s letouny o výkonu motoru 105 KS.

Všichni letci akrobatické skupiny obdrželi za svůj výkon čestné uznání velitele letectva.

(Hlas Tesly, říjen 1954)



Podzim s sebou přinesl spoustu nejrůznějších prací, a to zejména při budování ubytovny, takže Rada rozhodla o svolání další členské schůze. Na členské schůzi byl představen rámcový plán brigádnických prací.

## 11.října 1954

Členská schůze přijímá tento závazný plán prací na období říjen 1954 až březen 1955:

### Rozvrh prací v zimním období :

| <u>PRÁCE :</u>                                                                                                                  | <u>TERMIN :</u>        |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|
| Sběr starého železa na letišti.                                                                                                 | 30.X.1954              |
| Rozřezání velkých částí železa                                                                                                  | 7.XI.1954              |
| Úklid stavebního materiálu / srovnat cihly, štěrky na cestu/                                                                    | 31.X.1954              |
| <u>Různé práce na dokončení ubikace :</u>                                                                                       |                        |
| Výkopy stružky, pilířky pod ubikací, sasklení oken 7 XII                                                                        | 7.11.1954              |
| Natření ubikace kartulkou /s.Vršovský/ splnění 7 XI                                                                             | 31.X.1954 - 14.11.1954 |
| El.instalace / s.Tichý /                                                                                                        | průběžně               |
| Natření oken a dveří                                                                                                            | průběžně               |
| Natření stěn /mořidlem/                                                                                                         | průběžně               |
| Schody do ubikace                                                                                                               | 14.11.1954             |
| Podlahy natřít                                                                                                                  | 19.12.1954             |
| Výzdoba ubikace                                                                                                                 | průběžně               |
| Vybavení ubikace nábytkem, ložním prádlem                                                                                       | průběžně               |
| <u>Opravy technických prostředků :</u>                                                                                          |                        |
| Dokončení montáže motoru navijáku Stratilek /s.Švábenský/                                                                       | březen 1955            |
| Naviják Hercules do konce února následující opravy - řazení bubnů, vyrovnaní plechů, vyvrtat ulomené šrouby a nahradit novými . | únor 1955              |
| Oprava traktoru Svoboda /družstvo Čáslav/ , volant                                                                              | prosinec 1954          |
| Transportní vozy připravit k nastříkání                                                                                         | listopad 1954          |
| Oprava vozu Praga RN                                                                                                            | průběžně               |
| <u>Vybatvit 1 kárníkem</u>                                                                                                      | ihned                  |

## 14.října 1954

Do leteckého rejstříku je zapsán letoun Z-381 OK-AMV a nachází k potěše všech zainteresovaných působiště v Přelouči.

## 16.října 1954

Jak bylo výše zmíněno, letiště Nový Dvůr disponovalo dvěma sanitními automobily Praga A 150. První „vyfasovanou“ sanitu SPZ NE-82-07 dali piloti do náležitého stavu, že vypadala skoro jako nová a znovu ji vybavili nejdůležitějším zdravotnickým materiálem. Však ji často náčelník KA Kohoutek dával za vzor všem ostatním stanicím!

Druhé vozidlo stálo zaparkované ve stavu tak, jak jej vojenská správa předala.

A asi proto, že ta prvá sanita vypadala hodně dobře, přišlo nařízení o jejím „převelení“ na letiště Chrudim.

Nelibostí skřípal zuby hlavně Klínský, protože se na sanitce nejvíc „namakal“ a jeho nastávající ji vybavila spoustou zdravotnického materiálu. Ale rozkaz byl rozkaz!

Pravda, potom se uschopnila i ta druhá sanita SPZ NE-02-87 a ta pak sloužila na letišti až do sedmdesátých let.

### 19.října 1954

Na letiště byl dodán druhý LG-109 „Pionýr“ s imatrikulací OK-4061. To byla ta nejlepší „injekce“, kterou mohla členská základna dostat!

Budování ubikace se rozeběhlo na plné obrátky. Když se dala parta dohromady, jezdilo se pracovat i ve všední dny. Do konce měsíce byly hotovy základové práce. Jednotlivé díly budovy byly postupně z vojenského skladu naváženy a hned konzervovány karbolou. Zasklívala se okna a prováděly nátěry rámu. K vyzdění bylo připraveno schodiště.



*VT (LG)-109 „Pionýr“ OK-4061; Nový Dvůr, podzim 1954*

### 31.října 1954

Navijákové stanici Podhořany je přidělen větroň Z-25 „Šohaj“ OK-3092. Jedná se o kus s výrobním číslem 15 z roku 1948, ale tento rok si už nezalétá. (Šlo o náhradu za dolétaný větroň Z-25 „Šohaj“ OK-8692, který byl původně ze stavu AK Přelouč.)



*Z-25 „Šohaj“ OK-3092; Nový Dvůr, podzim 1954*

## 5.listopadu 1954

Instruktorské oprávnění pro bezmotorové létání získává Karel Bednář.

## 14.listopadu 1954

Aby se nezdálo, že je zanedbávána politickovýchovná činnost a s ohledem na skutečnost, že 28.11.1954 se budou konat volby do Národního shromáždění, zařídil zástupce náčelníka pro věci politické Vršovský, že tuto neděli uspořádá besedu se členy. A tak místo práce na ubytovně, se přítomní politicky zocelovali.

Dochoval se „vzácný text“ neznámého autora, který byl za účelem provedení povinné, tzv. „besedy“ distribuován do všech stanic. Zde je jeho přesný a doslovný přepis, který opravdu stojí za přečtení:

*„Dne 4.11.1951 byl založen Svaz pro spolupráci s armádou, který byl po roce zreorganizován sloučením několika masových organizací v celostátní vlasteneckou organizaci, čímž byl dán předpoklad k mohutnému rozvoji a jednotnému systematickému vedení ve výchově pracujících k obraně naší krásné vlasti, bok po boku naší mohutné armády, proti fašistickým vetřelcům, kteří chtějí zničit plody našeho budování a uvrhnout v kapitalistické otroctví pracující lid všech mírumilovných národů.*

*Svaz pro spolupráci s armádou, který patří tedy k nejmladším masovým organizacím, vydobyl si již za své krátké trvání významné místo v našem veřejném životě. Přehlédneme-li dosavadní práci, růst jeho organizací a členstva, vidíme, že již hodně bylo vykonáno. Bylo vybudováno tisíce základních organizací, jejichž počet stále roste, v nichž cvičí statisíce našich pracujících, jak žen, tak i mužů, chlapců a děvčat. Jejich úspěchy v branné přípravě, jak toho byly svědectvím branné dny, různé soutěže, výsledky v ostré střelbě, v branných jízdách našich motoristů a v neposlední řadě i úspěchy našich letců, kteří na mezinárodním fóru v Polsku, Francii a Svazu sovětských socialistických republik ukázali, jakými vskutku mírovými kroky kráčíme vpřed, svědčí o tom, že naše vlastenecká organizace dobře plní úkoly uložené jí stranou a vládou. Vedle základních organizací pracují úspěšně krajské a okresní kluby, ve kterých se soustřeďují nejlepší sportovci a rostou, pod odborným vedením zkušených instruktorů, v mistry sportu. Svazarm jest dnes silou, která jak politicky, tak i branně přispívá k vybudování socialismu a jeho pevné obrany.*

*Letošní listopad, měsíc Československo-sovětského přátelství a měsíc voleb zástupců pracujících do Národního shromáždění, je též měsícem, ve kterém vzpomínáme nesmrtelného hrdinství 28 'panfilovců', kteří ve Velké vlastenecké válce hájili u Volkolanské silnice přístupy k Moskvě pod heslem: 'Veliká je naše vlast, ale ustoupit není kam, za námi je Moskva!', a z historie našeho národa vzpomínáme jinou historickou událost – Bílou Horu!*

*Dnes, díky pevnému spojení našeho lidu s národy Sovětského svazu, jsme jisti, že již nikdy se nebude opakovat Bílá Hora, stejně jako se nebudou opakovat Lipany a Mnichov! A to je jeden z důvodů, proč právě letošní měsíc Československo-sovětského přátelství musí být důraznou připomínkou pro všechny letce i svazarmovce, aby nasadili všechny síly k tomu, aby po vzoru sovětských letců zvyšovali svoji politickou i odbornou úroveň, aby se stali mistry svého oboru, a aby se dostali mezi nejlepší na celém světě.*

*Víme, že bez nezištné pomoci jak materiální, tak i ideové, by se nikdy nepodařilo dosáhnout tak skvělých výsledků, jakých bylo dosaženo, ať již hovoříme o našich plachtařích, parašutistech nebo modelářích. Naši letci čerpají ze zkušeností známých hrdinů Velké vlastenecké války Nikolaje Gastella, Viktora Talalichina, Ivana Kožeduba, Alexandra Pokryškina a mnoha jiných. Skvělým vzorem je nám příklad nesmrtelného sovětského letce Valerie Čkalova, který svými výkony udivil celý svět. Přejímajíce i poválečné zkušenosti sovětského letectva, učí se naši technické od sovětských konstruktérů a vynakládají všechny síly k tomu, aby si osvojili mistrovství sovětských parašutistů a na této cestě jsou odhodláni učinit vše, aby se vyrovnali sovětským lidem.*

*Jak jsem již uvedl, některé výsledky našich letců, právě tak jako letců Svazu sovětských socialistických republik a ostatních lidových demokracií, nám nejlépe ukazují rozdíl, jak pracují a jakých výsledků docílují letci mírumilovného tábora při své práci.*

*V červnu letošního roku byly pořádány v Polsku, v Lešně, v tom Lešně, kde žil a učil nezapomenutelný J. Amos Komenský, mezinárodní plachtařské závody za účasti Polska, SSSR, ČSR, Francie, Anglie, Rumunska, NDR, Bulharska a Maďarska, na kterýchžto závodech jsme dosáhli čestného třetího místa. Jaký byl úspěch těchto závodů, nejlépe vysvitne ze článku anglického*



sportovce Charelisse Elisse, který pod titulem 'Opona zvednuta' byl uveřejněn v britském buržoasním leteckém časopise 'Flight'.

Článek opravdu pomáhá nadzvednout oponu, kterou se imperialisté pokoušeli natrvalo spustit nad zeměmi tábora míru! Snad vás udiví, že časopis 'Flight', který se dosud snažil, a i nadále snaží, vytvářet iluze o nadřazenosti kapitalismu a vydatně napomáhá ve vedení studené války, přinesl na svých stránkách závažná fakta odhalující, třeba jen po kuse, lživost pomlouvačných kampaní vedených proti lidově-demokratickým státům a Sovětskému svazu. Ve zmíněném čísle byla též uveřejněna stat' o sovětském dopravním letectvu, která mimo jiné dokazuje, že dnes má Sovětský svaz nejdelší dopravní linky na světě, a že je na prvním místě i v přepravě osob a nákladů, což je konečně samo zřejmé, vzhledem k velikosti a počtu obyvatel.

Celá věc s informováním britské veřejnosti o úspěších zemí tábora míru má mnohem hlubší pozadí, než by se na první pohled zdálo. Předně, je to postavení britské říše, která se dostala do vleku americké politiky, hospodářská blokáda, vedená v rámci studené války proti Sovětskému svazu a lidovým demokraciím. Dnes si neúspěchy na tomto poli uvědomují početné britské kapitalistické kruhy a jsou přístupné k navázání obchodních styků, k jejichž přetrhávání dříve sami přispívaly. At' se jejich americkým přátelům líbí nebo ne, dělají pokusy o uvolnění rukou k vlastní hospodářské politice. A za této situace jsou také povolnější při uveřejňování zpráv o Sovětském svazu a zemích budujících socialismus. Ovšem jen v rámci 'zákona'. K růstu zájmu přispívají nemalou měrou úspěchy, kterých bylo dosaženo na všech úsecích našeho života, sport v to počítaje, a které nám i ve Velké Británii získaly celou řadu stoupenců.

Konečně, je to postavení samotného Charlesse Elisse mezi anglickými sportovci, kde je považován za autoritu prvního řádu. Jeho slova si dovedou probít cestu i do buržoasního časopisu, aby sdělila skutečnosti, které se dosud snažil 'Flight' buď přímo ignorováním popřít, nebo zatajit. Charles Eliss není komunista a jeho postřehy jsou viděny očima liberála, hovoří však o nich jako přítel, kterým se během pobytu za oponou stal.

V redakčním úvodu článku je s překvapením zaznamenáno, že: 'úroveň plachtění ve východní Evropě se ukázala vysoká a taktika ve všech směrech předčila západoevropské praktiky'. V úvodním odstavci se autor zmiňuje a stycích britských plachtařů s polskými. Ale nechme konečně již hovořit autora samého. Hlavní stat' svého článku nazval 'Filosofie a plachtařství':

'Účastníky závodu bylo Polsko, NDR, ČSR, SSSR, Rumunsko, Maďarsko, Bulharsko, Francie a Velká Británie. Polská plachtařská organizace, stejně jako v jiných východoevropských zemích, stojí za zmínku. Poprvé jsme si uvědomili filosofii stojící v pozadí, když jsme vstoupili do haly pražského (poz. aut.: patrně míněno „varšavského“) letiště. Velký přitažlivý plakát nám říkal, že: 'každý pracující má právo na odpočinek'! Jakmile toto bylo přijato za část kréda, je jen přirozené, že tu bude vládní úřad, který by na tento odpočinek dohlížel. V Polsku je to úřad pro kulturu a sport, který je odpovědný za činnost a finance plachtařského dění. (Zde se autor mylí, neboť sportovní plachtařství, tak jako i jiné letecké sporty, se rozvíjí v masové organizaci Liga přátel vojáka. Je to organizace obdobná našemu Svazarmu a sovětskému DOSAFFu.) Polský aeroklub, který podléhá tomuto úřadu, odpovídá za provozní a místní záležitosti, přičemž každé město má svůj plachtařský klub. Výsledkem toho jest, že v Polsku se může každý stát členem plachtařského klubu za pouhé nepatrné zápisné a dostane se mu zde prvotřídního teoretického a praktického výcviku od vysoce kvalifikovaných instruktorů. Zatímco jsme mnohokrát slyšeli o výhodách tohoto systému, za kterého každý může létat, ve srovnání s našimi metodami jsme brzy objevili, že ani odstraněním finančních překážek nečiní každému přístupným takový sport jako plachtění! Je to pěkně ostrá lékařská prohlídka, která by vyřadila mnohé piloty britských klubů, a ačkoliv jsou zde velmi dobře vedené kursy technických plachtařských znalostí pro hochy od 14-16 let, kteří neměli možnost vyššího vzdělání, je jasné, že nadprůměrná inteligence, jakož i dokonalý fyzický stav, jsou požadavkem pro každého, kdo si přeje provozovat plachtařství jako svůj vyvolený sport.

Polsko nikdy nebylo bohatou zemí a válečné pustošení, které dosud není úplně vyhojeno, vyžaduje úplné úsilí od celé polské veřejnosti. Není proto překvapující, že nehodlá marnit svými prostředky, aniž by z nich byl nějaký užitek. Dril, který neexistuje v britských klubech, se nenachází ani v Polsku. Není tu ani nejmenší podobnost v tomto ohledu s hitlerovským NSFK, a přesto všechno běží hladce a účelně, bez přeorganizovanosti. Možná je to tím, že mládež přijatá k výcviku v plachtařských klubech si uvědomuje, že byla vybrána do 'corps d'élite', a ničeho se tak nebojí jako vyloučení! V tom případě je konec létání, není kam jinam se obrátit! (Jinak je tomu v kapitalistických zemích, kde aerokluby jsou více méně soukromými podniky skupinek majetkově nejsilnějších lidí. Tím se také stává, že letec vyloučený i pro vážné delikty, může být přijat jiným aeroklubem.)

*Co jsem viděl, přesvědčilo mě o tom, že Polsko dostává vynikající 'hodnotu za své peníze' (kapitalistická fráze, která bude mrzet nejednoho z mých přátel, ale nemohl jsem si vymyslet lepší!) a jsem si jist, že je to tím, že polská vláda měla dobrý nápad, když dala kontrolu tohoto spolku do rukou zkušených plachtařů a umožnila jim rozvinout tento sport s co nejmenším zasahováním.*

*Úroveň našeho pobytu v Lešně byl vynikající. Mimo jednu kolizi v mraku se nestala 36 závodníkům a 10 lékařům zúčastněným po 2 týdny nejintenzivnějšího závodního létání, jediná nehoda. Krajina nebyla obtížná pro nouzová přistání, neboť je bez kamenných zdí, živých plotů a podstatných překážek a je výjimečně plochá, i když samozřejmě velmi intenzivně obdělávaná.*

*Na konci svého článku autor uvádí některé technické poznámky o startech. Co bychom k uvedenému článku měli ještě dodat? Jen snad tolik, že organizace našeho plachtění jest shodná s organizací polskou a má tedy všechny zde popsané výhody, a že za tyto výhody můžeme děkovat jen naší straně a vládě, která našemu sportovnímu letectví, právě tak jako vláda polská, věnuje tu největší péči a podporu. Který z kapitalistických států se může pochlubit takovýmito vymoženostmi?*

*Na porovnání, jak vypadá organizace plachtařských závodů v kapitalistických státech, uvedu příklad z letošního plachtařského mistrovství světa pořádaného FAI v Anglii, v srpnu letošního roku, pořádaného za účasti 18 států a 40 větroňů.*

*Pořadatelé v Anglii se nepostarali o doprovod transportních vozů (zvláště v Anglii to bylo nutné, neboť tam platí jiné dopravní předpisy – jezdí se vlevo!) od hranic až na místo závodů, jako tomu bylo v polském Lešně, a výsledek tohoto hrubého nedostatku byly dva silně poškozené větroně, takže musely být narychlo opravovány v anglických leteckých továrnách, což jistě postiženým účastníkům nepomohlo k podání vrcholného výkonu. Švýcarská výprava, která zabloudila, se dostala na místo závodu až druhý den po zahájení. Kazem bylo i stíhání holandského šoféra transportního vozu anglickou policií s vážnými následky pro něj, neboť přehlédl značky zakázané jízdy a zatarasil pouliční automobilovou dopravu. Dalším vážným nedostatkem byl nevhodně zvolený terén, neboť nevyhovoval ani svah, který pro takovéto množství letounů byl příliš úzký a totéž možno říci i o jeho přistávací ploše. Nejlépe situaci na závodech snad vystihl zpravodaj anglického leteckého časopisu 'AeroPlane', který napsal, že 'při přistávání vstávaly vlasy hrůzou na hlavě'. Naprosto nevyhovovaly ani navigační pomůcky, které byly příliš slabé, takže v poslední chvíli musely být dovezeny navigační pomůcky z Francie a západního Německa. V důsledku nevyhovujících navigačních pomůcek byly poškozeny 3 větroně, takže dva musely být opravovány v leteckých továrnách a jeden byl ze závodů úplně vyřazen. Nejstrašnější pak byla smrtelná nehoda rakouského plachtaře Hasenknopfa.*

*Taková tedy byla bilance mistrovství světa, které svým rozsahem nebylo o nic větší, než mezinárodní plachtařské závody v Lešně. Smutná vizitka a ukázka práce mezinárodní vrcholné organizace a anglických orgánů!*

*Ještě bych mohl uvést více takových přirovnání, zmíním se však jen o jednom, které jest velmi charakteristické a bolestné, neboť při něm zahynul hrubou nedbalostí jeden z nejlepších plachtařů světa Karel Erik Oefgard.*

*V leteckých časopisech celého světa proběhla v roce 1952 smutná a překvapující zpráva, že nejlepší švédský plachtařský instruktor, profesor tělocviku Oefgard zahynul při výškovém letu v Americe, v Sieře Nevadě. Později pak byly v německém časopise 'Thermik' zveřejněny tyto zdrcující okolnosti. V říjnu v r.1951 píše Oefgard jednomu svému příteli dopis, ve kterém odhaluje, jak to vlastně v Americe vypadá: '...Konečně jsem přišel do Bishoppu, jak jsem předpokládal, pracovat na výzkumu dlouhé vlny. Mezitím však bylo vydáno nové vojenské povolovací řízení pro cizince. Nemohl jsem se tudíž dále zúčastnit a moje postavení se stalo těžkým. V noci jsem pracoval v továrně a ve dne jsem se pokoušel studovat. Z namáhavé práce na betonové podlaze se mě zanítil nerv v noze. Tak jsem poslední tři týdny nemohl pracovat. Jedinou záchranou pro mě jest, aby mě co nejdříve přišlo povolení ke spolupráci na programu, abych tak získal potřebné peníze. Musím totiž navštívit lékařského odborníka v San Francisku a jsem bez peněžních prostředků. Takový může být život v USA! Pokusím se, abych byl na vánoce u své ženy a malého syna Jana. V dubnu budu dělat důkladné zkoušky v Äre, za podpory university v Upsalle...'*

*Konečně se mladému Oefgardovi podařilo dostat se k tolik vytouženému startu a výsledek byl následující:*

*'Smrtelný let Karla Erika Oefgarda byl proveden 18.prosince 1951. Turbulence v dlouhé vlně byla značná a naměřeny zrychlení +4g až -2g. Karel Erik odstartoval v soukromém větroni 'Pratt-Read', aby překonal švédský výškový rekord, který byl asi 8.000 m. Byl před tím varován, aby nestoupal nad 10.500m nad mořem, protože jeho dýchač nebyl pro vyšší výšky vyhovující. Karel Erik slíbil zůstat v těchto hranicích. Nevrátil se však více....'*

Karel Erik Oefgard byl nalezen v troskách. Znalec zjistil jednoznačně výškovou smrt. Podle vyhodnocení barografického záznamu musel větroň dosáhnout výšky okolo 13.000 m nad mořem. Není známo, zda Karel Erik byl v posledním údobí letu nad výškou 10.500 m nad mořem ještě naživu. Celkový čas letu byl 1,5 hod. '.

Řádky z německého časopisu 'Thermik' snad již nepotřebují dalších komentářů. Stačí, když si na jedné straně představíme pilota startujícího ve špatném tělesném stavu, snad i vyhladovělého, ve špatně technicky vybaveném větroni, který jest však přes všechny tyto překážky puzen touhou po poznání startovat, nakonec i za cenu svého mladého života. Na druhé straně, za tzv. železnou oponou, kde podle prohlašování kapitalistických štváčů žijeme v bídě a hladu, vidíme stovky a tisíce mladých, zdravých a silných pracujících lidí, kterým létání není touhou po senzaci, ale odměnou za jejich budovatelskou práci. Vidíme sportovce létající na dokonalých letadlech, s dokonalým a bezpečným technickým zařízením, kteří jsou pod pravidelnou bezplatnou lékařskou kontrolou a pod kontrolou svých zkušených vedoucích, a kteří se takto mohou díky vítězstvím dělnické třídy věnovat plně a úspěšně pěstování svého oblíbeného, cílevědomě vedeného sportu. Tento příklad nám nad jiné jasně ukazuje, jaké podmínky nám poskytuje naše lidově-demokratická vláda a za jakých podmínek pěstují plachtění sportovci kapitalistických států, kteří létají buď proto, že na to mají a mohou si to dovolit, nebo z touhy po létání, ale pak na nedokonalých strojích, nezajištění, často hladoví a velmi často pak s takovými výsledky jako Karel Erik Oefgard!

A jaké důsledky měla smrt mladého nadšence pro jeho rodinu, ukazuje další zpráva ze západního tisku: 'Sbírka na Oefgarda. Při pokusech v dlouhé vlně v Siera Nevadě zahynul švédský plachtař Oefgard výškovou smrtí. Zanechal nezaopatřenou ženu a dítě. Oefgard nebyl z nedostatku finančních prostředků pojištěn. Předseda meteorologické sekce O.S.Teive, který se zúčastnil výzkumných letů, vyvolal mezinárodní sbírku. '.

Též německým plachtařům (v západním Německu) byla dána otázka, zda i přes nouzi v Německu, se němečtí plachtaři účastní na této sbírce. Německý tisk pak navrhuje fenikovou sbírku v aeroklubech. Nikdo nemá dávat více, aby se nevyvolávaly rozdíly. Kdo může dát více, nechť dá desetifenyky za kamarády, kterým by bylo těžko dar poskytnout (mladí, nezaměstnaní atp.)!

Jak jinak vypadá organizace modelářských závodů v Moskvě! V době od 25.srpna do 12.září 1954 pořádal Ústřední výbor DOSAFFu v SSSR v Moskvě, na letišti Ústředního aeroklubu Tušino, mezinárodní přátelské letecko-modelářské závody, kterých se zúčastnily všechny lidově-demokratické státy!

Českoslovenští modeláři odletěli do Moskvy ve čtvrtek 26.srpna z Ruzyňského letiště. Po klidném a příjemném letu byli velmi srdečně přivítáni na moskevském letišti a od této chvíle žila celá výprava uprostřed svých nejlepších přátel, modelářů všech lidově-demokratických států. Všechna zúčastněná družstva byla ubytována v krásném prostředí Domu oddechu nedaleko letiště. Byl to zámeček, který je péčí sovětského státu chráněn jako památník architektury. Trvalé spojení s letištěm bylo udržováno auty a autobusy zvlášť určenými pro tento účel.

V následujícím si v několika bodech promítneme kaleidoskop jednoho týdne závodů. Po slavnostním zahájení byli účastníci zasypáni kyticemi, které přinesli moskevští pionýři. Pak následoval letecký den, na kterém letci, plachtaři, modeláři i parašutisté DOSAFFu předvedli ukázky svého vrcholného umění. Pro československé modeláře bylo zvlášť zajímavé předvedení několika typů vrtulníků, užívaných ve sportovním letectví. Tyto byly v průběhu závodu používány i pro sledování a vyhledávání modelů.

V pondělí, v závodě bezmotorových modelů letadel po velmi dramatickém průběhu zvítězil příslušník našeho Krajského aeroklubu, československý reprezentant Ladislav Špulák.

V úterý, v závodě modelů poháněných gumovým pohonem, skončil náš reprezentant až na 6.místě. V závodě upoutaných rychlostních modelů s výbušným motorem o obsahu do 5 ccm ve velmi vyrovnaném a dramatickém souboji zvítězil náš reprezentant Miroslav Zatočil rychlostí 200 km/hod.

V pátek se vítězstvím našeho Vladimíra Hájka dostalo Československo opět na první místo v celkové klasifikaci s velkým bodovým náskokem před Sovětským svazem, Ukrajinou a Maďarskem. V nejzajímavějším a nejdramatičtějším závodě rychlostních upoutaných modelů s reaktivním motorem zvítězil po vyrovnaném boji se sovětským reprezentantem Čechoslovák Josef Sladký rychlostí 232 km/hod. Druhý, sovětský reprezentant, dosáhl rychlosti 230 km/hod. A na třetím místě maďarský reprezentant s rychlostí 222 km/hod.

Tím byly závody ukončeny. Absolutním vítězem se stalo Československo, na druhém místě pak byl SSSR, dále Maďarsko a Ukrajina. Českoslovenští modeláři zvítězili díky dokonalé technice a osobní připravenosti a proto, že tvořili jeden celek, který nasadil všechny síly pro vítězství. Je nutné zdůraznit i to, že českoslovenští modeláři byli jediní, kteří nepoužili náhradního, druhého modelu, a kteří neměli



ani jeden start anulován proto, že by neodstartovali ve stanoveném čase 5 minut. Dosažené výkony jsou světové úrovně a dokázaly, že modelářství v lidově-demokratických státech má vysokou úroveň a je na neustálém vzestupu.

Zvláštní pozornost si zasluhuje organizační zajištění celého závodu a péče o všechny zúčastněné. Pro zajištění modelů byla na stanovišti neustále v pohotovosti motorová vozidla, auta i motocykly s přívěsným vozíkem, která ihned po startu sledovala letící model, takže na místě přistání byl současně i modelář-závodník nebo jeho pomocník. Při silnějším větru, kdy bylo nebezpečí, že se model vzdálí mimo letištní plochu, startovalo kromě toho i letadlo nebo vrtulník, které přesně stanovilo místo přistání modelu. Spojení s letadlem bylo udržováno se stanovišti velitele závodu rádiem.

Péče o člověka slavila na této soutěži svoje triumfy. Dokonalé ubytování, velmi vydatná strava a kulturní život byly těmi činiteli, které vytvořily velmi příjemné ovzduší. V celém závodě nedošlo k projevům nervózní nevraživosti mezi soupeři, ale naopak, všichni se snažili pomoci těm, kteří měli určité potíže a ukázali se slabšími. I v tomto šlo československé modelářské družstvo vzorem, zvláště s. Zdeněk Kusička, kapitán našeho družstva, byl dáván za příklad všem ostatním.

Do svých domovů do Československé republiky si přivezli naši modeláři mnoho nezapomenutelných dojmů i mnoho zkušeností, které budou velkým přínosem pro další rozvoj našeho modelářství. Dosažený úspěch je závazkem, abychom ještě více zkvalitnili práci našich modelářů ve Svazu pro spolupráci s armádou, abychom jím věnovali ještě větší péči a pozornost a zajistili tak růst dalších kádrů vysoké technické, organizační a politické úrovně.

V letošním roce se naši parašutisté zúčastnili II. mistrovství světa v seskoku padákem, které bylo pořádáno v St. Yean ve Francii za účasti reprezentantů Francie, Anglie, Itálie, Jugoslávie, ČSR, USA a SSSR. Mezi našimi reprezentanty byli dva zástupci našeho kraje, soudruzi Jehlička a Koubek.

Pro zajímavost jen uvádím, že USA byly reprezentovány jen jediným parašutistou-sportovcem, kterého vyslala továrna na výrobu padáků, což bylo patrné z reklamy, kterou měl závodník na zádech své kombinézy. Nevím, co bych měl říci k tomu, že tak velký stát jako je USA nedokázal důstojnějším způsobem zajistit účast svých reprezentantů na mistrovství světa v seskoku padákem!

Závodilo se ve třech disciplínách. Za prvé, byl to kombinovaný seskok z výše 1.500 m a výdrž 20 vteřin s přistáním na cíl. Za druhé, seskok z 600 m s okamžitým otevřením padáku a s přistáním na cíl, a za třetí, seskok z výše 1.650 m s 20ti vteřinovou výdrží, při čemž se hodnotila poloha těla při volném pádu.

První dvě disciplíny byl každý závodník povinen absolvovat po dvou seskocích. Průměr těchto dvou seskoků dával průměrný výsledek. Do hodnocení družstva byly počítány výsledky prvních tří nejlepších závodníků a to v každé disciplíně. V prvním dnu závodů došlo ke zranění závodníků italského, jugoslávského a anglického družstva. A tak závody pokračovaly až do konečného rozhodnutí, kde naši reprezentanti se čestně umístili v klasifikaci družstev na druhém místě za reprezentanty SSSR.

Obsazení druhého místa našimi reprezentanty v tomto tvrdém boji není nahodilé. Snad v žádném jiném sportovním odvětví nebylo využito sovětských zkušeností v takové míře, jako je tomu právě v našem parašutismu! Je si třeba stále připomínat, že před sloučením všech sportovních organizací v jednu masovou sportovní organizaci, byl náš sportovní parašutismus zcela ve vleku západních výcvikových method. Ani v roce 1950, kdy byla vyslaná 4 členná delegace našich parašutistů do Sovětského svazu, kde jí byly předvedeny základní výcvikové metody sportovního parašutismu, nebylo těchto bohatých zkušeností pro další rozvoj tohoto vysoce branného sportu využito. Dosažené výsledky během krátkého trvání naší vlastenecké organizace Svazu pro spolupráci s armádou dokazují, že jsme nastoupili správnou cestu. Náš rychlý vzestup v parašutismu oceňují i naši učitelé, sovětské parašutisté. Nesmíme však ustrnout na dosažených úspěších a musíme si bezpodmínečně osvojovat, propracovávat a zkoumat nové metody, aby i v tomto druhu sportu byl zajištěn neustálý růst a masovost.

Závěrem uvedeme jen několik zajímavostí, kterých byli naši parašutisté ve Francii svědky. Drtivě na nás zapůsobil noční pařížský život. Desítky a stovky nemocných žebráků bez přístřeší, bez práce, kteří přikryti novinami se ukládali ke spánku na chodnících a pod mosty! Mají zakázáno pohybovat se volně po celé Paříži a je pro ně vyhrazena jen prostora staré Paříže. Tato opatření mají zabránit rozšiřování nemocí, které žebráci mají. Jaké to opatření nedůstojné člověka! Místo, aby vláda zajistila řádné uzdravení postižených, vytváří pro ně rezervaci! Důsledky toho jsou, že spousta takovýchto ubožáků končí denně svůj život ať již seskokem z Eiffelovy věže nebo do Sieny.

Na hlavních třídách nás udivily přílby na hlavách motocyklistů. Zdálo se to nepochopitelným, ale motocyklisté bez přílby nebyli na ulici ke spatření! Vysvětlení, které naši parašutisté obdrželi, bylo prosté, avšak zarážející. Společnost vyrábějící přílby se dohodla s pojišťovnou, že když nemá motocyklista v okamžiku havárie či neštěstí na hlavě přílbu, nemá právo na odškodné!

*Filmy, které jsou ve Francii promítány, jsou téměř nevysvětlitelné (poz. aut. T.H.: patrně míněno „nemyslitelné“) bez ukázek střílení a vražd. Na rozloučení chtěli pořadatelé našim parašutistům předvést kabaret, ve kterém vystupují polonahé ženy v rytmu hudby. Nepočítali však s tím, že u nás na takovýto druh zábavy nejsme zvyklí. Ke svému údivu to zpozorovali pozdě, když již naši parašutisté spolu se sovětským družstvem v blízkém parku zpívali budovatelské písně, a to za pozornosti četného obyvatelstva.*

*Když to zpozoroval viceprezident francouzského aeroklubu, přišel se za našimi a sovětskými parašutisty až do parku omluvit a žádal za prominutí.*

*Jak vychovává kapitalistická propaganda lidi ve svých zemích, nám ukáže ještě jedna maličkost, která se během pobytu našich parašutistů ve Francii udála: v hotelu, ve kterém bydleli společně naši a sovětské parašutisté, po nastěhování sovětské parašutisté zjistili, že jim francouzové nevybavili postele prostěradly. Naši parašutisté se ochotně se sovětskými přáteli o prostěradla rozdělili!*

*Jak vypadala situace ve výcviku motorovém za naší první republiky: systém výcviku motorového pilota nebyl skoro žádný, všechno záleželo na schopnostech žáka a na temperamentu učitele. Zásada byla: ‘pozoruj a tuž se, cit pro létání Ti musí přejít do těla’.*

*Jak by asi vypadala ta dnešní naše rozsáhlá předletová příprava a poletový rozbor?*

*Již v roce 1939 naši letci, kteří byli na návštěvě v Sovětském svazu viděli, jak sovětské letci dělají důkladnou a plánovitou předletovou přípravu a poletové rozborů podle osvědčených zásad. Na toto velmi účinné a správné opatření pro bezpečnost a kvalitu létání se tehdy dívali mnozí naši vyšší velitelé s ironií a vztekem, podceňující vůbec celkové schopnosti a úroveň sovětského letectva. Tyto názory o zbytečnosti tak důležitých příprav k letu, jako je předletová příprava a po vykonání letu poletový rozbor, byly zavrhovány v civilním letectví ještě v době od r.1945 až do roku 1948. Je pravdou, že v této době se uvedené formy zaváděly běžně v armádě, ale mnozí činitelé našeho bývalého ministerstva dopravy nechtěli tyto velmi důležité faktory připustit do létání civilních sportovních letců.*

*Skutečného hodnotného výcviku našich sportovních motorových letců se dostává až založením vlastenecké organizace Svazu pro spolupráci s armádou, kde se najelo na jednotnou, skutečně vysoce hodnotnou leteckou osnovu, takže naši sportovní piloti se hrdě mohou stavět bok po boku soudruhů z naší armády. Tím je dán předpoklad k tomu, aby vůbec naši motoráři se mohli zúčastnit jakékoliv letecké soutěže, na které by byli účastní i reprezentanti Svazu sovětských socialistických republik.*

*Dnes si všichni mladí, lidu oddaní letci-sportovci ve Svazarmu, váží dnešního našeho lidově-demokratického zřízení, neboť od strany a vlády jej jim věnována stejná péče a jsou jim dávány ty nejlepší prostředky a uznání za odpovědné výkony bez ohledu na to, má-li kterýkoliv ze sportovců maturitu či nikoliv, nebo je-li generálem nebo prostým vojínem. V dnešním zřízení má každý možnost se dopracovat z dělníka na ředitele, z vojína až k nejvyšším velitelským funkcím, a to vždy za všestranné podpory naší vlády.*

*Proto se nejen všichni svazarmovci připravují odpovědně k obraně své vlasti proti případným útokům imperialistických nepřátel, ale i odpovědně přistoupí k volbám do Národního shromáždění a dají svůj hlas tvůrcům nového krásného života, který všichni společně budujeme, tak rozdílného od života, který prožívaly naše starší letecké generace.*

*Věřím, že po vyslechnutí naší besedy a po provedeném srovnání života dříve a nyní nebude jediného občana našeho národa, který by nedal svůj hlas za kandidátku Národní fronty a tím i svůj hlas za zachování světového míru a budování socialismu v naší vlasti!*

Po přečtení této „besedy“ všichni přítomní byli jistě hrdi na svoji svazarmovskou příslušnost! Naštěstí tento „literární skvost“ neměl na nadšení pilotů valný vliv a s pomocí tesařů, truhlářů a zedníků z řad starousedlíků obce, začala stavba růst.

Ještě do konce listopadu byl natažen prozatímní plot podle pozemkové hranice od silnice až k pavilonku.

Náčelník Kaňka dostal za úkol vystěhovat strážného Vršovského seniora z boudy u vjezdu na letiště, kde se dotyčný opět usídlil a trvale přebýval.

## **1.prosince 1954**

K tomuto datu je KA Pardubice vyhlášen zákaz jakékoliv letecké činnosti a to až do odvolání.

Na letišti mezitím finišují práce na ubytovně, která je již dílem zastřešena. Jsou natřeny a položeny základy podlahy, stojí komíny a zčásti vnitřní příčky. Tam, kde je to možné, se začíná s izolací a vnitřními panely.

### **21.prosinec 1954**

V tento den se naposled schází Rada stanice, a to na své řádné 24.(!) schůzi. Hlavním bodem jednání je příprava programu Výroční členské schůze plánované na 11.1.1955.

Schůze Rady nominovala i pro další období na post náčelníka Dalibora Kaňku a jeho zástupce pro věci politické Eduarda Vršovského.

Připravila návrh složení nové Rady stanice, kterou členská schůze bude volit. Cti, být volen do Rady stanice, se dostalo členům: Balaš, Bednář, Koziel, Pilná, Štrych, Švabenský, Tichý, Tyčová, Vršovský.

### **31.prosinec 1954**

Podle vzpomínek Milana Zobače na ubytovně, která ještě zdaleka není dokončena (chybí pokrytí části střechy, většina izolací a není zapojena elektrina), slaví tam ti nejvěrnější Silvestra a příchod Nového roku!

Tak skončil druhý rok existence Svazarmu. Nutno přiznat, že zpočátku leteckou činnost provázela velká míra živelnosti, způsobená snad tím, že letecké sporty byly státem dotovány, a že létání i parašutismus byly v podstatě pro členy Svazarmu zadarmo.

Pochopitelně, když někdo něco dává, tak očekává, že budou plněny jím kladené podmínky! A tak se i pro roky budoucí na první místo ve Svazarmu dostala kádrová politika, branná výchova, angažovanost, loajalita a mnohdy i vyložená servilnost k systému.

Na letištní personál byly kladeny vysoké nároky. Náčelníci se stali neomezenými vládci (omezování snad jedině svými zástupci pro věci politické) a začala se zavádět jednotná osnova výcviku. To vše s sebou přinášelo mnohé klady, ale pochopitelně i jisté zápory, k nimž patřila zejména fluktuace členské základny, protože ne každý byl s ohledem na své osobní možnosti a schopnosti vyhovět poměrně vysoko kladeným nárokům, zejména v oblasti branné přípravy a politického nazírání.

S odstupem času však nutno konstatovat, že na letištích zavládla specifická morálka, byť jedinci odsuzovaná, ale většinou přijímaná jako úlitba za možnost lacino provozovat finančně náročný sport.

Lidský potenciál na letištích obecně disponoval budovatelským nadšením, proto v té době vznikaly hodnoty, které v mnoha případech jsou využívány do dnešních dní.

V Navijákové stanici Podhořany bylo zaznamenáno, že za rok 1954 více než 60ti členná základna létajících, většinou sestávající ze členů základních organizací Svazarmu Čáslav, Přelouč, RPA Pardubice, VCHZ Pardubice-Semtín, VÚOS Pardubice-Rybitví atd., odpracovala v nejrůznějších oborech své činnosti 1200 brigádnických hodin, z toho 510 hodin bylo věnováno výstavbě ubytovny.

To vše za 2019 startů navijákem, 115 startů v aerovleku a cca 360 letových hodin.