1955

11.ledna 1955

Je svolána Výroční členská schůze, která mimo jiné volí i novou Radu stanice:

Zápis

z výroční členské schůze, radiokluby stanice Svobodárny, konané dne 11. ledna 1955, do Svazarmu v Havlíčkově.

Zúčastnili se prezenční listiny.
Jako hosté: za KA s. Vacajlík, s. Vajlič, s. Trčník.

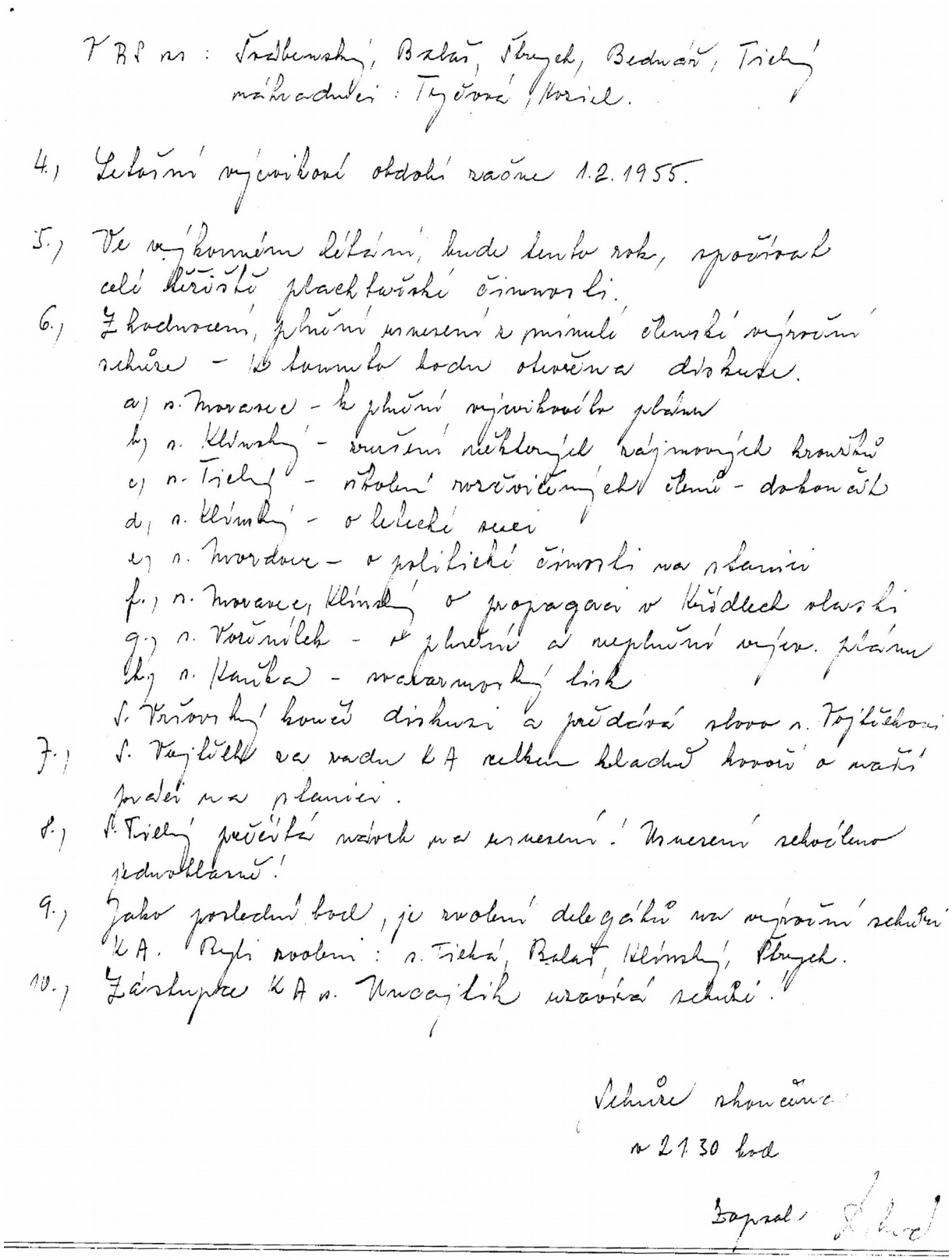
Schůzi zahájil náčelník radiokluby stanice Svobodárny s. Dalibor Kaňka v 19.00 hod,

1.) Program schůze:
a) Zpráva o činnosti stanice – s. náčelník
b) Splnění mezinárodního plánu -"-
c) Závazky na členy stanice
d) Zhodnocení plnění usnesení z minulé členské výroční schůze
e) Evidence svazarmovského listku
f) mandátní zpráva
g) Zahájení schůze členem KA.

2.) Zvolen předsednictvo schůze: Zvolení s. Trčovský, členka s. Klímová. Předsedou zvolen s. Trčovský, který se ujímá vedení schůze dle výše navrženého programu.

3.) S. Klímová – mandátní zpráva. Ke zpráce volební komise.
Navržení: za náčelníka stanice – kandidátka: s. Kaňka
ZVD s. Trčovský
RNV přečtení elaborátu – nikdo z navržených

Volební komise se usnesla s předmětem schválila jednohlasně
náčelník NV Svobodárny – s. Dalibor Kaňka
ZVD NV -"- – s. Edvard Trčovský



VRS ns: Švabenský, Balaš, Štrych, Bednář, Tichý
náhradníci: Tyčová, Koziel.

4.) Letošní výcvikový období začne 1.2.1955.

5.) Ve výcvikovém létání, bude letos rok, spolupracuje celé družstvo plachtařské činnosti.

6.) Z hodnocení, plnění usnesení a příští členské výroční schůze - ke kterému bodu otevřena diskuse.
a) s. Moravec - k plnění výcvikového plánu
b) s. Klímský - zvýšení počtu zájmových kroužků
c) s. Tichý - volení rozvíjejících členů - dokončit
d) s. Klímský - o letecké směr
e) s. Moravec - o politické činnosti na letišti
f.) s. Moravec, Klímský o propagaci v křídlech vlasti
g.) s. Vorlíček - k plnění a nesplnění výcv. plánu
h.) s. Kaňka - socialistický lisk
S. Tichý končí diskusi a předává slovo s. Vejtěchovi

7.) S. Vejtěch na radu KA velkou skladbě hovoří o naší pravděpodobné práci.

8.) S. Tichý přečítá návrh na usnesení. Usnesení schváleno jednohlasně.

9.) Jako poslední bod, je zvolení delegátů na výroční schůzi KA. Byli zvoleni: s. Tichá, Balaš, Klímský, Štrych.

10.) Zástupce KA s. Vrzavý zdravící schůzi.

Schůze skončena
v 21.30 hod

Zapsal:

Navijáková stanice Podhořany tedy vstoupila do roku 1955 s nově zvolenou Radou ve složení: Josef Tichý jako předseda Rady, Zdeněk Balaš, Karel Bednář, Vlastislav Štrych a Viktor Švabenský jako členové Rady. Zdeněk Koziel a Zdena Tyčová byli zvoleni jako náhradníci Rady.

Do funkce náčelníka stanice byl jmenováním potvrzen Dalibor Kaňka a jako jeho zástupce pro věci politické jmenován KV Svazarmu Eduard Vršovský.

Předsevzetí přijaté Výroční členskou schůzí 11.1.1955, že praktický letecký výcvik bude zahájen k 1.2.1955, se nenaplnilo. Nejen počasí, ale i technické problémy byly příčinou, že se tak nestalo. I když v říjnu minulého roku byl členskou schůzí přijatý plán prací na jaro 1955, nebyly připraveny navijáky a ani pozemní technika. Naviják Herkules H-2 č.263, který sice byl v dobrém technickém stavu a schopen okamžitého provozu, byl Krajským aeroklubem předisponován do Chotěboře. Druhý staniční naviják, který aeroklub obdržel na sklonku minulého roku ze Skutče, Herkules H-2 č.212, však nebyl v provozuschopném stavu a vyžadoval před zahájením pravidelného provozu jistou péči.

U navijáku Stratílek STM-3 č.173 byl též shledán závažný problém na motoru, který jej vlastně pro téměř celou následující sezónu vyřadil z používání a technik Viktor Švábenský tak byl nucen na navijáku provést kompletní generální opravu. Není však bez zajímavosti, že v podzimních měsících, když „Herkules" stávkoval, „Stratílek" opět sloužil ke startům.

Rovněž podmáčená plocha letiště, která si po loňských zemních úpravách ještě dokonale „nesedla", nedávala záruku bezzávadového provozu. Ten byl tedy zahájen až v polovině dubna 1955.

Panovaly obavy, zda bude možné s takovým zpožděním zvládnout počet létajících, zejména v kategorii žáků, ale ty se ukázaly jako plané, protože zde se projevila značná fluktuace daná nejen státně-bezpečnostními a společensko-politickými prověřovacími procesy, ale i tím, že mnozí z žáků se nechali od létání odradit slabou intenzitou výcviku v roce 1954 a i mnohdy přeháněným důrazem kladeným na téměř vojenské chování a vystupování!

V Přelouči byl mezitím motorový provoz zahájen sice již v únoru, ale začaly se trousit zvěsti o tom, že letiště bude uzavřeno díky sílícímu vojenskému provozu na pardubickém letišti. Část motorových pilotů nad těmito zvěstmi mávla rukou, ale ti vnímavější tušili, že jde „do tuhého" a pomalu, ale jistě svoji činnost přenesli na letiště ve Vysokém Mýtě nebo v Chrudimi.

V Čáslavi-Chotusicích byly na ještě nedokončeném letišti dočasně rozmístěny první letecké jednotky, kdy zde krátkodobě při letecko-taktickém cvičení působily letouny MiG-15 od 8. stíhacího leteckého pluku z letiště Praha-Kbely. Během roku 1955 byl na letiště v Čáslavi dočasně přesunut i 6. stíhací letecký pluk, dislokovaný na letišti Sliač na Slovensku. Pluk se zde přeškoloval na proudové letouny MiG-15 a po přeškolení se přesunul zpět na letiště Sliač.

Rok 1955 byl rokem I.celostátní spartakiády, která měla navázat na dřívější Všesokolské slety jako velkolepá masová tělocvičná přehlídka, ovšem se silným ideologickým podtextem militantního a industriálně budovatelského étosu.

Pochopitelně, že nácvik na spartakiádu se i na základní úrovni organizací Svazarmu stal záležitostí víc politickou než sportovní a ze strany nadřízených orgánů byl vyvíjen enormní tlak, aby i svazarmovské organizace, piloty nevyjímaje, naplnily požadované kvóty cvičenců.

A tak se stalo, že Navijáková stanice Podhořany dostala za úkol secvičit základní tvar pro prostná cvičení v rámci svazarmovského vystoupení. Pod vedením cvičitelů Balaše a Kulhánka, kteří museli absolvovat speciální výcvikové soustředění v Poličce, se nacvičovalo nejprve na letišti, později v sále restaurace v Popkovicích. Nicméně, výsledky nácviků nepředurčily cvičence k vyvrcholení na pražském Strahově! Ti se v počtu 15 lidí zúčastnili v Praze pouze slavnostního pochodu, který se konal před zahájením hromadných vystoupení.

27.ledna 1955

Plachtařský instruktorský sbor rozšiřuje manželka E.Vršovského, Naděžda.

19.dubna 1955



Dobrý příklad pro ostatní

Na první pohled byste řekli: „Nesmělý, skromný a jistě hodný člověk.“ Měli byste však pravdu pouze v tom, že soudruh Tichý je skromný a hodný, ale rozhodně ne nesmělý člověk. Nemůže ani takovým být, protože je plachtař, a to dobrý plachtař. Také jeho práce nám důrazně dokazuje, že po nesmělosti není u něj ani stopy. To jsme však trochu předběhli, začneme tedy pěkně od začátku.

Představte si, že by vám někdo řekl: „Získal jsem 100 lidí do Svazarmu.“ Jistě byste právem takového člověka obdivovali. A věřte, že jsme byli nadšeni při této zprávě: „V krajském aeroklubu Pardubice je plachtař, který získal 137 nových členů do Svazarmu.“ Rozjeli jsme se za ním. Krátký telefonický rozhovor z vrátnice jeho pracoviště a plachtař Josef Tichý přichází.

Soudruh Tichý létá již deset let. Létání má rád a proto také vykonává práci plachtařského instruktora II. třídy na jedné navijákové stanici Pardubického kraje. Pracuje v Rybitví, kde zastává též funkci předsedy ZO Svazarmu. Loňského roku si dal velmi pěkný závazek: „Do 15. ledna 1955 získám 100 nových členů.“ A výsledek? Začátkem listopadu začal s náborem a do stanoveného termínu se přihlásilo do Svazarmu, po rozhovoru s ním, 137 děvčat a chlapců.

Tím však práce s. Tichého neskončila. Říká: „Když získáme lidi, musíme se o ně také starat, musíme jim dát práci.“ A soudruh Tichý se o ně staral s pečlivostí skutečně leteckou. Devadesát z nich si založilo za jeho pomoci základní organisaci v odborném učilišti státních pracovních záloh č. 17 v Rybitví, kde již dnes pracují noví svazarmovci v jednotlivých kroužcích. Někteří měli velký zájem o letectví. Pro ty zajistil jako instruktora soudruha Moravce.

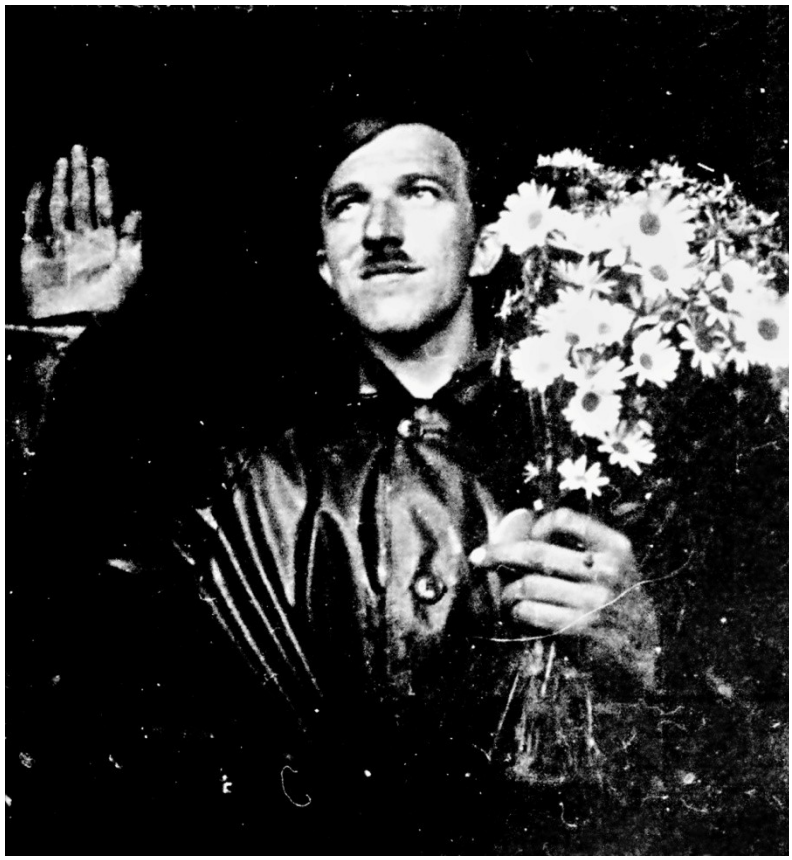
Pro tyto úkoly však nezapomíná na létání a na svoji základní organisaci, ve které je většina členů již zapojena v krajském aeroklubu Pardubice. Je radostné, že ze sedmi děvčat, která jsou v organisaci, již čtyři létají na větroních.

K tomu není třeba mnoho dodávat. Snad jen to, že potřebujeme tisíce jemu podobných v našich řadách. Potom bude náš Svaz organisací nejen masovou, ale její členové ovládnou dokonale i všechny stroje a techniku, jako s. Tichý bezmotorové letadlo.

Členové základní organisace Svazarmu v Rybitví mohou být právem hrdi na svého předsedu. Víme však, že s. Tichý není mezi sportovními letci jediný tak dobrý Svazarmovec. Napište nám o jemu podobných.

J. F. Šára

(Křídla vlasti 8/1955)



Josef Tichý

Dvě fotografie, jedna tvář – Josef Tichý. V roce 1955 předseda Rady stanice, plachtařský instruktor, schopný organizátor, „srandista“ a hlavně velký ctitel něžnější poloviny lidstva.

Byť člen KSČ, také ale vášnivý kritik poměrů ve společnosti, na pracovišti i na letišti! Jeho povahou bylo „jít do všeho čelem“, bez ohledu na následky. A ty se často dostavovaly.

Výše uvedené foto vzniklo jako parodie a recese k 10.výročí smrti jistého, celým světem nenáviděného válečného zločince a mělo být utajeno jen v úzkém okruhu nejbližších kamarádů na letišti. Ale jak se to v životě občas stává, i to největší přátelství někdy dostane trhlinu a změní se v zášť a nenávist. Tak se tento pečlivě utajovaný snímek po čase dostal do rukou všemocné StB a Tichý měl na problémy „zaděláno“.

První kolo se mu sice podařilo „ukecat a zahrát do autu“, ale tento „poklesek“ mu nikdy nebyl zapomenut a vždy, když Tichý začal více „vyčuhovat“ z řady, bylo mu příslušnými orgány důrazně a stranicky připomenuto, kdo v této republice otáčí kormidlem dějin!

Bylo sice pár podezřelých, ale nikdy se nezjistilo, koho přičiněním se fotografie do rukou StB fotku dostala!

28.dubna 1955

Na letišti ve Skutči se poprvé schází výbor Plachtařského odboru, který byl při Krajském aeroklubu Pardubice nedávno založen. Do čela odboru byl ustaven Bohdan Wachtl z Chotěboře, za Podhořany byl do výboru nominován Dalibor Kaňka a Vlastislav Štrych.

Bylo rozhodnuto, že v rámci kraje budou ve Skutči v péči odboru uspořádána dvě soustředění výkonných plachtařů, a to: od 21.5. do 4.6.1955 (účast za Podhořany: Balaš, Štrych, Švabenský) a od 5.6. do 19.6.1955 (účast za Podhořany: Bednář).

6.květen 1955

Opatření k odstranění nedostatků v leteckém provozu a činnosti stanice KA.

Vysoké Mýto dne 6.května 1955.

K odstranění nedostatků v org.létání,vedení výcviku a kádrové evidenci, jakož v obětavosti a odpovědnosti všem náčelníkům a instruktorům ukládám:

1./ Prostudovat směrnice pro strážní službu na letištích a uvést v platnost s okamžitou platností jejich provádění.Odchylky v žádném případě nejsou přípustny.Výkon strážní služby kontrolovat osobně v různou noční dobu nejméně 1 x v týdnu.O kontrolách provádět zápis v knize "hlášení".

2./ Zajistit kontrolu všech osob vstupujících na letiště,podle rozkazu KA z roku 1954.Osoby,které se domáhají vstupu na letiště neoprávněně vykázat,případně předat SNB.

3./ Učinit taková opatření,aby klíče od hangáru se nedostaly do rukou nepovolaných osob.O výdeji a vrácení klíčů vést evidenci /sešit/.

4./ Výcvik organisovat přesně podle vydaných směrnic ÚV Svazarmu a předpisu o létání.Za tím účelem tyto směrnice probrat na shromáždění se všemi členy a jejich znalost přezkoušet.Znalost na výtečnou se vyžaduje u instruktorů.

5./ Přípravy k létání a vedení evidence provádět přesně podle směrnic ÚV Svazarmu.Za tím účelem na shromáždění stanice probrat se všemi členy a jejich znalost přezkoušet.Znalost na výtečnou se vyžaduje u všech instruktorů.

6./ Zastavit létání všem,kdo prokáží nevyhovující znalosti výše uvedených směrnic a základních ustanovení předpisu o létání.

7./ Zavést s okamžitou platností evidenci členů do tiskopisů,které navrhl a rozeslal plachtařský odbor.

8./ Zajištění letadel na stojánce provádět podle rozkazu KA z r.1954. Dále potom podle těchto pokynů vydaných ÚVS:
1./ Před příchodem studené fronty a během jejího průchodu sklidit všechny letadla.
2./ Ukotvit letouny na stojánkách ve vodorovné poloze za křídla a ocas konopnými lany.
3./ Ustavit min.2 lidi k jednomu větroni.
4./ Řídící páku do polohy potlačeno av této poloze zajistit.

9./ Nemůže-li být létání zajištěno podle směrnic ÚV Svazarmu o řízení a organisaci let.provozu,nesmí se létání konat.

10./ Plánování let.provozu provádět podle pokynů,uveřejněných v rozkaze KA a bezpodmínečně dodržovat formy a časové termíny.

11./ Upevňovat na letištích přísnou kázeň a netrpět ve výcviku takové členy kteříkse k požadavkům uvědomělého plnění všech povinností Svazarmovského letce stavší negativně.

12./ Zvýšenou pozornost věnovat kádrovému výběru členů do výcviku a včas činit opatření proti nežádoucím živlům v našich řadách.

13./ Uvědomělé plnění všech úkolů,vysokou kázeň a pořádek zvyšovat cílevědomou a systematicky prováděnou politickovýchovnou prací s stranicko - politickým zajišťováním let.dnů,podle plánu politicko-výchovné práce.

14./ Všem instruktorům plnit úkoly,které jim ukládají předpis o létání a směrnice pro leteckou činnost.Stát se v plném slova smyslu vychovateli svých svěřených žáků.

Náčelník KA
major

K o h o u t e k Jaroslav

Instrukce náčelníka KA; Vysoké Mýto, 6.5.1955

17.května 1955

K doplnění výše uvedeného vydává Plachtařský odbor Krajského aeroklubu Pardubice tuto směrnici, kterou toho dne schválil na svém zasedání:

„Zvýšení kázně a vojenského vystupování.

Rozkazy předčítati v nástupu, zajistiti jednotný způsob při nástupu do letadla takto: Při dvojím řízení – instruktor stojí u kabiny letadla a žák přichází podle křídla na 3 kroky k instruktorovi a v pozoru žádá: ´Soudruhu instruktore, dovolte mi vstoupiti do letadla.´ Instruktor odpoví:´Proveďte!´ Po tomto povelu žák odpoví: ´Provedu.´, a přikročí k nastoupení. Při samostatných letech totéž, avšak na stanovišti instruktora, který místo povelu ´Proveďte!´ stanoví žáku nebo pilotu jasný a stručný rozkaz k prováděnému letu: např.: ´Proveďte let na pravém okruhu a s jednou 360 zatáčkou po druhé zatáčce!´ Žák nebo pilot odpoví: ´Provedu.´, a odejde k nástupu do letadla.“

Současně Plachtařský odbor KA potvrzuje nominaci E.+N.Vršovských na II.CPZ.

21.května 1955

Na letišti Ústřední plachtařské školy ve Vrchlabí jsou zahájeny II.Celostátní plachtařské závody. K soutěži bylo nominováno 39 plachtařů z celé republiky včetně reprezentantů Navijákové stanice Podhořany – Eduarda a Naděždy Vršovských.

Při závodech, které trvaly do 10.6.1955, bylo vyhlášeno 7 letových disciplín. Eduard Vršovský v konečném hodnocení obsadil 14.místo, Naděžda Vršovská skončila na místě posledním.

17.června 1955

Toho dne je evidován zřejmě poslední let z letiště Přelouč. Oficiálním důvodem zrušení letového provozu byla nevyhovující délka VPD.

Neoficiálně, ale s pravděpodobností hraničící s jistotou, důvod zrušení tohoto svazarmovského letiště tkvěl v nárůstu letového provozu proudové bojové techniky na vojenském letišti v Pardubicích a v dostatečné kapacitě letišť určených k motorovému výcviku (Chrudim a Vysoké Mýto).

Motorová, bezmotorová i pozemní technika byla z Přelouče předisponována do jiných aeroklubů (8.5.1955 byl Navijákové stanici Podhořany předán VT-24 „Krajánek“ OK-8319, ten byl ale vzápětí 19.6.1955 „převelen“ do Skutče), z hangáru a provozní budovy na letišti v Přelouči se staly sklady.

Na místě teď již bývalého letiště v letech 1958-1959 vystavěl Československý svaz myslivců střelnici.

V prázdninovém období roku 1955 se na letišti v Novém Dvoře uskutečnila internátní plachtařská soustředění pro všechny kategorie pilotů a žáků.

Ač nově vystavěná ubikace nebyla ještě zcela dohotovena a ani připojena k elektrické síti, k ubytování již posloužila. Vnitřní uspořádání dalo vzniku sedmi místnostem, z nichž šest mělo sloužit jako nocležny s celkovou kapacitou kolem 30 lůžek, sedmá byla společenskou místností – učebnou.

Koncentrace lidí po celé tyto dny však s sebou přinesla i zcela prozaický problém. Už Jan Neruda svého času napsal fejeton „Kam s ním?“, a to se jednalo pouze o slamník! Prekérní situaci vyřešil Zdeněk Balaš, když během několika dnů vyrobil pohlednou „kadibudku – dvousitz“. Zvlášť dámy, zvlášť páni! Pak už stačilo u plotu vykopat jen jámu patřičných rozměrů.

Problémem však zůstávala pitná i užitková voda. Pro tu pitnou se zatím chodilo k „babičce“ Miřejovské, ale protože na letišti byla voda skoro všude, stačilo mezi barákem a

„dolním“ hangárem do země zapustit tři betonové skruže a voda byla. Tehdy nikdo neřešil její hygienickou nezávadnost, přestože se na jižní konec letiště vyvážela močůvka ze žump a septiků málem celé vesnice. Ale co paměť sahá, není známo, že by z vody na letišti došlo k nějaké nákaze!



Klínská Věra a Tyčová Zdena „krotí Svoboďáčka“, vlevo studna; Nový Dvůr, léto 1955



Nástup k dennímu rozkazu před hangárem; Nový Dvůr, léto 1955

Konečně tedy nastalo období intenzivního létání, ale i plnění pomoci národnímu hospodářství tak, jak stanovil ÚV Svazarmu. Jednalo se většinou o výpomoc „lacinou pracovní sílou“ místnímu JZD při osevních pracích (sběr kamení z polí) a senoseči. Při těchto jednorázových akcích během jara a léta odpracovali členové stanice v zemědělství 147 brigádnických hodin.



Byla i kultura; zleva: Václav Maštalíř, Jiří Zahradník, Josef Kulhánek, Karel Bednář; Nový Dvůr, léto 1955

Plánovaná soustředění bezmotorových pilotů (17.-31.7.1955) byla zajištěna leteckou technikou představovanou dvousedadlovými cvičnými kluzáky 3x VT-109 „Pionýr“ (OK-2243, 3253, 4061), cvičnými větroni 3x VT-24 „Krajánek“ (OK-8319, 8323, 8523) výkonnými větroni 1x VT-25 „Šohaj“ OK-3092 a 2x VT-125 „Šohaj 2“ OK-0723, 0744. K disposici měl být i dvousedadlový větroň VT-130 „Kmotr“ ze Skutče. Připraveni byli instruktoři Kaňka, Tichý, Štrych, Vršovský. Pro navijákový provoz byl k dispozici opravený záložní naviják H-2 č.212. Jediné, co opravdu chybělo, byl schopný traktor pro zpětný transport navijákových lan. Stařičký „Svoboďáček 12“ totiž co chvíli stávkoval a jeho průběžné opravy stály mnoho úsilí, nákladů i času. Mimo potřebné technické zajištění bylo ke schválení KA Pardubice předloženo i organizační zabezpečení formou denního řádu pro letový i neletový den.



Instruktor Vlastislav Štrych

8.července 1955

Podhořany, 8.července 1955.

Věc: Denní řády pro soustředění v Podhořanech.

S v a z a r m ,
krajský aeroklub,

V y s o k é M ý t o .

Zasílám Vám vypracované denní řády pro letový i neletový den, které jste si vyžádali č.j. 251 ze dne 1.července 1955:

Denní řád pro letový den :

6,00	budíček
6,05 - 6,20	rozcvička
6,20 - 6,40	osobní úprava a úklid ubikace
6,40 - 7,00	snídaně
7,00 - 7,05	nástup
7,05 - 7,30	příprava materiálu pro provoz, vytýčení startu, přemístění navijáku na stanoviště,
7,30 - 7,40	předletová příprava
7,40 - 7,55	polit.informace
7,55 - 8,05	přemístění tech.prostředků na start
8,05	zahájení provozu
8,05 - 17,00	provoz (polední přestávka se určí dle potřeby - záleží na počasí)
17,00	konec provozu
17,00 - 17,45	přesun materiálu k hangáru a úklid mater.
17,45 - 18,15	rozbor letového dne
18,15 - 20,00	údržba a nutné opravy materiálu
20,00 - 20,30	večeře
20,30 - 20,40	vyhlášení rozkazu na příští den
20,40 - 22,00	osobní volno
22,00	večerka

Denní řád pro neletový den :

7,00	budíček
7,05 - 7,20	rozcvička
7,20 - 7,40	osobní úprava a úklid ubikace
7,40 - 8,00	snídaně
8,00 - 8,05	nástup
8,05 - 8,15	vyhlášení programu neletového dne
8,15 - 11,45	studium, přípravy
11,45 - 13,00	oběd
13,00 - 17,00	údržba materiálu
17,00 - 17,15	nástup, vyhlášení rozkazu na příští den
17,15 - 20,00	organisované volno
20,00 - 20,30	večeře
20,30 - 22,00	osobní volno
22,00	večerka

Náčelník stanice : Dalibor Kaňka.

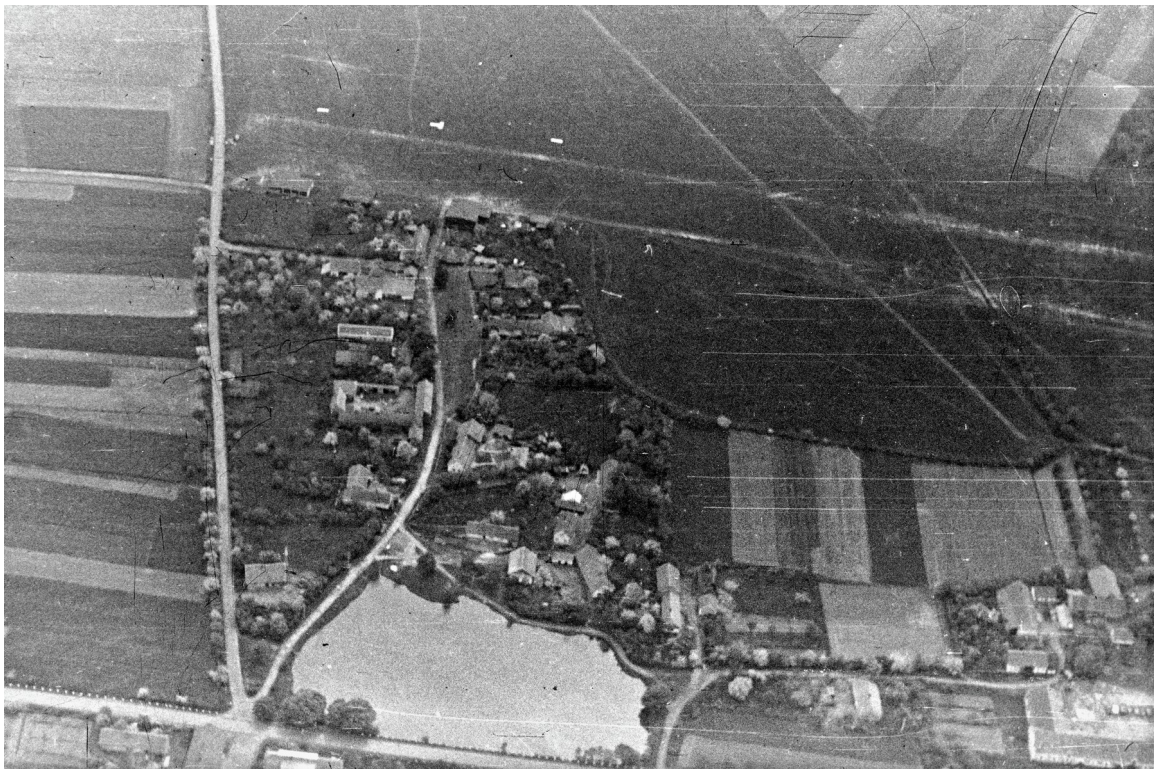
Denní řád soustředění; Nový Dvůr, léto 1955



V kabině „Pionýra“ zleva: Jiří Zahradník, Josef Tichý; Nový Dvůr, léto 1955

Počátkem července 1955 Krajský aeroklub Pardubice přesídlil z Vysokého Mýta na letiště v Chrudimi. Ve funkci náčelníka KA zůstal mjr. Jaroslav Kohoutek.

Změna se odehrála ve složení Krajského výboru Svazarmu Pardubice: na post předsedy KV byl dosazen kpt. Karel Jukl.



Pohled na letiště od severu; Nový Dvůr, léto 1955



Zleva: instruktor Josef Tichý, Rostislav Koudela, Jiří Zahradník, Ladislav Grygarčík, Miloš Zavoral, Václav Maštalíř; Nový Dvůr, léto 1955



Zleva: Naděžda Vršovská, Miluše Pilná/Jeníková, Zdena Tyčová/Moravcová; Nový Dvůr, léto 1955

26.července 1955

Na letišti v Novém Dvoře nadále panoval čilý ruch. Soustředění probíhala téměř podle plánu, a tak se létalo, jak to šlo. Jenže, na úkor létání poněkud vázla politicko-výchovná činnost a to neuniklo bdělému zraku funkcionářů KA!

Svaz pro spolupráci s armádou
Krajský aeroklub
letiště
C h r u d i m .

Čj...289.... OS/55
26. července 1955.

Věc: Plnění plánu pol.vých.
a prop. práce.

Svaz pro spolupráci sarmádou
N.Y
Podkovany

Plnění plánu pol. vých. a prop. práce poslední dobou na stanicích zaostává. Svědčí to o malém zájmu jak ze strany náčelníka stanice, tak i ZNP stanice. Plány pol. vých. a prop. práce všechny stanice obdržely včas, s uvedenými úkoly, které maji splnit. První podmínkou pro řádnou práci je vypracování plánu. Termín, kdy měl být plán vypracován, byl 12.7.1955. Tento základní úkol splnila však jen stanice Skuteč. Do dnešního dne však ostatní stanice plán nevypracovaly. Právě nyní, ve III. čtvrtletí, kdy všechny stanice pořádají soustředění, je nejlepší příležitost jak na členy stanice působit a zapojit je do provádění pol. vých. práce. Zvláště je třeba věnovat více pozornosti instruktorům, kteří tuto práci přehlížíí a stavějí se k ní záporně.

Nelze oddělovat provádění výcvikové činnosti od pol. vých. a propag. práce. Obě dvě úzce spolu souvisí, a právě dobře prováděná politická práce nám zajišťuje splnění úkolů, daných nám plánem branné přípravy.

Ukládám proto všem náčelníkům stanic a ZNP stanice, vypracování plánu pol. vých. a propag. práce na III. čtvrtletí do 31. července 1955 a odeslat ku schválení na KA Chrudim.

Stanice, které budou provádět soustředění plachtařů, pokud tak ještě neučinily, zašlou okamžitě plán politického zajištění soustředění s přihlédnutím na úkoly dané plánem na II. čtvrtletí.

Náčelník KA
major

za správnost: Žižka

Kohoutek Jaroslav

Vytýkací dopis náčelníka KA; Chrudim, 26.7.1955

1.srpna 1955

Do funkce strážného je přijat místní usedlík Josef Tlapák. Má nahradit dosavadního strážného K.Vršovského, s jehož výkonem služby nebyla vyjádřena spokojenost.

Tím, že Kaňka, jako náčelník stanice, v minulosti několikrát K.Vršovskému vytýkal laxní přístup ke službě a později mu prostřednictvím KV Svazarmu Pardubice podal výpověď z pracovního poměru z důvodů neplnění základních povinností zaměstnance, vysloužil si nevraživost celé Vršovského rodiny.

19.srpna 1955

V rámci aeroklubů Svazarmu se zavádí dokument „Kniha rozkazů pro létání“, který pak na dlouhá desetiletí leteckou činnost provází. Na Novém Dvoře pro tento rok se začíná letovým dnem č.23.

1.září 1955

Dalibor Kaňka je nečekaně a k údivu téměř všech členů stanice odvolán z funkce náčelníka, na jeho místo je jmenován Eduard Vršovský!

(Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)

"Ono to vlastně začalo už tím, když se Eduard Vršovský vrátil z vojny a ejhle …. náčelníkem už byl Kaňka! Každý věděl, že Vršovák si na ten flek brousil zuby a nemohl rozdejchat, že ho Kaňka přeskočil. Bral to jako osobní potupu, protože se ve všech ohledech považoval za široko daleko nejlepšího a nejzkušenějšího pilota!

Určitě by se byl už dřív pokusil Kaňku vystrnadit, ale v cestě k moci mu stál problém. Ten tkvěl v tom, že Kaňka naprosto bez problémů zvládal administrativu vážící se k chodu stanice a krom toho, že uměl psát na stroji a měl úhledný rukopis, dokázal se vypořádat i s úskalím české gramatiky, což zdaleka nebyla Vršovského doména. A navíc, oba byli členy KSČ a straníci přeci drží pospolu!

A tak boj probíhal skrytě. První viditelné nesváry obou stran začaly s vystěhováním rodičů Vršovského z ´pavilonku´ a vyvrcholily vyhozením jeho otce z místa strážného.

Svým dílem ke Kaňkově dehonestaci přispívala s typicky ženskou rafinovaností Edova manželka Naděžda, která na Kaňkovi nenechávala niť suchou a pomluvami nešetřila.

A protože se na letišti po zvolení nové Rady v čele s předsedou Pepkem Tichým v lednu 1955 moc nedařilo plnit úkoly na poli politicko-výchovné činnosti, Vršovský jako ZNP (zástupce náčelníka pro věci politické) rád jezdil na ´kraj´a pod záminkami snahy o zkvalitnění ideologické práce, prohodil sem tam jedovatou slinu. To zcela záměrně před náčelníkem KA mjr.Kohoutkem, jehož byl oblíbencem!

A tak byl komplot završen. Kaňka až do poslední chvíle netušil, že bude zbaven funkce. Svědčí o tom i fakt, že na září měl naplánováno Krajským aeroklubem školení a sám vypracoval na období od 5.9. do 16.10.1955 rozdělovník strážní služby na letišti, na níž se podílel. Byl tedy notně zaskočen tím, když za ním Kohoutek s Vršovským za zády 3.9.1955 přijel a lakonicky mu oznámil: ´Sbal si kufry, jdeš do Chotěboře; tady je od předvčerejška náčelníkem Eduard!´

Na předání funkce dostal termín do 30.9.1955. Holt, Svazarm byl sice polovojenská organizace, ale na vyšších stupních řízení to už byla normální vojna! Tam se nediskutovalo, tam se velelo!"

V rámci objektivity nutno dodat, že tuto verzi Kaňka nikdy nepotvrdil, ale ani nevyvrátil. Až do své smrti v roce 2018 o této době odmítal mluvit!

Ověřitelná fakta však mluví takto:

Kaňka skončil s funkcí náčelníka v Navijákové stanici Podhořany k 30.9.1955. Jako zaměstnanec Svazarmu byl přidělen na letiště v Chtěboři do funkce vlekaře a instruktora bezmotorového létání, kde setrval do 16.9.1956. Pak se vrátil do „civilu" ke svému původnímu povolání v RPA Pardubice.

Po celou tu dobu ale zůstal jako kmenový člen v Podhořanech, dokonce v roce 1958 byl zvolen členem Rady stanice s pověřením organizace výcviku.

O rok později, jako opětovný zaměstnanec KV Svazarmu, zrušil členství v Podhořanech a nastoupil do funkce náčelníka v Chotěboři. Ale to bylo až 16.5.1959! Zde setrval do redukce placených funkcí Svazarmu, do 12.6.1962.

Vršovský skončil zaměstnání u Svazu spotřebních družstev k 31.8.1955 a k 1.9.1955 se stal zaměstnancem KV Svazarmu Pardubice ve funkci náčelníka Navijákové stanice Podhořany.

To, co o půl století později Vršovský píše ve své knize „Jak jsme létali nad Železnými horami“ na str.154, že: *„V roce 1955 po návratu z CPZ mi mjr.Kohoutek nabídl funkci náčelníka letiště v Chotěboři. Vzhledem k tomu, že jsme měli již malou dcerku Naděnku, dohodl jsem se s Daliborem a Kohoutkem. Dalibor nastoupil jako náčelník letiště do Chotěboře, já do Podhořan.“*, je tedy nepravda! Tu Vršovský začal šířit někdy v polovině šedesátých let patrně proto, aby před novými členy aeroklubu, kteří se zajímali o historii, zakryl své tehdejší neférové jednání vůči kolegovi, se kterým začal v roce 1946 létat.

Situace související s výměnou osoby ve funkci náčelníka stanice však s sebou neočekávaně přinesla i jistý rozklad mezilidských vztahů.

Dosud povětšinou neutrální názory na Vršovského se radikálně polarizovaly, a to zejména u dlouholetých členů, jejichž jistá část byla vyloženě znechucena stylem, jakým se Vršovský zmocnil funkce. Ti, kteří svoji nelibost dali najevo, brzy kolektiv opustili z vlastní vůle nebo byli časem „odejiti“.

Pravda, našlo se pár jedinců (dali by se spočítat na prstech jedné ruky), kteří otevřeně Vršovského podporovali, většinová část členské základny však zůstala mlčenlivá a opatrně loajální, ale mnohé osobní vztahy k novému náčelníkovi doznaly podstatných změn. Dalo by se říci, že tímto momentem se členská základna rozdělila a z té party, která v roce 1950 na Novém Dvoře začínala, se poznenáhlu začal vytrácet onen duch kamarádství a soudržnosti, který tehdy s sebou přinesla z Pardubic.

23. září 1955

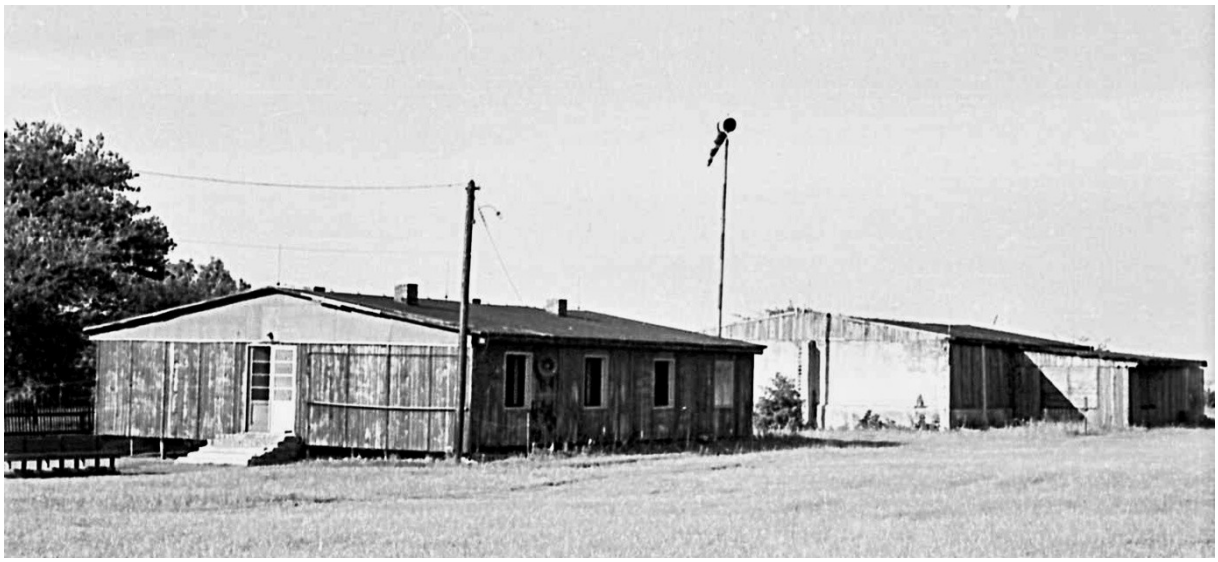
Krajský aeroklub rozhodl o rekognoskaci letiště na Novém Dvoře pro zjištění, zda stav VPD bude vyhovovat provozu motorových letounů. Proto bylo provedeno několik zkušebních aerovleků, k jejichž zabezpečení přilétl z továrního letiště v Chocni vlečný K-68 „Čáp“ s jedinečnou imatrikulací OK-MÍR.



K-68 „Čáp“ OK-MÍR; Nový Dvůr, 23.9.1955

Tehdy padlo rozhodnutí, že od příští sezóny budou oba dráhové systémy letiště považovány pro motorový provoz a aerovleky za vyhovující.

V září 1955 je svépomocí na ubytovně proveden rozvod elektrické energie, dodělány základní vnitřní izolace, jsou položeny podlahy a provedeno dehtování střechy.



Pohled na ještě ne zcela dokončenou ubytovnu a hangár č.1; Nový Dvůr, konec léta 1955

4.října 1955

Protože terčem kritiky nadřízených orgánů byla i osvětová práce, rozhodl se náčelník Vršovský prostřednictvím jistého Miroslava Fišery sám zjednat nápravu a „patřičným" způsobem informovat leteckou veřejnost v periodiku Křídla vlasti o dění v Navijákové stanici Podhořany. Jaký výsledek jeho iniciativa přinesla a jakou informaci o dění v Navijákové stanici Podhořany sdělila, posuďte sami:

LETECKÁ RODINA

Někdy můžeme slyšet výrok: „Kam nemůže čert, tam strčí ženskou". Tak nějak uvažoval i Eda Vršovský, když jel v roce 1950 do Podhoran v Železných horách vyjednávat za pardubické plachtaře letní leteckou dovolenou. A z aeroklubu v Chrudimi jela za stejným cílem Nada Kačerová. Nejprve si Eda tu „ženskou" nedůvěřivě prohlížel, pak jen povzdechl a protože se nedalo nic dělat, smířil se s její společností. Tehdy ještě neměly ženy v aeroklubech právě to nejlepší postavení. Do výcviku se jich přihlásila sice spousta, ale jak poznávaly letiště z jiné stránky – namáhavější – ztrácely se jedna za druhou. Jenže Nada Kačerová byla z jiného těsta. Nebála se ani té nejtěžší fysické námahy a protože měla k létání sklony, brzo si kolektiv chlapců nedovedl letiště bez Nadi ani představit.

A o tom se při soustředění dvou aeroklubů, pardubického a chrudimského, přesvědčil později v Podhořanech i sám Eda Vršovský. Jako náčelník výcviku pardubických byl vlastně „něco" a tak se především na každého nejprve díval okem odborníka a pak teprve – no však to znáte.

Nakonec to dopadlo tak, že se jednoho krásného dne dohodli. A do roka z toho byla svatba. Že svatba letecká, to je samozřejmé. Dokonce i svatební cesta byla spojena s výkonným létáním. Ale protože tehdy neměli svatebčané dohodnutou plánovací tabulku letů se sv. Petrem, tak z ní sešlo.

Snad pro mnohého vše by nyní mohlo skončit nějakým tím happyendem, ale příběh letecké rodiny se vlastně teprve začal rozvíjet.

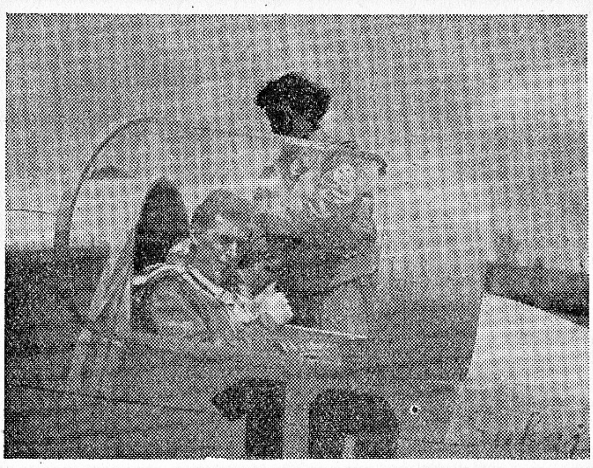
Naďa, ne již Kačerová, ale Vršovská, se pod vedením svého manžela neustále v létání zdokonalovala a v roce 1954 dokonce jako jedna z prvých žen a první žena Pardubického kraje splnila cílový let do Brna (110 km) a i v kursu výkonného létání ve Vrchlabí si vedla velmi dobře. Jenže na několik měsíců se musela s létáním rozloučit. A když se narodila malá holčička, bylo jasně, že i jí přiroste letiště k srdci. Jsou-li náhodou oba ve vzduchu, pak nemusí mít strach o svoji ratolest. Vždy se najde ochotná ruka, která hlídá Naděnku a Naděnka se jen zvědavě dívá po obloze, kde asi ten táta nebo máma je.

Ovšem ono to létání v rodině má pochopitelně i své háčky. Je třeba stejně vařit a prát, jako v jiných rodinách, je třeba stejně spravovat punčochy, plést a já nevím co všechno ještě, ale i to manželé Vršovských stihnou. Mají totiž jednu dobrou zásadu. Domácí práce nerozlišují na „ženské" a „mužské". Vždyť těch údajně „ženských" bývá obyčejně více. Ale když je třeba vyprášit koberce a má čas Eda, jde a vypráší je. Když je třeba drhnout podlahu, pak je najdete oba, jak klečí a tak to jde dokola. A to je jedno z jejich tajemství, jak se dá vše stihnout. Pochopitelně, je jich více, ale jak to říkají oni sami: „Když je snaha a chuť, když jeden chce pomoci druhému, když oba máme rádi létání, pak se dá udělat hodně."

*

Nu, a co si povědět závěrem? Manželé Vršovští nejsou jedinou leteckou rodinou, létající v našich svazarmovských aeroklubech. Jen si vezměte na příklad manžele Paušovy nebo Maříkovy. I je „svedlo" dohromady létání a i oni si úspěšně vedou ve výchově dalších leteckých kádrů. A všichni dokazují, že když je letecká rodina postavena na zdravých základech, kdy harmonují společné zájmy i úcta jednoho k druhému, je to snad nejlepší rodina, jakou si umíme představit.

Miroslav Fišera



(Křídla vlasti, 20/1955)

13.října 1955

Navijákové stanici Podhořany je přidělen výkonný větroň VT-425 „Šohaj 3“ OK-5334.



VT-425 „Šohaj 3“ OK-5334; říjen 1955

VT-425 „Šohaj 3“

K větroňům řady „Šohaj“ přibyl třetí do party: LK- 425 Šohaj 3 z roku 1955, z projektového prkna, jak jinak, Ladislava Marcola. Letoun však už nevznikal v Otrokovicích, ale v Kunovicích, kam se Marcolův projekční tým přestěhoval. A samozřejmě měl i téměř shodnou konstrukci s předchozími typy, jen měl přece jenom jisté konstrukční aerodynamické úpravy.

Letoun se však už výrazněji lišil tvarem překrytu kabiny, která byla složená ze dvou prosklených částí, přičemž přední část byla pevná (špička letounu plechová) a zadní se dala odklopit. I přes všechnu snahu při úpravách a modernizaci Šohaje se bohužel vše dobře zamýšlené neodrazilo až tak ve zlepšených výkonech LK-425 (VT-425). Ale i tak byla do Chocně zadána sériová výroba a do provozu se dostalo do roku 1955 sto čtyřicet letounů, které spolu s předchozími typy létaly hojně až do šedesátých let a patřily k nosným letounům československého plachtařství.

A ještě dovětek, že LK-425 (VT-425) měl rozpětí 15,60 metru, délku 7,18 metru, prázdnou hmotnost 218 kg (letovou 308 kg) a dosáhl maximální rychlosti 200 km/h.

K 1.10.1955 byl vypracován přehled o náletech bezmotorových letadel Navijákové stanice Podhořany, z něhož lze dovodit celkový nálet a počet startů za rok 1955.

Pravda, létalo se ještě několik dní v říjnu a listopadu, ale přesné číslo se už asi nikdy nepodaří dohledat, protože řada dokumentů od doby, kdy Vršovský převzal funkci náčelníka, nebyla archivována.

Jisté ale je, že podle zápisů v dochovaných denících letů řady pilotů té doby, v provozu byl od 16.10.1955 i nový VT-425 „Šohaj 3“ OK-5334.

Během podzimního navijákového provozu však došlo bohužel k takové závadě na navijáku H-2 č.212, která nešla v letištních podmínkách odstranit a tak byl naviják převezen k opravě do Kralup n.Vlt. Aby se mohlo létat (H-2 č.263 byl stále v Chotěboři), nahradil jej na pár posledních startů „Stratílek“ č.173.

Stanice: Podhořany

Dodatek k resursu 1. X. 1955

Typ.	im. značka	výrobní č.	rok výr.	posl. rev.	kategorie	Stav	legitim. č	osvědčení o zapisovgo rejstř. č.	osvědčení odpočet. k kel. č.	hod.	Startů
VT-24	8523	23	1946	29.6.54	školní	schopen	2085	535	535	73,33'	170
VT-24	8323	121	1947	29.6.54	školní	schopen	3329	1224	1224	66,18'	211
VT-25	3092	15	1948	15.6.55	výkonný	schopen	3176	1077	1077	11,17'	52
VT-125	0723	523	1950	24.2.54	výkonný	schopen	5139	1620	1620	120,38'	164
VT-125	0744	544/139	1950	26.1.54	výkonný	schopen	3434	1650	1650	88,23'	185
VT-109	2243	51	1952	26.4.54	školní dvojí	schopen	5140	2052	—	90,41'	1760
VT-109	3253	170	1953	—	školní dvojí	schopen	5318	2156	—	4,00'	62
VT-109	4061	CH 0427	1954	—	školní dvojí	schopen	nemá	2243	—	32,21'	454
VT-425	5334	0305	1955	—	výkonný	schopen	—	—	—	—	—

SVAZARM
Letištní stanice
Podhořany

Podhořany 9. 10. 55

zpracoval: Vršanský Eduard

SEZNAM PŘEZKOUŠENÝCH ČLENŮ

Jméno	datum přeskouš.	k přeskouš.	kde	prospěch	kateg.	úloha
Vršovský Ed.	10. 9. 55	Maisner	Skuteč	5	III-im	9
Tichý Jos.	10. 9. 55	Maisner	Skuteč	4	III inst.	9
Strych Vlastislav	10. 9. 55	Maisner	Skuteč	3	III inst	9
Bednář Karel	16. 10 55	Maisner	Skuteč	4	III inst.	7
Vršovská Naděžda	16. 10 55	Maisner	Skuteč	4	III inst.	9
Šafbenský Viktor	16. 10 55	Vršovský Maisner	Podhořany Skuteč	5		
Baleš Zdeněk	23. 10. 55	Vršovský		5		
Klinský Vladimír	23. 10 55	Vršovský		5		
Jeníková Milada	23. 9. 55	Vršovský	Skuteč	5	III	7
Kulhánek Josef	23. 9. 55	Vršovský	Skuteč	5	III	7
Tycova Zdeňka	23. 9. 55	Vršovský	Skuteč	5	III	7
Kozel Zdeněk	25. 9. 55	Vršovský	Podhořany	5	II	7
Petrtýková Stanisl.	9. 10. 55	Vršovský	Podhořany	4	II	7
Stehno Miloslav					II	7
Moravec Rudolf Stanislav	16. 10. 55	Vršovský	Podhořany	4	I	3/1
Zahradník Jiří	16. 10. 55	Vršovský	Podhořany	5	I	3/1
Gregarčík Lad.	16. 10. 55	Vršovský	Podhořany	4	I	3/1
Mašlaňr Václav	16. 10. 55	Vršovský	Podhořany	4	I	3/1
Kovařa	23. 10. 55	Vršovský	Podhořany	3	I	3/1
Čavorad	23. 10. 55	Vršovský	Podhořany	4	I	3/1
Pfleker Heinz					I	3/1
Rieger	16. 10. 55	Vršovský	Podhořany	3	I	1/c
Siegel	16. 10. 55	Vršovský	Podhořany	4	I	1/c
Šádová Eliška	16. 10. 55	Vršovský	Podhořany	2.	I	1/c
Štěpánek	16. 10. 55	Vršovský	Podhořany	5	I	1/c
Vojtíšek	16. 10. 55	Vršovský	Podhořany	4	I	1/c
Svoboda	16. 10. 55	Vršovský	Podhořany	4	I	1/c
Sejnoha	16. 10. 55	Vršovský	Podhořany	3	I	1/c
Tichá	16. 10. 55	Vršovský	Podhořany	4	I	5/c

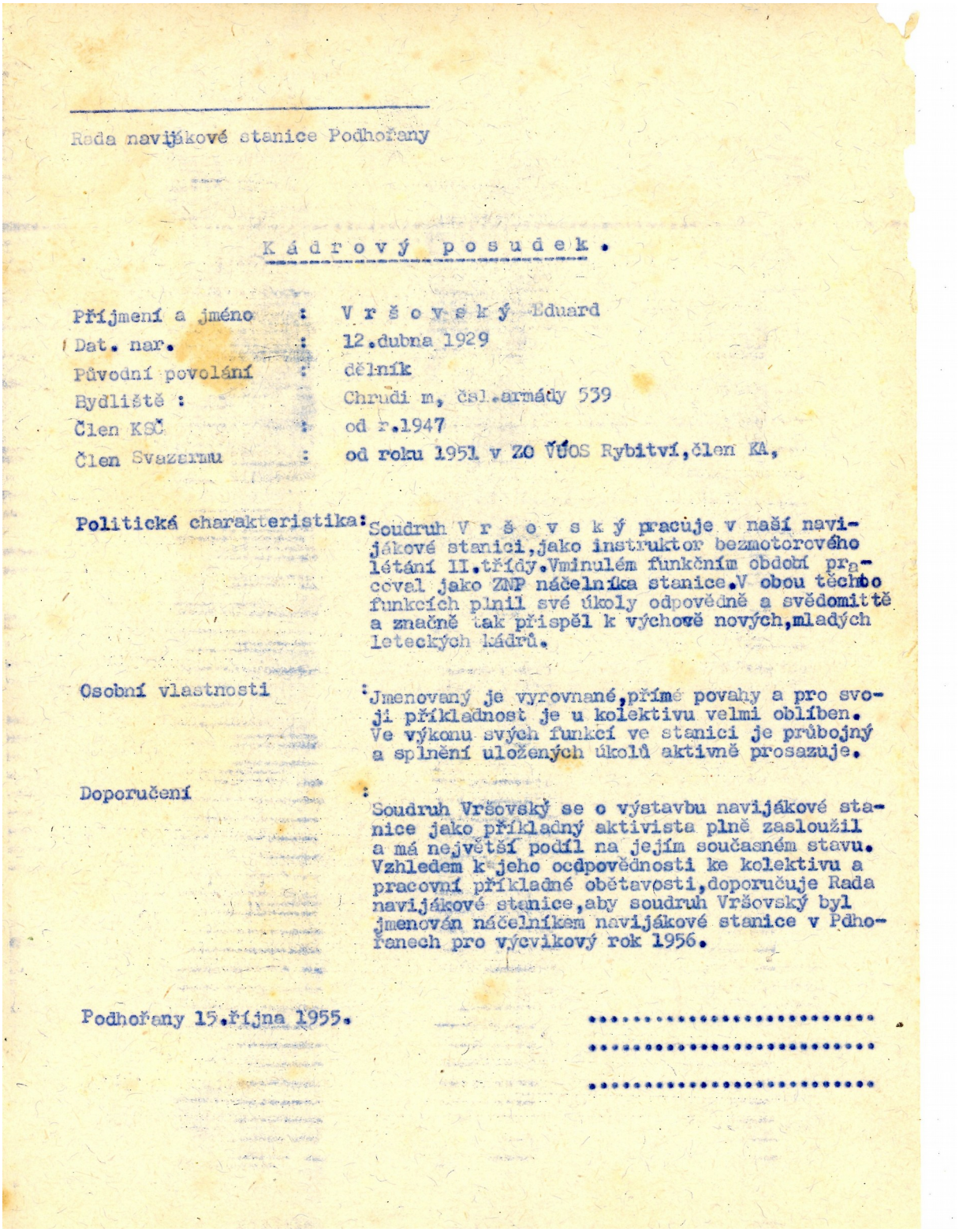
Vršanská Eliška

Takový byl stav létajících, přezkoušených z techniky pilotáže, v říjnu 1955. Samozřejmě, že v něm chybí ti, kdož přezkoušeni nebyli ať z důvodů plnění povinností vojenské základní služby nebo z důvodů jiných. Byli to:
Čížek Zdeněk
Horák František
Jeník Jaromír
Jurajda Drahomír
Kaňka Dalibor
Kulhánek Josef
Miřejovský Josef
Moravcová Zdena
Moravec Stanislav
Strouhal Jaroslav
Svoboda Karel
Zobač Milan

Členská základna čítala k 1.10.1955 celkem 41 létajících členů.

15.října 1955

Krajskému aeroklubu je zaslán posudek nutný pro schválení výkonu funkce náčelníka letiště:



Rada navijákové stanice Podhořany

K á d r o v ý p o s u d e k .

Příjmení a jméno	:	V r š o v s k ý Eduard
Dat. nar.	:	12.dubna 1929
Původní povolání	:	dělník
Bydliště :		Chrudi m, čsl.armády 539
Člen KSČ	:	od r.1947
Člen Svazarmu	:	od roku 1951 v ZO VÚOS Rybitví,člen KA,

Politická charakteristika: Soudruh V r š o v s k ý pracuje v naší navijákové stanici,jako instruktor bezmotorového létání II.třídy.Vminulém funkčním období pracoval jako ZNP náčelníka stanice.V obou těchto funkcích plnil své úkoly odpovědně a svědomitě a značně tak přispěl k výchově nových,mladých leteckých kádrů.

Osobní vlastnosti : Jmenovaný je vyrovnané,přímé povahy a pro svoji příkladnost je u kolektivu velmi oblíben. Ve výkonu svých funkcí ve stanici je průbojný a splnění uložených úkolů aktivně prosazuje.

Doporučení :

Soudruh Vršovský se o výstavbu navijákové stanice jako příkladný aktivista plně zasloužil a má největší podíl na jejím současném stavu. Vzhledem k jeho odpovědnosti ke kolektivu a pracovní příkladné obětavosti,doporučuje Rada navijákové stanice,aby soudruh Vršovský byl jmenován náčelníkem navijákové stanice v Pdhořanech pro výcvikový rok 1956.

Podhořany 15.října 1955.

.....

.....

.....

Pikantní je zjištění, že posudek, který ani nebyl Radě stanice předložen, si na sebe napsal Vršovský sám!

19.října 1955

Plachtařský odbor KA Pardubice podává návrh pro rok 1956 na přidělení dalšího VT-109 pro Navijákovou stanici Podhořany s tím, že tohoto kluzáku bude využíváno i členy jiných stanic při létání na svahu.

26.října 1955

Svaz pro spolupráci s armádou
KRAJSKÝ AEROKLUB
LETIŠTĚ CHRUDIM

Č.j. 414 OS

26. říjen 1955.

Věc: referát na VČS - schválení.

Navijáková stanice
Podhořany.

Referát na výroční schůzi vaší stanice byl v zásadě schválen tak jak jste jej předložily. Je však nutné aby jste doplnily o níže uvedené body:

V mezinárodní situaci - snížení stavu armády ve všech státech lid. dem. Je použito nevhodného výrazu demobilisace.

Ve vnitřní situaci ČSR nestačí jen hovořit o Brněnské výstavě, je nutné se zmínit celkové politice naší strany a vlády, ukázat na budovatelské úspěchy našeho lidu aproč byly dosaženy.

V činnosti Svazarmu více popularisovat dosažené výsledky příslušníky našeho kraje. Více probrat důležitost Svazarmu pro náš stát.

Je nutné se zmínit o tom jaké ponaučení plyne s náborem nových členů, na jaké se má stanice zaměřovat.

Nestačí konstatovat, že nebylo prováděno IMZ instruktorů, je zapotřebí rozebrat příčiny a zjednat nápravu.

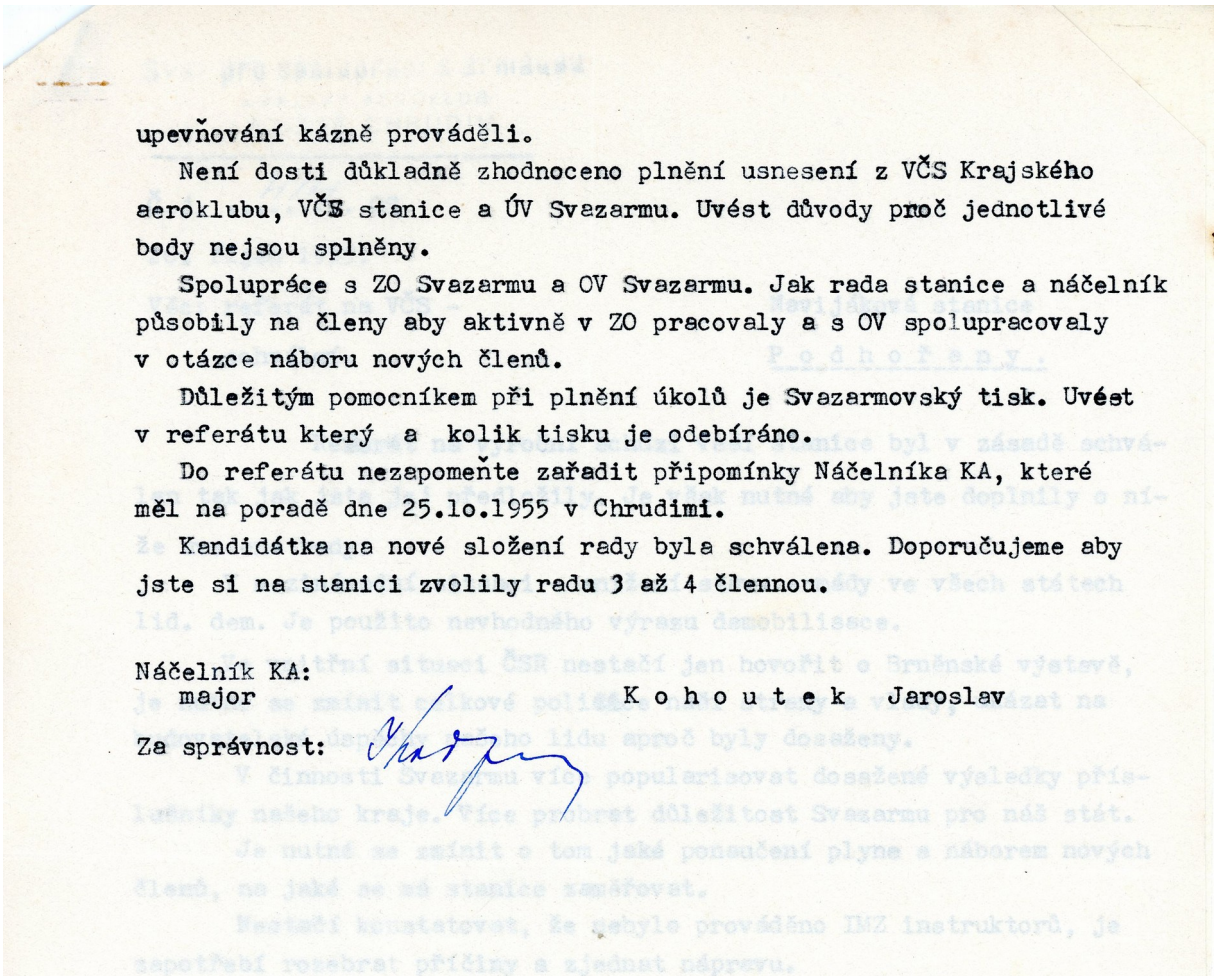
Akce socialistická péče nebyla kontrolována, z jakých důvodů a kdo za to zodpovídal. V referátu nejsou uvedeny příklady špatného plnění této akce.

Plány pol. vých. a prop. práce nebyly dodržovány. Uvést okolnosti které toho byly příčinou.

Sportovní činnost - není vůbec žádná zmínka o plnění výkonostních tříd. Jak se touto činností zabývala rada stanice a jaká provedla opatření.

Poněvadž na vaší stanici bylo po stránce brigádnické vykonáno mnoho práce je nutné toto konkrétně vyčíslit v odpracovaných hodinách a co za tuto dobu bylo provedeno. Uvést kolik hodin členové vaší stanice odpracovaly ve žňových a podzimních pracích.

V provádění leteckých sportů je důležitá kázeň. O tomto se v referátě nezmiňujete. Je nutné uvést jakým způsobem a formami jste



upevňování kázně prováděli.

Není dosti důkladně zhodnoceno plnění usnesení z VČS Krajského aeroklubu, VČS stanice a ÚV Svazarmu. Uvést důvody proč jednotlivé body nejsou splněny.

Spolupráce s ZO Svazarmu a OV Svazarmu. Jak rada stanice a náčelník působily na členy aby aktivně v ZO pracovaly a s OV spolupracovaly v otázce náboru nových členů.

Důležitým pomocníkem při plnění úkolů je Svazarmovský tisk. Uvést v referátu který a kolik tisku je odebíráno.

Do referátu nezapomeňte zařadit připomínky Náčelníka KA, které měl na poradě dne 25.10.1955 v Chrudimi.

Kandidátka na nové složení rady byla schválena. Doporučujeme aby jste si na stanici zvolily radu 3 až 4 člennou.

Náčelník KA:
major K o h o u t e k Jaroslav

Za správnost:

Reakce náčelníka KA mjr.Kohoutka na předložený koncept referátu; Chrudim, 26.10.1955

Na vysvětlenou k výše uvedenému nutno jen lakonicky uvést, že doba byla taková. Tím nemám na mysli jen prznění českého jazyka hrubými gramatickými chybami pologramotnými vojenskými úředníky, ale celkovou formu přísného politického dohledu nad činností základních článků organizace.

Mezi takové absurdity patřilo i to, že referát, který měl zaznít na členské schůzi, musel být slovo od slova předem schválen nadřízeným orgánem, v tomto případě samotným náčelníkem Krajského aeroklubu!

Ano, i tvrdá cenzura patřila mezi politické zbraně režimu! Nutno však dodat, že v tomto konkrétním případě se jednalo pouze o formální akt, protože výroční členské schůze či konference nebyly povětšinou nic jiného než formální shromáždění členů před zástupci nadřízených orgánů, kde bylo nutné vše vychvalovat, jásat nad vymoženostmi socialismu a kritice se vystříhat.

(Pro dochování časové posloupnosti je referát náčelníka Vršovského uveden od stránky 23. Vřele doporučuji jeho studium a porovnání s materiálem, který o rok dříve předkládal bývalý náčelník Kaňka.)

30.října 1955

Svým posledním startem do leteckého důchodu odchází VT-24 (Z-24) „Krajánek“ OK-8523 všemi přezdívaný „Rejžák“. Pilotům věrně sloužil od 26.1.1947 a málem se stal i světovým rekordmanem (viz výkon Šlechtové 12.8.1947)!

1.listopadu 1955

Je svolána členská schůze Navijákové stanice Podhořany. Ponořme se tedy do dochovaných dokumentů.

Z Á P I S

z výroční členské schůze navijákové stanice Podhořany, konané dne 1.11. 1955 na KV Svazarmu v Pardubicích.

Přítomni dle presenční listiny.

Schůzi zahájil předseda rady navijákové stanice Podhořany s.Tichý v 19,oo hodin.
Po,přivítání zástupců KA s. mjr.Kohoutka a s. Vojtěcha byl přečten program schůze :

1/ Volba pracovního předsednictva, návrhové,volební a mandátové komise.
2/ Zpráva o činnosti stanice za uplynulé období.
3/ Rozprava k přednesenému referátu o činnosti stanice.
4/ Závěr rozpravy /provede zástupce KA
5/ Zpráva mandátové komise.
6/ Schválení náčelníka stanice a jeho zástupce pro věci politické.
7/ Volba členů rady stanice,návrhy delegáty na výr.členskou schůzi KA.
8/ Usnesení a schválení plánu činnosti na rok 1956.

1/ Volba pracovního předsednictva:

Navrženi a jednohlasně schváleni do prac. předsednictva byli tito soudruzi:
Vojtěch, Jeníková, Klínský, Tichý.
Volba do,návrhové komise:
ss. Balaš, Tichý.

Volba do volební komise:
ss. Štrych, Tvčová, Bednář.

Volba do mandátní komise:
ss. Moravec, Balaš.

2/ Předseda rady stanice předává slovo náčelníku stanice Ed. Vršovskému,který přednesl zprávu o činnosti stanice v uplynulém období a plán činnosti na příští rok.

3/ Rozprava po přednesené zprávě byla dosti živá, ale zúčastnila se jí jen menšina členů.

4/ Závěr rozpravy provedl zástupce rady klubu s. Vojtěch,který zhodnotil rozpravu jako málo aktuální k činnostimstanice a plnění plánu na výcvikový rok 1955 a poukázal na základní povinnosti svazarmovce-kázeň, placení příspěvků a na nedostatky v agitační a politické práci stanice a na nutnost jejich odstranění.

5/ Zprávu mandátní komise přednesl s. Balaš, poukázal na sociální složení přítomných, z nichž bylo 14 dělníků,5 učňů a 4 úředníci.

6/ Předseda volební komise s. Bednář předává slovo zástupci rady klubu s. Vojtěchovi, který předkládá návrh KA na náčelníka a ZNP stanice Podhořany pro rok 1956. Jsou to ss.: Ed. Vršovský jako náčelník a J. Jeník jako ZNP.

7/ Dále byla provedena volba rady navijákové stanice a zvolena rada v tomto složení :
ss. Klínský Vlad., Tichý Josef, Balaš Zdeněk, Jeníková Miluše, Bednář Karel, Švábenský Viktor.

Volba delegátů na výroční členskou schůzi KA.:
zvoleni byli jako delegáti tito soudruzi :
ss. Tichý Josef, Tichá Eva, Balaš Zdeněk, Švábenský Viktor, Moravec Stanislav, a Tyčová Zdena.

8/ Předseda návrhové komise s. Tichý přednesl návrh na usnesení, který byl podle dodatečných návrhů členské schůze ještě doplněn.

Schůze skončena v 21,50 hodin.

Složení rady navijákové stanice Podhořany na rok 1956 :

1/ Klínský Vladimír - předseda 1
2/ Tichý Josef - výcvikový referent 2
3/ Švábenský Viktor - technik stanice 1
4/ Balaš Zdeněk - zástupce technika 3
5/ Bednář Karel - zástupce technika 2
6/ Jeníková Miluše - zapisovatel. 4

Další funkce na stanici :

Revisní komise : ss. Švábenský Viktor, Tichý Josef, Klínský Vlad., Koziel Zdeněk.

Tělovýchovný referent : s. Štrych Vlastimil

Pokladník : s. Klínská Věra

Výběrčí příspěvků: s. Tichá Eva.
knihovník

1.

U s n e s e n í :

Z výroční členské schůze navijákové stanice Podhořany konané dne 1. listopadu 1955.

1/ Ku zlepšení práce politicko výchovné se ukládá :

ustanovit agitátory družstev, pokud ještě nejsou, tyto pravidelně instruovat o jejich činnosti.
Zapojit je do každé práce tak, aby byli platnými pomocníky instruktorů a náčelníka stanice. Provádět pravidelně politické informace o letových dnech.

Termín : 30. 11. 1955
Provede: ZNP
Konstruluje: náčelník stanice.

Provedeno.
ss. Zahradník, Vojtíšek.

2/ Zařídit politicko-výchovnou světnici a tuto vkusně vyzdobit, uvést v činnost nástěnné noviny, aby se na těchto odrážela veškerá dobrá i špatná činnost stanice.

Termín do 31. 1956
Zodpovídá: ZNP
Kontroluje: náčelník stanice.

3/ Pro zlepšení činnosti hospodářsko-materiální je nutno předat veškerý materiál a letouny do socialistické péče příslušníků stanice.
Svěřený materiál důsledně kontrolovat, aby byl vždy v pohotovém stavu.

Termín: 30. 11. 1955
Zodpovídá: rada stanice
Kontroluje: technik stanice

Provedeno dle seznamu.

4/ Zkvalitnění výkonného létání je nutno se zaměřit na získávání odznaku PPOV a získávání výkonnostních tříd sportovců.

Termín : 30. 11. 1956
Zodpovídá rada stanice
Kontroluje: náčelník stanice.

5/ Vzhledem k výhodné poloze letiště je nutno tuto výhodu náležitě využít a zaměřit se k překonání některých lehce dosažitelných rekordů v plachtění. Tímto postavit výkonné plachtění na stanici i v kraji na příslušnou úroven.
Plachtařům III. kat. se ukládá vyúžít v plné míře povětrnostních podmínek.

Termín : 30. 11. 1956
Zodpovídá: náčelník stanice
Kontroluje :rada stanice.

6/ Vzhledem k nutnosti zvýšení členské základny Svazarmu, se ukládá všem členům stanice získat každý jednoho nového člena do řad Svazarmu.

Termín : do 25. 2. 1956
Zodpovídá: všichni členové
Kontroluje: rada stanice.

7/ Všem členům stanice se ukládá soustavně prohlubovat theoretické znalosti a důsledně navštěvovat theoretické školení plachtářů.

Termín : 30. 11. 1956
Zodpovídá: rada stanice
Kontroluje: náčelník stanice

8/ Všem členům stanice se ukládá zvýšit kázeň a dbát o zrychlení a zkvalitnění činnosti, aby bylo dosaženo splnění plánu na rok 1956.

Termín : 30.11. 1956
Zodpovídá: rada stanice
Konstroluje: náčelník stanice.

9/ Členům stanice se ukládá zvýšit odběr svazarmovského tisku a pravidelně platit členské příspěvky ZO i KA.

Termín : 30. 11. 1956
Zodpovídá: ZNP
Kontroluje: náčelník stanice.

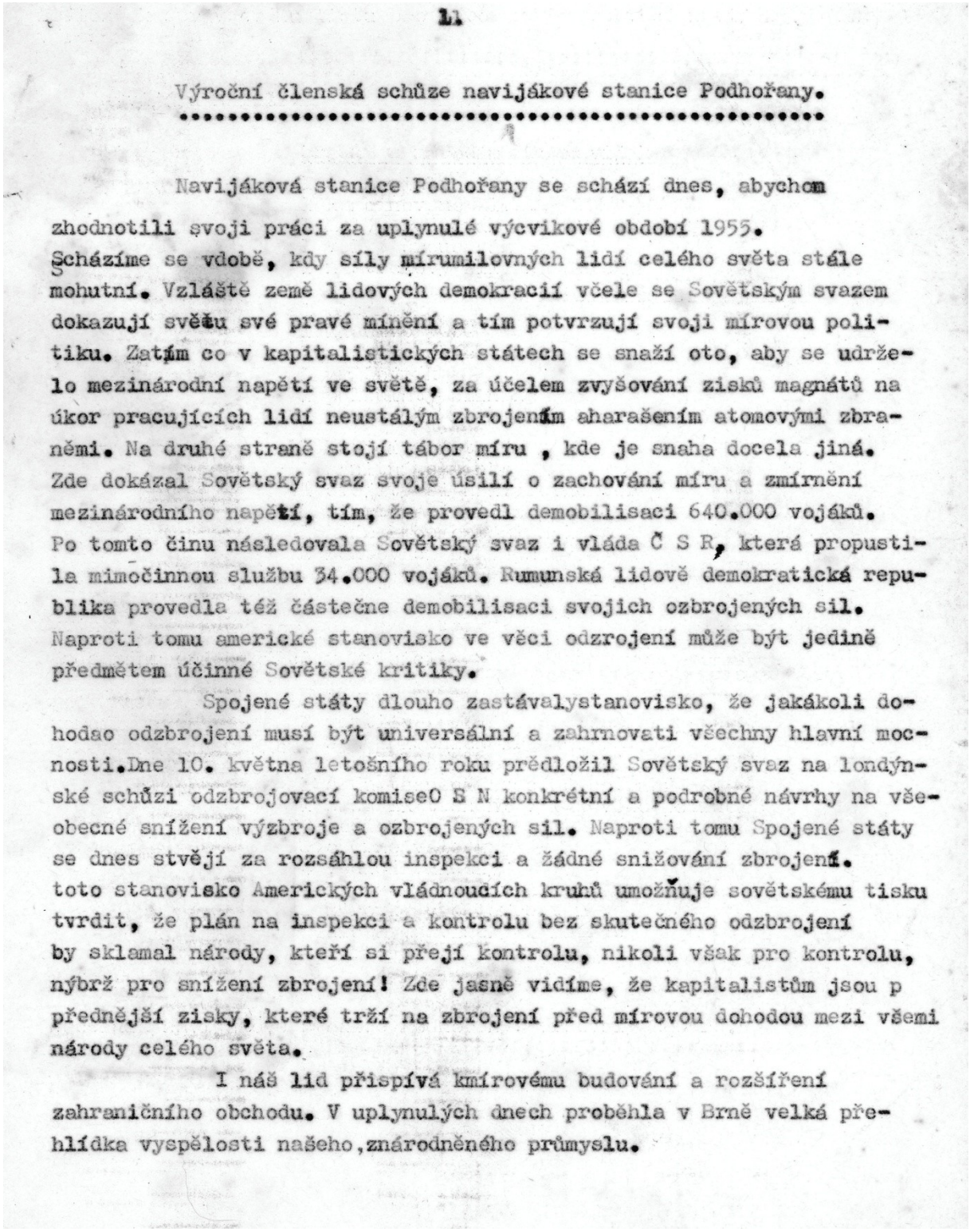
10/ Vycvičit ve výcvikovém roce 1956 v :

I. kategorii - 15 žáků
II. - " - - 15 žáků
III. - " - - 16 žáků

Vycvičit 3 instruktory II. třídy.

Termín: 30. 11. 1956
Zodpovídají: instruktoři stanice
Kontroluje: náčelník stanice, rada stanice, ZNP.

A zde je onen avizovaný „zkontrolovaný a schválený“ referát o činnosti stanice, který zpracoval a výroční schůzi přednesl novopečený náčelník Vršovský:



11

Výroční členská schůze navijákové stanice Podhořany.

Navijáková stanice Podhořany se schází dnes, abychom zhodnotili svoji práci za uplynulé výcvikové období 1955. Scházíme se vdobě, kdy síly mírumilovných lidí celého světa stále mohutní. Vzláště země lidových demokracií včele se Sovětským svazem dokazují světu své pravé mínění a tím potvrzují svoji mírovou politiku. Zatím co v kapitalistických státech se snaží oto, aby se udrželo mezinárodní napětí ve světě, za účelem zvyšování zisků magnátů na úkor pracujících lidí neustálým zbrojením aharašením atomovými zbraněmi. Na druhé straně stojí tábor míru , kde je snaha docela jiná. Zde dokázal Sovětský svaz svoje úsilí o zachování míru a zmírnění mezinárodního napětí, tím, že provedl demobilisaci 640.000 vojáků. Po tomto činu následovala Sovětský svaz i vláda Č S R, která propustila mimočinnou službu 34.000 vojáků. Rumunská lidově demokratická republika provedla též částečne demobilisaci svojich ozbrojených sil. Naproti tomu americké stanovisko ve věci odzrojení může být jedině předmětem účinné Sovětské kritiky.

Spojené státy dlouho zastávalystanovisko, že jakákoli dohodao odzbrojení musí být universální a zahrnovati všechny hlavní mocnosti.Dne 10. května letošního roku předložil Sovětský svaz na londýnské schůzi odzbrojovací komiseO S N konkrétní a podrobné návrhy na všeobecné snížení výzbroje a ozbrojených sil. Naproti tomu Spojené státy se dnes stvějí za rozsáhlou inspekci a žádné snižování zbrojení. toto stanovisko Amerických vládnoucích kruhů umožňuje sovětskému tisku tvrdit, že plán na inspekci a kontrolu bez skutečného odzbrojení by sklamal národy, kteří si přejí kontrolu, nikoli však pro kontrolu, nýbrž pro snížení zbrojení! Zde jasně vidíme, že kapitalistům jsou p přednější zisky, které trží na zbrojení před mírovou dohodou mezi všemi národy celého světa.

I náš lid přispívá kmírovému budování a rozšíření zahraničního obchodu. V uplynulých dnech proběhla v Brně velká přehlídka vyspělosti našeho,znárodněného průmyslu.

Zde jsme měli možnost schlédnout exponáty československého strojírenství. Viděl zde člověk kolik vtipu, lásky a dovednosti, zručnosti a talentů je tu sousředěno a přímo zhmotněno do stroje, kterým člověk ovládl přírodu. Tu nejenon, že hlavy myslely a ~~hlavy-pracovy~~ ruce pracovaly, ale ztakové tvůrčí jednoty vyrostlo to dílo, které knám láká téměř celý svět. Brněnská výstava není přitom zdaleka úplnou přehlídkou našeho vyspělého srojírenství.

Výstavu navštívilo mnoho zahraničních delegací, kteří zde uzavřeli obchodní dohody mezi československým znárodněným průmyslem. Při jedné návštěvě bylo slyšet s úst fínských ministrů, že československý průmysl může.vyrábět celou řadu různých strojů a strojního zařízení. Rádi jsme se přesvědčili otom, že vaše strojírenská výroba je dobrým základem pro vzájemné výhodné hospodářské spojení mezi Finskem a Československem. Atak výstava slnila svůj hlavní účel, otevírá další nové cesty našim výrobkům do celého světa. Dík patří všem tvořivým rukám našich pracujících lidí. Mimo to nám dokazuje,že naši pracující dokáží vytvářet značné hodnoty ve všech oborech národního hospodářství.

Ovšem pro zajištění pokojného budování naší vlasti nestačí jen hodnoty vytvářet,ale je nutno zajistit také jejich včasnou obranu. Proto vedle lidově-demokratické armády vyrostla v několika letech mohutná vlastenecká organisace Svazarmu,která dnes dobrovolně cvičí více než 7oo ooo členů k obraně vlasti z řad pracujících.Obrovského pokroku dosáhly i naše aerokluby.Sportovní letectví,parašutismus i modelářství se dostalo na masový základ,výcvik je kvalitní,sportovní výkony dosahují světové úrovně.Svědčí o tom mezinárodní rekordy s.Nováka z Brna,mistra sportu Kumpošta,umístění našich modelářů na mezinárodních závodech ve Vrchlabí a v Paříži,vítězství svazarmovských parašutistů v Bulharsku a konečně i úspěch svazarmovců na Dnu letectva.

Naše vlastenecká organisace se připravuje na svůj I.sjezd, který se bude konat v květnu příštího roku.Důležitou součástí předsjezdových příprav je i naše výroční členská schůze.

III.

Plnění úkolů stanice za uplynulé období:

Navijáková stanice měla ve výcvikovém roce 1955 za úkol vycvičit v I kategorii 15 žáků.Ve výcviku první kategorie jsme měli počátkem roku 1955 potíže s náborem členů.Setkali jsme se s nedostetkem členů zařazených do výcviku.Družstvo I.kategorie z Čáslavi celkem dobře započalo výcvik,avšak létalo pouze do prázdnin;to je počátkem června 1955 se tento stav značně zhoršil.Důvod byl ten,že někteří členové družstva odešli na jiná pracoviště mimo kraj pardubický.S.Kobera,který je přímo z místa musel zanechat výcviku pro zhoršení svého zdravotního stavu. Byli jsme si vědomi,že směrné číslo nesplníme.Počali jsme postupovat v náborové akci tím způsobem,že po skončení zkoušek kroužku letecké přípravy,jsme prováděli s každým členem individuální pohovory.Pohovory byly zaměřeny na to,aby soudruzi zůstali v kraji co nejdéle.Z 15 účastníků kroužků jsme vybrali pouze šešt lidí,kteří skýtají záruku,že u létání vydrží.Dalším zdržením bylo,že prověrky členů trvaly dva až tři měsíce.Tak se stalo že družstvo,které nyní vede s.instruktor Tichý začalo prakticky létat až 15.července.Do dnešního dne mají odlétanou úlohu 3/2 a do konce výcvikového roku hodlá s.Tichý uvést toto družstvo k úloze 5/2,to je k samostatnému letu žáků po okruhu.Dalších sedm členů I kategorie jsme mohli zařadit až teprve v září takže toto družstvo létá úlohu 1/2 -1/3.
Tímto stavem jsme dotáhli plánovaný počet lidí v první kategorii na 16 létajících,takže v tomto počtu plníme plán na 106,6%. Ovšem procentuelní plnění praktického výcviku je z důvodu pozdního započetí velmi nízké,takže ku dnešnímu dni máme splněno pouze 42,6% v I.kategorii.

Vzhledem k velmi nízkého stavu žáků v I.kategorii loňského roku máme v současní době tři žáky druhé kategorie. Tito žáci dolétávali ještě počátkem tohoto roku zbývající úlohu I.kategorie.K vlastnímu plnění podmínek stanovených OLP II. přešli až v červenci tohoto roku ,kdy se účastnili v plném počtu čtrnácidenního soustředění výkonných plachtařů na letišti Podhořany.Zde pod vedením s. Vršovského prováděli systematicky plachtové lety a jsou všechny žáci na stejném stupni výcviku.

Nejúspešnějším žákem tohoto družstva je soudružka Tyčová,která vynechala velmi malou část letových dnů.Žáci druhé kategorie jsou do dnešního dne na stupni výcviku 7/I/5 v plnění v procentech létajících je 100%.Časový koeficijemnt na jeden start činí 9,05 vt. Celkové plnění II.kategorie k dnešnímu dni je 97,5%.Počátkem měsíce srpna bylo družstvo posíleno o dalšího člena družstva - s.Petrbokovou ,která přišla z kraje Gottwaldov a je shodou okolností na stejném stupni výcviku.K závěrečným zkouškám pilota plachtovým letadel připravujeme v theoretické průpravě s.Koziela Zdeňka,s.Tyčovou Zdeňku a s.Petrbokovou Stanislavu.Další člen kolektivu, Stehno Milan, se nemůže zkoušek zúčastnit z vážných rodinných důvodů. a odchodu na vojnu.

III.kategorie.

Nejlépe na plnění plánu stanice se podíleli plachtaři III.kategorie.V počtu létajících pilotů III.kategorie máme zařazeno 11 o proti 13 plánovaných pilotů.Takže v tomto počtu plníme plán výcviku na 84,6%.Během výcvikového roku odešel s.Strouhal Jadoslav na dlouhodobou zemědělskou brigádu do pohraničí a soudružka Straková se přestěhovala do Prahy.Koeficient nalétaných km na jednoho pilota III.kategorie činí 203km.To znamená,že převážná část výcviku se zaměřila na přesné ustřeďování do soupavých proudů,nalétávání mraků a oblačných řad a taktiky letu na přeletu.Za slabé meterologické situace,která letošního roku byla , se mohlo vykonat ještě více přeletů.Postrádali jsme na našem letišti možnost startů v aerovleku.Na navijáku bylo nutno ~~někdy~~ použít někdy deset nebo i více startů něž jeden větroň na létl stoupaný proud. Tímto způsobem jsme ztráceli drahocené minuty.Dále jsme mohli lépe využívati situace k přeletům během týdne.Ovšem v tomto narážíme na problém uvolňování našich pilotů ze zaměstnání.Můžeme klidně konstatovati,že kterýkoliv jiný druh sportu je na tom daleko lépe něž sport plachtařský,který je závislý specielně na meterologických podmínkách vhodných pro přelet.Uvádím příklad:

Účastník některého družstva odbíjené dostane třeba ,,neplacené volno" na jeho trening.Ptáte se proč? Protože to je sport.Ale plachtění dosud není považováno za sport.

Celkem jsme nalétali na větroních 2547 km na cílových a uzavřených tratích.Připravovali jsme se na překonání národního rekordu na čas, avšak tento náš vnitřní úkol nebyl splněn pro nepříznivé podmínky v tomto roce.Zde je nutno připomenout,že spolupráce mezi našimi stanicemi by mohla být ještě lepší.Uvádím příklad:

Stanice Skuteč potřebovala zapůjčit transportní vůz na přepravu větroně.Transportní vůz jim byl ochotně zapůjčen.Avšak když naše stanice žádala zapůjčení větroně VT-130 tak nám bylo oznámeno,že tento větroň je určen k specielním účelům.Spacielní účel byl ten,že větroň ležel v hangaru hotně zaprášený a po dobu našeho soustředění neprovedl ani start.

Můžeme konstatovati zlepšení kvality pilotáže u našich žen.Dvě členky našeho kolektivu se zůžastnily ve Vrchlabí výkonného létání,kde měly v celku dobré výsledky.Tímto dokázaly,že jsou rovny mužům v tomto druhu leteckého sportu.

Plnění plánu výcviku ve III.kategorii jsme splnili na 101,3% Koeficiemt nalétaných km na jednoho instruktora činí 330 km. Celkem jsme provedli od začátku tohoto roku 1288 startů v celkové nalétané době 243 hod 14 min.

Kromě úkolů výcvikových bylo na stanici kladeno mnoho jiných úkolů vyplívajících z usnesení výročních členských schůzí. Největší slabina v plnění usnesení výroční členské schůze stanice bylo,že soudruh Vršovský ZNP zodpovídal spolu s náčelníkem stanice za politické zajištění letových dnu.Počátkem výcvikového roku byla pravidelně před zahájením letového dne prováděna politická informace,avšak během nepřítomnosti s.Vršovského,který byl na II.CPZ se tyto informace neprováděly a další dění politicko propagačního odboru se zaměřilo na kulturní práci s filmem,takže v tomto úseku bude nutno věnovat větší pozornost a být více důslední k sami k sobě více než doposud.

Pro hladký chod stanice byl zpracován denní řád letového i neletového dne,který umožnil organisaci létání a pracovních brigád.

Další úkol byl pro soudruha Klínského.S.Vladimír Klínský, dík jeho pečlivosti s jakou předával svoje vědomosti v oboru letecké meterologie ostatním a v tomto oboru vycvičil 15 členů stanice. Tito sami před letovým dne vyhodnocují meterologické zprávy,kreslí meteor mapy a výstupy.

Instrukčně methodické zaměstnání instruktorů se sešlo během letošního roku pouze jednou.Toto mělo za následek,že výcvik,který byl letos málo pružný nešel v organisaci dost dobře.Instruktoři se nemohli v mnoha případech dosti dobře dohodnout a tím byl narušem celkový chod výcviku.Vyskytly se problémy jak nejlépe působit na žáky,jak je vést ke kázni a pořádku a jak jim nejlépe pomáhat. Právě tato velmi důležitá část ve výchově žáků byla zanedbávána. V příštím výcvikovém roce bude nutno se na tuto otázku zaměřit a důsledně provádět IMZ instruktorů.

Socialistická péče byla celkem dobře rozdělena,nabylo jednoho člena,který by neměl jeden prostředek nebo letadlo ve své péči.Rozděleno bylo dobře,avšak vlastní údržba měla závadu. Přidělený materiál neměl nad sebou dostatečnou kontrolu a stávalo se v mnoha případech,že vlastník prostředků kmz jakýchkoliv důvodů odešel z aeroklubu a tím prostředek zůstal méně udržovaný.S osob majících v socialistické péči materiál byli nejspolehlivější s.Bednář Karel,který valnou část oprav na nákladním voze Praga-RN 0151 prováděl sám.Automobil udržuje stále v pojízdném stavu a dosud jezdí bez závad.

Soudruh Balaš Zdeněk,který odpovídal za stav letadel si ve svém úkolu vedl zodpovědně.Letouny byly neustále schopné letu. V případě byl-li letoum drobně poškozen,byl ihned a odborně opraven. V ošetřování letadel byla chyba ta,že se větroně málo omývaly a leštily. Pro příště bude nuté na materiálových dnech věnovat čistotě větroňů ještě větší péči.

Soudruh Švábenský Viktor,zvaný ,,mistr stanice"věnoval veškeré osobní volno k tomu aby byly oba navijáky neustále v chodu. Svoji technickou pomocí nesčíslněkrát pomohl při opravě některých součástek navijáků.Uvedl do chodu a sám provedl úplnou generální opravu navijáku Stratílek,který předem rozdělal a všechny vadné součástky vyměnil a opět naviják uvedl do bezvadného stavu.Tímto svým činem ušetřil mnoho financí,které by Svazarm za opravu zaplatil.

Soudruh Jaroslav Strouhal zodpovídal za stav transportních vozů pro větroně.Pokud byl soudruh Strouhal činným aktivistou na kmz stanici,tak byly oba transportní vozy ve velmi dobrém stavu.

Po jeho odchodu byly vozy bez socialistického vlastníka.

Aby byla zajištěna základna nových členů,konaly se individuelní pohovory s každým členem,který měl vstoupit do výcviku. Je nutné pro příští případy tuto methodu uplatňovat i nadále,protože se ukázalo velmi výhodné pro získávání stálé členské základny.

Každé létající družstvo má zvoleno ze svého středu agitátora družstva.To je jediná věc ,ketrá se v tomto úseku provedla. Agitátoři se neukázali platnými pomocníky instruktora a náčelníka. Příčina tkví v tom,že zástupce náčelníka nesvolával agitátory na porady,na treých měl agitační práci usměrňovat a organisovat. Veškerou činnost vyplívající z funkce agitátora pak prováděl ZNP většinou sám.Evidence na stanici byla uvedena do náležitého stavu,za co musím poděkovat s.Kaňkovi,který přispěl k tomu,že se příspěvková morálka značně zlepšila a podařilo se vždy do termínu zaplatiti členské příspěvky do KA.Členské průkazy Svazarmu mají všichni létající členové připraveny v základních organisacích k výměně a v této práci nutno vyzdvihnout s.Josefa Tichého,předsedu základní organisace VÚOS Rybitví,kde naše stanice má většinu svých členů.Plány politickovýchovné práce nebyly důsledně dodržovány,zejména v některých přednáškách. Plánovaná beseda s mistry sportu soudruhem Koubkem a Jedličkou,kdy s.Vršovský osobně žádal několikrát uvedené soudruhy o provedení přednášky,avšak nikdy se na schůzi nedostavili.

Politickovýchovná práce.

Politickovýchovná práce se zaměřila na úspěšné splnění nácviku prostných na I.Celostátní spartakiádu.Soudruzi se scházeli z prvu na letišti,kde nacvičovali první oddíl prostných.Později se pokračovalo v nácviku v sále hostince v Popkovicích pod vedením soudruha Balaše a Kulhánka,kteří se zúčastnili soustředění cvičitelů I.CS v Poličce. Členové stanice se zúčastňovali četných zemědělských brigád v jarních a letních žňových pracích v různych JZD na kterých odpracovali úhrnem 147 hod.Politickopropagační odbor pod vedením s.Vršovského za spolupráce všech členů rady stanice,provedl několik filmových představeních pro veřejnost v hostinci u Franců na Novém Dvoře.Byla provedena beseda ku příležitosti oslav Dne československého letectva doprovázená krátkými filmy Modrý den a I.CPZ.Na této besedě bylo přítomno cca 120 lidí.Tato beseda měla velký úspěch.Proto jsme uvedli ještě jednou zkratku ze života plachtařů doplněnou celovečerním filmem.

S.Kulhánek byl přítomen besedě s občabstvem v rámci oslav Dne čsl. letectva v Sezemicích.
Propagační činnost byla zaměřena na dopisovací činnost do časopisu VCHZ Lučebník a semtínský Úderník, kde byly otisknuty články letecné činnosti ve Svazarmu a na naší stanici.
Dále byla instalována propagační výkladní skříň v Pardubicích, která seznamovala stručně s plachtařským sportem veřejnost Pardubicka. Tato akce měla velkou odezvu v náboru nových členů pro zařazení do plachtařského výcviku., kde se nám do dnešního dne přihlásilo cca 27 lidí. Propagační odbor připravuje ještě letos jeden propagační výklad, který bude upraven specielně činnstí podhořanských ~~pl~~ plachtařů. Opatřili jsme si stabilní výkladní skříň v Pardubicích na Stalinově třídě vedle Pasáže. Příslušníci navijákové stanice se zúčastnili v počtu 15 lidí průvodu na I.celostátní Spartakiádě v Praze a v Pardubicích v témže počtu průvodu při zahájení Dukelského závodu branné zdatnosti.
Jinou činnost propagační odbor nevyvíjel.

Sportovní činnost.

Sportovní činnost se zaměřovala na výkonné létání. Loňského roku se zúčastnil s.Štrych a s.Vršovský jako závodníci a s.Bednář a s.Kulhánek jako pomocníci závodníků Krajského kola CPZ 1954. Vítězem tohoto kola se stal s.Vršovský Eduard. Sportovní činnost pokračovala i letošního roku, kdy jsme 25.4.1955 využili celkem méně výrazné studené fronty k letovému dni. Druhého dne dosáhl s.Vršovský dobré rychlosti na 100 km cílové trati Podhořany - Brno Medlánky, rychlostí 71 km/hod. Tímto letem se kvalifikoval do druhých celostátních plachtařských závodů jako representant kraje Pardubického. S.Vršovská se zúčastnila výběrového rkursu žen ve Vrchlabí, kde svými dobrými výkony se kvalifikovala též do II.CPZ 1955. Drží několik krajských ženských rekordů. Let na lomené cílové trati Vrchlabí - Moravská Třebová - Medlánky - 182 km a další volý přelet s přistáním Rovečné u Přoličky 10 km. V konečném hodnocení kursu skončila na II.místě.
S.Balaš a Štrych se zúčastnili výkonného létání ve Skutči, kde s.Balaš provedl dobrý přelet s přistáním v Břeclavi 135 km. S.Štrych cílově Olomouc.- 96 km.

II.CPZ 55 ve Vrchlabí se zúčastnili jako pomocníci našich závodníků s.Kulhánek a s.Koziel.

Nejdelší cílový přelet byl 205 km Vrchlabí + Gottwaldov.
Nejvyšší dosažená rychlost na 152 km trati je 64 km/hod.
Nejvyšší dosažená výška 4.700 m.
S.Vršovský skončil na II.CPZ 55 na 14.místě, s.Vršovská na 39. místě.
Tvořili jsme representační družstvo pardubického kraje a z 13.zúčastněných družstev jsme skončili na 10. místě.
Na II.CPZ jsme získali dostatek zkušeností, které v příštím roce využijeme pro výkonné létání na stanici.

Činnost instruktorů .

Z aktivně létajících instruktorů je nejúspěšnějším instruktorem s.Tichý Josef, který cvičí žáky I.kategorie, při čemž si velmi dobře vede. Jeho svěřenci jsou celkem ukázněný kolektiv a pravidelně se zúčastňují letových i materiálových dnů, s vyjímkou s.Grigarčíka, který pro svoje služební zařazení se nemůže zúčastňovat letových dnů. S.Tichý a s.Vršovský byli vyznamenáni odznakem instruktora Svazarmu. S.Štrych má svěřené družstvo I.kat., které započalo výcvik v září. S.Štrych jako instruktor postrádá více pružnosti a rozhodnosti v mnohých situacích. Je nutné, aby jako instruktor pečoval o to, aby družstvo se scházelo pravidelněji a v plném počtu se zúčastňovalo materiálových dnů.

Materiálová stránka .

Naše navijáková stanice má vedle letadel velkou část pomocného materiálu a několik motorových vozidel.Toto vše bylo nutno udržovati ve stavu pojízdném a akceschopném.Letouny jak již jsem ze začátku uvedl byly udžovány celkem dobře,ale je nutné je více omývat a leštit jejich povrch.Automobil Praga-RN po opravě motoru a řízení,kterou jsme provedli vlastní svépomocí celkem do dnešního dne ujel 3423km bez větší opravy.Automobil ošetřuje s úspěchem jeho socialistický vlastník Karel Bednář.Úzký profil jsou akumulátorové baterie.Značné stáří baterií a to že nevlastníme nabíječku dochází k tomu,že baterie po necelých třech letech používání je odsouzena k zániku.Tímto způsobem dochází ku zničení národního majetku ne přímo naší vinou.

Je nutno připomenout,že i když naviják typu Herkules II. je věc konstrukčně nedokonalá snažili se příslušníci stanice v čele se

s. Švábenským. Naviják měli neustále v pohotovosti ikdyž docházelo vněkterých případech k vážnému poškození. Problémem byla údržba traktoru Svoboda 12. Tento stroj je ve značně sešlém stavu atak je jedinou brzdou v našem plachtařském provozu. Potřebuje plných 13 minut k tomu než přejede letiště s lanama. Je nutné aby nám v příštím roce K A tuto situaci pomohl vyřešit.

Dalším nedostatkem se jevilo nedostatečné vybavení příruční dílny. Mnohokráte se muselo opatřovat nářadí a některé pomůcky ne zrovna regulérním spůsobem. Jenutné mít alespoň jednu sadu klíčů korunkových a dvě sady klíčů matkových, vrtačku , brusku, stříkací pistoli atd. Tímto by byla usnadněna údržba materiálu. Je nutné, aby na tomto úseku byla větší kázeň žáků při eventuelním použití dílenského nářadí. Kromě práce vdílně a udržování veškeého matriálu věnovala rada stanice spolu s náčelníkem velkou pozornost letištní ploše avšech objektům. Letošního roku byla řádně oseta a pohnojena ploch letiště. Byly odsraněny různé nerovnosti terénu .V celku se dá říci, že úprava letiště včetně sklizně sena , kteá byla provedena tak, aby co nejméně brzdila létání, proběhla zdárně.

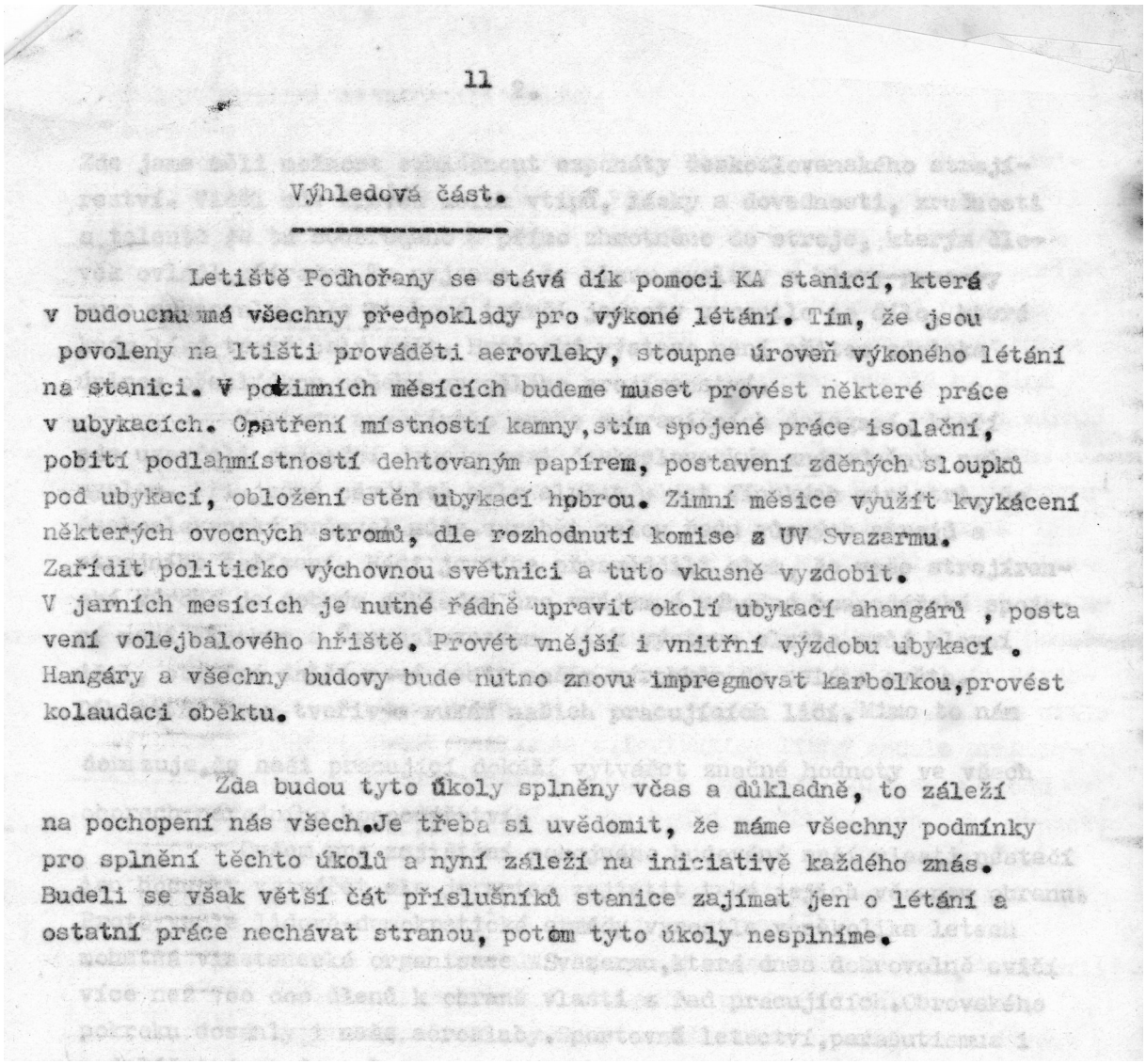
Další prací bylo dechtování a ~~krácení~~ oprava krytiny na ubykacích. Toto bylo vzhledem klétání odsouváno na pozdější dobu Střecha byla pokryta jen sčásti anyní pro nevhodné počasí nebylo možné tyto práce provést. Jeto poučení pro příští rok, že totiž podobnou práci je možné vykonávat iza letních letových dnů, protože počet potřebných lidí není velký. Převážně zásluhou s. Balaše byl postaven gloset jak pro muže tak pro ženy. Je to další potstatné zlepšení podmínek po stránce hygijenické. Z hlediska zdravotního bude nutné na příští rok obstarat chlorové vápno, aby byla možno zasypávat žumpy v letních měsících.

Nejdůležitější část výstavby ubykace, elektrické osvětlení jsme přijali koncem měsíce září. Tato instalace , která je vzorně a podle předpisu provedena byla umožněna díky pochopení Krajského výboru svazarmu.

Výhledová část

Během letošního roku bylo odpracováno na údržbě
Budov a letiště 537 h.
na údržbě mot.voz. a navijáků 499 h.
na údržbě letounů 93 h.

Celkem: 1.129



11

Výhledová část.

Letiště Podhořany se stává dík pomoci KA stanicí, která v budoucnu má všechny předpoklady pro výkoné létání. Tím, že jsou povoleny na ltišti prováděti aerovleky, stoupne úroveň výkoného létání na stanici. V podzimních měsících budeme muset provést některé práce v ubykacích. Opatření místností kamny,stím spojené práce isolační, pobití podlahmístností dehtovaným papírem, postavení zděných sloupků pod ubykací, obložení stěn ubykací hpbrou. Zimní měsice využít kvykácení některých ovocných stromů, dle rozhodnutí komise z UV Svazarmu. Zařídit politicko výchovnou světnici a tuto vkusně vyzdobit. V jarních mesících je nutné řádně upravit okolí ubykací ahangárů , posta vení volejbalového hřiště. Provét vnější i vnitřní výzdobu ubykací . Hangáry a všechny budovy bude nutno znovu impregmovat karbolkou,provést kolaudaci oběktu.

Zda budou tyto úkoly splněny včas a důkladně, to záleží na pochopení nás všech.Je třeba si uvědomit, že máme všechny podmínky pro splnění těchto úkolů a nyní záleží na iniciativě každého znás. Budeli se však větší čát příslušníků stanice zajímat jen o létání a ostatní práce nechávat stranou, potom tyto úkoly nesplníme.

Pozorný čtenář, pokud se nenechal odradit a dokument dočetl až do konce, se jistě s úsměvem i údivem pozastavil nad poněkud neobratnou stylizací referátu a jeho gramatickými chybami. To však nebylo to nejpodstatnější.

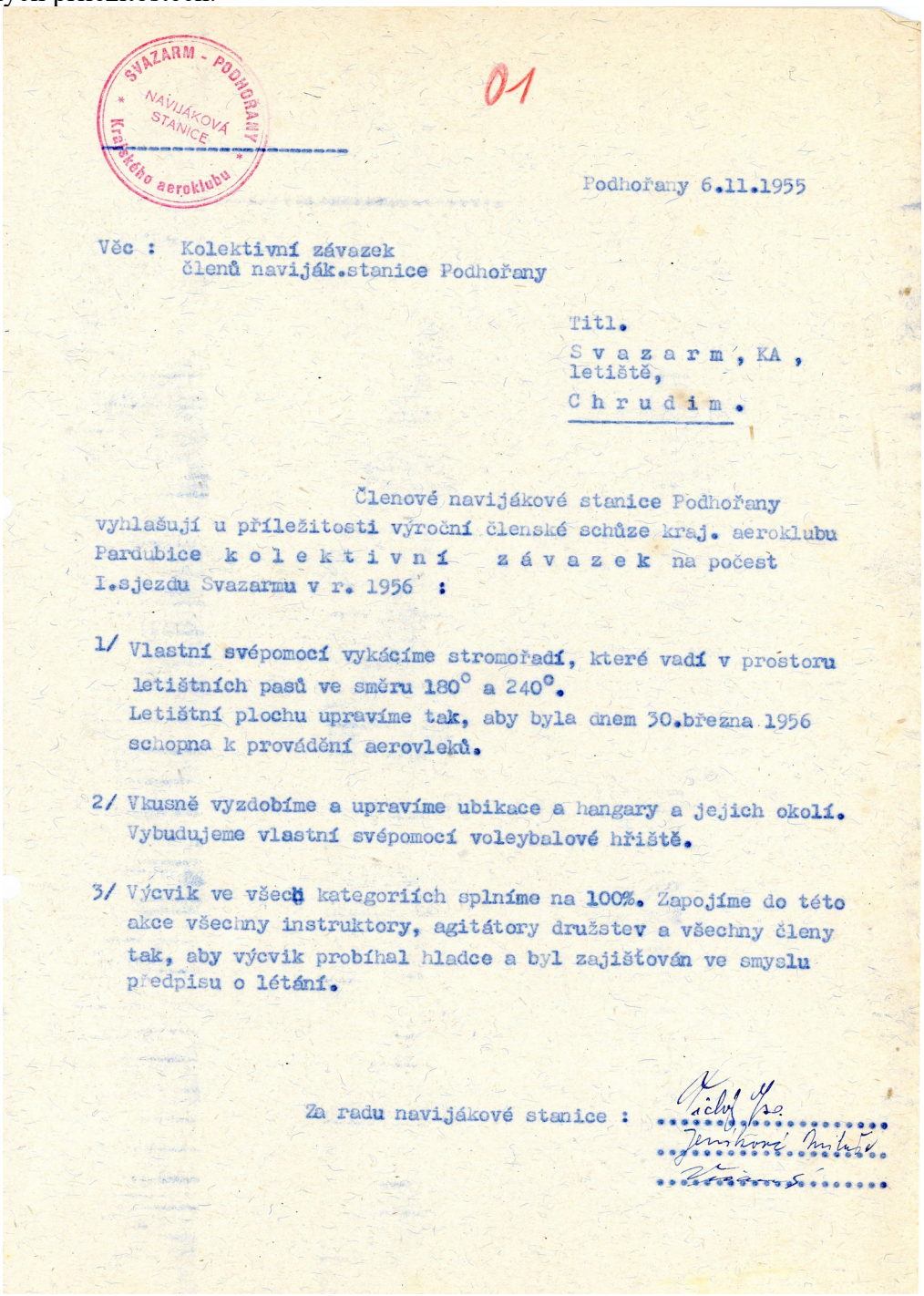
Nikde totiž v referátu nezaznělo, že došlo (a proč) ke změně na postu náčelníka stanice! Nikde nezaznělo slovo díků za práci, krom zabezpečení výběru členských příspěvků, kterou bývalý náčelník Dalibor Kaňka pro organizaci vykonal! Minimálně dvakrát však bylo zdůrazněno, že on – Vršovský – v roce 1954 vyhrál Krajské plachtařské závody, a že na II.CPZ v roce 1955 získal řadu zkušeností.

6.listopadu 1955

Protože vešlo ve známost, že v květnu 1956 se bude konat 1.sjezd Svazarmu, rozeběhla se mezi členskými organizacemi „shora podněcovaná a řízená iniciativa“ uzavírání kolektivních závazků na počest sjezdu.

Nový předseda Rady stanice Vladimír Klínský dostal rozkazem za organizaci „závazek“ vypracovat, bez ohledu na to, že sám proti takovému nátlaku protestoval. Argumentoval tím, že iniciativa má vycházet odspodu, nikoli shora, čímž však u nadřízených vzbudil jen značnou nelibost.

Nakonec závazek byl vypracován stylem „vlk se nažral, koza zůstala celá“ a stal se tak předobrazem spousty závazků dalších, které se později uzavíraly při všech možných i nemožných příležitostech.



SVAZARM - PODHOŘANY
NAVIJÁKOVÁ STANICE
Krajského aeroklubu

01

Podhořany 6.11.1955

Věc : Kolektivní závazek
členů naviják.stanice Podhořany

Titl.
S v a z a r m , KA ,
letiště,
C h r u d i m .

Členové navijákové stanice Podhořany vyhlašují u příležitosti výroční členské schůze kraj. aeroklubu Pardubice k o l e k t i v n í z á v a z e k na počest I.sjezdu Svazarmu v r. 1956 :

1/ Vlastní svépomocí vykácíme stromořadí, které vadí v prostoru letištních pasů ve směru 180° a 240°.
Letištní plochu upravíme tak, aby byla dnem 30.března 1956 schopna k provádění aerovleků.

2/ Vkusně vyzdobíme a upravíme ubikace a hangary a jejich okolí.
Vybudujeme vlastní svépomocí voleybalové hřiště.

3/ Výcvik ve všech kategoriích splníme na 100%. Zapojíme do této akce všechny instruktory, agitátory družstev a všechny členy tak, aby výcvik probíhal hladce a byl zajišťován ve smyslu předpisu o létání.

Za radu navijákové stanice :

16.listopadu 1955

Jednání Plachtařského odboru doporučuje Krajskému aeroklubu Pardubice přidělení traktoru pro Navijákovou stanici Podhořany.

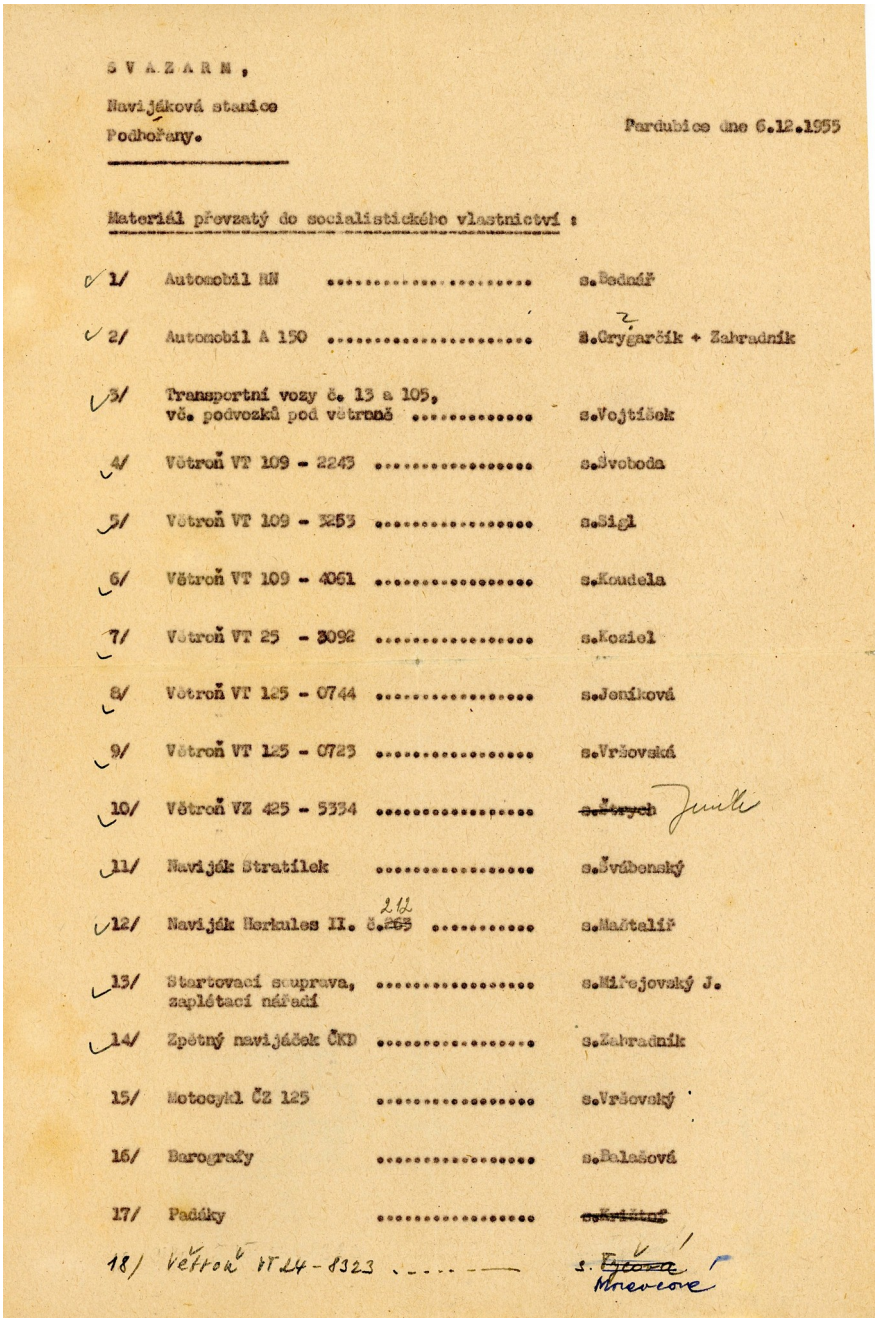
V listopadu byl z Chtěboře navrácen naviják Herkules H-2 č.263 v notně pochroumaném stavu. Aby byl naviják připraven na jaro 1956, měla skupina techniků kolem Vinci Švabenského o práci postaráno.

Kupodivu neočekávaně rychle však proběhla v Kralupech oprava navijáku H-2 č.212, a tak bylo možno konstatovat, že technický úsek, co se navijáků týká, je na příští rok připraven.

Během 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. Tím i na tomto vojenském letišti počala pravidelná letecká činnost. Ta pochopitelně začala poznenáhlu ovlivňovat „civilní“ létání na letišti v Novém Dvoře.

6.prosince 1955

Přestože sám náčelník Vršovský ve svém referátu na členské výroční schůzi se k naplňování tzv. „socialistického vlastnictví“ vyjádřil poměrně kriticky, byl to především on, kdo po Radě stanice tvrdě požadoval jeho opětovné uvedení do praxe. Proto vznikl tento dokument:



S V A Z A R M ,

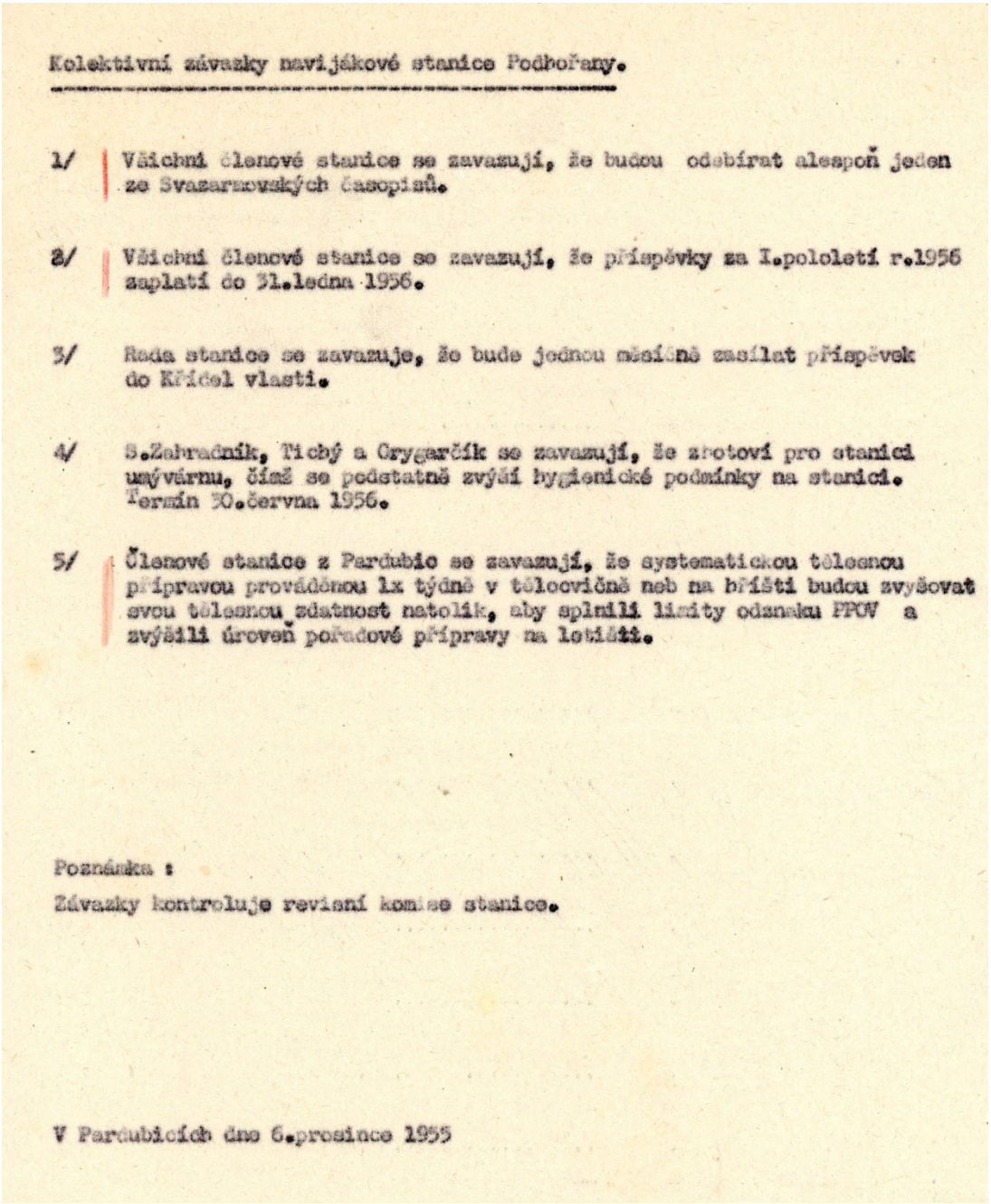
Navijáková stanice
Podhořany.

Pardubice dne 6.12.1955

Materiál převzatý do socialistického vlastnictví :

1/	Automobil NN	s.Bednář
2/	Automobil A 150	s.Grygarčík + Zahradník
3/	Transportní vozy č. 13 a 105, vč. podvozků pod větroně	s.Vojtíšek
4/	Větroň VT 109 - 2243	s.Svoboda
5/	Větroň VT 109 - 3253	s.Sigl
6/	Větroň VT 109 - 4061	s.Koudela
7/	Větroň VT 25 - 3092	s.Koziol
8/	Větroň VT 125 - 0744	s.Jeníková
9/	Větroň VT 125 - 0723	s.Vršovská
10/	Větroň VZ 425 - 5334	~~s.Štych~~ Jindřich
11/	Naviják Stratílek	s.Švábenský
12/	Naviják Herkules II. č.~~265~~ 212	s.Maštalíř
13/	Startovací souprava, zaplétací nářadí	s.Mířejovský J.
14/	Zpětný navijáček ČKD	s.Zahradník
15/	Motocykl ČZ 125	s.Vršovský
16/	Barografy	s.Balašová
17/	Padáky	~~s.Kvídinský~~
18/	Větroň VT 24 - 8323	s. ~~Bezsa~~ Mrevcove

A aby toho nebylo málo, byl doplněn ještě dalšími kolektivními závazky:



Kolektivní závazky navijákové stanice Podbořany.

1/ Všichni členové stanice se zavazují, že budou odebírat alespoň jeden ze Svazarmovských časopisů.

2/ Všichni členové stanice se zavazují, že příspěvky za I.pololetí r.1956 zaplatí do 31.ledna 1956.

3/ Rada stanice se zavazuje, že bude jednou měsíčně zasílat příspěvek do Křídel vlasti.

4/ S.Zahradník, Tichý a Grygarčík se zavazují, že zrotoví pro stanici umývárnu, čímž se podstatně zvýší hygienické podmínky na stanici. Termín 30.června 1956.

5/ Členové stanice z Pardubic se zavazují, že systematickou tělesnou přípravou prováděnou 1x týdně v tělocvičně neb na hřišti budou zvyšovat svou tělesnou zdatnost natolik, aby splnili limity odznaku PPOV a zvýšili úroveň pořadové přípravy na letišti.

Poznámka :
Závazky kontroluje revisní komise stanice.

V Pardubicích dne 6.prosince 1955

18.prosince 1955

Toho dne se odehrála Výroční členská schůze Krajského aeroklubu Pardubice, která mimo jiné dala vznik „Soutěži o nejlepší stanici – odbor – KA Pardubice pro rok 1956“. Jak hodně tato soutěž byla o leteckém sportu? Posuďte sami:

(Ze služebního tisku KA Pardubice)

„Cílem soutěže je vyvolat široké hnutí za splnění a překročení úkolů, jež našemu KA ukládá plán činnosti na rok 1956 a usnesení ÚV Svazarmu a přispět tak v daleko větší míře než dosud k upevnění našeho klubu a celé naší vlastenecké organizace.

Soutěž se vyhlašuje mezi jednotlivými stanicemi a současně mezi odbory KA.

Celkové výsledky klubu jsou podkladem pro hodnocení našeho KA v rámci celostátní soutěže mezi KA, vyhlášené z iniciativy KA Olomouc.

Ukazatelé pro hodnocení soutěže:

1. *Splnění výcvikových úkolů*
2. *Nábor členů do Svazarmu*
3. *Příspěvková morálka*
4. *Přednášky pro veřejnost*
5. *Výkonnostní třídy*
6. *Účast v Sokolovském závodě branné zdatnosti a Dukelském závodě branné zdatnosti*
7. *Počet nositelů odznaku PCO*
8. *Odběr svazarmovského tisku*
9. *Počet nositelů odznaku Připraven k práci a obraně vlasti*
10. *Boj proti leteckým nehodám*

Vyhodnocování soutěže provádí náčelník a Rada KA jednou měsíčně na základě měsíčních hlášení o činnosti stanic (odborů) a příslušných potvrzení (o plnění výkonnostních tříd, PPOV, PCO, účast v masových závodech, tisku, přednášky).

Ve výcvikové zprávě, která je součástí hlášení, musí být uveden stručný rozbor k jednotlivým ukazatelům (příčiny neplnění, stručný popis příčin neplnění atp.)

Při hodnocení soutěžních ukazatelů bude uvažováno plnění od začátku roku, takže každá stanice (odbor) má možnost během roku výsledky jednotlivých ukazatelů zlepšovat.

Výsledky soutěže budou vyhlašovány písemně každý měsíc, vždy do 15 dnů po ukončení měsíce. Je naprosto nutné, aby výsledky stanic a odborů byly zasílány včas a to nejpozději do 5 dnů po skončení měsíce.

Stanici, která bude vyhodnocena v jednotlivých měsících jako nejlepší, bude propůjčována vítězná putovní standarta!"

Dnes asi těžko posuzovat, jaké nadšení vyhlášení soutěže mezi „normálními" členy vyvolalo! Nabízí se však otázka: kde brali čas na létání, když museli plnit tak vznešené úkoly?

Co ještě dodat k dramatickému průběhu roku 1955?

K pozitivům patřilo, že na letišti bylo kde přespat, i když ubikace ještě zdaleka nebyla dohotovena a zkolaudována. Stanice obdržela nový výkonný větroň. Letiště bylo schváleno pro motorový provoz a aerovleky, ale krom zkušebních startů aerovlekem při schvalování provozu, nebyl učiněn jediný výcvikový aerovlek!

Negativním rysem tohoto roku však bylo, že výměnou na postu náčelníka se v podstatě rozpadl dosud velmi soudržný kolektiv. Odešla řada pilotů, kteří se během prvních pěti let existence klubu na letišti v Novém Dvoře aktivně podíleli na budování jeho infrastruktury. Byli to: Brožek Karel, Doubrava Josef, Doubravová-Straková Jana, Fiedler Štěpán, Gurtner Josef, Hájková Marie a Emílie, Hostovský Jindřich, Jehlička Jindřich, Kafka Jaroslav, Kobera Václav, Král Zdeněk, Letáček Josef, Roubal Karel, Řehounek František, Smíšek Josef, Stejskalová Ilona, Synek František, Špulka Karel, Štěrba Mojmír, Trejbal Luboš a další.

Začalo to skřípat i na poli metodické práce, protože soustavnější instruktorskou činnost po odchodu Dalibora Kaňky vykonávali v podstatě jen dva instruktoři: Tichý a Vršovský. Zobač a Moravec byli na vojně, instruktor Štrych létal se žáky pouze nárazově. Jeník a noví instruktoři, Bednář a Vršovská, se do instruktorské práce nezapojili vůbec! Na letišti v Novém Dvoře se v roce 1955 uskutečnilo pouhých 41 letových dní.

Z toho možná pramenila velká fluktuace pilotních žáků, kteří z nejrůznějších důvodů po jedné sezóně přestali létat (nebo odešli jinam). Členská základna k 31.12.1955, včetně nových žáků přijatých na podzim 1955, poklesla jen na 30 členů.