1958

Rok 1958 začal vzrušeně. Situace kolem snah o zrušení letiště se počala vyhrocovat, funkcionáři Krajského aeroklubu si „prsty pálit“ moc nechtěli, spíše spoléhali na iniciativu ze strany náčelníka Navijákové stanice Podhořany a Rady stanice.

17.ledna 1958

Jelikož náčelník letiště Vršovský k problému přistupoval velmi vlažně s výmluvou, že je to právě záležitost vyšších orgánů, předseda Rady Klínský se „zdravě naštval“ a jménem Rady stanice odeslal tento dopis rovnou Krajskému výboru KSČ:

SVAZARM
Navijáková stanice
Krajského aeroklubu
P o d h o ř a n y

Titl.
Krajský výbor KSČ

P a r d u b i c e

Pardubice 17. I. 1958

Věc: Zrušení letiště Podhořany.

Dne 27. 11. 1957 bylo jednáno na ONV v Čáslavi mezi zástupci zemědělského ref. a zást. KA Chrudim o zrušení letiště Podhořany u Čáslavi, na kterém je v současné době umístěnanavijáková stanice KA v Pardubicích.
Při jednání mezi oběma stranami nebylo dosaženo dohody a celá záležitost byla, dle našich informací postoupena nadřízeným orgánům k rozhodnutí. (KNV Pardubice, HSCL Praha, ÚV SVAZARMu - odd. letecké přípravy, MNO - vel. let).
Na základě této skutečnosti jsme odeslali dne 5. 12. 1957 dopis na všechny uvedené orgány s objasněním celkové situace, která se vyvinula.

Od té doby proběhlo další jednání na KNV, kde byli přítomni zástupci KV SVAZARMu. Ani na této schůzi nebylo dosaženo rozhodnutí, schůze byla odročena a bylo dohodnuto, že na další zasedání bude pozván odborník z ÚV SVAZARMu, který provede hospodářský rozbor a po zvážení tohoto, že bude vysloveno konečné rozhodnutí.
Vzhledem k těmto skutečnostem a protože dosud žádný z vyšších orgánů, kterým byl odeslán náš dopis ze dne 5. 12. 1957 neodpověděl, nebo neučinil, jak jsme alespoň informováni, žádné opatření, považuje rada navijákové stanice za nutné, obrátit se dopisem na KV KSČ.

Dále uvádíme důvody, ať již jsou pro a nebo proti zrušení letiště Podhořany a žádáme Vás, abyste pokud to je možné zvážili všechny důvody a vyslali zástupce na konečné jednání, aby závěr, který bude učiněn byl uvážený a vycházel z rozboru celkové situace.

Jako důvod vedoucí pro zrušení letiště je udáváno ONV Čáslav, že traktorová stanice, která je v současné době v obci Nový Dvůr u Bodhořan bude zrušena a v objektech, které jsou traktorovou stanicí dosud používány bude zřízena plemenářská stanice, která by užívala plochy letiště, jako výběh pro dobytek. Další část plochy by použilo JZD Nový Dvůr pro osetí. Pozemek letiště, který leží téměř celý v katastru obce Nový Dvůr byl majetkem voj. správy. Loňského roku byla na letišti komise z ÚV Svazarmu, která převzala pozemky do vlastnictví. Toto nebylo pravděpodobně dosud formálně provedeno, protože celá situace, která se nyní vyvíjí vznikla proto, že vojenská správa v Čáaslavi dala pozemky k disposici, ačkoliv pravděpodobně již nejsou jejím vlastnictvím.

Zda-li jsou pozemky ve vlastnictví Svazarmu nebo v nájmu, to jak se domníváme není pro řešení celé otázky rozhodující. Toto uvádíme jen pro upřesnění.

Plocha letiště je udržována v dobrém stavu a na její srovnání byl vynaložen značný finanční náklad. Každoročně je tam, kde je to zapotřebí, přissévána tráva a letiště přihnojováno. Plocha letiště která se prakticky využívá pro sklizeň sena je přibližně 30 ha. Sklizeň se-na se provádí 2x ročně a JZD, které sklizeň sena i odvoz provádí má toto seno k disposici od Svazarmu bezplatně, čímž se značně zvyšuje krmná základna JZD s minimálním nákladem. Pro normální zemědělské využití je vhodná jen asi polovina plochy letiště, protože druhá polovina je jílovitá a sklizeň na ní slabá. Tolik o otázkách týkajících se zemědělství.

Letiště Podhořany u Čáslavi je v provoze již od r. 1937, kdy bylo k užívání MLL, ovšem na menším pozemku a jen jako letiště svahové. Po válce zde začal vykonávat činnost bývalý aeroklub Přelouč. Od r. 1948 zde prováděl provoz bývalý VAP - Pardubice. Nyní je na letišti v Podhořanech navijáková stanice KA Pardubice. Letištní budovy, které tvoří 2 hangary a noclehárna s kanceláří a učebnou byly vybudovány značným finančním nákladem. Na letišti vykonávají praktickou leteckou činnost členové aeroklubu ze 4 okresů pardubického kraje. (Pardubice, Čáslav, Přelouč, Chrudim). Po stránce praktického létání i elementárního výcviku má letiště výhodné podmínky pro svahové létání, termické lety a konečně v poslední době byly vyzkoušeny lety v dlouhé vlně. Svoji polohou, vzhledem k dopravě členů na letiště, je letiště pro všechny 4 okresy výhodně položeno, což přispívá k tomu, že stanice se umístila v soutěži KA na druhém místě. V plnění plánu výcviku a praktickém létání je stanice nejlepší v KA.

V letošním roce byl stav létajících členů na stanici 58, bylo nalétáno 6.678 km přeletů a přes 1000 hod. čistého času. Plán výcviku byl splněn ku dni 30. 8. 1957. Tyto výsledky přispěly značnou měrou k celkovému hodnocení KA, který se v celostátním měřítku umístil na druhém místě v ČSR. Kromě toho provádějí členové stanice práci propagační a přednášky pro veřejnost, čímž přispívají ku zvýšení obranyschopnosti naší vlasti. Dokladem toho je založení ZO Svazarmu v Novém Dvoře, která je řízena přímo náčelníkem stanice. Kromě toho bylo odpracováno mnoho brigádnických hodin při žních a pro odvoz obilí použito i prostředků stanice (traktor Z 25 a vůz Praga RN) Příslušník stanice s. Houša Jaromír se zúčastnil celost. plachtařských závodů a na základě dosažených výsledků je nominován na přípravné soustředění representantů pro mistrovství světa v příštím roce.

Také nejde přehlížet to, že i když je kolektiv stanice poměrně malý (58 členů) vykonává se zde velký kus výchovné práce, protože jde převážně o lidi mladé, z továren i okolních JZD. Že tato výchovná činnost nese ovoce je vidět z toho, jaký je poměr těchto lidí k práci, jak jsou zapojeni i v bydlišti. Vždyť i založení organisace Svazarmu na vesnici a to že členové stanice vedou různé kroužky v této organisaci jsou toho důkazem.
Tato fakta uvádíme proto, aby byla zvážena při rozhodování o zrušení letiště.

Je pravděpodobné, že naše činnost je v současné době společensky nutná, protože na ní stát vynakládá značné xy finanční prostředky. O tom svědčí konečně i to, že do vojenského leteckého učiliště jsou přijímáni jen členové Svazarmu, kteří absolvovali elementární výcvik, při čemž výběr má vycházet z masové základny. I v tomto směru vykonala stanice Podhořany značný kus práce, protože řada jejích bývalých členů je nebo byla, výkonnými letci v řadách čs. voj. letectva (na př. Vítek, Klempíř, Krupka, Slavíček, Sládeček a jiní).

V příštím roce, kdy praktická činnost KA Pardubice bude ztížena provozem střediska na letounech C 11, jeví se nutným, detašovat část výcviku sportovců na jiná letiště. Zde by bylo možné spočítat opět s Podhořany, protože jsou nejblíže k letišti KA. Bylo také jednáno s OV Svazarmu v Čáslavi o praktické činnosti parašutistů v příštím roce, kteří by prováděli na letišti seskoky, což by přispělo na snížení nákladů spojených s jejich výcvikem.
Konečně v poslední době jsou za určitých povětrnostních podmínek prováděny lety ve vlnovém proudění v závětří Železných hor, což má jednak význam pro výkonné létání, ale také pro zjištění mechanismu vlnového proudění v závětří Železných hor vůbec, což by mohlo být prospěšné i pro leteckou dopravu, protože letová cesta ČSA vede přes hřeben Železných hor.

Zrušením letiště Podhořany, nehledíc na hospodářské škody, které by vznikly znehodnocením dosud vykonané práce a zrušením objektů, které na letišti jsou, by byla donucena převážná většina členů stanice zanechat praktické činnosti, protože další nejbližší letiště je příliš vzdáleno a má plánovaný počet členů. (Skuteč 60 km)

Kromě toho by to znamenalo, že ve 4 okresech kraje, včetně krajského města by nebylo možné provádět leteckou činnost alespoň bezmotorovou.

Bylo by možné úvést ještě některé důvody, které napovídají, že letiště by mělo použití i pro zemědělství, na př. dnes, kdy většina okolních obcí hospodaří kolektivně, mohlo by být letiště používáno letadly agroletů, která by prováděla postřik nebo práškování zemědělských pozemků a lesních porostů v okolí. Nebudeme ale celou situaci již hlouběji rozvádět, protože to co bylo dosud uvedeno, je pro zvážení otázky letiště dostatečné.

Doufáme, že prověříte v rámci své kompetence všechny uvedené skutečnosti, které zvážíte při konečném rozhodnutí, které jak doufáme bude pro nás příznivé.

S pozdravem

"Společně za mír!"

Rada navijákové stanice
Krajského aeroklubu Pardubice
Podhořany u Čáslavi

Dopis formulovaný Vladimírem Klínským zaslaný KV KSČ Pardubice; Nový Dvůr, 17.1.1958

V tom čase vydal ÚV Svazarmu směrnici, která s definitivní platností vyslovila absolutní zákaz volného létání bezmotorových letounů v mracích.

Toto opatření bylo vydáno z důvodů bezpečnosti letového provozu, protože v minulém roce došlo v rámci sportovního plachtění k několika nebezpečným situacím a dokonce i ke katastrofám se ztrátami na životech právě při letech v mracích (i když takové létání už bylo od května minulého roku zapovězeno).

Úloha č.8 Výcvikové osnovy bezmotorového létání se sice zabývala létáním podle přístrojů a lety podle přístrojů mohli plachtaři cvičit i na přizpůsobených motorových letounech, ale s ohledem na malý počet letounů s dostatečným vybavením (zakrytí kabiny a umělý horizont) se povětšinou úloha č.8 stala nepovinnou „popelkou“.

Běžnou praxí tedy zůstávalo, že pilot v lepším případě odlétal pár letů „pod boudou“ na cvičné bezmotorové dvousedadlovce se základním přístrojovým vybavením pod dohledem instruktora, který řídil start i přistání nebo, a to byla častější varianta, sám sbíral zkušenosti „čuchánim“ mraků při termických letech. Zákonitě se tedy muselo stávat, že nedostatečně vycvičený a nezkušený pilot nezvládl pilotáž za podmínek letu bez vidu a pokud „vypadl“ z mraku bez úhony na sobě i na větroni, dalo se hovořit o štěstí. Někteří však to štěstí neměli.

ÚV Svazarmu s příslušnými orgány „bratrských zemí“ vyjednal a povolil provádění přeletů do Polska a Maďarska! Plánovat se sice muselo den předem, nicméně, byl to pro sportovní plachtění velký krok kupředu.

21.ledna 1958

Článek Jaromíra Houši o „podhořanské vlně“:

Vlnové proudění v Železných horách

Období od podzimu do jara je charakteristické výskytem dlouhé vlny v různých částech naší země. Bohužel není všude vlny vždy intensivně využito k hodnotným výkonům. Proto každá zkušenost získaná našimi svazarmovci je cenným přínosem pro další výzkum. Dnes přinášíme poznatky plachtařů z letecké stanice Podbořany KA Pardubice, které získali loni na jaře.

V posledních letech se u nás na letišti v Podhořanech často mluvilo o možnosti vzniku vlnového proudění za hřbetem Železných hor. Říkalo se, že někdy v roce 1952 bylo tu dosaženo ve vlně výšky 3000 m nad letištěm. O tomto letu však nebylo známo nic jiného, než výška a to, že vlna, ve které byla výška dosažena, nebyla od hlavního hřebene, nýbrž od neznámé překážky při vanoucím jižním větru. V tomto směru jsme však s vlnou málo počítali, neboť překážky ji působící jsou nízké a z letiště málo patrné. Spíše jsme čekali severovýchodní vítr, který vane přes hlavní hřeben Železných hor, jenž má převýšení 300 m nad závětrným prostorem.

Dne 24. března 1957 nás vlna poprvé překvapila. Ráno vanul vítr přes svah ve směru 090° rychlostí 7 m/sec. V 500 m jsme však pozorovali (dle snášení větroňů při kroužení) silný vítr ve směru 170°. Velmi nízkou proudící vrstvu přes hory jsme si také ověřili jedním letem do závětří hor, kde silná turbulence (±6 m/s) byla znakem chaotického proudění.

V 11.00 hodin se směr přízemního větru náhle otočil do směru 170°, t. j. ve směru výškového větru. Práce s přemístěním startovacího pásma a plnění vlečného letounu přerušily na hodinu plachtařský provoz, jen letoun Z-22 létal přístroje. Po vytýčení pásma v novém směru „dvaadvacítka“ přistává a osádka letounu, Eda Vršovský a Mirek Jeník vylézající z kabiny volají: „Jděte tam někdo se Šohajem, na stažený plyn to lezе 3 m/s.“

Sedl jsem tedy do VT-425 a již startujeme. Turbulence byla dosti velká; někdy jsme s Bohatýrem až 2 m/s klesali. Nad 1000 m byla již turbulence slabší a místy klid. To již byla vlna. Ve 1280 m vypínám v prostoru asi 2 km východně od letiště. Na variu zůstává 0,5 m/s stoupání. Nejsem spokojen a proto tlačím Šohaje dopředu proti větru a stoupání sílí až na 3 m/s. I zde přišel vhod variometr celkové energie. Stáčím se nalevo k Heřmanovu Městci tak, abych traversoval ve směru kolmo k větru. Až nyní jsem si všiml nalevo od sebe bílých kumulových chomáčků původu ne přímo rotorového, ale jistě vlnového. Ve 12,50 hod. mám výšku 2430 m a jsem již těsně pod lentikulárem. Odcházím do prostoru před mrak, klesám a znovu dosahuji výšky 2440 m a pro mraky nemohu využít ještě 0,5 m/s stoupání k dosažení větší výšky. Odlétám proto do prostoru proti větru na průzkum této oblasti. Zde je jen turbulence a až 4 m/s klesání. Vracím se pod mrak Ac-lent., který zatím snížil výšku své základny na 2000 m a vymodeloval se do kovadlinového tvaru. Před tímto mrakem dosahuji v metrovém stoupání již jen 2300 m výšky. Zatím se mrak protahoval dále k východu a ve 14,00 hod. sahala již oblast stoupání i s mrakem až do Chrudimi. Oblast stoupání se tak prodloužila na 15 km.

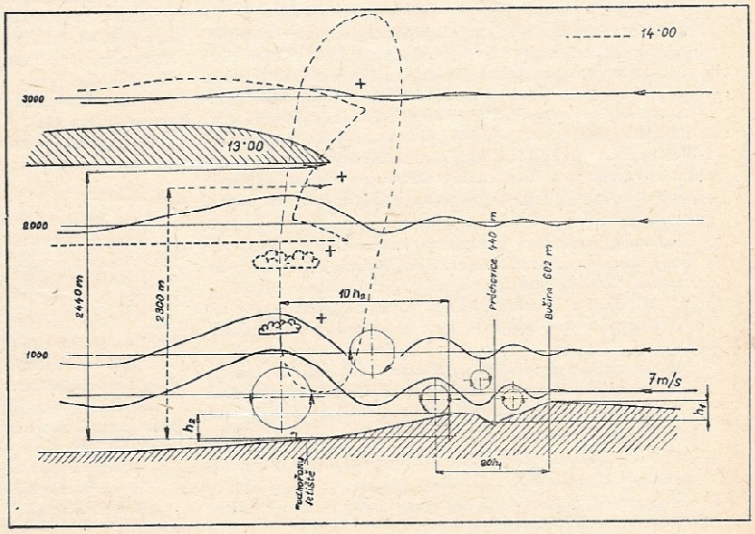
Mezi tím se obloha, od rána zatažená vysokými Ac, protrhala a sluncem ozářená oblast před stínem lentikuláru začala produkovat ohřátý vzduch a naše vlna skončila tím, že se zmíněný lentikulár pozvolna přeměnil v Cu-cong. Po úplném rozbití vlnového proudění thermikou přistávám v 15,00 hod.

Toho dne jsem nelétal na vlně sám. Byli jsme celkem čtyři. Tak s. Tichý dosáhl výšky 2000 m, když vypínal v 700 m. S. Žobač létal ve slabší vlně na čáře Ronov n. Doubravou – Vrdy, která vznikla pravděpodobně z jiných příčin, než vlna popisovaná. S. Bednář ověřil silné stoupání v rotoru, které dosahovalo až 4 m/s. Při hodnocení dne jsme se všichni shodli na poloze oblasti stoupání a některých pozorovaných jevech.

Závěr: Po stočení přízemního větru v 11,00 hod. z 090° na 170° získala proudící vrstva stejný směr proudění ve všech hladinách (do 3000m). Protože bylo celé dopoledne zataženo vysokými altocumuly, přízemní vrstva se neprohřála a tak se stabilní zvrstvení udrželo až do poledne. Tak vznikly podmínky příznivé pro vlnění za vhodně položenou překážkou. V našem případě to byly dvě překážky (viz obrázek), kde první – vrch Bučina – s převýšením asi 170 m nad údolím následujícím ve směru větru, dávala první impuls k vlnovým kmitům proudící vrstvy. Po zmíněném údobí následuje další kopec, který je sice nižší, ale má převýšení nad závětrným prostorem asi 230 m. Jeho vrchol je vzdálen od vrcholu Bučiny asi 3 km, což je přibližně osmnáctinásobek převýšení prvního kopce. Druhý rotor od prvního kopce byl tedy těsně za vrcholem druhého, čímž zesiloval jeho účinek jednak tím, že vlastně zvyšoval jeho převýšení nad závětrným prostorem a jednak přímo resonancí. Oba tyto účinky se projevily ve velmi intensivním následujícím rotoru a tím také v dobrém vlnovém stoupání. Na tomto rotoru bylo možno pozorovat jeho fáze obnovy, kdy nově kupovité mráčky se začínaly tvořit asi 200 m před starými. Snižování základny lentikuláru bylo způsobeno příchodem vzduchu z nízkých hladin. Příčinou toho byla počínající thermika. Zajímavý tvar vlnového mraku vyplývá ze speciálního průběhu vysoké relativní vlhkosti vzduchu v hladinách (2000—4000 metrů).

Naše vlna je zajímavým případem vlnové deformace a dokazuje možnost jejího vzniku i ve velmi rozmanitých terénech. Při vhodných podmínkách (větší rychlosti proudící vrstvy) bude možnost dosažení výšky až 4000 m.

Jaromír Houša



(Křídla vlasti, 2/1958)

Ve stejném čísle jmenovaného leteckého časopisu vyšel článek:

Co nám řekly výroční schůze; aut. Jiří Matějka

„I letos byla naše výroční schůze obrazem života všech členů KA Pardubice za celý rok.

Plachtaři, když se v letošní sezóně zaměřili na kvalitu, splnili výcvikové úkoly na 126%. Proti ostatním rokům se začalo v kraji létat výkonněji, úspěchem je i umístění representanta kraje soudruha Houši na III.CPZ. Musí se zlepšit teoretické znalosti všech plachtařů.

Motoráři splnili své úkoly na 120% a to je pro ně též úspěchem, protože v minulých letech obsazovali poslední místo v soutěži odborů. Zaměřili se na zvyšování úrovně techniky pilotáže a nejlepším výsledkem je, že za celý rok neměli nejmenší leteckou nehodu. Musí však být trochu aktivnější, aby v příštím výcvikovém roce bylo konečně uskutečněno krajské kolo víceboje.

Parašutistický odbor splnil své úkoly na 127,9%. Byla zlepšena ve všech okresech tělesná zdatnost cvičenců a zlepšením bylo i to, že seskoky nebyly jen na letišti KA, ale i na stanicích, takže cvičenci měli lepší možnost docházky a navíc to byl i kus dobré propagace v okresech.

Politicko-výchovná propagační práce se o malý krůček zlepšila. Byla zvýšena kázeň, uzavřeli jsme mnoho závazků, uspořádali asi 200 propagačních akcí a získali 490 nových členů do práce ve Svazarmu.

V příštím výcvikovém období musíme zlepšit práci propagandistů, aby všichni členové politicky žili a s největší pečlivostí se starali o svěřený materiál.

Chceme-li být v řadě nejlepších krajů, musíme v příštím roce zlepšit organizaci létání za kolektivního vedení, zvýšit boj proti leteckým nehodám a nekázni, rozpracovat požadované úkoly na družstva a jednotlivce, vytvářet a připravovat podmínky k dosažení lepších výkonů a rekordů. Věříme, že za vedení nové rady KA a nového náčelníka se nám to povede."

(Křídla vlasti, 2/1958)

Tento článek (ne nepodobný řadě jiných) je zářným příkladem toho, jak popsat kus papíru a neříci vlastně vůbec nic! Snad jediné, co má jistou vypovídací hodnotu je zmínka o tom, že byla zvolena nová Rada KA, a že dosavadní náčelník KA Jaroslav Kohoutek plně přešel na post velitele Ústřední motorové školy Svazarmu a v KA byl nahrazen novou figurou, mjr.Milanem Dolákem.

26.ledna 1958

S ohledem na nově vyvstalé skutečnosti svolává Rada Navijákové stanice Podhořany opět členskou schůzi, která se tentokrát odbývá přímo na letišti.

Přestože pořízený oficiální zápis ze schůze opticky vypovídá o jiném, hlavním bodem jednání bylo zrušení letiště. Vášnivá debata o skutečnosti, kterou tato informace přinesla, nemohla být ani v nejmenším zaznamenána, protože kdyby tomu tak bylo, mnohým účastníkům debaty by asi nastaly krušné chvíle, neboť jejich verbální projevy nepříliš odpovídaly morálnímu a politickému profilu požadovanému stranou a vládou od socialistického sportovce - svazarmovce!

Jako novinka proti létům předcházejícím je všem létajícím členům Navijákové stanice Podhořany schválena a předepsána brigádnická povinnost.

Zápis schůze však vypovídá i o paradoxní situaci, kdy na jedné straně hrozí akutní zrušení letiště a na straně druhé, jako téměř prioritní politický úkol, náčelník stanice vyhlašuje „celostaniční soutěž a soutěž žen“, přestože k ní ještě nejsou nastavena kriteria ani vypracovány propozice!

V této souvislosti se vnucuje se otázka, proč soutěž žen? Těch létajících bylo pro rok 1958 celkem osm: Balašová, Jeníková, Jírovcová, Malá, Moravcová, Pincová, Sommerová, Vršovská. A ať by byla kritéria jakákoliv, hádejte, kdo by soutěž vyhrál?!

Zápis z členské schůze navijákové stanice Podhořany,
konané dne 26.1.1958 na letišti v Podhořanech.

Schůzi zahájil předseda rady stanice s.Klínský v 10.00 hod. Nejprve seznámil zúčastněné s programem schůze, který byl následující:

1. Zhodnocení přípravných prací pro zahájení výcvikového roku.
2. Seznámení s výcvikovými úkoly v I.pololetí 1958.
3. Vyhlášení soutěže o nejlepšího plachtaře a plachtařku.
4. Informativní seznámení s materiálním vybavením stanice.
5. Kontrola členských průkazů ZO.

V prvním bodě s.Vršovský zhodnotil přípravné práce v zimní přestávce. Podal návrh o uveřejnění výsledků naší práce formou dopisu do Křídel Vlasti - napíše s.Klínský. Dále podal návrh na povinnost odpracovat určitý počet hodin v době před létáním :

žáci ve výcviku	50 hodin
plachtaři sportovci	15 hodin

Při výkonném létání brát ohled na účast na materiálových dnech a na účast na školení. Do 1.III. 58 vypracovat tabulky :

1. odpracované hodiny
2. účast na školení
3. mimořádné práce

V druhém bodě programu seznámil s.Vršovský všechny zúčastněné s plánem výcviku na I.pololetí 1958. Do výcviku se přijme asi 8 lidí na doplnění stavu. Od nových členů vybírat zálohu 300 Kčs. Dosavadním členům byly dány úkoly:

sportovci po zkouškách - splnit 50 km
" pokročilejší - " 100 km
žáky před zkouškami do 31.V. připravit na zkoušky.
Všichni budou obeznámeni písemně s úkoly.

Dále byla vyhlášena soutěž celostaniční a soutěž žen. Do 1.II.58 s.Houša, Klínský a Kaňka vypracují propozice pro tuto soutěž.

Na závěr schůze zhodnotil s.Klínský práci rady stanice. Dále podal zprávu o otázce zrušení letiště a co bylo podniknuto. S.Sobotka dostal úkol dokončit předání technických prostředků do socialistické péče. S.Klínský zhodnotil docházku na školení.

Schůze skončena v 13.00 hod.

31.ledna 1958

Klínského dopis zaslaný KV KSČ Pardubice jako máchnutí kouzelným proutkem rozvířil stojaté vody byrokracie. Vyšlo najevo, že zemědělský odbor ONV Čáslav navrhl zrušení letiště na Novém Dvoře s poukazem na to, že v nedaleké Přelouči ladem leží opuštěné letiště, tak ať se letci odstěhují tam! Tam se prý žádné krávy pást nebudou!

I rozjela se administrativní mašinerie, patrně spuštěná příkazem KV KSČ Pardubice a jalo se šetřit, jaké náklady by přeloučské letiště vyžadovalo k opětovnému uvedení do provozu.

Předsedovi KNV Pardubice odesílá ÚV Svazarmu informační dopis i s odhadovaným vyčíslením nezbytných nákladů na zprovoznění přeloučského letiště.

SVAZ PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDOU
sekretariát ústředního výboru
PRAHA 3, OPLETALOVA č. 29

Čj: 22617 / OS
Datum: 31. ledna 1958
Věc: Letiště Přelouč - připomínky ÚV Svazarmu k obnovení leteckého provozu .

Zvýšenou branností k budování a obraně vlasti!

K Vašemu čj.

Krajský národní výbor,
/k rukám s. předsedy/,
P a r d u b i c e.

Prostřednictvím krajského výboru Svazarmu v Pardubicích bylo odd. invest. výstavby ÚV Svazarmu požádáno, aby nejpozději do konce tohoto měsíce vypracovalo pro potřeby KNV finanční vyčíslení nejnutnějších stavebních úprav plochy zrušeného letiště v Přelouči, aby mohlo eventuelně opět sloužiti leteckému provozu. Požadavek byl oddůvodňován tím, že KNV po obdržení tohoto materiálu provede s hlediska hospodárnosti a účelnosti posouzení těchto předpokládaných nákladů a porovná je s náklady, kterých by si vyžádala stavba plemenářské farmy, jíž chce JZD v Podhořanech za účinné podpory zemědělského odboru ONV Čáslav vybudovat na nynějším letišti Svazarmu v Podhořanech. Z těchto důvodů požaduje ONV Čáslav letiště v Podhořanech zrušit a doporučuje přenést letecký provoz na bývalé letiště Svazarmu v Přelouči.

S tímto návrhem nesouhlasí KV Svazarmu v Pardubicích, ani ÚV Svazarmu v Praze z těchto důvodů :

Letiště v Podhořanech výcvikovým potřebám Svazarmu dobře vyhovuje, neboť je dostatečně vybaveno nejnutnějšími letištními objekty, takže dosavadní provoz nevyžaduje žádných investic. Samotná letištní plocha je situována na poměrně špatné bonitní půdě a travnatý porost je dáván k disposici tamnímu JZD k zlepšení krmivové základny. V nynější době je výcvikově používáno okresy Čáslav a Přelouč a je na něj přenášena veškerá plachtařská činnost kraj. aeroklubu, poněvadž dosavadní letiště kraj. aeroklubu v Chrudimi je ústředním výborem Svazarmu používáno k jiným zvláštním výcvikovým účelům. Proto také MNO i ministerstvo dopravy- ústřední správa civil. letectví doporučily, aby letiště v Podhořanech zůstalo pro výcvikové účely Svazarmu zachováno. Opis stanovisek obou ministerstev, který byl zástupcům ONV Čáslav na jednání dne 23.11.1957 oznámen, k dopisu přikládáme.

Ve snaze vyhověti vašemu požadavku, vypracovali jsme na základě nedávné komisionelní prohlídky plochy bývalého letiště v Přelouči předběžný rozpočet s vyčíslením nákladů, nutných k obnovení leteckého provozu v Přelouči. Zápis z tohoto jednání pro vaší informaci přikládáme spolu se situačním plánkem, do něhož jsme zakreslili nynější stav plochy.

Z připojených dokladů vyplývá, že stavební úpravy přeloučského letiště by si vyžádaly značného finančního nákladu ve výši cca Kčs 3,435.500.-, při čemž by touto vysokou investicí došlo k vybudování letiště zase jen malých rozměrů, které by nemělo dlouhý existenční výhled. V budoucnu by muselo být stejně zrušeno, dojde-li k budování odbočky státní silnice kolem Přelouče, která by probíhala dle zjištění na místě přes plochu bývalého letiště zhruba tak, jak je naznačeno na přiloženém situačním plánku.

Jsou-li tudíž brány v úvahu tyto skutečnosti a okolnost, že by obnovený letecký provoz tvořil překážku vojenskému leteckému provozu na pardubickém letišti, jeví se návrh ONV Čáslav na přenesení leteckého provozu z Podhoran do Přelouče neproveditelný. Současně připomínáme, že tyto stavební úpravy by v žádném případě nemohl hradit ÚV Svazarmu ze svých investičních prostředků. Došlo-li by z popudu ONV Čáslav přesto ke zrušení nynějšího letiště v Podhořanech, požadoval by Svazarm zcela oprávněně na tamním ONV úhradu nákladů za úpravy letiště v Přelouči, nebo vybudování náhradního zařízení ve stejném rozsahu na nějakém jiném místě v okrese.

Domníváme se, že ani tato alternativa by z národohospodářského hlediska při prosazování a schvalování neprošla a proto věříme, že celý problém vyřešíte ve prospěch Svazarmu, t.j. aby letecký provoz v Podhořanech zůstal zachován.

Referent	Telefon
Doležálek	245226

./.

Účet Státní banky čs. 5865

Přílohy : 1x stanovisko MNO a MD-ÚSCL k zachování letiště v Podhořanech
1X zápis o komisionelní obhlídce plochy v Přelouči
1x situační plánek v měř. 1 : 5000 se zakreslením let. Přelouč
1x předběžný rozpočet na úpravy plochy v Přelouči

Náčelník hospodářské správy :
Bohumil A n d ě l v.r.

Místopředseda ÚV Svazarmu :
podplukovník Karel G r e p l v.r.

Věc a čj. : jako vpředu.

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

N a V ě d o m í !

Přílohy : 1x předběžný rozpočet na úpravy plochy v Přelouči

Náčelník hospodářské správy :
Bohumil A n d ě l

Místopředseda ÚV Svazarmu :
podplukovník Karel G r e p l

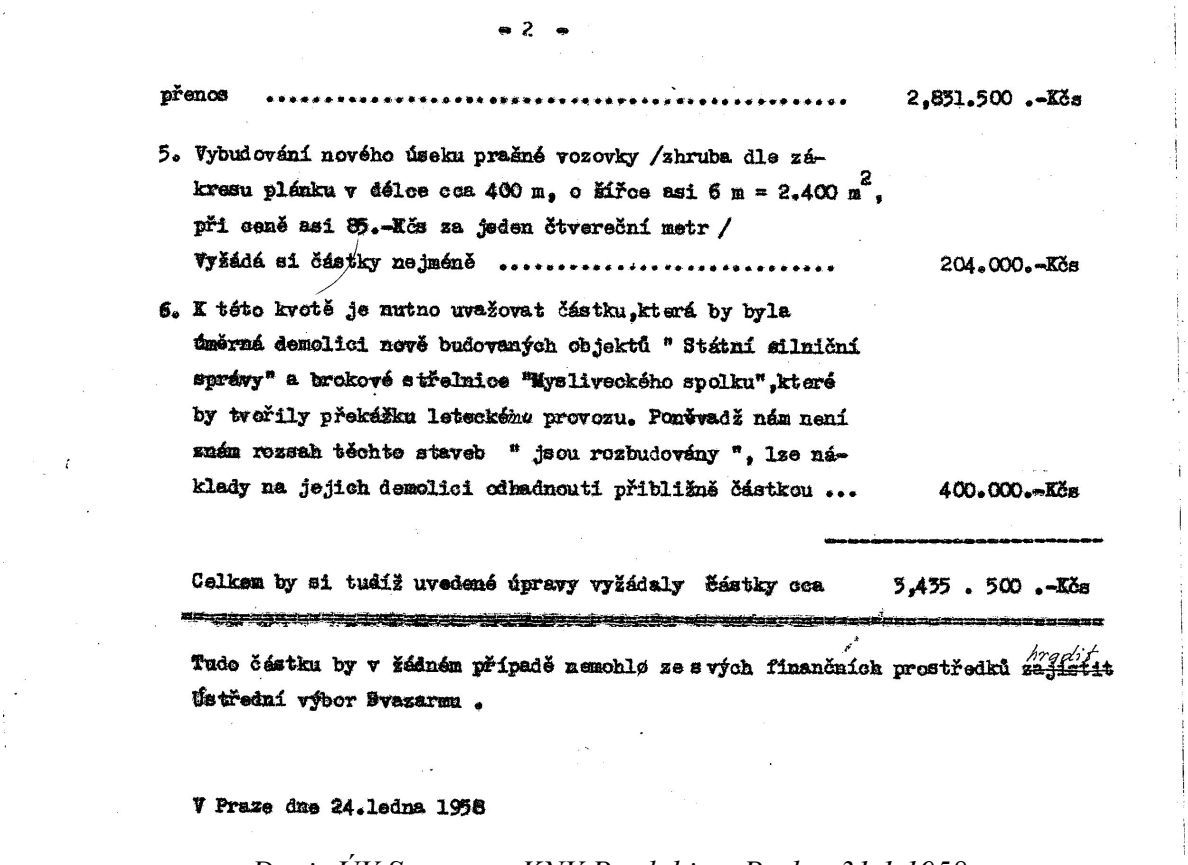
P ř e d b ě ž n ý r o z p o č e t

na úpravu bývalého letiště Svazarmu v P ř e l o u č i

Aby na ploše zrušeného letiště v Přeloučí mohl být vybudován letištní pás v nejvýhodnějším směru při nejmenších stavebních úpravách, bylo by třeba počítati s těmito náklady :

1) V prvé řadě by muselo dojít k odstranění lesního porostu, kterým je dnes osázeno přibližně 10 - 12 ha plochy. Finanční ztrátu která by tím vznikla nelze z našeho hlediska pro nedostatek zkušeností v tomto směru správně vyčíslit.Dle sdělení našeho tamního správce skladu činí prý hodnota vysázených lesních stromků asi 30.000ø/Kčs .....30.-000 Kčs
S ohledem na několikaleté zkušenosti Vojenského projektového ústavu v Praze/dále jen VPÚ /který vypracovává projekt a rozpočty na výstavbu letišť a s přihlédnutím k výsledkům rekognoskace přeloučské plochy je nutno na úpravu 1 m^2 letištní plochy počítati s částkou nejméně 18.-Kčs.V této částce jsou zahrnuty všechny nutné pracovní úkony,jako odhumusování, výkopy a převoz zeminy, násypy x a jejich hutnění,zahumusování a povrchovéúpravy pásu včetně jeho osetí travnění a válcování. K upravení letištního pásu ve směru 140/320° o rozměrech alespoň 725 x 150 m = 108750 m^2 vychází finanční náklad 108750x 18 Kčs = ...1,947.500.-Kčs
2) do této částky jsou zahrnuty i všechny právní spojení s rozrušením stávající okresní silnice Přelouč - Klenovka v úseku letištní plochy / viz připojený plánek/
3) Náklad na výkup dalších pozemků/o výměře cca 0,5 ha/ jižně zmíněné okresní silnice při částce asi 0,80 Kčs za 1 m^2 činí asi 4.000.-Kčs
Vykácení pruhu lesa / dle zákresu v plánku modře šrafováno/ o výměře asi 3,5 ha si vyžádá přibližně částky asi 250.000.-Kčs
4) Demolice bývalých letištních objektů,které by jinak tvořily překážku leteckému provozu a postavení jednoho malého hangaru na jiném místě lze odhadnouti dle zkušenostá částkou cca 600.000.-Kčs

p ř e n o s 2,851. 500, - Kčs



- 2 -

přenos ..... 2,831.500 .-Kčs

5. Vybudování nového úseku pražné vozovky /zhruba dle zákresu plánku v délce cca 400 m, o šířce asi 6 m = 2.400 m^2, při ceně asi 85.-Kčs za jeden čtvereční metr / Vyžádá si částky nejméně 204.000.-Kčs

6. K této kvotě je nutno uvažovat částku,která by byla úměrná demolici nově budovaných objektů " Státní silniční správy" a brokové střelnice "Myslivecského spolku",které by tvořily překážku leteckému provozu. Poněvadž nám není znám rozsah těchto staveb " jsou rozbudovány ", lze náklady na jejich demolici odhadnouti přibližně částkou ... 400.000.-Kčs

Celkem by si tudíž uvedené úpravy vyžádaly částky cca 3,435 . 500 .-Kčs

Tudo částku by v žádném případě nemohlo ze svých finančních prostředků hradit ~~zajistit~~ Ústřední výbor Svazarmu .

V Praze dne 24.ledna 1958

Dopis ÚV Svazarmu KNV Pardubice; Praha, 31.1.1958

Nutno konstatovat, že tímto dopisem snaha o zrušení letiště na Novém Dvoře k velké úlevě všech členů Navijákové stanice Podhořany prozatím skončila.

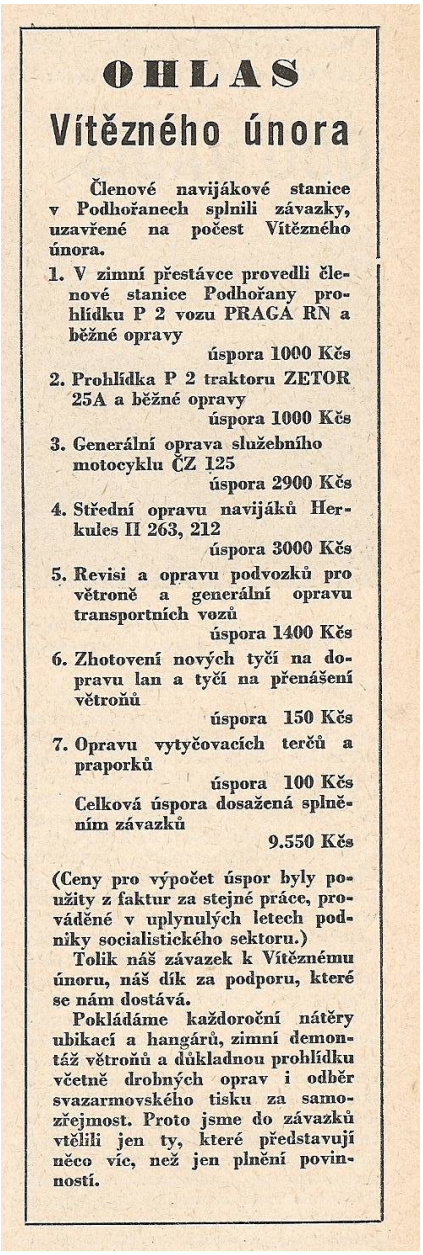
5.února 1958

VT-7 OK-0816 putuje do Opraven Trenčín ke generální opravě. V té době jeho celkový nálet činí 153 hodin a 43 minut při 276 startech (od poslední revize: 123 hodin 10 minut, 214 startů) . GO trvá do 30.5.1958 a větroň vykoná první start na Novém Dvoře až 22.6.1958.

15.února 1958

Přestože od svolání minulé členské schůze neuplynul ještě ani jeden měsíc, svolává předseda Rady stanice na nátlak „politických šéfů KA“ schůzi další, tentokrát jako mimořádnou. Ten, kdo by očekával, že podnět ke svolání mimořádné schůze byl dán informací, že od likvidace letiště bylo upuštěno, mýlil by se!

Schůze byla svolána jako oslava 10.výročí „Vítězného února“ k tomu, aby se zdůraznilo, že jen díky vítězství pracujícího lidu nám byla dána křídla! A že naše rodná a milovaná Komunistická strana Československa je tou jedinou, která nás spolu s naším nerozborným přítelem, rádcem a učitelem na věčné časy a nikdy jinak, Svazem sovětských socialistických republik, povede ke světlým zítřkům! A my, hrdí „svazarmovci“, budeme jako zázemí naší Československé lidové armády vedené generálem Bohumírem Lomským a vrchním velitelem branné moci prezidentem Antonínem Novotným, bránit svou vlast a světový mír tím, že budeme přijímat hodnotné závazky, abychom co nejdříve i v naší vlasti vybudovali socialismus!



OHLAS
Vítězného února

Členové navijákové stanice v Podhořanech splnili závazky, uzavřené na počest Vítězného února.

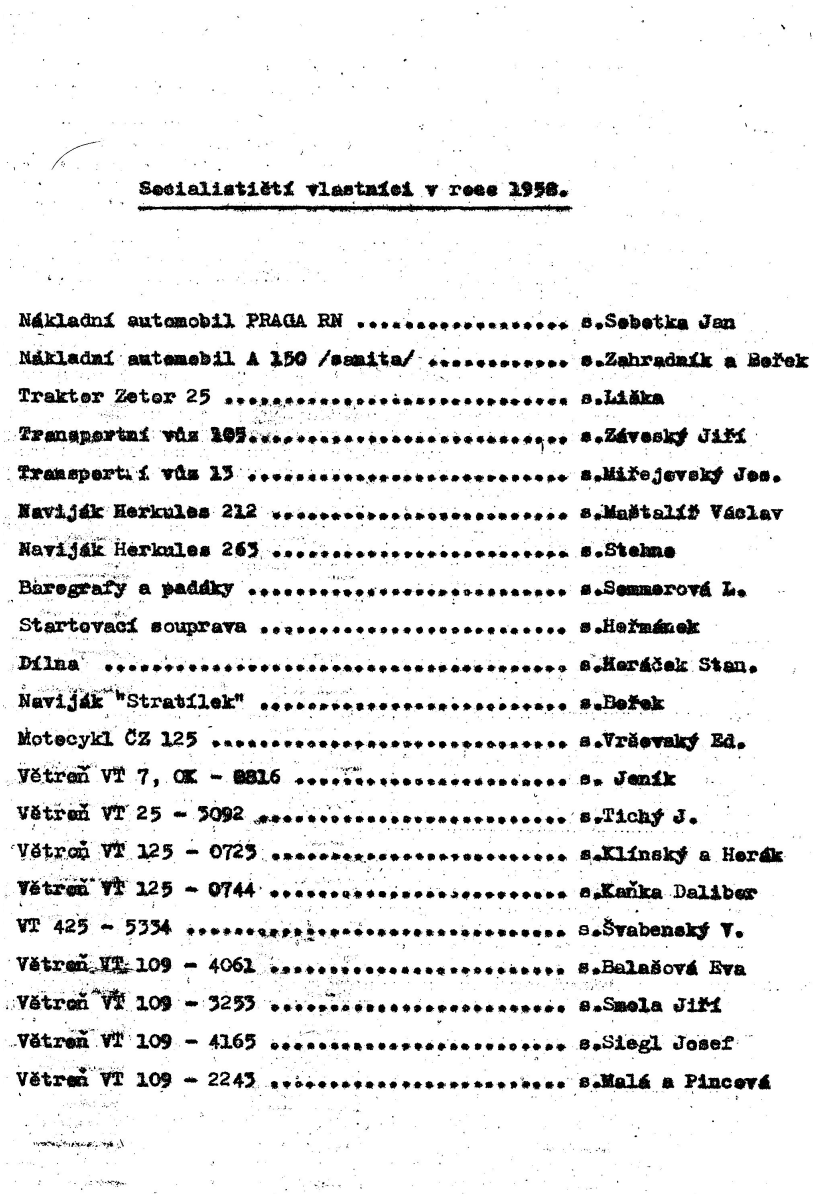
1. V zimní přestávce provedli členové stanice Podhořany prohlídku P 2 vozu PRAGA RN a běžné opravy
úspora 1000 Kčs
2. Prohlídka P 2 traktoru ZETOR 25A a běžné opravy
úspora 1000 Kčs
3. Generální oprava služebního motocyklu ČZ 125
úspora 2900 Kčs
4. Střední opravu navijáků Herkules II 263, 212
úspora 3000 Kčs
5. Revisi a opravu podvozků pro větroně a generální opravu transportních vozů
úspora 1400 Kčs
6. Zhotovení nových tyčí na dopravu lan a tyčí na přenášení větroňů
úspora 150 Kčs
7. Opravu vytyčovacích terčů a praporků
úspora 100 Kčs

Celková úspora dosažená splněním závazků
9.550 Kčs

(Ceny pro výpočet úspor byly použity z faktur za stejné práce, prováděné v uplynulých letech podniky socialistického sektoru.)

Tolik náš závazek k Vítěznému únoru, náš dík za podporu, které se nám dostává.

Pokládáme každoroční nátěry ubikací a hangárů, zimní demontáž větroňů a důkladnou prohlídku včetně drobných oprav i odběr svazarmovského tisku za samozřejmost. Proto jsme do závazků vtělili jen ty, které představují něco víc, než jen plnění povinností.



Socialističtí vlastníci v roce 1958.

Nákladní automobil PRAGA RN	s.Sebetka Jan
Nákladní automobil A 150 /sanita/	s.Zahradník a Beřek
Traktor Zetor 25	s.Liška
Transportní vůz 105	s.Záveský Jiří
Transportní vůz 13	s.Miřejevský Jos.
Naviják Herkules 212	s.Maštalíř Václav
Naviják Herkules 263	s.Stehno
Baregrafy a paddky	s.Semmerová L.
Startovací souprava	s.Heřmánek
Dílna	s.Heráček Stan.
Naviják "Stratílek"	s.Beřek
Motocykl ČZ 125	s.Vršovský Ed.
Větroň VT 7, OK - 8816	s. Jeník
Větroň VT 25 - 5092	s.Tichý J.
Větroň VT 125 - 0725	s.Klínský a Herák
Větroň VT 125 - 0744	s.Kaňka Dalibor
VT 425 - 5354	s.Švabenský V.
Větroň VT 109 - 4061	s.Balašová Eva
Větroň VT 109 - 3253	s.Smola Jiří
Větroň VT 109 - 4165	s.Siegl Josef
Větroň VT 109 - 2243	s.Malá a Pincová

Socialistické vlastnictví k 15.2.1958

(Křídla vlasti, č.7/1958)

16.února 1958

Na letišti se schází početná skupina „nadržených“ plachtařů, a tak je vyhlášen první letový den roku 1958. Počasí sice není ideální, ale pro navijákový provoz vyhovující. Jediný problém tkví v rozměklé ploše letiště, kdy traktor natahující lana od navijáku na start nechává za sebou místy dost hluboké „koleje“. Proto, a celkem rozumně, je po několika startech létání zastaveno.

Další letový den následoval až 9.3.1958.

4.března 1958

Zasedá Rada stanice a krom jiného je rozhodnuto, že jsou stabilně vyhlášeny letové dny: středa, pátek, sobota, neděle. Pochopitelně, bude-li počasí vyhovovat.

Současně padl ortel k vykácení ovocného stromořadí podle jihozápadní strany pásu 12-30.



Příprava na letový den; Nový Dvůr, jaro 1958

9.března 1958

Svůj elementární výcvik zahajují noví žáci: Froněk František, Lhotan Karel, Málek Viktor, Svoboda Jan, Václavek, Vidlák Jiří. O něco později přibývají: Aubrecht Pavel, Beneš Petr, Jírovcová Věra, Mika Josef, Pulda Miloslav, Ulka Miroslav a Volejník Josef.

Z Chotěboře přichází Heřmánek Miloslav, na podzim z KA Hradec Králové Jurajda Drahomír.

V roce 1958 už ve výcviku nepokračovali: Blažek Jaroslav, Čížek Zdeněk, Grygarčík Ladislav, Hamáček Milan, Janča Emil, Koudela Rostislav, Kvoch Josef, Malá Věra, Mlčoch Luděk, Pletánek František, Šádová Eliška, Tlapák František, Volenec Jaroslav, Vosátko, Zboženský Jan. Někteří létání opustili zcela, některým v dalším pokračování výcviku zabránil nástup vojenské základní služby.



Z-381 OK-ACJ startuje s vlekem; Nový Dvůr, jaro 1958



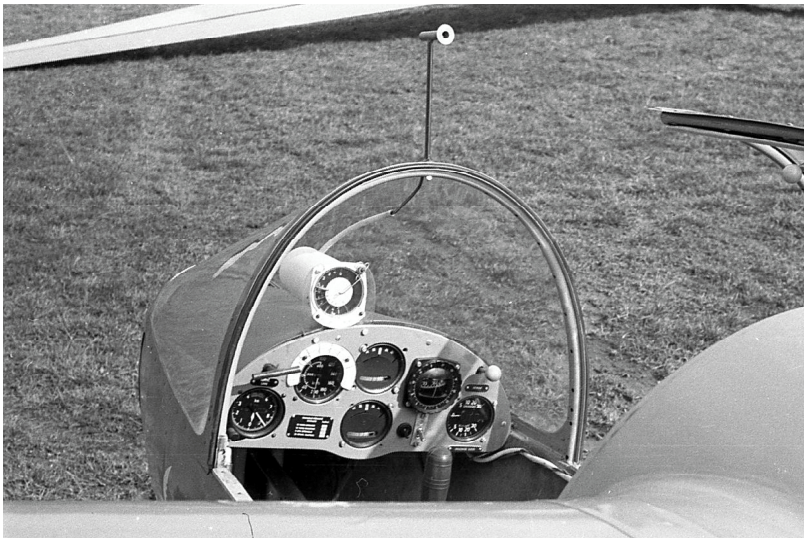
Mnoho práce se před létáním muselo vykonat! Při natírání zachyceni zleva: Pavel Aubrecht, Ladislav Čermák; Nový Dvůr, březen 1958

25.dubna 1958

V termínu 25.4.-7.5.1958 se na vrchlabském letišti uskutečnily výběrové plachtařské závody, které byly nominací na VII.plachtařské mistrovství světa. To bylo plánováno na dny 15.-29.června 1958 do polského Lešna.

Československé republice byla na nastávající MS pořadatelem přidělena pouze čtyři startovní čísla, proto bylo rozhodnuto o konání výběrových závodů. K těm bylo do Vrchlabí pozváno jedenáct nejlepších plachtařů vybraných mimo jiné i podle výsledků loňských III.CPZ a byl mezi nimi i reprezentant Navijákové stanice Podhořany pilot a instruktor Jaromír Houša.

Při závodech, kdy bylo uskutečněno 7 letových disciplín, si rozhodně nevedl špatně, ale zisk celkového 7. místa mu nominaci na MS nezajistil.



Palubní deska Houšova „speciálu“ VT-425 OK-5334; Vrchlabí, duben 1958

K aerovlekovým startům je na letišti v Novém Dvoře používán jako „vlečná“ letoun C-106 OK-ACJ. Protože se o tento letoun dělí ještě další tři stanice, logicky z toho vyplývá, že není k mání vždy, kdy je nejvíc potřeba. A navíc: jeho „domovem“ je Chrudim, takže vyjde-li „vlekařský den“ na Podhořany, musí některý vlekař ráno v Chrudimi „vlečnou“ převzít, přeletět na Nový Dvůr, tam až do večera vlekat a těsně před západem Slunce „vlečnou“ vrátit do Chrudimi. Taková byla praxe.



Ještě jednou vlečná Z-381 OK-ACJ; Nový Dvůr, jaro 1958

Nehospodárnost a časová i dopravní náročnost takového konání již byla předmětem kritiky, ale díky těm neustálým přeletům Chrudim - Podhořany - Chrudim padla Mirkovi Jeníkovi, kterému se neřeklo jinak nežli “Timofej“, jednoho dne do oka v chrudimském hangáru do rohu zastrčená „cé-stočtyřka“, zaprášená a od vrabců pokálená až běda!

Na první pohled bylo jasné, že už uplynula hezká řádka dní od doby, kdy byla naposledy ve vzduchu. Měla imatrikulaci OK-AXL a podle Leteckého rejstříku, do nějž byla zapsána ke dni 19.10.1954, byl jejím provozovatelem KA Pardubice.

„Mašina“ teď byla ve stavu Ústřední motorové školy Svazarmu, ale ta provozovala převážně JAKy-11 a neměla pro „axla“ takové uplatnění jako dřív.

A protože Jeníkovy vztahy se současným velitelem školy mjr.Kohoutkem (a bývalým náčelníkem KA Pardubice) z minulosti zkaleny nebyly a stejně tak dobře vycházel i s novým náčelníkem KA Pardubice mjr.Dolákem, tak i za dalšího vydatného přispění zaměstnance školy instruktora Josefa Voženílka, slovo dalo slovo a došlo k dohodě.

„Axl“ byl přidělen Pohořanům jako „vlečná“. Ovšem pod podmínkou, že po technické stránce si jej Navijáková stanice dá „do kupy“ na vlastní náklady a převezme ho do „socialistické“ péče.

I stalo se. Chrudimští mechanici, kteří měli s „axlem“ co do činění v minulosti však upozorňovali, že motor díky netěsným pístním kroužkům není schopen provozu. Ale povzbuzeni několika bednami pardubického piva a párem lahví něčeho ostřejšího, dali se do jeho opravy.

14.května 1958

Bylo krásné plachtařské počasí a pilot František Horák poněkud opomněl, že toho dne bylo povoleno jen místní létání. I vydal se pod řadou kumulů na cestu k severu a přistál na letišti ve Dvoře Královém. A průšvih byl na světě! Však z toho náčelník Vršovský hned udělal exemplární případ s náležitým potrestáním zákazem létání.

18.května 1958

Tento den byl uskutečněn rekordní nálet hodin za jediný den. Bylo to přesně 64 hodin a 19 minut při 33 startech. Nejdelší lety: Svoboda Karel 9:07 hod., Kulhánek Josef 9:05 hod. a Voženílek Josef 9:01 hod.



V kabině VT-25 OK-3092 Karel Svoboda, přihlíží František Froněk; Nový Dvůr, květen 1958

25.května 1958

Václav Maštalíř v kabině VT-25 OK-3092 pokořil vzdálenost 112 km na trati Podhořany - Polička - Podhořany, čímž splnil poslední podmínku k zisku výkonnostního odznaku „str. C“. Ten mu byl přidělen s číslem 1302.

30.května 1958

Složením praktické pilotní zkoušky se z plachtařských žáků Beneše, Bořka, Heřmánka, Kalouse, Lhotana, Lišky, Svobody, Štěpánka, Ulky a Vittvara stávají páni piloti!



Vlevo Míla Heřmánek, na traktoru Pavel Aubrecht; Nový Dvůr, léto 1958

1.června 1958

(Ze vzpomínek Evy Balašové)

„Je neděle prvního června roku 1958, den jako vyšitý na přelety! Nádherné řady cumulů a náčelník letiště, Eda Vršovský, píše první letové rozkazy. Přichází i ke mně a říká: ´Půjdeš na svůj první přelet a to na trati Podhořany-Polička. Tak si udělej pořádnou předletovou a navigační přípravu!´

Mám smíšené pocity. Na jedné straně radost a na druhé straně obavy, zda-li zvládnu přistání v neznámém prostředí. Vždyť od pilotní zkoušky nemám ještě moc nalétáno!

Nakonec bez většího rozmýšlení do přiděleného letounu VT-109 OK-4061 ´Pionýr´ nasedám a jsem připravená k letu.

Ještě než odstartuji, přichází ke mně Lída Sommerová, a říká, že jde také na přelet a prosí, abych na ni počkala, že půjdeme společně. Slibuji.

Start je proveden aerovlekem, vypínám nad Vrdami, otáčím zpět a vracím se nad letiště a čekám, kdy se objeví Lída. Když ani po půl hodině kroužení nad letištěm ji nikde nevidím, rozhodnu se vydat na trať sama. Později se dovídám, že na přelet vůbec nešla.

Nabírám kurz směr Chrudim. Cumulů a tím i ´stoupáků´ je stále dost, a tak se v pohodě dostávám nad letiště v Chrudimi. Odtud směr na letiště ve Skutči. Tady se už přeletové počasí horší, mraky se rozpouští, ´stoupáky´ jsou užší a slabší.

Místo toho, abych stoupala, stále jen vyklesávám. Dostávám se nad skutečské letiště ve výšce, kdy už bych podle předpisu, měla dělat rozpočet na přistání.

Tady rozhodla větší jistota dřívějšího návratu domů na letiště. Dělám tedy předpisový okruh nad letištěm, po čtvrté zatáčce srovnávám let na vytýčenou řadu a vtom to přišlo!

Velký ´kopanec´ pod křídlo a předpis nepředpis, začínám točit a během chvíle jsem pod základnou. Nevím, zda tuto moji leteckou nekázeň na letišti ve Skutči někdo zaznamenal, to jsem se nikdy nedozvěděla, ale hlavní bylo, že si na mě nikdo nestěžoval.



Eva Balašová při přeškolení na VT-25 „Šohaj“ OK-3092; Nový Dvůr, léto 1958

Pokračuji tedy v letu směr Polička. Bohužel, ten ´stoupák´ nad skutečským letištěm byl, pro tento můj let, poslední. Nikde ani ťuk a tak výška ubývala a kus cesty před Poličkou, nad obcí Františky, jsem se musela rozhodnout, co dál. Maje na mysli slova zkušeného Milana Zobače - přes Františky v dostatečné výšce - hledala jsem možnost, kde ji nabrat.

Vlevo nic, přede mnou nic, pouze vpravo na jih něco jako dělající se chmurka. Rozhodla jsem se, že to zkusím, ale než jsem tam doklouzala, ta chmurka zase zmizela. Výška rychle ubývala a já se musela ještě rychleji rozhodnout, kam to posadím. Přede mnou a vlevo les, pode mnou vesnice, za vsí malá louka. Snad se mně tam podaří bez úhony přistát!

Musím se pochválit, přistání bylo na jedničku. Otvírám kabinu a vystupuji z letadla. Od stavení se sbíhá houf lidí, asi celá vesnice. Moje první myšlenka je, že musím dát vědět domů na letiště, kde jsem a že éro je v pořádku.

Od lidí se dozvídám, že jsem v Pusté Kamenici a nejbližší telefon je asi v 1,5km vzdálené hájence. Prosím o pohlídání letadla a poklusem beru směr hájovna. Telefon naštěstí fungoval a naši vzali moje přistání na vědomí s tím, že hned pro mě vyráží s ´tranďákem´.

To ovšem ještě nevědí (ani já to nevím), že kousek u Skutče přistála i Naďa Vršovská a ta má ve zpětném transportu pochopitelně přednost.

Opět poklusem to beru zpět k letadlu. Dav lidí se nezmenšil, ba naopak se zvětšil o skupinu dětí i s panem učitelem - vracely se z Poličky, kde se zúčastnily akcí u příležitosti Mezinárodního dne dětí. A tak, nejenže jsem absolvovala svůj první, byť nevydařený přelet, ale i svoji první přednášku z meteorologie a z aerodynamiky. Otázky nebraly konce, ale já věděla, že musím dopravit letadlo blíž k nějaké cestě. S pomocí přihlížejících jsme tedy letadlo dotlačili k nejbližšímu baráku u silnice a i s pomocí ochotných místních jsem letadlo rozebrala a připravila k transportu.

Hospodyně mě pak pozvala do domu a nabídla něco k snědku. Pak už jsem jenom čekala, kdy se objeví někdo z letiště.

Kolem deváté hodiny večerní, když se už notně setmělo a transport nikde, bylo mě nabídnuto přespání. Souhlasila jsem ráda, ale vzhledem prožitkům dnešního dne, jsem nemohla usnout.

Před půlnocí se objevil hospodář a ptal se, jestli nejsem náhodou Eva? Prý nějací mládenci chodí po vsi a volají:´ Evo, Evo!´.

Už jsou tady! Mirek Jeník a druhého si už nepamatuji. Pěkně poděkuji hostitelům, letadlo naložíme na ´transporťák´ a hurá směr Podhořany!

Pak asi dvě hodiny spánku a brzy ráno mě Mirek Jeník odváží na motorce domů, do Svítkova. Nutná ranní hygiena a upaluji na autobus. S malým zpožděním se hlásím v práci.

Ještě dnes mě mrzí školácké chyby, které jsem udělala. Neměla jsem před startem nic slibovat, ale hned upalovat po trase - podmínky přeletu se přeci v čase mění! A další chybou bylo, že jsem nevěděla, že na splnění podmínky na ´stříbrné C´ stačí volný 50km přelet.

Já se snažila dostat na letiště do Poličky, a když jsme potom přeměřovali vzdálenost k místu, kde jsem přistála, uletěná vzdálenost byla jen 47 km! Ty tři chybějící km bych určitě měla, kdybych bývala letěla přímo a nehledala další ´stoupák´!“

8.června 1958

Pro děti pilotů a místních usedlíků z blízkého okolí byl na letišti uspořádán „kapesní Dětský den“. Pravda, sledování navijákového provozu děti moc neuchvátilo, ale smět si sednout do „Pionýra“, to byla pro ně nevšední atrakce!



Zleva: Naděžda Vršovská jr., Kateřina Vršovská, Ivana Balašová, Vladimíra Klínská; Nový Dvůr, červen 1958

21.června 1958

Tímto historickým datem vstupuje v platnost povinnost podávání plánů přeletů i bezmotorových letadel vojenskému leteckému dispečerovi. Definitivně tím tedy skončila doba „volnosti“, kdy se dalo letět kamkoliv a kdykoliv. Ve všední dny se plán musel podávat den předem, ve dnech pracovního klidu do deváté hodiny ranní. Že to byla komplikace, která brzdila sportovní a výkonné létání, netřeba dodávat.

Ani telefonní spojení novodvorského letiště s vnějším světem, které zabezpečovala manuální spojovací ústředna ve Vrdech, nebylo ideální. Co chvíli byla na trase porucha! Stačilo, když v dáli zahřmělo a telefon byl tři dny hluchý. A tak se často stávalo, že služební hovory s řídícími věžemi v Čáslavi či v Pardubicích, včetně hlášení přeletů, se musely realizovat z hostince u Franců nebo z veřejné telefonní hovorny v osadě Bumbálka, které byly napojeny přes jinou větev telefonní sítě.

Uvažovalo se sice o zřízení přímého spojení polním telefonem s čáslavskou věží, ale k tomu z finančních důvodů nikdy nedošlo.

Sílící vojenský provoz na čáslavském letišti počal negativně ovlivňovat i plachtařskou činnost na Novém Dvoře. Navijáková stanice Podhořany se tak ocitla uprostřed mezi operačními prostory dvou vojenských letišť - Pardubice a Čáslav. Mnozí (mezi nimi i někteří vrcholní představitelé Svazarmu) v této situaci viděli postupný zánik sportovního letectví na Železných horách, což se nepříznivě projevilo třeba i ve sféře plánování investic rozvoje podhořanského letiště.

Naštěstí (a budoucnost to prokázala) vždy mezi vojenskými i sportovními letci vládl jistý druh kolegiality a činnost obou složek se dala při troše dobré vůle koordinovat, což platí dodnes.

22.června1958

Z revize provedené ve Vojenských opravnách Trenčín se do svého domovského hangáru vrací VT-7 „Luňák“ OK-0816.



Novým lakem vonící VT-7 „Luňák“ OK-0816 po návratu z revize; Nový Dvůr, červen 1958

Ten den se na letišti objevil hezky barevně vyvedený bývalý „osobní stroj“ mjr.Kohoutka, C-104 OK-AQT. Hned se s ním chtěl každý vyfotit!



Tankování C-104 OK-AQT; Nový Dvůr, 22.6.1958



U „c-stočtyřky“ zleva: Věra Klínská, Míla Jeníková, Naděžda Vršovská sr. v náručí s Kateřinou, nad nimi Naděžda Vršovská jr.; Nový Dvůr, 22.6.1958

(Ze vzpomínek Milana Zobače)

„Byl krásný den. V Chrudimi jsem vyfasoval dvěstěpětku a letěl vlekat domů, do Podhořan. Cestou jsem si prohlédl koupaliště na Konopáči a zkonstatoval, že ´koupači´ ještě nevlezli do vody, jelikož byla krásně čistá. Asi byla studená.

Po příletu do Podhořan jsem zastavil na stojánce a pozoroval, jak se ´Mistr´ předvádí před nastoupenou jednotkou při rozkazu a předletové přípravě. Když to skončilo, byl jsem poučen, co se bude tahat. Tak jsem začal. Bylo to nahoru, dolů, nahoru, dolů.

Po jednom přistání jsem si všimnul, že se na ploše objevil bývalý člen VAP z počátku padesátých let, také motorář Jarda Jičínský, s několika fotoaparáty a kamerou. Když jsem vylítal první nádrž a manšaft vlečnou tankoval, přišel v pauze Vršovák za mnou a začal mě seznamovat s tím, co chystá.

Dozvěděl jsem se, že on teď poletí s Luňákem, já vezmu dopředu do kabiny vlečné Jardu a on bude jeho let filmovat.

Chtěl, abych ho vytáhnul hodně vysoko a blíž ke svahu, aby tam při filmování byla vidět i Lichnice. A po vypnutí se prý mám držet za ním!



Obětavý vlekař Milan Zobač; Nový Dvůr, květen 1958

Vzlétli jsme.

Vypnul jsem ho v cca 1200 metrech, zařadil jsem se za Luňáka a Jarda začal filmovat. Najednou vidím, že se Luňák rozjíždí tak na 170 km/hod., trochu potlačím, klidně mu stačím, když tu náhle ´Mistr´ strmě táhne Luňáka do přemetu. No, dobře. Když řekl, že mám létat za ním, tak se ho držím! A také táhnu vlečnou čumákem nahoru. Ovšem zepředu se najednou ozvala rána a Jarda mi sděluje, že kamera je na podlaze. Dokončil jsem přemet, vyrovnal do horizontu a říkám mu, že teď poletím jenom rovně, ať se odváže a ten poklad si sebere! To se mu ale nechtělo a kamera se tak válela na podlaze až do přistání, na které jsem nasadil.

´Mistr´ mezitím dělal na nebi hrbaté kotrmelce. Když přistál i on, honem běžel za Jardou celý dychtivý, zda se mu povedlo vše nafilmovat, že nás nikde neviděl! Tak jsme mu řekli, co se stalo a on byl rázem celý mrzutý, že nebude moci nikde předvádět, jak mu jde akrobacie!

Jarda byl také mrzutý, že s rostoucími „géčky“ ta kamera byla najednou tak těžká, že ji neudržel v rukou. Navíc byl smutný z toho, že pádem na podlahu se kamera pochroumala tak, že filmařská repríza už nepřicházela v úvahu.

Tak skončila naše snaha o špičkový film, kde by byl ´Mistr´ hvězdou první velikosti. No, a já jsem dostal od Jardy tuto fotku, kdy za námi je na špagátě ´Mistr, jak se těší, co nám všechno ukáže, i když toho moc neuměl.

3.července 1958

Na letišti v Novém Dvoře přistává VT-125 OK-0746, který zapůjčila ÚPŠ Vrchlabí jako náhradu za VT-7 OK-0816, který bude reprezentovat výrobky našeho leteckého průmyslu při předváděcích akcích v Polsku a Sovětském svazu.

„Luňák“ VT-7 OK-0816 je tedy „odvelen“ a v době od 5.7. do 22.8.1958 řízen zkušenou rukou pilota Valáška z ÚPŠ Vrchlabí absolvuje svoji „velkou evropskou cestu“. Je předváděn na leteckých dnech v PLR, SSSR a Bratislavě, přičemž navštíví letiště: Praha, Warszawa, Vilno, Vitebsk, Moskva-Tušino, Malije Vjazomi, Smolensk, Minsk a Bratislava.

16.července 1958

Pro zainteresované přichází slavnostní chvilka. Za knipl „Šohaje“ OK-0744 usedá Vladimír Klínský a za řízení čerstvě uschopněné „cé-stočtyřky“ OK-AXL Josef Voženílek. Je před nimi zkušební aerovlekový start.

Bohužel, místo radosti přichází rozčarování. „Těžká“ dřevěná vrtule na „stočtyřce“ byla možná vhodná na přelety cestovní rychlostí, ale vůbec se nehodila k vlekání. A tak hned po přistání se daly hlavy dohromady a padlo rozhodnutí: seženeme a dáme tam vrtuli kovovou, na zemi stavitelnou!

Dnes by to zcela určitě byl běh na dlouhou trať. Nejen sehnat požadovanou vrtuli, ale opatřit ji všemi zkouškami, certifikáty, povoleními a Bůh ví čím ještě!

Věřte nebo nevěřte, nazítří se „axl“ chlubil novou, kovovou vrtulí a povolaný starý praktik Zdeněk Kmošek (bývalý člen VAP) ladil kladivem nastavení listů, aby docílil optimálních úhlů náběhu.

Od té chvíle „axl“ běhal jako hodinky k potěše všech. Bohužel, vždycky se najde nějaké to „ale“…

„Vrchnost“ neústupně trvala na tom, že po každém letovém dni se „axl“ bude muset vracet do Chrudimi. Bylo to sice proti původní dohodě, ale stanici tak aspoň odpadla povinnost jeho denní údržby.

(Vlekařská kariera C-104 OK-AXL na letišti v Novém Dvoře však netrvala dlouho. Naposledy se letoun v Podhořanech objevil 2.11.1958. Potom, 7.3.1959, došlo k jeho výmazu z Leteckého rejstříku s poznámkou, že jej převzal PZO Omnipol a se vší pravděpodobností byl prodán někam do zahraničí.)



C-104 OK-AXL, pilot Milan Zobač připraven k vleku; Nový Dvůr, srpen 1958

Na novodvorské letiště občas přilétli chrudimští parašutisté s výsadkovým strojem Cessna 120 OK-AEA.



Mirek Jeník u křídla Cessny 120 OK-AEA; Nový Dvůr,léto 1959



U stejného stroje pózuje Míla Jeníková; Nový Dvůr, léto 1958

21.července 1958

Na navijáku startuje s VT-125 OK-0744 pilot Karel Svoboda a vyrovnává svůj vlastní dosavadní klubový rekord v délce trvání letu opět výkonem 9 hodin a 7 minut!

3.srpna 1958

Někdy stačilo málo, aby se jeden stal u náčelníka rázem nepopulárním! Co bylo příčinou? Stačila kritika poměrů na letišti, kdy byla při rozdělování kluzáků k přeletům očividně upřednostňována manželka náčelníka, a bylo zle! Nahlas si stěžoval Strouhal. Sice ne přímo před „Mistrem“, ale tomu se to díky jeho nohsledům okamžitě doneslo. Navíc si Strouhal podal žádost o zařazení do motorového výcviku ve Vysokém Mýtě!

„Sladká“ byla pomsta!

Pedhořany dne 3.8.1958

S V A Z A R M
Krajský aeroklub, letiště

C h r u d i m

Věc : charakteristika s.Jaroslava Strouhala

S.Jaroslav Strouhal narozený 21.8.1936, bytem Pardubice, Sladkovského ul. zaměstnán jako státní zaměstnanec Posádkové správy, Pardubice. Na stanici létal jako sportovec. Ku dni 23.7.58 nalétal 107 hodin na větroni. Má oprávnění navijákaře a pomocného leteckého mechanika. Je kamarádské povahy, v kolektivu málo oblíben a vůči svým podřízeným se chová vypočítavě a falešně. Během leteckého výcviku na stanici Pedhořany provedl několik leteckých nekázní za které byl řádně potrestán. V poslední době byl potrestán zařazením činnosti na dobu 1 měsíce. Po celou dobu trestu se na letišti neukázal a neměl žádný zájem o život na stanici v Pedhořanech. Jako pilot byl málo chápavý a mnohé domýšlivý a příliš sebevědomý. S.Strouhala bylo třeba neustále kontrolovat a hlídat a věnovat mu veškerou péči při výcviku.

Rada navijákové stanice Pedhořany projednala na své schůzi dne 2.8.1958 na letišti v Pedhořanech případ s.Strouhala, který odchází ze stanice Pedhořany na stanici Vysoké Mýto a nedoporučuje jmenovaného pro své neukázněné chování zařadit do motorového výcviku. Zároveň žádáme Radu KA o projednání celého případu a podání zprávy o výsledku.

Pedhořany 23.7.1958.

Věc: výcvikový posudek na
s. S t r o u h a l a Jar.

Jaroslav S T R O U H A L narozen 21.8.1936. Bytem Pardubice Sladkovského ulice. Zaměstnán jako státní zaměstnanec posádkové správy Pardubice. Na stanici Podhořany létal jako sportovec. Má nalétáno ku dnešnímu dni 107,15 hodin na větroni. Má oprávnění navijákaře a pomocný letecký mechanik.
Je vcelku kamarádské povahy v kolektivu je málo oblíben a k představenému se chová vypočitavě a falešně.
Během leteckého výcviku provedl několik leteckých nekázníza které byl řádně trestán v poslední době byl potrestán zařazením činnosti na dobu 1 měsíce. Po celou tuto dobu se na letišti neukázal a neměl v době trestu žádný zájem o život na stanici Podhořany. Je třeba soudruha Strouhala neustále kontrolovat a věnovat mu všestranou péči při výcviku.

Náčelník stanice Podhořany Vršovský Eduard.

Vyjádření náčelníka Vršovského k osobě J.Strouhala; Nový Dvůr, červenec/srpen 1958



Jaroslav Strouhal a „Šohaj“ VT-25 OK-3092; Nový Dvůr, léto 1958

16.srpna 1958

Na letiště byl z Chrudimi na dva dny zapůjčen Z-22 OK-DJG. Motoroví piloti Zobač, Vršovský a Kaňka tak mohli s piloty-plachtaři nacvičovat navigační lety a přistání do terénu. Tato „atrakce“ byla umožněna pilotům: Balaš, Balašová, Bořek, Heřmánek, Horák, Houša, Kalous, Klínský, Krupka, Kulhánek, Liška, Maštalíř, Polák, Poskočil, Riegr, Sommerová, Svoboda, Vittvar, Vršovská, Zahradník.



„Motoráři ve výcviku“, zcela vlevo stojí nový náčelník KA Pardubice mjr.Milan Dolák, čtvrtý zleva Josef Tichý, dole uprostřed Karel Špulka (bývalý plachtař); Chrudim, léto 1958

(Ze vzpomínek Milana Zobače)

„Jednou jsem přelétl vlečnou z Podhořan do Chrudimě a potřeboval jsem se dostat zpátky. Místní mechanici mi vysvětlili, že autobus na Čáslav jezdí každou chvíli, a že mně odvezou na autobusové nádraží.

A vskutku, za chvíli přijel autobus směr Čáslav a jelo se. Sednul jsem si dozadu, až na poslední sedadlo, a čekal. Lístky začala prodávat docela pěkná průvodčí. Když se dostala až ke mně, otázala se: ´Kam to bude?´. Když jsem řekl, že na Nový Dvůr, na letiště, tak se jí rozzářily oči, chvíli na mě koukala a potom si nenuceně sedla vedle a zapředla hovor: ´Pane, vy umíte lítat?´, zeptala se. Když jsem řekl, že trochu jo, tak následovalo: ´Pane, a nesvezl byste mě v letadle?´. Tak jsem prohlásil, že klidně a další otázka byla: Kdy?´. Tak jsem odvětil, že třeba hned jak dojdeme na letiště. I udělala na mě obdivné oči: ´Opravdu?´. Tak jsem řekl, že opravdu. Načež se zdvihla a prohlásila, že to jde vyjednat se šoférem, aby za ní prodával jízdenky a na zpáteční cestě ji vyzvedl.

Na Novém Dvoře jsme oba vystoupili a davu na letišti jsem vysvětlil, že toto je slečna autobusová průvodčí, kterou teď svezu, a ona je potom bude vozit zdarma autobusem. Kluci ji hned ochotně přistrojili do padáku, zejména popruhy na vyvinutých prsou ji nejmíň dvakrát upravili, a usadili do Pionýra. Ptala se, na co má ten ruksak na zádech? Tak jsem ji řekl, že zejména proto, aby se mohla pohodlně opřít a v případě, že by se nám ulomilo křídlo, tak s tím může vystoupit a zatáhnout tady za to držátko. Prohlásila, že to snad nebude potřeba.

A šli jsme na to. Říkal jsem si, že s holkou udělám z navijáku jenom okruh okolo letiště, a že bude spokojená. Ale asi ji měly přírodní živly v oblibě, protože po vypnutí mrknu na vário, zvedá nás poctivý metr! Za chvíli se holka koukala na čáslavskou rovinu z výšky víc jak 1000 metrů. A nadšeně se kochala!

Asi hodinu jsme se tak na nebi vrtěli, když začala najednou nervózně poposedávat sledujíc čas na hodinkách. ´Pane, budete mně už muset vyložit, aby mi neujel autobus, až pojede nazpátek.´

Tak jsem v té výšce vyndal klapky a šli jsme dolů.

Řekl jsem si, že to vezmu od kopce přes celé letiště rovnou na start, když tu vidím, že na západním konci letiště stojí nějaký vesničan s kravkou zapřaženou do žebřiňáku a zavlažuje nám z lejty močůvkou plochu. Tak jsem to rozjel trochu víc, ´Pincek´ začal hučet jak meluzína v komíně a chlap si toho všimnul až na poslední chvíli. Lekl se tak, že se rovnou vrhnul na tu zavlaženou zem.

Slečně průvodčí se to svezení líbilo, poděkovala a hned hnala, aby ji kolega s autobusem neujel. Davu jsem řekl, ať si ji pamatujou, že je bude vozit zadarmo!

Já už ji v životě vícekrát neviděl, ale občas někdo hlásil, že jel autobusem zdarma.

Jo, a pak ještě přišel soused z vesnice, aby vynadal tomu pitomcovi, co ho donutil vyválet se v močůvce.

22.srpna 1958

Zdeněk Balaš přelétává z Vrchlabí domů „Luňáka“ VT-7 OK-0816, který se vrátil z „velké cesty“.

24.srpna 1958

Motorový pilot a instruktor Ústřední motorové školy Svazarmu v Chrudimi Josef Voženílek cvičí na letišti v Novém Dvoře s piloty-plachtaři, kteří mají kvalifikaci létání akrobacie na VT-7 „Luňák“ (Balaš, Houša, Švabenský), základní prvky vyšší akrobacie na Z-126 OK-IFN

26.srpna 1958

O tom, že „axl“ nesloužil jen k vlekání, svědčí záznamy „Hlavní knihy motorového létání“ z té doby. Vršovský „vyváží“ plachtaře Vršovskou, Vittvara a Horáka na navigační lety.



Letiště Nový Dvůr; léto 1958

31.srpna 1958

Je zaznamenán rekordní počet 77 startů navijákem! Největší porci startů tradičně „spolkla“ plachtařská elementárka. V provozu bylo kvarteto „Pionýrů“, spousta žáků, ale pouze dva instruktoři - Miřejovský a Vršovský. Ti nestačili přesedávat z jednoho kluzáku do druhého!



Naviják Herkules H-2 č.263 a jeho „strojník“ Ladislav Čermák při práci; Nový Dvůr, léto 1958

K 31. 8. 1958 je v nedalekých Chotusicích u Čáslavi čtyři roky budovaná základna plně předána do užívání armádě a z Čáslavi na nějaký čas mizí těžká stavební technika, která občas vypomohla i na Novém Dvoře.

A jak se vyvíjela činnost na vojenském letišti od r.1955? V listopadu 1955 byl z letiště Prostějov přemístěn na letiště Čáslav 2.letecký školní pluk (2.lšp). Pluk byl vyzbrojen stíhacími letouny MiG-15 a cvičně bojovými letouny MiG-15UTI.

V listopadu 1957 je 2.lšp přemístěn z Čáslavi na letiště Hradec Králové.

V dokumentu MNO-GŠ z 18.července 1956 je nařízeno na letišti Čáslav zřídit: velitelství 6.stíhací letecké divize, 20.stíhací letecký pluk, 19. a 21.letištní prapor, 6.letecké divizní opravny a 6.radiotechnickou rotu.

22. stíhací letecký pluk (22. slp) vznikl jako součást 6. stíhací letecké divize (6. sld) k 1. říjnu 1957. Pluk byl dislokován na letišti Čáslav a vyzbrojen stíhacími letouny MiG-15 a cvičně bojovými letouny MiG-15UTI.

Nevelká vzdálenost novodvorského letiště od vojenské letecké základny v Chotusicích však měla i svoji světlou stránku! Mezi plachtaře začali jezdit i vojáci, kteří byli ve služebním poměru. Ať už to byli přímo vojenští proudoví piloti nebo příslušníci pozemního odborného personálu, poznenáhlu se tím tvořily jisté a potřebné vazby. Žel, mnohdy výkon vojenského povolání znemožňoval pravidelné návštěvy sportovního letiště a výcvik vojáků, až na výjimky, obvykle neměl dlouhého trvání.



Start „bezmotorové stíhačky“ VT-7 „Luňák“ OK-0816, v kabině Vlastislav Štrych; Nový Dvůr, konec léta 1958

5.září 1958

„Luňák“ OK-8706 je opět vyžádán do Vrchlabí. Vrací se 28.9.1958, když mezitím absolvoval vystoupení na leteckých dnech ve Vrchlabí, Točné a Kladně. Létaly s ním legendy plachtařského sportu Tůma, Valášek a Šlechtová.

14.září 1958



VT-125 OK-0723 (pilot Sommerová) v lese; Nový Dvůr, 14.9.1958

Štěstí v neštěstí měla pilotka Lída Sommerová. Při přistání na dráhu 06 novodvorského letiště jí chybělo jen pár výškových metrů, zavadila o vrcholky stromů rostoucích na svahu v předpolí a skončila s VT-125 OK-0723 v lese. Sama naštěstí žádné zranění neutrpěla, a ani zranění „Šohaje“ nebyla tak devastující, aby skončil na hranici. Větroň sice strávil celý rok v „ozdravovně“, ale v září 1959 se vrátil do provozu.

Jelikož se nedochoval vyšetřovací protokol havárie, a dosud žijící přímí svědci události ji líčí každý poněkud jinak, nelze příčinu nehody jednoznačně určit. První verze hovoří o závadě při aerovlekovém vzletu ve směru 24, kdy snad údajně došlo k přetržení vlečného lana těsně po přeletu hrany kopce, druhá verze zastává názor, že šlo o chybu v rozpočtu na přistání při návratu z termického letu. Oba názory však shodně potvrzují, že se jednalo o chybu pilotky, která se za každou cenu chtěla dostat na letiště místo toho, aby zvolila bezpečné přistání na vhodných plochách „pod kopcem“.



I přes tato poškození byl VT-125 OK-0723 opraven

28.září1958

V trávě novodvorského letiště opět zanechává stopu podvozek „bezmotorové stíhačky“ VT-7 OK-0816, kterou na domovskou základnu z Vrchlabí přelétl Vladimír Klínský.

1.října 1958

V roce 1958 byla připravena rozsáhlá reorganizace československého vojenského letectva. Všechny změny měly za cíl zefektivnit použitelnost letectva na základě zkušeností z války v Koreji. V československém letectvu je vytvořeno stíhací bombardovací letectvo.

Velitelství 6. stíhací letecké divize na letišti v Čáslavi bylo v září 1958 reorganizováno na velitelství 34. stíhací bombardovací letecké divize.

Pluk byl rozkazem MNO v říjnu 1958 reorganizován na 28. stíhací bombardovací letecký pluk (28. sbolp). Významným posílením pluku byl, především v souvislosti s jeho novým taktickým určením působení proti pozemním cílům, příchod pilotů a techniků od zrušeného 28. bitevního leteckého pluku (28. bilp) z letiště Brno-Slatina.

28. stíhací bombardovací letecký pluk (28. sbolp) vznikl reorganizací 22. stíhacího leteckého pluku k 1. říjnu 1958. Pluk byl vyzbrojen stíhacími letouny MiG-15 a cvičně bojovými letouny MiG-15UTI. Po zrušeném 28. bitevním leteckém pluku je 28. stíhacímu bombardovacímu leteckému pluku dnem 1. října 1958 přidělen historický název „Těšínský“, a stává se tak podle rozhodnutí velitele letectva pokračovatelem tradic 28. bitevního leteckého pluku.

Podle operačního předurčení je pluk určen k úderům na malorozměrné a pohyblivé pozemní cíle, k ničení vzdušných cílů a k provádění vzdušného průzkumu. Letouny MiG-15 byly postupně upravovány na stíhací bombardovací verzi MiG-15SB.

5.října 1958

Letecký den na dostihovém závodišti v Pardubicích se měl konat původně o dva týdny dřív, ale nevhodné počasí záměr zhatilo. Diváky to naštěstí neodradilo a tak se jich onu říjnovou neděli sešlo v diváckých koridorech rozmístěných podél okružní travnaté dráhy, na které se jezdila proslulá „Zlatá přilba“, poměrně mnoho.

Jediné, co možná vadilo, byla skutečnost, že obecenstvo nemohlo vidět starty ani přistání předváděných letadel, protože vojenské letiště bylo téměř hermeticky uzavřeno.

Letové ukázky sportovních letadel byly sice situovány nad střed závodiště, ale proudové stroje byly předváděny průlety v ose dráhy letiště, tudíž daleko stranou od diváků.

Jediným bezprostředním kontaktem s diváky tak byla na závěr programu simulace přepadení prostoru vzdušným paravýsadkem, kdy díky neodhadnutelnému střihu přízemního větru nejeden „paragán“ přistál do prostorů pro obecenstvo, dva dokonce zůstali viset na topolech rostoucích při východním okraji areálu.

Navijáková stanice Podhořany sice nezabezpečovala žádné letové vystoupení, ale řada členů pomohla s pořadatelskou službou.



Jiskra

družstvo nejširší — slouží veřejnosti

KOVO-ELEKTRO

OPRAVÁŘSKOU A ÚDRŽBÁŘSKOU ČINNOSTÍ

opravy motocyklů a běžné opravy aut	provozovna 18 Pardubice, Gottwaldova 453
opravy jízdních kol	provozovna 03 Pardubice, Palackého ul. 290
	provozovna 04 Pardubice, Labská ul.
	provozovna 13 Gottwaldova ul. 1345
opravy šicích strojů	provozovna 10 Pardubice, Na Hrádku 1942
opravy zlatého a stříbrného zboží	provozovna 07 Pardubice, Jindřišská 298
chromování součástek	provozovna 01 Pardubice, Žitná ul. 279
	provozovna 09 Pardubice, Chrudimská 773
nožířství	provozovna 02 Pardubice, Na Hrádku 165
	provozovna 14 Heřmanův Městec
opravy a ladění pian	provozovna 05 Pardubice, k Polabinám 1233
opravy televizorů a radiopřijímačů	provozovna 22 Pardubice, Labská ul. 45

J 1 12459 58 0-01477-8

odloženo na 5/10 58

KRAJSKÝ VÝBOR SVAZU PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDOU

pořádá

dne 21. září 1958

na dostihovém stadionu Velké pardubické

VELKÝ

letecký den

v rámci „Dne čs. letectva“

na kterém vystoupí letci a parašutisté krajského aeroklubu Pardubice a ostatních krajských aeroklubů naší republiky, včetně vojenských letců a bojové jednotky vojenských útvarů.

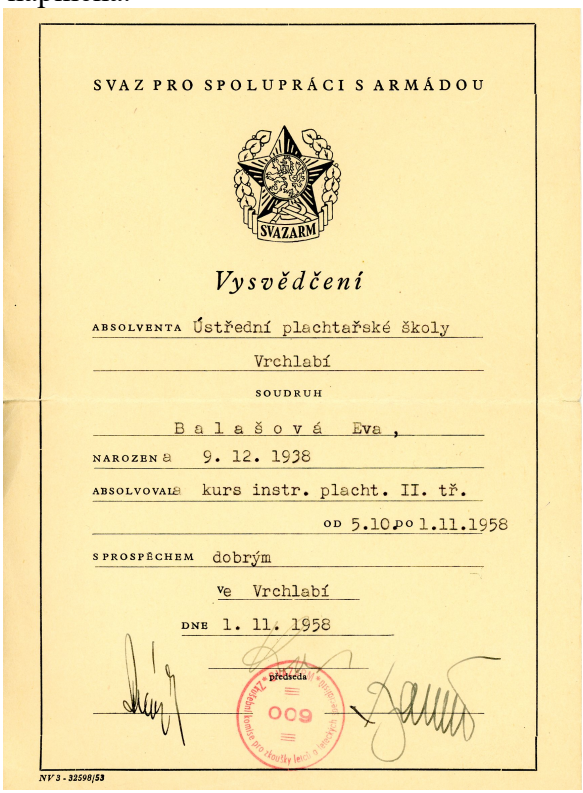
KUPŘEDU ZA DOVRŠENÍ VÝSTAVBY SOCIALISMU A UPEVŇOVÁNÍ OBRANYSCHOPNOSTI NAŠÍ VLASTI!

MUŽI, ŽENY, CHLAPCI A DĚVČATA!
STAŇTE SE ČLENY SVAZARMU!

1.listopadu 1958

V Ústřední plachtařské škole ve Vrchlabí jsou slavnostně vyřazeni úspěšní absolventi plachtařského instruktorského kurzu. Jsou mezi nimi členové Navijákové stanice Podhořany Eva Balašová, František Horák a Karel Svoboda. Ti se v budoucnu mají „doma“ stát významnou posilou základního plachtařského výcviku.

Žel, jak se později ukáže, život s sebou přináší mnohé překážky, že i ta největší předsevzetí zůstávají někdy ne zcela naplněna.



SVAZ PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDOU

SVAZARM

Vysvědčení

ABSOLVENTA Ústřední plachtařské školy

Vrchlabí

SOUDRUH

B a l a š o v á Eva ,

NAROZEN A 9. 12. 1938

ABSOLVOVALA kurs instr. placht. II. tř.

OD 5.10.po 1.11.1958

S PROSPĚCHEM dobrým

Ve Vrchlabí

DNE 1. 11. 1958

předseda

NV 3 - 32598/53

Instruktorský diplom Evy Balašové; Vrchlabí, 1.11.1958



Frekventanti plachtařského instruktorského kurzu; zleva: Horák, Šimůnek, Alač, vlekař Tůma, Balašová, Svoboda, Badalík; Vrchlabí, 1.11.1958

Když jsou peníze, není zhotovitel. Když je zhotovitel, nejsou peníze. Když je zhotovitel i peníze, tak není materiál!

Tak nějak se téměř dva roky vyvíjela situace kolem podezdění dřevěné ubytovny na novodvorském letišti, když už bylo jasné, že brigádnickou svépomocí celá akce zabezpečit nepůjde. Ale konec dobrý, všechno dobré!

Okresní stavební podnik v Chrudimi našel ke sklonku roku kapacity, Krajskému aeroklubu Pardubice se z Investičního oddělení ÚV Svazarmu podařilo „vyrazit nějaké drobné“, a tak se zdálo, že se práce na podezdění konečně mohou rozjet. Problém však náhle nastal v tom, když se zjistilo, že OSP Chrudim sice má lidské rezervy, ale již plně vyčerpal kvótu ročních materiálových přídělů! Opět tedy musel zafungovat systém „známý má známého a ten se zná s ….“

Zejména „Timofej“ Jeník měl známostí dost a hlavně jeho zásluhou se stalo, že členové aeroklubu sváželi „erenou“ úzkoprofilový materiál jako cihly a cement ze všech koutů pardubického kraje tak, aby pracovníci OSP neměli žádné zbytečné prostoje.

Dílo rostlo poměrně uspokojujícím tempem a vyzdění podezdívky včetně podpůrných sloupků bylo před zimními mrazy dokončeno. Zbývalo již jen provedení svrchních omítek, ale to bylo odsunuto na jarní měsíce roku 1959 s tím, že bude provedeno vlastními silami brigádnicky.

Nutno však podotknout, že díky aktivitě vynaložené k podezdění ubytovny se tak nějak ze zorného pole vytratil zájem o rekonstrukci „spodního“ hangáru, jehož statika počínala být v zoufalém stavu. Stejně tak byly zoufalé apely k nadřízenému Krajskému aeroklubu. Nejenže vrcholné orgány se zdráhaly uvolnit finance na opravu, ale stanici začala být vážně vytýkána dosavadní bezkoncepčnost výstavby letiště.



„Rozkaz“ před posledním letovým dnem, ubytovna je konečně podezděna; Nový Dvůr, 9.listopadu 1958

Ranní nástupy před každým letovým dnem (stejně tak jako poletové rozbory po něm) se staly běžnou rutinou. Rannímu nástupu se říkalo „rozkaz“ a vedl jej většinou sám náčelník nebo určený řídící létání. Vžilo se pravidlo, že kdo není přítomen rannímu nástupu, už ten den nelétá. Kupodivu se to většinou i dodržovalo, což dávalo vzniku falešnému pocitu, že na letišti jsou si všichni rovni! Ale co naplat, i tak byly případy, že někteří si byli rovnější!

Pravidlo bez výjimky platilo pro žáky či začínající sportovce, ne už tak pro „staré flígry“ či funkcionáře. A manželku náčelníka! To se vždy „přimhouřilo oko“.

Rozkaz, krom určení do služeb letištní směny a obeznámení personálu s letovými podmínkami (dispečerská omezení atp.), přehledem počasí a plněním letových úkolů pro daný den, býval většinou doplněn „politickou desetiminutovkou“ a „hrou letu“, kdy formou otázek a odpovědí mělo docházet k opakování teoretických znalostí a jejich prohlubování.

A protože na letišti vesměs panoval provoz navijákový, téměř pravidelně se opakovala otázka na činnost pilota-plachtaře, dojde-li při navijákovém startu k přerušení tahu navijáku.

„Potlačím a vypnu! Podle výšky vypnutí zvolím manévr na přistání.“, často zněla odpověď zkoušeného. „Chyba, soudruhu! Nejprve zachovám klid a rozvahu, teprve potom potlačím a vypínám! Pamatuj si: zachovám klid!“, opravoval náčelník, spokojen, že se mu opět podařilo „nachytat někoho na švestkách“.

23.listopadu 1958

V „hotelu Franc“ se koná Výroční členské schůze. Převážnou část zasedání zabírá referát náčelníka Vršovského:

Zpráva na výroční členskou schůzi navijákové stanice v Podhořanech.

Činnost naší stanice byla letošního roku velmi pestrá. Mimo vlastní plachtařskou činnost přibyl na stanici parašutistický výcvik a tím letiště Podhořany bylo více vytíženo. Začátkem roku bylo jasné, že budeme muset přidat a hlavně využívat počasí během týdne. Byly proto určeny stabilní letové dny - středa, pátek, sobota a neděle. V tyto dny jsme létali. Žáci se zúčastňovali letových dnů dvakrát až třikrát týdne. Hlavním úkolem první poloviny roku bylo, docvičit 6 žáků a provést s nimi zkoušku pilota plachtaře. Tento úkol byl splněn ve stanoveném termínu - do konce měsíce května. Dále bylo plachtařům stanoveno členskou schůzí splnění úkolů v 7 a 9 úloze OLP vždy alespoň o jedno cvičení více. Tento bod splnili pouze s.Houša 200 km trojúhelník, Miřijovský J. 2 x 75, Štrych 2x75, Maštalíř 2x50 a Kalous 50 km.

Zkoušku pilota plachtaře splnilo 10 soudruhů /Kalous, Liška, Vitvar, Heřmánek, Bořek, Štěpánek, Beneš, Lhotan, Ulka a Svoboda/.

Tímto opatřením jsme sledovali pokud možno včasné splnění 7 úlohy a splnění cvičení 9 úlohy. Bohužel se náš záměr nepodařil na 100 %. Příčina nesplnění spočívala v první řadě v mimořádně nepříznivém počasí, které plachtařům nepřálo. Dále to byl mnohdy nedostatek letounů, i když počasí bylo. Stávalo se, že bylo rozlosováno 25 - 30 lidí určených na 7 větroňů. Pochopitelně odlétlo pouze 7 větroňů s obsazením max. 10 členů stanice. Zbytek pak zůstal na letišti, aniž by

uskutečnil jediný let. Další příčina byla, že během roku byl vyhlášen několikrát zákaz konání přeletů. Tyto faktory značně ovlivnily plnění námi stanovených úkolů.

Přes tyto okolnosti stanice plnila výcvikové úkoly celkem vyrovnaně. Přes pozdní začátek s létáním žáků jsme dokázali za tři měsíce přivést 4 žáky ke zkouškám pilota a ostatních 6 žáků instruktora s.Tichého, kteří začali o týden později létají úlohu 2/2. Tito žáci se zúčastňovali létání nepravidelně, zejména ss. Mika a Froněk, oba příslušníci armády. Jejich neúčast na letových dnech způsobovala, že instruktor který chtěl mít žáky na stejné úrovni musel s nimi dohánět co zameškali a ostatní členové družstva na toto doplráceli. Celkem máme ku dnešnímu dni 9 žáků, kteří jsou ve stadiu rozcvičenosti. Sportovci, jak jsem již uvedl, měli určité objektivní potíže, ale přesto bylo nalétáno 3.819 km. Na tomto úseku se nejvíce podílel s.Jaromír Houša, který sám nalétal 1574 km Na tomto hlavním úseku naší plachtařské činnosti nám dopomohla řada činitelů, které povzbudily a dodávaly chuť k létání. Jedním bodem byla vnitrostaniční soutěž o nejlepšího plachtaře na stanici. Tato soutěž má již svoji tradici a potěšující je to, že se soutěže zúčastňuje rok od roku více členů stanice. Letošního roku bylo zapojeno do této soutěže 16 bodovaných členů. Bude nás zajímat i ta skutečnost, že bylo naše plachtařské letiště využíváno mnohem více, než minulá léta. Bylo provedeno celkem 140 letových dnů, paraprovoz byl celkem 8 x . Nejvíce hodin bylo nalétáno letového dne 18.5.1958 - 64, 19 hod. na 33 letů.

Nejdelší čas provedený na stanici s přechodem na anabatické proudění ve večerních hodinách učinili

s. Svoboda Karel	9,07 hod.
s. Kulhánek Josef	9,05 "
s. Voženílek Josef	9,01 "

Tyto lety byly vykonány v dobrých podmínkách, ale byl zákaz přeletů a tak nebylo podmínek využito.

Nejvíce km bylo nalétáno dne : 25.5.58- 448 km

Nejvíce startů provedeno dne 31.8.58 - 77 letů.

Celkem v letošním roce bylo provedeno 1.935 startů navijákem

z toho : 1.009 letů provedli žáci
679 " " sportovci
247 " " instruktoři

Aerovleků bylo provedeno celkem 649 z toho žáci 78 letů
sportovci 337 "
instrukt. 234 "

Celkem tedy bylo provedeno N + A 2.584 letů /v r.57 bylo 2.804/

Celkem bylo nalétáno hodin : 1.023,47 z toho

žáci 131,31 hod.
sportovci 610,24 " v roce 1957 nalétáno 1.008,36 hod.
instrukt. 282,52 "

Celkem nalétáno km 3.819

K této plachtařské činnosti měla stanice k disposici 9 větroňů.

1 větroň VT 7
1 " VT 25
1 " VT 425
2 " VT 125
4 " VT 109

Podívejme se, jak byly tyto větroně využity. Norma stanovená na jeden větroň je 80 hodin.

Větroň VT 109 OK-4061 provedl 660 letů v době 138,42 hod.
větroň je využitý na 163,25 % /r.57 122%/

Větroň VT 109 OK-4165 provedl 209 letů v době 71,32 hod.
je využitý na 89 % /v r.1957 - 172 %/

Větroň VT 109 OK-2243 provedl 485 letů v době 109,32 hod.
je využitý na 136 % /r.1957 - 137 %/

Větroň VT 109 OK-3253 provedl 363 letů v době 88,31 hod.
je využitý na 113 % /r.1957 - 117 %/

Větroň VT 25 OK-3092 provedl 110 letů v době 121,11 hod.
je využitý na 151,38 % /r.1957 149 %/

Větroň VT 125 OK-0723 provedl 87 letů v době 93,29 hod.
je využitý na 116,51 % /r.1957 - 129 %/

Větroň VT 125 OK-0744 provedl 221 letů v době 164,27 hod.
je využitý na 203 % /r.1957 - 162 %/

Větroň VT 425 OK-5334 provedl 170 letů v době 192,10 hod.
je využitý na 241 % /r.1957 - 216 %/

Větroň VT 7 OK-0816 provedl 78 letů v době 90,54 hod.
je využitý na 113,17 % /r.1957 - 70 %/

Celkové využitý 9 větroňů na stanici Podhořany za rok 1958 je 167 % v roce 1957 bylo 147 %.

Toto využití bylo dosaženo celkem systematickým a rovnoměrným využíváním všech větroňů, tedy i VT 109, který bylo používáno jako větroňů "výkonných", neboť nebylo jiných k disposici. Přelety 50 km tedy uskutečňujeme i v budoucnu na letounech typu VT 109.

K zajišťování takovýchto úkolů bylo nutné mít k disposici správně ošetřený materiál, to je navijáky a vlečný letoun. Navijáky jsme užívali dva, typu H II a 1 Stm, který sloužil jako náhradní. Vlečný letoun byl k disposici z počátku C 106 OK-ACJ, který jsme měli s Chotěboří a později jsme svépomocí upravili vlečný letoun C 104, na kterém se podíleli ss.Jeník a Voženílek. Uvedený letoun C 104 byl trvale přidělen do ošetřování a užívání stanici Podhořany. Bylo nutno opatřit kovovou vrtuli a provést výměnu kroužků. Nyní letoun chodí spolehlivě a bezpečně odstartuje všemi povolenými směry. Bude třeba provést zimní ošetření letounu v KA Chrudim, aby byl na jarní sezonu k disposici a byl maximálně schopný. Situace oproti loňskému roku se značně zlepšila co do používání slabého vlečného stroje. Jinak tomu bylo s le-

tounem silnějším. Naší stanici měla zásobovat stanice Skuteč. Během roku byl z této stanice u nás vlečný letoun pouze 2 x a to na jaře pouze na 6 startů a rychle pryč, protože měl pilot naspěch. Po druhé opět půl dne a musel zpět ale pro počasí. Potom se obětoval s.Maisner z Vysokého Mýta, který provedl lety v 3 a 5 úloze OLP se žáky a byl na stanici třikrát. Přezkušovací lety, které jsou nařízeny musely být prováděny až na některé případy pouze na navijáku, protože nebyl silný vlečný stroj k disposici. V budoucnu by bylo dobré, až bude v našem KA park silných vlečných letounů obohacen, aby byl 1 letoun C 205 přidělen pro stanici Chotěboř a Podhořany. Podom by bylo možné řádně sledovat techniku pilotáže všech členů stanice a to pravidelně a případné nedostatky odstraňovat. Že tyto nedostatky v pilotáži jsou, to nemusím ani zdůrazňovat. Myslím, že náš názor je správný.

Celkově lze říci, že v plnění plánu výcviku bylo postupováno správně, o čemž svědčí jeho plnění v počtech:

žáků předepsáno plánem	14	plnění	12
sportovců " "	25	"	30
instruktorů " "	8	"	15

V ukazateli plnění počtu žáků bylo během roku 10 vyčičeno a převedeno do sportovců.

Navijákových startů stanoveno plánem	1.832	splněno	1.935
Aerovlekových " " "	729	splněno	649

Lze konstatovat, že plnění je uspokojivé. Celkem bylo provedeno 2.584 oproti roku 1957 kdy bylo provedeno 2.804, což je značně nižší. Poměr startů navijákovým k aerovlekům je 3,2 : 1.

K těmto výsledkům na stanici Podhořany nám dopomohla, jak jsem se již zmínil vnitrostaniční soutěž. Byla vyhlášena dnem 1.1.58 a prakticky zakončena dnešního dne. Soutěže se mohl zúčastnit

každý plachtař, mající splněnu 7 úlohu. Bylo stanoveno bodové vyhodnocení, které mělo tu zvláštnost, že jinak byly hodnoceny lety splněné a jinak lety nedokončené. Protože jsme pouze stanicí KA - s převážnou většinou mladých sportovců, byly pro nás důležité i lety nedokončené. Účastnilo se soutěže 16 soudruhů a soudružek, které byly pojmuty do bodování.

Jako první se umístil representant kraje s,Jaromír Houša,

který dosáhl	6.	139,5 bodů
2. Miřijovský Josef	1.	080,2 "
3. Štrych Vlastimil		793,1 "
4. Maštalíř Václav		651,5 "
5. Vršovský Eduard		485,- "
6. Krupka Oldřich		257,- "
7. Kalous Jaroslav		250,- "
8. Horáček Stanislav		226,- "
9. Voženílek Josef		136,5 "
10.Horák František		125,- "
11.Balašová Eva		
12.Vršovská Naďa		113,- "
13.Rieger Pavel		
14.Balaš Zdeněk		
15.Svoboda Karel		
16.Smola Jiří		

Tato soutěž nám pomohla daleko více, než podobné soutěže v KA o nejlepší stanici na kraji. V této krajské soutěži jsou také body plnění počtu žáků, instruktorů, sportovců a nalétaných km a druhá polovina absolvovala takové ukazatele, na kterých se většinou švindlovalo a výsledky tudíž byly značně skreslovány oproti skutečnosti. Tyto ukazatelé se totiž dokládají potvrzením. Stanice Podhořany je po celý rok na druhém místě a toto si pravděpodobně udrží až do konce

roku. Ku dnešnímu dni jsme získali 16.864,1 bodu. Tento výsledek nám do jisté míry ovlivnila nehoda větroně VT 125 OK-0723, která na stanici byla. Tato nehoda byla zaviněna špatným rozhodnutím při přerušení aerovleku na konci letiště ve směru startu 240°. Je nutné v každém podobném případě vždy přistávat přímo před sebe. Tímto rozhodnutím s.Sommerové byl větroň vyřazen na delší dobu z provozu a nehledě k tomu, že si jeho oprava vyžádá značných finančních prostředků.

Stanice Podhořany vychovává ze svého středu sportovce plachtaře, kteří jsou hodny representace stanice a kraje na vrcholných plachtařských soutěžích v ČSR. Účast na těchto závodech se stala již tradicí Podhořanských plachtařů. Na prvních CPZ v roce 1953 se zúčastnil s.Ing.Jiří Šlechta jako závodník a s.Jeník a Tichý jako pomocníci. Při těchto závodech tragicky zahynul s.Šlechta. Druhé CPZ obsadil s.Vršovský a Vršovská jako závodníci a ss.Kulhánek a Koziel jako pomocníci. S.Vršovský obsadil 14 a s.Vrošvská 39 místo. V r.1957 se probojoval na III. CPZ s.J.Houša jako závodník a s.Horák jako pomocník. S.Houša se umístil v kategorii Šohajů na 4 místě; celkově byl 9. Toto umístění mu zajistilo postup do výběrového soustředění representantů ČSR na MS v r.1957. Při tomto soustředění se umístil na 6 místě a na MS se bohužel nekvalifikoval. Soudruh Jaromír Houša je příkladný bojovník všem našim mladým plachtařům. Výsledek jeho snahy je, že se opět probojoval do IV.CPZ, které budou uspořádány v r.1959.
Kvalifikoval se splněním šest disciplin:

cílovým přeletem 100 km	560 bodů
2 x 50 návrat	373 "
cílák 100 km	466 "
100 km	395 "
návrat 2 x 75 km	672 "
cílák 200 km	1.506 "
200 km	812 "

Celkem získal 4.784 bodů. Tyto lety byly odeslány na ÚV Svazarmu, jako přihláška na IV.CPZ. S.Houša byl stanoven jako representant kraje.

Vážené soudružky a soudruzi, abychom mohli nadále rozšiřovat a popularisovat náš plachtařský sport, musíme sami hledat cestu ke zvyšování své kvalifikace a zvyšování všeobecných znalostí. K těmto úkolům nám v letošním roce pomohla ÚPŠ, Vrchlabí. ÚPŠ pořádala jako každoročně různé kursy. Naše stanice obsadila několik kursů. Nejvíce byl obsazen kurs meteor, které se zúčastnili ss.Polák, Kulhánek, Maštalíř, a Rieger. Výkonného kursu se zúčastnili ss.Horáček a Maštalíř a instruktorského ss.Horák, Svoboda a Balašová. Obsadili jsme tedy celkem 3 kursy s celkovým počtem 9 lidí, což jest podstatně vyšší, než v roce 1957. Pro příští rok bude nutné v rámci svých možností přihlašovat se ke kursu meteor ve větším počtu. Tím obohatíme naše znalosti z té nejdůležitější části plachtění - meteorologie.

Je nutné i nadále pokračovati ve výměně instruktorského sboru. Stanice má ku dnešnímu dni 12 instruktorů; převážnou část tvoří staří skušení plachtaři. Podívejme se, jak plnili svoje úkoly v letošním roce:

S.Miřijovský Josef - měl přiděleno družstvo 4 lidí. Vykonával svoji funkci celkem dobře, ovšem v době jarních a podzimních prací a v době žní se nemohl svým svěřencům plně věnovat.

S.Vršovská Náďa - ve funkci instruktorky nebyla pravidelně. Je matka 2 dětí, ale přesto toto zaneprázdnění se přece instruktorské činnosti věnovala, zejména při létání 3 a 5 úlohy.

S.Houša Jaromír - vzhledem ke svým mimořádným schopnostem mu byla svěřena družstvo 5 lidí sportovců. Svoji funkci prováděl celkem dobře, nedostatkem však bylo, že v době dobrého počasí odletěl na přelet.

S.Kaňka Dalibor - měl svěřeno družstvo 4 lidí sportovců. Jako instruktor téměř nelétal. Jeho kladem však bylo, že zajišťoval většinu letových dnů jako vlekař, kde pracoval velmi obětavě.

S.Jeník Miroslav - Jako s.Kaňka měl družstvo sportovců. Toto družstvo se však velmi nepravidelně zúčastňovalo létání a tak s.Jeník pracoval velmi aktivně jako vlekař. Byl iniciátorem předšlání C 104 - AXL na vlečný letoun.

S.Bednář Karel - Je otcem tří dětí a jako instruktor pracoval velmi dobře, ale pouze při málo letových dnech. Nutno omluvit s.Bednáře vzhledem k jeho soukromým starostem.

S. Moravec Stanislav- Je instruktorem II.třídy a letošního roku jako instruktor vůbec nepracoval. Jako vlekař létal pouze o dovolené, nyní studuje večerní průmyslovou školu a patrně se instruktorské práci nebude moci věnovat ani v příštím roce.

S.Štrych Vlastislav - pracoval v první polovině roku víceméně jako kontrolní instruktor, v druhé polovině roku se instruktorské činnosti neověnoval vzhledem k soukromým starostem. Do nového života mu přejeme mnoho štěstí.

S.Zobač Milan - jako instruktor pracoval pouze jako kontrolní instruktor, ale navíc vykonával funkci vlekaře, kterou prováděl dobře.

S.Tichý Josef - je zkušený instruktor. Po dovolené v prvé fázi výcviku žáků polevil. Je nutné, aby s.Tichý dokončil výcvik se žáky a sám provedl zkoušky pilota motor.letadel a provedl přeškolení na vlekaře, aby se tak zapojil do činnosti na stanici v první řadě v r.1959.

S.Voženílek Josef - prováděl obětavě funkci instruktora, pokud mu čas vyhovoval. Je zaměstnán jako učitel létání ve středisku Jak 11. Zasloužil se o uvedení letounu C 104 do činnosti vlečného stroje a školil úlohu 10.

S.Vršovský Eduard - jak pracoval jako instruktor posuďte sami, nemá cenu, abych se hodnotil sám.

Nesmím opomenout zhodnotit práci rady stanice ,která byla loňského roku zvolena na VČS konané dne 10.11.1957.na letišti v Podhořanech. Rada stanice pracovala ve složení :

Klínský Vladimír	Předseda
Kaňka Dalibor	organisace a výcvik
Sobotka Jan	technik stanice
Balašová Eva	přízpěvky
Maštalíř Václav	zapisovatel.

Při hodnocení práce rady musím nejprve zhodnotitradu jako celek a potom rozebrat práci jednotlivců.

První období až do konce června bylo charakterisováno pravidelnými schůzemi rady stanice,které se zabývaly plněním usnesení z VČS a jejichž náplň vyplývala z plánu rady stanice a řešení aktuelních otázek týkajících se činnosti stanice. V tomto období byla rada řízena předsedou rady ,který jednotlivé úkoly prodiskutoval s náčelníkem stanicd,protože tento se nemohl pravidelně zúčastňovat s schůzí protože prováděl na letišti výcvik se žáky v týdnu.V tomto období byly celkem pravidelně konány členské schůze, jejíž přípravou se rada stanice zabývala. Byla také ustavena revisní komise ve složen s. Kaňka, Švábenský,Krupka.

V tomto období dosáhla rada stanice některých dobrych výsledků ve své prácis nichž budu jmenovat jen některé na př: organisování opakovacího školení formou besed,školení organisoval a vedl s. Klínský.

Dále zajištění údržby a oprav provozního zařízení a materiálu v zimní přestávce které bylo provedeno v termínu a výsledky kterých byl dosaženo představovaly 3. 9oo kčs úspory. Největší akcí rady stanice v letošním roce bylo zajištění letištní plochy která byla letošního roku ohrožena zlikvidováním pro výběh dobytka. Rada rozvinula svoji iniciativu naplno , zejména její předseda s. Klínský který má velkou zásluho natom, že letiště je nyní majetkem Svazarmu a díky tomu se rozvíjí výstavba letiště. Rada mněla také.některé slabiny zejména v úkolech trvalejších a dlouhodobých , kdy nedostatečně kontr olovala jejich zajišťování .

V druhém období práce rady značně ochabla , naco mel značný vliv letových dnů v týdnu jichž se členové rady zúčastňovalý rada stanice se scházela nepravidelně, náčelník stanice stratil kontakt s členama rady vlivem velkého časového zatížení jež na náčelníka bylo kladeno opožděným začátkem elementárního výcviku. totéž platí o revizní komisi která nebyla radou stanice řízena

Tyto skutečnosti rozhodně práci na stanici nepřispěly což se v mnoha směrech projevilo.

Nyní bych chtěl přikročit k hodnocení jednotlivých členů rady stanice.

Jako první s. Klínský Vladimír, který zastával funkci předsedy rady stanice. V radě stanice pracuje již čtvrtý rok a má v tomto směru značné zkušenosti. Ačkoliv je ženatý otec jednoho dítěte a manželku má rovněž zaměstnanou , snažil se práci rady vést podle plánu a důsledně ji zaměřovat na řešení všech úkolů vyplývajících z činnosti stanice. Úkoly ukládané náčelníkem plnil a pravidelně se zúčastňoval schůzí rady. Má zásluhy o to že zainteresoval do jednání o zrušení letiště Podhořany KV Svazarm KV KSČ, KNV, ONV, ÚV Svazarmu ,MNO velitelství letectva, a MD HSCL. Toto jednání vedlo ke kladnému vyřízení celého problému letiště. Je nutné mu vytknout, že celou řadu úkolů se snažil vyřešit sám, nedokázal přesvědčit soudruhy.
soudruh K a ň k a Dalibor , je rovněž starším členem rady stanice Svá úkoly v radě a v revizní komisi plnil svědomitě v první půlce roku,pokud mu to dovolovalo jeho pracovní zařazení.
V době sezony se práce v radě zúčastňoval nepravidelně vzhledem k tomu, že vykonával na stanici funkci vlekaře,a tudíž byl vlastní leteckou činnosti zaneprázdněn.Škoda je že nedokáže své bohaté z zkušenosti předat mladším soudruhům a zlepšit vztah k jejich veškeré činnosti na stanici.
Soudruh S o b o t k a Jan , na stanici zastával funkci technika stanice, Soudruh Sobotka je jako manuelní pracovník při různých opravách na stanici skutečně schopný a iniciativní a dovede jak se říká lidově máknout. To se projevilo na příklad při havarii traktoru.v loňském roce. Po stránce organisační připravil a předal prostředky do socialistického vlastnictví Chybou i když ne jen jeho je , že toto důsledně nekontroloval a nepůsobil na ostatní aby se nastávalo,že třeba soc. vlastnictví a péče o svěřený materiál byla vyrovnávána jen formálně.
Soudružka B a l a š o v á Eva pracovala v radě jako výběrčí přízpěvků a zajišťovala různé administrativní práce na stanici Svou práci zastávala svědomitě, k práci na stanici má dobrý poměr a snaží se čas to drobnými pracemi zlepšit vzhled naší ubytovny Soudružce Balašové je jen možno doporučit důsledněji vyžadovala na stanici placení členských přízpěvků a včas na nedostatky upozorňovala náčelníka stanicea radu. Soudružce Balašové osobně doporučujeme aby se zajímala o technické otázky na letišti, což by ji dnes jako instruktorce velmi prospělo.

Soudruh M a š t a l í ř V á c l a v. vykonával v radě funkci zapisovatele a možno říci že ji vykonával dobře. Jinak pomáhal při zajišťování různých akcí stanice .Vytknout je mu možné to, žese často stavěl k různým obtížem příliš pesimisticky. Toto jednání funkcionáře stanice nepůsobilo zrovna dobře na mladší soudruhy .V současné době vykonává soudruh Maštalíř vojenskou základní službu xxxx. Doufáme,že se za dva roky vrátí opět na stanici a bude projevovat i nadále takový zájem o leteckou práci jako doposud.

Na závěr této části mé zprávy ,bych chtěl říci tolik V novém výcvikovém roce je nutné zapojit do práce rady stanice více mladých soudruhů protože u nich se často veškerý zájem soustřeďuje jen na vlastní létání.a organisační a hospodářské otázky je nezajímají. To se potom projevuje ve špatném poměru ke svěřenému materiálu a pořádku na stanici k hospodaření sAPH LPH a.t.d. Znovu opakuji,že toto je vážný problém stanice, vážný problémvýchovné práce a očekávám, že na toto théma bude zavedena diskuse od které bychom si mohli přát aby přinesla zlepšení v novém výcvikovém roce. Zde bude velký úkol pro náčelníka stanice a propagandistu kteří se musí snažit s pomocí nové rady stanice zlepšit výchovnou práci na stanicia azlepšit vztah,zejména mladých soudruhůke svěřenému materiálu a hospodaření s ním.



Zleva: Vladimír Klínský, Eduard Vršovský, mjr.Milan Dolák, Hubáček; Nový Dvůr, 23.11.1958

Zde máte možnost posoudit, jaký kádr instruktorů na stanici máme. Netvrdím, že jsou to lidé, kteří absolutně nevyhovují pro plnění instruktorské funkce, valná většina však jsou lidé kteří létají jako vlekaři a jako vlekaři se nemohou věnovat elementárnímu výcviku. Proto bude pro příští rok nutné provést rozvážně rozdělení funkcí tak, abychom zajistili bezpečný a plynulý letecký provoz po všech stránkách, a aby se nestalo jako letos, že výcvik prováděl pouze jeden nejvýše dva instruktoři. Bude nutné omladit instruktorský sbor, neboť tito lidé tvoří základ celé práce stanice. Letošního roku jsme provedli v tomto směru již kroky. Poslali jsme do instruktorského kursu ss.Horáka, Svobodu a Balašovou, kteří kurs zdárně ukončili. zpráva nevaruje na radu stanice

Z dosavadního referátu můžeme provnávat neustálý vzrůst činnosti naší stanice. Už ta skutečnost, že v soutěži KA zaujímá naše stanice po několik let stále druhé místo, může potvrdit naši snahu v plachtařské činnosti. Je nám jasné, že náklady na provoz klesají s využíváním leteckého materiálu do maxima. Letouny jsou stále rok od roku využívány více a více. Musím zde připomenoust sliby s.Hubáčka z minulé VČS o pomoci při organisování létání v zimním obodobí v dlouhé vlně, která se vyskytuje za Železnými horami. Měli jsme rozprácován systém vlnové činnosti a praktickými lety jsme si ověřovali přítomnost dlouhé vlny u nás. Nemohli jsme ovšem dostatečně využít možnost létání vlny proto, že nebyl vhodný letoun a celkový postoj vedení KA byl zamítavý. Rádi bychom v této činnosti plachtění pokračovali a věříme, že se nám účinné pomoci z KA dostane. Máme částečně zkušenosti z létání ve vlně. Máme několik pilotů, kteří vlnu létali. Dokonce členové naší stanice objevili a létali

ve vlně za Českomoravskou vysočinou ve Skutči, takže jsou zde předpoklady, že se o vlnové situaci něco ví. Toto létání by pomohlo obohatit zkušenosti v našem KA. Je nutné využívat každé příležitosti k létání jak za plné sezony, tak i v zimním období.

V další části zprávy se musíme zmínit o technickém stavu veškerého materiálu a zařízení s kterým přicházíme do styku. Veškerý technický materiál byl začátkem roku předán do socialistické péče. Přesto, že toto předání se stalo v celku formální věcí, pracovali někteří vlastníci dobře, ovšem některé zařízení na př. traktor a navijáky se neosvědčily k předání do socialistické péče. Pro příští rok by bylo lépe tyto prostředky ošetřovati individuelně a společně, což se nám tento rok již osvědčilo. V otázce dopravních prostředků byla situace následovná. Sanitní Praga A 150 byla začátkem roku v GO. Po návratu až do nynějška je v bezvadném stavu až na topení, které je prorezivělé. Na Praga RN byly v letošním roce zvýšené požadavky, jak výstavbou stanice, tak i jízdami pro zpětné transporty našich i cizích větroňů. Přesto je její technický stav dobrý. Co se týče traktoru a navijáků je jejich stav méně uspokojivý, ale jelikož se jedná o závady běžné, budou opraveny v zimní přestávce na letišti svépomocí. Forma těchto zimních prací se nám též osvědčila, ovšem narážíme na nedostatek členů právě v této přestávce, kdy se má všechno uvést na maximální schopnost. Bude proto nutné, aby se všichni členové podíleli na přípravách a ne jako v loni, aby se tato akce stala otázkou několika dělníků, kteří se obětovali a mrznou na letišti s klíčem v ruce. V rámci bezpečnosti a zábraně požárů jsme zřídili v tomto

koutky protipožární ochrany a to na dvou místech. Hasicí zařízení bylo opět nově rozděleno a prohlédnuto. Údržba budov byla tento rok provedena vcelku jiným způsobem než jiná léta. Stěny budov jsme natřely vyjetým olejem a tímto byly nakonservovány proti hnití. Pro příští rok by bylo dobré, aby všichni členové stanice ještě s větším úsilím šetřili náš technický park a zásadně každou zjištěnou závadu ihned hlásili technikovi, nebo náčelníkovi stanice a tato se ihned opravila, což se tento rok nedělalo. Je nesprávné, když navijákař během létání ulomí jakýmkoliv způsobem páku brzdy, aby tento ulomený díl nastavovaně spojil a nikomu neřekl ani slovo. Je špatné, když se závady musí odsťaňovat příští letecký den, čímž se značně prodlužuje začátek letového dne. A na závěr soudružky a soudruzi maličkost, uvědomte si, že na letišti nemáme auta a moto abyste se na nich učili jezdit a tím je zbytečně opotřebovávali. K tomuto druhu výcviku slouží též zařízení Svazarmu a autoškola.

Nutno se zmínit o technickém stavu letadel. Péče o větroně byla doposud dobrá. V první polovině roku jsme se rozhodli ošetřovat větroně pravidelně - konservovat povrch leštěnkou. Tuto potřebnou věc bohužel nemáme na skladě v KA, proto jsme museli zakoupit asi 10 1/2 litrových lahví leštěnky, což nám pochopitelně nestačilo na řádnou údržbu. KA má na skladě muxum pastu, která se hodí tak na automobily, ale ne na větroně. Bylo by dobré, aby hospodář KA nakupoval i tento druh konservační látky a tuto přidělovat na stanice, neboť je nám všem jasné, že na čistém větroni se nám lépe plní úkoly ve vzduchu, než na letounech podělaných třeba od vrabců jak to často na našich letištích je vidět.

K technickému stavu letiště je nutné se zmínit i o samotné ploše letiště. Nutno hodnotit kladně i místní JZD Podhořany, které se zasloužilo o včasný svoz sena a otavy. Pro zlepšení bezpečnosti bude nutné obnovit tabulky"vstup na letiště zakázán" a provést účinné opatření proti vstupu na letiště cizím osobám a zvířatům. Bude nutné upravit vchod na letiště z vesnice zhotovit bránu na zamykání a opatřit drátěné pletivo a postavit plot. Tato opatření pokládám za akutní, neboť mnohdy nevíme, zda jsme na návsi, nebo na letišti. Plochu bude třeba na jaře řádně ošetřit a dokonale dohlédnout na provedení prací.

Pro zlepšení naší práce bylo přijato loňského roku usnesení z VČS 1957, které mělo 12 bodů. Nutno se zmínit o plnění tohoto usnesení :

1. Stav a sledování technického materiálu jsme se již dozvěděli v předchozím bodu zprávy.
2. Pro zvyšování teoretického růstu členů jsme uspořádali školení všech členů, které nemělo letos valnou úroveň. Bylo to způsobeno hlavně tím, že se o školení zajímal pouze s.Klínský jako lektor a slibný začátek se později projevil jako živelné rozprávky.
3. Příspěvky do ZO a klubu byly vždy včas vyrovnány včetně doplatku.
4. Členskou základnu jsme rozšířili o 58 členů, což jsme rovněž splnili.
5. Výcvikové úkoly jsme splnili včetně startů před stanoveným termínem. Plán výcvikových úkolů byl splněn ku dni 15.října 1958.
6. Skutečnost, že soutěž o nejlepšího plachtaře stanice nám pomohla a tuto soutěž budeme opakovat, i tento bod byl splněn.

7. Tento bod probereme obšírněji, protože se jedná o zlepšovatelské hnutí /navázat na VS/. Vývojová skupina byla ustavena v roce 1956 s tím úkolem, aby pomáhala zvyšovat bezpečnost výcviku, snižovat náklady na vlastní provoz, omezovat těžkou fysickou práci na nejmenší minimum a všemi drobnými prostředky se spolupodílet na splnění plánovaných výcvikových úkolů. Doposud se činnost této skupiny blahodárně projevovala na životě stanice. Také v letošním roce byla VS velmi dobrým pomocníkem při zajišťování výcvik. plánu:

Byly splněny zejména tyto body z plánu VS :

a/ Postaveno vodní čerpadlo na stříkání dopravních prostředků, čímž se zvyšuje životnost vozidel a letounů.

b/ Provedena přípojka elektrické sítě 380 V, kterou jsme si provedli svépomocí a náklad činil oproti plán. 3.500 Kčs pouze 70 Kčs za zamontování elektroměru.

c/ Do větroňů byly instalovány variometry celkové energie a Mc Readyho kroužky.

d/ Bylo úspěšně vyzkoušeno startování za navijákem s vlečným lanem, k tomu účelu bylo zkonstruováno několik rozkručovačů lan.

e/ Byla postavena svépomocí meteor budka k přesnějšímu sledování meteor ukazatelů při průzkumu vlnění na našem letišti.

f/ Pokračovali jsme v průzkumu svahového proudění /anabat a Katabat/ za velmi slabého větru a slunečného počasí.

g/ Byl zhotoven a vyzkoušen telefon mezi větroněm a vlečným letounem pro bezpečnější průzkum vlnění a pro zpětné transporty z přeletů a pro snadnější vyhledávání stoupavých proudů /lepší spolupráce/.

h/ Instalace radiostanice RF 11 byla provedena do výkonných větroňů, ale k vyzkoušení nedošlo, protože obsluha ještě dosud nezískala potřebné oprávnění k obsluze.

ch/ Jinak se VS zabývá a dosud řeší:
- účelný podvozek na vytahování větroňů z hangáru s min. počtem lidí
- nádrž na vodu do výkonných větroňů
- dokonalejší chlazení oleje vlečného stroje
- bezpečnou kontrolu vypnutí lan při startu nav. příp. nouz, vypínání
- pokračuje výzkum vlnění za různých situací

Na tomto úseku práce se přes veškerou snahu členů VS podílel velmi malý počet členů stanice. Úkolů se velmi dobře zhostil s.Švabenský, Jeník, Houša, Sobotka, Bednář, Záveský, Balaš, Polák a Zahradník. Přes veškerou snahu těchto soudruhů nebylo možno splnit všechny plánované úkoly, protože se ~~se~~ nezapojil do této činnosti celý kolektiv stanice.

8. O bodě pojednávajícím o výstavbě stanice se nutno zmínit také. Konečně jsme se letošního roku dočkali, že budeme podezdívat ubikaci. Tento objekt již mohl být dávno opraven. Orgány ÚV Svazarmu projednávají tyto úkoly příliš zdlouhavě a tak se staví. Když je podnik, který by chtěl stavět, nejsou peníze a když jsou peníze není podnik a tak to trvalo plná dvě léta, než k tomuto podniku bylo přikročeno. Situace nyní vypadá tak, že se staví a stavba má být předána 30.12.1958.
9. Otázka instruktora s.Krupky je nyní jasná. Jasné je, že když bude kterýkoliv z nás dojíždět do KA a pokaždé bude létat s jiným instruktorem který to chce vždy jinak, že výcvik nepůjde dopředu, ale bude lépe, když toho necháme a tak to bylo i se s.Krupkou.
10. Nepřipadal v úvahu vzhledem k nedostatku investic.
11. Byl řešen ihned po minulé VČS, ale jak dopadlo jednání na KA jsme se dozvěděli při rozebrání létání v dlouhé vlně.
12. bod pojednával o provedení zkoušek radiooperátorů. Bohužel jsme v této akci neobstáli. Nejprve plno krásných řečí

o tom jak to zařídíme, ale když jsme hodlali zařizovat nejprve neuspěl s.Moravec a poté s.Zobač jej následoval se stejným výsledkem. Výsledek - operátoři až do dnešního dne neprovedli zkoušky. Přestože by tyto zkoušky museli udělat levou rukou, jen z toho nedělat vědu větší než sama je.

Soudruzi i soudružky, činnost stanice je celkem pestrá. Letošního roku tuto činnost zpestřili i naší parašutisté. Skákali vždy ve čtvrtek a na stanici byli celkem 8 x. Spolupráce byla dobrá a i smíšený provoz se úspěšně zvládl. Na letišti se zúčastňovali seskoků parašutisté z okresu Čáslav, Pardubice a Přelouč. Jednu vadu tato činnost měla, že se ani jediný plachtař neúčastnil paravýsadek. Proto bych navrhoval, abychom v tomto druhu výcviku navázali ušší styk s kraj.instruktory a v příštím roce aby skákali i plachtaři. Myslím, že tento krok by byl na místě a že bude se strany náčelníka KA podpořen.

Chtěl bych se zmínit ve své zprávě i o pomoci KA. Nutno říci, že v mnoha případech nebyla dokonalá. Je nutné si všimnout třeba vypravení závodníka na soustředění na MS. Nebylo na př.možné, aby s.Houša byl vybaven řádnou výstrojí ? Špatné světlo vrhá na KA, když representant pardubického kraje chodí jako trhan. Myslím, že v příštím roce se KA v tomto smyslu polepší. Distribuce letounů. V mnoha případech se stalo, že vlečný letoun nebyl naplánován a nebo byl mimo KA. Později se situace zlepšila a dík náčelníkovi s.Dolákovi, který nám vlečný letoun C 104 přidělil k používání. Dále bych chtěl poukázat na nedostatek se zásobováním náhradními díly pro větroně. Příklad - nejsou ke skladu k sehnání jemné va-

riometry, svíčky k motoru navijáků a různé maličkosti. Tento mateirál jsem osobně sepisoval na žádost technika KA, že prý se bude objednávat. Tyto soupisy náhradních dílů pro větroně i navijáky byly na KA zaslány s loňskou inventurou ale během roku když je něco třeba co se vědělo že je naplánováno k sehnání nebylo./simerinky do spojky, těšnění pod hlavu válců a pod./. V těchto věcech bych navrhoval, aby se i technik KA více zabýval plachtařskou problematikou. Varia budeme potřebovat pro vybavení závodního větroně pro representanta kraje s.Horášu.

Pro příští výcvikový rok bude třeba zlepšit politicko-propagační práci na stanici. Přesto, že v tomto oboru jsme určitých výsledků dosáhli. Podívejme se jaká činnost byla. Členové stanice provedli celkem 8 propagačních akcí, 6 přednášek pro veřejnost z toho dvě v Semtíně za účasti asi 150 lidí. Jedna přednáška byla provedena v pionýrském domě v Čáslavi a jedna v průmyslové škole v Čáslavi. Tyto přednášky byly doplňovány filmy s plachtařskou tematikou. Naši členové se podíleli na náboru nových členů do Svazarmu - bylo získáno 70 nových členů. S.A.Vitvar založil v obci Závratec ZO Svazarmu a získal tím 15 členů. Tři členové stanice konají funkci předsedy ZO Svazarmu. Je nutno podotknouti účast členů na masových propagačních akcích, kde jsme se zúčastnili Májových průvodů v Čáslavi a Pardubicích s alegorickými vozy. Ku dni Čs. letectva byla v Pardubicích instalována výstavka, která se těšila velkému zájmu pardubické veřejnosti.

Naši soudruzi propagovali práci stanice i v denním Svazarmovském a krajsém tisku. Vyšlo celkem 6 článků, z toho 1 v Mladé frontě, 1 v Září a 4 v Křídlech vlasti. Autory článků byli soudruzi Klínský, Houša a Vršovský. Napříště

bude velmi nutné, abychom více propagovali plachtařský sport na stránkách našich novin. V tomto roce stanice Podhořany vyhlásila dva hodnotné socialistické závazky. Na počest Vítězného února byl vyhlášen a splněn závazek v hodnotě úspory 3.648 Kčs. Na druhém závazku se usilovně pracuje. Doposud bylo odpracováno na přípravě a svozu stavebního materiálu pro podezdívku ubikace celkem 320 brigádnických hodin. Svoz materiálu činí značnou úsporu. Režie při provozu byla 88 1 APH, což představuje 352 Kčs. Nakládání, odvoz a skládání včetně různých položek a mezd činí 6.387,80 Kčs. podle SPN.

Ve volných chvílích byly uspořádány soutěže "Kvízy" zaměřené na politické a odborné otázky. Tento druh práce bude nutné dále zlepšovat. Závěrem lze říci, že bude zapotřebí, aby propagandista s.Klínský v příštím roce se věnoval popularisaci našeho sportu ve Svazarmu a věřím, že se podaří s.Klínskému zvládnout tuto práci při které mu budou nápomocni instruktoři a náčelník stanice. Je všeobecně naší slabinou, že dobré dosažené výsledky nedokážeme prodat. Bude zapotřebí, aby na stránkách Křídel vlasti se objevovali ještě častěji příspěvky z naší stanice.

Letiště Podhořany je svojí polohou vzdálené od centra Čáslavi 15 km, od Pardubic 29 km a Přelouče 18 km. Přesto nám plán činnosti ukládá největší počty, které máme vycvičit ze všech stanic na kraji. Každý rok, jak jsem již z kraje referátu uvedl jsme tyto úkoly na nás kladené před termínem splnili. Tak tomu bylo i letošního roku.

Jak jsme spolupracovali s Okresními výbory Svazarmu. Naše stanice obhospodařuje 3 okresy našeho kraje. Největší spolupráce byla s OV v Čáslavi. Letiště samotné je v čá-

slavském okrese. Každý rok zde cvičíme kroužek ZLP a letošního roku provedli 4 členové tohoto kroužku pilotní zkoušky. OV Čáslav nám byl nápomocen i při propagačních akcích, kdy nám celkem ochotně zapůjčoval projekční přístroj. Pardubický OV Svazarmu se podílel s námi na získávání nových členů do Svazarmu a do plachtařského výcviku. Z tohoto OV je většina členů stanice. Tento rok nebyla nikterak rozvinuta naše spolupráce - celkem 4 návštěvy tohoto OV za rok. Nyní nám OV Pardubice opět účinně pomáhá při náboru členů do kroužku ZLP. Přeloučský výbor celkem nejevil zájem o leteckou činnost a ani letošního roku s námi nespolupracoval. Nedostatkem obou předsedů OV Svazarmu bylo, že se ani jeden neúčastnil ani z části letového dne na stanici Podhořany. Pro příští rok bude třeba ještě užší styk s těmito okresy.

Patronát nad Čs.letectvem má ČSM. I spolupráce s touto složkou by měla být lepší než doposud. Osobně jsem navštívil KV ČSM, aby jsme navázali styk. Výsledek byl neuspokojivý. Jediným úspěchem bylo, že jsme na letiště dostali s.Fialu, redaktora MF, který nám pomohl uveřejnit článek ze života na letišti. Bližší spolupráce navázána nebyla.

Perspektivy v příštím výcvikovém roce :

Ve výcvikových úkolech budeme musit splnit v žácích 14
sportovcích 22
instruktorech 11

V zimním období se zaměřit na prohlubování teoretických znalostí a zaměřit se na navigaci a mateorologii.

Složit zkoušky radiofonistů, zažádat o koncesy k provozování radispojení s letouny.
Využívat všemožně meteorologické situace k přeletům, zvláště v jarních měsících a během roku využívat i slabších podmínek.
Vybavit příruční dílnu potřebným nářadím a náhradními díly pro letouny a pro automobily a navijáky.
Podílet se brigádnickou prací na výstavbě podezdívky ubikace v letošním roce a v r.1959 se zapojit na výstavbě sociálního zařízení a postavit oplocení a úpravu okolí objektů.
Výhledová akce pro rok 1960 je generální oprava hangáru č.1 a v roce 1961 generální oprava letištní plochy.

Abychom mohli těchto cílů dosáhnout, které si dnes na VČS vytyčíme, bude nutné zapojit se do práce všichni a každý se podílet na hladkém průběhu přípravy na příští výcvikový rok, každý se pravidelně zúčastňovat školení teorie a všichni chodit létat. Jedině touto cestou dosáhneme splnění usnesení, které dnes prijímáme na VČS.



Ladislav „Čouda" Čermák pod dohledem „Mistra" tvoří agitační nástěnku k VČS; Nový Dvůr, listopad 1958

Text usnesení VČS se sice nedochoval, ale z následujících zápisů schůzí nově zvolené Rady stanice lze hlavní body dovodit.

7.prosince 1958

Zápis ze schůze rady NS Podhořany,konané 7.12.58 v Podhořanech.

Účast:

Vršovský

Houša

Liška

Kulhánek

1/ Rozdělení funkcí: Sobotka – předseda rady NS
Liška - technik
Houša - zást. náč. pro věci výcvikové
Sommerová- pokladník
Kulhánek - zapisovatel

2/ Úkoly nutné-splnit do konce r. 58:
a/ úklid budov a prostoru stanice
b/ dáti do pořádku nářadí v dílně
c/ traktor uvést do chodu
d/ zajistit baterky před mrazem a nakonservovat je
e/ kontrolovat docházku v zimním období

3/ Plán prací na 1. čtvrtletí r. 59:
a/ pořídit inform. vývěsku o činnosti rady -Houša
b/ každý člen odpracuje 2o hod.- do 2o. 3. 59
c/ oplocení meteor-budky
d/ provedení lék. prohlídky na letišti ve dnech 11.a18.1.59

4/ Školení :
a/ základní kroužek Čáslav- povede Vršovský
Podhořany- povede Miřijovský
Pce VŠCHT-povede Jurajda
Pce zbytek-povede Balašová,Horák,
Svoboda,Kaňka
b/ piloti budou studovat formou přednášek
přístroje
předpis

formou samostudia
navigaci
meteorologii

b/ kontrolní pohovory provést do 15.4.59

5/ S.Klínský - zpracovat připomínky z výr.čl.schůze NS

Náčelníkem stanice pochopitelně zůstal Vršovský. Ten se hned samozvaně ujal role „zpravodajce“ a vydal pro širší staniční základnu následující dokument, který se stal předchůdcem po několik desítek let následujících „stylistických a gramatických perel“ zvaných „Podhořanský informátor“.

SVAZARM
Letecká stanice
Kralupy nad Vltavou

Zápis z první schůze rady stanice.

dávám na vědomí všem členům stanice Podhořany.

Předseda rady S o b o t k a Jan
výcvik H o u š a
zapisovatel K u l h á n e k
pokladník S o m m e r o v á
technik stanice L i š k a

1./ práce v zimním období :
Provést generální úklid hangárů,ubikací,pořádek v dílně,doplnit nářadí
dobít akumulátorové baterie, provést prohlídku a přípravu všech v[illegible]on
doplnit varia VCE a MC kroužky. Každému členu stanice se ukládá
odpracovati na zimní přípravě odpracovati 20 hodin Termín prací
ukončit do 28.2.1959.

2./ Politisko propagační činnost stanice
Zhotovit tabuli nástěnné noviny stanice, zhotoví s. Houša
Uveřejnovati v denním a odborném tisku zprávy z činnosti stanice
za tento druh činnosti odpovídá s. Klínský

3./ Školení teorie v zimní přestávce :
1. kroužky zákl. let. přípravy ustanoveny :
Čáslav Vršovský
Podhořany Miřejovský
Pardubice Balašová ,Horák,Svoboda, Klínský,Kaňka
ukončit kroužky do 15. února 1959.

2./ doškolování a zdokonalování let. teorie.
školení předpisu o létání provést formou přednášek
školení leteckých přístrojů provést formou přednášek
Samostudium zdokonalovati se v meteorologii,navigací,

V meteorologii připadá v úvahu :
1./ znalost mraků / met Háza Kostka Fergot /
2./ znalost dokonal. vyhodnocení zprávy o počasí s dopor. disciplyny/ totéž /
3./ princip vlnění/ totéž /
znalost vzduchových hmot , vlyv cyklony anticyklony
4./ taktika let přeletu / sborník statí stanice Podhořany /

V navigaci : Horopis ,vodopis a místopis Čech a Moravy
2./ znalost základních věcí z navigace
3./ znalost prostoru/ nakreslit s určením důležitých orient. bodů./ Kolín, Hr. Králové, Mor. Třebová, Brno Jihlava Kolín Kolí,n.
4./ provést navigační přípravu na 100 km trojúhelník, Sk, Chot. Podh., 50 km Podhoř. Polička,Podh. -Č.Brod. 100km, Podhoř. -Brno, Podhoř. -Šumperk

V aerodinamice: znalost rychlostní poláry větrné, /pošadujem vliv plošného zatížení,vliv vstlak klap.,brzdicích klap. vliv větru, a vertikál proudů
2./ princip VCE,použití v praksi MCE kroužku

S každým členem stanice bude provedený orient. pohovor z uvedených předmětů do 15.dubna 1959 Na splnění těchto úkolů bude záviset Tvoje létání v roce 1959. Vlekaři budou opakovat práci s komputorem / všechny navig. výpočty nutné pro přelety

Dávám na vědomí, že bude provedena lékařská prohlídka na letišti ve dnech 11.1.1959 a 18.1.1959. 18.1.1959 bude provedena členská schůze.

13.prosince 1958

K údivu samotného předsedy Rady stanice, svolává náčelník za necelý týden druhou schůzi Rady:

Zápis ze schůze rady NS Podhořany,konané 13.12.58 v Podhořanech.

Účast: Vršovský
Sobotka
Sommerová
Kulhánek

1/ Pro absolvování kursu řidičů navrženi
Švábenský
Svoboda
Kulhánek
Sommerová
Potvrzení z KV Svazarmu zajistí co nejrychleji a předá s.Švábenskému náčelník.

2/ Volba členů revis.komise:
Sobotka
Froněk
Tichý

3/ Návrh na ustanovení skladníka benzinu!

K uvedeným bodům jen krátký komentář:
1/ Jelikož v té době byl Svazarm monopolním zařízením výuky a výchovy řidičů i pro „civilní sektor“ prostřednictvím Autoškol Svazarmu, bylo možné v případě těch správných „známostí“ získat řidičské oprávnění i mimo oficiální autoškoly a to prostřednictvím tzv. „individuální výuky“. Ta, nejenže byla rychlejší než téměř půlroční vysedávání v autoškole, ale hlavně byla lacinější! Mnohdy také byly přezkušující orgány k absolventům „indy-vindy“ shovívavější. Jenže takových výsad se dostávalo pouze „zasloužilým funkcionářům či dobrým známým“, za nimiž stály organizace Národní fronty a jejich vyšší orgány.
2/ Provedená „volba“ revizní komise byla jen vyloženě formálním aktem, protože vyjma Sobotky nebyli ostatní volbě ani přítomni a kdo ví, zda vůbec s volbou souhlasili! Navíc, Sobotka již byl zvolen do funkce předsedy Rady, takže zcela absurdně měl kontrolovat sám sebe!?
3/ Návrh na ustanovení funkce skladníka benzínu by byl bezesporu užitečným nápadem, neboť byly neustálé diference mezi jeho přijatým a vydaným množstvím, ale stávající benzinové hospodářství, které tvořil dvousetlitrový sud, pár kanystrů a konev s trychtýřem na přelévání benzínu do letadel, nedávalo naději, že by se jednalo o racionální opatření. Byla to více méně pokrytecká snaha náčelníka přenést odpovědnost za poměrně přísnou evidenci této strategické komodity ze sebe na někoho jiného.

23.prosince 1958

V posledním, 26.čísle leteckého časopisu „Křídla vlasti“ v roce 1958, je zveřejněna oficiální nominace závodníků ke IV.ročníku Celostátních plachtařských závodů. Pro reprezentanta Navijákové stanice Podhořany a Krajského aeroklubu Pardubice Jaromíra Houšu bylo vylosováno startovní číslo 9.

Rok 1958 s sebou přinesl první významné varování, že ani dlouhodobá existence letiště jako takového neznamená jeho definitivu.

Stejně tak jako v prvních dvou-třech poválečných rocích, kdy letiště vznikala za nadšených emocí, tak nyní byla doba, kdy za emocí veskrze negativních byla řada letišť již zrušena nebo se na zrušení připravovala. Jen namátkou v blízkém okolí zmizela z leteckého povědomí sportovní letiště: Přelouč, Čáslav, Kutná Hora, Český Brod a další.

Traduje se, ale těžko říci, co je na tom pravdy: jednoho dne prý jel prezident Novotný kamsi někam za někým vykonat návštěvu. A jak tak seděl v prezidentské „čajce“, shlížel do krajiny ubíhající za oknem automobilu na velké, širé družstevní lány, když tu náhle uviděl pár desítek metrů souběžně vedle silnice, po které uháněla vládní kolona, skoro kilometr dlouhou, rovnou travnatou plochu. Bylo to sportovní letiště.

Nic netušící, ale zvídavý „Der schöne Toni“ (tak ho nazývali šéfové západního světa) se obrátil na vedle sebe sedícího tehdejšího ministra zemědělství Michala Bakulu s otázkou, proč tady není nic zaseto?

Asi za tři dny, když se vládní delegace stejnou cestou vracela na Hrad, byla ona plocha u silnice již osázena řepou.

Jak bylo v úvodu této kapitoly poznamenáno, fluktuace členské základny nepolevila. Hodně žáků s výcvikem začalo, hodně jich skončilo. A to nejen z důvodů výcvikových! Řada jich neprošla státně-bezpečnostními prověrkami, i když třeba jim byl zpočátku výcvik povolen. Režim si tím tak sám „vyráběl“ své odpůrce.

I přes všechna ta negativa patřil rok 1958 k těm relativně úspěšným. Stanice měla svého reprezentanta na nejvyšší úrovni (nominace Houši na IV.CPZ), nalétalo se 3.819 km na přeletech, několik pilotů získalo výkonnostní odznak „stříbrné C“ FAI, deset pilotů zdárně ukončilo elementární výcvik a přešlo do sportovní kategorie.

Členská základna čítala ke konci roku 1958 62 létajících členů. Celkový nálet činil 1.023:47 hod., při celkem 2.584 startech (1.935 navijáků + 649 aerovleků). To vše při zdokumentovaných 116 letových dnech s bezmotorovým i motorovým provozem.