1959

11.ledna 1959

Rok 1959 započal intensivní schůzovní činností. Nový předseda Rady stanice Jan Sobotka se snažil vnést do plánu zasedání Rady jistý systém, proto se schůze začaly odbývat na letišti, vždy v neděli.

Zápis ze schůze rady N S Podhořany konané dne 11.1.59.
vP o d h o ř a n e ch .

Účast : Vršovský
Sobotka
Sommerová
Houša
Liška
Kulhánek

1/ Návrh na výměnu Praga RN za 2 x A 15o é podmínky zjistí Sobotka
2/ Školení základního kroužku provádět 2 x týdně - středa,pátek
3/ Výběr členských přízpěvků se provede po skupinách a to tak, aby byl ukončen k 31.3.59.
4/ Přízpěvky do korunového fondu Za r. 57,58 doplatit do 31.1.59. Kdo nebude mít tyto položky vyrovnány k tomuto datu bude mu zastavena činnost.
5/ Školení z předpisu o létání provede s.Vršovský po členské schůzi dne 18.1.59. Přístroje s. Jeník.
6/ Pilotní výstroj bude uskladněna na stanici.Pujčovat se bude před započetím a odevzdávat po ukončení letového dne. Výjimku budou tvořit piloti vlekaři jezdící pro letouny do Chrudimě.

Jako další bod byl projednáván program připravované členské schůze,která se konala dne 18.1.59 v Podhořanech, viz. zápis ze členské schůze.

Rada rozhodla o svolání členské schůze ze dvou důvodů. Prvním a hlavním důvodem byl zájem náčelníka KA Pardubice mjr.Doláka opět osobně navštívit jednání členské schůze Navijákové stanice Podhořany. Chystaly se totiž prověrky létajícího personálu a prosakovaly zvěsti, že má být počet létajících podstatně redukován. Dnes už není možné se dopátrat, zda to byla uměle vytvořená fáma, či ona zvěst měla racionální základ. Faktem je, že náčelník KA se chtěl pokusit členské základně vysvětlit a obhájit smysl prověrek.

Druhým důvodem bylo obhájit některá rozhodnutí náčelníka stanice Vršovského v roce 1958, kterými byla část členské základna roztrpčena.

18.ledna 1959

V určenou hodinu se ke členské schůzi sešli skoro všichni létající členové, aby si z úst mjr.Doláka vyslechli zdůvodnění nastávajících prověrek, ale jeho vystoupení v myslích naslouchajících chmury spíš prohloubilo, než vyvrátilo. Stejně tak jeho osobitý výklad směrnic Svazarmu týkající se výkonu funkce náčelníka stanice nevyzněl přesvědčivě a více

méně potvrdil, že Rada stanice v současném znění směrnic není žádným výkonným orgánem, nýbrž jen orgánem poradním, který má dávat zdání demokratického rozhodování většiny!

Tím jen potvrdil mínění mnohých, že Rada je na nic!

(1.) Zápis ze členské schůze navijákové stanice konané v Podhořanech dne 18.1.59.

1/ Zahájení - provedl s.Sobotka.
2/ Instruktáž o organisaci KA - provedl mj.Dolák
   a/ seznámil přítomné s povinnostmi a právy náčelníka stanice, činností rady stanice
   b/slíbyl,že po zahájení provozu na letišti Chrudim bude po několika kondičních letech přezkoušen s.Krupka, aby mohl zastávat funkci instr. motorového létání.
3/ Referát o výcvikových úkolech přednesl s. Vršovský.
   a/ prvořadým úkolem instruktorů pro r.59 je docvičení stávajících žáků a převedení jich do řad sportovců.
   b/ vyřešení upevnění padáčku na lano tak,aby při vleku netrhal lanem,
   c/ upravit Stratílka tak,aby byl schopen provozu sportovců během týdne
   d/ rada stanice zajistí vybrání čl. přízpěvků do konce 3. měsíce
4/ Dále byla čtena zpráva revisní komise - viz zpráva rev.kom.
5/ S.Sommerová přečetla rozdělení členů do skupin pro výběr členských přízpěvků.
6/ Zpráva s. Lišky o stavu techniky na stanici
   a/ zajistit,aby každý člen uměl zaplést lano
   b/ dáti do pořádku vozík se startovním materiálem provede Kalousek
   c/ s.Liška provede instruktáž o jízdě na traktoru a jeho údržbě - do konce února
   d/ s.Švábenský provede školení navijákařů do konce února
   e/ s.Liška a Sobotka sestaví seznam soc.vlastníků a zveřejní jej,
   f/ s.Klínský zhotoví tabulky pro ukládání materiálu,

5/ Referát s.Klínského o organisaci Svazarmu
6/ Závěr - provedl Sobotka.

Členské základně se také dostala informace, že praktický letecký výcvik nebude zahájen dřív, dokud prověrkami neprojdou všichni létající členové, a že je jen na nich, jak rychle se podaří všechny náležitosti s prověrkami souvisejícími (posudky zaměstnavatele či školy, posudky uličních výborů, SNB, StB, atp.) získat tak, aby jejich komplet mohl být předložen Okresní prověřovací komisi, kterou k této příležitosti založil každý místně příslušný OV Svazarmu.

Náčelníkem stanice byl rovněž předložen plán politicko-výchovné práce pro rok 1959, jehož stěžejním bodem byla příprava nácviku svazarmovské skladby na II. Československé spartakiádě.

Za poznámku možná stojí fakt, že za plnění vytýčených úkolů mají ve většině případů odpovědnost Rada stanice, propagandista, a až potom náčelník.

Do nedávné minulosti bylo zvykem, že jako druhý „nejvyšší“ funkcionář na letišti byl zástupce náčelníka pro věci politické a tuto funkci vykonával „Timofej“ Jaromír Jeník. Ovšem, jak už bylo též dříve zmíněno, pohledy Jeníka a Vršovského na politickou práci s členskou základnou se poněkud lišily, proto i tuto funkci na sebe plně převzal Vršovský a Jeník byl takto uváděn pouze formálně.

R á m c o v ý p l á n

politicko výchovné práce na stanici Podhořany, pro rok 1959.

Plán bude čtvrtletně doplňován dle plánu politicko-propagační práce rady KA.

I./ Úkoly průběžné, po celý rok :

a/ Zapojení do nácviku na II.CS a provádění nácviku.
Zodpovídá : rada stanice a náčelník.
Vlastní zapojení všech členů do nácviku do 31. 3. 1959.
Zodpovídá : RS a náčelník.

b/ Provádění pohovorů se členy, kteří neplní úkoly a uplatňovat důsledně kázeňský řád klubu, jak v odměnách, tak v trestech.
Zodpovídá : RS, propagandista a náčelník.

c/ Provádění pravidelných besed o aktuálních otázkách před letovými dny.
Zodpovídá RS , propagandista, náčelník .

d/ Pro zlepšení kázně, pořádku a stmelení kolektivu provádět minimálně 1 x měsíčně v sobotu na letišti besedy s programem / zpěv, příběhy, kviz, besedy nad mapou a pod./
Zodpovídá RS a propagandista .

e/ Provádět dle potřeby opakovací školení CO pro všechny členy stanice a provést školení pro nové členy stanice za spolupráce Svazarmu.
Zodpovídá RS a náčelník .

Termín splnění bodů a/ – e/ do ..... 31. prosince 1959.

II./ Úkoly pro jednotlivá čtvrtletí :

I. čtvrtletí :
mxmxmxmxmxmxmx

Plán na další čtvrtletí bude vypracován během měsíce března.

Je zapotřebí čtvrtletní plán neustále doplňovat o průběžné úkoly na celý rok.

a/ Zajistit zapojení všech členů do plnění úkolů soc1 soutěže mezi stanicemi KA. Zodpovídá Rada stanice, propagandista a náčelník.

b/ Provést zimní, polit. školení všech členů dle disposic pol. prop. odboru KA, spojené s besedami nad mapou před zahájením výcviku. Zodpovídá : RS, náčelník a propagandista.

c/ Provést 4 přednášky o letectví, parašutismu pro veřejnost, nejlépe na závodech a ve školách. Zodpovídá : RS a náčelník.

d/ Provést výstavby / 4/ nejlépe ve městech a zaměřit je na informování o bezmotorovém létání. Zodpovídá : RS a náčelník.

e/ Provést dle disposic PPOKA besedy o únorových událostech pro všechny členy stanice - termín do konce února 1959. Zodpovídá : propagandista, ~~i~~ RS~~i~~ náčelník.

f/ Uzavřít závazky na počest únorových událostí a založit úderky. Zodpovídá : propagandista, RS a náčelník. termín do 28. 2. 1959.

g/ Určit schopného soudruha na stanici jako tělovýchovného referenta, který by se zabýval evidencí PPCV, plnění jednotlivých disciplin, zajištěním grafu a organisováním sportovní činnosti na stanici, včetně DZBZ a SZBZ. Termín určení referenta do 31. 3. 1959. Jinak úkol průběžný. Zodpovídá RS a náčelník

h/ Oživit nástěnné noviny na stanici / startovkou/ aby se na nich obráželo dění ve světě, v republice / i vlastní činnost na letišti. termín 31. 3. 1959. Zodpovídá propagandista, náčelnice a RS.

Termín splnění všech úkolů mimo bodu e/ a f/ do konce března 1959.

8.února 1959

Zápis ze schůze rady N.S Podhořany konané 8.2.59 v Podhořanech.

Účast : Vršovský
Sobotka
Sommerová
Houša
Liška

1./ sVršovský zveřejní na nástěnce možnost koupě učebnic

2./ s. Vršovský zapíše do zápisníku letů oprávnění kprovádění skluzů do 25 m

3./ za účelem získánípeněz n a konto CPZ bude proveden festival krátkých let. filmů,
s Houša sežene místnost v Čáslavi,
s. Vršovský vypujčí filmy

4./ Senoseč -s.Vršovský projedná zapůjčení nářadí

5./ s. Vršovský seznámil přítomné s plánem politicko-vých. práce

6./ byly prodiskutovány podmínky soutěže K A,

7./ svolat členskou schůzi na 1.3.59

2. Členská schůze,dne22.2.59,pabývala se problematikou mimořádnýchudálostí z r. 58 a opatřeními které učinil Ú V. Náčelník vysvětlil členům zásady a pustup provádění prověrek létajíciho personálu.
Rada stanice téhož dne se zabývala vypracováním charakter. na jednotlivé členy stanice.

Další schůze R S se konala dne 1.3.59 též v Podhořanech. Byly prováděny pohovory s novými členy a vypracovány charakteristiky na ně.

22.února 1959

Jak vyplývá z výše uvedeného souhrnného zápisu, odbyla se tento den další členská schůze zaměřená na opatření vyplývající z mimořádných leteckých událostí v roce 1958.

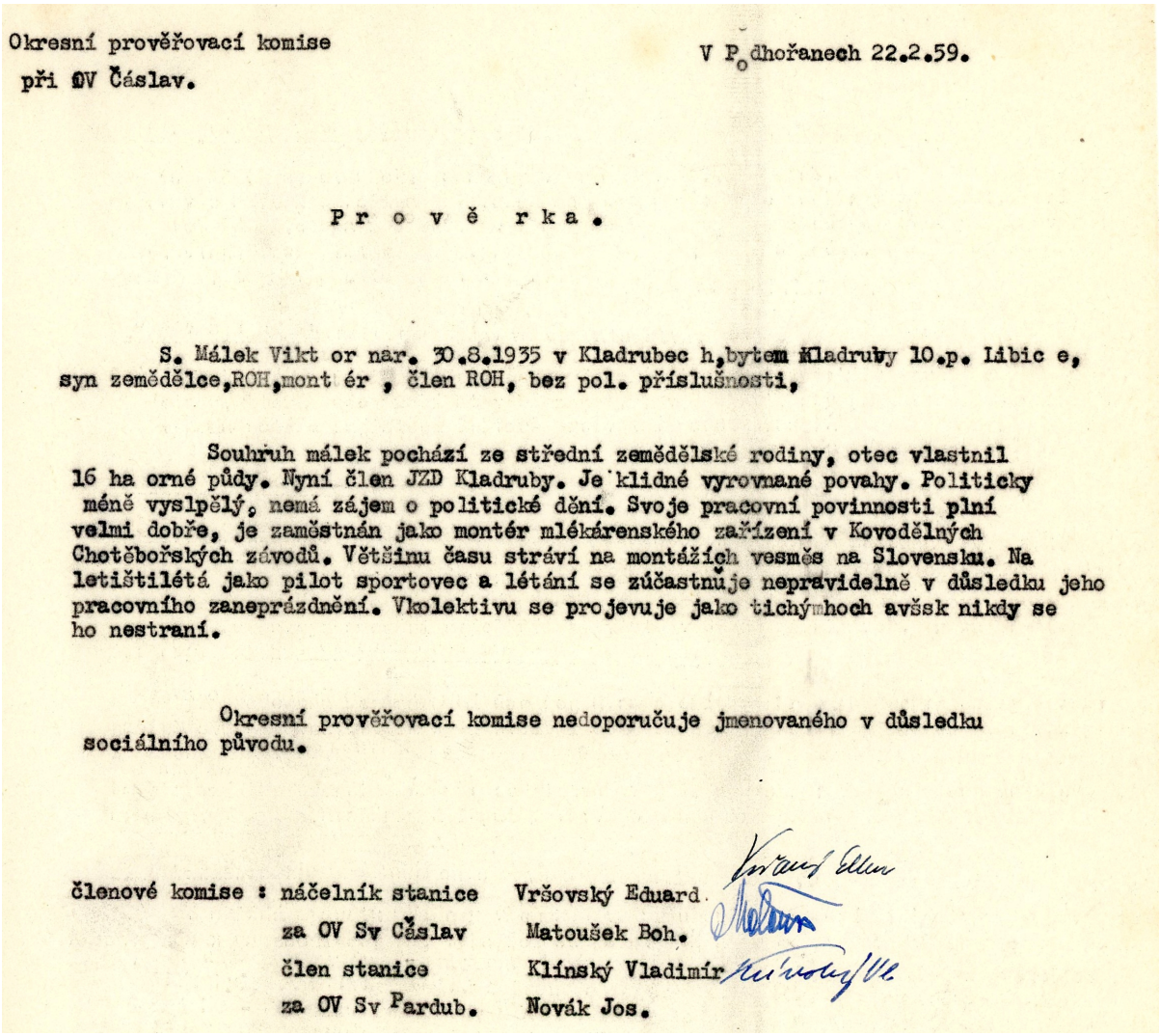
Její druhá část se věnovala praktickým věcem před zahájením sezóny. Opět zazněly připomínky, že dolní hangár přestává staticky vyhovovat, že je nutné provést alespoň nějaké nejnutnější zabezpečovací práce.

Bohužel, z minulosti bylo známo, že investiční politika ÚV Svazarmu často nebyla v souladu s požadavky Krajských aeroklubů, které po přezkumu jejich oprávněnosti předkládaly návrhy investičních akcí za všechny své podřízené subjekty Krajským výborům Svazarmu. Tak se stávalo, a v podstatě by se dalo říci, že to bylo pravidlem, že Krajské výbory Svazarmu záměrně neplánovaly prostředky na stavební údržbu a ani na běžnou obnovu nemovitého majetku u jednotlivých stanic s poukazem na to, že je to záležitost Krajských aeroklubů. Byla to dokonalá „Hlava 22“.

Členům stanice bylo jasné, že pokud nechtějí, aby jim hangár spadl na hlavu a na letadla, budou muset, tak jako už kolikrát v minulosti, plivnout si do dlaní a nutné opravy provést svépomocí.

Po členské schůzi se na letiště dostavil člen Okresní prověřovací komise při OV Svazarmu Čáslav soudruh Matoušek, aby osobně byl přítomen pohovorům a prověrce členů s trvalým pobytem v okresu Čáslav. „Prošli“ všichni, až na dva.

Viktor Málek, v té době mu bylo 24 let, začal bez kádrových problémů na letišti v Novém Dvoře létat koncem července 1957 a nyní však začalo vadit, že jeho otec dříve vlastnil 16 ha orné půdy, na níž samostatně hospodařil.



Okresní prověřovací komise
při OV Čáslav.

V Podhořanech 22.2.59.

P r o v ě r k a.

S. Málek Vikt or nar. 30.8.1935 v Kladrubec h,bytem Kladruby 10.p. Libic e, syn zemědělce,ROH,mont ér , člen ROH, bez pol. příslušnosti,

Souhruh málek pochází ze střední zemědělské rodiny, otec vlastnil 16 ha orné půdy. Nyní člen JZD Kladruby. Je klidné vyrovnané povahy. Politicky méně vyslpělý, nemá zájem o politické dění. Svoje pracovní povinnosti plní velmi dobře, je zaměstnán jako montér mlékárenského zařízení v Kovodělných Chotěbořských závodů. Většinu času stráví na montážích vesměs na Slovensku. Na letištitlétá jako pilot sportovec a létání se zúčastnuje nepravidelně v důsledku jeho pracovního zaneprázdnění. Vkolektivu se projevuje jako tichýmhoch avšsk nikdy se ho nestraní.

Okresní prověřovací komise nedoporučuje jmenovaného v důsledku sociálního původu.

členové komise : náčelník stanice Vršovský Eduard.
za OV Sv Čáslav Matoušek Boh.
člen stanice Klínský Vladimír
za OV Sv Pardub. Novák Jos.

Výsledek prověrky Viktora Málka; Nový Dvůr, 22.2.1959

Jaromír Houša (v čase projednávání věk 22 let) přišel z Mladé Boleslavi do Navijákové stanice Podhořany na podzim roku 1956 jako pilot-sportovec a instruktor. V té době již prošel několika prověrkami, které neshledaly v jeho kádrovém profilu žádný závažný nedostatek, který by měl zabránit jeho slibně se rozvíjející sportovní kariéře.

(Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)

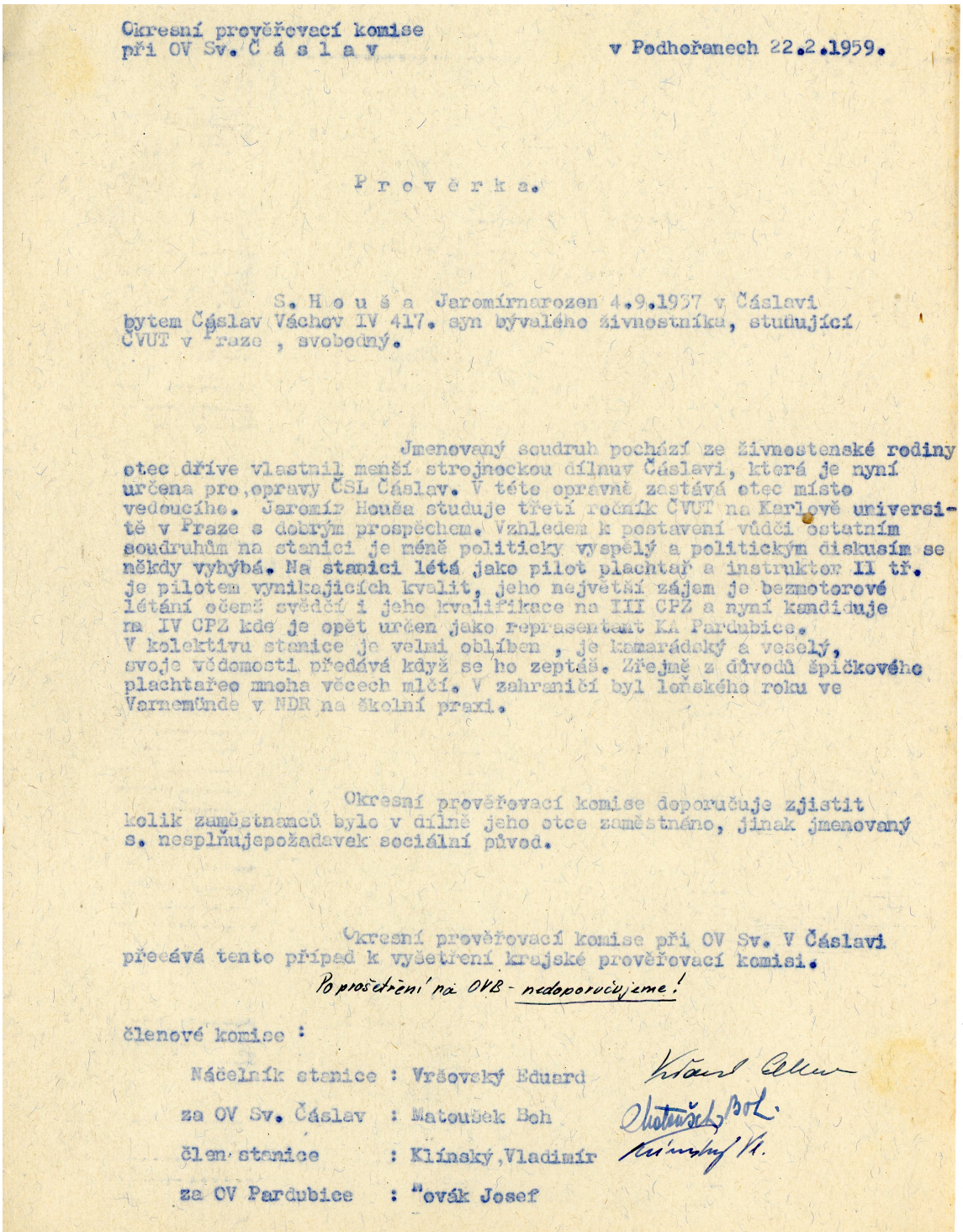
„Přestože Houša byl synem bývalého živnostníka, nezdál se být jeho ´kádrový škraloup´ až tak závažný, tím spíš, že mu bylo již dříve bez problémů létání povoleno, stejně tak jako jeho studium na prestižním ČVUT UK.

Dokázal studium i létání skloubit a svým příchodem na Nový Dvůr povzbudil v ostatních sportovcích zájem o výkonné létání. Erudovaným způsobem se věnoval studiu proudění vzduchové hmoty přes Železné hory a jeho solidní znalosti fyzikálních jevů jistě byly

spolupůsobícím faktorem jeho úspěchů v plachtění. Čtvrté místo na III.CPZ 1957, nominace do širšího reprezentačního kádru ČSR v r.1958, kvalifikace na IV.CPZ 1959, to byly zasloužené úspěchy podpořené talentem!

Možná právě proto, že jeho talent ´ležel někomu v žaludku´, a že jeho sportovní zkušenosti zastínily přes jeho mládí, zkušenosti někoho jiného, mohla vzniknout obava, ´aby nám ten hoch nepřerostl přes hlavu´.

Ale to jsou jen moje spekulace! Domnívám se, že sám posudek nebyl ´likvidační´, nebylo v něm nic nepravdivého, proto jsem jej s čistým svědomím, jako člen prověřovací komise zastupující členskou základnu stanice, podepsal s tím, že vzniknou-li nějaké pochybnosti, ať je řeší nezávislý orgán.“



Okresní prověřovací komise
při OV Sv. Č á s l a v v Podhořanech 22.2.1959.

P r o v ě r k a.

S. H o u š a Jaromírnarozen 4.9.1937 v Čáslavi bytem Čáslav Váchov IV 417. syn bývalého živnostníka, studující ČVUT v Praze , svobodný.

Jmenovaný soudruh pochází ze živnostenské rodiny otec dříve vlastnil menší strojnickou dílnuv Čáslavi, která je nyní určena pro opravy ČSL Čáslav. V této opravně zastává otec místo vedoucího. Jaromír Houša studuje třetí ročník ČVUT na Karlově universitě v Praze s dobrým prospěchem. Vzhledem k postavení vůči ostatním soudruhům na stanici je méně politicky vyspělý a politickým diskusím se někdy vyhýbá. Na stanici létá jako pilot plachtař a instruktor II tř. je pilotem vynikajících kvalit, jeho největší zájem je bezmotorové létání očemž svědčí i jeho kvalifikace na III CPZ a nyní kandiduje na IV CPZ kde je opět určen jako reprasentant KA Pardubice. V kolektivu stanice je velmi oblíben , je kamarádský a veselý, svoje vědomosti předává když se ho zeptáš. Zřejmě z důvodů špičkového plachtaře mnoha věcech mlčí. V zahraničí byl loňského roku ve Varnemünde v NDR na školní praxi.

Okresní prověřovací komise doporučuje zjistit kolik zaměstnanců bylo v dílně jeho otce zaměstnáno, jinak jmenovaný s. nesplňujepožadavek sociální původ.

Okresní prověřovací komise při OV Sv. V Čáslavi předává tento případ k vyšetření krajské prověřovací komisi.

Po prošetření na OVB - nedoporučujeme!

členové komise :

Náčelník stanice : Vršovský Eduard

za OV Sv. Čáslav : Matoušek Boh

člen stanice : Klínský, Vladimír

za OV Pardubice : "ovák Josef

Těžko říci, kdo a jak (a zda vůbec!) vedl ono „prošetření na OVB“. Doklad o něm neexistuje, ale ona dodatečně vepsaná poznámka je jednoznačně učiněna rukou náčelníka Vršovského, a to bez vědomí členů prověřovací komise. Až po té byl dokument odeslán nadřízenému orgánu! Tolik fakta.

24.února 1959

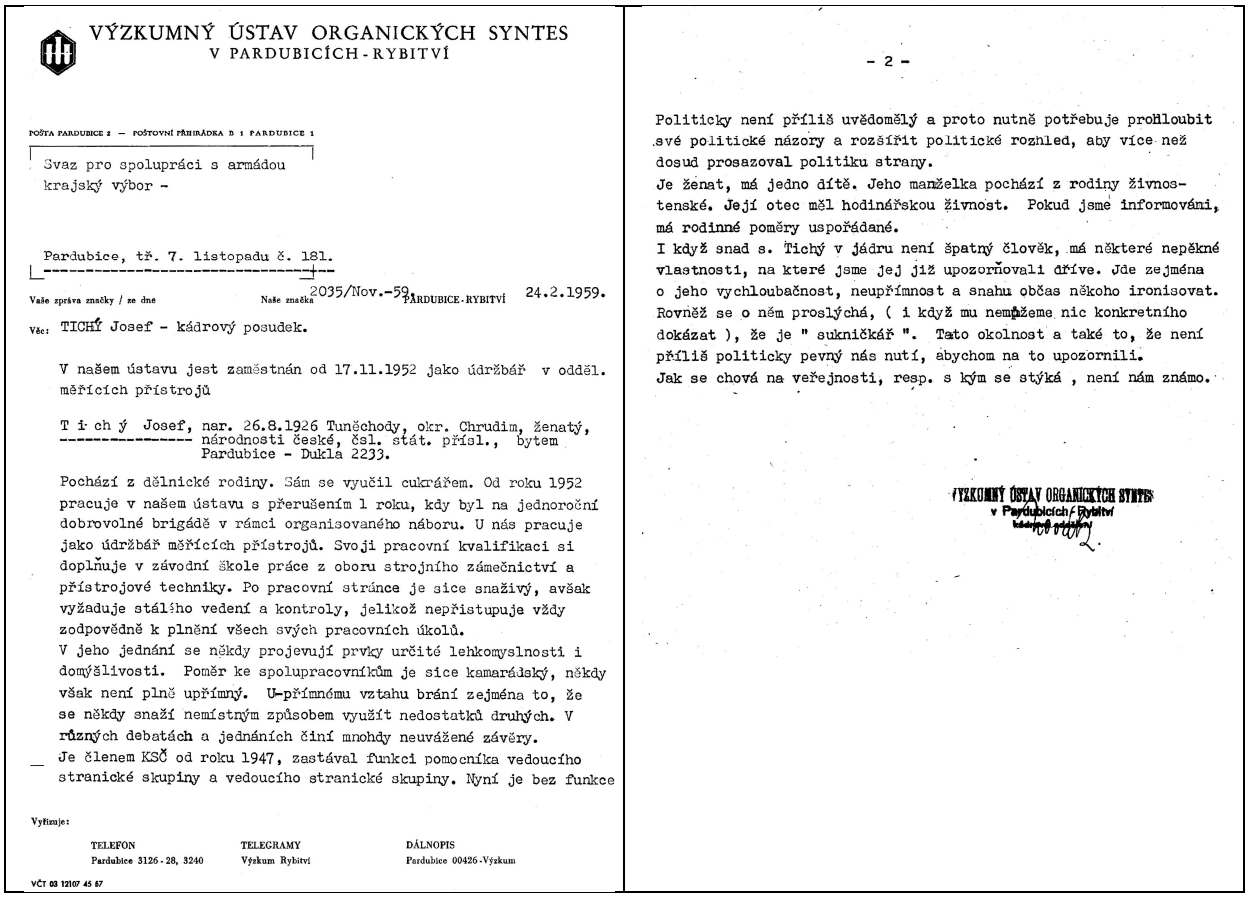
Konaly se prověrky členů stanice, kteří svojí adresou trvalého pobytu spadali pod „úřední pravomoc“ OV Svazarmu v Pardubicích.

Podle dochovaných dokumentů prověrkami prošli všichni dosavadní členové, i když někteří „s odřenýma ušima“. Příkladem budoucích „potížistů“ se stal Josef Tichý.

(Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)

„Pepek byl typický furiant. Krom toho, že závažné věci obracel v žert, malichernosti rád řešil s rozhodností až paličatou, i když se k němu i od stranických orgánů dostávaly jisté signály o tom, že by měl své chování poněkud korigovat.

Posudek, který na něj napsal jeho zaměstnavatel, rozhodně nepatřil k excelentním, ale Pepkovi nešla upřít snaha a zásluhy o létání, kde byl považován za schopného instruktora, a o rozvoj Svazarmu jako takového. Sám v té době pracoval jako předseda početné ZO Svazarmu ve VÚOS Pardubice.



VÝZKUMNÝ ÚSTAV ORGANICKÝCH SYNTES
V PARDUBICÍCH - RYBITVÍ

POŠTA PARDUBICE 2 — POŠTOVNÍ PŘÍHRÁDKA B 1 PARDUBICE 1

Svaz pro spolupráci s armádou
krajský výbor -

Pardubice, tř. 7. listopadu č. 181.

Vaše zpráva značky / ze dne | Naše značka 2035/Nov.-59 PARDUBICE-RYBITVÍ | 24.2.1959.

Věc: TICHÝ Josef - kádrový posudek.

V našem ústavu jest zaměstnán od 17.11.1952 jako údržbář v odděl. měřících přístrojů

T i c h ý Josef, nar. 26.8.1926 Tuněchody, okr. Chrudim, ženatý, národnosti české, čsl. stát. přísl., bytem Pardubice - Dukla 2233.

Pochází z dělnické rodiny. Sám se vyučil cukrářem. Od roku 1952 pracuje v našem ústavu s přerušením 1 roku, kdy byl na jednoroční dobrovolné brigádě v rámci organisovaného náboru. U nás pracuje jako údržbář měřících přístrojů. Svoji pracovní kvalifikaci si doplňuje v závodní škole práce z oboru strojního zámečnictví a přístrojové techniky. Po pracovní stránce je sice snaživý, avšak vyžaduje stálého vedení a kontroly, jelikož nepřistupuje vždy zodpovědně k plnění všech svých pracovních úkolů.
V jeho jednání se někdy projevují prvky určité lehkomyslnosti i domýšlivosti. Poměr ke spolupracovníkům je sice kamarádský, někdy však není plně upřímný. U-přímnému vztahu brání zejména to, že se někdy snaží nemístným způsobem využít nedostatků druhých. V různých debatách a jednáních činí mnohdy neuvážené závěry.
Je členem KSČ od roku 1947, zastával funkci pomocníka vedoucího stranické skupiny a vedoucího stranické skupiny. Nyní je bez funkce

Vyřizuje:

TELEFON Pardubice 3126 - 28, 3240 | TELEGRAMY Výzkum Rybitví | DÁLNOPIS Pardubice 00426-Výzkum

VČT 03 12107 45 87

- 2 -

Politicky není příliš uvědomělý a proto nutně potřebuje prohloubit své politické názory a rozšířit politické rozhled, aby více než dosud prosazoval politiku strany.
Je ženat, má jedno dítě. Jeho manželka pochází z rodiny živnostenské. Její otec měl hodinářskou živnost. Pokud jsme informováni, má rodinné poměry uspořádané.
I když snad s. Tichý v jádru není špatný člověk, má některé nepěkné vlastnosti, na které jsme jej již upozorňovali dříve. Jde zejména o jeho vychloubačnost, neupřímnost a snahu občas někoho ironisovat. Rovněž se o něm proslýchá, (i když mu nemůžeme nic konkretního dokázat), že je " sukničkář ". Tato okolnost a také to, že není příliš politicky pevný nás nutí, abychom na to upozornili.
Jak se chová na veřejnosti, resp. s kým se stýká , není nám známo.

VÝZKUMNÝ ÚSTAV ORGANICKÝCH SYNTES
v Pardubicích / Rybitví

Nezasvěcení členové komise byli na vážkách, zda Tichému ´dát berana´, zejména po tom, když se ho jeden člen komise zeptal, jak by se zachoval, kdyby se setkal s projevy kosmopolitismu? Na to Pepek s tváří hráče pokeru odvětil: ´Zachovám klid a rozvahu, potlačím a vypnu!´.“

Tentokrát to pro Josefa Tichého dopadlo dobře a na vyšší místa odešel posudek tohoto znění:

Okresní prověřovací komise
při OV Sv P a r d u b i c e Pardubice 24.2.1959

P r o v ě r k a.

T. T i c h ý Josef narozen 26.8.1926 v Tuněchodech ,bytm Pardubice Dukla Moskevská 2233, syn dělníka , údržbář M.P., člen KSČ, ROH, ženatý.

Jmenovaný soudruh pochází z dělnické rodiny otec i matka členové strany. Má,kladný poměr k lidově demokratickému z zřízení je průměrně politicky vyspělý, je zaměstnán ve Výzkumném ústavu organických synthes v Rybitví jako údržbář měřicích přístrojů, na parcovišti je průměrný dělník. Je členem KSČ, jako člen strany by se mněl ovládat pokud jde o cizí ženy, kde jde o něm pochybná pověst. Na stanici létá jako pilot plachtař instruktor II tř.Je pilotním žákem motorových letadel.Ve funkci instruktora sivede dobře, lonského roku se činnosti zúčastnoval nepravidelně což mnělo značný vliv na kvalitu pilotních žáků.Manuelních prací se nezúčastnuje . V kolektivu je oblíbený, je kamarádský nekdy škodolibýa sobecký. V zahraničí nikoho nemá

Doporučujeme aby jmenovaný napravil svoji pověstpokud jde o děvčata.

Okresní prověřovací komise doporučuje pokračovati v leteckém výcviku.

členové komise :

náčelník stanice : Vršovský Eduard
předseda OV : Pešava Miroslav
člen stanice : Klínský Vladimír
člen P OV : Novák Josef
za KA Chrudim : Růžička Karel

Posudek na Josefa Tichého vystavený prověřovací komisí; Pardubice, 24.2.1959

V té době ani prověřovací orgány neměly tušení, že nad Tichým se stahují temné mraky událostí, které jej o pár týdnů později plně zasáhnou.

1.března 1959

Další schůze Rady stanice se zaobírá kádrovými materiály nových členů hlásících se k plachtařskému výcviku: Adamec, Albert Ivan, Bartůněk Otakar, Bílek Ladislav, Čech Miloš, Himr Jaroslav, Horák Jan, Horník, Chobola Milan, Jelínek Josef, Kabelka Karel, Karel Jiří, Kruml Zdeněk, Kubíček Jan, Mika Josef, Paděra Milan, Petráňová Markéta, Poruba Václav, Průšek Václav, Skalický Rudolf, Šenk Miroslav, Šindelář Pavel, Škoda Štefan, Šprincl Pavel, Šrut Zdeněk, Urbánek Karel, Zborník Zdeněk.

Z Kunovic ohlásili přestup voják z povolání Dosoudil Zdeněk s manželkou Jarmilou a Matuška Alfons, rovněž důstojník ČSLA, z Chomutova.

8.března 1959

Zápis ze schůze rady navijákové stanice Podhořan y konané dne 8.3.59 v Podhořanech.

Účast: Vršovský
bCobotka
Sommerová
Houša
Liška
Kulhánek

1/ Technik zaplombuje tachometry motorových vozidel
2/ 15.3.59 provést členskou schůzi,náčelník obešle
3/ Houša vypracuje proposice soutěže o nejlepšího plachtaře na stanici
4/ Vyčíslit úspory na stavbě ubikace a opravě traktoru
5/ Čermák,Aubrecht vyrobí tabulky do 29.3.59
6/ s.Froněk bude zastupovat funkcie sportovního referenta
7/ Zavést pomocné deníky o provozu navijáků
8/ Školení navijákařů bude provedeno 15.3.,provede Švábenský a Liška
9/ Houša zakoupí teodolit,předány mu peníze

15.března 1959

Je uskutečněna další členská schůze. Mimo bodů daných programem byl projednáván požadavek Krajského Aeroklubu, Krajských a Okresních výborů Svazarmu zapojení Navijákové stanice Podhořany do nácviku hromadných vystoupení II.CS 1960, kde se má Svazarm opět prezentovat vlastní skladbou.

Přes připomínky pamětníků o tom, jak neslavně dopadl nácvik na I.CS 1955, byl politický nátlak ze strany nadřízených orgánů takový, že nezbývalo nic jiného, než se do nácviku zapojit. Bylo „dobrovolně“ vybráno 40 členů stanice a odpovědnou osobou za nácvik byla určena Eva Balašová.

Program 2 členské schůze navijákové stanice v Podhořanech, konané dne 15.3.59.

1. Zahájení - provedl s.Sobotka
2. Referát o mezinárodně-politické situaci - s.Klínský
3. Zpráva s.Sobotky o činnosti rady za I.čtvrtl59
4. Zpráva s.Lišky o stavu techniky na letišti a rozdělení materiálu do socialistického vlastnictví.
5. Informace náčelníka o průběhu prověrek
6. Diskuse
7. Závěr provedl s.Sobotka.

Při každé pracovní schůzce si Rada stanice organisuje postup prací při údržbě techn.materiálu a zajišťování různých pracovních povinností a to ve formě volné diskuse, takže tento bod jsme neuváděli do programu výše uvedených schůzí v důsledku jeho průběžnosti.

Při posuzování činnosti Rady stanice Podhořany nutno brát v úvahu to, že kontakt mezi jednotlivými členy rady je velmi špatný v důsledku toho, že bydliště jednotlivých členů jsou na několika místech. Veškeré schůze se konají v neděli na letišti, takže v týdnu RS se nemá možnost scházeti a tím je značně narušena její pružnost. Je nutné, aby členové zasahovali individuelně a v některých případech se v mnohém rozscházejí, což by se dalo předejíti správnou schůzkou.

Na závěr zprávy bychom měli připomínku k činnosti rady KA. Přáli bychom si, aby nám byly na stanici zasílány zápisy ze schůzí rady KA o její činnosti a úkolech z ní pro nás vyplývajících.

Pardubice 24.3.1959. Rada stanice :

Zápis z Členské schůze; Nový Dvůr, 15.3.1959

Příprava navijáku před provozem, zleva: Jiří Vidlák, Jan Horák, Ladislav Bílek, Ladislav Šmíd, Jan Kubíček; Nový Dvůr, duben 1959

Zpráva o činnosti Rady navijákové stanice Podhořany
za r.1958 a I.čtvrtletí 1959.

Rada NS, zvolená na výroční členské schůzi konané dne 23.11.58 se sešla ke své první pracovní schůzi 7.12.58. Zabývala se

1. rozdělením funkcí jednotlivým členům NS v rámci rady,
2. úkoly, které bylo nutno dokončit před nastávajícím zimním obdobím na PŘ.
   a/ úklid budov a prostoru stanice
   b/ zajištění materiálu před zimním obdobím.
3. plánem prací pro I.čtvrtletí 59
4. otázkou založení kroužků základní letecké přípravy v Čáslavi, Podhořanech a dvou kroužků v Pardubicích
5. organisací školení pro stávající členy stanice, vypracování plánu a zkoušek.

Další pracovní schůzka se konala 13.12.58 na letišti v Podhořanech, kde byla pouze provedena kontrola plnění úkolů vyplývajících ze schůze RS konané 13.12.58. Jinak se rada zabývala organisací prací při zimní přestávce.

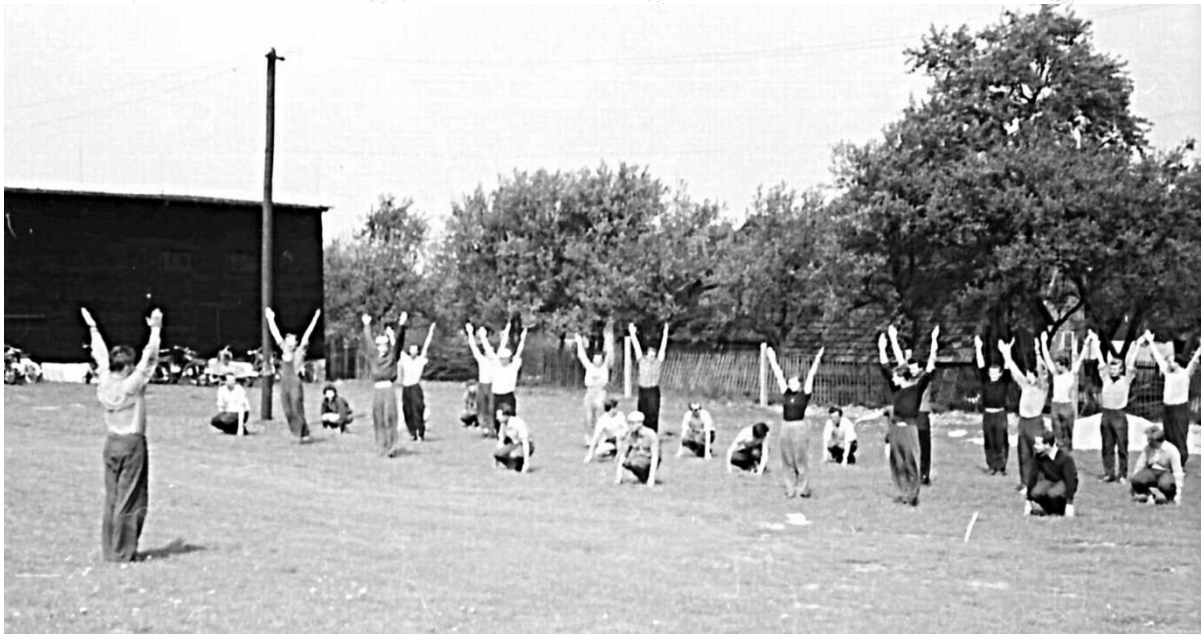
Na schůzi Rady stanice konané dne 11.1.59 v Podhořanech byly projednány tyto otázky:

1. Byla vyřešena otázka školení v kroužcích zákl.letecké přípravy a zajištěna docházka žáků,
2. rozdělení vybírání členských příspěvků na skupiny a aby bylo skončeno k datu 31.3.59,
3. byl stanoven termín, ve kterém s.Vršovský provede školení předpisu o létání,
4. byla projednána otázka uskladnění a půjčování letecké výstroje.

Jako další bod byl ustanoven program připravované členské schůze, která se konala 18.1.59 v Podhořanech, viz zápis.

Program členské schůze navijákové stanice konané dne 18.1.59 v Podhořanech :

1. Zahájení - provedl předseda RS s.Sobotka
2. Referát s.Dolíka o organisaci KA, povinnostech a právech náčelníka stanice a činnosti RS.
3. Referát s.Vršovského o výcvikových úkolech stanice.



Momentka z nácviku na II.CS 1960; Nový Dvůr, duben 1959

4. Přečtena zpráva o revisní komisi KA.
5. Referát s.Lišky o technickém stavu materiálu na stanici.
6. Závěr - provedl s.Sobotka.

K další pracovní schůzi se sešla Rada stanice v Podhořanech dne 8.2.59, kde se zabývala

1. otázkou objednání a odprodeje učebnic,
2. organisací festivalu krátkých leteckých filmů v Čáslavi za účelem získání financí na konto IV.CPZ,
3. provedením senoseče,
4. náčelník spolu s propagačním s.Klínským navrhl plán politicko-výchovné práce na stanici,
5. dále byly prodiskutovány podmínky soutěže KA,
6. stanoven termín další členské schůze na 22.2.59.

22.2.59 se konala mimořádná členská schůze na stanici v Podhořanech. Náčelník zde seznámil členy s mimořádnými událostmi z konce r.58 a opatřeními, které učinil na základě toho ÚV. Vysvětlil členům zásady a postup provádění prověrek členů KA. Po ukončení se RS zabývala vypracováním charakteristik na jednotlivé členy stanice.

Na 1.3.59 si RS pozvala nové členy na letiště, kde s nimi provedla pohovory a na základě těchto vypracovala na ně charakteristiky.

Schůze RS konaná dne 8.3.59 se zabývala :

1. Otázkou zaplombování tachometrů motorových vozidel na stanici,
2. vyhlášením soutěže o nejlepšího plachtaře na stanici,
3. zavedením pomodných deníků o provozu navijáků a jejich užívání,
4. školením navijákářů a traktoristů, které provede 15.3.59 s.Švabenský a Liška.
5. ustavením meteo-skupiny, která by zajišťovala letové dny dokonalejšími zprávami o počasí doplněnými o místní aerologický výstup.
6. stanoven termín 2.členské schůze na den 15.3.59.

Momentka z nácviku na II.CS 1960; Nový Dvůr, duben 1959

Eva Balašová s pomocí dojíždějících okresních cvičitelů měla úkolem organizovat nácvik přímo na letišti. Pochopitelně, že se tak k nelibosti všech mělo dít na úkor létání! Proto, když se několikrát stalo (a bylo to cvičenci víc než vítáno!), že vedoucí nácviku „z okresu“ se z nejrůznějších důvodů na letiště nedostavil, byla to dobrá záminka k tomu, aby řady nacvičujících zásadně prořídly natolik, že pokračovat v nácviku nemělo smysl.

To se však pochopitelně nelíbilo náčelníkovi Vršovskému, který, ač sám se do nácviku z důvodů vysoké „pracovní zaneprázdněnosti“ nezapojil, musel chtě nechtě na vyšších místech zdůvodňovat, že nácvik na II.CS se na letišti nedaří realizovat.

Nicméně, pro to, že politicky ostře sledovaný spartakiádní nácvik na letišti zkrachoval, se musela najít příčina! A tak se Eva Balašová nechtěně stala hromosvodem náčelníkovy nelibosti.

Nezdar nácviku se nakonec podařilo odůvodnit tím, že pro cvičence bylo časově i finančně náročné se přepravovat na místo nácviku a zpět, protože většina pocházela z Pardubic a v blízkém okolí letiště jich bydlelo jen minimum.

3.dubna 1959

„Luňák“ VT-7 OK-0816 je opět odvelen do Vrchlabí. Tam na něm létají plachtařské „legendy“ Kumpošt, Šlechtová, Tůma, Gottstein.

V době od 15.7.1959 do 27.7.1959 a od 5.8.1959 do 10.8.1959 byl předváděn pilotem Černým na leteckých dnech v Německé demokratické republice, přičemž navštívil letiště Dresden, Klotsche, Elbeweise a Leipzig. Pro tuto příležitost byl dosud pouze oranžově žlutý kluzák pomalován z obou stran křídel a výškovky rudočervenými „rychlými“ pruhy, znázorňujícími zřejmě paprsky.

12.dubna 1959

První letový den, navijákový provoz. Po zimní přestávce náčelník Vršovský přezkušuje instruktory a některé sportovce z techniky pilotáže.

Eduard Vršovský (v kabině vzadu) před přezkušovacím letem s Mílou Jeníkovou (v kabině vpředu), asistuje Lída Sommerová; Nový Dvůr, duben 1959

Zatímco někteří vyvolení létají, zbytek přítomných se snaží pod odborným vedením Zdeňka Balaše a místního usedlíka truhláře a všeuměla pana Bíbra provádět záchranné práce na statice dolního hangáru. Jako největší problém se jeví zpevnění hlavních vazníků vůči jižním větrům. Zde dochází k využití vyřazených navijákových lan, kterými jsou jednotlivé vazníky a nosníky co nejpevněji „sešněrovány“ a zavětrovány.

Oprava se ukázala být natolik dokonalá, že střecha spolu s hangárem dožila bez dalších zásahů až do jeho likvidace.

14.dubna 1959

V leteckém časopise Křídla vlasti je opět vytištěna startovní listina IV.CPZ. Jaromír Houša je zde stále uváděn se startovním číslem 9.

Na letišti se rozbíhá pravidelný provoz. Dvě družstva nových žáků byla rozdělena mezi „čerstvé“ instruktory Evu Balašovou a Františka Horáka.

Problém byl ovšem v tom, že jim přidělení frekventanti elementárního výcviku byli „kluci z internátu“ a jejich studijní výsledky ve škole nebyly nejlepší. Navíc, byli to živí kluci, takže sem tam byly i problémy s kázní. A to vše zapříčinilo, že u nich o „zarachy“ nebyla nouze.

Eva s Frantou poctivě jezdili v letové dny na letiště, ale mnohokrát se stalo, že zbytečně. Nikdo z jejich žáků totiž nepřijel!

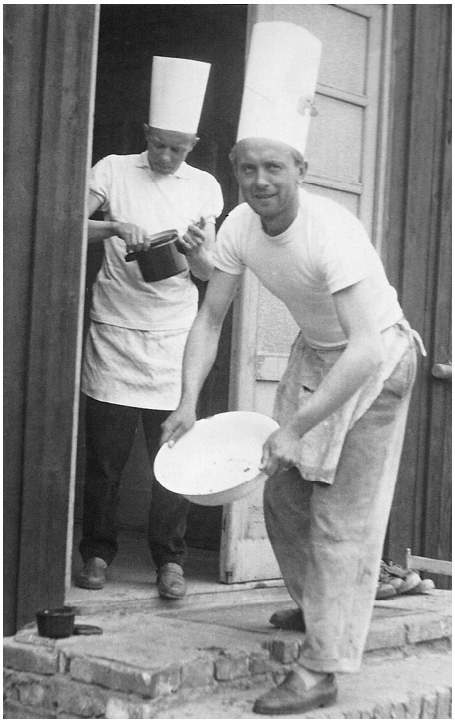
Marně Eva jezdila na internát „orodovat“ za kluky. Vychovatelé však byli neúprosní! Výcvik žáků proti vytýčenému harmonogramu „vázl“ a to ani Evě a Frantovi nepřidávalo plusové body. Sami tím byli roztrpčeni a tak nebylo divu, že jejich prvotní nadšení a zápal pro věc pomalu ustávaly.

Instruktorka bezmotorového létání Eva Balašová; jaro 1959

Ke startu s „Pionýrem“ se chystá Míla Heřmánek; Nový Dvůr, 1959

1.května 1959

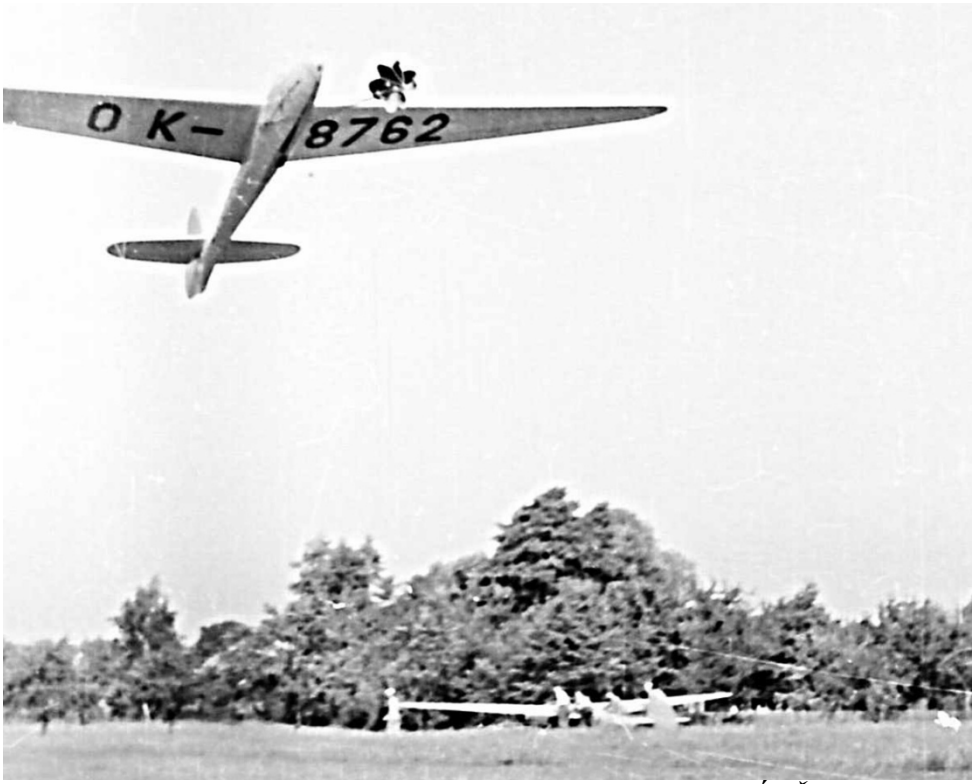
Atrakce prvomájového průvodu: Z-381 na „ereně“; Pardubice, 1.5.1959



„Kuchaři a strávníci“
Vlevo Vladimír Ruml a Stanislav Horáček, vpravo uprostřed Zdeněk Dosoudil;
Nový Dvůr, jaro 1959

10.května 1959

ÚPŠ Vrchlabí stanici zapůjčuje Z-25 „Šohaj“ OK-3114 a Z-125 (VT-125) „Šohaj 2“ OK-8762 (létal na Novém Dvoře už vloni).



Navijákem startuje Z-125 (VT-125) OK-8762 půjčený z ÚPŠ Vrchlabí;
Nový Dvůr, 10.5.1959

Na programu dne jsou prvé přelety této sezóny, a to směr Liberec. Postupně se na trať vydávají Balašová (VT-109 OK-4061), Kulhánek (VT-125 OK-0723), Heřmánek (VT-109 OK-3253) a Voženílek (VT-425 OK-5334). Leč, nedaří se, všichni přistávají do terénu: Balašová u Olešnice u Chlumce n.C., Kulhánek u Dobrovic u Mladé Boleslavi, Heřmánek u Poděbrad a Voženílek si vybral Dětenice. Transportní družstvo má až do pozdní noci co dělat.

16.května 1959

Bývalý první náčelník podhořanského letiště Dalibor Kaňka definitivně odchází do Chotěboře, kde opět jako zaměstnanec KV Svazarmu – KA Pardubice (později VčKA KV Svazarmu Hradec Králové) začíná vykonávat funkci náčelníka letiště

Dalibor Kaňka už jako náčelník v Chotěboři u C-104 OK-AQT; Nový Dvůr, květen 1959

21.května 1959

Opět se schází Rada stanice, aby reagovala na návrh náčelníka, který trval na projednání potrestání (!) některých členů za jejich neúčast při nácviku na spartakiádní vystoupení.

Pochopitelně, že postižení Radě předkládali své nejrůznější důvody neúčasti na nácvicích a odvolávali se na skutečnost, že ani manželka náčelníka se nácviků neúčastnila, což oddůvodňovala péčí o děti. Proto byl případ „zahrán do autu“.

Pod nátlakem náčelníka Vršovského ale dochází opět k reorganizaci Rady stanice:
za údajné neplnění svých povinností je zproštěn funkce Josef Kulhánek. Je nahrazen „čerstvým“ členem stanice Zdeňkem Dosoudilem. Z funkce je odvolán i Jaromír Houša, který pro leteckou činnost nebyl prověřen! Ten je nahrazen Josefem Miřejovským.

Po uvedených změnách je Rada stanice v tomto složení:
Předseda Rady - Jan Sobotka, technik - Jiří Liška, pokladník - Lída Sommerová, zapisovatel - Josef Miřejovský, zástupce náčelníka pro věci výcvikové - Zdeněk Dosoudil.

Po zasedání Rady se tak v podstatě poprvé širšímu okruhu členů stanice dostává informace, že Jaromíru Houšovi bylo zakázáno létat!

Zejména u mladších členů stanice soustředěných kolem Evy Balašové vzniká iniciativa ve formě vypracování „společenské záruky“ za Houšu. Ta je sice příslušným orgánům údajně odeslána, nic ale nezmění na vyřčeném verdiktu.

Zdůvodnění zákazu létání pro Houšu nikdy nebylo oficiálně oznámeno a mezi pamětníky zůstávají pouze spekulace o tom, že za neprověřením Houši stála jistá, politicky vlivná osoba z letiště, které zřejmě jeho plachtařské sportovní ambice nebyly po chuti.

Houša sám je však dodnes (psáno v r.2020) přesvědčen o tom, že kolektiv letiště v čele s náčelníkem Vršovským udělal vše, co bylo v jeho silách, aby pro něj nepříznivé rozhodnutí bylo změněno. On sám ve věci tehdy ani žádné odvolání nepodal v obavě, aby nejitřil chod událostí a mohl i s kádrovým „škraloupem“ alespoň v klidu dokončit vysokou školu.

24.května 1959

Padesátikilometrovým volným přeletem do Českého Brodu a dosažením převýšení 1250 m plní Jan Sobotka podmínky zisku „stř.C“ FAI s číslem 1557.

Na přelet se vydává i Josef Kulhánek (VT-125 OK-0723), ale ten přistává u Brandýsa n.L

Jan Sobotka před startem s VT-125 OK-0744, asistuje Ladislav „Čouda“ Čermák; Nový Dvůr, květen 1959

V ten den jsou na letišti ÚPŠ Vrchlabí zahájeny IV.CPZ (24.5.-5.6.1959). Jméno Jaromíra Houši ze startovní listiny zmizelo bez jakéhokoli vysvětlení. To, ve své publikaci „Jak jsme létali nad Železnými horami“ na str.91 autor Eduard Vršovský, o šedesát let později odůvodňuje takto:

„Rok 1959, IV.CPZ ve Vrchlabí; závodník našeho aeroklubu Jaroslav Houša, který patřil v této době v našem aeroklubu ke špičce, si vydobyl na těchto plachtařských závodech 4.místo a zajistil si tak nominaci na MS. Pro onemocnění se ho ale nezúčastnil.“

I když pomineme záměnu křestního jména závodníka jako chybu nepodstatnou, celé toto tvrzení je absolutní nesmysl a zjevně cílevědomá snaha o manipulaci s historií zamlčením pravdy! Proč asi?

25.května 1959

Nebe plné kumulů! Kdo by odolal? Jenže, je pondělí a všichni jsou v práci. Tedy, všichni ne, Vláďa Ruml má volno a pln naděje volá na letiště. Jeho štěstím bylo, že na letišti se už sešlo pár takových, které počasí rovněž nenechalo v klidu. Dokonce k disposici byla i vlečná!

Pravda, náčelník není jeho nápadem „jít na přelet“ příliš nadšený, ale oblomí ho Vladimírova pečlivě vypracovaná pozemní příprava na cílový přelet do Poličky. Ani vojáci nejsou proti, a tak lehce po poledni vyráží VT-109 „Pionýr“ OK-2243 s Rumlem na palubě do modrých dálav.

Do Poličky sice netrefil, přistál „poněkud stranou“ na letišti ve Vlašimi, ale co, hlavně že „padesátku na stříbrné céčko“ má v kapse! Sice mu ještě chybí „pětihodinovka“, ale na podzim určitě bude foukat na kopec, tak se povozí!

26.května 1959

Kvůli probíhajícím IV.CPZ musela ÚPŠ Vrchlabí vyklidit hangáry ve prospěch kluzáků závodníků, proto byly na letiště v Novém Dvoře v době 26.5.-8.7.1959 dočasně detašovány bezmotorové stroje školy: VT-425 OK-5321 a OK-5322 včetně VT-125 OK-8767, který byl do Vrchlabí vrácen až 31.8.1959.

Počasí lákalo k přeletům. Byl tedy naplánován stokilometrový trojúhelník Podhořany - Přibyslav - Skuteč - Podhořany, a tak příležitosti se rozhodli využít Horáček (VT-125 OK-0723), Svoboda (VT-125 OK-8767) a Kulhánek (VT-425 OK-5321).

Prvně jmenovaný, Standa Horáček, prokázal své kvality a celou trať absolvoval v čase 2 hodiny 2 minuty.

O něco méně se dařilo instruktorovi Karlovi Svobodovi, ten přistál na druhém otočném bodu trati, ve Skutči.

No a Pepek Kulhánek? Přestože už byl vlastníkem „stříbra“ a celkem zkušený „přeletář“, tentokrát se moc neskamarádil s mapou a přistál v Medlánkách.

28.května 1959

I tento den byl pro plachtaře meteorologicky lákavým a plánovaná trať cílového přeletu s návratem (Polička) se jevila být snadnou.

Tuto představu však naplnil pouze Standa Horáček (VT-125 OK-0723), když se s nástrahami tratě bezchybně vyrovnal a po zhruba pěti a čtvrt hodinách přistál na letišti vzletu. Rychlost přeletu - žádná sláva, ale doletěl!

Karel Svoboda na vypůjčeném VT-125 OK-8762 skončil po dvou a půl hodinách v Poličce, stejně jako Vršovská (VT-425 OK-5334).

Poličku sice „otočil“ Kulhánek (VT-425 OK-5321), ale v blízkosti Skutče si ho zem přitáhla. Nedařilo se ani tandemu Dosoudil+Jurajda, kteří se na trať vydali s VT-130 OK-1261 a svoji návštěvou poctili osazenstvo chrudimského letiště. Další dvojice letící s „Pionýrem“ VT-109 OK-3253 (Kalous+Heřmánek) přistála do terénu u Žumberka a „Pionýr“ OK-2243 v „sólo“ obsazení pilotem Rumlem nedoletěl dál než na pole k Licoměřicím.

31.května 1959

Ač už se několikrát potvrdilo, že školní kluzák VT-109 „Pionýr“ není nejvhodnější éro na přelety, přeci jen se našli „srdcaři“, kteří se pranic nebáli vydat se s ním na výlet. To byl i případ Stanislava Bořka, který se na svoji první „padesátku“ s VT-109 OK-3253 vydal do Jihlavy. Leč přistál u Pelhřimova, ale na „stříbrnou podmínku“ to dalo! Ke kýženému „stříbrnému C“ mu však zatím chybí „pětihodinovka“ i převýšení.

Kulhánek (VT-425 OK-5334) a Svoboda (VT-125 OK-8767) si naplánovali „návratovou stovku“ (Podhořany - Český Brod - Podhořany). Český Brod oba svorně otočili, na zpáteční cestě, ve snaze být jeden lepší než druhý, však postupovali každý na vlastní pěst. Kulhánek přistál na letišti v Kolíně, a tak tím lepším byl Svoboda, který to dotáhl až na dohled domovského letiště k Vrdům-Bučicím, kde přistál na pole.

4.června 1959

Jediným, kdo se toho dne i přes nevalné meteorologické podmínky vydal na přelet, byl Šmíd (VT-425 OK-5334) ve snaze uletět „dvoustovku“ (Podhořany - Medlánky - Podhořany). Po dvou hodinách přistál v Medlánkách.

6.června 1959

Počasí se značně vylepšilo, letí se „cílák“ do Liberce (100 km)! Horáček (VT-125 OK-0723), Kulhánek (VT-425 OK-5321), Vršovská (VT-425 OK-5334) a Miřejovský (VT-125 OK-8767), to byli aktéři dnešního boje se živlem.

Společná předletová příprava s sebou přinesla domluvu úzké spolupráce, ale když Miřejovský, který odstartoval jako poslední, zjistil, že trojice spoluletců ho neskutečně zdržuje, „přitlačil na pilu“ a rychle se jim vzdaloval směrem k cíli.

Jeho taktika se mu však nevyplatila a byl nucen přistát v Hodkovicích, zatímco ostatní cíle pohodlně dosáhli.

7.června 1959

Nebe plné kumulů, vojáci opět dávají volno směr Liberec! To se přeci musí využít! Ale není vlečná. Nevadí, půjdem na to z navijáku!

Jak se řeklo, tak se stalo. Moravec (VT-425 OK-5321), Krupka (VT-425 OK-5334) a Jurajda (VT-125 OK-0723) vzorně spolupracují a po dvou hodinách v rozmezí dvou minut podrovnávají své stroje na libereckém letišti.

Zpočátku s nimi držel krok i Kalous (VT-25 OK-3092), ale ten dal přednost individuálnímu boji a snažil se trať letět západněji. Jenže to poněkud „utavil“ a byl rád, že doklouzal na letiště v Mladé Boleslavi.

Ovšem nejhodnotnější výkon toho dne předvedli Horáček s Rumlem. Nasedli do „Pionýra“ VT-109 OK-2243, po startu navijákem se chytli na první pokus a bez okolků taktéž vyrazili směr Liberec. A dařilo se jim! Ač letěli samostatně, v cíli byli jen o 27 minut pomalejší než piloti na „Šohajích“! A pak, že se nedají s „Pinckem“ létat přelety! Jo, panáčkové, to se musí umět!

8.června 1959

V noci přešla republiku od západu slabá studená fronta a „papírově“ by počasí mohlo být plachtařům opět příznivě nakloněno. V to věřil Kulhánek (VT-425 OK-5334) a vydal se na 100 km trojúhelník Podhořany - Skuteč - Přibyslav - Podhořany.

Po jedné hodině a dvaceti minutách „balónování na nulkách“ přistál v Chrudimi.

Flotila „Šohajů“; Nový Dvůr, červen 1959

10.června 1959

Podhořany 10.6.1959

věc : účast na okresní
Spartakiádě.

Vážený soudruhu/žko/

Naše navijáková stanice Podhořany se zúčastní tuto neděli,t.j. 14.6. 1959 okresní Spartakiády v Třemošnici. Připadl nám úkol vystoupení v závěrečném obraze skladby- Branností k míru. Rada stanice na svém zasedání dne 6.6.1959 rozhodla, že se povinně zúčastní všichni příslušníci stanice. Je proto nutné abys ses dostavil v sobotu na letiště. Odjezd na cvičiště je v06,30 hodin ráno z letiště.

Pokud máš modrou košili vezmi si ji na sebe

Tuto neděli je na naší stanici klid. Doufáme, žesn pochopil význam okresní Spartakiády proto není třeba znovu věc zdůvodnovat.

Oběd je zajištěn, vezmi si sseboú nějaké peníze na eventuelní svačinu. Oběd je v ceně 5,60 Kčs. Rada stanice předběžně za každého účastníka tuto částku zaplatilo, pokud si ještě žádný obnos nezaplatil , tak se obrat na s. F r o n k a a s. Č e r m á k a.

Z d a r okresní S p a r t a k i á d ě.

Náčelníkem Vršovským napsaný a rozeslaný dopis k okrskovému spartakiádnímu vystoupení v Třemošnici; Nový Dvůr, 10.6.1959

14.června 1959

Čelo vystoupení svazarmovské skladby na okrskové spartakiádě v Třemošnici;14.6.1959

Jestliže nácvik svazarmovské skladby ČS 1960 na letišti, jak známo, skončil fiaskem, bylo nutné z politických důvodů tento nedostatek kamuflovat alespoň tím, že „letišťáci“ na okrskové spartakiádě v Třemošnici s prapory na dlouhých žerdích dílem vytvářeli „živou oponu v bráně borců“, dílem jim byla přidělena funkce „směrníků“, kdy při řazení cvičenců na nástupní ploše stáli na nástupních značkách jednotlivých proudů.

Obojí zvládli na výbornou a dostali za to od OV Svazarmu Čáslav pochvalu a děkovný diplom!

Všichni zúčastnění však jednohlasně litovali promarněné neděle s nebem plným kumulů!

17.června 1959

Ač je všední den, středa, na letišti je poměrně živo. Toho využívá Šmíd, a když si na vojenských dispečerech „vyškemrá“ povolení ke „stovce“ Podhořany - Skuteč - Přibyslav - Podhořany, přítomní mu pomohou připravit VT-425 OK-5334 na start.

Odstartoval a po nutném kroužení k nabrání výšky nasadil na trať směr Skuteč. Tam také pro něj Vršovský po dvou hodinách zaletěl, aby ho přitáhl domů.

26.června 1959

Cílem přeletů dnešního dne se stává Český Brod. Jsou naplánovány cílové lety s návratem pro Miřejovského (VT-125 OK-0723), Šmída (VT-125 OK-8767), Krupku (VT-425 OK-5321) a Vršovskou (VT-425 OK-5334). Horáček dostává povolení k trojúhelníku Podhořany - Skuteč - Přibyslav - Podhořany.

Návratovou „stovku“ na 100% plní a domů se vrací pouze Miřejovský a Šmíd. Krupka a Vršovská svorně přistávají v Českém Brodě, nedaří se ani Horáčkovi, který končí v Chotěboři.

Doplňování paliva vlečné Z-226B OK-MPL; Nový Dvůr,

27.června 1959

Horáček si chce napravit ze včerejška trochu pošramocené sebevědomí, proto si pro dnešek opět vybírá trojúhelník Podhořany - Skuteč - Přibyslav - Podhořany, stejně tak Kulhánek,

zatím co Miřejovský, Balaš, Vršovský, Vršovská a Horák chtějí poměřit své síly na trati Podhořany - Medlánky - Podhořany.

Jenže pro Horáčka (VT-125 OK-0723) se opakuje včerejšek a on opět přistává v Chotěboři. Ještě horší výkon předvádí Kulhánek (VT-125 OK-8767), který sedí ve Skutči.

A o nic lépe si nevedli ani „dvoustovkaři“. Miřejovský (VT-25 OK-3092) to „zabalil“ ve Vysokém Mýtě a ostatní na trať ani neodešli!

28.června 1959

Přeletové dny pokračují. K plánované trojúhelníkové trati Podhořany - Skuteč - Přibyslav - Podhořany se chystají Ruml (VT-25 OK-3092), Kulhánek (VT-425 OK-5321), Balaš (VT-425 OK-5334) a Horáček (VT-125 OK-0723).

Krátce po svém startu přistává Balaš a místo něj usedá do kabiny „Šohaje“ Krupka. Na dotazy, proč nešel na přelet, Balaš odpovídá, že stoupavých proudů je pomálu a ty co jsou, jsou poměrně úzké a rozbité větrem.

Mezitím přistávají Horáček i Krupka a jeho slova potvrzují. Prý jen blázen by se v těchto podmínkách vydal na přelet!

Blázni se našli hned dva. Kulhánek přistál v Chrudimi, Ruml ve Skutči.

V kabině VT-425 OK-5334 Josef Tichý; Nový Dvůr, léto 1959

Že kolem Pepka Tichého občas panovala bouře a rozruch, o tom už informace zazněla. Jenže ani on, ani nikdo jiný nečekal, že zahřmí tak blízko. Ba, co víc! Ono nejen zahřmělo, ale přímo uhodilo!

Na základě udání proběhla u jeho tchána, bývalého živnostníka-hodináře, domovní prohlídka. A bylo zle!

Během policejní razie se našlo ukryté nezákonně držené zlato, šperky a další jiné cennosti. Jeho tchán byl vyšetřován, souzen a posléze i odsouzen.

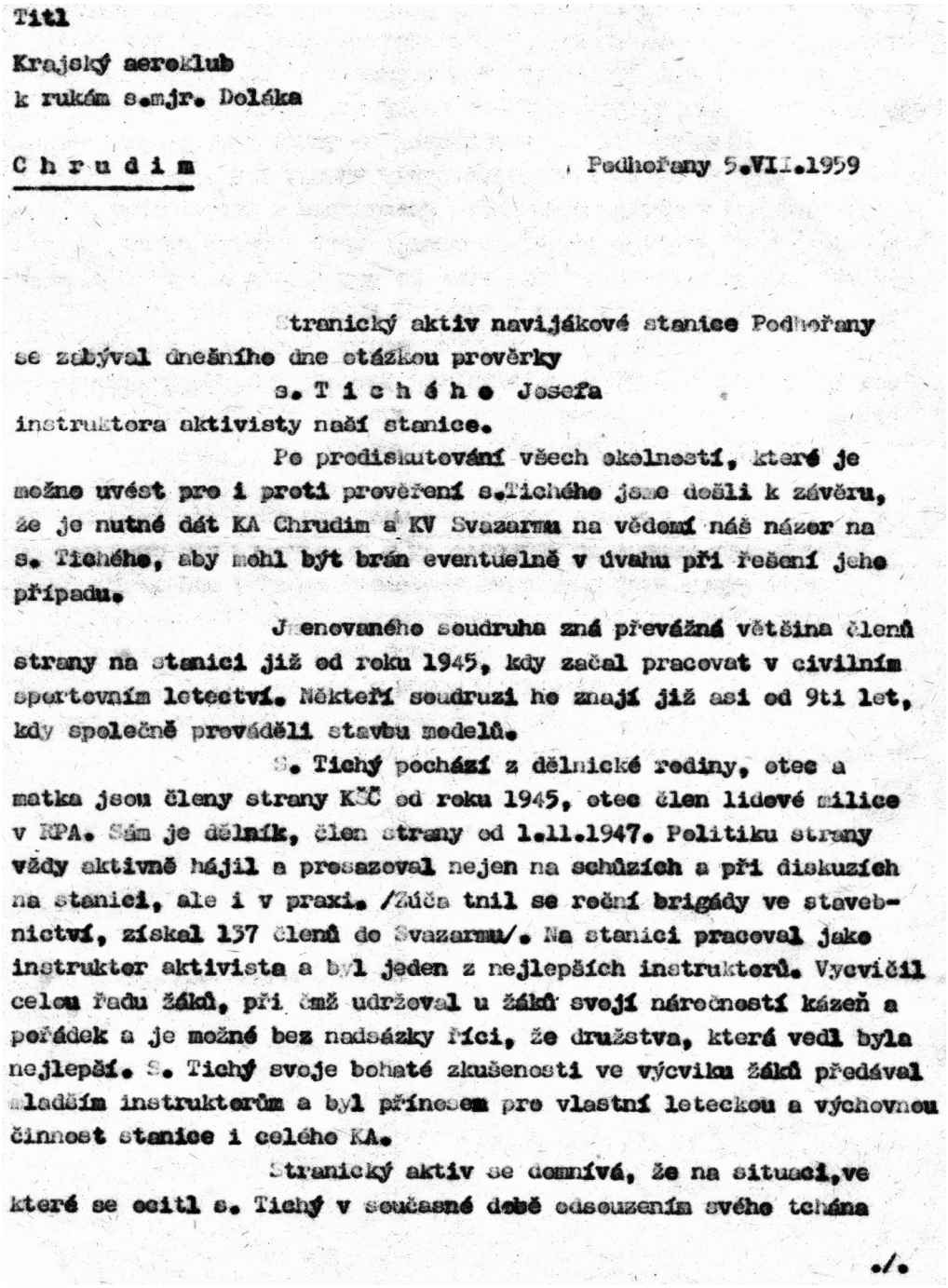
Tichý s tím neměl pochopitelně nic společného, ale rodina je rodina, a tak mu bdělými orgány bylo okamžitě zakázáno létat nejen motorově (měl těsně před pilotními zkouškami), ale pro jistotu mu bylo odepřeno i létání bezmotorové. Co kdyby s případnou další částí zatajeného zlata „vzal čáru přes kopečky“?

Tentokrát mu byla síla legitimace KSČ v kapse „houby“ platná!

5.července 1959

I sešel se stranický aktiv letiště, kdy radikálně orientovaný Vršovský požadoval případ řešit „stranicky a exemplárně“ a na doživotí vyloučit Tichého z řad členů letiště i Svazarmu, čímž by se elegantně zbavil dalšího z pamětníků a konkurentů.

Naštěstí druhá, početnější část straníků se přiklonila k řešení „kolegiálnímu a lidskému“ a rozhodla se za Josefa Tichého složit stranickou záruku:



Titl

Krajský aeroklub
k rukám s.mjr. Doláka

C h r u d i m

Podhořany 5.VII.1959

Stranický aktiv navijákové stanice Podhořany se zabýval dnešního dne otázkou prověrky

s. T i c h é h o Josefa

instruktora aktivisty naší stanice.

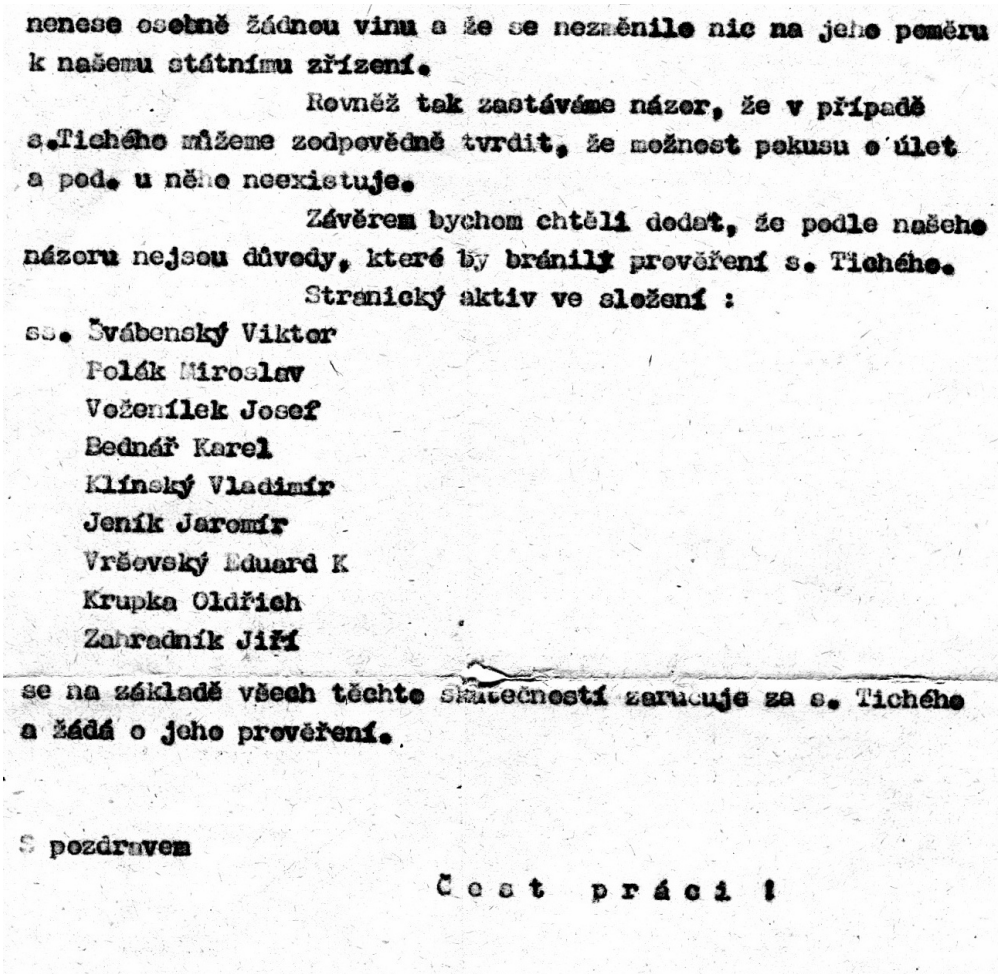
Po prodiskutování všech okolností, které je možno uvést pro i proti prověření s.Tichého jsme došli k závěru, že je nutné dát KA Chrudim a KV Svazarmu na vědomí náš názor na s. Tichého, aby mohl být brán eventuelně v úvahu při řešení jeho případu.

Jmenovaného soudruha zná převážná většina členů strany na stanici již od roku 1945, kdy začal pracovat v civilním sportovním letectví. Někteří soudruzi ho znají již asi od 9ti let, kdy společně prováděli stavbu modelů.

S. Tichý pochází z dělnické rodiny, otec a matka jsou členy strany KSČ od roku 1945, otec člen lidové milice v NPA. Sám je dělník, člen strany od 1.11.1947. Politiku strany vždy aktivně hájil a prosazoval nejen na schůzích a při diskuzích na stanici, ale i v praxi. /Účastnil se roční brigády ve stavebnictví, získal 137 členů do Svazarmu/. Na stanici pracoval jako instruktor aktivista a byl jeden z nejlepších instruktorů. Vycvičil celou řadu žáků, při čmž udržoval u žáků svojí náročností kázeň a pořádek a je možné bez nadsázky říci, že družstva, která vedl byla nejlepší. S. Tichý svoje bohaté zkušenosti ve výcviku žáků předával mladším instruktorům a byl přínosem pro vlastní leteckou a výchovnou činnost stanice i celého KA.

Stranický aktiv se domnívá, že na situaci,ve které se ocitl s. Tichý v současné době odsouzením svého tchána

./.



nenese osobně žádnou vinu a že se nezměnilo nic na jeho poměru k našemu státnímu zřízení.

Rovněž tak zastáváme názor, že v případě s.Tichého můžeme zodpovědně tvrdit, že možnost pokusu o útěk a pod. u něho neexistuje.

Závěrem bychom chtěli dodat, že podle našeho názoru nejsou důvody, které by bránily prověření s. Tichého.

Stranický aktiv ve složení :

ss. Švábenský Viktor
Polák Miroslav
Voženílek Josef
Bednář Karel
Klínský Vladimír
Jeník Jaromír
Vršovský Eduard K
Krupka Oldřich
Zahradník Jiří

se na základě všech těchto skutečností zaručuje za s. Tichého a žádá o jeho prověření.

S pozdravem

Čest práci !

Text „záruky stranického aktivu“ za Josefa Tichého; Nový Dvůr, 5.7.1959

6.července 1959

S počínajícími prázdninami začalo být na letišti opravdu živo. A protože i počasí přálo, došlo na další přelety.

Dnešek byl ve znamení dvou cílových návratových disciplín (100 km), první na západ - Český Brod, druhá na východ - Polička.

Odstartovalo pět větroňů, tři na Poličku: Kulhánek (VT-125 OK-0723), Vršovská (VT-425 OK-5334) a Klínský (VT-25 OK-3092), dva na Český Brod: Voženílek (VT-425 OK-5321) a Balaš (VT-125 OK-8767).

Výsledek snahy pilotů však nebyl příliš povzbuzující, ani jednomu se nepodařilo disciplínu splnit. Voženílek i Balaš skončili v Českém Brodě, Vršovská a Kulhánek ve Skutči a Klínský přistál do terénu u Rohozné.

8.července 1959

Nikdo netušil, že situace z předvčerejška se bude opakovat, i když byla naplánována notoricky známá 100 km trať Podhořany - Přibyslav - Skuteč - Podhořany. Tentokrát rozkaz k letu obdrželi Svoboda (VT-425 OK-5321), Klínský (VT-125 OK-0723), Balaš (VT-125 OK-8767), Dosoudil (VT-25 OK-3092), Vršovská (VT-425 OK-5334) a dvojice letící na „Pionýru“ (VT-109 OK-2243) Šmíd s Kulhánkem.

Nejvíc kilometrů uletěl Svoboda, který otočil Přibyslav, ale o něco později přistál do terénu u Hlinska. Klínský, Balaš, a dvojice Šmíd-Kulhánek skončili v Chtěboři, Dosoudil a Vršovská se na trať ani nevydali.

12.července 1959

První L-13 „Blaník“ OK-8805 na letišti; Nový Dvůr, 12.7.1959

Navijákové stanici Podhořany je Krajským aeroklubem zapůjčen novotou vonící (do Leteckého rejstříku byl zapsán k 3.7.1959) L-13 „Blaník“ OK-8805. Létat na něm smí pouze „Mistr“, který byl na něj přeškolen v předcházejících dnech Voženílkem ve Vysokém Mýtě, ostatní kolem nového „vzdušného oře“ chodí v posvátné úctě po špičkách! Jen málokterým se dostalo výsady se v něm alespoň vyfotografovat!

Než byl „Blaník“ po čtrnácti dnech vrácen, bylo povoleno provést na tomto typu přeškolení instruktorům bezmotorového létání Bednářovi, Jeníkovi, Klínskému, Miřejovskému, Moravcovi, Sobotkovi, Svobodovi, a pochopitelně Vršovské.

Do 24.7.1959, kdy byl „Blaník“ vrácen do Vysokého Mýta, byli přeškoleni ještě piloti Balaš, Kalous a Švabenský.

19.července 1959

Opět je svolána schůze Rady stanice a náčelník Vršovský podává návrh provést pohovor, případně zprostit Balašovou a Horáka funkce instruktora pro nedostatečnou činnost se svěřenými družstvy!

Stejně tak učinit pohovor s nedostatečně činnými žáky Froňkem, Mikanem, Jírovcovou, Ulkou a M.Miřejovským. Náčelník současně apeluje na předsedu Rady, aby byl založen „aktiv svazáků“.

Prvé dva body byly splněny. Eva Balašová a František Horák se snažili obhájit známou skutečností, že ve všední dny jejich svěřenci povětšinou měli od vychovatelů internátu zákaz vycházek a nedělní návštěvy letiště střídali s návštěvami u rodičů, tudíž se k výcviku dostavovali maximálně jednou za čtrnáct dní. Pochopitelně, že to bylo málo, výcvik vázl, ale určitě to nebylo vinou instruktorů!

Navíc oznámili, že hodlají příští měsíc vstoupit do svazku manželského a z těchto důvodů dočasně omezit svoji činnost na letišti.

A třetí bod - „aktiv svazáků“? Nikdo ani pořádně nevěděl, co to má znamenat, tak vedoucím aktivu byl určen Ladislav „Čouda“ Čermák.

Vpředu v kabině „Pionýra“ Ladislav „Čouda“ Čermák, vzadu Karel Lhotan; Nový Dvůr, léto 1959

Léto 1959

HC-2 OK-IVA, pilot Zdeněk Pondělíček; Nový Dvůr, léto 1959

V létě se na letišti v Chotěboři natáčela řada scén nového dětského filmu „Prázdniny v oblacích“, jemuž jako scénář posloužila knížka Bohumila Říhy „O letadélku Káněti“.

Filmařům při natáčení některých leteckých scén nad Sečskou přehradou a Železnými horami posloužilo i letiště na Novém Dvoře.

V hlavní roli vystupoval vrtulník HC-2 (první prototyp značený V-10) s imatrikulací OK-IVA pilotovaný Zdeňkem Pondělíčkem.

Tento stroj je dodnes možno spatřit v Muzeu letectví a kosmonautiky ve Kbelích, kde je vystaven s imatrikulací OK-09.

Sluší se rovněž připomenout, že na vzniku filmu se jako odborný poradce podílel též bývalý náčelník letiště Dalibor Kaňka.

2.srpna 1959

U létání platí, že za chyby se tvrdě pyká! A tak to bylo i v případě havárie VT-109 „Pionýr“ OK-4061.

(Ze vzpomínek Milana Zobače)

„Instruktor Karel Bednář s pilotkou Jarmilou Dosoudilovou se chystali na cvičný aerovlek. Přišel za mnou´Mistr´ a povídá, ať je hodím trochu dál, ať si užijou! Tak jo. Vypnul jsem je ve stoupáku dál od letiště než obvykle a instruktor Bednář točil a točil. Až tu najednou stoupání skončilo a vítr je mezitím snesl dost daleko od letiště. Výška nic moc. Vypadalo to na přistání „pod kopec“, ale Bednář si nechtěl uříznout ostudu, a tak tvrdošíjně klouzal k letišti. Nedoklouzal!

Nehoda VT-109 OK-4061; Podhořany, 2.8.1959

Možná mu na dráhu 06-24 chybělo deset výškových metrů a mohlo být vše v pořádku. Když mu došlo, že nedoklouže, udělal další chybu tím, že se rozhodl přistát na louku, která je ve svahu cca 200m jižně od letiště, místo toho, aby zamířil směrem pod svah, kde vhodných ploch pro přistání bylo dost.

Kluzák se k poměrně dost svažité louce blížil minimální rychlostí, a tak přistání nebylo přistáním, ale spíš nárazem přídí do svahu.“

Poškození kluzáku bylo tak rozsáhlé, že byl posléze zrušen, ale to byla „jen“ materiální škoda! Ač Bednář (seděl na zadním sedadle) z nehody vyvázl bez zranění, vpředu sedící Dosoudilovou náraz do země zasáhl naplno a ona utrpěla komplikovanou zlomeninu nohy.

Po ukončení vyšetřování, které Bednářovi jednoznačně prokázalo vinu na vzniku nehody, mu bylo odňato oprávnění instruktora bezmotorového létání.

7.srpna 1959

Havárie „Pionýra“ naštěstí neznamenala přílišné omezení provozu. Samozřejmě, veškerý létající personál se měl podrobit přezkoušení z pilotáže, ale ti, jež ho rychle absolvovali, mohli dál vesele poletovat.

Tento pátek vlečná opět nebyla k disposici, ale i tak se na „trojúhelník“ Podhořany - Skuteč - Přibyslav - Podhořany a „návrat“ Podhořany - Polička - Podhořany chystala trojice pilotů (Horáček, Kalous, Kulhánek) s tím, že „na to půjdou z navijáku“.

Skutečnost však byla taková, že nejdéle (17 min.!) vydržel ve vzduchu Kalous, ostatní dva udělali jen prostý okruh.

13.srpna 1959

„Domů“ se vrací VT-7 OK-0816 „Luňák“, z Vrchlabí jej přelétává Vršovská. Jeho nový „facelift“ vypadá efektně, jenže na pruhy použitá barva asi nebyla příliš kvalitní, protože se na mnoha místech začala odlupovat.

VT-7 „Luňák“ OK-0816 v novém kabátě; Nový Dvůr, srpen 1959

22.srpna 1959

Po startu navijákem se na návratovou trať do Liberce vydává Standa Horáček (VT-125 OK-0723), ale úkol se mu nepodařilo splnit. Přistál v Hodkovicích.

23.srpna 1959

Liberec je i dnes cílem přeletu Svobody (VT-425 OK-5334), Rumla (VT-125 OK-0723) a dua Polák-Miřejovský (VT-109 OK-2243).

Piloti „Šohajů“ zhruba po třech hodinách letu svého cíle dosahují, posádka „Pionýra“ končí na poli u Lázní Bělohrad.

23.-24.8.1959

V těchto dnech byl návštěvou na novodvorském letišti opět letoun C-104 OK-AQT z Chrudimi. Jeho úlohou bylo se začínajícími sportovními piloty-plachtaři odlétat navigační lety na běžně frekventovaných tratích.

C-104 OK-AQT; Nový Dvůr, srpen 1959

30.srpna 1959

Prázdniny pomalu končí a plachtařům se za celou dosavadní sezónu nepodařil ani jeden výkon, který by se vymykal všednímu průměru. To chtěli napravit hlavně Ruml s Miřejovským, k nimž se přidal i Kulhánek, a u Vršovského si prosadili cílový let na vzdálenost 300 km z Podhořan až na Slovensko, do Očovej!

Krátce po desáté hodině se všichni tři po startu aerovlekem a nastoupání potřebné výšky vydávají na trať.

První se po třech hodinách ozývá Ruml (VT-125 OK-0723) a vzápětí Kulhánek (VT-425 OK-5334), kteří dokázali uletět vzdálenost pouhých 128 km a přistáli ve Vyškově.

Čekalo se na telefonické hlášení od Miřejovského (VT-25 OK-3092) a to přišlo po šesti hodinách! Přistál v Trenčíně (215 km).

Zatím co „borci“ se vydali do daleka, na „stovku kolem komína“ (Podhořany - Skuteč - Přibyslav - Podhořany) odstartovala posádka VT-109 OK-2243 ve složení Liška-Kalous. Ani oni svůj cíl nesplnili a přistáli do terénu poblíž Hlinska.

3.září 1959

Je po prázdninách a na letišti hangáry zejí nezvyklou prázdnotou. „Šohajové“ z Vrchlabí se vrátili domů a tak Klínskému, který z Chocně přelétl velké revizi podrobeného „Šohaje“ VT-125 OK-0744, se dostalo vřelého přivítání.

5.září 1959

Dalo by se očekávat, že „0744“ půjde hned do vzduchu, aby si po dlouhé revizi pořádně provětral „krovky“, ale Miřejovský dává přednost VT-25 OK-3092. Tvrdí, že „pětadvacítka“ je právě teď tak dobře zalétaná jako „správně zakouřená fajfka“, a že ho určitě dnes donese do Poličky a zpět v rekordním čase. Nestalo se, přistál ve Skuči.

I Horáček dal přednost VT-125 OK-0723 letem po trojúhelníkové trati Podhořany - Skuteč - Přibyslav - Podhořany, kterou oblétl, byť ne v žádném rekordním čase.

19.září 1959

Zdá se (a budoucnost to jen potvrdila), že dnešek na Novém Dvoře asi bude posledním dnem „přeletářské sezóny 1959“. I když není vlečná, tak proč nezkusit „dvoustovku“ Podhořany - Křižanov - Moravská Třebová - Podhořany?

Horáček si zabral VT-125 OK-0723, Kulhánek VT-425 OK-5334 a na Miřejovského tudíž vybyl „Šohaj“ VT-125 OK-0744, protože na jeho oblíbené „pětadvacítce“ se právě dělala padesátihodinová prohlídka.

Po startu navijákem pilotům dost dlouho trvalo, než se jim podařilo nastoupat dostatečnou výšku k odletu, ale po nějakém čase všem na letišti přítomným zmizeli z očí.

Kulhánek se po dvou hodinách ozval z Chrudimi, tedy poněkud hodně od daného kurzu směr Křižanov. V téměř stejném čase hlásí Miřejovský přistání do pole v Srní u Hlinska.

A tak jediným, kdo dosáhl alespoň prvého otočného bodu tratě, byl Horáček, který usoudil, že když mu to do Křižanova trvalo bezmála tři hodiny, že nemá cenu pokoušet osud a riskovat přistání někam do terénu. Tak vytáhl brzdy a podrovnal.

20.září 1959

Zasedá členská schůze. Náčelník Vršovský s létajícím personálem rozebírá Bednářovu nehodu a její příčiny. Rovněž se řeší příprava „výročky“.

Pro Josefa Tichého přichází dobrá zpráva: je mu povoleno létat! Vzápětí je jeho radost zkalena tím, že létat je mu povoleno pouze bezmotorově. Pro motorové létání mu „strana a vláda“ až takovou důvěru nedala.

1.října 1959

Je vypracován přehled náletů a startů jednotlivých kluzáků k tomuto datu:

kluzák	*imatrikulace*	*nálet hodin:minut*	*Počet startů*
VT-109 „Pionýr“	OK-2243	629:30	4618
VT-109 „Pionýr“	OK-3253	282:54	2525
VT-109 „Pionýr“	OK-4165	327:29	2060
VT-25 „Šohaj“	OK-3092	787:23	941
VT-125 „Šohaj 2“	OK-0723	634:19	867
VT-125 „Šohaj 2“	OK-0744	566:31	956
VT-425 „Šohaj 3“	OK-5334	545:30	382
VT-7 „Luňák“	OK-0816	273:59	396

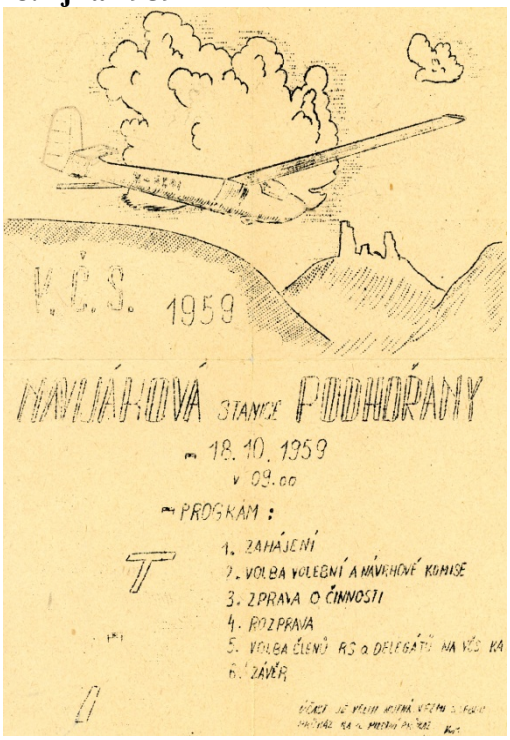
3.října 1959

Přestože žáků „elementárky“ bylo v tomto roce dost a řada jich byla i poměrně aktivních, výcvik od druhé poloviny roku kupředu moc nešel. Jako instruktoři citelně chyběli novomanželé Horákovi, zákazem létání postižený Josef Tichý a ani instruktor s nejvyšší kvalifikací, Milan Zobač, se už z rodinných důvodů do výcviku nezapojil a pomalu se připravoval na odchod do Vysokého Mýta.

I když opticky největší účast jako instruktor na letových dnech základního výcviku měl Vršovský, počtem startů se žáky ho rozhodně převyšovali Josef Miřejovský a Karel Svoboda (v prvním pololetí též Balašová a Horák). Ostatní instruktoři se žáky létali jen sporadicky (Vršovská, Klínský, Jeník, Voženílek), někteří vůbec (Štrych, Sobotka, Moravec, Bednář).

Nebylo tedy divu, že v roce 1959 se o pilotní zkoušku nepokusil ani jeden žák, protože teprve tento den pod dohledem inspektora Hubáčka poprvé letěli své sólo. Byli to: Albert, Bartůněk, Kruml, Prušek. A Jírovcová, která počala nosit jméno Horáčková; snad i proto se Standa Horáček rozhodl, že příští rok absolvuje instruktorský kurs.

18.října 1959



Na nezvykle brzký termín je svolána Výroční členská schůze. Její program byl, krom volby nové Rady stanice obvyklý.

Předsedou Rady stanice byl zvolen Vladimír Klínský, technikem Viktor Švabenský, „starším instruktorem“ se i přes jistý odpor Vršovského stal Josef Tichý, Ladislav Čermák zapisovatelem a propagandistou. Zcela novou funkcí pracovníka odpovědného za výstavbu na letišti byl pověřen Jaromír Jeník, funkce „vedoucího aktivu svazáků“ byla přidělena Standovi Horáčkovi, který nedávno uzavřel sňatek s pilotní žákyní Jírovcovou. Bylo to tak po Vršovských, Tichých, Klínských a Horákových další letištní manželství.

VČS nepřinesla žádné pozoruhodnosti. Za zmínku snad stojí jen skutečnost, že „tandem“ Klínský a Jeník přibírá ke spolupráci Viktora Švabenského a začíná pracovat na studii rozvoje letiště, která se později stala základem přípravy investičních akcí rozdělených do několika etap.

25.října1959

„Fouká na kopec!“

Známé zaklínadlo vyhnalo do vzduchu vše, co křídla mělo. V té době je na letišti opět dislokován „Kmotr“ VT-130 OK-1261, se kterým ze Skutče přiletěl Svoboda, takže slasti svahového létání na jiném typu než „Pionýr“ okusí pod dohledem instruktorů i několik žáků.

Piloti Vladimír Ruml a Karel Svoboda plní poslední podmínku k zisku „stříbrného C“. Letem trvajícím 5 hod. 10 minut získává Svoboda „stříbrné céčko“ s číslem 1555 a Ruml, za let v trvání 5 hod. 29 minut „stříbrné céčko“ s číslem 1556.

O zpestření dne se postaral Horáček, který při létání na svahu zkoušel, jak nízko se dá na svahu létat, aniž by se větroň dostal do přízemní turbulence. Vyzkoušel to tak dokonale, že děkoval všem svým andělům strážným za kousek rovnější plochy u Tuchova, kam VT-125 OK-0723 s notnou dávkou štěstí přizemnil.

A ještě jedna perlička: po přistání Svobody a Jeníkové s „Kmotrem“ si někdo všiml nepatrné, jemné praskliny trupu. Všichni, co ten den s „Kmotrem“ létali, se dušovali, že s ním vždy sedali jak do peřin, že to nemůže být jejich dílo, že to je určitě už ze Skutče!

Tak či onak: celou noc „dvorní truhlář“ Zdeněk Balaš „Kmotra“ lepil a vyztužoval Umacolem.

29.října 1959

Lidská zloba a zášť nejsou vlastnosti nijak neobvyklé, určitě však ne společensky přijatelné, obdivované či vítané. Zlá situace nastane, je-li těmito vlastnostmi obdařena osoba, která má jisté právo o něčem či někom rozhodovat, zejména přidá-li se k těmto vlastnostem gnomofobie a strach z ohrožení vlastní moci.

Osobní hodnocení člena
stanice Podhořany

Podhořany 29.10.1959.

s. H o r á k František

Narozený 28.8.1935 va Vlčí Habřině okr. Přelouč, bydliště Pardubice Svítkov Nová kolonie 446, ženatý, bezpartijní člen ROH. Zaměstnán v n.p. VCHZ Synthesia Semtín jako telefonní mechanik. Jak plní pracovní úkoly v závodě nám není známo. Je méně politicky vyspělý a o politické otázky nejeví zájem, politickým rozhovorům se vyhýbá. Je tiché povahy málomluvnýa v kolektivu není příliš oblíben , vyhledává samotu. Byl aktivním plachtařem , valnou část svého volného času věnoval létání, nyní nelétá vůbec. Loňského roku byl vyslán do kurzu plachtařských instruktorů do Vrchlabí. Kurz absolvoval s velmidobrým prospěchem. Bylo rozhodnuto s. Horákovi přidělit družstvo nových žáků. Soudruh Horák s tímto souhlasil a slíbyl, že družstvo vycvičí do konce měsíce září.59. Situace byla taková ,že začal létat letos zjara a po několika letových dnech družstvo žáků zanedbával. Byl s ním proveden pohovor a opět následoval slib že se bude snažit s družstvem létat. opět se tak nestalo a létání brzo zanechal úplně. Letošního roku nalétal 12,07 hodin . Jeho poměr k létání ochabl úplně když se s. Horák oženil. Rovněž poměr ke kolektivu stanice nemá očemž svědčí jeho výroky a jednání kdy nenašel cestu za kolektivem a omluvit se proč vypadl z řad létajících členů stanice Podhořany. Při provádění údržby se snažil vždy sehnat takovou práci aby se mnoho nenapracoval , jeho vstah k manuelní práci je nedostatečný. Během své letecké činnosti se dopustil několika menších přestupků a jednoho přestupku vtom smyslu, že při plnění letu v úloze 7/5 opustil prostor letiště a přistálve Dvoře Králové. Za přestupek byl potrestán. Let byl proveden 14.5.58. Jeho teoretické znalosti jsou průměrné. Poměr k pozemním přípravám měl dobrý. Ostatní Svazarmovské úkoly považoval za zbytečné, očemž svědčil jeho výrok při nácviku na CS " raději pjďme létat stejně to nejni na nic " . Takto by instruktor jednat neměl.

Bude nutné pozvat s. Horáka do rady stanice a pohovořit o jeho další činnosti a vytknout mu jeho chyby.

hodnocení provedl : náčelník stanice

Osobní hodnocení člena
stanice Podhořany

Podhořany 29.10.1959

s. H o r á k o v á Eva / Balašová

Narozená dne 9.12.1938 v Pardubicích, bytem Pardubice Svítkov, Nová kolonie 446, vdaná, bezpartijní členka ROH. Je zaměstnána v n.p. VCHZ Semtín jako laborantka, na pracovišti je průměrnou pracovnicí. Pochází z dělnické rodiny. Otec i matka jsou členy KSČ. Je méně politicky vyspělá, politických diskusí se nezúčastňovala a nejevila ~~xxikyx~~ žádný zájem o mezinárodní politické dění. Je kamarádská, veselá a sebevědomá, v kolektivu stanice byla oblíbená pro svoji veselou povahu. Na letišti vykonávala funkci instruktora II tř. Byla jednou z nejaktivnějších členů na stanici vůbec. Byla vyslaná do kurzu meteorologů a později do kurzu instruktorů v UPŠ Vrchlabí. Tyto kurzy absolvovala s velmidobrým prospěchem Létání věnovala všechen svůj volný čas. Letošního roku se situace v docházce změnila. Bylo ji přiděleno družstvo žáků a spočátku jim věnovala vše co jen mohla. Náhle přišel zvrat. Aniž by něco řekla družstvo nechala o samotě a jednoduše nechodila létat. Po osobním pohovoru s náčelníkem opět slíbyla, že bude létat ale zapár dní byla situace opět stejná. Nynína letiště nechodí vůbec a nejeví žádný zájem o létání s. Horáková se vdala cožji nikdo nevytýká, vytýkáme ji však její neodpovědné jednání vůči kolektivu a vůči mladým žákům kteří v ní viděli svého učitele. Letošního roku nalétala na větroni 12,39 hodin. Během svého létání se jevile jako ukázněná až na počínání letos na jaře což rozhodně o její kázni nikterak nepotvrdilo. Zase musíme hodnotit že v aktivní činnosti pokud se soudružka Horáková podílela na výcviku měla dobrý vztah k leteckému materiálu a pečovala o nej se vší svědomitostí. Nedopustila se až na malé přestupky žádné letecké nekázně a předpis o provádění letů ve Svazarmu dodržovala. Správně vykonývala předběžné a pozemní přípravy, nutno ji vytknout nedbalá vedenou pracovní knížku instruktora. Poměr k ostatním povinnostem člena Svazarmu má vlažný. Svědčí o tom to, že mněla na starost nácvik na CS a ona sama se nácviku v mnoha případech nezúčastňovala.

II. Horáková Eva.

Nutno provést se soudružkou Horákovou pohovor před radou stanice, zhodnotit její počínání vůči kolektivu aby si uvědomila že nám má něco vracet. Zjistit zda bude v létání pokračovat či nikoli. Náš názor na nečinnost s. Horákové je ten, že valnou vinu na takovém to jednání má její manžel, plachtař, instruktor s. Fr. Horák

Osobní hodnocení zpracoval :

náčelník stanice

1.listopadu 1959

Krajský aeroklub Pardubice nařídil prověrku hospodaření. Z té vznikl tento zápis:

STANICE PODHOŘANY

Z á p i s

o prověrce hospodaření v navijákové,stanici KA Svazarmu v Podhořanech.

Prověrku provedli v neděli dne 11.1.1959 soudruzi ing. Břetislav Sova, člen krajské revisní komise, Švábenský Viktor a Jičínský Jaroslav, členové revisní,komise KA Chrudim.

Prověrka byla započata v 10.00 hod a skončena v 15.00 hodin a byla zaměřena na tyto body:

1./ prověrka evidence a dokumentace vozidel a navijáků.
2./ prověrka hospodaření materiálem
   a./ pohonnými hmotami
   b./ leteckými prostředky
   c./ vozidly
   d./ stav budov
3./ protipožární vybavení a jeho stav
4./ příspěvková morálka
5./ celkový dojem.

1./ prověrka evidence a dokumentace:
Dokumentace je vedena běžně v příslušných záznamnících, avšak při vzájemné vazbě se zásobníkem PHM jsme zjistili rozdíly, které blíže popíšeme v odstavci o hospodaření s materiálem. Je nutno řádně vyplňovat všechny rubriky v uvedeném záznamníku, zvláště porovnávání spotřeby.
Zapsané , poslední stavy tachometru souhlasí s vykázanými záznamy, ovšem doporučujeme, aby náhony tachometru byly zaplombovány, aby se zamezila možnost používat vozidlo bez kontroly ujetých kilometrů.
Doklady od navijáku jsou pouze u navijáku č. 263, který nebyl v provozu. Vloni používaný naviják č. 212 je v revisi včetně dokumentace.
2./ Vykázané zásoby v nádržích souhlasily podle záznamu k 31.12.1958 s přihlédnutím k provedeným jízdám po tomtu datu. Při revisi zásobníku APH jsme zjistili, že nejsou řádně zaznamenávány příjem a výdej APH v souladu se záznamem o provozu. Zvláště je nutno napříště zaznamenávat do příjmu benzin, který dostává stanice z jiných zdrojů, na př. JZD.
Je však nutno, aby napříště bylo postupováno při těchto jízdách, povolených náčelníkem KA, takto: Náhradu za APH je nutno vyinkasovat od uživatelů a odvést do pokladny KA. Potřeba APH nad normu za tyto jízdy, musí být dotována benzinovými bloky. Tako získaný další příděl APH, musí řádně projít zásobníkem APH. Vzhledem k tomu, že doposud evidence v zásobníku PHM nebyla takto evidována, nelze řádně zkontrolovat vedení tohoto zásobníku za minulé měsíce.
Dnešní stav skladu APH je tento: APH 19 lt, což odpovídá včetně zásob v nádržích hlášení pro KV k 31.12.1958./ Z tohoto stavu je nutno vycházet, i když správným odpočtem v zásobníku vychází 17 lt./
Stav nafty 228 lt a stav oleje nebyl fysicky přezkoušen, avšak dle porovnání souhlasí.

Náčelník stanice byl revisní komisí poučen o závažnosti nedostatků ve vedení zásobníků APH a ve vedení příjmu i výdeje APH ze všech zdrojů.

Doporučujeme aparátu KV, aby poučil řádně náčelníky o vedení dokumentace APH, vedení knih a zajišťování APH pro vozidla, vzhledem k tomu, že i v budoucnu bude nutno používat i úhrad členů pro neprovozní jízdy vozidel.

Orgány KV i KA musí provádět důkladnou a hloubkovou kontrolu měsíčních hlášení spotřeby a výkonu vozidel a běžně je odsouhlasovávat s dokumentací na stanici.
Je nutno přísně kontrolovat nutnost jízdy vozidel, vykázané v kopiích poukazů k jízdám a neprovozní jízdy zásadně proplácet, způsobem, jaký byl dříve navržen.

b./ Letadla jsou řádně uložena, je jen nutno častěji zbavovat prachu.
c./ vozidla jsou celkově v dobrém stavu a u těch, které nejsou právě v provozu, jsou provedena zimní opatření.
d./ budovy. U upravené ubikace je nutno provést řádné předání do provozu a počítat s dokončením okolních úprav. Je nutno se též přesvědčit o řádném provedení opravy, vzhledem k zaplacené částce a původnímu návrhu.
Ve skladě se musí řádně upravit elektrická instalace, vzhledem k nebezpečí požáru.
Starý hangar hrozí sesutím a zde uložené letouny jsou v stálém nebezpečí zničení.
Uložení pohonných hmot neodpovídá bezpečnostním předpisům.
3./ protipožární opatření a prostředky jsou v pořádku, pouze voda není v dostatečném množství ihned k použití.

4./ Namátkovou kontrolou jsme zjistili, že členové mají řádně zaplaceny klubové příspěvky i příspěvky do ZO.

5./ Celkový dojem: V nynější době klidu je možno zlepšit pořádek v ubikacích i hangarech a využít i nové členy stanice k těmto pracem. O aktivitě členů svědčí zájem všech členů o výsledky prováděné revise a jejich věcné připomínky k zlepšení práce stanice. Revisní komise se pozastavuje nad způsobem prováděné inventury na stanici k 31.12.1958, která byla provedena samotným zodpovědným pracovníkem s. Vršovským, bez účasti orgánu KA/ inventarisační komise./.

Opatření:
1./ Zjistit náhony tachometru a zaplombovat.
Termín: ihned — Technik KA

2./ Používat pro vozidla výhradně bloky na benzin.
Náčelník stanice

3./ Zabývat se stavem starého hangaru.

4./ Zajistit instruktáž náčelníků o vedení zásobníku pohonných hmot a hmotného zásobování pohonnými hmotami
Technik KA

5./ Zajišťovat stálou kontrolu měsíčních hlášení spotřeby a výkonu vozidel.

Zapsal: Jaroslav Jičínský

Originál: KV Svazarmu
1 opis : KA Chrudim
2 opis : stanice Podhořany
3 opis : předseda RK KA
4 opis : rev. členové

Prověrka sice odhalila jistá „nedopatření“ v hospodaření s PHM včetně vystavování „jízdních příkazů“, ale spokojila se s pouhým konstatováním. Rovněž zaplombování tachometrů, na kterém se Rada stanice usnesla již 8.3.1959 nebylo provedeno, proto bylo zápisem znovu doporučeno.

Poněkud podivně vyznívá udivující „pozastavení se“ nad faktem (bod.1, čl.5), že prověrku hospodaření a následnou inventuru minulého roku 1958 si provedl náčelník sám bez zástupce Rady stanice či nadřízeného orgánu. Kontroloval tudíž tak sám svoji vlastní činnost!

Přesto to žádnému nadřízenému orgánu nevadilo.

Pro stanici bylo důležité, že i prověrková komise upozornila na nevyhovující statiku starého dřeveného hangáru. Tento bod zápisu pootevřel dveře k jednání o možnostech investičních akcí prostřednictvím financování ÚV Svazarmu.

3.listopadu 1959

Na návrh náčelníka Rada stanice svým usnesením vylučuje z řad létajících plachtařské žáky Rudolfa Skalického a Miroslava Miřejovského pro neplnění výcvikových úkolů.

(Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)

„Vyloučením M.Miřejovského tak začaly eskalovat osobní spory mezi ním a Vršovským. Mirek Miřejovský se totiž v rámci dědického řízení stal majitelem pozemku bezprostředně sousedícího s letištěm. Byť v této době byl povoláním krejčí, vstoupil do řad SNB a postupem času se vypracoval až na post velitele OO VB v Čáslavi, což byla věc, se kterou náčelník letiště Vršovský tak trochu nepočítal.

Bohužel osobní spory časem přerostly do roviny společenské: letiště versus majitel sousedícího pozemku. Přitom prvotní příčina neshod byla vyloženě malicherná: mezi pozemkem letiště a pozemkem M.Miřejovského stál plaňkový plot, který už měl svá nejlepší léta dávno za sebou, a některá plotová pole už zub času uhlodal. I rozhodl se Miřejovský, že svůj pozemek obežene plotem novým, drátěným. Jenže nedodržel přesně hranici pozemku, který netvořila přímka a v délce cca 15 metrů „zabral" asi 1,5 metru z pozemku letiště. Určitě by se problém dohodou vyřešil, ale Vršovák si počkal, až Mirek zabetonuje sloupky a natáhne pletivo. A pak si na něj šel stěžovat na Místní národní výbor!"

9.listopadu 1959

Ve smyslu hesla, že „železo se má kout, dokud je žhavé" a díky závěrům Prověrkové komise, trio Klínský, Jeník a Švabenský zpracovalo a předalo Krajskému aeroklubu Pardubice (a jeho prostřednictvím ÚV Svazarmu) základní situační projekt umístění objektů letištní logistiky, včetně důvodové zprávy, rozvržený do tří etap:

I.etapa - výstavba nového hangáru č.1 a dílny, obslužné komunikace včetně manipulační plochy před hangárem (1961-1964)

II.etapa - demolice dřevěného hangáru č.1, výstavba garážového komplexu, podzemní sklad pohonných hmot s výdejním stojanem, vybudování zdroje vody (1965-1969)

III.etapa - výstavba nového hangáru č.2 místo dřevěného hangáru č.2, výstavba zděné ubytovny místo dosavadní dřevěné včetně řídící věže a sociálního zařízení (1970 - 1975)

Plán rozvoje a harmonogram jednotlivých etap výstavby letiště byl navržen až do roku 1975, přičemž jednotlivé etapy zahrnovaly i postupnou modernizaci a rozvoj inženýrských sítí.

Cílem dokumentu bylo, aby byl zahrnut do plánu investičních akcí Svazarmu. Tehdy jedinou možnou cestou zařazení do plánu investičních akcí bylo prostřednictvím tzv. "akce Z". To byla zákonem povolená neplacená pracovní činnost obyvatelstva v oblastech, kde státní či obecní správa nezvládala úkoly ať již z důvodů finančních či v důsledku špatného plánování.

Proto od prvopočátku se počítalo s brigádnickou činností členské základny, a to zejména pro práce přípravné a pomocné.

23.listopadu 1959

Razítko základní organizace (klubu, OV)

SLIB

Dnes, kdy nám byla dána důvěra a svěřena funkce členů výboru ~~ZO~~ (rady klubu) Svazarmu, slibujeme, že povedeme všechny členy k plnění politicko výchovné, propagační, výcvikové, sportovní a jiné činnosti tak, abychom i my pomohli při upevňování obrany naší vlasti.

Ve spojitosti s upevňováním obrany vlasti budeme za spolupráce členů ~~ZO~~ (klubu) upevňovat a střežit nerozborné přátelství našeho lidu se záštitou světového míru — Sovětským svazem.

Jsme si vědomi toho, že pracující lid Československa svěřil členům naší ~~základní organizace~~ (klubu) pro úspěšné zajištění výcviku a sportu značné hodnoty. Vzhledem k tomu slibujeme, že budeme dbát o správné a šetrné využití finančních a materiálních prostředků, zvýšenou pozornost budeme věnovat správnému a bezpečnému uložení, ošetřování a využití materiálu, který má naše ~~ZO~~ (klub) k disposici. Povedeme členy k tomu, aby převážnou část učebních, výcvikových pomůcek a ostatního zařízení budovali svépomocí, aby výdaje vynaložené na výcvikovou a sportovní činnost byly co nejmenší.

Jsme si vědomi osobní odpovědnosti za svěřené hodnoty, které používá naše ZO (klub) k zdárnému zajištění výcvikové a sportovní činnosti.

V Odhaiamd dne 23. 11. 1959

[signature] [signature]

Podpisy členů výboru ZO, rady klubu, OV.

Kopii si ponechá ZO (klub), originál předat OV Svazarmu.

J 1 — 12535 58

Doklad toho, jak ve stanici fungovala administrativa: dokument má datum 23.11.1959, ale podpisy jsou členů Rady stanice, kteří funkce vykonávali pouze do 21.5.1959!

5.prosince 1959

Je pro tento rok svolána poslední členská schůze.

(Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)

„Byl jsem v té době opět zvoleným předsedou Rady stanice a svolání členské schůze jsem odmítal, protože „výročka" se uskutečnila již 18.října 1959 a nebylo v podstatě co řešit a projednávat. Nicméně náčelník letiště to postavil ´politicky´ a bez mého vědomí svolal schůzi sám.

Účast na této členské schůzi nebyla nejhojnější, ale to mu nevadilo (či spíš se mu to hodilo), aby prosadil svůj návrh na vyloučení z řad členů stanice instruktorů bezmotorového létání Františka Horáka a Evy Balašové-Horákové včetně vydání zákazu vstupu na letiště pro ně. Vyloučení jmenovaných bylo odůvodněno ´neplněním povinností člena Krajského aeroklubu a instruktora´. O tomto usnesení se nehlasovalo, prostě bylo vzato na vědomí a postiženým ani nebyla dána možnost vysvětlení a obhajoby. Později se ukázalo, že na tuto schůzi ani nebyli pozváni!

Vnitřně jsem byl takovým jednáním zhnusen a otřesen. Opět jsem zvažoval rezignaci, ale nově nabytá zkušenost o tom, jak lehce je možné s lidmi ´zatočit´, dnes to už mohu přiznat, mě vyděsila. Náčelník se stal neomezeným pánem letiště a já měl létání natolik rád, že jsem zatnul zuby a ´srovnal se do řady´.

Nás, kteří jsme v roce 1946 v Pardubicích s létáním začínali, už zbylo jen pár: Jeník, já, Krupka, Štrych, Švabenský, Vršovský. Ani těch, kteří pamatovali počátky létání a budování letiště na Novém Dvoře v roce 1950, nebylo mnoho:Balaš, Bednář, Kačerová-Vršovská, Miřejovský J., Moravec, Pilná-Jeníková, Tichý, Zobač. Ostatní odešli létat jinam nebo létat přestali či byli jako nepohodlní ´odejiti´.

V té době nám všem bylo kolem třicítky, každý měl své starosti jak uživit rodinu a zcela logicky se snažil vyhýbat trablům. Zjevně platilo přísloví ´co tě nepálí, nehas´. Přicházeli (a odcházeli) mladší, nepátrali po minulosti, která jim byla lhostejná. Chtěli jediné: chtěli létat!

Vršovský měl respekt, to nepopírám. Nevybudoval si ho však svým charakterem, nýbrž funkcí. Obecně začalo platit, že náčelník letiště je ´první po Bohu´ a my, znalí věci, jsme mlčeli.

A tak jeho moc neustále narůstala a v kontextu s politickým klimatem té doby byla i jeho pozice neotřesitelná. Lehce se mu potom dařilo manipulovat nejen s lidmi, ale i s historií!

Dnes, s odstupem několika desetiletí, není problém přiznat chybu. Ano, měli jsme se proti mnohému ohradit, jenže v té době se kritika rovnala vyhazovu z letiště! A my nebyli žádní hrdinové, ale létání byl náš život."

19.prosince 1959

Na posledním zasedání Rady stanice v tomto roce bylo rozhodnuto věnovat Závodní organizaci ROH VÚOS Rybitví darem zpětný naviják, který v roce 1952 vymyslela a zhotovila parta kolem Jirky Záveského. Ten potom několik let sloužil v Krkonoších na rekreační chatě zmíněné organizace jako lyžařský výtah. Pamětníci hovoří, že na vrchol lyžařského svahu vytáhl až šest lyžařů najednou! Jeden z nich ale vždy musel dolů sjet i s lanem.

20.prosince 1959

Poslední letový den v roce! Létají se aerovleky, ale do vzduchu jdou jen VT-25 OK-3092 a dvousedadlovka VT-109 OK-3253. Ostatní kluzáky mají roční limit přelétaný.

Žák základního bezmotorového výcviku Zdeněk Zborník; Nový Dvůr, podzim 1959

Tak skončil rok 1959, kdy bylo evidováno 115 letových dní a nalétáno 867 hodin a 35 minut při celkem 2593 startech (1968 navijáků, 625 aerovleků). Tři piloti získali plachtařský výkonnostní odznak „stříbrné C“ FAI.

Členská základna ke konci roku vykazovala 72 pilotů (motorových a bezmotorových) a plachtařských žáků. Následně se ale toto číslo podstatně snížilo. V následujícím roce 1960 v dalším výcviku už nepokračovali: Čech Miloš, Froněk František, Horák František, Horák Jan, Horáková Eva, Horník, Chobola Milan, Karel Jiří, Kubíček Jan, Mika Josef, Skalický Rudolf, Škoda Štefan, Ulka Miroslav, Václavek Richard, Volejník Josef.