1957

Počátek roku 1957 nenasvědčoval, že tato plachtařská sezóna v Navijákové stanici Podhořany by měla být nějak výjimečná. Kolektiv žáků a pilotů bezmotorového létání byl mladý (nikomu nebylo víc než 30 let!) a těšil se, že po hektickém období budování základního vybavení bude dostatek času na výkonné létání.

„Shora“ konečně dorazila upravená Osnova základního výcviku, a tak první dny nového roku byly věnovány přepracování výcvikového plánu plachtařských žáků.

ÚLOHA	CVIČENÍ	Obsah úlohy a cvičení			
1	1	seznamovací let	N	2 lety	dvojí
1	2	přímočarý let	N	8 letů	dvojí
1	3	zatáčky do 30°	N	8 letů	dvojí
2	1	nácvik startu, okruh, přistání, 7-36 zakryté přístroje	N	36 letů	dvojí
2	2	přerušení tahu navij.	N	3 lety	dvojí
2	3	nácvik oprav vadných přistání	N	6 letů	dvojí
3	1	nácvik ostrých zatáček, skluzů, pádů,	A	2 lety	dvojí
3	2	vývrtek, vlek do 1000m prvky se cvičí během sestupu			
3	3	start, okruh, přistání, opakovací let	N	6 letů	dvojí
4	1	přezkoušecí let po okruhu, start, okruh, přistání	N	2 lety	dvojí
4	2	samostatný let po okruhu	N	12 letů	sam.
4	3	přezkoušecí-kontrol.	N	1 let	dvojí
4	4	samostatné lety po okruhu	N	12 letů	sam.
4	5	přezkoušecí let	N	1 let	dvojí
4	6	samostatné lety po okruhu	N	12 letů	sam.
5	1	1000 m-vývrtky, atd. nácvik aerovleků	A	3 lety	dvojí
5	2	-"- přezk.let	A	1 let	dvojí
5	3	nácvik aerovleků, sestupu, vývrtek, atd.	A	4 lety	sam.
5	4	přezkoušecí let před zkouškou	A	1 let	dvojí

Pro jednotlivá družstva byl vypracován harmonogram výcviku tak, aby bylo naplněno usnesení minulé VČS.

Potíž byla trochu v tom, že se opět projevila poměrně vysoká fluktuace plachtařských žáků. Někteří z nich (Adámek, Böhmová, Doskočil, Klein, Klínská, Košnar, Lipský, Ryšavý, Svozil, Štrof, Tichá, Tlustá, Vašíček) již v roce 1957 ve výcviku nepokračovali.

14.února 1957

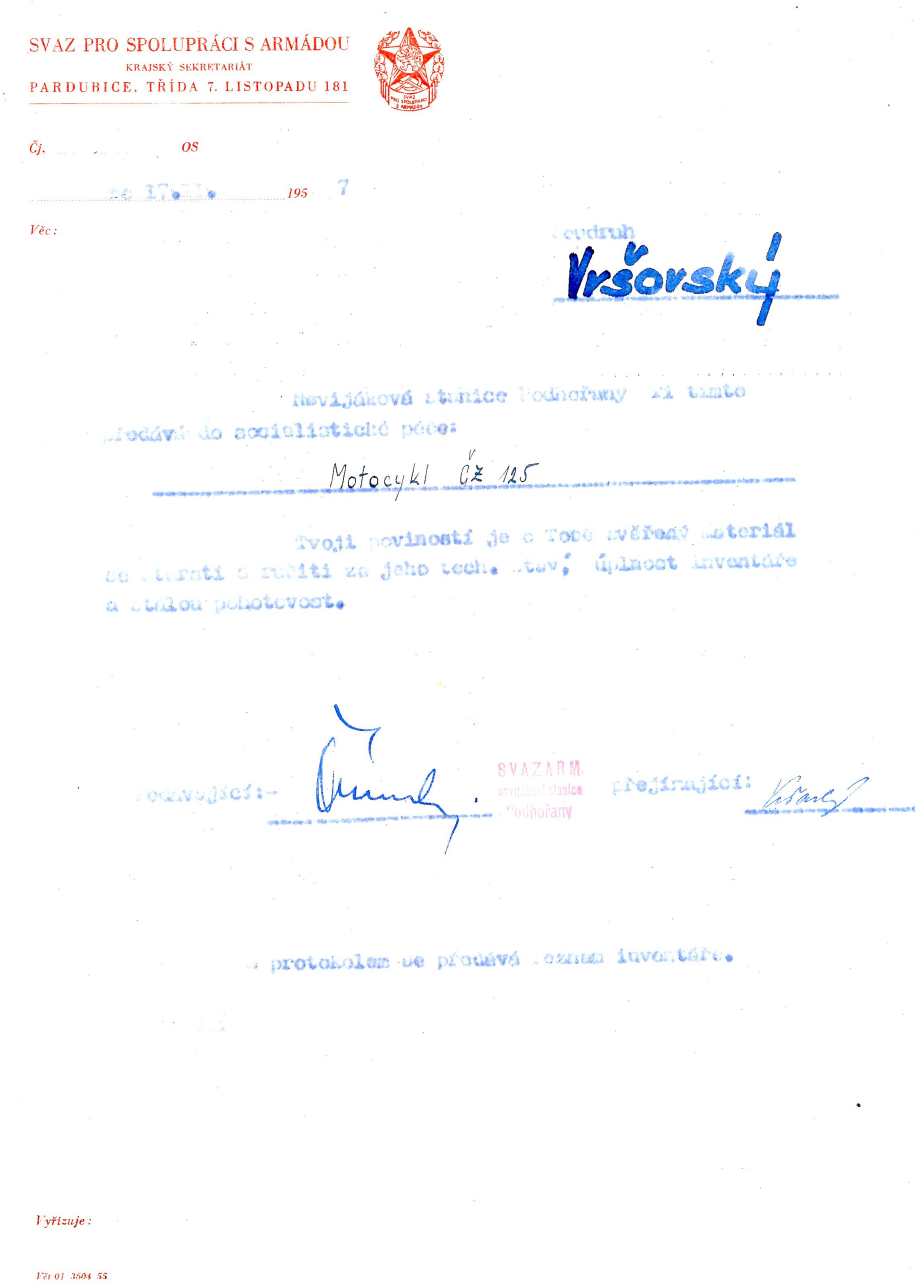
Opět je svolána členská schůze. Je především řešena připravenost na sezónu, stav letecké i pozemní techniky, kdy je konstatováno, že hangár č.1 (u silnice) je na pokraji havarijního stavu a pod ubytovnou vlivem vlhkého prostředí probíhá rychlá hniloba podpůrných pilot.

Členská schůze se rovněž zabývala nutností rekonstrukce Rady stanice, protože někteří členové Rady, kteří byli do funkcí zvoleni 13.11.1956, ohlásili svoji rezignaci.

Proběhlo tedy dodatečné doplnění Rady a ta počala pracovat ve složení: předseda Klínský, technik Sobotka, zapisovatelka Sommerová, členové Rady Balašová, Maštalíř, Pletánek.

17.února 1957

Do „socialistické péče“ je Krajským výborem Svazarmu Pardubice náčelníkovi letiště Navijákové stanice Podhořany Vršovskému předán nový služební motocykl ČZ-125. Tím má být zabezpečena mobilita náčelníka při schůzích a nejrůznějších jednáních orgánů Svazarmu.



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

Čj. OS

ze 17. II. 195 7

Věc:

Soudruh
Vršovský

Navijáková stanice Podhořany Ti tímto předává do socialistické péče:

Motocykl ČZ 125

Tvojí povinností je o Tobě svěřený materiál se starati a ručiti za jeho tech. stav; úplnost inventáře a stálou pohotovost.

Předávající:- SVAZARM Navijáková stanice Podhořany přejímající:

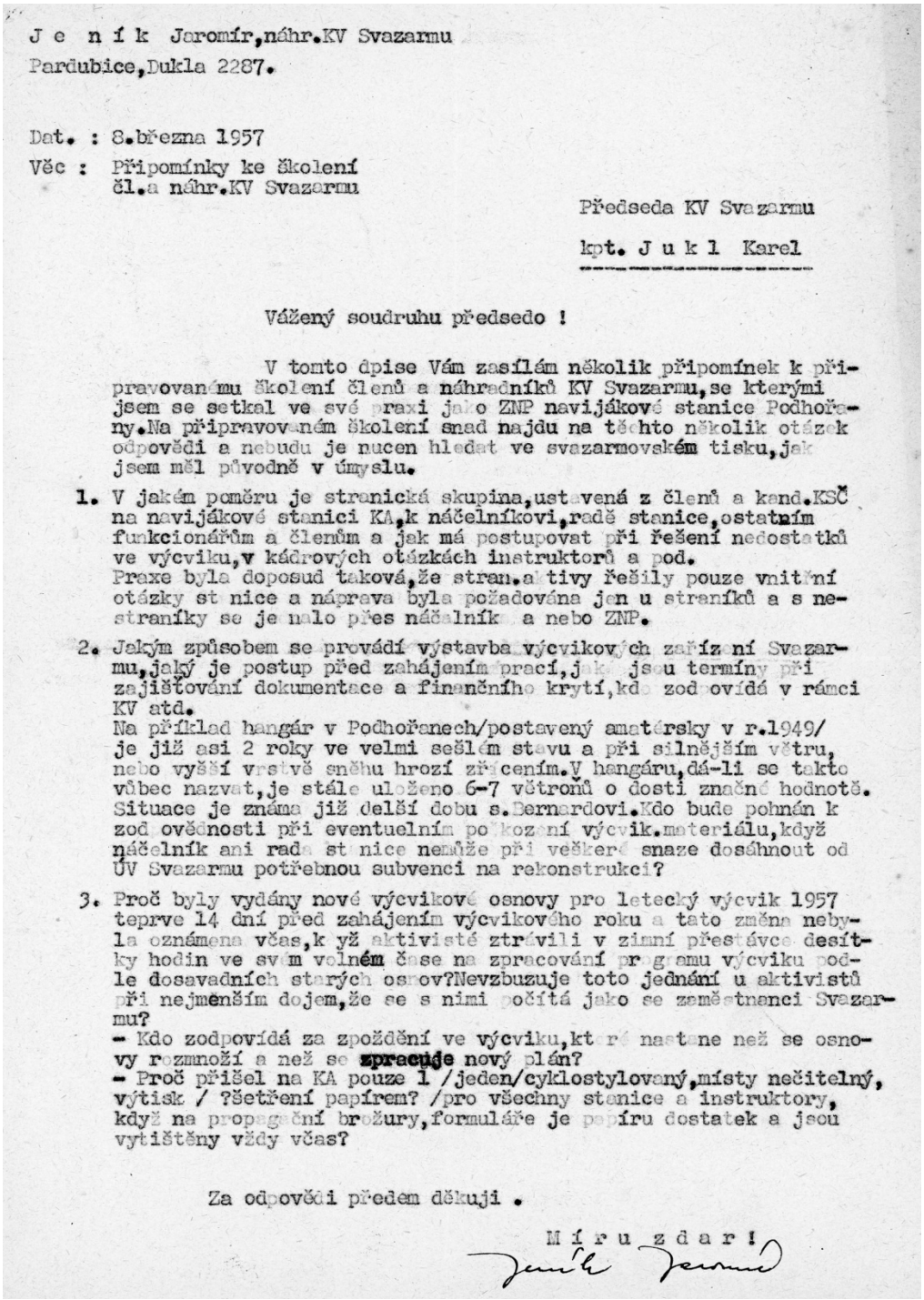
S protokolem se předává seznam inventáře.

Vyřizuje:

Vět 01 3504 55

Předávací protokol osobního dopravního prostředku náčelníka; Pardubice, 15.2.1957

8.března 1957



J e n í k Jaromír,náhr.KV Svazarmu
Pardubice,Dukla 2287.

Dat. : 8.března 1957
Věc : Připomínky ke školení
čl.a náhr.KV Svazarmu

Předseda KV Svazarmu
kpt. J u k l Karel

Vážený soudruhu předsedo !

V tomto dpise Vám zasílám několik připomínek k připravovanému školení členů a náhradníků KV Svazarmu,se kterými jsem se setkal ve své praxi jako ZNP navijákové stanice Podhořany.Na připravovaném školení snad najdu na těchto několik otázek odpovědi a nebudu je nucen hledat ve svazarmovském tisku,jak jsem měl původně v úmyslu.

1. V jakém poměru je stranická skupina,ustavená z členů a kand.KSČ na navijákové stanici KA,k náčelníkovi,radě stanice,ostatním funkcionářům a členům a jak má postupovat při řešení nedostatků ve výcviku,v kádrových otázkách instruktorů a pod.
Praxe byla doposud taková,že stran.aktivy řešily pouze vnitřní otázky st nice a náprava byla požadována jen u straníků a s nestraníky se je nalo přes náčelník a nebo ZNP.

2. Jakým způsobem se provádí výstavba výcvikových zařízení Svazarmu,jaký je postup před zahájením prací,jaké jsou termíny při zajišťování dokumentace a finančního krytí,kdo zodpovídá v rámci KV atd.
Na příklad hangár v Podhořanech/postavený amatérsky v r.1949/ je již asi 2 roky ve velmi sešlém stavu a při silnějším větru, nebo vyšší vrstvě sněhu hrozí zřícením.V hangáru,dá-li se takto vůbec nazvat,je stále uloženo 6-7 větroňů o dosti značné hodnotě. Situace je známa již delší dobu s.Bernardovi.Kdo bude pohnán k zodpovědnosti při eventuelním poškození výcvik.materiálu,když náčelník ani rada stanice nemůže při veškeré snaze dosáhnout od ÚV Svazarmu potřebnou subvenci na rekonstrukci?

3. Proč byly vydány nové výcvikové osnovy pro letecký výcvik 1957 teprve 14 dní před zahájením výcvikového roku a tato změna nebyla oznámena včas,kž aktivisté ztrávili v zimní přestávce desítky hodin ve svém volném čase na zpracování programu výcviku podle dosavadních starých osnov?Nevzbuzuje toto jednání u aktivistů při nejmenším dojem,že se s nimi počítá jako se zaměstnanci Svazarmu?
- Kdo zodpovídá za zpoždění ve výcviku,které nastane než se osnovy rozmnoží a než se zpracuje nový plán?
- Proč přišel na KA pouze 1 /jeden/cyklostylovaný,místy nečitelný, výtisk / ?šetření papírem? /pro všechny stanice a instruktory, když na propagační brožury,formuláře je papíru dostatek a jsou vytištěny vždy včas?

Za odpovědi předem děkuji .

M í r u z d a r !

Protože Vršovský se nespokojil s mocí vztahující se k letovému provozu, které se mu z titulu výkonu funkce náčelníka letiště dostalo, ale hlavně protože nechtěl za tuto funkci nést plnou tíhu politické odpovědnosti z ní vyplývající, rád tuto odpovědnost přenášel na druhé. Přesto však chtěl do všeho mluvit, rozhodovat a mít ve všem poslední slovo.

A k tomu mu měl dopomáhat „stranický aktiv“, tvořený členy stanice, kteří byli současně členy a kandidáty KSČ. Sám se jmenoval vedoucím tohoto „stranického aktivu“, a když něco nešlo, hned straníky svolával a úkoloval.

Stranická skupina mu tak měla pomáhat prosazovat vlastní osobní cíle a třeba i eliminovat rozhodnutí Rady stanice, které mu nebyly po vůli.

Jenže ani mezi straníky ještě nebyli všichni tak deformováni, aby nerozeznali, že jsou mnohdy zneužíváni k osobním cílům Vršovského. Jaromír Jeník sice vykonával funkci „zástupce náčelníka pro věci politické“, ale nikterak se netajil tím, že létání od politiky přísně odděloval a v rámci „stranické skupiny“ Vršovského nejednou „umravňoval“.

Ani Klínský, Švabenský a Tichý (o Kaňkovi nemluvě) nebyli s Vršovským tak názorově spjati, protože za ta léta už poznali jeho charakter a jeho „politické“ metody.

Proto Jeník ve svém dopisu předsedovi KV Svazarmu mimo jiné položil otázku, jaký statut „stranická skupina“ v organizačním schématu Svazarmu požívá.

Není známo, zda jeho dopis vyvolal nějakou konkrétní odezvu.

10.března 1957

(Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)

„Začalo se létat! A to dokonce hned aerovleky! Mnozí udiveně kroutili hlavami, co že se to děje, když najednou nad letištěm zavrčela vlečná, udělala okruh a nasadila na přistání!?

Dřív aerovleků bylo jako šafránu a muselo se o ně pokorně žadonit, dnes bez vyžádání máme k disposici úplně nového „Bohatýra“ z Chrudimi i s pilotem! Neuvěřitelné!

V Radě jsme o tom nikdo neměl ani tušení, viditelně tím byl zaskočen i sám náčelník Vršovský, protože se na jeho pokyn připravoval navijákový provoz. Ale když pominul moment překvapení, chodil mezi lidmi a nenápadně prohlašoval, že to je jeho zásluha! Že vlečnou zařídil ON!

A všichni byli rádi, jakého to máme „Mistra“, co všechno dokáže zařídit!

Pravda byla pochopitelně jinde. Krajskému aeroklubu byl na sklonku minulého roku přidělen „fungl“ nový vlečný letoun Zlín Z-226B OK-KML, který potřeboval rychle nalétat nějaké hodiny. A protože krajský náčelník Kohoutek si zjistil, že toho dne široko daleko jenom v Podhořanech se sešla parta k létání, poslal pilota Kočího, ať tam udělá pár vleků. A tak si zavlekal nejen Kočí, ale i Jeník a Moravec.“

Zlín Z-226B „Bohatýr

V polovině padesátých let minulého století se v našich aeroklubech projevila nutnost zavést nový motorový letoun pro vlekání těžších větroňů. Na výzvu Svazarmu se tohoto úkolu ujal kolektiv Otrokovických konstruktérů. Po zralé úvaze se rozhodli maximálně odlehčit a vybavit výkonnějším motorem již vyráběný Zlín Z-126 Trenér 2. Vznikl tak stroj s výbornými parametry, který plně vyhovoval zadání. V podstatě šlo o dvoumístný jednoplošník se samonosným křídlem. Trup byl řešen jako svařovaná příhradovina z ocelových trubek, potažená plátnem. Sedadla byla v tandemovém uspořádání, přední prostor byl určen pouze pro cestujícího bez řízení. Křídlo bylo celokovové a neslo kromě olejové také hlavní palivové nádrže o objemu 70 l. Dále mechanicky stavitelné vztlakové klapky a křidélka. Záložní nádrž o 40 l byla zastavěna za pilotním sedadlem a významně prodlužovala dolet. Ocasní plochy byly celokovové, kormidla potažená plátnem.

Letoun byl poháněn motorem Walter Minor 6-III o výkonu 160 k. Jeho označení pak bylo Zlín Z-226 Bohatýr a výroba dala postupně 77 kusů, vesměs předaných aeroklubům.

Technické data a výkony:

Motor Walter Minor 6-III vzduchem chlazený šestiválec o výkonu 118 kW (160 k) při 2 500 ot/min rozpětí 10,282 m, délka 7,83 m, hmotnost prázdného letounu 513 kg, max. rychlost 198 km/h, dostup 7150 m, dolet 720 km.

Z-226B „Bohatýr“ OK-KMW, se kterým se během roku hojně vlekalo; Nový Dvůr, jaro 1957

15.března 1957

ÚPŠ ve Vrchlabí uspořádala pro plachtařské instruktory jednotlivých stanic krajských aeroklubů přezkoušení, kterého se účastnili Miřejovský, Štrych a Vršovský.

19.března 1957

Nad novým řádem krajských aeroklubů, aut. František Echtner

„Naše krajské aerokluby zaznamenaly v průběhu uplynulých let existence Svazu pro spolupráci s armádou velké a pronikavé úspěchy. Naši letci, plachtaři, parašutisté a modeláři se dnes řadí mezi nejlepší sportovce na světě a v některých sportovních odvětvích jsou dokonce nositeli titulů mistrů světa. K těmto výsledkům vedla cílevědomá a dobře organisovaná výcviková činnost v krajských aeroklubech. Základem byly nejen výcvikové směrnice a osnovy, ale i pevný řád, kterým se naše letecká činnost a život v aeroklubech řídily.

Neustálý vzestup činnosti, zvyšující se výkony a větší náročnost na provoz v organisaci ukázaly, že bude nutno upravit dosavadní řád krajských aeroklubů. Na základě zkušeností vlastních i bratrských organizací byl zpracován nový řád, který odpovídá organisačním poměrům v našem letectví a dává předpoklady ke splnění daných úkolů v letecko-sportovní činnosti i k trvalému zvyšování obranyschopnosti naší vlasti. Řád krajských aeroklubů byl schválen předsednictvem ÚV Svazarmu dne 28.prosince 1956.

Nový řád pamatuje na všechny podrobnosti života a organisace našich krajských aeroklubů. Kromě všeobecných ustanovení určuje přesně úkoly a činnost krajských aeroklubů, řeší otázku členství, zabývá se orgány klubu, hlavně radami, odbory, výroční členskou schůzí a členskými schůzemi vůbec. V samostatné stati řeší otázku výcvikových stanic a hospodaření krajských aeroklubů. V novém řádu jei ustanovení o zástavě krajských aeroklubů.

Zvláštní pozornost bude nutno věnovat podle nového řádu práci a funkci rady krajských aeroklubů. Až dosud byla práce rad největší slabinou v našich aeroklubech, nebylo jasno, kam až sahá pravomoc rady a kde začíná pravomoc náčelníka, nebyl stanoven rozsah a náplň práce. Podle nového řádu rada aeroklubu vypracovává plány činnosti, pečuje o soustavnou politickou výchovu členů, dbá na zapojení všech členů do výcvikové činnosti, pečuje o propagaci Svazarmu, projednává návrhy na přijetí nových členů nebo vyloučení z aeroklubu, projednává a doplňuje návrhy na výběr representantů klubu; krom

toho se podílí na kontrole plnění úkolů, organizuje brannou činnost členů a podporuje náčelníka při plnění jeho úkolů, zejména úroveň výcviku a hospodaření.

K tomu, aby rada aeroklubu mohla plnit všechny povinnosti, vytváří si odbory klubu, především odbor letecko-modelářský, plachtařský, motorového létání, parašutistický, politicko-propagační a učebně metodický. Zvláštní pozornost musíme věnovat hlavně politicko-propagačnímu a učebně metodickému odboru. Politicko-organisační odbor pečuje nejen o propagaci Svazarmu a jeho letectví vně klubu, ale i o politicko-výchovnou práci uvnitř klubu; přejímá velikou odpovědnost za výchovu všech členů krajských aeroklubů, která se po odchodu politických pracovníků z aparátu mnohde opomíjela a zanedbávala. To se projevilo poklesem kázně nejen v klubovním životě, ale i při výcviku, což bylo příčinou leteckých havárií a mimořádných událostí.

Učebně metodický odbor řídí, organizuje a zajišťuje teoretickou výuku a přípravu jak v aeroklubu, tak i v základních učebních zařízení Svazarmu. Vytváří podmínky pro práci instruktorů teorie, dbá na správnou metodiku výuky a zřizuje kabinety učebních pomůcek.

Odbory krajského aeroklubu sdružují všechny členy příslušné odbornosti; odbor řídí výbor s vedoucím, který je členem rady krajského aeroklubu.

Je vidět, že nový řád dává radě krajského aeroklubu nejen směrnice, ale i širokou pravomoc a povinnosti. Při jeho zpracování se čerpalo ze zkušeností, z dosavadní praxe, i ze zveřejněných zkušeností bratrské organizace DOSAAF. V sovětském DOSAAFu je rada orgánem náčelníka klubu a pracuje jako jeho pomocník; náčelník sám není členem rady, přičemž usnesení rady klubu podléhá jeho schválení. Příprava výroční členské schůze (v DOSAAFu konference) a její provedení je záležitostí rady klubu; dokonce zprávu na výroční členské schůzi přednáší předseda rady a tyto možnosti jsou novým řádem dány i členům krajských aeroklubů Svazarmu.

Stejná pozornost jako práci rady je věnována i výcvikovým stanicím. Kromě zásad o jejich zřizování řeší nový řád i otázku poradního sboru náčelníka, spolupráci stanice s okresním výborem a jeho leteckými sekcemi, upřesňuje otázky členských schůzí, výročních členských schůzí a celou organizaci práce výcvikových stanic.

To jsou některé nejdůležitější části nového organizačního řádu krajských aeroklubů Svazarmu. Je nutné, aby krajské výbory a aerokluby udělaly účinná opatření k tomu, aby se s ním seznámili všichni členové zapojení do práce v letectví a aby život a práce uvnitř krajských aeroklubů byly upraveny s ohledem na nová ustanovení; tím se práce na leteckém úseku Svazarmu zlepší a vytvoří se další podmínky ke splnění úkolů I.celostátního sjezdu Svazarmu pro další upevnění obranyschopnosti naší země.

(Křídla vlasti, 6/1957)

Míla Jeníková v kabině VT-425 OK-5334; Nový Dvůr, jaro 1957

24.března 1957

Na letišti v Novém Dvoře přistává Jaromír Jeník s letounem Z-22 „Junák“ OK-ENS. S ním pak motoroví piloti a někteří „vyvolení“ plachtaři podnikají lety podle přístrojů.

Jaromír Houša získává prvé zkušenosti s „podhořanskou vlnou“; viz 21.1.1958.

Z-22 „Junák“ OK-ENS; Nový Dvůr, březen 1957

5.dubna 1957

Podle nové výcvikové osnovy je zahájen elementární výcvik nových plachtařských žáků. Byli to: Emil Janča, Jiří Liška, Věra Malá, Luděk Mlčoch, Marie Pincová, Antonín Vittvar, Vosátko, Jan Zbožeňský, Otto Zbudil.

Později v létě se přidali i: Ladislav Čermák, Vratislav Kafka, Viktor Málek, Vladimír Nekoksa a Pačes.

K úplným začátečníkům se přiřadil i Jiří Záveský, který sice v poválečných letech měl kvalifikaci instruktora, ale jeho dlouhá přestávka v létání (a používání současné letecké techniky) si vyžádala zopakování základního výcviku.

Zleva: Jiří zahradník, Jan Sobotka, Jiří Záveský; Nový Dvůr, jaro 1957

10.dubna 1957

Předpověď meteorologické situace nad územím ČSR dávala tušit přijatelné plachtařské podmínky, a proto, přestože byla středa, normální pracovní den, rozhodli se piloti Houša a Miřejovský pokusit štěstí přeletem na stokilometrové trojúhelníkové trati Podhořany - Skuteč - Chotěboř - Podhořany.

Protože však vlečná z Chrudimi tentokrát nebyla k dispozici, podařilo se jim zajistit pár lidí z nejbližšího okolí pro obsazení letištní směny k zabezpečení navijákových startů.

V pravou chvíli odstartovali a oběma se podařilo hned nad letištěm nalézt stoupání. Houša letěl na VT-425 OK-5334, Miřejovský na VT-125 OK-0723.

Pravda, pozemní personál, pamatujíc si Miřejovského loňský „kufr“ do Rakouska, se škodolibě poptával, zda by si neměli obstarat cestovní pasy, ale pak se závistí sledovali, jak oba větroně bok po boku se pár minut po poledni vydaly na trať.

Je nutno na tomto místě zdůraznit, že radiospojení v té době bylo pouze zbožným přáním, a tak piloti mezi sebou mohli komunikovat pouze posunky. Tedy pouze v tom případě, že si byli dost blízko.

Ale spolupráce pilotům zřejmě dobře vycházela, protože oba větroně cca po dvou hodinách a deseti minutách téměř současně přistály na trávě novodvorského letiště.

Řídící létání Vlastislav Štrych (vlevo), časoměřič Eva Balašová (vpravo);
Nový Dvůr, duben 1957

15.dubna 1957

O pár dní později, v pondělí: slušným letovým výkonem Miřejovského a Houši podnícení piloti Bednář, Štrych a Vršovský se na tento den domluvili, že též prokáží své kvality. Počasí slibovalo obdobné podmínky jako onu středu minulého týdne, a protože jmenovaní se necítili být „troškaři“, naplánovali si cílový přelet na Slovensko. Bednář a „Vokurka“ do Trnavy (200 km), „Mistr“ ještě dál, na jižní Slovensko do Strekova (300 km) cca 20 km jihovýchodně od Nových Zámků. Tenkrát to ještě byla doba, kdy se letělo tam, kam foukal vítr a nic moc se dál neřešilo!

Zatímco Bednář a Štrych se z navijáku „chytili“ hned prvním startem, „Mistr“ se trápil. A než odstartoval podruhé, oba spoluletci nabrali směr odletu. Poměrně čerstvý západní vítr je hnal rychle kupředu a než se „Mistr“ vyhrabal do výšky potřebné k odletu na trať, oba zmizeli někde v dáli za Prachovicemi. Vršovský tak přelet vzdal a létal jen místně na svahu Železných

hor. „Vokurka“ letící na VT-125 OK-0744 se Bednářovi (VT-25 OK-3092) ztratil asi po hodině společné pouti, prý někde nad Vysočinou, protože oba nabírali výšku kroužením v mraku a už se nenašli.

Ze spolupráce tedy sešlo a oba piloti se kupředu prodírali každý na svoji vlastní pěst.

Bednář přistál po letu trvajícím 4 hodiny a 13 minut u slovenského Perneku, asi 10 km jihovýchodně od Malacek. Pro něj se vydalo transportní družstvo a druhý den byl doma i s větroněm.

Po 4 hodinách a 9 minutách Štrych přistál u Břeclavi. Ale jelikož pro něj druhý transport z Podhořan nebyl k mání, pro „Šohaje“ po silnici dojela parta z letiště Medlánky. „Vokurka“ cestoval domů vlakem a „Šohaj“ se na domovské letiště dostal z Medlánek aerovlekem až 11.5.1957.

16.dubna 1957

Usnesení ze stranického aktivu stanice Podhořany,

konaném dne 16.dubna 1957.

1. Soudruh K a ň k a zajistí v revisní komisi,aby tato namátkově kontrolovala činnost ZNP/plnění plánu a pod./.Zjistí-li vážnější nedostatky,je povinen svolat stranický aktiv a na něm podat zprávu.

   Termín není určen,plnění tohoto bodu je průběžné.

2. Soudruh V r š o v s k ý uloží předsedovi rady,aby si tato zpracovala 3 měsíční plán programů schůzí rady a bude důsledně dbát na jeho dodržování.

   Splnit do 23.IV.57,kontrola je průběžná.

3. Navrhnout náčelníkovi KA,aby schůze plachtařského odboru projednávaly program stanovený plánem.Dále,aby o přesunech letounů rozhodoval vždy na schůzích PO,před všemi delegáty ze stanic.

4. Navrhnout náčelníkovi KA,aby pověřil krajského plachtařského instruktora zpracováním programu kondičního létání pro vlekaře /dle platné osnovy/,aby byla na PO uveřejněna jména nově školených a doškolovaných vlekařů v roce 1957 a aby bylo zveřejněno rozdělení materielního zajištění nutného pro zkvalitňovací výcvik instruktorů z jednotlivých stanic a plán jeho využití.

5. Delegace ve složení 1.s.Vršovský
   2.s.Tichý
   3.s.Švábenský
   4.s.Klínský
   5.s.Jeník navštíví s.mjr.Kohoutka a projedná s ním ve formě stranického rozhovoru body 3.a4. a úpravu osobních sporů mezi náčelníkem stanice a náčelníkem KA.

Na aktivu byli přítomni :

1.s. V r š o v s k ý .....
2.s. J e n í k .....
3.s. K l í n s k ý .....
4.s. Š v á b e n s k ý .....
5.s. Z a h r a d n í k .....
6.s. T i c h ý .....
7.s. K r u p k a .....

S obsahem usnesení byli seznámeni :

1.s. K a ň k a .....
2.s. V r š o v s k á .....
3.s. B a l a š .....
4.s. Č í ž e k .....

Usnesení přepíše a nechá podepsat všem účastníkům a seznámeným do 23.IV.57 s.Jeník.

Byl svolán stranický aktiv; Nový Dvůr, 16.4.1957

(Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)

„Stranický aktiv nás v bodě 5. zaúkoloval navštívit náčelníka KA Kohoutka a projednat s ním, krom jiného, ´úpravu osobních sporů s náčelníkem stanice´, o nichž jsme, pravda, neměli ani páru. Naopak, všichni jsme si dobře pamatovali, že Kohoutek Vršovskému spíš ´nadržoval´! Také nám bylo divné, že pokud jsou mezi nimi nějaké spory, že iniciativa nevyšla od Kohoutka? Ten přeci vše řešil rychle a rázně!

Tak jsme tam jeli, ale musím to své vyprávění vzít trochu zeširoka.

Byla to doba, kdy budovatelského nadšení měl už každý plné zuby, a tak se chtělo jen jediné: létat. Nikdo z nás tehdy nebyl starší třiceti let! Možná proto ten mladický zápal do leteckého dění trochu předběhl zisk obecných zkušeností. Nejen leteckých! A protože chyběla starší generace, která by snad byla schopna trochu krotit naši jistou nerozvážnost mládí, dělaly se chyby a co hůř, ty chyby se opakovaly!

Navíc přicházely existenční starosti. Zaměstnání, rodina, atd. Záhy většina z nás poznala, že pryč jsou doby, kdy jsme se mohli jen tak sebrat, odjet na letiště a tam zapomenout na svět kolem sebe!

Začaly se rodit děti, a přestože naše manželky ve většině případů sdílely partnerovu závislost na létání, přeci jen letištní společná ubytovna nebyla tím pravým místem pro kus nutného rodinného soukromí. Tehdy se zrodila myšlenka, že pro rodiny s malými dětmi se uvolní ´pavilonek´, který byl dosud využíván jako kancelář.

Na jednání Rady stanice byl s tímto záměrem vysloven souhlas a pro kancelář tedy byla vyčleněna místnost v dřevěné ubytovně a do ní bylo přestěhováno veškeré zařízení, t.zn. stůl, čtyři židle, regál na spisy, skříň a polní lůžko, které sloužilo ostraze. Současně se připravilo natažení paralelního telefonního vedení, aby v nové kanceláři mohl být i telefon.

Naše tři rodiny (Klínského, Bednáře a Tichého) se mezitím chystaly na úpravu ´pavilonku´, který bylo nutné přizpůsobit tak, aby alespoň trochu vyhovoval nárokům na přechodné obývání s dětmi.

Samozřejmě, oslovili jsme i Vršovské. Ti dosud bydleli v Chrudimi, Naďa už měla čtyřletou dceru a zrovna byla podruhé těhotná, ale jejich reakce byla velice vyhýbavá a vlažná, zejména tehdy, když jsme začali mluvit o finančním podílu na nutné úpravy, který každý složíme. Usoudili jsme tedy, že zájem nemají a sami začali s úpravami ´pavilonku´.

Vraťme se však do Chrudimi. Na ono zmíněné jednání se krajský náčelník Kohoutek dostavil v dost nasupené náladě. Se slovy: ´Já tady nejsem pro srandu králíkům, tudíž ani vám, soudruzi!´, položil před nás na stůl jakási lejstra a bez dalších slov zase odešel. A bylo po ´stranickém rozhovoru´!

Ta lejstra byla: zřizovací dekret na ´byt náčelníka´ v objektu Nový Dvůr čp.110 (´pavilonek´) a nájemní smlouva pro Vršovského.

Pěkně nám spadla čelist! Později jsme se dověděli, že komplot s ´bytem náčelníka´ začal Vršovský spřádat v momentě, kdy jsme se začali o ´pavilonek´ zajímat a byl příčinou toho, že ochladly vztahy Vršovského s náčelníkem KA Pardubice. Kohoutek, a budiž mu to připsáno ke cti, nechtěl na Vršovského návrh bez projednání v Radě Navijákové stanice a v Radě KA přistoupit. Vršovský ho proto jednoduše obešel a jednal přímo s OV KSČ a předsedou KV Svazarmu Juklem. A ten se ´ukecat´ nechal vidinou ušetřených nákladů za výkon strážní služby neb Vršovský mu nabídl, že když tam bude bydlet, tak ostrahu letiště bude sám vykonávat. (A za to nebude platit žádný nájem!)

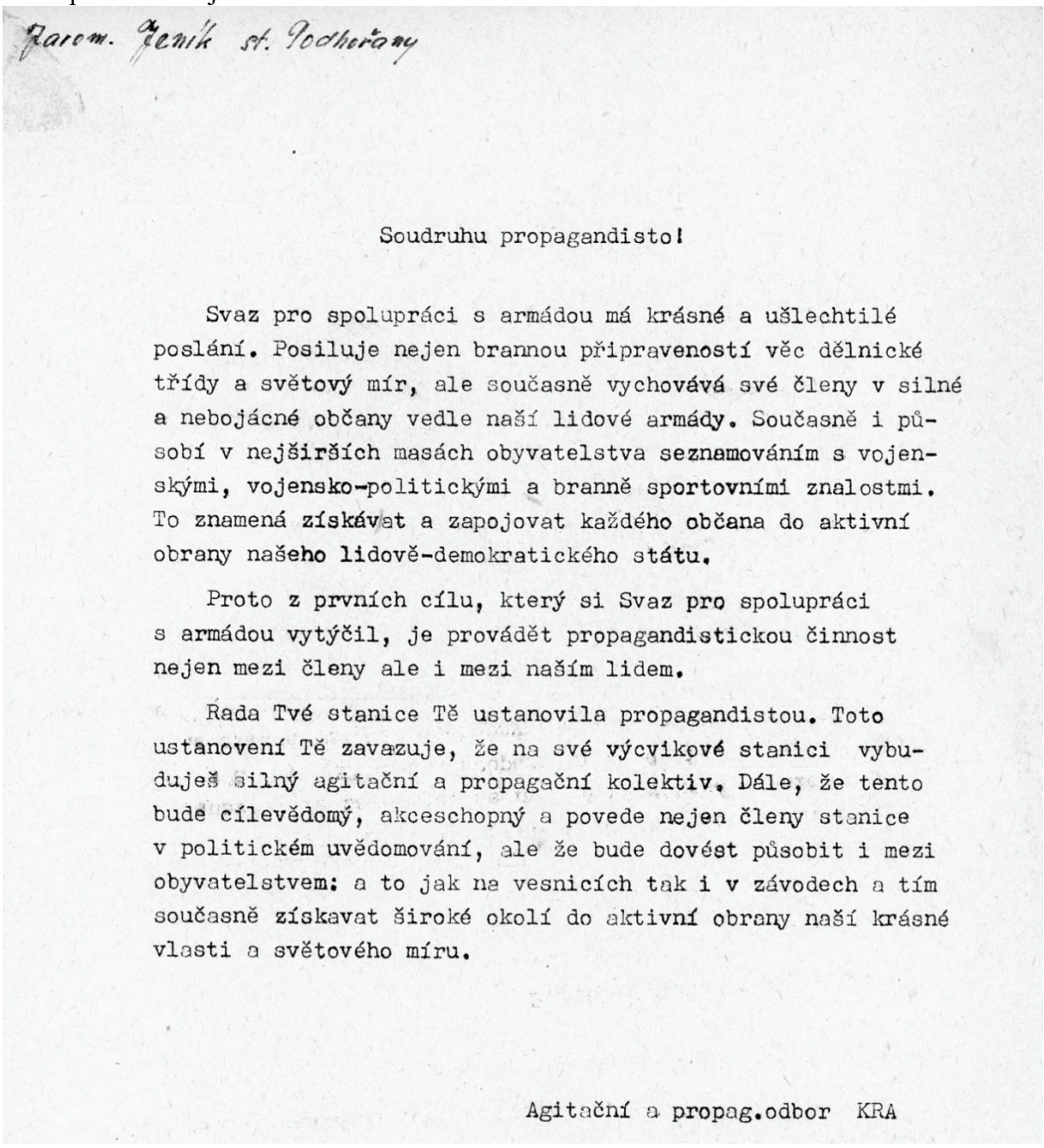
Tenkrát, za takové podlé jednání, Tichý Vršovského strašně seřval (a následky toho na sebe nenechaly dlouho čekat), já se o pár dní později rozhodl rezignovat na funkci předsedy Rady stanice.

Až s odstupem času jsem si uvědomil, jak zbytečné to bylo gesto! Vršovského rodina se bez skrupulí nastěhovala do ´pavilonku´ a nastalo období jeho absolutní moci.“

Rada stanice tedy byla bez předsedy. Tak tuto funkci začal suplovat sám Vršovský, i když do všech „papírů“ začal uvádět jako předsedu Maštalíře, aniž by to dotyčný vůbec věděl. Rada se stala naprosto nesvéprávným orgánem. Upřímně řečeno, téměř všem to bylo jedno, Radu nikdo nepostrádal. Hlavně, že se mohlo létat!

22.dubna 1957

Propagandisté. Už několikrát o této „funkci“ padlo slovo. Jaké bylo jejich poslání? Mnohé o tom poví následující:



Jarom. Jeník st. Podhořany

Soudruhu propagandisto!

Svaz pro spolupráci s armádou má krásné a ušlechtilé poslání. Posiluje nejen brannou připraveností věc dělnické třídy a světový mír, ale současně vychovává své členy v silné a nebojácné občany vedle naší lidové armády. Současně i působí v nejširších masách obyvatelstva seznamováním s vojenskými, vojensko-politickými a branně sportovními znalostmi. To znamená získávat a zapojovat každého občana do aktivní obrany našeho lidově-demokratického státu.

Proto z prvních cílu, který si Svaz pro spolupráci s armádou vytýčil, je provádět propagandistickou činnost nejen mezi členy ale i mezi naším lidem.

Rada Tvé stanice Tě ustanovila propagandistou. Toto ustanovení Tě zavazuje, že na své výcvikové stanici vybuduješ silný agitační a propagační kolektiv. Dále, že tento bude cílevědomý, akceschopný a povede nejen členy stanice v politickém uvědomování, ale že bude dovést působit i mezi obyvatelstvem: a to jak na vesnicích tak i v závodech a tím současně získavat široké okolí do aktivní obrany naší krásné vlasti a světového míru.

Agitační a propag.odbor KRA

Role hlavního propagandisty Navijákové stanice Podhořany připadla Jeníkovi, jakožto „zástupci náčelníka pro věci politické“. Jeho „ovečkami“ byli propagandisté jednotlivých družstev.

Pozorný čtenář ale již jistě vycítil, že funkce propagandistů byly více méně jen „papírové“, nikdo se do této práce moc nehrnul a ani ji moc nedělal, což bylo trnem v oku nejen náčelníka stanice, ale i vyšších nadřízených. A protože náčelník byl svými nadřízenými hodnocen

hlavně podle výsledků této činnosti, tak dělal vše možné (i nemožné), aby se soudruhům „nahoře“ zalíbil. Oprášil tedy projekt z roku 1954 (v té době nikterak úspěšný) a vznikla vnitrostaniční soutěž „Memoriál Ing.Šlechty“. V ní měly být zohledněny nejen letové výkony pilotů plnících cvičení v úloze 9, ale i jejich osvětová a politická angažovanost.

„Mistr“ Vršovský právě zhotovuje ideologicky zaměřenou nástěnku; Nový Dvůr, jaro 1957

1.května 1957

Opět velká sláva! Svátek práce byl velkou manifestací síly pracujícího lidu nejen v Pardubicích, ale i v Čáslavi, kde Navijákovou stanici Podhořany presentovala tzv. „čáslavská skupina“.

„Čáslavská skupina“; Čáslav, 1.5.1957

Zleva: Marie Pincová, Věra Malá; Čáslav, 1.5.1957

Plachtaři v prvomájovém průvodu; Čáslav, 1.5.1957

2.května 1957

Dne 2. května 1957.

Květnové provolání pro příslušníky Svazarmu KA.

V květnových dnech r. 1945 v pražském povstání vyvrcholil národně osvobozovací boj našeho lidu proti německým okupantům a jejich přisluhovačům. Devátý květen nebyl jen svátkem čechů a slováků, kteří bojovali za svobodu, ale všech národů, které úpěly pod botou fašistů. Hrdinný boj československého lidu vyvrcholil když Rudá armáda dovršila své vítezství nad hitlerovským Německem a přispěchala bojující Praze na pomoc. Pomoc tankových vojsk maršála Koněva a Rybalka zakončila utrpení, které u nás prováděla německá soldateska. Praha byla zachráněna a tím skončen boj s úhlavním nepřítelem - fašismem.

Nastala nová epocha našich dějin. Náš lid nastoupil cestu budování socialistické budoucnosti pod vedením komunistické strany československa a své lidové vlády. Od 9. května 1945 se mnoho změnilo. Náš pracující lid žije šťastně a radostně, již není nezaměstnaných, otrhaných ani žebráků. Náš lid si svoji budoucnost vyřešil po boku národů se Sovětským svazem lidovou Čínou, lid. dem. státy a se všemi mírumilovnými národy celého světa. Náš pracující lid buduje si krásnou vlast, má uspěchy a proto je solí v očích našim nepřátelům a revančistům, kteří by chtěli zničit, nebo dostat zpět co si pracující právem vzali.

Všechny úklady, ale ztroskotávají a proto se imperialisté snaží rozpoutat válečný požár, na kterémkoliv místě zeměkoule, aby tento mohl být přenesen do celého světa.

Proto všichni naši pracující a zejména my Svazarmovci si musíme uvědomit, že by to byla válka jaké dějiny lidstva neznají. Že by západní kapitalisté a rodící se fašismus v Záp. německu byl schopen použít nejen otravných plynů, bakterií, ale i atomových zbraní, které již nyní v míru ohrožují lidstvo. Proto mohutní boj proti zkouškám atomových zbraní a to na celém světě. Toto nás musí posilovat a to tím víc, že tyto zbraně má i náš velký spojenec Sovět. svaz, který s nimi nehrozí, ale naopak používá atomové energie pro mírové účely. Tato skutečnost nás musí posilovat v naší práci, víru ve šťastný zítřek a vrcholných sportovních výkonů.

Proto my příslušníci naší vlastenecké organisace Svazarm musíme bojovat za mír nejenom na svých pracovištích, ale i osvojováním si letecké techniky a všecho co s výcvikem souvisí. Musíme vyhlásit boj proti letecké nekázni, která způsobuje škody na leteckém materiálu, ale i na životech, který je to nejcennější. Dále vyhlásit boj za šetření leteckým materiálem a nekompromisně pranýřovat každého, kdo tak nečiní.

Proto je nutné, aby každý člen Svazarmu se stal ukázněným, pracovitým občanem, který miluje svou vlast a nikdy nedopustí, aby cizí vetřelci vládli naší zemi.

Souhlasím : Politicko propagační odbor KRA.

Provolání politicko-propagačního odboru KA; Nový Dvůr, 2.5.1957

9.května 1957

Soudruhu propagandisto !

V současné době probíhá v našem státě odpor a hněv pracujících za pokusy s atomovými zbraněmi, případné jejich použití ve válce. Je naší povinností, abychom se všichni postavili za boj o světový mír a za zákaz zkoušek s nukleárními zbraněmi.

Politicko propagační odbor KRA Ti současně zasílá výzvu, s kterou je nutno seznámit všechny členy Tvé stanice a provést diskusi. Potom, aby příslušníci stanice KA svým podpisem dali souhlas, že s výzvou bojem za mír souhlasí.

Podepsanou výzvu za protestní hnutí proti atomovým zbraním bude za celý KA odeslána Československému výboru obránců míru.

Proto je nutné, aby tato akce byla ve Vaší stanici nebo odboru urychleně provedena a odeslána nejpozději do 21.5.1957 na adresu KA Chrudim. Dodržení termínu je nutné.

(Podpisy možno provádět přímo na přiloženou výzvu).

Souhlasím :

Míru zdar !

Politicko propagační odbor při KRA

Těžko říci, zda se nějaká „diskuse“ k tomuto tématu uskutečnila, ale je za možné předpokládat, že počet podpisů na rezoluci byl v souladu s hlášeným počtem členské základny, bez ohledu na to, zda se jednalo o podpisy pravé či zfalšované.

Hlavně, že jich bylo 100%!

Vlečný letoun Z-381 OK-ACJ; Nový Dvůr, jaro 1957

12.května 1957

Začalo se denně intensivně létat. Počasí bylo plachtařům příznivě nakloněno a ti se snažili plnit podmínky pro zisk plachtařského výkonnostního odznaku „stříbrné C“. A dařilo se, i když byl vydán celostátní zákaz létání v mracích!

Hned 13.5.1957 plní poslední podmínku „Vinca“ Viktor Švabenský („stř.C“ č.1303) a Josef Miřejovský („stř.C“ č.1313). Následující den, 14.5.1957, se to daří Františku Horákovi („stř.C“ č.1312) a Josefu Kulhánkovi („stř.C“ č.1315).

V kabině „Šohaje“ VT-25 OK-3092 Josef Kulhánek; Nový Dvůr, léto 1957

(Ze vzpomínek Milana Zobače)

Na vojně jsem sloužil v Líních u jistého nejmenovaného útvaru, který monitoroval pohyb letového provozu nad republikou. Já tam sloužil jako operátor radaru a na cimře měl vedle mě postel kolega plachtař Luboš Čech z Točné.

My dva jsme si měli stále co povídat a tak nám vojna zvolna utíkala, až se přiblížil její kýžený konec. Už jsme si zkoušeli civil, když tu přišel rozkaz ministra národní obrany, že se nám vojna o rok prodlužuje! Tedy, to byl šok! Ale nejhorší byla ta bezmoc a pocit úplného zatracení! Pravda, po dvou měsících se rozkaz změnil a my byli milostivě propuštěni, když jsme před tím museli podepsat slib mlčenlivosti o podrobnostech výkonu naší služby vlasti.

Tak tenkrát jsme s Lubošem ve velké euforii nad nečekanou svobodou uzavřeli sázku o to, že kdo dřív dolétne na domovské letiště toho druhého, vyhrává flašku rumu!

Né že bych byl alkoholik a o tu flašku tak moc stál, ale jak se ukázaly první kumuly, prohlásil jsem, že letím na Točnou. Toho se hned chytil náčelník, že poletíme ve dvojici. Tak jo. A protože dva ´Šohaje´ byly právě k dispozici, jen krátce jsme prohodili pár slov o taktice a už tlačili větroně k navijákovému startu.

´Mistr´ odstartoval jako prvý, já ho vzápětí následoval. Oba jsme se chytili ve stoupáku nad letištěm a za chvíli jsme se přiblížili k základně mraku. Vršovák mi chtěl ukázat jaký je

´flígr´, tak začal hned s pořádným přeskokem. Já ještě dobral poslední výškové metry a vydal jsem se za ním.

Dohnal jsem ho nad čáslavským letištěm s asi stometrovým převýšením. Točil v půlmetrovém stoupáku a já se přidal. Dole pod námi se ve slunečním svitu blýskaly tryskáče, které dnes nelétaly. ´Mistrovi´ se ten stoupák asi zdál málo, narovnal ´Šohaje´ směr Kolín a zmizel mi z dohledu.

Já v tom poměrně slabém stoupáku vydržel a trpělivost se vyplatila, protože od rozehřátého betonu čáslavské dráhy se vzduch rychle ohříval a stoupání zesílilo až k pěti metrům. Za okamžik jsem směrovkou lízal základnu. Tak nebyl čas otálet a i já upaloval ke Kolínu.

Kolínské letiště je kilometr pode mnou a já koukám, jak ´Mistr´ jde napříč dráhou na přistání. Už se cestou z Čáslavi nechytil, a měl to jen tak tak na dokluz! Přede mnou směr Praha byla skoro dálnice z kumulů, pár jsem jich vytočil a vlétl jsem do kouřma, které už tenkrát naše hlavní město obklopovalo. Udivilo mě, jaký smrad se vznáší nad ´stověžatou matičkou Prahou´!

No, polétal jsem si nad Hradem i celým městem. Dnes by mě asi sestřelili nebo zavřeli. Pak, po chvílích kochání se, mířím na Točnou a pokládám se za vítěze sázky. S tím blaženým pocitem pokládám ´Šohaje´ na točenskou trávu.

Luboš sice na letišti není, ale vidím kamaráda Vláďu Charouzka motat se kolem vlečné ´stošestky´ i žádám ho, aby mě odtáhnul do Podhořan. Tedy, jestli ví, kde to je! Šlehl po mě zlým pohledem, ale říká: ´jasně´ a jde vytelefonovat převlek.

Za chvíli jsme ve vzduchu. Letíme, Kutná Hora vlevo, Čáslav vlevo, Vláďa míří zarputile na Lichnici a nedá se ani cukáním za ocas odradit. No, nic. Nad zámkem ve Žlebech se mu vypínám a mávám mu na rozloučenou. Za chvíli jsem doma.

A stihnul jsem to tam a zpět dřív než Vršovák z onoho pětadvacetikilometrového přeletu do Kolína!

P.S.
Tu flašku nemám dodneška, i když jsem to Lubošovi po Charouzkovi několikrát vzkazoval.

Park bezmotorových letounů rozšířily zapůjčený „Kmotr“ OK-1261 a „stopětadvacítky“ OK-1760 a OK-0738.

Vlekalo se s letouny Z-226B OK-KMW nebo Z-381 OK-ACJ. Ty však na Novém Dvoře nehangárovaly. Každý den ráno přilétaly z Chrudimi (nebo z jiného letiště), večer se zase vracely. Zbytečně prolétané hodiny sem a tam a spousta takto planě vyplýtvaného drahocenného leteckého benzínu se staly terčem kritiky a do popředí se draly otázky, proč letiště má statut pouze navijákové stanice, když plachtařská činnost je poměrně bohatá, nejen co se členské základny týká, ale i kvalitou dosahovaných výkonů.

Ten týden se nalétalo hodně přeletů. Zejména pilot a instruktor Jaromír Houša svými výkony převyšoval krajský průměr a proto si vysloužil nominaci na III.Celostátní plachtařské závody, které se měly zanedlouho konat ve Vrchlabí.

16.května 1957

(Ze vzpomínek Evy Balašové-Horákové)

„Není snad člověka, který prošel letištěm Podhořany i řadou dalších letišť, který by neznal jméno: Josef Tichý.

Já ho poznala už jako dítě, když chodil k nám domů, za mým bratrem Zdeňkem. Chodívali spolu kamsi, teď už vím, že za letadly. Vždycky, než se bratr vypravil, tak Pepek sedával, já ještě bývala v posteli, vedle mě a nabízel mi, abych si ho vzala za manžela, že mně bude dělat jen samé dobroty. V té době se učil (nebo už byl vyučený) cukrářem!

Pak jsem se s ním setkala až v Novém Dvoře na letišti. To už mně bylo asi 15 roků, když na mé žadonění mě tam brácha vzal s sebou. Tam jsem poprvé seděla ve větroni a byl to právě

Josef, který mě vzal poprvé v životě nahoru. Byl to start navijákem a prý jsem hrozně křičela. Už nevím, jestli je to pravda, on si totiž celý život ze mne jen ´utahoval´.

Eva Balašová; Nový Dvůr, léto 1957

Na podzim roku 1955 jsem na letiště už chodila pravidelně, stala se členkou klubu a na jaře 1956 jsem začala s výcvikem. Josef mým instruktorem sice nebyl, ale čas od času zaskočil.

A tak to bylo i 16.5.1957. Na pár dní jsme měli zapůjčený větroň VT 130 OK-1261 ´Kmotr´. Byl dvoumístný, sedadla vedle sebe a bylo to v době, kdy jsem teprve něco přes měsíc létala v sóle na ´Pionýru´.

Start byl pomocí aerovleku, ve vlečné seděl zkušený vlekař Milan Zobač. Odstartovali jsme, vše v pohodě. Když jsme byli asi ve 100m, začal mě Josef sahat na kolena, já naštvaná, nemohla jsem se soustředit na let!

´Když toho nenecháš, pilotuj si sám´, povídám, ale on se jen chechtal. Sundala jsem ruku z kniplu a zkřížila ruce před sebe na prsa a on udělal totéž. Neovládané letadlo si dělalo, co chtělo, navíc ještě povzbuzované termikou. Pěkně to házelo! Chvíli jsme byli pod vlečnou, chvíli nad vlečnou a dokonce se objevili i vedle vlečné!

Rozčílený vlekař Milan, nevěda co se děje, si klepal na čelo. A jak jsme tam za tou vlečnou vláli, přišlo najednou velké drcnutí a byli jsme bez vlečné. Lano nevydrželo a přetrhlo se (nebo toho měl Milan dost a vypnul nás). My se také zbavili zbytku lana, výšku jsme měli dostatečnou, a tak jsme se mohli vrátit na letiště a v pořádku přistát.

Dnes je tomu víc jak 60 let a kdykoliv se potkáme, nezapomene mi Milan připomenout, že dlužím letišti lano.

Co si o tom všem myslel, dodnes nevím. Raději jsem se ho nikdy neptala, abych nemusela vysvětlovat, co se tehdy v kabině ´Kmotra´ dělo.“

26.května až 7.června 1957

Jaromír Houša

Za poměrně živého zájmu sdělovacích prostředků byly na letišti ÚPŠ ve Vrchlabí zahájeny III. Celostátní plachtařské závody.

K měření sil se přihlásilo v kategorii „Šohajů“ (VT-125 a VT-425) 25 závodníků, mezi nimi reprezentant Pardubického kraje a Navijákové stanice Podhořany, Jaromír Houša na VT-425 OK-5334.

V rámci III.CPZ bylo vyhlášeno celkem 10 letových disciplín, v nichž si Houša vedl velmi dobře a podhořanští na něj byli právem velmi pyšní. V celkovém hodnocení se umístil na vynikajícím 9.místě (v kategorii „Šohajů“ to bylo 4.místo!) a vysloužil si tak vstup do širší nominace reprezentantů ČSR pro MS 1958 v polském Lešně. Během trvání závodů ve Vrchlabí při 22 startech strávil Houša ve vzduchu 60 hodin a 15 minut.

8.června 1957

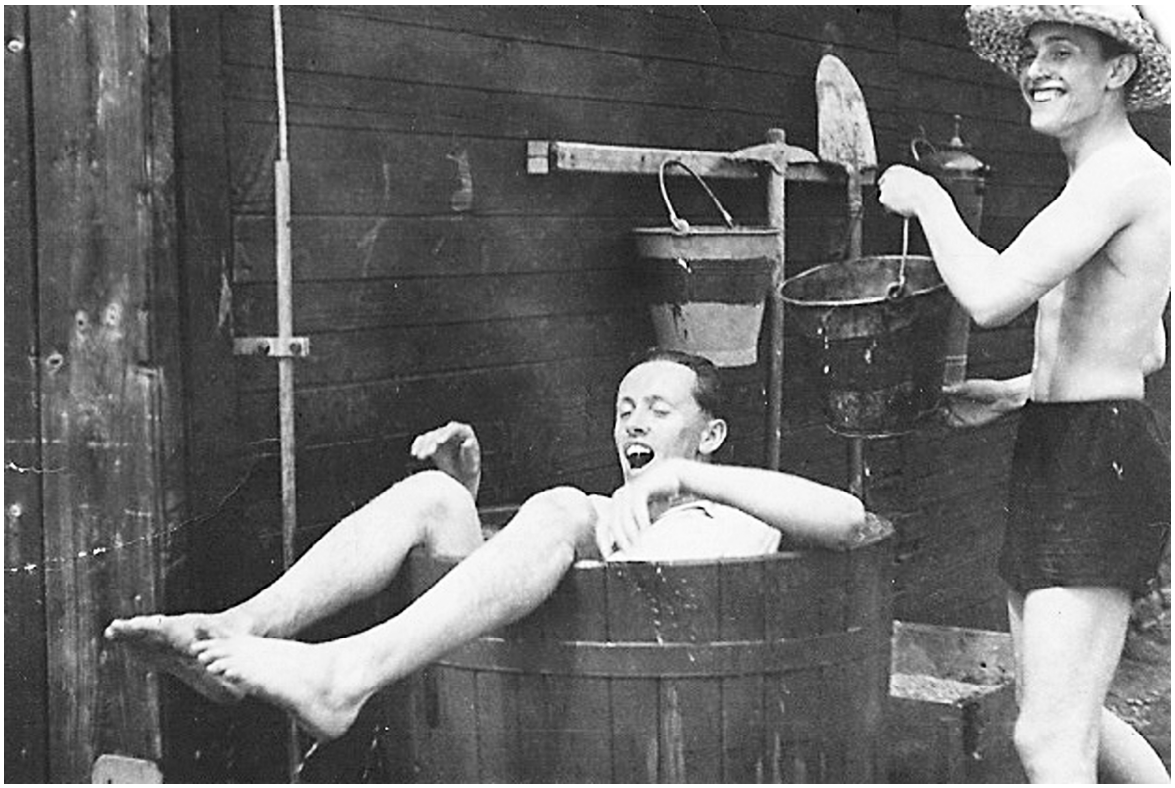
„Luňák“ OK-0816 je odvelen do Chocně, později létá v Chotěboři a zpět na svoji mateřskou základnu se vrací až 1.9.1957. V té době je jeho nálet pouhých 100 hodin, v akrobatickém režimu minimum!

Je pravdou, že od 24.3.1957 do 8.6.1957 toho „bezmotorová stíhačka“ ani v Podhořanech moc nenalétala. Prostě to nebylo „éro“ do termiky! I těch, kteří pro létání na tomto typu měli kvalifikaci, nebylo mnoho: Balaš, Bednář, Houša, Krupka, Moravec, Štrych, Švabenský, Vršovský, Zobač. Jenže ani oni neoplývali velkou touhou si ve vyšší akrobacii „natahovat hubu“, a tak „Luňák“ sloužil, když to povětrnostní podmínky dovolily, spíš k poklidnému poletování nad svahem Železných hor.

9.června 1957

Po startu na navijáku s VT-25 OK-3092 si osobní rekord v trvání letu 7 hod. a 10 min. zapisuje Václav Maštalíř.

Jeho dlouhotrvající let započal ve 12,00 hod. „hoblováním“ svahu Železných hor v čerstvém jihozápadním proudění, které postupem času poměrně rychle zeslábloo, čímž se vytvářely podmínky vhodné pro vznik termických proudů. Zpočátku stoupavé proudy však nebyly moc silné a základny mraků se nalézaly poměrně nízko (cca 700m QFE). V pozdním odpoledni se však základny mraků zvedly až na téměř 1900m QFE, ale kupovitá oblačnost se pomalu slévala ve vrstvu, která v přízemních výškách utlumila veškeré konvektivní proudění. Bezprostředně pod oblačnou vrstvou však to však nadále „nosilo“. Toho Maštalíř využil a přistál až po 19-té hodině.

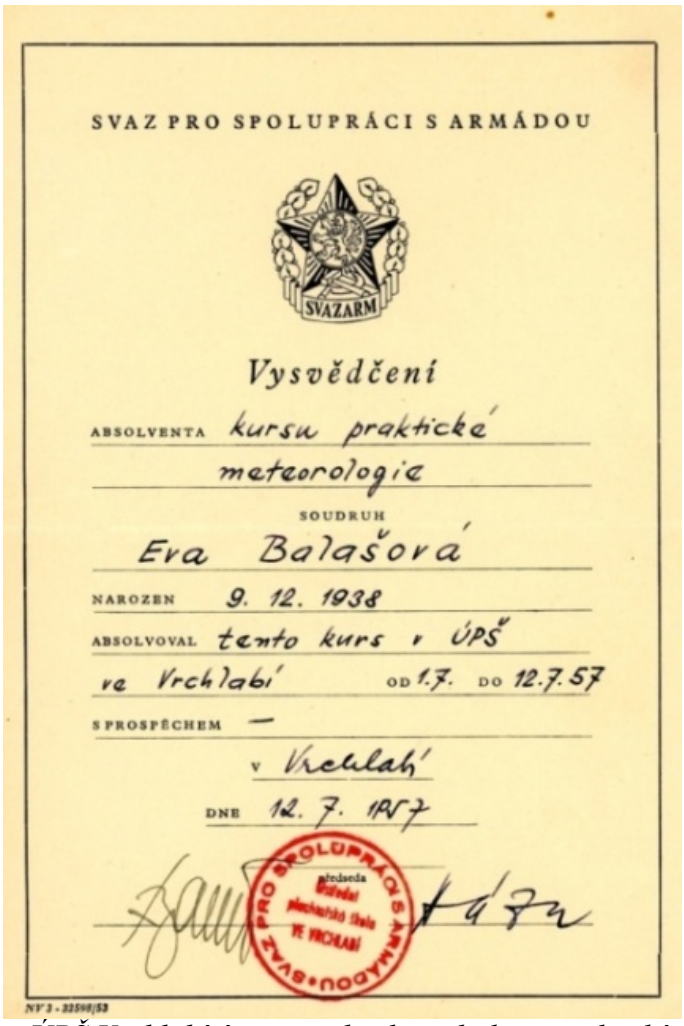


Po úžasném výkonu nechtěná, leč zasloužená koupel!
V kádi Václav Maštalíř, vpravo Pavel Aubrecht; Nový Dvůr, léto 1957

30.června 1957

Balašová E., Grygarčík L., Vojtíšek F., Smola J., Sommerová L. a Sobotka J. skládají toho dne úspěšně úřední zkoušku pilota plachtových letadel. Složením zkoušky pilota rozšířili jmenovaní počet „pilotů-sportovců“ (včetně instruktorů) na číslo 33.

12.července 1957



SVAZ PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDOU

SVAZARM

Vysvědčení

ABSOLVENTA kursu praktické meteorologie

SOUDRUH Eva Balašová

NAROZEN 9. 12. 1938

ABSOLVOVAL tento kurs v ÚPŠ ve Vrchlabí OD 1.7. DO 12.7.57

S PROSPĚCHEM —

v Vrchlabí

DNE 12. 7. 1957

SVAZ PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDOU předseda Ústřední plochostavné škole VE VRCHLABÍ

NV 3 - 32598/53

Eva Balašová v ÚPŠ Vrchlabí úspěšně absolvovala kurs praktické meteorologie.

Zleva: Karel Bednář, Josef Sládeček (bývalý člen VAP nyní vojenský pilot, kapitán na IL-14), Josef Tichý, Viktor Švabenský; Nový Dvůr, léto 1957

Zleva: Marie Pincová, Eduard Vršovský, Naděžda Vršovská snr., Naděžda Vršovská jr.; Nový Dvůr, červenec 1957

21.července 1957

Od začátku měsíce se hodně létá. Téměř denně narůstá počet kilometrů ulétnutých při přeletech. Ale ne pokaždé končí přelet přistáním na domácím či jiném letišti. Někdy se nedá udělat nic jiného, než přistát do terénu. A v tom je skryto vždy kus nebezpečí.

Měl se o tom přesvědčit i Vašek Maštalíř a to hned při svém prvém pokusu ulétnout kýžených 50 km pro splnění podmínky „stř.C“. Povedlo se mu totiž přistát do vzrostlé vojtěšky a při tom „Šohaj“ OK-0723 přišel o výškové kormidlo. A tak „Šohaj“ musel do opravy a Vašek, za nesprávný odhad a výběr plochy pro přistání, si vysloužil několikadenní „dištanc“ a odvolání z „funkce předsedy Rady“.

VT-125 OK-0723 se po opravě vrátil do provozu 15.9.1957.

V kabině „Pionýra“ vpředu Věra Malá, vzadu: Eduard Vršovský, stojící: Marie Pincová; Nový Dvůr, červenec 1957

Stanice se ale stala terčem kritiky neboť někdo z nadřízených orgánů po téměř půl roce zaregistroval, že Rada je už delší dobu bez předsedy, protože Vršovský na patřičná místa ani neoznámil, že místo Klínského „dosadil“ na vedoucí funkci v Radě stanice Maštalíře, kterého právě odvolal. Ba co víc, „na kraj“ nebyla zasílána pravidelná hlášení o propagandistické činnosti, z čehož bylo usouzeno, že ve stanici notně opadla ideologická a osvětová práce s členskou základnou! Pravda, v tom se soudruzi „na kraji“ nemýlili.

Jaroslav Strouhal a „Šohaj“ VT-125 OK-0744; Nový Dvůr, září 1957

Aby se náčelník vyhnul dalším výtkám, „povolal“ na dobu do svolání členské schůze na pozici předsedy Rady stanice Bohumila Svozila.

Ale o dva měsíce později na něj náčelník Vršovský napsal posudek tohoto znění:

„Soudruh Svozil, který až dosud zastával funkci předsedy Rady stanice, se projevil jako málo iniciativní soudruh, nedokázal sám řešit úkoly v Radě, zejména řízení schůzí, které neměly žádný spád. Schůzí se zúčastňoval pravidelně, svoji činnost zaměřil na svůj obor slaboproudé elektroniky, kde provádí práce na rozhlase pro ŘL a různé práce spojené s tímto oborem. Bude nutné, aby Předseda rady byl v neustálém styku s náčelníkem stanice, aby se nestaral jenom o svůj obor, ale především o celý chod stanice, zejména v dnešním zimním období.“

11.září 1957

Standa Horáček při létání „na kopci“ plní dvě podmínky pro zisk „stříbrného C“ najednou. V termickém závanu se mu při svahovém létání podaří dosáhnout převýšení 1100 m. Přistává po 6 hodinách a 15 minutách, a protože „padesátku“ si splnil již 5.5.1957, čeká na něj výkonnostní odznak s číslem 1301.

14.září 1957

Zachovala se písemná zmínka o tom, že nadšenci Bednář, Houša a Moravec zkouší ve větroni radiostanici. Bohužel, záznam nenaznačuje, o jaký typ radiostanice se jednalo, ani jaký byl výsledek pokusů.

15.září 1957

„Fouká na kopec“! Tato tři slova fungovala jako zaklínadlo. Všechno, co mělo křídla, bylo vytaženo z přítmí hangárů na čerstvé povětří a piloti se dohadovali o pořadí letů. Každý si chtěl užít! Toho dne bylo při 39 startech nalétáno celkem 49 hodin a 33 minut, z nichž 6 hodin a 20 minut si pro sebe opět „urval“ Standa Horáček.

22.září 1957

Povětrnostní situace se za týden moc nezměnila, stále „fouká na kopec“! Je to jedinečná příležitost k dlouhodobým letům a piloti ji náležitě využívají. A tak se za tento den udělá 78 navijákových startů a celkový nálet činí 42 hodin a 3 minuty.

29.září 1957

(Ze vzpomínek Evy Balašové-Horákové)

„Je neděle a já jsem opět, poslední dobou jako vždy, od sobotního večera na letišti v Pohořanech. Probouzím se, také jako vždy, brzy ráno. Mojí rozcvičkou bývaly přemety stranou - hvězdice - kolem celé ubytovny, a tak, jak vířím kolem baráku, zjišťuji, že vítr vane tím správným směrem a že má i patřičnou sílu. Vrážím tedy na ubytovnu a křičím: ´Fouká na kopec!!!´

To probudí i největšího spáče. Nastává shon a hon a vše se připravuje k letovému provozu. Náčelník dává nástup a přiděluje služby. Oba hangáry se rychle vyprazdňují, co má křídla, musí ven. Náčelník určuje, kdo a v jakém letadle poletí.

V kabině „Pionýra“ zleva: Eva Balašová, Míla Jeníková; Nový Dvůr, podzim 1957

I na mě se dostalo, mám přiděleného ´Pionýra´ VT-109 OK-3253. Na svahu už jsem létala, tak žádné velké obavy nemám, jenom dávat pozor, aby nedošlo k nějaké kolizi. Když jsem

startovala, na svahu už bylo asi 8 větroňů. Startovalo se pomocí navijáku, za chvíli jsme tam byli všichni. Pěkně to nosilo, tak jediné, na co dávat pozor bylo, abychom se vzájemně neohrozili.

Jak plynuly hodiny, tak postupně vítr slábnul. Muselo se chodit blíže ke svahu a tak jsem hodně moc dávala pozor na stromy, v jejichž úrovni svah nosil nejlépe. Časem zjišťuji, že už tak často nepotkávám své spoluletce.

Začalo mrholit, viditelnost se snížila a navíc jsem si už potřebovala odskočit! Kluci to mají asi jednodušší, ale co já? Snažila jsem se na to nemyslet, ale bylo to stále horší. Rozhodla jsem se (asi bych nebyla první, ani poslední), že to pustím, ale v té poloze to už nešlo. Výška nic moc, už se daly počítat šišky na stromech, za chvíli bych asi musela přistát pod kopcem, a tak jsem to nasměrovala k letišti. Měla jsem co dělat! Přes Bílý Kámen jsem se připlazila na letištní plochu - toho dne jako poslední.

Před hangárem byl hlouček lidí, mezi nimi brácha Zdeněk s mojí neteřinkou Ivankou v náručí a netrpělivě mě vyhlížel. Já ale vyskočila z letadla a úprkem to vzala za hangár na toaletu - tehdy pouze suché WC- jediné zařízení toho druhu široko daleko. Stihla jsem to!

Doslova s velkou úlevou jsem se pak vrátila zpět k letadlu a s pomocí kluků jsme dotlačili Pionýra do hangáru.

Naměřený čas mého letu byl 5 hodin a 19 minut a tím jsem splnila jednu podmínku pro ´stříbrné C´".

Zdeněk Balaš v kabině VT-425 OK-5334; Nový Dvůr, září 1957

Podzim toho roku jistě uspokojil každého pilota, který se při příznivém jihozápadním větru „povozil“ na svahu Železných hor. Na jedné straně se dalo doletět až téměř k Týnci nad Labem, na straně opačné nebylo nemožné dostat se až ke Sloupnu. Ale to už opravdu byl boj na hranicích možností s neustálou hrozbou přistání do terénu.

4.října 1957

V SSSR z kosmodromu Bajkonur (Kazašská SSR) v 19:28 UTC odstartovala dvoustupňová raketa R-7, která vynesla na oběžnou dráhu kolem Země první umělou družici světa - Sputnik. Družice měla sférický tvar o průměru 58 cm a hmotnost 83,6 kg.

Z nejvyšších míst Svazarmu přichází nařízení, že všechna bezmotorová letadla musí mít „čumák“ natřený bílou barvou. Asi pro lepší rozeznatelnost ve vzduchu. A tak se lakovalo! Zlí jazykové tvrdili, že je to na počest „Sputnika“.

Všechny „čumáky“ musí být na bílo!; Nový Dvůr, podzim 1957

26.října 1957

Marie Nekolová, Josef Tichý

V „hotelu Franc“ se koná téměř již tradiční veselice a je opět nabito. Spokojeni jsou hlavně „domorodci“, protože se jedná alespoň o náznak kultury ve vesnici. A pan Franc, protože se toho při zábavě hodně vypije!

Ale za čtrnáct dní Navijákovou stanici Podhořany čeká událost neméně důležitá: výroční členská schůze.

10.listopadu 1957

Ta se konala tentokrát v prostředí základní školy v Podhořanech. A snad proto, že se předem vědělo, že za Krajský aeroklub Pardubice se k jednání VČS nedostaví striktní náčelník Kohoutek, ale „lidovější“ inspektor Hubáček, byla schůze nad poměry bouřlivá a otevřená. Trochu problém byl sestavit kandidátku Rady, nikomu se moc do funkcí nechtělo. Zejména obsazení postu předsedy bylo do poslední chvíle otevřenou záležitostí, protože po tom posudku, co na něj Vršovský napsal, nechtěl Svozil o žádné funkci ani slyšet!

Tichý rovněž nepřicházel v úvahu, protože se s Vršovským na jaře těžce rozhádal a bývalý náčelník Kaňka se sice práci nevyhýbal, ale s podmínkou, že nebude předseda.

Nastala patová situace. Rada svého předsedu potřebovala, ale nikdo tu funkci nechtěl vykonávat!

Po dlouhém přemlouvání kývl Klínský, přestože v květnu na tuto funkci rezignoval. Kandidátka tedy nakonec vypadala takto:

Navrženi : s.Klínský Vladimír
s.Kaňka Dalibor
s.Sobotka Jan
s.Balašová Eva
s.Maštalíř Václav

S. Klínský Vladimír: narozen 16.2.1930 v Pardubicích, bytem Pardubice - Dukla 2149, zaměstnán jako technický úředník v n.p. Synthesia Semtín. Je členem ZO v Semtíně, členem KA Pardubice od 18.2.1954. V letectví pracuje od r.1947, je pilotem III. kategorie. Je příkladný ve své práci na stanici, má smysl pro pořádek a vysoké organisační schopnosti, proto je navržen do rady stanice na r.58.

S. Kaňka Dalibor : narozen 30.5.1926, bytem v Pardubicích, Dašická 1225, zaměstnán v RPA jako řidič, členem ZO Podhořany. Je přímé kamarádské povahy, přesný ve svém počínání a jde vzorným příkladem ostatním členům. Na stanici pracuje jako instruktor a vlekař. U jmenovaného jsou všechny předpoklady, aby v radě stanice pracoval úspěšně, proto se s.Kaňka navrhuje.

S.Sobotka Jan : narozen 30.5.1931 v Bohdanči, bytem v Pardubicích sl.povstání 257. Je pilotem sportovcem. V dosavdní radě zastával funkci technika stanice. Je třeba, aby s.Sobotka byl více důsledný sám k sobě a úkoly, které dostává plnil se vší pečlivostí a svědomitosti. Má organisační schopnosti a dokonalé znalosti techn. oboru, rpoto jej doporučujeme do rady stanice na r.1958.

S. Balašová Eva : narozena 9.12.1938. Dcera truhlářského dělníka, bytem Pardubice - Svítkov, Nová kolonie 464. Zaměstnána v n.p. Synthesia, Semtín jako laborantka. Je veselá povahy, v kolektivu oblíbená, v dosavadní radě zastávala pokladní a výběrčí členských příspěvků, kterou zastávala velmi dobře. Je pilotkou sportovkyní a plachtářským meteorologem. Pro dosavadní dobrou práci v radě stanice ji doporučujeme do rady na r.1958.

S.Maštalíř Václav: narozen 21.4.1939 v Pardubicích, bytem Pardubice, Dašická 14. Zaměstnán v n.p. Tesla jako radio - mechanik. Je členem rady stanice, kde z počátku pracoval jako předseda. Pro malé zkušenosti byl funkce zbaven. U s.Maštalíře jsou předpoklady, že pod vedením starších soudruhů bude pracovat dobře a proto jej navrhujeme jako náhradníka pro r.1958.

Hlavní referát jako obvykle přednesl náčelník stanice Vršovský:

Výroční členská schůze 1957.

V minulých měsících jsme vzpomněli 19.výročí potupné mnichovské zrady. Denním tiskem proběhla řada článků a poznámek věnovaných těmto událostem. Nechtěl bych zde opakovat to, co zde bylo již řečeno několikrát. Myslím však, že bychom neměli toto výročí přejít jen tak hladce. Následky Mnichova byly pro náš národ tak kruté, že každý poctivý občan by si měl znovu uvědomit, že světový vývoj se počíná znovu ubírat směrem, který razil v roce 1933 Hitler. Nedávné výsledky voleb v Západním Německu a zesílení hlasu revanšistů měly by v každém z nás vzbudit zájem o to, jak sami přispět k odvrácení opětného opakování mnichovských událostí, třeba i v jiném vydání.

Zámořští stoupenci rasismu tentokrát zaměřili svoji činnost na černošské děti. V zemi svobody a demokracie probíhá neustálé hnutí teroru proti černošským dětem, kterým rasisté brání navštěvovat školy.

Zatím co ve Spojených státech uplatňují černoši svá práva, dostávají západní mocipáni jednu ránu za druhou. Mírové návrhy SSSR, zprávy o mezikontinentálních balistických střelách a úspěšných pokusech s vodíkovými bombami a v poslední době i vypuštění první umělé družice na světě, je neustále přesvědčuje, že se SSSR se musí počítat jako s velmocí, která je skutečnou hrází tábora míru. Pro západní státníky a kapitalisty je nepochopitelné, proč se tyto technické velmi náročné pokusy mohly uskutečnit nejdříve jinde než v USA.

Pro správnou odpověď na tyto otázky se musíme vrátit o několik desítek let zpět k onomu velkolepému říjnu 1957, který je počátkem novodobých dějin veškerého lidstva. Říjen a jeho výsledky umožnily plný rozvoj všech tvůrčích sil národů veliké Sovětské země.

Vítězství října, vítězství myšlenek marxleninismu však současně znamenalo, že všichni sovětští badatelé a vědci dostali do svých rukou mocnou zbraň. A jenom proto, že uvědoměle využívají tohoto jediného, skutečně vědeckého názoru ve své každodenní politické činnosti, mohli sovětští vědci i ve většině ostatních odvětví v tak neuvěřitelně krátké době stanout v prvních řadách světové vědy a dobýt si všeobecného obdivu a uznání.

Je proto 4.říjen 1957, datum vypuštění první umělé družice, důstojnou oslavou 40.výročí VŘSR.

Další kolos, který v těchto dnech oslavil 8.výročí svého založení je Čínská lidová republika, která ukazuje všem asijským národům, že bída, nemoci, nevzdělanost, pověry a vyssávání nejsou nějakým osudným nezměnitelným údělem člověka, ale že je v dosahu jediné lidské generace život důstojný a krásný. Co bude znamenat nová Asie, v níž se rozhodujícím způsobem projevuje vliv a příklad ČLR pro rozvoj lidstva po všech stránkách, nemůžeme si ani v nejsmělejší fantasii představit. Čínský lid představuje nesmírnou organisační a kulturní sílu, která se dnes znovu ujímá svého velkého poslání v Asii.

Úspěchy Sovětského svazu, jakož i úspěchy lidových demokracií se řadí bok po boku k úspěchům, které dosahuje naše rapublika v budování socialismu. Posledním úspěchem co vše dosáhne náš lid byla brněnská vástava strojírenství, která byla přehlídkou socialistického průmyslu. Zásluhou strany a vlády naší republiky bylo uvedení v chod prvního atomového reaktoru v uplynulých měsících. Zatím co západní mocnosti haraší zbraněmi, na druhé straně země tábora míru se snaží každý svým počínáním o upevnění míru ve světě. V tomto boji se podílí nejenom náš průmysl, socialisace naší vesnice, ale velkou měrou přispívá k tomuto velkému úkolu i naše vlastenecká organisace, Svazam.

V této době by bylo velmi škodlivé podceňovat poslání SVAZARMU, zvláště nyní, když budeme slavit páté výročí činnosti naší vlastenecké organisace. Svazarm od svého založení dosáhl četných úspěchů ve své činnosti jak v domácích, tak i v zahraničních soutěžích. Řadu úspěchů dobyli naší letečtí modeláři, kteří se stali mistry světa v upoutaných modelech v tomto roce. Rok od roku vzrůstal zájem naší mládeže o ovládnutí vzdušného prostoru. Všimněme si pronikavého rozvoje sportovního parašutismu, který se stal masovým sportem teprve ve Svazarmu. Naší parašutisté - příslušníci našeho aeroklubu dobyli na mistrovství světa v Moskvě hrdého titulu mistrů světa v seskoku padákem. Tyto úspěchy vyvrcholily v letošním roce, kdy trojice parašutistů, zasloužilých mistrů sportu , Jehlička, Koubek a Kaplan seskočili z hranice stratosféry. Tímto výkonem překonali světový výškový rekord v seskoku padákem.

Nejen parašutisté a modeláři, ale i naši sportovní motoroví letci získávali zvolna úspěchy doma i v zahraničí. Sportovní letci Novák z Brna a Šťastný /opět příslušník našeho KA/ překonali řadu národních a mezinárodních rekordů. K těmto úspěchům se řadí i úspěch našich letců v letecké akrobacii. Pronikavého úspěchu dosáhli olomoučtí akrobaté na svých vystoupeních v zahraničí i na našich leteckých dnech. Posledním kolosálním úspěchem motorových letců - akrobatů bylo dobytí prvenství v zahraniční soutěži v Anglickém Koventry kdy Krista dosáhl prvého místa.

Neméně hodnotných úspěchů dosahují i naši bezmotoroví letci. Rok od roku stoupá výkonnost našich plachtařů, kteří měří svoje síly jednou za dva roky na svých CPZ, které toto nesporně potvrzují. Loňský neúspěch našich plachtařů na mistrovství světa ve Francii vyvážily letošní III.CPZ, kdy se zúčastnily hlavně větroně standartní třídy 425 a větroně vysokovýkonné. Tyto závody dále potvrdily stálou vzestupnou tendenci. Posledním nesporně velkým úspěchem bylo získání prvenství s.Zejdy na mistrovství Francie r.1957. Soudruh Zejda hájil čestně barvy naší vlasti a dokázal, že naše organisace Svazarm umožňuje touto cestou široký rozvoj branných leteckých sportů na masové základně. Ale nebyly to úspěchy letců, ale i jiných oborů příslušníků Svazarmu.

K těmto úspěchům přispívá i naše navijáková stanice KA Pardubice, letiště Podhořany. Když dnešního dne hodnotím svoji činnost za uplynulé období, musíme konstatovati, že jsme řadu úkolů splnili výtečně, ale jsou i místa naší činnosti, které jsme nesplnili.

V prvém bodě usnesení jsme se zabývali zvýšením politické vyspělostí a propagační prací. K tomu měl napomáhat stranický aktiv, který byl svolán celkem dvakrát. Projednával politickou a organisační činnost na stanici, situaci v plachtařském odboru KA a otázky kádrového výběru nových žáků.

Agitátoři v jednotlivých družstvech byli zvoleni již v zimních měsících. Dostali zhruba úkoly pro svoji činnost v nejbližším období. Několik týdnů po zahájení výcvikového roku byli jako vždy vyměněni /protože se změnila družstva/. Úkoly, pokud je dostávali, neplnili. Rada stanice z tohoto stavu nevyvozovala žádné důsledky a proto i s.Jeník přestal úkoly ukládat a agitátoři zmizeli z politické činnosti a na jejich místo živelně nastupovali iniciativní jedinci, jako s.Horáček, Maštalíř, Balašová a Houša, kteří osobitě a svérázně pomáhali usměrňovat chod života na stanici.

Politické informace byly z počátku výcvikového roku provedeny vždy v neděli ráno před zahájením letového dne. Provedení dalších informací bylo svěřeno agitátorům, kteří je ovšem nesplnili. Proto informovanost členů zúčastněných na provozu byla zajištěna poslechem rozhlasu přímo na startu a denním tiskem u náčelníka stanice a besedami o současné politické situaci na světnicích v ubikaci.

Doplňovací přednášky na IMZ instruktorů nebyly provedeny ani jednou, protože program zaměstnání připravoval s.Vršovský a nezabývalo se řešením methodických problémů výcviku.

O práci pro veřejnost byla ze strany členů stanice malá iniciativa. Náčelník stanice zorganisoval jednu přednášku pro veřejnost, uspořádali jsme jednu besedu, jednu výstavu a zúčastnili jsme se v Pardubicích a v Čáslavi oslav 1.máje se svými větroni.

V kulturně-masové práci měly být promítány 1x měsíčně krátké filmy. Toto bylo provedeno celkem 3 x, potom rada již neměla dostatek finančních prostředků a tak bylo od dalšího promítání upuštěno. Pod vedením s.Klínského byly provedeny dvě zeměpisné besedy, 2 x kvíz na náměť otázek "Civilní obrany". Dále se uskutečnily besedy o výkonném létání se s.Houšou, Vršovským a s.Zejdou. Jinak přítomní členové aktivně ve volných chvílích poslouchali rozhlas a televisi. Nástěnné noviny upravil s.Vršovský k zahájení výcvikového roku a to velmi vkusně a bojovně. Dalšími obmněnami a vedením byla povařena zvolená rada nást.novin.s.Smola a Vojtíšek opatřovali fotografický materiál cca dva měsíce, ale bohužel se ani nepokusili jej potom umístit na tabuli. Proto s.Vršovský nástěnné noviny znovu upravil sám a poté je upravil s.Riegr.

Dopisovatelský kroužek byl navržen radě, schválen a jednou instruován pro svou činnost. Bylo dohnodnuto, že střídvě 1 x za měsíc bude odesílán příspěvek do Křídel Vlasti. Toto se nestalo během roku ani jednou, až v měsíci říjnu byl odeslán článek do Křídel Vlasti, Obránce Vlasti a Rudé Záře. Kromě tohoto vyšel článek v Mladé frontě.

Celkově politická práce v průběhu roku byla velmi slabá, jen na počátku bylo vidět pokusy o intensivnější politickou práci. Ale ochabnutím činnosti rady stanice byla snížena kontola práce ZNP, agitátorů, rady nástěnných novin, dopisovatelů a všech, kterým byly uloženy úkoly v politické práci.

Kladem naší práce bylo, že jsme v termínech dokázali zajistit vybírání členských příspěvků do ZO Svazarmu a příspěvků do KA. Příspěvky KA činily v letošním roce 2.424 Kčs. Tuto částku jsme předali včas na KA. Stanice Podhořany uspořádala v letošním roce taneční zábavu, ze které činil čistý výtěžek 890 Kčs. Tento obnos byl použit na umořování dlužné částky KVS Pardubice za zakoupení bloku rychlostní skříně k traktoru Zetor 25 A TC-13-17. Dlužní částka činila 1.581,-Kčs. Tudíž zůstává částka 691 Kčs, kterou jsme získali sbírkou mezi členy stanice.

Členové stanice Podhořany získali ku dnešnímu dni 85 členů do Svazarmu. Nejúspěšnější v této akci byl s.Riegr, který získal 42 členů a založil jednu základní organisaci Svazarmu.

V další části svého referátu bych se chtěl zabývat činností rady stanice v letošním výcvikovém roce. Rada stanice, který byla složena vesměs z mladých členů, tak jak byla zvolena na minulé výroční schůzi prakticky vyvíjela činnost jen v zimním období a to krátkou dobu. Možná, že rada ve složení s.Svozil, Sobotka, Ryšavý, Sommerová a Klínský potřebovala více starších zkušenějších soudruhů.

Ačkoliv rada měla slibný začátek ve vypracování plánu činnosti, v ustavení revisní komise a zřízení vývojové skupiny, bylo z plánovaných úkolů splněno jen minimum. Jednak to bylo způsobeno odchodem soudruhů Svozila a Ryšavého a dále tím, že po jejich odchodu trvalo určitou dobu doplnění rady novými členy. Byli to s.Maštalíř, Pletánek a s.Balašová.

Od této doby byla rada řízená náčelníkem a neměla vlastního předsedu, jak tomu bylo dříve. Do určité míry to znamenalo zlepšení a to při řešení úkolů souvisejících s výcvikem a hospodařením s materiálem. Na druhé straně to, že radu řídil náčelník jí odebíralo iniciativu a odvedlo prakticky úplně od důsledného plnění plánu, který byl přijat na začátku roku. Na druhou skutečnost mělo

beze sporu vliv to, že mladí soudruzi v radě byli málo iniciativní, což se dá částečně přičítat malé zkušenosti. To se zvláště projevilo v letních měsících, kdy náčelník se nedostavoval na schůze, protože prováděl praktickou činnost na letišti se soudruhy z Čáslavě. V této době rada pracovala opravdu formálně. Zde je možné klást určitou vinu na s.Klínského, který jako starší člen rady měl její práci usměrňovat a dávat podmětné návrhy. To však nebylo také dost možné, protože s.Klínský nemohl navštěvovat letové dny z rodinných důvodů pravidelně a tak byl o problémech stanice málo informován. Proto se věnoval více činnosti administrativní /organisování školení, přednášek, zhotovení učebních pomůcek a pod./ což vykonával dobře. Zde se projevuje chyba, že nebylo starších soudruhů v radě více. S.Balašová pracovala v radě jako výběrčí příspěvků a vedla pokladnu stanice vzorným způsobem. S.Somerová pracovala v radě jako zapisovatelka. Svoji práci zastávala svědomitě, ale v polovině roku v práci polevila a tak byl v práci zapisovatele pověřen s.Maštalíř, který zastává dosud funkci celkem dobře. Ostatní soudruzi mimo s.Sobotku, který zastával funkci technika, byli pověřováni drobnějšími úkoly přímo náčelníkem a zhruba tyto úkoly plnili dobře. Proto je třeba v příštím roce radu stanice obsadit zkušenými soudruhy, protože mladší soudruzi potřebují ještě vedení, než budou moci pracovat samostatně.

Naše stanice je jednou z nejlépe vybavených stanic v našem kraji. Jelikož jsme dostatečně vybaveni technickým materiálem, vyžaduje si tento veliké péče, které jsme se zhostili takto:

Na začátku výcvikového roku jsme předali veškerý technický materiál do socialistického vlastnictví a soustavnou údržbou jsme zajistili bezvadnou provozuschopnost. Byl vypracován plán údržby a techn. prohlídek materiálu, pokusili jsme si zříditi dílnu a k lepšímu ošetřování motorových vozidel jsme vybudovali stříkací plochu s čerpadlem, dík vývojové skupině.

Co se týče socialistických vlastníků motorových vozidel, byla až na sanitní PRAGA A 150 v bezvadném technickém stavu a dobře udržována. Sanita A 150 jelikož neměla vhodné pryžové obruče, byla převážnou část roku nepojízdná a i nyní i když její pryžové obruče jsou provozu schopné, není její stav 100 %ní. Jelikož se jedná o opravu brzd, nemůžeme tuto provésti aktivisticky, žádal technik navijákové stanice Podhořany s.Růžičku, aby PRAGA A 150 byla dána do krajské údržbárny na provedení P 2. Této žádosti však nebylo vyhověno s poukázáním na to, že nemáme finanční podklad na tyto prohlídky, a případné opravy. Z toho vyplývá, že jako sanitní vůz PRAGA A 150 neodpovídá nařízení o bezpečnosti provozu na silnici a je tudíž nepojízdná.

Socialističtí vlastníci navijáků se svého úkolu zhostili vcelku nejlépe, přestože naviják č.263 byl zapůjčen navijákové stanici Chotěboř a vrácen jako neschopný. Svépomocí byl tento naviják dán do bezvadného technického stavu a slouží taktéž provozu.

Transportní vozy oproti tomu byly nejhůře udržovány a dá se říci, že se socialističtí vlastníci s.Miřejovský a Pletánek o ně vcelku nestarali. Přesto však stav transportních vozů je dobrý a jsou provozuschopné.

Padáky a barografy byly ošetřovány dle plánu na rok 1957 t.zn. padáky byly termínovaně větrány a sušeny a barogrfy ošetřovány.

Co se týče letadlového parku byl vcelku velmi dobře ošetřován, převážně však výkonná letadla. Školní větroně byly udržovány kolektivně, ovšem tato údržba nevyzněla na 100 %. Jelikož vlivem výcviku si většina létajícího personálu představovala, že se tato letadla nemusí tak udržovat když na ně nezbývá tolik času.

V dílně je situace asi následující. Množstvím, kvalitou nářadí a vybavením, dílna navijákové stanice Podhořany nevyhovuje, jelikož se provádějí opravy i širšího rázu a kromě toho je nejhůře udržována a uklizena. Bylo by zapotřebí, aby dílna byla vybavena nejnutnějším automechanickým nářadím a tak bychom mohli zajistit ještě lépe bezvadný technický stav našeho parku. Dále je nutností, aby dílna sloužila výhradně pro opravy technického materiálu /ne jako sklad/, aby ji spravoval socialistický vlastník s.Horáček sám a tím ručil za vybavení a inventář. Vypůjčování nářadí z dílny je nutno zamezit a tím se předejde případným ztrátám. Citelný nedostatek se však jeví v náhradních dílech a spotřebním materiálu.

V rámci údržby budov byly tyto letos nastříkány konservační látkou, v ubikaci natřeny podlahy a okna a prošity slamníky. Přesto však budovy na letišti bezpečnostně nevyhovují a u hangaru je nebezpečí, že se zřítí. Při poslední kontrole bylo zjištěno, že ubikace stojící na pilotech tomuto nebezpečí podléhá taktéž, poněvadž většina pilotů je zhnilá.

V závěru k socialistickým vlastníkům připomínám toto: Přestože byla údržba materiálu vcelku dobrá nebyla nejlepší a jelikož tyto hodnoty, které nejsou malé nám dává do rukou náš pracující lid a tím nám zabezpečuje klidný růst v našem lidově-demokratickém státě je přímo naší povinností ještě intensivněji a zodpovědněji se starati o nám svěřený materiál. *

Nyní se budeme zabývat výcvikovou činností na stanice v roce 1957. Úkol na letošní rok byl nemalý : vycvičit 13 žáků
23 pilotů
8 instruktorů

V jarních měsících naše situace nevypadala zrovna slibně. Měli jsme ve stavu 20 žáků, kteří právě začínali svoji činnost v letectví. Horší situace byla ve sportovcích, kde jsme měli stav 13 pilotů. V instruktorech byl plán splněn již na počátku roku, kdy se číslo do dnešního dne nezměnilo 10./11/ Tedy úkoly jasné - doplnit ze žáků počet pilotů. Aby bylo možno tohoto úkolu dosáhnout, bylo nutno letové dny zorganisovat tak, aby se nalétalo živelně, ale aby každý let přinesl své ovoce. Tak jsme létali intensivně zpočátku 3 x týdně, počínaje května byl provoz na stanici celotýdenní. Navijákový provoz jsme vládli celkem bez sebemenšího nervového vzrušení, což se dá kvitovat jako úspěch, bereme-li v úvahu počet navijákových startů, které byly provedeny.

Poněkud horší situace byla s instruktory. Základem dobrého výcviku byl a je dobrý kádr instruktorů. Jaký je instruktor, takoví budou i jeho žáci nebo piloti. Prvním nedostatkem bylo, že s.Jeník a Moravec se nezúčastnili na vyzvání ÚPŠ přezkoušení, které proběhlo ve V.Mýtě. Tímto svým počínáním se dopustili chyby ve své práci a zvláště když se jednalo o členy mající nejvyšší instruktorskou kvalifikaci. Tímto se stalo, že nebyl instruktor pro létání 8 úlohy. Pro nesplnění této úlohy musí čekat 9 pilotů v úloze 6 a nemůže přejít k plnění 9 cvičení.

Pochopitelně, aby bylo možno zvládnout několik družstev bylo třeba též instruktorů. Vlastní instruktorskou práci vykonával s.Bednář pouze počátkem roku, protože později musel svoji činnost na čas omezit z rodinných důvodů. Ku konci roku již svoji instruktorskou činnost nevykonával s.Tichý. Loňského roku byl velmi aktivním instruktorem , ale letošního roku se prakticky své činnosti nezúčastnil vůbec. Zde je třeba s.Tichého upozornit na to, že výcvik motorový je mu umožněn proto, že dobře plnil povinnosti na stanici. Bude proto na s.Tichém, aby v příštím roce se intensivně zapojil ve funkci instruktora. S.Miřejovský se zapojil jako instruktor vcelku dobře, avšak podstatný nedostatek s.Miřejovského je, že je málo důsledný ve své práci, proto jeho družstvo skládá zkoušky teprve nyní. S.Jeník zastával funkci vlekaře a měl všechny předpoklady k získání instruktora I.třídy. Jistě to, že se nezúčastnil přezkoušení jej vyřadilo z instruktorské činnosti, navíc jeho zásluhou se zastavil chod družstva létající 8 úlohu, které měl spolu se s.Moravcem. S.Moravec obdobně jako s.Jeník žádnou aktivní činnost nevyvíje. S.Štrych se pravidelně zúčastňoval výcviku, avšak vletních měsících se převážně staral o svou osobu, až teprve v podzimních měsících se opětaktivně zapojuje do instruktorské činnosti. S.Štrychovi se doporučuje více iniciativy v instruktorské činnosti. S.Zobačv instruktorské práci se zapojil pouze v době jednoho týdne v letním období, kdy pomáhal létat s družstvem ve dvojím řízení. Zbytek roku figuroval jako vlekař. Soudruh Zobač je instruktor I.třídy, to znamená, že má veškeré předpoklady k tomu, aby pomohl na stanici zvyšovat kádry nových pilotů. Bude dobré, když s.Zobač najde lepší poměr v jednání s lidmi a vystříhá se nevhodného chování. S.Kaňka se instruktorské činnosti nezúčastnil vůbec. Zpočátku roku byl s.Kaňka zaneprázdněn povinnostmi v závodě, později pomáhal stanici jako vlekař. S.Houša se zapojil do instruktorské práce velmi dobře. Dostal družstvo pilotů z kterých neměl nikdo stříbrné "C". Během roku jeho 3 svěřenci získali stříbrný odznak. Zápornou stránkou s.Houši je, že po příchodu z III.CPZ se velmi málo staral o svoje družstvo a nepředával zkušenosti, které nabyl ze svých úspěšných letů. S.Vršovská v důsledku mateřství nemohla instruktorskou činnost vykonávat.

Čili jak zřejmo, podstata ostatní činnosti, která nesouvisela s létáním přímo byla zanedbávána náčelníkem proto, že se prakticky staral o téměř všechna létající personál. I za takového stavu instruktorů se dokázalo na naší stanici udělat kus práce a během roku jsme provedli 13 zkoušek pilotů, při čemž jsme dosáhli plánovaného počtu ve sportovcích. Úspěch v této akci spočíval na žácích samotných, zejména na nynějších sportovcích s.Sobotkovi, Balašové, Sommerové, Siglovi, Smolovi, Poskočilovi, Riegrovi, Polákovi, Vojtíškovi, kteří se pravidelně zúčastňovali výcviku a výsledek je, že jsou připraveni provést orientační lety. Tak jako pokračoval rychle výcvik nových sportovců, tak pokračoval úspěšně výcvik žáků. Zase celý úspěch spočívá na pravidelnosti výcviku. Soudruzi Kalous, Liška, Mlčoch, Malá, Pincová, Vitvar a Zbožeňský se svojí pílí přičinili o to, že za 3 měsíce od započetí výcviku začali létat samostatně. téměř všichni najednou až na s.Kalouse, který byl na chmelové brigádě a nemohl se zúčastnit přezkoušení. Toto družstvo lze hodnotit jako dobrý a ukázněný celek.

Letošního roku jsme se poprve zaměřili na systematický výcvik ve výkonném plachtění. Projevil se v této části výcviku masový růst přeletů pilotů, kteří doposud nezaznamenali letecké úspěchy.

Organisace létání spočívala v tom, že:
1/ dali jsme vrcholnou možnost k létání s.Houšovi, který se probojoval do III.CPZ za náš KA

2/ využívání i slabších meteorologických podmínek pro provádění přeletů. Lze však říci, že jsme dostatečně využili všechny možnosti pro dosažení maximálních výkonů. Ukázalo se, že nejpříznivější podmínky jsou v jarních měsících /březen, duben, květen/ a v tuto dobu musíme v příštím roce počasí obvzláště hlídat. V této době jsou podmínky velmi dobré, avšak nutno zvládnout teoreticky činnost pilota v přeháňkovém počasí, které v uvedenou dobu převládá. Toto bude úkolem v nynější nastávající zimě zařadit tento bod do teoretické činnosti. Z výkonných plachtařů byl nejlepší s.Houša, který nalétal 2.832 km. Jako representant na III.CPZ se umístil v kategorii standartních větroňů na 4.místě, což je pronikavý úspěch. Podstatnou chybou s.Houši bylo, že získané zkušenosti nepředal členům stanice. V letních měsících jsme se dostali do situace, kdy ochabl zájem o létání na přelety, z obav, že se ještě týž den pilot nedostane domů. Tato opět byla příčinou, že se nedostatečně využili povětrnostní podmínky.

Co do nalétaných kilometrů byl na prvním místě

1.	s.Houša Jaromír	2.832 km
2.	s.Miřejovský Josef	836 "
3.	s.Štrych Vlastimil	746 "
4.	s.Vršovský Eduard	388 "
5.	s.Horáček Stanislav	295 "
6.	s.Bednář Karel	293 "
7.	s.Zobač Milan	256 "
8.	s.Balaš Zdeněk	210 "
9.	s.Horák František	194 "
10.	s.Krupka Oldřich	132 "
11.	s.Maštalíř Václav	103 "
12.	s.Kaňka Dalibor	73 "
13.	s.Švabenský Viktor	56 "
14.	s.Strouhal Jaroslav	45 "
15.	s.Tichý Josef	36 "
16.	s.Klínský Vladimír	35 "

K dosaženým výkonům nám dopomohla soutěž mezi stanicemi KA a hlavně vnitřní soutěž vypsaná mezi členy navijákové stanice Podhořany. Úkolem této soutěže bylo podpořit plnění cvičení v 9.úloze. V plnění cvičení 9.úlohy si nejlépe vede soudruh Houša, který splnil 9 cvičení, při čemž získal první diamant v našem KA. Další úspěšný pilot byl s.Štrych, který splnil 2,3 a 4 cvičení 9.úlohy. Dalším pilotem byl s.Miřejovský, který splnil 3 a 4 cvičení 9 úlohy. Soutěž tedy pomohla a v tabulce se objevili i méně populární plachtaři, což je chvályhodné. Vítězem soutěže r.1957 se stal

1.	s.Houša Jaromír	18.151 bodů
2.	s.Miřijovský Josef	4.234 "
3.	s.Štrych Vlastimil	3.874 "
4.	s.Vršovský Eduard	2.847 "
5.	s.Bednář Karel	1.344 "
6.	s.Horáček Stanislav	1.141 "
7.	s.Zobač Milan	1.039 "
8.	s.Balaš Zdeněk	699 "
9.	s.Maštalíř Václav	660 "
10.	s.Horák František	554 "

Závěrem bych chtěl říci, že tato vnitřní soutěž nám velmi pomohla ku zvýšení úrovně bezmotorového létání na stanici Podhořany. Doporučuji v příštím roce rozšířit tuto soutěž o část ve které by figurovaly naše ženy, kterých máme na stanici 9. Z těchto devíti děvčat je schopno soutěžit z počátku roku 5 a během roku se mohou zúčastnit další dvě ženy. Tímto bychom pohnuli i s výkonným létáním našich děvčat. Tento bod dávám jako předmět k rozpravě.

Celkem jsme provedli na navijáků 2.048 startů oproti plánovaným startům 1.339
bylo provedeno startů aerovleku 756
oproti plánovaným startům 812

Celkem bylo provedeno 2.804 startů
nalétáno 1.008,36 hodin
nalétáno km 6.678 km

V poměru proběhl počet startů 1 aerovlekový ku 2,61 navijákovým startům.
Plán v žácích byl splněn z plánovaných 13 na skutečný stav 21 žáků

Plán sportovců byl splněn z plánovaných 23 na 25

Plánovaný stav instruktorů 8, skutečný stav byl 11 instruktorů.

Vrcholným úspěchem bylo splnění plánu výcviku letošního roku ku dni 30.srpna 1957. Tímto činem jsme nejlépe vzdali hold 5.výročí Svazarmu.
Pro zlepšení práce v Krajském aeroklubu a zlepšení letecké činnosti v plachtění byla přijata soutěž mezi stanicemi v našem KA. V této soutěži bylo splněno 9 ukazatelů přes 100 %. Nesplněné byly výkonnostní třídy, odběr tisku a přednášky pro veřejnost. V soutěži jsme získali do konce září 17.924,46 bodů. V této soutěži mezi stanicemi jsme stále na druhém místě.

Materiál jsme využívali více jak na 100 %.

Větroň	VT 109 - 3253	splněno na	117,9 %
"	VT 109 - 4165	" "	172,- %
"	VT 109 - 2243	" "	137,- %
"	VT 109 - 4061	" "	122,6 %
"	VT 25 - 3092	" "	149,5 %
"	VT 125 - 0744	" "	162,- %
"	VT 125 - 0723	" "	129,- %
"	VT 425 - 5334	" "	216,5 %
"	VT 7 - 0816	" "	70,6 %

Tyto výsledky ukázali, že jsme schopni splnit úkoly, které jsme z počátku roku pokládali za nesplnitelné.

Nezbytnou součástí celého leteckého provozu je kázeň. Tato na našem letišti nebyla mnohdy dostatečně dodržována a v několika případechmuselo být zakročeno se strany náčelníka stanice. Základní projevy kázně pramení z osobního vystupování a jednání každého člena naší stanice. Nemělo by se stávat, že soudruzi Kalous, Volenec a z počátku Kafka když přijdou na letiště považují za zbytečné se hlásit, ba v mnoha případech pokládali za zbytečné i pozdravit kamarády.

Z celkového chování každého jednotlivce pak můžeme vyčíst i jeho postoj k materiálu a ke kolektivu vůbec. Je třeba si uvědomit, že dobrá ukázněná parta, která drží pohromadě - dokáže mnoho, naopak rozvrácená, neukázněná parta může zavinit svým neopodstatněným počínáním i mimořádnou událost. Že k tomuto jsme měli někdy krůček může každý člen potvrdit, po rozebrání nehody, kterou zavinil s.Maštalíř, že nedodržel zásadní ustanovení předpisu o létání a výsledek je poškození letounu a vyřazení tohoto na dobu 2 měsíců z provozu. Každému členovi musí být jasné, že když chci něčeho v létání dosáhnouti,musím být v prvé řadě ukázněným pilotem.
bez ohledu na to létám-li 1 rok nebo 10.
Poslední bod našeho usnesení z výroční členské schůze v minulém roce bylo ustanovení vývojové skupiny. Tato skupina, kterou vedl s.Švabenský byla velmi dobrým pomocníkem pro uvedení v činnost různými zlepšovacími návrhy. Zápornou stránkou bylo, že měla tato skupina příliš obsáhlý plán své činnosti a nezapojil se do práce větší počet lidí.

Z plánu, který byl pestrý byly splněny následující body:

postaveno vodní čerpadlo na stříkání dopravních prostředků, postavena mycí plocha a provedena přípojka elektrické sítě 380 V, kterou jsme si provedli svépomocí a činila oproti plánovaným nákladům 3.500,- Kčs pouze 70,- Kčs za zamontování elektroměru. Do větroňů byly instalovány variometry celkové energie a MacRediho kroužky. Bylo úspěšně vyzkoušeno startování za navijákem s vlečným lanem, k tomuto účelo bylo zkonstruováno několik rozkrucovačů lan. Postavili jsme vlastní svépomocí meteor budku. Na tomto úseku práce se bohužel účastnilo málo členů stanice. Svého úkolu se shostil v celku dobře s.Švabenský, který celou věc organisoval. S.Sobotka, Bednář, Tichý, Houša, Záveský, Zboženský, Pletánek, Balaš, Čížek, Polák a Zahradník přispěli vývojové skupině svou prací jak mohli, přesto však nemohli být splněny všechny body programu protože se nezapojil do této činnosti celý kolektiv stanice.

Oficiální zápis ze schůze:

Zápis z výroční členské schůze navijákové stanice Podhořany, konané dne 10.listopadu 1957 na letišti v Podhořanech.

Schůzi zahájil předseda rady stanice soudruh Klínský uvítáním všech členů a zástupce KA s. Hubáčka.

1. Jako první bod programu byla volba volební a návrhové komise. Volební komise byla zvolena v tomto složení: Sobotka Jan
Horák František
Krupka Oldřich

Návrhová komise byla zvolena v tomto složení : Kaňka Dalibor
Horáček Stan.
Grygarčík Lad.

Obě komise byly zvoleny jednohlasně.

2. S.Sobotka jako předseda volební komise podal zprávu o účasti. Na schůzi bylo přítomno 36 členů z celkového počtu 58. Protože to je nadpoloviční většina, je schůze schopna se usnášet. S.Klínský pak přečetl přehled o sociálním složení členstva a požádal náčelníka stanice s.Vršovského o přečtení výroční zprávy.

3. Ve třetím bodě programu přečetl náčelník stanice s.Vršovský výroční zprávu o činnosti navijákové stanice v uplynulém výcvikovém období 1957.

4. Po přestávce, která následovala po referátu náčelníka, zahájil s.Klínský diskusi k přednesené zprávě.
Jednotlivé diskusní příspěvky:

S.Krupka: V uplynulém výcvikovém období 1957 nebyl prováděn zdokonalovací výcvik vlekařů. Vlekaři se nijak neškolili, ani nelétali osnovu pro vlekaře, pouze prováděli aerovleky. Navrhuje, aby v příštím roce létali vlekaři také podle osnovy pro ně určené, a aby jeden z vlekařů byl přezkoušen jako instruktor motor. létání. Navrhuje, že po předběžném jednání, které měl se s.Kohoutkem se nechá přezkoušet a vlastní výcvik vlekařů bude provádět na stanici, po dohodě s KA.

S.Houša : Na svou obhajobu, po obvinění, že nepředává zkušenosti, uvádí důvod: Protože v době sezony, kdy se létalo každou neděli, nebyl na předávání zkušeností čas. Předávání zkušeností si představuje formou besed na učebně, hlavně v době zimního klidu, kdy se určitě věci dají probrat důkladně. Jinak v uplynulém období, když

byl na něco dotázán, řekl mu víc, než dotyčný chtěl. Je pravda, že zkušeností dosud předal málo, ale s tím začne teprve nyní, v zimní přestávce.

S.Moravec : S kritikou náčelníka, že spolu se s.Jeníkem zavinili neplnění 9 úlohy u 9 pilotů nesouhlasí, protože zde byl ještě další instruktor s.Zobač, který toto školení mohl provádět.

S. Vršovský: Kritika obou soudruhů byla opodstatněná. Jednalo se o celkem o 9 pilotů, rozcvičených v létání podle přístrojů. Z toho 5 měl přidělených s.Jeník, 4 s.Moravec. Tyto piloty jmenovaní soudruzi rozcvičili asi do poloviny, načež v dalším školení nepokračovali, protože se nenechali přezkoušet od komise ÚV Svazarmu. Uznává svoji chybu v tom, že nerozhodl, aby ve výcviku pokračoval s.Zobač.

S.Krupka : V uplynulém výcvikovém období nebyla věnována náležitá pozornost školení v předpise o létání, takže všichni jej znali jen povrchně. Navrhuje, aby v příštím roce byli všichni členové školeni a namátkově přezkušováni.

S.Vršovský : Soudruh Krupka se zúčastňoval provozu nerpavidelně a proto se mu snad zdálo, že školení v předpise bylo přehlíženo. Při létání při různých situacích byly tyto brány v úvahu a piloti byli v jednotlivých případech na předpisy upozorňováni a namátkově přezkušováni. Nebylo však prováděno soustavné školení v předpisu.

S. Klínský : Ve věci létání podle přístrojů navrhuje, aby se výcvik dokončil, aby se vycházelo ze situace jaká je a pokračovalo se dál. Upozorňuje, že školení z přístrojů je naplánováno.
Pokud jde o předpis, bude školen v zimní přestávce. Školení bude zakončeno přezkoušením pro kontrolu a informaci náčelníka.

S.Strouhal : S.náčelník opomněl zhodnotit práci revisní komise, která skoro vůbec nepracovala. Táže se, zda revisní komise bude pro příští rok ustanovena.

S.Klínský :Bylo by dobré, aby revisní komise byla, aby pravidelně kontrolovala soc.vlastnictví a podobně. Navrhuje, aby v příští revisní komisi byl jeden člen z rady stanice a dva další. Revisní komise, aby kontrolovala plnění usnesení a pro svoji činnost si vypracovala plán činnosti.

Na stanici je 6 vlekařů a v příštím roce přibyde s.Vršovský. Doslechl se, že se počítá s rozšířením sítě aerovlekových stanice. Vznáší dotaz s.Hubáčkovi, zda by bylo možno v budoucnu zřídit v Podhořanech aerovlekovou stanici. Stanice má přes 50 členů, značný počet pilotů III.kategorie, je zde možnost létat i během týdne. Zda by se tento požadavek mohl uplatňovat na VČS KA.

S.Hubáček: Je nutno pochopit zásadní otázkum co je to aerovleková stanice. Všechny stanice plní stejnou osnovu, a aerovleková stanice slouží vlastně k tomu, any tam byly letouny uloženy. O další aerovlek. stanici je nutno uvažovat, protože budeme muset odlehčit KA. Uvažovalo se o Chotěboři. Je to výhledový plán na 1 - 2 roky napřed, jsme však vázáni systemisací. Ze zkušeností z příštího roku, jak bude fungovat středisko na Jak-11 se tato situace bude řešit. Přednostně to má být stanice alespoň s 50 členy. Horší je otázka hangarování, neboť hangár.prostoru je málo a nové investice se budou těžko prosazovat. By by rád, aby celkový vývoj situace byl takový, aby na každé stanici byl vlečný letoun, aby stanice byly soběstačné. Zatím však je vleč.letounů málo, některé G-106 budou ještě zrušeny, takže zatím se situace nechá řešit jen takovou dohodou, jakou letos měly stanice Podhořany a Chotěboř. Budou se tak přetahovat i výkonné větroně, protože jich je málo a v budoucnu se dá počítat s přírůstkem max. 2 Blaníků.

S.Klínský : Stavební práce. I když pomineme otázku spodního hangáru, který je na spadnutí, je zde otázka ubikace, která potřebuje základy a podezdívku. Jinak je v celkově dobrém stavu a stála již mnoho peněz, takže by byla škoda, nechat ji schátrat vinou uhnilých kolíků. Jak uplatňovat nějaký nárok, neboť situace je neutěšená.

S.Hubáček : Dalo by se to řešit cestou generálních oprav. S.Vršovský již nějaké jednání měl.

S.Vršovský: Cestou GO se to udělat nedá. Jediným východiskem je svépomoc. Ne však taková, abychom vše sháněli sami./Pouzkazujeme/ Poukazuje, že na veškerých staveništích Svazarmu je spousta materiálu, který leží ladem. Navrhuje projednat s KV Svazarmu, materiál přes zimu svést na letiště a uskladnit a pak brigádnicky tyto objekty opravit. Zedník na odborné

práce by byl placen z prostředků, které by uvolnil ÚV Svazarmu /podle rozhovoru se s.Bernardem/. Pokud jde o hangár je situace horší, neboť se tam jedná o potřebu velkého množství dřeva. Návrh s.Švabenského, stávající základy hangáru nechat a znovu vše postavit od začátku by nepřišel tak draho, jako oprava. Ve věci svozu materiálu je nutno jednat co nejrychleji, aby se materiál svážel, pokud je dobré počasí. S.Vršovský projedná vše na KV Svazarmu.

S.Strouhal : K ruce s.Bíbra, zedníka je možno použít jeho bratra jako odborníka.

S. Krupka : Otázka peněz. Poukazuje, že na jednom letišti dle Kříděl vlasti, provedli senoseč ve vlastní režii a vydělali tím velkou částku peněz. Podobně bychom to mohli udělat u nás, a seno potom prodat JZD.

S. Klínský : Posekat to můžeme, ale horší situace bude se sušením, protože nemáme dostatek lidí.

S.Miřejovský : Traktor máme a stroje vypůjčíme od STS. Seno prodat na státní nákup do Hospodářského družstva.

S. Krupka : Navrhuje napsat na tu stanici, která o tom psala, jakým způsobem to provedli oni.

s. Kaňka : KV Svazarmu uzavřel s JZD smlouvu o sklizni sena, podle které JZD obdrží seno zdarma, za to však je povinno vykonávat určité práce jako bránování, přisévání, přihnojování a válcování. Tyto práce však JZD nevykonává. Buď aby tyto práce vykonávali, nebo ať seno platí.

Balaš : Než tímto způsobem získáme finanční prostředky, zatím hangár spadne. Nutno hledat jiné řešení, kterým by bylo možno hangár opravit dřív.

S. Krupka : Na připomínky, že peníze z výtěžku sklizně zabaví KV Svazarmu navrhuje, aby o tom byla mezi stanicí Podhořany a KV Svazarmu uzavřena písemná smlouva, že výtěžek bude použit na opravu hangáru v Podhořanech.

S. Klínský : Doporučuje pozvat na hangár komisi KV KSČ, ukázat jim stav hangáru a dopisy, které byly ohledně hangáru napsány a bezvýsledně. Pokud jde o seno doporučuje pohovořit se soudruhy z KV Svazarmu a když na to přistoupí, sepsat s nimi smlouvu.

S.Houša : K otázce aerovlekové stanice. Je navržena Chotěboř. Rád by věděl, v kterých ukazatelích je Chotěboř lepší, a co vedlo KA k tomu, zařídit aerovl. stanici v Chotěboři.

S.Hubáček: Byla to jen úvaha a návrh, není to definitivní. Jsou tam předpoklady jak personální, tak pokud jde o letištní plochu a hangarovací plochu. Diskuse k této otázce je předčasná.

S.Vršovský : Vezmou-li v úvahu, že letos byl vlečný letoun v Podhořanech asi 70 krát, činí spotřeba při přeletech zhruba 1150 l benzinu, za což by v případě, že by letoun byl v Podhořanech hangarován bylo možno provést asi 150 aerovleků. Dalo by se to ušetřit, avšak narážíme na směrnice. Poukazuje, že v jiných krajích jsou vlečné letouny hangárovaány na stanicích, které jsou v noci opuštěny, za předpokladu řádného zajištění proti zcizení.

S.Klínský : Doporučuje, aby nová rada stanice se zabývala otázkou aerovl. stanice a hangarování vlečného letounu a aby delegáti na VČS KA byli informováni o této otázce a s.Švabenský jako člen rady KA tuto otázku tam prosazoval, až se o ní bude jednat. Dále doporučuje, abychom se zabývali výzkumem vlnového proudění, které se v Podhořanech vyskytuje častěji. Uvažovat, aby v zimním období byla možnost provádět aerovleky za účelem výzkumu dlouhé vlny.

S.Hubáček: Vrací se k otázce aerovlekové stanice. Směrnice ÚV se nesmí obcházet tím způsobem, že by nebyly zajištěny ostatní předpoklady /otrážení/. Zimní přestávku ÚV nevyhlásil, a jestli nebude vyhlášena, bude vyhlášena KA od 15.prosince 1957 do 15.1.58.

Vítá ustavení skupiny pro výzkum dlouhé vlny, neboť to přispěje k zvýšení celkové úrovně našeho plachtění v rámci kraje i celostátním. Bude to předpoklad pro získávání nových větroňů z toho titulu, že jsme jako kraj v celkovém pořadí krajů na 2 místě. Je nutno toto postavení si udržet a pokud možno předběhnout i Brno. Průzkum vlny bude k jedním z prostředků, kterým bude možno získávat zlaté výšky.

S.Vršovský: Poukazuje, že samotné létání ve vlně bez vybavení meteorolog.přístroji a pod. je nemyslitelné. Přístroje a ostatní vybavení jsou k výzkumu nutné. S.Houša mluvil o této věci s Förehtgottem, který mu doporučil obrátit se na Státní ústav meteorologický.

Dále je zapotřebí radiopřijímač s vhodným vlnovým rozsahem, na který by se chytaly meteozprávy. V KA jsou 2 kusy Lambdy, 1 ve Vysokém Mýtě, 1 v Chrudimi.

S.Kaňka : Dává návrh, předisponovat Lambdu z Chrudimě do Podhořan.

S.Hubáček : Lambda v Chrudimi slouží k chytání met.zpráv a pro výcvik na C-11.

S.Klínský : K otázce meteor.přístrojů. Doporučuje sehnat je různě svépomocí.

S.Houšę : Zda je možno sehnat zařízení na měření výškového větru.

S.Hubáček: Zařízení na měření výškového větru, teodolit, balony atd. je možno vypůjčit z KA Chrudim od para odboru, na dobu asi 2 měsíců přes zimní období.

S.Kaňka: Ke zprávě náčelníka: Evidenci materiálu je nutno uvést do pořádku, je ovšem ji neustále v pořádku udržovat, chronologicky doplňovat.
Činnost vývojové skupiny byla celkem neznámá, protože byla málo propagována.
Zpráva náčelníka postrádala hodnocení spolupráce krajského aeroklubu se stanicí, což by bylo na místě, neboť ne vždy byla tato spolupráce dobrá.
Na př.přezkušování vlekařů, kdy se projevila zásadní nedohoda mezi pracovníky KA. Rovněž v distribuci vlečných strojů se projevily nedostatky.

S.Zobač : Připomíná s.Hubáčkovi, že ačkoliv aerovlekové stanice mají stejný plán činnosti, jako naviják.stanice a musí létat stejně, Stanice Skuteč při poruše svého vleč.letadla používala nám přidělenou C-205.

S.Hubáček: Připouští, že v distribuci vleč.letounů byly letos nedostatky, že však Fairaisl pomáhal vlekat v Chotěboři. Do příštího roku bude zhotoven rozdělovník na vleč.stroje.

S.Vršovský : Návrh na rozdělení vlečných strojů. Rozdělit 1 silný / a 1 slabý letoun na 2 stanice. Na př. Chotěboř a Podhořany 1 C-106 a 1 C-205. Tyto letouny předat protokolem, aby se o ně také staraly. Poukazuje, že spolupráce mezi Poličkou a V.Mýtem byla špatná, takže Polička byla nucena půjčovat si vlečný letoun ze Skutče nebo Chrudimě. Navrhuje OK-KMW a OK-ACJ přidělit stanicím Podhořany a Chotěboř jako letouny stabilní, dále Chocni a Ústí n. Orl.přidělit 1 C-106 a 1 C-205. Z V.Mýta je nutno

předisponovat těmto stanicím 1 C-106. Zbývá stanice Polička a V.Mýto, 1 Čáp a 1 C-106 /případně 2/. Nejlépe by na tom byla stanice Skuteč, tato stanice však provádí převleky téměř pro všechny stanice. Tato stanice by měla 1 Čápa a 1 C-106. Dává návrh, aby kraj. plachtařský instruktor přednesl tento návrh v příštím jednání placht.odboru.

S.Hubáček : Distribuce vleč.letounu bude předmětem jednání na příští schůzi náčelníků. Hlavně abychom to z Mýta dokázali odčerpat. Provedeme-li to kolektivně, snad to půjde.

S.Klínský : Byla kritisována rada stanice, že pracovala minimálně. Budeme se muset vracet k době, kdy si členové vše, mimo letadel hradili z vlastní kapsy. Abychom mohli létání využít co nejvíce, abychom si zpříjemnili prostředí, musíme se ztmelit dohromady. Vadí však to, že v Pardubicích se sice budou konat schůze rady a členské schůze, na kterých však nebudou zúčastněni soudruzi z okolí Podhořan. Je to celkem 25 lidí z 98. S těmi není kontrakt. Bude hodně na náčelníkovi, ~~aby~~ ~~na~~ ~~ně~~ stanice, který se schůzí v Pardubicích zúčastňuje, aby na ně přenesl úkoly z rady, určil případně důvěrníka, a v zimní přestávce s nimi provedl opakování teorie. Besed se budou zúčastňovat společně na letišti.

5. Předseda volební komise s.Sobotka Jan předložil plenu návrhy na členy nové rady stanice :

s. Klínský Vladimír
s. Kaňka Dalibor
s. Sobotka Jan
s. Balašová Eva
s. Maštalíř Václav

Hlasování provedl jednotlivě. Všichni členové byli zvoleni jednohlasně.

6. Soudruh Klínský provedl volbu delegátů na VČS krajského aeroklubu. Na návrhy z plena byli zvoleni : Houša Jaromír
Kaňka Dalibor
Horáček Stanislav
Sobotka Jan
Klínský Vladimír

7. Předseda návrhové komise s.Kaňka přednesl návrh na usnesení z VČS stanice. Návrh na usnesení doplněný o návrhy z plena byl jednohlasně schválen.

8. Na závěr schůze provedl soudruh Hubáček zhodnocení VČS stanice. Zhodnotil ji jako nejlepší z dosavadních schůzí na stanicích. Byla tady kritika i sebekritika, mohla však být i hlubší, protože určité nedostatky zde byly. Zpráva byla podrobná, vyčerpávala všechny body, které do ní byly dány, zabývala se politickou situací, dotkla se i dopisu KSČ. Hodnotí vedení rady stanice náčelníkem jako chybu, protože rada je orgán, který mu má být nápomocen. Rada stanice musí být tedy samostatným orgánem, aby byla schopna samostatně pracovat a mohla mu účinně pomáhat a náčelníka mohla usměrňovat, Nová rada musí být iniciativní a musí se podílet na vedení stanice.

Hodnotí péči o materiál jako dobrou. Nedostatek spotřebního materiálu hodnotí jako nedostatek všeobecný, je nutno včas hlásit potřeby materiálu z důvodu plánování.

Údržba budov je otázka otevřená a věc komplikovaná, není možno v té věci dělat závěr. Nutno provádět údržbu budov a materiálu co nejvíce svépomocí.

Nedostatky u instruktorů. Je nutno se věnovat své funkci zodpovědně. Odměňování zvýšenou kvalifikací a kursy mohou být jen Ti, kdož budou tuto funkci konat zodpovědně.

Poukazuje, že 8 úloha je nepovinná /na připomínky v diskusi/ že na školení přístrojů jsou jen dva letouny, a linie Ústř. výboru to ani mnoho nepodporuje. Bude se létat jen tam, kde k tomu budou podmínky.

K otázce na stanici nemá připomínek, poukazuje jen na případ s. Štrycha ve Skutči. Nutno si uvědomit, že letouny nejsou vlastnictvím naším, což je často opomíjeno.

Povinnosti náčelníka a instruktorů bude provádět školení v Předpise o létání a při provozu přezkušovat letištní směnu a piloty.

Vývojová skupina je novinkou v kraji, pomáhá zlepšovat dosavadní stav stanice. Je nutno se této myšlence věnovat.

Hodnotí kladně snahu po pokrokové linii meteoslužby. Hodnotí na závěr diskusi jako bohatou a plodnou, názory zdravé,

i kritika KA. Tato kritika bude pomáhat i soudruhům v krajském aeroklubu a on se bude snažit, aby řídili činnost tak, aby spokojenost byla na všech stanicích. Konstatuje, že schůze byla provedena řádně podle směrnic o vedení schůzí.

9. S.Klínský schůzi zakončil.

Zbývá tedy jen doplnit, jak si nově zvolená Rada na svém prvním zasedání rozdělila funkce:

Předseda - Klínský Vladimír
Zástupce předsedy pro výcvik - Kaňka Dalibor
Technik - Sobotka Jan
Zapisovatel - Maštalíř Václav
Jednatel - Balašová Eva

A ještě dva dokumenty, které se z VČS zachovaly:

15.11.1957 /

Program Vývojové skupiny 1958.

Stálí členové VS : Jeník, Švábenský

Přizvaní členové : Zobač, Moravec, Klínský, Houša, Bednář, Závesky

Úkoly, které je nutno řešit okamžitě:

1. Telefon, mezi větroněm a vlečným letounem, pro výzkum vlnění.
2. Radiostanice, uvedení do provozu, snadná instalace.
3. Dílna, vybavení nejnutnějším nářadím a obráběcími stroji.
4. Karavana, s kompletním vybavením.

Úkoly z minulého roku:

1. Vario celkové energie, dokončení instalace a seřízení na správné letové hodnoty.
2. Podvozek na vytahování větroňů z hangáru s minim. počtem lidí.
3. Nádrž na vodu, vyjímatelná, vyřešit snadnou instalaci a vypouštění.
4. Mc Readyho kroužky, dokončení u ostatních větroňů.
5. C . 106, vyřešit lepší chlazení oleje vlečného stroje.
6. Dýchač, [illegible]úpravax a kontrola, naplnění.
7. Lano navijáku, vyřešení kontroly vypnutí.
8. Signalisace , mezi startem a navijákem.
9. Lano vleč.let., vyřešení svinování za letu.
10. Výzkum termické činnosti v prac. prostorech.
11. Výzkum vlnění za různých podmínek.
12. Výzkum svahového proudění.
13. Mezní vrstva, odsávání, aplikace na standartní větroně

Velký údiv tohoto dokumentu sklidil bod 13.! Zatímco předchozí body programu „Vývojové skupiny“ na rok 1958 byly celkem realizovatelné, mnozí, více zasvěcení do tajů aerodynamiky, nevěřícně kroutili hlavami nad záměrem jak zkoumat a hlavně jak vyřešit odsávání mezní vrstvy u větroně v amatérských podmínkách navijákové stanice?!

Druhým dokumentem, který se zachoval v archivu, je písemné vyjádření Stanislava Moravce, který se stal terčem kritiky v referátu náčelníka Vršovského, předneseného na Výroční členské schůzi.

Moravec byl jedním z mála těch, kteří se nebáli postavit se poněkud svéráznému a autoritářskému pojetí výkonu funkce náčelníka letiště. A tak usedl k psacímu stroji a své připomínky, týkající se chaotického a diletantského řízení metodické práce náčelníkem letiště, poskytl Radě stanice v naději, že budou přešetřeny a projednány. Nestalo se.

Zejména posledním bodem si to Moravec u náčelníka pěkně „polepil“!

VČS stanice 1o.11.1957

1. Ve zprávě bylo uvedeno, že mojí zásluhou se chod družstva létajícího 8 úlohu zastavil. Nevidím v tomto směru plnou vinu u sebe. Na počátku roku, jakmile bylo letiště schopné, byly uskutečněny 3 letové dny při kterých bylo provedeno 15 přístrojových letů po 20', v celkové době cca 5 hodin. s rozcvičeným družstvem. Potom s. náčelník přístrojové létání dále neplánoval, protože jsem nebyl přezkoušen jako plachtařský instruktor 11. třídy.
Podle mého názoru toto nebylo opodstatněno, protože správně měl létání dle přístrojové osnovy vést s. Zobač, který měl platné oprávnění instr. 1. třídy, kdežto já jsem ho vůbec nikdy neměl a neviděl jsem u s. Vršovského žádnou mimořádnou snahu abych ho získal, třebaže potřebnou kvalifikaci mám již delší dobu.
Celá tato situace tedy nikterak neomlouvá s. Vršovského v tom, že po celý zbytek roku dolétání 8. úlohy nezařídil.

2. Také poznámka, že piloti 111. kategorie nemohli plnit dále 9 úlohu je rovněž neoprávněná. Ze všech pilotů, kteří by byli schopni v té době schopni létat cvičení 9/6 to byl pouze s. Houša a s. Vršovský. Při čemž s. Houša přístr. kurs měl. Dále cvičení by bylo muselo být stejně přeskočeno, protože létání na větroních dle přístrojů v mracích nebylo za celý výcvikový rok povoleno. A také proto, že 8 úlohu měli létát jen instruktoři a velmi zkušení plachtaři. Čili nebylo to na závadu naprosté většině pilotů 111. kat.

protože nemají splň. 8. úlohu.

3. To že nejsem přezkoušen jako instruktor komisí ÚPŠ Vrchlabí nelze plně přičítat nezájmu s mé strany. Na samotné přezkoušení jsme se po teoretické stránce připravovali kolektivně již v zimních měsících. Ovšem nelze v každém případě vyhovět vý zvě "..dostav se zítra v o7.oó na přezkoušení do Vys. Mýta..." není-li tato zajištěna po všech stránkách včas.

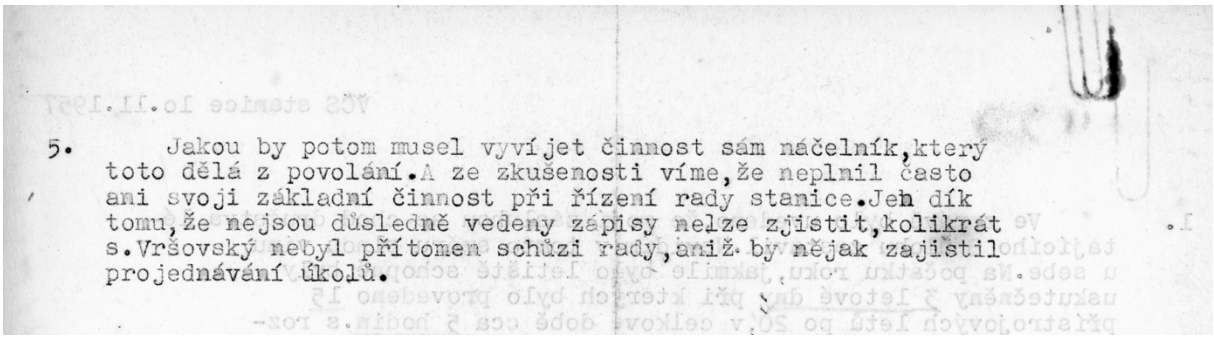
2. - neměl jsem v té době žádný dopravní prostředek, kterým by bylo možno překonat nevhodné dopravní spojení, které do VM je a stihnout tak začátek přezkoušení včas.

1. - nejsem zaměstnanec Svazarmu, ale pracuji v závodě. A není možno kdykoliv zůstat bezdůvodně doma a nebo jít za svými zájmy. Proto se nás tehdy nedostavilo víc/Moravec, Klínský, Zobač/.

3. - náhradní termín přezkoušení ve Skutčijsem se dozvěděl od s. Klínského až teprve když přijel z vlastního přezkoušení.

Podobně bylo zajišťováno přezkoušení ve Vrchlabí. 14 dní před termínem byla podle slov s. náčelníka zajištěna doprava, dohodnut celý program s ÚPŠ. Avšak za dva dny před odjezdem se termíny změnily celkem 3x a rovněž doprava nebyla dořešena vůbec.

4. Soudruh Vršovský ve zprávě uvádí, že jsem v tomto roce nebyl vůbec aktivní. Nevím potom jak si vůbec představuje činnost aktivistů na stanici. V tomto roce jsem provedl, kromě těch 5 přístrojových hodin, 143 z celkového počtu 756 plánovaných aerovleků. Protože je 5 vlekařů, splnil jsem právě tak asi svůj kontigent. Neříkám, že je to nějaká mimořádná činnost, ale přece jenom to spotřebovalo řadu nedělí a několik dní dovolené věnované kolektivu stanice.



5. Jakou by potom musel vyvíjet činnost sám náčelník, který toto dělá z povolání. A ze zkušenosti víme, že neplnil často ani svoji základní činnost při řízení rady stanice. Jeh dík tomu, že nejsou důsledně vedeny zápisy nelze zjistit, kolikrát s. Vršovský nebyl přítomen schůzi rady, aniž by nějak zajistil projednávání úkolů.

13.listopadu 1957

Československá republika se halí do smutku. Zemřel prezident Antonín Zápotocký. Na jeho místo nastupuje do čela státu Antonín Novotný.

21.listopadu 1957

A aby nebylo smutku málo, jako blesk z čistého nebe neoficiálními cestami dorazila na letiště zpráva, že letiště bude zrušeno!

Ne, nebyla to žádná fáma, ale fakt. Zástupci zemědělského referátu ONV Čáslav vyvolali řízení o zrušení letiště v Novém Dvoře s tím, že plochu je nutné využít jako výběh pro dobytek plemenářské stanice, která bude na Novém Dvoře zřízena místo dosavadní STS.

Tak to tedy byla rána! Nejen pro členy Rady v čele s Klínským, ale pro celou členskou základnu. Okamžitě se rozjela nejrůznější jednání, zejména s Krajským aeroklubem Pardubice, jakožto prvním nadřízeným orgánem. Ten, bohužel, potvrdil pravdivost informace s tím, že mezi jednajícími stranami (ONV Čáslav a KA Pardubice) zatím nedošlo k žádné konečné dohodě a celá záležitost byla postoupena k řešení KNV Pardubice, HSCL Praha, ÚV Svazarmu a MNO. A teď se jenom čeká.

26.listopadu 1957

V leteckém časopise „ Křídla vlasti“ je otištěn článek, kde za značkou autora E.V. se neskrývá nikdo jiný než sám „Mistr“ Eduard Vršovský.

NA POČEST VÍTĚZNÉHO ŘÍJNA

Plachtařské letiště krajského aeroklubu Pardubice v Podhořanech je vzdálenou navijákovou stanicí na okraji Železných hor. Každou neděli a často i několikrát v týdnu oživne čilým ruchem. To kolektiv mladých lidí, z nichž většina dojíždí až 30 km, se připravuje na letový den. A netrvá dlouho a jeden větroň za druhým startuje a plní úkoly podle výcvikového plánu.

A teď jsme u jádra věci:... plní úkoly podle výcvikového plánu. Ten ukládá členům stanice mnoho úkolů, k jejichž splnění je třeba ještě více obětavé práce.

K lepšímu plnění plánu má sloužit soutěžení mezi stanicemi KA. Tam jsme loňského roku udržovali po celý rok vedoucí místo a v posledním měsíci jsme byli předstiženi stanicí Choceň v několika ukazatelích (odběr tisku, PPOV a pod.), i když jsme v plnění plánu byli daleko před ostatními stanicemi. Bylo z toho hodně rozmrzelosti, ale také to bylo k něčemu dobré. Nesložili jsme ruce v klín, ale naopak dokonalou organisací letového dne jsme se snažili o stoprocentní využití materiálu i povětrnostních podmínek. I když jsme měli a máme různé obtíže, snažíme se je překonat. Plníme i ostatní ukazatele soutěže, i když ve vlastní letecké činnosti a politické výchově vidíme těžiště práce. Jak skončí soutěž mezi stanicemi KA letos, to ještě nevíme, ale můžeme již dnes s hrdostí říci:

Navijáková stanice v Podhořanech splnila na počest 40. výročí Velké říjnové socialistické revoluce plán výcviku dne 30. srpna 1957.

Do této doby byly splněny následující ukazatele:

1. 19 soudruhů a soudružek složilo závěrečné pilotní zkoušky.
2. Bylo nalétáno 999 hodin 33 minut a 6678 km přeletů.
3. S. Jaromír Houša se zúčastnil III. CPZ a obsadil v kategorii standardních větroňů 4. místo.
4. 27 nových soudruhů a soudružek získalo výkonnostní třídy.
5. 8 členů stanice splnilo podmínky stříbrného C.
6. Všechen materiál na stanici je v socialistické péči.
7. Všichni členové stanice jsou nositeli odznaku PCO.
8. Větroně na stanici byly v průměru využity na 114 %.

To jsou jen některé z ukazatelů, které svědčí o naší práci, která je letos opět lepší. K pěkným výsledkům nám také pomohla vnitrostaniční soutěž, zaměřená na zvýšení úrovně bezmotorového létání, politická práce a nástěnky.

Mimo vlastní leteckou činnost jsme se brigádnicky zúčastnili žní, kde členové stanice odpracovali 142 hodin a odvezli s pole 30 „erenek“ obilí. V rámci přednášek pro veřejnost, zaměřených k propagaci bezmotorového létání a Svazarmu, bylo získáno do řad naší organisace 85 nových členů.

To jsou některé z úspěchů, kterých jsme dosáhli. Do konce výcvikového roku nám ještě zbývají letové dny a tak doufáme, že dosažené úspěchy budou ještě vyšší a to bude nejlepší oslava pátého roku trvání naší velké vlastenecké organisace.

E. V.

(Křídla vlasti, 24/1957)

1.prosince 1957

Byl to poslední letový den roku 1957. Možná, že by se dalo ve zbývajících dnech do konce roku ještě párkrát polétat, ale z KA přišel zákaz letecké činnosti trvající až do 31.ledna 1958!

Nebýt koncem roku nepříjemného rozruchu kolem snahy ONV Čáslav zrušit letiště, dalo by se konstatovat, že rok 1957 byl celkem pohodový, po letecké stránce kvalitativně i kvantitativně vydařený.

Bylo uspořádáno 139 letových dnů, při nichž se uskutečnilo 2113 navijákových startů, 782 startů aerovlekem a celkový nálet činil 1008 hodin a 36 minut. Řada pilotů ukončila výcvik složením úřední pilotní zkoušky, několik dalších pilotů-sportovců splnilo podmínky k získání výkonnostního odznaku „stříbrné C“ FAI.

Z dochovaných materiálů lze usoudit, že ke konci roku 1957 měla Navijáková stanice Podhořany 58 létajících členů-plachtařů, včetně motorových pilotů-vlekařů, kterými byli: Jeník, Kaňka, Krupka, Moravec, Voženílek, Zobač. Motorově ještě létali Tichý a Vršovský, ti ale neměli kvalifikaci vlekaře. Vršovský v závěru roku kvalifikaci vlekaře získal a stal se tak pro nastávající rok 1958 vlekařskou posilou.