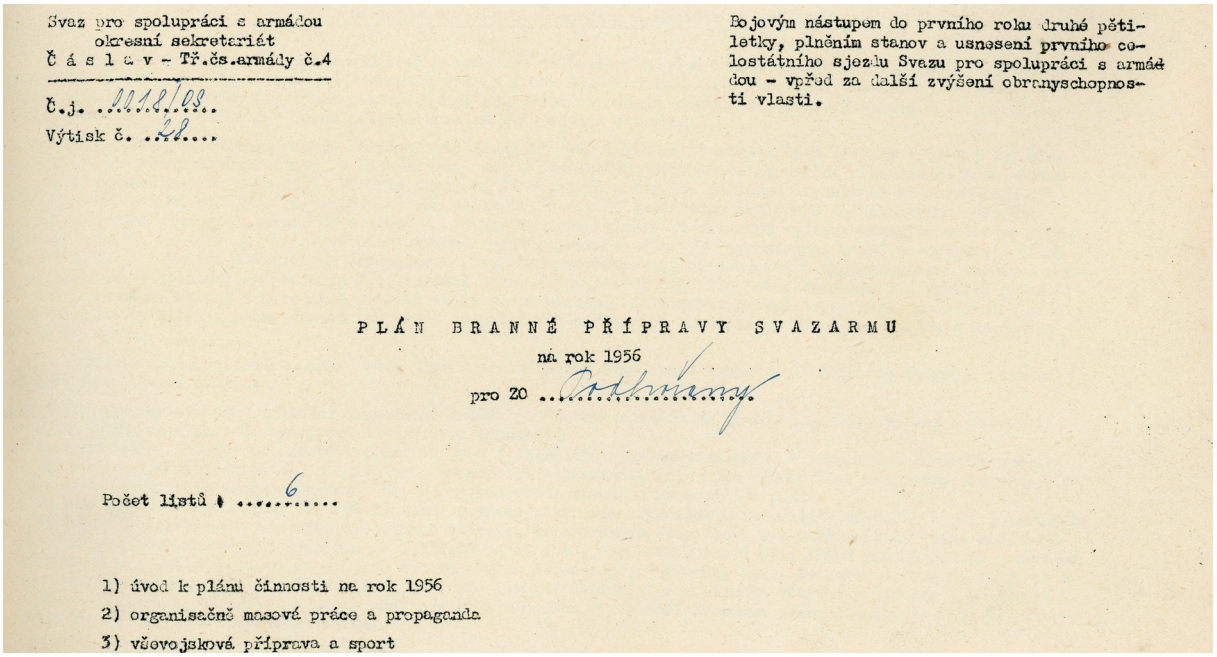
1956

Rok 1956 tedy začal s novým složením Rady a s novými, ještě rozsáhlejšími prověrkami. Úbytek členské základny z konce minulého roku byl v podstatě vyrovnán příchodem nových žáků, kteří v zimních měsících absolvovali teoretickou přípravu. Mnozí z nich po té u létání pár roků vydrželi. Byli to především: Eva Balašová/Horáková, Stanislav Horáček, Vratislav Kafka, František Pletánek, Miroslav Polák, Zdeněk Poskočil, Vladimír Ruml, Jiří Smola, Jan Sobotka, Sommerová/Sobotková Lidie.

Hned na začátku roku snaživý Okresní výbor Svazarmu v Čáslavi pro své „ovečky“ vydal „Plán branné přípravy Svazarmu na rok 1956“:



Svaz pro spolupráci s armádou
okresní sekretariát
Č á s l a v - Tř.čs.armády č.4

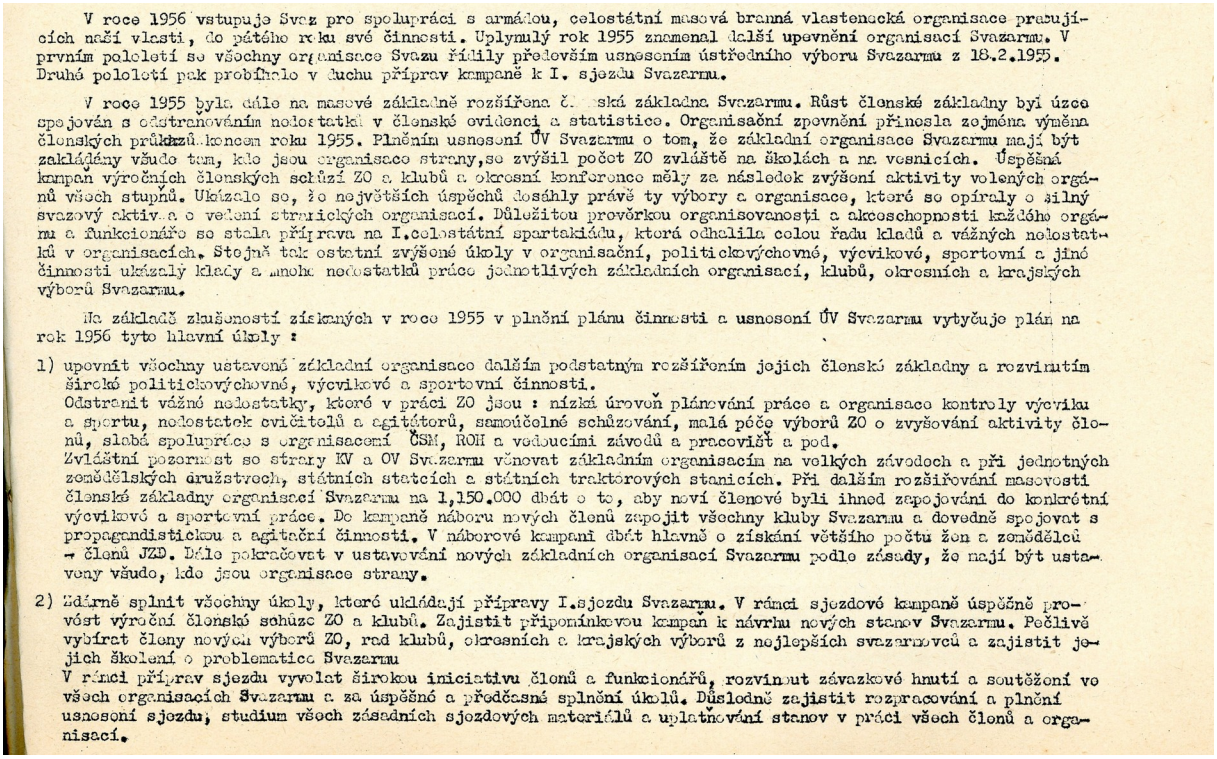
Č.j. ...1118/08...
Výtisk č. ...21...

Bojovým nástupem do prvního roku druhé pětiletky, plněním stanov a usnesení prvního celostátního sjezdu Svazu pro spolupráci s armádou - vpřed za další zvýšení obranyschopnosti vlasti.

PLÁN BRANNÉ PŘÍPRAVY SVAZARMU
na rok 1956
pro ZO ...Ostrovany...

Počet listů : ...6...

1) úvod k plánu činnosti na rok 1956
2) organisačně masová práce a propaganda
3) vševojsková příprava a sport



V roce 1956 vstupuje Svaz pro spolupráci s armádou, celostátní masová branná vlastenecká organisace pracujících naší vlasti, do pátého roku své činnosti. Uplynulý rok 1955 znamenal další upevnění organisací Svazarmu. V prvním pololetí se všechny organisace Svazu řídily především usnesením ústředního výboru Svazarmu z 18.2.1955. Druhé pololetí pak probíhalo v duchu příprav kampaně k I. sjezdu Svazarmu.

V roce 1955 byla dále na masové základně rozšířena č[illegible]ská základna Svazarmu. Růst členské základny byl úzce spojován s odstraňováním nedostatků v členské evidenci a statistice. Organisační zpevnění přinesla zejména výměna členských průkazů koncem roku 1955. Plněním usnesení ÚV Svazarmu o tom, že základní organisace Svazarmu mají být zakládány všude tam, kde jsou organisace strany, se zvýšil počet ZO zvláště na školách a na vesnicích. Úspěšná kampaň výročních členských schůzí ZO a klubů a okresní konference měly za následek zvýšení aktivity volených orgánů všech stupňů. Ukázalo se, že největších úspěchů dosáhly právě ty výbory a organisace, které se opíraly o silný svazový aktiv a o vedení stranických organisací. Důležitou prověrkou organisovanosti a akceschopnosti každého orgánu a funkcionáře se stala příprava na I.celostátní spartakiádu, která odhalila celou řadu kladů a vážných nedostatků v organisacích. Stejně tak ostatní zvýšené úkoly v organisační, politickovýchovné, výcvikové, sportovní a jiné činnosti ukázaly klady a mnoho nedostatků práce jednotlivých základních organisací, klubů, okresních a krajských výborů Svazarmu.

Na základě zkušeností získaných v roce 1955 v plnění plánu činnosti a usnesení ÚV Svazarmu vytyčuje plán na rok 1956 tyto hlavní úkoly :

1) upevnit všechny ustavené základní organisace dalším podstatným rozšířením jejich členské základny a rozvinutím široké politickovýchovné, výcvikové a sportovní činnosti.
Odstranit vážné nedostatky, které v práci ZO jsou : nízká úroveň plánování práce a organisace kontroly výcviku a sportu, nedostatek cvičitelů a agitátorů, samoúčelné schůzování, malá péče výborů ZO o zvyšování aktivity členů, slabá spolupráce s organisacemi ČSM, ROH a vedoucími závodů a pracovišť a pod.
Zvláštní pozornost se strany KV a OV Svazarmu věnovat základním organisacím na velkých závodech a při jednotných zemědělských družstvech, státních statcích a státních traktorových stanicích. Při dalším rozšiřování masovosti členské základny organisací Svazarmu na 1,150.000 dbát o to, aby noví členové byli ihned zapojování do konkrétní výcvikové a sportovní práce. Do kampaně náboru nových členů zapojit všechny kluby Svazarmu a dovedně spojovat s propagandistickou a agitační činnosti. V náborové kampani dbát hlavně o získání většího počtu žen a zemědělců - členů JZD. Dále pokračovat v ustavování nových základních organisací Svazarmu podle zásady, že mají být ustaveny všude, kde jsou organisace strany.

2) Důsledně splnit všechny úkoly, které ukládají přípravy I.sjezdu Svazarmu. V rámci sjezdové kampaně úspěšně provést výroční členské schůze ZO a klubů. Zajistit připomínkovou kampaň k návrhu nových stanov Svazarmu. Pečlivě vybírat členy nových výborů ZO, rad klubů, okresních a krajských výborů z nejlepších svazarmovců a zajistit jejich školení o problematice Svazarmu
V rámci příprav sjezdu vyvolat širokou iniciativu členů a funkcionářů, rozvinout závazkové hnutí a soutěžení ve všech organisacích Svazarmu a za úspěšné a předčasné splnění úkolů. Důsledně zajistit rozpracování a plnění usnesení sjezdu, studium všech zásadních sjezdových materiálů a uplatňování stanov v práci všech členů a organisací.

3) Ostře bojovat pro neorganisovanosti, neplánovitosti, proti nekázni, neodpovědnému plnění úkolů a nehospodárnosti. Úzce přimknout práci všech orgánů a organisací k orgánům strany. Každodenně se opírat o vedení a pomoc stranických organisací. V duchu usnesení sjezdu ČSM a Svazarmu prohloubit spolupráci s orgány a organisacemi ČSM. Podle vydaných usnesení a dohod těsněji spolupracovat s orgány ROH, s vedením závodů a pracovišť a s ostatními masovými organisacemi.

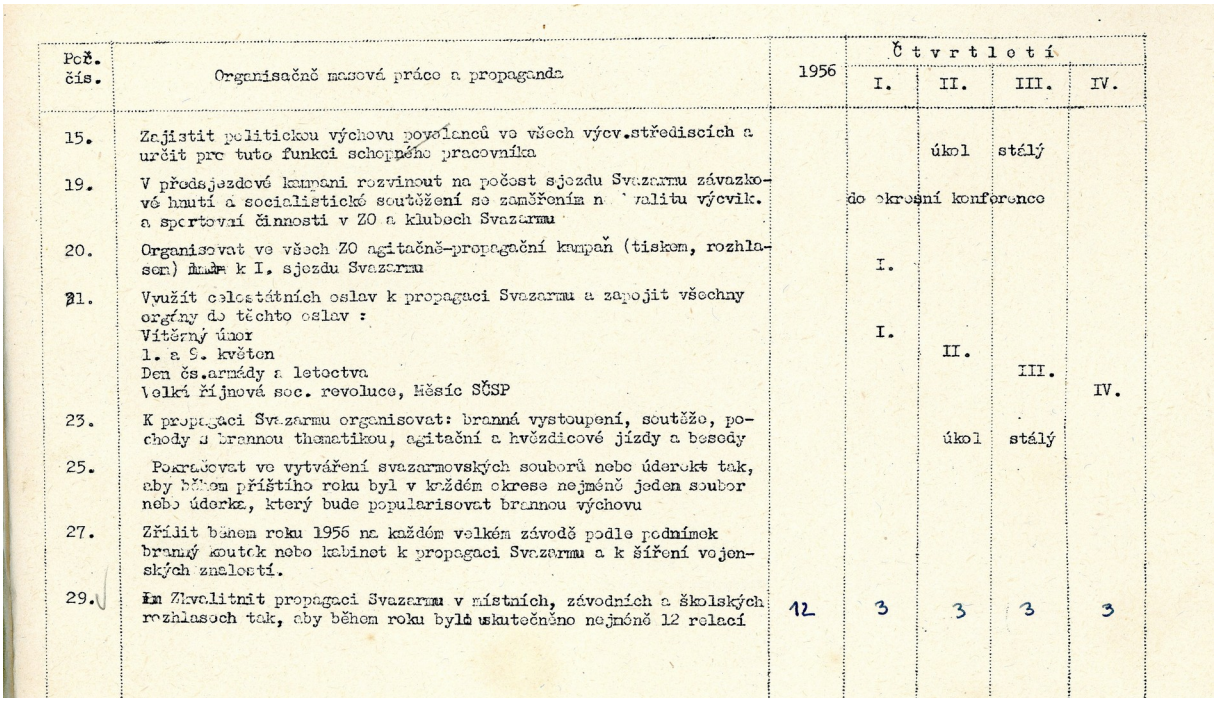
4) Ve spojení se všemi hlavními úkoly neustále zvyšovat odologickou úroveň členů Svazarmu, dobře organisovat cílevědomou propagandistickou a agitační práci.
Zajistit, aby ve všech útvarech civilní obrany, v ostatních výcvikových útvarech základních organisací a klubů pracovali agitátoři. Agitátory vybírat z řad nejvyspělejších členů Svazarmu. Soustavně pečovat o jejich odborný a politický růst ve spolupráci s organisacemi strany, ČSM a j.
Prohloubit propagandu vojenských a vojenskotechnických znalostí, zejména v těch odborech, které jsou rozvíjeny na masové základně - v civilní obraně, ves sportovní střelbě, radiovýcviku a pod. Pokračovat v budování lektorských skupin při výborech organisací. Dále rozšiřovat kulturněvýchovnou činnost ZO a klubů. Odstranit nedostatky, které se objevují v nevyužívání místního tisku, rozhlasu a pod.
Prohloubit úsilí o plné využití a rozšíření odběru svazarmovského tisku, zejména časopisů, Obránce vlasti, Za vlast, Pracovník Svazarmu.
Více využívat soutěžení ke zvýšení iniciativy svazarmovců, shromažďovat plánovitěji a rozšiřovat nejlepší zkušenosti kolektivů a jednotlivců. Zpopularisovat a odměňovat nejlepší kolektivy, funkcionáře a členy. Správně vyhodnocovat každou vyhlášenou soutěž.
Ještě šířeji využívat forem a prostředků vojenskomasové práce a názorné agitace, jakou jsou výstavky, štafety, branné pochody, promítání filmů a pod. Zřizovat v zákl.organisacích a klubech jako střediska propagandy vojenských znalostí branné kabinety, koutky, knihovničky a pod.

5) Důkladně a pečlivě rozpracovat, splnit a snažit se překročit úkoly stanovené plány činnosti v jednotlivých oborech branného výcviku. Organisovat a provádět masovou přípravu k civilní obraně v každé ZO a zapojovat do civilní obrany také nečleny Svazarmu. Dále rozšiřovat obory výcviku, které je možno provádět v ZO. Trvat na zásadě, každý člen Svazarmu, aby získal alespoň jednu odbornost.

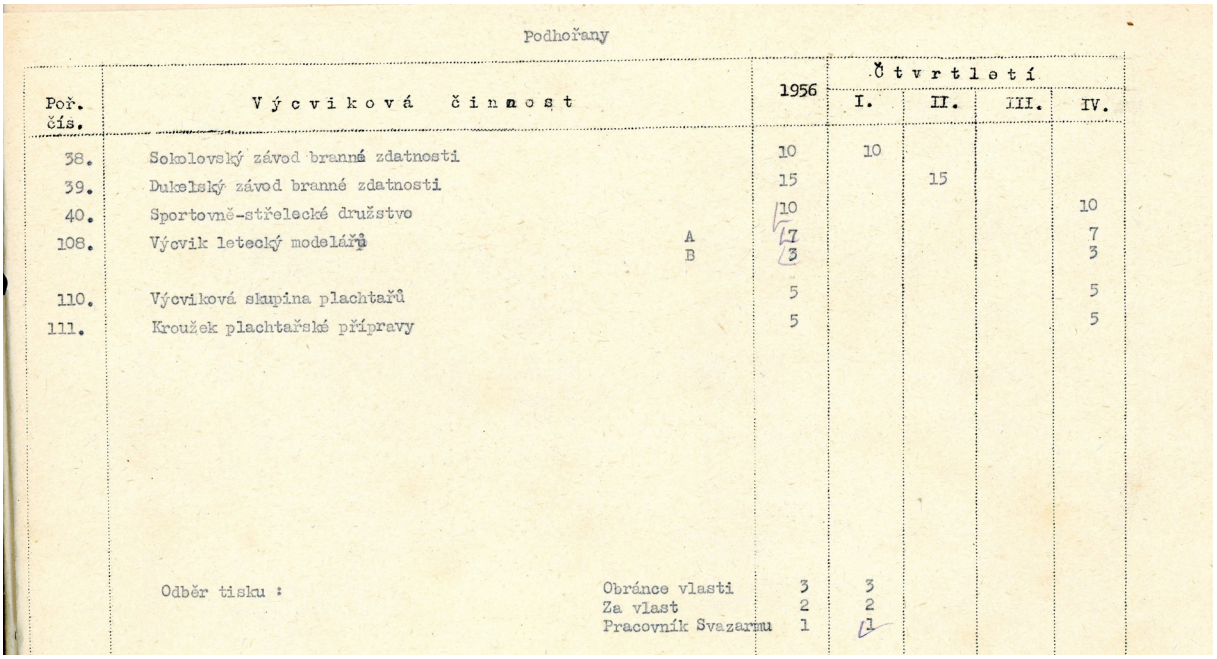
6) Na masové základně rozvíjet branné sporty. Podstatně rozšířit brannou sportovní činnost ve všech ZO. Dále zvýšit masovost branných závodů - DZBZ a SZBZ, sportovní střelby, jezdectví, motoristického sportu a radioamatérského sportu.
Pokračovat v rozšiřování branných sportů ve Svazarmu o vodní branné sporty, brannou turistiku, hod granátem, táboření a pod. a jejich pomocí široce propagovat Svazarm a získávat nové členy z řad pracujících. Široce rozvíjet soutěžení v jednotlivých druzích sportu. Zvýšit péči všech orgánů a vedoucích pracovníků o nejlepší svazarmovské sportovce, o růst sportovců výkonnostních tříd, za vytvoření nových svazových a ostatních rekordů.

7) Mnohem šířeji než dosud rozvíjet v ZO a klubech svépomocné hnutí za zřizování vlastní materiálové základny k výcvikové a sportovní práci.
Dbát o to, aby byly na 100 % plněny plány výběru členských příspěvků a aby finanční prostředky byly účelně využívány.

Poř. čís.	Organisačně masová práce a propaganda	1956	Čtvrtletí			
			I.	II.	III.	IV.
1.	Soustavně pokračovat v rozšiřování členské základny a získat během roku nejméně:	15				15
5.	Vést soustavně všechny svazarmovce k tomu, aby uzavíráním individuelních a kolektivních závazků směřujících k osvojení si určité odbornosti a výkonnosti tříd rozvíjeli socialistické soutěžení, jako základní methodu ke splnění plánovaných úkolů; v daleko větší míře organisovat sportovně-branné soutěže mezi sportovními útvary, ZO a kluby			úkol	stálý	
6.	Do konce února 1956 seznámit na seminářích, poradách nebo školeních nově zvolené funkcionáře ZO s významem a posláním ZO Svazarmu a jejich prací		do 28.2.			
7.	Do konce února 1956 ustavit a rozšířit u všech OV sekce, které jsou nutné pro plnění úkolů, zejména sekce OMPP, CO a vševojskového výcviku a sportu. Sekce také ustanovovat v ZO na velkých závodech a vesnicích		do 28.2.			
9.	Věnovat soustavnou péči a pozornost otázkám evidence a statistiky, placení členských příspěvků, ověřovat a kontrolovat správnost údajů tak, aby tyto odpovídaly skutečnému stavu a situaci			úkol	trvalý	
10.	Podstatně zkvalitnit propagandistickou činnost a zaměřit ji k výchově členů a širší veřejnosti k socialistickému vlastenectví a proletářskému internacionalismu, k plnění nejdůležitějších úkolů Svazu pro spolupráci s armádou především k náboru nových členů. Vypracovat plán přednáškové činnosti a školení funkcionářů na celý rok do 28.února 1956			úkol	stálý	
11.	Pravidelně pořádat přednášky pro veřejnost na politická, vojensko-odborné a vojensko-historická thémata ve větších závodech a vesnicích					
12.	K prohloubení politických a vojensko-odborných znalostí všech členů a funkcionářů provádět pravidelně školení ve formě přednášek a seminářů	4	1	1	1	1
13.	Zajistit politickou výchovu povolanců ve všech útvarech, zajistit besedy s povolanci a u všech soupisových komisí zřídit agitační střediska a zajistit jejich činnost			úkol	stálý	



Poč. čís.	Organisačně masová práce a propaganda	1956	Čtvrtletí I.	II.	III.	IV.
15.	Zajistit politickou výchovu povolanců ve všech výcv.střediscích a určit pro tuto funkci schopného pracovníka			úkol	stálý	
19.	V předjezdové kampani rozvinout na počest sjezdu Svazarmu závazkové hnutí a socialistické soutěžení se zaměřením na kvalitu výcvik. a sportovní činnosti v ZO a klubech Svazarmu		do okresní konference			
20.	Organisovat ve všech ZO agitačně-propagační kampaň (tiskem, rozhlasem) k I. sjezdu Svazarmu		I.			
21.	Využít celostátních oslav k propagaci Svazarmu a zapojit všechny orgány do těchto oslav : Vítězný únor 1. a 9. květen Den čs.armády a letectva Velká říjnová soc. revoluce, Měsíc SČSP		I.	II.	III.	IV.
23.	K propagaci Svazarmu organisovat: branná vystoupení, soutěže, pochody a brannou thematikou, agitační a hvězdicové jízdy a besedy			úkol	stálý	
25.	Pokračovat ve vytváření svazarmovských souborů nebo úderek tak, aby během příštího roku byl v každém okrese nejméně jeden soubor nebo úderka, který bude popularisovat brannou výchovu					
27.	Zřídit během roku 1956 na každém velkém závodě podle podmínek branný koutek nebo kabinet k propagaci Svazarmu a k šíření vojenských znalostí.					
29.	Zkvalitnit propagaci Svazarmu v místních, závodních a školských rozhlasech tak, aby během roku bylo uskutečněno nejméně 12 relací	12	3	3	3	3



Podhořany

Poř. čís.	Výcviková činnost		1956	Čtvrtletí I.	II.	III.	IV.
38.	Sokolovský závod branné zdatnosti		10	10			
39.	Dukelský závod branné zdatnosti		15		15		
40.	Sportovně-střelecké družstvo		10				10
108.	Výcvik letecký modelářů	A	7				7
		B	3				3
110.	Výcviková skupina plachtařů		5				5
111.	Kroužek plachtařské přípravy		5				5
	Odběr tisku :	Obránce vlasti	3	3			
		Za vlast	2	2			
		Pracovník Svazarmu	1	1			

Vzápětí ÚV Svazarmu vydává směrnici pro létání příslušníků ČSLA:

„ Čj.40.692/OS-1956-ÚV

Letecký výcvik vojáků ve Svazarmu – povolení

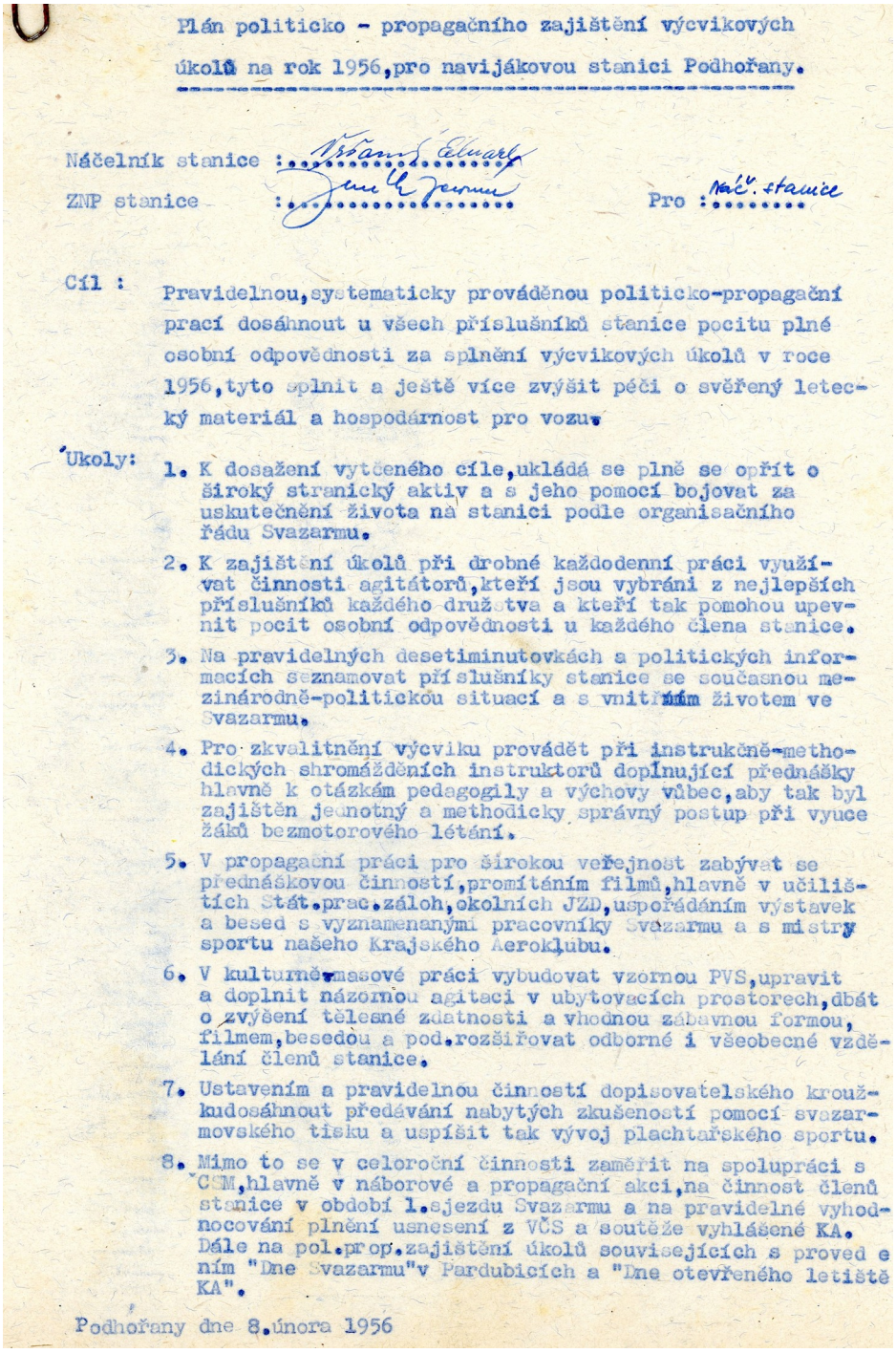
1.) *Vojákům základní služby:*
- *povolit výcvik v bezmotorovém létání pokud před nástupem VZS aktivně pracovali v některém KA a pokud ukončili výcvik minimálně v první kategorii*
- *povolit výcvik v motorovém létání pokud před nástupem VZS pracovali v některém KA a pokud ukončili motorový elementární výcvik podle letové přípravy Let-III-1*

2.) *Vojákům z povolání:*
- *vojákům z povolání pokud jsou zařazeni ve funkcích výkonných letců je jakékoliv létání v zařízeních Svazarmu zakázáno*

- *kteří nejsou zařazeni ve funkcích výkonných letců, ale absolvovali vojenský pilotní výcvik na motorových letadlech, povolit výcvik na motorových letadlech a všechny druhy leteckého výcviku bez omezení*
- *kteří nejsou zařazeni ve funkcích výkonných letců a neabsolvovali vojenský pilotní výcvik na motorových letadlech, ale před nástupem VZS absolvovali pilotní výcvik podle OLP Let-III-1 v KA, povolit motorový i bezmotorový výcvik bez omezení*
- *všem ostatním vojákům z povolání až do věkové hranice 28 let povolit pouze bezmotorový letecký výcvik. Výcvik motorový jen je-li prováděn jako doplňkový výcvik pro instruktory I.tř.*

Tímto se ruší ustanovení RMNO čís.3/1952, čl.2“

8.února 1956



Plán politicko - propagačního zajištění výcvikových úkolů na rok 1956, pro navijákovou stanici Podhořany.

Náčelník stanice : Šťastný Eduard

ZNP stanice : [illegible]

Pro : Náč. stanice

Cíl : Pravidelnou, systematicky prováděnou politicko-propagační prací dosáhnout u všech příslušníků stanice pocitu plné osobní odpovědnosti za splnění výcvikových úkolů v roce 1956, tyto splnit a ještě více zvýšit péči o svěřený letecký materiál a hospodárnost pro vozu.

Úkoly:

1. K dosažení vytčeného cíle, ukládá se plně se opřít o široký stranický aktiv a s jeho pomocí bojovat za uskutečnění života na stanici podle organisačního řádu Svazarmu.
2. K zajištění úkolů při drobné každodenní práci využívat činnosti agitátorů, kteří jsou vybráni z nejlepších příslušníků každého družstva a kteří tak pomohou upevnit pocit osobní odpovědnosti u každého člena stanice.
3. Na pravidelných desetiminutovkách a politických informacích seznamovat příslušníky stanice se současnou mezinárodně-politickou situací a s vnitřním životem ve Svazarmu.
4. Pro zkvalitnění výcviku provádět při instrukčně-methodických shromážděních instruktorů doplňující přednášky hlavně k otázkám pedagogily a výchovy vůbec, aby tak byl zajištěn jednotný a methodicky správný postup při vyuce žáků bezmotorového létání.
5. V propagační práci pro širokou veřejnost zabývat se přednáškovou činností, promítáním filmů, hlavně v učilištích Stát.prac.záloh, okolních JZD, uspořádáním výstavek a besed s vyznamenanými pracovníky Svazarmu a s mistry sportu našeho Krajského Aeroklubu.
6. V kulturně-masové práci vybudovat vzornou PVS, upravit a doplnit názornou agitaci v ubytovacích prostorech, dbát o zvýšení tělesné zdatnosti a vhodnou zábavnou formou, filmem, besedou a pod. rozšiřovat odborné i všeobecné vzdělání členů stanice.
7. Ustavením a pravidelnou činností dopisovatelského kroužku dosáhnout předávání nabytých zkušeností pomocí svazarmovského tisku a uspíšit tak vývoj plachtařského sportu.
8. Mimo to se v celoroční činnosti zaměřit na spolupráci s ČSM, hlavně v náborové a propagační akci, na činnost členů stanice v období 1. sjezdu Svazarmu a na pravidelné vyhodnocování plnění usnesení z VČS a soutěže vyhlášené KA. Dále na pol.prop.zajištění úkolů souvisejících s proved e ním "Dne Svazarmu" v Pardubicích a "Dne otevřeného letiště KA".

Podhořany dne 8.února 1956

Protože se z tohoto období nedochovaly žádné zápisy schůzí, nelze jednoznačně doložit, jak se Rada navijákové stanice zadanými úkoly zabývala a co řešila. Faktem však bylo, že do zahájení praktické letecké činnosti zbývala řada úkolů daných usnesením VČS 1955. Přesto se na prvý letový den roku 1956 nechtělo čekat dlouho.

12.února 1956

Budoucí manželé Jeníkovi, Nový Dvůr, únor 1956

(Ze vzpomínek Viktora Švabenského)

„Měl to být prvý letový den! Na letišti sice leželo cca 20 cm sněhu, ale nadrženým leteckým nadšencům to pranic nevadilo. Problém však byl se zpětným transportem lan od navijáku na start. Traktor Svoboda 12, který lano sotva odtáhl na suchém podkladu, neměl šanci, a tak byl ke službě nasazen traktor Lanz Bulldog 20, který půjčila Skuteč. Proti ´svoboďáčkovi´ byl ´bulík´ skutečný tank! Srdnatě si poradil se závějemi sněhu, které vítr na ploše letiště nafoukal, a zdálo se, že hravě utáhne najednou obě lana. Ale záhy se ukázalo, že ve Skutči asi věděli proč traktor tak ochotně půjčují.

Táhla se lana k první rundě, když Bulldog najednou uprostřed letiště ´chcíp´ a k další činnosti se už nedal přemluvit.

Tak bylo po létání. Jedna parta pak tlačila ´bulíka´ do statku k dílnám STSky, druhá naviják od rokle do hangáru, což byla pěkná makačka. Pokus, že by pomohla ´erena´ moc nevyšel. Ta si na sněhu do mírného stoupání totiž sama ani neškrtla, a tak se tlačilo oboje!“

2.března 1956

Do sálu místního hostince „U Franců“ je svolána členská schůze stanice a jak se pomalu začalo stávat zvykem, celou „přípravu“ programu, referátu i hodnocení zabezpečil svým osobitým způsobem náčelník „Mistr“ Vršovský.

Při přípravě členské schůze někdo z Rady stanice navrhl z důvodů povzbuzení „politicko-výchovné práce“, že by se mohla po ukončení schůze uspořádat taneční zábava. Návrh vyvolal všeobecné nadšení, na které provozovatel hostince pan Franc přistoupil a přislíbil slavnostně vyzdobit sál.

A tak vypukla společenská událost v podobě „Maškarního plesu omašlených dam a vousatých pánů“, který se po té stal na dlouhá léta tradicí. Byla angažována kutálka Závodního klubu ROH Synthesia Semtín pod vedením kapelníka Jana Dubského a sál hostince praskal ve švech, protože pobavit se přišli i místní usedlíci, pro něž takováto kulturní akce byla vzácností.

Pro váženého čtenáře zůstala v archivu letiště vzpomínka na členskou schůzi v podobě elaborátu, který zpracoval náčelník stanice Vršovský a usnesení:

Členská schůze navijákové stanice Podhořany dne 2.března 1956.

Programm

1/ Kontrola usnesení

2/ hodnocení činnosti rady stanice

3/ soutěž KA

4/ diskuze

1/ Bod 1. Mámli hodnotit činnost stanice za měsíc únor musím konstatovati, že se neudělalo vše co souvisí s přípravou materiálu na letošní sezonu. Sčásti se tato nečinnost dá omluvitzhoršenou povětrnostní situací, je pochopitelné, že v 30% mrazech se nedalo mnoho podnikat při udržbě materiálu. Na druhé straně musím hodnotit za naprosto nedostatečné docházku na teoretické školení. Toto se nedá omluvit zhoršenou povětrnostní situací. Je nesporné, že teoretická průprava pro leteckou činnost vzlátě pak v letošním roce je velmi nutná. Každý ví jaký má stanice plán pro letošní rok. Plachtaři druhé a třetí kategorie by mohli navštěvovat školení v e větším počtu než dosud a školení brát vážněji. Jenutné abychom věnovali větší péči samotným lektorům. Zde bude třeba udělati opatření ihned a ve školení pokračovat, každé úterý od 19 hod. a v pátek od 18 hodin. Povinnosti členů stanice je se na teoretické školení pravidelně zůčastňovat. To znamená, že soudružky a soudruzi kteří složily zkoušky z letecké přípravy se theorie budou dále zůčastňovat a svoje znalosti tak dále prohlubovat. Za tuto akci zodpovidá vedoucí lektorů soudruh Klínský s polu s radou stanice. Nyní přecházím ke stručnému zhodnocení usnesení z VČS.

Agitátoři družstev,(kteří dosud provádí leteckou činnost) jsou určeni:v družstvu 1 3 kat. s. Klínský.
" 2 1 kat. s. Zahradník
" 3 1 kat. s. Vojtíšek

Agitační práce bude řízena dle plánu práce s agitátory budou podrobně seznámeny s úkoly a formou práce vždy 1X až 2x do měsíce

Bod 2 Politickovýchovná světnice dosud zařízena nejni. nemělo by význam zařizovat místnost dokud nejsou upravena okna ubikace. Tato práce bude provedena začátkem měsíce března a do 15. března tuto svépomocně XXXXXX všichni členové upravíme.

Bod 3 Socialistická péče. Materiál je každému členu přidělen do socialistického vlastnictví. Je nutné jak nám počasí dovolí provést údržbu na transportních vozech za niž zodpovídá soudruh Vojtíšek, připravit naviják Herkules II č. 263 pod vedením s. Maštalíře. Soudruh Švábenský je povinen kontrolovat jak svěřený materiál je ošetřován a případné nedostatky a dobré příklady zveřejňovat na nástěných novinách stanice.

Bod 4 Získávání PPOV a výkonostních tříd.
Dosud získali odznak PPOV s. Šrych, Miřejovský, Moravec a Koziel. Ostatní členové mají pouze několik podmínek

pro zíkání odznaku. Vtéto věci jenutné se zaměřit na pravidelné cvičení v tělocvičně Jiskry Semtín a tak upevňovat svoji tělesnou zdatnost a tím se připravit k získání odznaku.

Bod 5 Se zabívá výkonným létáním nastanici. Výkonní plachtaři se musí zaměřit k studiů tratí a příprav pro lety stanovenému úlohou 9.

Bod 6 Ku zvýšení členské základny svazarmu jsme svůj závazek splnili Ku dnešnímu dni jsmezískali 70 členů do řad Svazarmu. V této akci nesmíme ochabnout a musíme získávat další členové, abychom obstáli čestně v soutěži KA.

Bod 7 Se zabývá teroretickým školením. Rozbor a opatření jsem uvedl nazačátku referátu.

Bod 8 Se zabívá zvíšením kázně. V tomto bodě není možno mluvit o stoprocentním plnění, neboť kázeň je u letecké činnosti jednou znejdůležitější věcí. Když dosáhneme kázně máme zajištěn poloviční úspěch v plnění plánu. Nemphu zde rozebírat p podrobně kázeň, ale uvádím příklad takové slabé kázně, kdy s. Grygarčík není schopen od loňského roku od srpna si opatřit doklady potřebné k vystavení leteckého průkazu. Proti členům kteří se nepodrobí klubové kázni budou učiněna optření.

Bod 9 Pravidelně platit příspěvky do KA. Svůj závazek jsme splnili k 30. lednu, kdy bylo zaplaceno na 100% na první pololetí. Příspěvky na druhé pololetí je nutno zaplatit do 15. března 1956
K bodu 9 náleží odběr Svazarmovského tisku. Ku dnešnímu dni odebírá Křídla vlasti : 25 členů
Obránce vlasti: 2 "
Prac.Svazarmu : 3 "
Svět motoru : 3 "
Letecký modelář 4 "

B
Bod 10 se zabívá vlastním výcvikem. Plán nám ukládá provést v první kategorii v měsíci únoru 108 startů N
v měsíci březnul25 " N
V II kategorii " únoru 54 " N
" březnu 69 " N
V III " " " 43 " N
" 32 " A
Celkové spoždění činí 409 startů N
32 " A.

Na tomto úseku práce budeme muset napnout veškeré úsilí k tomu, abychom spoždění když ne dohonili, alespoň snížili.Budeme muset opravit traktor, Buldok ze Skutče a vyskoušet stahování lana přímo ze vtduchu zpětným navijákem.

II Hodnocení činosti rady.

Máme-li hodnotit činnost členů rady navijákové stanice Podhořany, musím tuto zhodnotit jako dostatečnou. Proč pouze dostatečnou, protože rada pracovala vcelku špatně. Nebylo přítomno na jednání rady řada členů, takže se nepodíleli na činnosti všichni členové.

s.Klínský-Jako předseda rady pracoval v celku dobře. Má hlavní zásluhu na organisaci školení v kroužku letecké přípravy a školení pilotů. Toto šlo do té doby dobře pokud prováděl školení sám. (Schůze pravid).

s.Tichý - jako výcvikový referent se zaměřil úzce na opatřování kádrového materiálu. Schůzí se zúčastňoval pravidelně.Konal funkci učitele kroužku základní letecké přípravy.

s.Švábenský - technik stanice uvedl do pořádku evidenci materiálu a zavedl evidenci XIX předmětů v soupravě. Kromě toho zastával funkci instruktora kroužku. Schůzí se zúčastňoval pravidelně.

s.Balaš - jako zástupce technika - žádnou činnost neviníjel. Na schůze se nedostavoval pravidelně .

s.Bednář - druhý zástupce technika v druhém uplynulém období se zabíval údržbou automobilů, avšak na druhé stránce s. Bednář pokud je přítomen jednání rady stanice vyrušujem a dělá ze schůze kabaret.

s. Jeníková - Vykonává celkem důležitou funkci zapisovatele rady stanice. Z její činnosti vyplývá, že se velmi málo zúčastňovala schůzí rady a bylo velmi málo provedeno zápisů. Doufám, že s. Jeníková v diskuzi objasní situaci.
Závěrem mohu říci,kdybyrada stanice pracovala řádně byli bychom s přípravama rozhodně dále nebyla by mezera ve školení atd.
Další funkce = revizní komise, která dosud neprovedla žádná opatření.
Tělovýchovný referent s. Štrych se celkem málo zabývá o JSK a cvičení v tělocvičně. Bude nutné, aby i on pracoval těsněji s radou stanice.
S. Tichá , výběrčí příspěvků se projevila celkem málo iniciativní a důsledná. Bude nutné, aby s. Tichá v tomto směru zvíšila svoji aktivitu.

U s n e s e n í

z členské schůze nav. stanice Podhořany,dne 2.3.56.

1/ Revisní komisi se ukládá uvést prakticky v činnost bod 10, plánu na zimní období, t.j.zařízení dokumentace do 29.3.
s. Šváb.

2/ Revisní komisi se ukládá provést kontrolu usnesení z výroční členské schůze,plánu činnosti na zimní období a závazků členů stanice a vyvodit z tohoto patřičné závěry.
do 20.3. s. Šváb.

3/ Provést při zahájení létání kontrolu socialist. vlastnictví
kontrolu rada st.+ revis.kom.

4/ Všem členům stanice se ukládá navštěvovat pravidelně theoretické školení a těl. přípravu.
Trvalý úkol - kontrola s.Klínský.

5/ Instruktorům a náčelníkovi stanice se ukládá, aby kontrolovali účast členů stanice na jednotlivých akcích a školeních a přihlíželi k tomuto při praktickém létání.
Kontrolu rada stanice tr.úkol.

6/ Radě stanice se ukládá projednat naschůzi zahájení létání a z toho plynoucí opatření na stanici, aby mohl být provoz zahájen bez mimořádných událostí.

do 20.3. s. Klínský .

7/ S. Vršovskému a Vojtíškovi se ukládá zajistit propagační přednášky a to :

12. 3. VCHZ - s. V jtíšek
9. 3. El.techn.škola s. Vršovský

Jeden březnový týden znovu patřil vojenské zemní technice zabezpečené Posádkovou správou Čáslav, která opět nastoupila k rovnání terénu vzletových a přistávacích drah.

Členové stanice v předpolí dráhy 06-24 u silnice Nový Dvůr-Březinka pokáceli 13 ovocných stromů, čímž naplnili požadavek komise KA ke zvýšení bezpečnosti provozu motorových letounů, a nejen jich.

Teoretická příprava na učebně; Nový Dvůr, březen 1956

1.dubna 1956

Svůj domovský přístav nachází na Novém Dvoře v pořadí již čtvrtý dvousedadlový školní kluzák VT-109 „Pionýr“ s imatrikulací OK-4165.

Snad ale ještě větší radost mají členové stanice z nového „přibližovala“ tažných lan. Po téměř dvouletém žadonění byl stanici přidělen zbrusu nový traktor Zetor Z-25A! Ten byl okamžitě pojmenován po antickém hrdinovi, obránci bájné Tróje, „Hektor“.

A protože 1.duben byl i opravdu tím prvním letovým dnem nové sezóny, měl „Hektor“ premiéru, při níž dostatečně prokázal své kvality. Tahání obou navijákových lan najednou mu nečinilo pražádné potíže. Naopak, zvládal to excelentně! Jeho řidiči, zvyklí na podstatně méně výkonné stroje, museli hodně krotit své závodnické ambice, protože „Hektor“ dokázal pod plným plynem docela slušně a na hrbolatém terénu nebezpečně rychle upalovat!

„Kabaretiér“ Karel Bednář na „Hektorovi“. Ten má ještě původní SPZ TK-28-56; Nový Dvůr, duben 1956

První letový den; Nový Dvůr, 1.4.1956

Ve funkci navijákaře Zdeněk Koziel; Nový Dvůr, 1.4.1956

Během dubna (konkrétně 15.4.1956) složil zkoušky plachtařského instruktora Josef Miřejovský, který tak rozšířil plachtařský instruktorský sbor. Pro výcvik základního, zdokonalovacího i sportovního výcviku tak byli k dispozici instruktoři: Bednář, Jeník, Kaňka (ten však jako instruktor létal v Chotěboři), Miřejovský, Moravec, Štrych, Tichý, Vršovská, Vršovský.

Instruktor Zobač plnil povinnosti vojenské základní služby, takže byl pro pravidelný výcvik v tomto roce nepoužitelný.

Stanice měla ve stavu i tyto motorové piloty s kvalifikací vlekaře: Jeník, Kaňka, Moravec, Zobač. Motorový výcvik byl povolen Tichému. „Motoráři“ si své kvalifikace udržovali občasným létáním v Chrudimi.

Sezóna tedy začala a krom létání čekala na členy stanice spousta práce, zejména na ubytovně. Po ročním provozu se totiž zjistilo, že dřevěných kůlů (pilot), na kterých byl položen základový rošt, bylo zjevně vyprojektováno a založeno málo. Ty stávající se díky stálému podmáčení terénu začaly do podloží nerovnoměrně bořit, což vedlo ke vzniku spár a rozestupů konstrukce.

Bylo tedy nutné urychleně vybudovat pod základovým roštem větší množství podpůrných opěr, aby se váha konstrukce rozložila do více bodů a zabránilo se tak dalšímu prohýbání základového roštu.

Na několika místech se tedy musela rozebrat nedávno položená podlaha včetně izolačních vrstev a vzniklými otvory se sestupovalo do ani ne metrové prostory pod podlahovým roštem. Že to byla práce spíš pro horníka pracujícího v čelbě než pro plachtaře, netřeba zdůrazňovat. Však také práce s podepřením ubytovny vyzděnými podpůrnými sloupky trvala prakticky po celé další dva roky!

Pohled na ubytovnu postavenou na pilotech; Nový Dvůr, počátek roku 1956

1.května 1956

Nebyl pozdní večer, lásky čas, ale slavnostní dopoledne svátku všech pracujících – Svátku práce.

O deváté hodině, ve svátečně vyzdobených Pardubicích, se za povinně mohutného jásotu přihlížejících dal do pohybu průvod demonstrující nerozbornou jednotu pracujícího lidu. Dav, tvořený zaměstnanci všech pardubických podniků, pionýry a svazáky ze škol a učilišť, členy organizací Národní fronty sportovci počínaje a chovateli drobného hospodářského zvířectva konče včetně i jiných zájmových skupin s alegorickými vozy, pořadateli zformovaný do průvodu na křižovatce u bývalé židovské synagogy, počal postupovat vycházkovým tempem za řízného hudebního doprovodu několika dechových orchestrů po Stalinově třídě. Na jejím východním konci dělníci, rolníci i pracující inteligence ruku v ruce defilovali před „papalášskou“ tribunou stojící před Zelenou branou, z níž blahosklonně davům kynuli tajemníci, předsedové, ředitelé a další vedoucí funkcionáři okresu i města.

V průvodu, mezi touto různorodou směsicí, budili zasloužený obdiv naši „stalinští sokoli“ – plachtaři z Podhořan.

(Tehdy se zrodila tradice účasti podhořanských plachtařů na prvomájových oslavách v Pardubicích, která vytrvala až do roku 1989.)

V té době ještě málokdo chápal, jaký skutečný význam pro budoucnost bude mít projev prvního tajemníka Ústředního výboru Komunistické strany Sovětského svazu N.S.Chruščova, který zazněl na XX.sjezdu KSSS v Moskvě (14.-26.2.1956). Chruščov tehdy snad ani sám netušil, co jeho referát o Stalinově kultu osobnosti způsobí. Když mluvil o zvěrstvech stalinského vedení, která byla páchána na vlastním lidu, v mnohém doslova šokoval shromážděné delegáty i celý svět!

U oje podvozku, na němž spočívá Z-25 „Šohaj“ OK-8692
zleva: Václav Maštalíř, Rostislav Koudela; Pardubice, 1.květen 1956

Ale dopad jeho slov a uvolnění stalinskými zásadami prorostlé politiky, byl běh na dlouhou trať nejen v SSSR, ale i ve vazalských státech nedávno založené „Varšavské smlouvy“.

Nejinak tomu bylo i v tehdejším Československu, kde všudypřítomná cenzura jen pomalu odhalovala i nadále pečlivě skrývaná tajemství a s „oteplením“ politiky se za „prezidentování“ Antonína Zápotockého nijak moc nespěchalo.

„Stalinští sokoli-hrdí svazarmovci“ zleva: Zdena Tyčová, Miluše Pilná, Jaromír Jeník, Vladimír Klínský, Eduard Vršovský, bývalý člen VAP Oldřich Janák, ???;
Nový Dvůr, květen 1956

8.května 1956

Výstižná ukázka toho, jak „důležitá“ byla zasedání a čím se Rada Krajského aeroklubu Pardubice zabývala:

88/3

Z á p i s

ze schůze rady krajského aeroklubu Chrudim , dne 8.5.1956.

Přítomni : s.mjr. Kohoutek, Astaloš, Mikš, Fairaisl, Vojtěch, Bartůněk, Fikejz, Wachtl. Omluven : s. Bohdálek.

Podle programu byla provedena kontrola stavu soutěže mezi stanicemi a odbory. Jelikož stanice Ústí nepodala včas hlášení o činnosti nebylo možno úplně vyhodnotiti stav soutěže. Podle docílených výsledků se předpokládá , že mezi odbory bude jako nejlepší opět odbor para,druhý plachtařský, třetí modeláři a poslední motoráři. Nedostatky se jeví zejména v plnění výcvikových úkolů a dále v plnění ukazatele nositelů výkonnostních tříd a PPOV. Jelikož PPOV je základem k docílení výkonnostní třídy je třeba zaměřiti činnost klubu zejména k získání nositelů výkonnostních tříd. Tato práce musí býti prováděna velmi intensivně , jelikož podle počtu sportovců-nositelů výkonnostních tříd je prováděno hodnocení celostátní mezi jednotlivými krajskými aerokluby.
Aby bylo docíleno zlepšení v této záležitosti rozhodla rada klubu uložiti jednotlivým odborům a radám stanic zajistiti splnění určitých podmínek PPOV takto :

Všichni členové stanic a klubu musí býti zapojeni do plnění podmínek PPOV tak, aby do 15.6.1956 splnili tyto disciplíny PPOV :

Disciplina :	Limit pro muže v letech : 17-30 PPOV I	17-30 PPOV II	31-40 PPOV I	31-40 PPOV II
1. Beseda o tělovýchově	4 hodiny pro všechny kategorie			
2. Beseda o zdravovědě	4 hodiny pro všechny kategorie			
3. Přespolní běh 1500 m	-	5:35 min	-	5:45 min
Přespolní běh 1000 m	3:30 min	-	3:40 min	-
4. Vrh koulí	750 cm	900 cm	700 cm	800 cm
Hod granátem 350 g	42 m	55 m	40 m	50 m
5. Střelba vzduch. 15 m - 5 ran	35 bodů	-	35 bodů	-
15 m - 10 ran	-	75 bodů	-	75 bodů
6. Jdi jak můžeš 10 km	1:10 hod	1:05 hod	1:15 hod	1:10 hod

Na přednášky je třeba pozvati si lékaře , aby podle osnovy PPOV provedl přednášku a tuto potvrdil na presenční listině. Přednášku o tělovýchově podle osnovy PPOV provede buď zástupce OVTVS nebo oprávněný instruktor.

K 16.6.1956 zašlou stanice a odbor přehledy o plnění disciplín .

V dalším období budou určeny k plnění zbývající disciplíny tak, aby do 30.7.1956 bylo docíleno co největším počtem členů KA získání odznaku PPOV. Za tím účelem je třeba provádětí příležitostně nácvik prostných PPOV.

Vedoucí sportovního odboru zajistí zaslání podmínek PPOV jednotlivým stanicím a odborům.

K zajištění nácviku disciplín v Chrudimi se zavázal s. Fairaisl, že organisačně zajistí plnění tohoto úkolu. Je třeba , aby na jednotlivých stanicích byl určen referent pro sledování plnění disciplín a jejich organisaci tak , aby úkol byl správně plněn.

b: Kontrola usnesení :

Jelikož z minulých porad nebyl pořizován zápis nebyli členové a odbory dostatečně informováni o stavu usnesení z minulých porad a proto s. Wachtl sestaví přehled usnesení a uvede toto v příštím zápise.

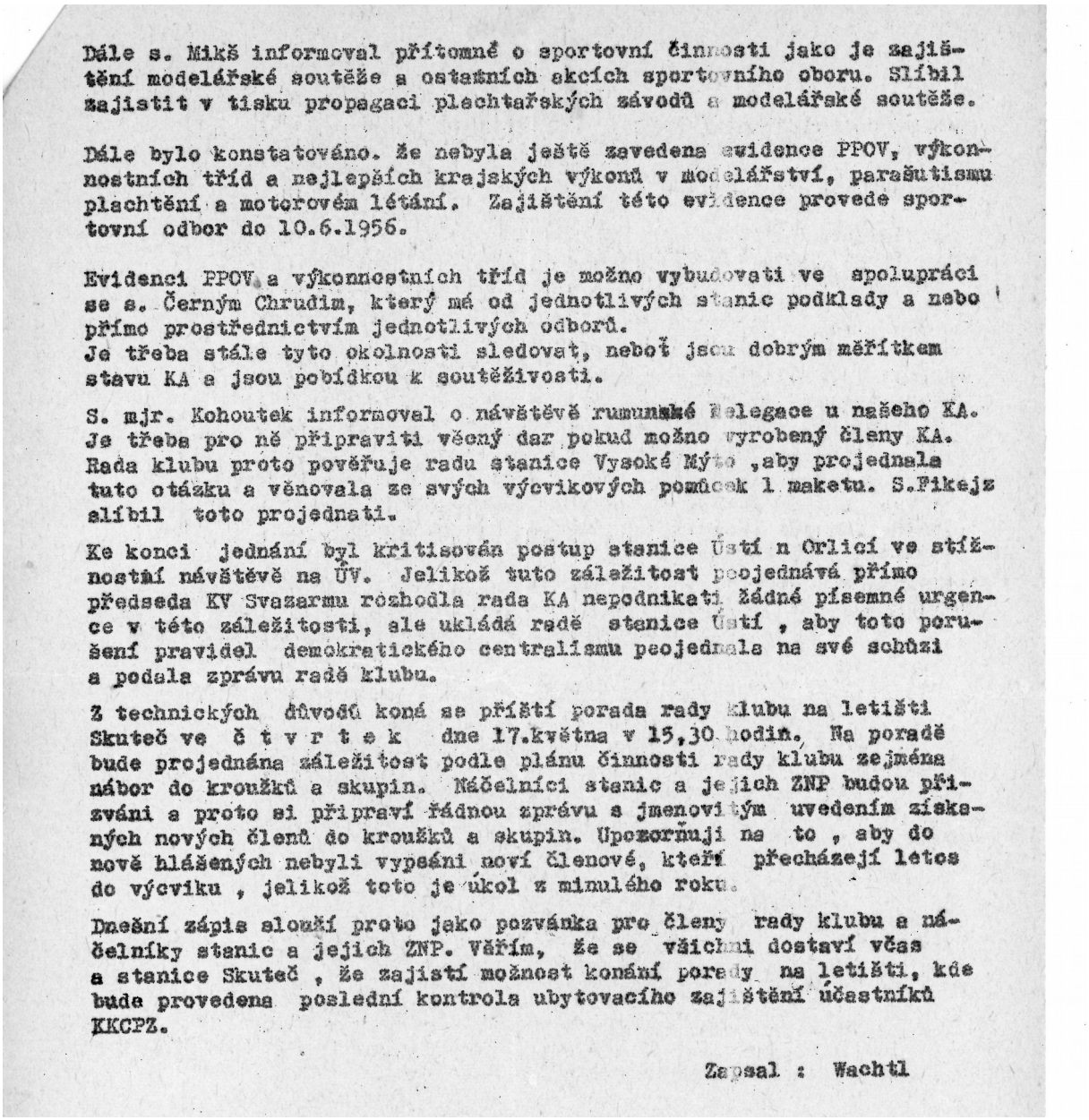
c: Přijímání nových členů do KA.

Bylo provedeno podle evidence přihlášek žadatelů o vstup do KA.

Sportovní činnost

Hlavním bodem sportovní činnosti bylo projednání zajištění krajského kola CPZ.
Byl peojednán zápis z porady se zástupci KA Žilina a konstatováno , že přihlášený meteorolog s. Klínský se omluvil a je třeba , aby byla zajištěno pokud možno náhrada. Pokud nebude získán meteorolog budou vyhodnocováni meteorzpráv provádětí sami účastníci závodů.
Jako velitel závodů byl určen náčelníkem krajského aeroklubu s. Dalibor Kaňka ze stanice Chotěboř. Jmenovaný si připraví spolu se s. Wachtlem program zahájení závodů. Bylo dohodnuto , že zahájení provede zástupce KV Svazarmu / pravděpodobně s. Doubrava / v době cca 20 minut a případně zástupce patrona závodů 10 minut.
Slib závodníků složí jeden ze závodníků, což bude určeno za na místě.
S.mjr. Kohoutek projedná hlavního komisaře, kterým bude s. Šedo nebo s. Fraisl.

Jako pomocníci závodů byli určeni s. Tichý Pohrobany, Fikejz Vys.Mýto, Štefka - Chotěboř a s. Chmelař Skuteč, který bude současně jako vlekař. S. Tichý bude zastávati rovněž funkci komisaře. Jako vlekař bude s. Červinka. Účastníkům závodů zajistí KA úhradu ušlé mzdy. Jako závodníci byli schváleni s. Meisner a Lichtenberg na Kmotru a s. Vršovský a Wachtl na Šohajích.



Dále s. Mikš informoval přítomné o sportovní činnosti jako je zajištění modelářské soutěže a ostatních akcích sportovního oboru. Slíbil zajistit v tisku propagaci plachtařských závodů a modelářské soutěže.

Dále bylo konstatováno. že nebyla ještě zavedena evidence PPOV, výkonnostních tříd a nejlepších krajských výkonů v modelářství, parašutismu plachtění a motorovém létání. Zajištění této evidence provede sportovní odbor do 10.6.1956.

Evidenci PPOV a výkonnostních tříd je možno vybudovati ve spolupráci se s. Černým Chrudim, který má od jednotlivých stanic podklady a nebo přímo prostřednictvím jednotlivých odborů.
Je třeba stále tyto okolnosti sledovat, neboť jsou dobrým měřítkem stavu KA a jsou pobídkou k soutěživosti.

S. mjr. Kohoutek informoval o návštěvě rumunské delegace u našeho KA. Je třeba pro ně připraviti věcný dar pokud možno vyrobený členy KA. Rada klubu proto pověřuje radu stanice Vysoké Mýto ,aby projednala tuto otázku a věnovala ze svých výcvikových pomůcek 1 maketu. S.Fikejz slíbil toto projednati.

Ke konci jednání byl kritisován postup stanice Ústí n Orlicí ve stížnostní návštěvě na ÚV. Jelikož tuto záležitost projednává přímo předseda KV Svazarmu rozhodla rada KA nepodnikati žádné písemné urgence v této záležitosti, ale ukládá radě stanice Ústí , aby toto porušení pravidel demokratického centralismu projednala na své schůzi a podala zprávu radě klubu.

Z technických důvodů koná se příští porada rady klubu na letišti Skuteč ve č t v r t e k dne 17.května v 15,30 hodin. Na poradě bude projednána záležitost podle plánu činnosti rady klubu zejména nábor do kroužků a skupin. Náčelníci stanic a jejich ZNP budou přizváni a proto si připraví řádnou zprávu s jmenovitým uvedením získaných nových členů do kroužků a skupin. Upozorňuji na to , aby do nově hlášených nebyli vypsáni noví členové, kteří přecházejí letos do výcviku , jelikož toto je úkol z minulého roku.

Dnešní zápis slouží proto jako pozvánka pro členy rady klubu a náčelníky stanic a jejich ZNP. Věřím, že se všichni dostaví včas a stanice Skuteč , že zajistí možnost konání porady na letišti, kde bude provedena poslední kontrola ubytovacího zajištění účastníků KKCPZ.

Zapsal : Wachtl

12.května 1956

Byla sobota a předpověď počasí vypadala slibně, ale na letišti se toho rána mnoho lidí nesešlo. Nebylo divu, protože tehdy byly soboty normálním pracovním dnem. K provozu se tak dostavili pouze piloti Vršovský, Vršovská, Štrych, Miřejovský a žáci Kalous, Tlapák a Volenec, kteří měli zabezpečit letištní směnu.

Přestože lidí bylo pomálu, rozhodl se náčelník Vršovský využít termicky slibné počasí a u oblastní dispečerské služby naplánoval letový provoz od 9,00 hod. do 19,00 hod. s tím, že v rámci plnění úlohy 9/4 poletí dva větroně stokilometrový trojúhelník „kolem komína“ – trať Semtěš, Chotěboř, Skuteč, Semtěš. Určenými piloty byli Vršovská (VT-125 OK-0744) a Miřejovský (VT-125 OK-0723). Třetí do „party“ byl Štrych, ale ten měl létat s VT-425 OK-5334 pouze místně.

O první start navijákem, k jehož ovládání se uvolil sám „Mistr“ Vršovský, se pokusil Josef Miřejovský. Leč podařilo se mu pouze obletět letiště, a tak se rozhodl, že s dalšími starty ještě počká, a že mezitím doma nakrmí hospodářské zvířectvo. Jak řekl, tak udělal.

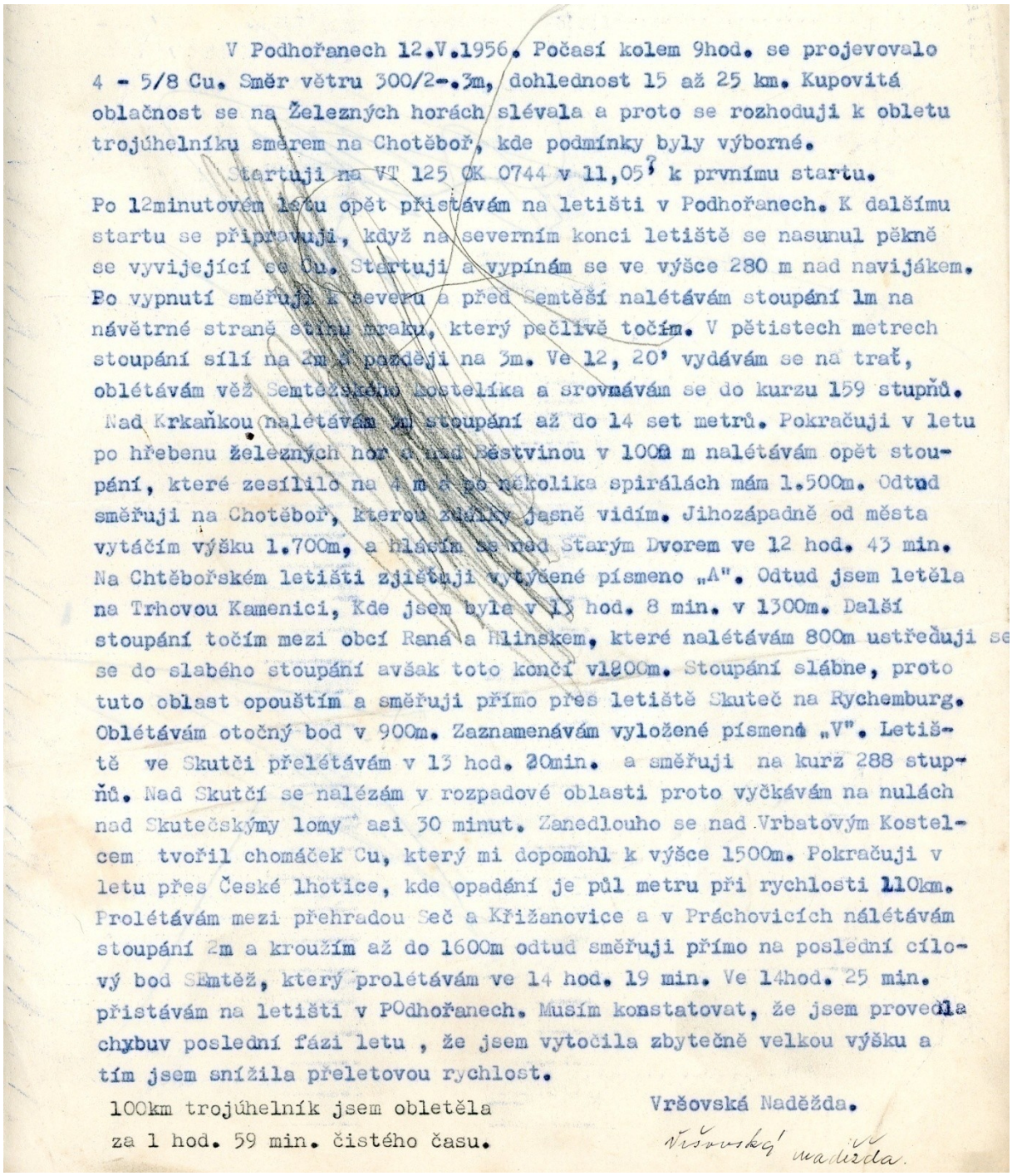
A protože bydlel na Novém Dvoře, nikoho to neudivilo.

Bylo kolem 11-té hodiny, když odstartovala Vršovská a vzápětí Štrych. Tomu se po navijákovém startu podařilo nalétnout stoupavý proud přímo nad letištěm a zatím co „nakupoval“ kroužením výškové metry, Vršovská přistávala.

Mezitím se na start vrátil Pepek Miřejovský. Přijel s koňmi zapřaženými do povozu plného zeleným krmením pro dobytek. Když uviděl, že dalším startem se v termice „chytla“ i Vršovská, nechal žebřiňák žebřiňákem, koním obtočil opratě kolem stromu a hrnul se do větroně tak, jak byl, jak vyšel z chléva. V zahnojených holínkách, nepříliš voňavých pracovních montérkách a s propocenou kšiltovkou na hlavě.

Odstartoval a štěstí mu přálo. Nad letištěm vytočil dobrých tisíc metrů, oblétl Semtěš a zmizel na jih, směrem za Krkaňku.

O průběhu svého letu Vršovská vypracovala zprávu, která se dochovala:



V Podhořanech 12.V.1956. Počasí kolem 9hod. se projevovalo 4 - 5/8 Cu. Směr větru 300/2-3m, dohlednost 15 až 25 km. Kupovitá oblačnost se na Železných horách slévala a proto se rozhoduji k obletu trojúhelníku směrem na Chotěboř, kde podmínky byly výborné.

Startuji na VT 125 ČK 0744 v 11,05 k prvnímu startu. Po 12minutovém letu opět přistávám na letišti v Podhořanech. K dalšímu startu se připravuji, když na severním konci letiště se nasunul pěkně se vyvíjející se Cu. Startuji a vypínám se ve výšce 280 m nad navijákem. Po vypnutí směřuji k severu a před Semtěší nalétávám stoupání 1m na návětrné straně stínu mraku, který pečlivě točím. V pětistech metrech stoupání sílí na 2m a později na 3m. Ve 12, 20' vydávám se na trať, oblétávám věž Semtěšského kostelíka a srovnávám se do kurzu 159 stupňů. Nad Krkaňkou nalétávám 2m stoupání až do 14 set metrů. Pokračuji v letu po hřebenu železných hor a nad Pěstvinou v 1000 m nalétávám opět stoupání, které zesílilo na 4 m a po několika spirálách mám 1.500m. Odtud směřuji na Chotěboř, kterou zdálky jasně vidím. Jihozápadně od města vytáčím výšku 1.700m, a hlásím se nad Starým Dvorem ve 12 hod. 43 min. Na Chtěbořském letišti zjišťuji vytýčené písmeno „A". Odtud jsem letěla na Trhovou Kamenici, Kde jsem byla v 13 hod. 8 min. v 1300m. Další stoupání točím mezi obcí Raná a Hlinskem, které nalétávám 800m ustřeďuji se se do slabého stoupání avšak toto končí v1800m. Stoupání slábne, proto tuto oblast opouštím a směřuji přímo přes letiště Skuteč na Rychemburg. Oblétávám otočný bod v 900m. Zaznamenávám vyložené písmeno „V". Letiště ve Skutči přelétávám v 13 hod. 20min. a směřuji na kurz 288 stupňů. Nad Skutčí se nalézám v rozpadové oblasti proto vyčkávám na nulách nad Skutečskými lomy asi 30 minut. Zanedlouho se nad Vrbatovým Kostelcem tvořil chomáček Cu, který mi dopomohl k výšce 1500m. Pokračuji v letu přes České lhotice, kde opadání je půl metru při rychlosti 110km. Prolétávám mezi přehradou Seč a Křižanovice a v Práchovicích nalétávám stoupání 2m a krouším až do 1600m odtud směřuji přímo na poslední cílový bod Semtěš, který prolétávám ve 14 hod. 19 min. Ve 14hod. 25 min. přistávám na letišti v Podhořanech. Musím konstatovat, že jsem provedla chybuv poslední fázi letu , že jsem vytočila zbytečně velkou výšku a tím jsem snížila přeletovou rychlost.

100km trojúhelník jsem obletěla za 1 hod. 59 min. čistého času.

Vršovská Naděžda.

Vršovská Naděžda.

Zatím co Štrych stále poletoval v okolí letiště, pozemní personál uklidil „Šohaje“ OK-0744 do hangáru a s Vršovskou rozebírali provedení letu. Ta byla trochu rozezlena tím, že trať s Mířejovským neletěli ve spolupracující dvojici, jak bylo předem domluveno. Prý ho během letu ani koutkem oka nezahlédla!

A čas běžel. Mířejovského koně se v poklidu popásali u švestky, „Vokurka“ Štrych si zatím dál maloval kroužky na nebi, které se pomalu, ale jistě zahalovalo kouřmem. Termika slábla a slunečního jasu ubývalo.

Když po pěti hodinách létání kolem letiště Štrych přistál, bylo jasné, že Mířejovský se domů vzduchem asi už nedostane. Nastalo tedy čekání u telefonu, kdy pilot zavolá domů a řekne, kde přistál. Jenže telefon nezazvonil.

Slunce zapadlo v 19,35 hod., nastal soumrak a po Mířejovském ani vidu, ani slechu. Koně to u švestky přestalo bavit a důstojně i s žebříňákem odkráčeli domů. Cestu znali i poslepu.

Zatím co koně v poklidu odešli, nervozita lidí stoupala. „Mistr“ Vršovský obvolával letiště v okolí, ve snaze získat o našem plachtaři nějakou informaci. Nikde nikdo nic nevěděl, nikdo ho neviděl!

A tak s těžkým srdcem musel zatelefonovat na oblastní dispečerskou službu, aby oznámil ztrátu letadla i s pilotem.

Někdy před půlnocí, když se už všichni chystali uložit k neklidnému spánku, telefon se rozdrnčel a hlas vojenského dozorčího dispečera stroze oznámil: „Pilot i éro jsou v pořádku! Máte je v Rakousku.“

Po startu navijákem a po letu trvajícím 5,10 hod., při kterém beznadějně „zakufroval“, přistál Mířejovský u našich jižních sousedů, v Rakousku u obce Jedenspeigen, necelý 1 km od hraniční řeky Moravy. To místo je asi 5 km severozápadně od slovenských Malacek.

Sám pilot o tom pak vyprávěl:

„Opravdu jsem nevěděl, kde jsem, ale vůbec mě nenapadlo, že pode mnou už nejsou Čechy ani Morava! Ale termika končila a bylo mi jasné, že domů se už nedostanu, i kdybych věděl kudy. Tušil jsem, že ten můj ´kufr´ bude tak trochu malér, že všichni na letišti si ze mě budou dělat srandu, ale co, teď hlavně musím v pořádku přistát a nic neudělat s érem!

Tak koukám na tu řeku pode mnou, přesvědčen, že se jedná o Svratku, a vybírám si místo pro přistání. U jednoho břehu mi to přišlo jako bažina, ale na druhé straně, kousek dál od řeky, blíž k vesnici, byla celkem pěkná louka, na které se pod dohledem chasníka pase koza. Tak brzdy ven, podrovnat!

Sotva se ´Šohaj´ zastavil, vidím, jak se ke mně ona dvojice blíží. Koze se moc nechce, mečí a vzpírá se, asi se bojí toho velkého žlutého ptáka! Neboj, koza! Já jsem taky z vesnice!

A pasáček, když přijde na pět kroků, slušně pozdraví: ´Grüß Gott!´“

Než na místo přistání přijeli rakouští policajti, dostalo se Mířejovskému vřelého přivítání ve vesnici, kam ho pasáček s kozou eskortoval. Domorodci mu pomohli rozložit éro, aby ho případný vítr neodvál. Přitom hlavně místní pan farář, když viděl, jak byl pilot slušivě přioděn, začal ho přemlouvat k emigraci a hned mu nabízel místo na faře v maštali!

Jenže Mířejovský neustále dokola opakoval, že musí „šnél cu hauz“, že má na poli koně a musí nakrmit dobytek!

To samé si vyslechli i četníci včetně úředníka pro utečence, který s nimi přijel, a který ovládal češtinu jak rodilý „brňák“. Výsledek byl ten, že se šlo spát na faru, zítra se prý uvidí!

Mezitím četníci oznámili případ našemu zastupitelskému úřadu ve Vídni, ten pak echo předal vojákům.

Zatím co druhý den ráno na letišti v Novém Dvoře osazenstvo chystalo „erenu“ s transportním vozem a čekalo na povel, kam přesně pro pilota vyrazit, v Rakousích

Miřejovského vyslýchali. Záhy ale příslušní úředníci zjistili, že pilot je pro ně jako informační zdroj zcela bezcenný a očividně zklamaní odjeli zpět do Vídně.

Do Pepka, ať zůstane, tak hučel už jen farář a ten člověk z imigračního oddělení, ale on jim do omrzení opakoval, že musí dát nažrat kravám a odvázat koně od švestky.

Na to, že byla neděle, úřední mašinérie zapracovala s neočekávanou rychlostí a odpovědní úředníci obou zemí se dohodli na předání pilota i letadla. To se mělo uskutečnit v podvečerních hodinách na přívozu přes řeku Moravu mezi obcemi Angern an der March na rakouské straně a Záhorskou Vsí na straně československé, což bylo asi 20 km jižně od místa přistání.

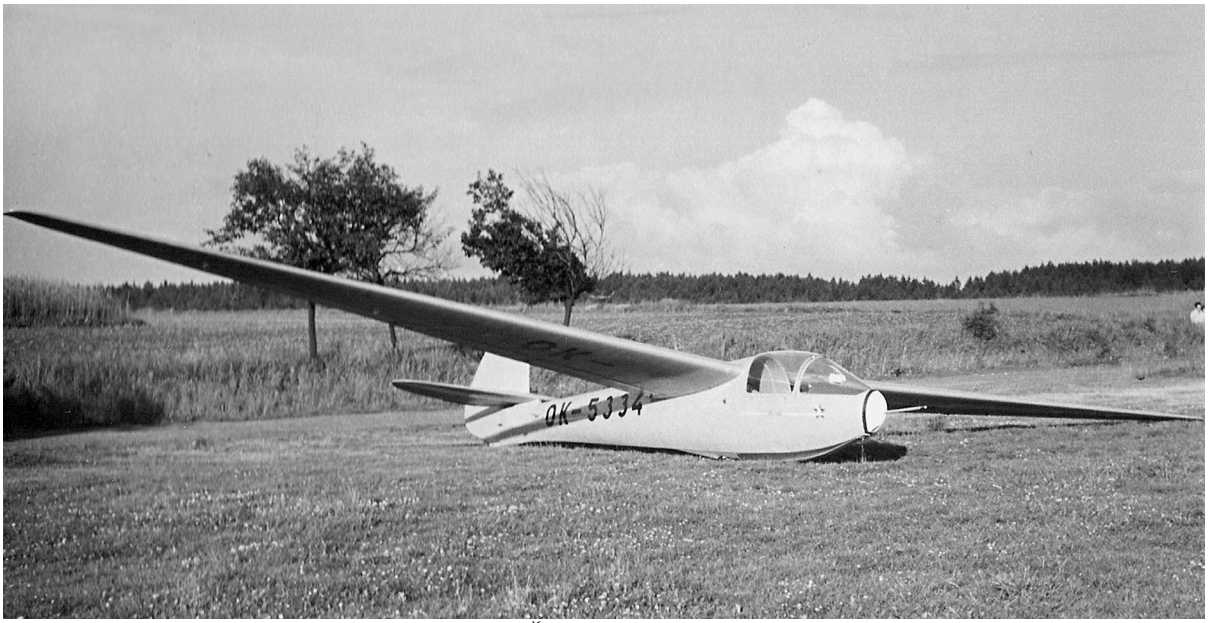
Jak bylo domluveno, tak se stalo. Složený „Šohaj“ i s pilotem byli na štráfce odpoledne převezeni k přívozu, kde se na celnici vyplňovaly nějaké nutné papíry, a čekalo se, až naši pohraničníci dostatečně prověří osádku „ereny“, která mezitím po druhé straně státní hranice dorazila na místo předání. To se uskutečnilo na československé straně pod hlavněmi samopalů ostražitých pohraničníků. A tak v noci z neděle na pondělí se transport vydal na kýženou cestu k domovu.

Zbývá už jen dodat, že doma z toho byly pochopitelně oplétačky. Miřejovský se nevyhnul několika výslechům na StB, ale prý nic až tak dramatického! Jeho „výlet“ do kapitalistické ciziny dopadl nadmíru dobře a počínaje 27.květnem mohl opět usednout za knipl bez toho, že by byly proti němu zavedeny nějaké sankce.

25.-27.května 1956

Do Prahy je svolán I. celostátní sjezd Svazarmu. Kromě rekapitulace vlastních úspěchů a nedostatků byli sjezdem zvoleni představitelé ústředního výboru. Pozici předsedy obsadil genpor. Čeněk Hruška, pozice místopředsedů Václav Jirout, genmjr. Jaroslav Palička, pplk. Karel Grepl, místo předsedy ÚKRK Karel Hanžl. Výbor měl 45 členů a 16 náhradníků.

Sjezd zároveň schválil nový organizační řád. Ve vytyčeném období představovalo pojetí zájmové branné činnosti z pohledu svazarmovských orgánů pouhou nástavbu k „prospěšnějším“ činnostem jako byl výcvik letců, radistů, řidičů apod., proto se hlavní pozornost zaměřovala na odbornosti, jež bylo možné využívat pro praktické potřeby armády, jak tomu bylo u sportovní střelby, motorismu, radioamatérství, branného vodáctví, letectví a parašutismu.



Dřevěný krasavec VT-425 „Šohaj3“ OK-5334; Nový Dvůr, léto 1956

28.června 1956

Zápis ze schůze Rady Krajského aeroklubu Pardubice, který opět stojí za přečtení:

Zápis

ze schůze rady krajského aeroklubu, konané 28.6.1956 v Chrudimi.

Přítomni : RKA : mjr.Kohoutek
RKA : Astaloš, Kopa, Šťastný, Fairaisl, Fikejz, Bohdálek, Špulák, Kábela, Vojtěch, Koravec, Doubrava, Wachtl, Jíčínský, Bartůněk, Švábenský
Omluven s.Mikš. Nedostavil se s.Starý.
Za stanice : Kaňka, Šťastný, Janek, Novák, Ptáček, Kopa, Lorenc, Meissner, Fikejz, Voříšek, Omluven s.Vršovský, Kárník.

Jelikož členové RKA a zástupci stanic se dostavili opožděně provedl s.mjr.Kohoutek besedu s přítomnými o svém vystoupení v Holandsku.
V 15,45 byla zahájena schůze, kterou zahájil a řídil s mjr. Kohoutek.

1.Resoluce 1.CS Svazarmu

S.mjr.Kohoutek přednesl připomínky k resoluci a její význam pro náš KA s aplikací našich úkolů. Díky socialistické soutěži mezi jednotlivými stanicemi a odbory vykazuje náš KA dobré výsledky práce na poli rozšiřování členské základny Svazarmu, jelikož podle potvrzených náborů získal každý člen KA 1,2 nových členů, Stejne tak další celostátní nedostatek příspěvková morálka je naším KA plněna dobře a to na 99,7 % za I pol. Neplnění na 100% zavinil modelářský odbor.
Horší stav je již v práci volených orgánů KA, jelikož ani RKA ani odbory se nescházejí v plném počtu a je zde porušována svazová disciplina. Je proto třeba aby členové volených orgánů se dostavovali na porady v plném počtu a včas.
K otázce malé kázně a plnění usnesení, plnení organisačního řádu připomenul nutnost zlepšení, zvýšení iniciativy členů v odstraňování nedostatků a zlepšení hospodárnosti. Náklady na činnost klubu jsou vysoké a je třeba aby s hodnotou nákladů byli seznámeni členové klubu na stanicích a v odborech. Příklad nedodržování rozkazu a nekázně je případ přelet státních hranic s.Miřejovským, kterému nebyl odnat průkaz pro jeho dosavadní dobrou činnost a byly mu vyúčtovány náklady spojené se zpětným transportem větroně. I tento případ je třeba zveřejniti členům. Připravenost k civilní obraně je u členů KA na 62 %. Málo plní zejména stanice Ústí, Holička, Skuteč a Vysoké Mýto.

2-Soutěž mezi stanicemi a odbory

byly přednešeny dosažené výsledky a pořadí ke konci května je Podhořany, Holička, Choceň, Chotěboř, Skuteč, Vysoké Mýto a Ústí.
V odborech : para, modeláři, motoráři, plachtaři.
Nedostatkem v plachtařském odboru je nerovnoměrnost plnění výcvikových úkolů, kde první Podhořany mají již přes 800 startů, zatím co ve Skutči pouze 260. S.Kopa odůvodnil toto nízké plnění jednak přípravou stanice na mezinárodní utkání, jednak vlastními závody. Přednášková činnost v rámci odboru se plní dobře. Je však třeba zvýšiti počet přednášek a besed ve Skutči a Ústí. Otázce PPOV a výkonnostní třídám je dosud venována malá pozornost a nejlepší výsledky má paraodbor. Přednášky je třeba rozvinouti i v modelářském odboru podle již schválené

přednášky. Dále se jeví malá péče o instruktory, jejich nízká kvalifikace a jejich nedostatek. Je třeba zlepšiti i zde činnost v jednotlivých odborech. Nízká úroveň se dosud jeví ve výkonném létání a možnost soutěžiti v motorovém víceboji je rovněž malé

Úkoly uložené KV Kl.

Po projednání resoluce 1. sjezdu Svazarmu bylo uloženo KV našemu Kl zejména:
vychovávati naše členy v duchu socialistického vlastenectví
agitační prací zvyšovati jejich politické a odborné znalosti a uvědomění, zvýšiti úsilí za zhospodárnění výcviku a činnosti vůbec a omeziti náročnost na úhradu ušlé mzdy při nástupu do některých kursů nebo pod.
Zajistiti rozvoj členské základny náborem nových členů do ZO a z těchto zapojiti co největší počet do vlastní výcvikové činnosti;
zlepšiti práci volených orgánů
agitační práci zaměřiti na splnění výcvikových úkolů
ustaviti sekce u KV a OV
zlepšiti spolupráci s ČSM
zlepšiti finanční hospodaření

Diskuse k předneseným bodům resoluce

S.mjr.Kohoutek vyzval přítomné k diskusi na stávající problémy snižování administrativní práce v leteckém výcviku, zjednodušení vydávání průkazů, zjednodušení služeb při provozu atd.
S.Wachtl přednesl návrh na zjednodušení administrativy, při čemž byla předložena i otázka zda mají býti vedeny knížky žáků. 9 přítomných instruktorů se vyjádřilo pro a 3 proti.
K vystavování leteckých průkazů doporučuje s.Danek ponechati vydávání stejným způsobem jako dosud, avšak prodlužování průkazů dáti do pravomoci krajských aeroklubů. Dále doporučil provésti dohodu s MNO v otázce létání do mraků. Využití letadel je problematické zejména tam, kde se létá pouze v neděli z pracovních důvodů. S.mjr.Kohoutek odpověděl na tuto připomínku tak, aby se přeneslo těžiště výcviku na všední dny a tak se zle šilo využití letadel a hlavně zlepšilo plnění výcvikových úkolů. Je třeba rovněž řešiti dohodu s aerolinií o vyhlídkových letech. S.Vojtěch upozornil na to že ústavy nemají směrnice pro lékařské prohlídky a že odmítají tuto práci vykonávat. Stejně tak podle směrnic není správné aby žák nebo pilot nebyl menší jak 160 cm. Nyní s lékařskými prohlídkami nastávají velké časové ztráty jak pilotů tak i žáků.
S.Kopa doporučuje snížení tajnosti zejména v otázce utajení předpisu pro létání, který musí býti uložen v tresoru a tak jeho studium je ztížení, nehledě na to že se o žádné tajnosti obsahu nedá mluvit.
S.Vojtěch prohlásil, že propagace je málo účinná, jelikož podle zkušeností z jejich závodů, kde propagaci si vzala na starost odborová organisace, která přesvědčila 18 soudruhů o vstupu do leteckého kroužku dopadlo nakonec tak, že všichni zájemci odpadli. Je podle jeho názoru správné propagovati, ale nikoho

do výcviku nenutil, jelikož je to ztracené náklady a čas. S.Koravec žádá, aby bylo učiněno jednoho s ČSLD ve vydávání delnických nebo žákovských legitimací pro jejich členy na cesty do Hodnořan, jelikož stávající situace pohonnými hmotami nekryje ani z poloviny potřebu a plechtaři si musí dojíždění platit z vlastních prostředků. Je třeba, aby normy nebyly dělány na vozidlo bez ohledu na vzdálenosti letišť od těžiště plechtařů nýbrž aby KV oprávnil KA rozdělovati pohonné hmoty s tímto ohledem. Dále žádá, aby 1 vlečná 106 byla stále hangarována v Chrudimi pro potřebu Hodnořan a Chotěboře, jako v Chrudimi jsou lepší podmínky pro údržbu tohoto letadla a zajištěnost, stálé jeho pohotovosti pro potřeby i při vleků.
V další byla projednáno otázka obcházení volených orgánů stanicí Ústí, která byla prodiskutována a objasněna a s.Novák se omluvil. S.m.jr.Kohoutek připomněl, že je třeba vyčerpati nejdříve všechny možnosti v rámci krajských orgánů než se nastoupí cesta na ÚV. Omluva byla kladně přijata a tím do budoucna vyjasněna otázka obcházení.

Tvoření sekcí.
Jako úkol KV KA je ustavení krajských a okresních sekcí. Bylo doporučeno, aby do sekcí byli vybráni schopní plechtaři z jednotlivých stanic, aby se lépe rozložilo množství funkcí které se sypou na osvědčené pracovníky a vychovávati tak nové funkcionáře.
Jako předseda krajské sekce byl navržen s.Fairaisl z Chrudimi.
Jako členové sekce : Krouman - Vysoké Mýto
Štusák - Chotěboř
Koziel - Hodnořany
Štefka - Polička
Klouček - Ústí
Skuteč projedná a oznámí
paraodbor projedná a oznámí KA
modeláři - Novotný
motoráři - Klempíř

Vedoucí odborů a stanic projednají toto se jmenovanými a případné změny nahlásí KA do 30.6.1956. Pokud změny nebudou oznámeny platí uvedené určení.

Dny otevřeného letiště
Byl podán návrh na uskutečnění dne otevřeného letiště na den armády v Chrudimi a dále navržena Chotěboř. Na připomínky s. Meisnera, že bylo ujednáno provedení otevřeného dne letiště ve Vysokém Mýtě bylo schváleno RKA. S.m.jr.Kohoutek slíbil projednati zvýšení počtu dnů otevřeného letiště ze 2 na 3 a uspokojiti tak i Chotěboř.

Školení dopisovatelů. V pátek a sobotu 22. a 23 t.m. bude provedeno na KV školení dopisovatelů. Ušlá mzda bude hrazena. Navržený byl s. Klínský.
Dále bylo přednoseno, doplněno a schváleno usnesení.

U s n e s e n í
rady Krajského aeroklubu Pardubice ze dne 20.6.1956.

Rada klubu na základě projednání resulucee z 1.sjezdu Svazarmu vycházejíc z kritického rozboru nedostatků, jakož i z úkolů, které sjezd vytýčil před celou naši vlasteneckou organisaci, usnesla se po doplnění návrhu na usnesení jednomyslně k zajištění těchto úkolů pro období do konce roku 1956.

Na úseku organisační výstavby :

1. Resoluci 1.celost.sjezdu Svazarmu projednat na všech stanicích a odborech do 15.7.1956. Zodp.náčelníci a ved.odborů

2. Zaktivisovat práci rady klubu a jed.otlivých odborů, aby se staly platnými orgány, podílejícími se na neustálém rozvoji a propagaci letectví v našem kraji. Skoncovati s neplněním úkolů některých členů rady jako s narušováním principů svazové demokracie.

3. Pokračovat v náboru nových členů do ZO Svazarmu a získati je do některé letecké činnosti.

4. Zajistit do konce června 1956 zaplacení čl.přísp. na II pololetí. na 100

5. Náčelníci stanic nejméně 1x za ¼ roku provést porovnání členské a a výcv.dokumentace u KA za účelem system.doplňování a kontroly.

6. Zajistit výměnu členských průkazů členů klubu do konce roku 1956 podle směrnic ÚV Svazarmu a pokynů KA.

Na úseku výcvikové a sportovní činnosti :

1. Navázati styk s místními útvary a spolupráci s armádou uskutečňovati zvláště při společných akcích, jako je den čs.letectva, armády atd. Využíti plně rozkazu MNO 010 a rozkaz o povolení létání vojáků

2. Pokračovat na stanicích v masové přípravě PCO tak aby do konce roku všichni členové KA byli nositeli odznaku PCO

3. Rovnoměrněji plniti plánované úkoly a to větším využíváním všedních dnů k výcviku, lepší organisací zkrátit ztrátové časy.

4. Zařaditi ještě letos další cvičence do jednotlivých druhů výcviku a vytvořit tak předpoklady pro o plnení úkolů v příštím roce, zejména ve vyšších kategoriích.

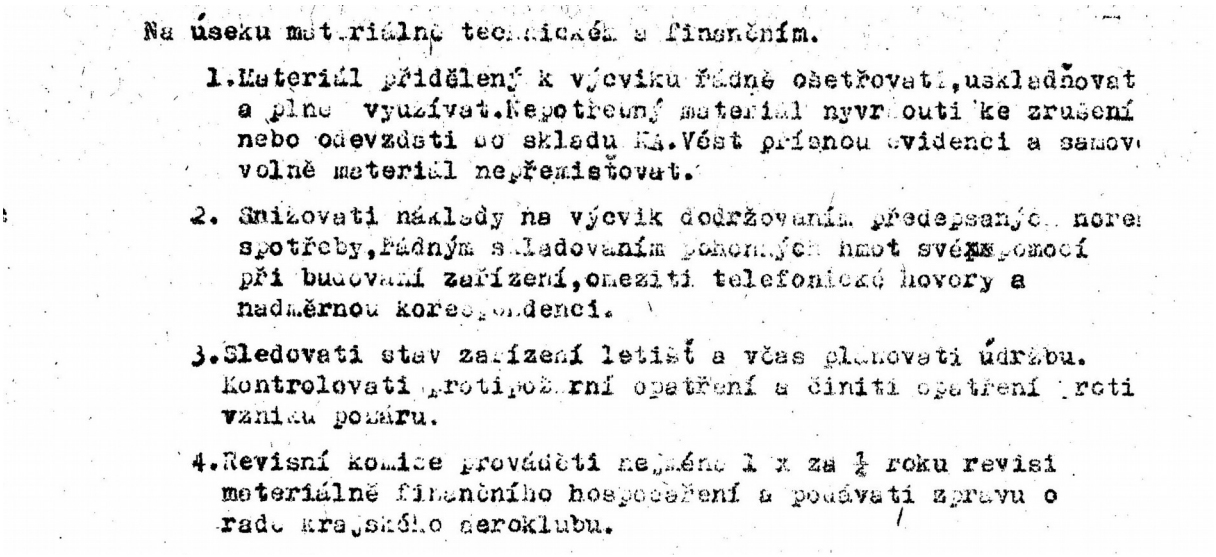
5. Pečovati o instruktorský sbor systematickým prováděným školením a a přezkušováním a výcvik neustále zkvalitňovati

6. Organisovati splnění podmínek PTOV do konce roku 1956 s.lniti u 15 % sportovců podmínky výkonnostních tříd.

Na úseku masově.politické práce

1. Zaktivi.ovati agit.propagační odbor a zaměřit jeho práci hlavně na plnění úkolů přednáškové propagandy před členy i veřejností.
2. Seznámiti Jeznamovati členstvo s materiály a výsledky I sjezdu a uvést v život nový org.řád a přísně se jím v praxi řídit.
3. Zvýšiti úroveň politicko výchovné práce na stanicích a zaměřit ji na splnění úkolů, upevňování kázně a boji proti všem nedostatkům.

Pokračování.



Na úseku materiálně technickém a finančním.

1. Materiál přidělený k výcviku řádně ošetřovati, skladňovat a plně využívat. Nepotřebný materiál navrhouti ke zrušení nebo odevzdati do skladu KA. Vést přesnou evidenci a samovolně materiál nepřemisťovat.

2. Snižovati náklady na výcvik dodržováním předepsaných norem spotřeby, řádným skladováním pohonných hmot svépomocí při budování zařízení, omeziti telefonické hovory a nadměrnou korespondenci.

3. Sledovati stav zařízení letišť a včas plánovati údržbu. Kontrolovati protipožární opatření a činiti opatření proti vzniku požáru.

4. Revisní komise prováděti nejméně 1 x za ½ roku revisi materiálně finančního hospodaření a podávati zprávu o radě krajského aeroklubu.

Pozorný čtenář jistě zaregistroval, že tzv. Rada KA Svazarmu (byť od počátku zřízena jako orgán nápomocný náčelníkovi krajského aeroklubu) byla orgánem „bezzubým“, protože ať tak či onak, konečné slovo v rozhodování o čemkoliv měl krajský náčelník. Ten byl „první po Bohu“ a přes jeho rozhodnutí „nejel vlak“.

Pozornému čtenáři ale jistě „neuteklo“ ani to, jak byl tento vrcholný krajský funkcionář odtržen od reality, když požadoval, aby se lépe plnily výcvikové a ostatní úkoly politického charakteru zejména tím, že je nutno k jejich plnění využívat i všední dny! Ano, do jisté míry možné to bylo tam, kde se létal motorový výcvik (Chrudim, Vysoké Mýto), ke kterému nebylo zapotřebí mnoho obslužného personálu, který se navíc skládal z placených zaměstnanců a krom toho, ta letiště byla v bezprostřední blízkosti měst. Piloti tedy měli možnost odpoledne, po pracovní „šichtě“, zaskočit si na letiště a něco odlétat nebo plnit politické úkoly, ale zcela jiná situace byla na navijákových stanicích, kdy k plachtařskému provozu se musel sejít početnější personál a to pomíjím skutečnost, že na Nový Dvůr se piloti a žáci museli dopravit cca 30 km tam a zpět. Prostě, krajský náčelník byl voják a tak tedy velel! Neděle v poklidu trávil doma s rodinou a moc nechápal, že neděle (o volných sobotách se nikomu ještě ani nezdálo) je jediným dnem v týdnu, kdy se plachtaři mohou dostat do „modrého azuru“, takže asi jim nebude moc po chuti v ten den plnit nějaké úkoly, které s létáním bezprostředně nesouvisejí.

Krom toho, že mjr.Kohoutek vykonával funkci krajského náčelníka, stal se i velitelem Ústřední letecké školy, která byla v tomto roce do Chrudimi umístěna. Ta se v rámci Svazarmu zabývala pokračovacím výcvikem motorových pilotů pro armádu na strojích C-11.

V Radě KA (a později i v jejích komisích, zejména politickovýchovné) se povětšinou snažili zviditelnit ambiciózní soudruzi, kteří tím ale sledovali jen vlastní prospěch a pramálo jim záleželo na něčem jiném.

2.července 1956

Do Ústřední plachtařské školy ve Vrchlabí odjíždí plachtařský instruktor Karel Bednář, aby tam absolvoval kurs výkonnostního létání (2.-12.7.1956). Během něj splní dvě podmínky k získání „stříbrného C“ (8.7.1956 přelet na trati Vrchlabí-Moravská Třebová 118 km a současně převýšení 1700 m). „Pětihodinovku“ již dávno měl, a tak oprávněně čekal na přidělení výkonnostního odznaku. To se však nestalo.

Náčelník stanice, „Mistr“ Vršovský, který byl odpovědný za dokladování výkonů sportovním komisařům, s největší pravděpodobností neodeslal podklady a dokumentaci k udělení „stříbrného C“ a sám pilot Bednář se asi po tom moc nepídil. Přestože v další své letecké kariéře nalétal na přeletech mnoho kilometrů, o „stříbrné céčko“ zřejmě už nikdy

nepožádal. Faktem je to, že v evidenci vydaných „stříbrných C“ AeČR jeho jméno zaznamenáno není. Škoda!

6.července 1956

Ze zasedání Plachtařského odboru KA Pardubice:

„Podhořany – soustředění od 8.7. do 29.7.1956. Na dobu od 14.7. do 29.7. přiděluje se pro vlekání letadlo Z-381 OK-CJE, které bude denně přelétáváno na své stanoviště v Chrudimi. Pilot podle dohody s.Kočí, případně s.Moravec a s.Jeník.

Dále se přiděluje letadlo VT-130 OK-1260 ze stavu stanice Skuteč a to od 8.7. do 29.7.1956.

Letadlo C-106 OK-BDF se přiděluje k disposici na dobu od 22.7. do 29.7.1956 na školení přístrojového létání.

Na nácvik vývrtek bude zapůjčeno na dva dny letadlo K-65 OK-MÍR, podle dohody se Skutčí a náčelníkem KA.

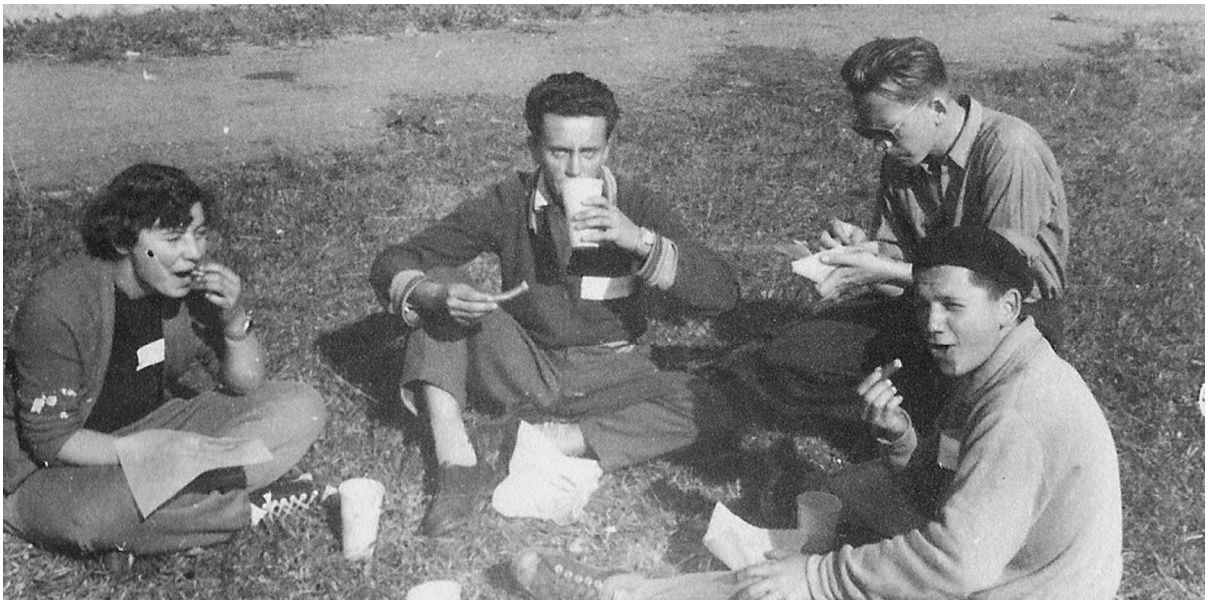
Po zhodnocení činnosti odborů se v socialistické soutěži za I.pololetí 1956 umístila na 1.místě stanice Podhořany, které byla předána putovní standarta pro nejlepší stanici. Jelikož je třeba pomáhati stanici, která své úkoly svou pílí a dobrou organizací práce nejlépe plní, je třeba zajistiti pro ni i materiálové zajištění. Odbor proto navrhuje náčelníkovi KA, aby přidělil stanici jedno ocelové lano na naviják Herkules a alespoň 40 ks postelí železných.“

No, to bylo na stanici radosti! Zejména z té „standarty“.

8.července 1956

Na letišti v Novém Dvoře začínají soustředění. Je zaznamenán intenzivní navijákový provoz zejména žáků: Balašová, Blažek, Böhmová, Čížek, Grygarčík, Hamáček, Horáček, Kalous, Klein, Klínská, Košnar, Koudela, Kvoch, Lipský, Maštalíř, Miřejovský M., Pletánek, Polák, Poskočil Zd., Rieger, Ruml, Ryšavý, Sigl, Smola, Sobotka, Sommerová, Strouhal, Svoboda, Svozil, Šádová, Štrof, Tichá, Tlapák, Vojtíšek, Volenec. V provozu jsou střídavě všechny cvičné kluzáky „Pionýr“ a instruktoři, zejména: Miřejovský J., Moravec, Štrych, Tichý a Vršovský, občas vypomohou i Jeník a Vršovská.

A protože od 14.7.1956 je přislíbena vlečná, všichni žáci se těší na své vesměs prvé aerovleky.



Chvilka na občerstvení při výkonu pořadatelské služby na leteckém dni, zleva: Eva Balašová, Václav Maštalíř, Bohumil Svozil, František Pletánek; Chrudim, léto 1956

14.července 1956

Smutná zpráva dorazila na letiště: během nácviku akrobacie pětičlenné skupiny MiGů-15 došlo u Vítkova letounu ve stoupání ke kolizi s dalším letounem MiG-15bis a k ulomení výškového kormidla. Jeho letoun přešel do ploché vývrtky a zřítil se na zem v prostoru letiště České Budějovice. Pilot kpt. Pavel Vítek (odchovanec VAP) zahynul.

KAPITÁN PAVEL VÍTEK

* 25. II. 1929 † 14. VII. 1956

ZA VZÁCNÉ PŘÁTELSTVÍ
K NAŠEMU DRAHÉMU PAVLOVI
UPŘÍMNĚ DĚKUJEME

PAVLA VÍTKOVÁ
S HANKOU

Pardubice v srpnu 1956

19.července 1956

V kabině LG-130 „Kmotr" OK-1261 zleva: Štrych Vlastislav, Jan Sobotka; Nový Dvůr, červenec 1956

Zejména pro výkonné piloty, ale i pro žáky, bylo zpestřením polétání na ze Skutče zapůjčeném „Kmotrovi“. Za týden na něm podhořanští piloti nalétali při cca 40 startech přes 7 hodin v navijákovém i aerovlekovém provozu.

Větrání a přebalování pilotních padáků, na spodním snímku zleva: Jiří Zahradník, Josef Tichý, Josef Voženílek, ???, ???; Nový Dvůr, červenec 1956

Na dobu soustředění přidělený vlečný letoun Z-381 OK-CJE z Chrudimi;
Nový Dvůr, červenec 1956

24.července 1956

Na letišti, aby bylo vyhověno politickému zadání, je zorganizováno místní kolo Dukelského závodu branné zdatnosti (DZBZ), což byla soutěž tříčlenných hlídek v branných disciplínách. Vršovskému, který to bral jako osobní a prioritní politický úkol, se do soutěže podařilo naverbovat neuvěřitelných 22 hlídek, což bylo snad opravdu všechno členstvo stanice včetně obyvatel Nového Dvora!

Imaginární palmu vítězství si tenkrát odnesla hlídka ve složení Košnar Jiří, Štrych Vlastislav, Polák Miroslav, druzí se umístili Maštalíř Václav, Koziel Zdeněk, Ruml Vladimír a jako třetí na pomyslné „bedně" skončili Klein Josef, Svozil Bohumil a Poskočil Zdeněk.

Co na tom, že sportovní úroveň celého závodu byla prachmizerná zejména proto, že občerstvení během jeho trvání zabezpečoval oblíbený „hoteliér" pan Franc a všichni závodníci k soutěži přistoupili s notnou dávkou recese?

Hlavně, že bylo možno si odškrtnout jeden z politicky velmi sledovaných úkolů!

26.července 1956

K-65 „Čáp" (Fieseler Fi 156 Storch) s ojedinělou imatrikulací OK-MÍR;
Nový Dvůr, 26.7.1956

Trávou novodvorského letiště se roztočila kola podvozku přistávající „vlečné“ K-65 „Čáp“ OK-MÍR. Jako bonus byl přivlečen do 29.7.1956 zapůjčený akrobatický kluzák VT-7 (LF-107) „Luňák“ OK-0875. „Bezmotorová stíhačka“ měla posloužit k obnovení praktických znalostí pro těch několik málo pilotů, kteří s ní již měli nějakou zkušenost. Počítalo se totiž s tím, že do domovského přístavu se konečně vrátí „Luňák“ OK-0816, který byl prozatímně umístěn a provozován ve Skutči.

A že to byla velká sláva, o tom svědčí následující foto:

Slavnostní vystoupení instrumentálního kvinteta u „Luňáka“ OK-0875, zleva: Viktor Švabenský-skřipky, Karel Bednář-kytara, Jiří Zahradník-trubka, Václav Maštalíř-fňukna, Josef Tichý-vozembouch; Nový Dvůr, červenec 1956

Ten den plní poslední podmínku pro zisk „stříbrného C“ Vladimír Klínský a získává tak nárok na vydání tohoto ceněného plachtařský odznaku. Díky liknavosti náčelníka Vršovského, který opět „zapomněl“ doklady o výkonech zaslat sportovním komisařům, je Klínskému výkonnostní odznak s číslem 1314 udělen až po mnoha urgencích o rok později.

Srpen 1956

(Ze vzpomínek Stanislava Horáčka)

„Bylo zrovna soustředění, začátek srpna, létalo se ostošest. Fungl nový traktor Zetor 25A kmital od navijáku na start a zpět, prostě paráda!

Ten den měl Vláďa Ruml s sebou na letišti mladšího bráchu Pavla, kterého strašně traktor zajímal, a tak vždy, když se čekalo u navijáku na lana, žadonil, aby ho někdo také naučil jezdit.

Létalo se směrem na západ, naviják stál klasicky dole u rokle a Vláďa vysvětloval bráškovi, jak se u traktoru řadí. Jako na potvoru, stál traktor asi pět metrů od okraje rokle, ale čumákem přímo k ní. Pavlík zařadil jedničku, neplánovaně pustil spojku a na volnoběh se rozjel přímo k okraji rokle. Já stačil jen zleva přiskočit a stočit volant, to už však pravé přední kolo sjelo z okraje stráně a traktor se začal naklánět. V ten moment naštěstí malej Pavel ze stroje seskočil a ten se začal koulet dolů ze stráně. Několikrát se převalil kolem své podélné osy, přičemž bouchla jedna guma. Naštěstí v další cestě valícímu se traktoru zabránila hustá křoviska, jinak by se snad skutálel až dolů do vesnice!

Krve by se v nás nedořezal! Ale když jsme zjistili, že nikomu nevznikla žádná újma na zdraví, šli jsme obhlédnout škodu. No, na traktor nebyl pěkný pohled! Zdeformovaný volant, srolované blatníky, utržený výfuk. Ale nejhorší bylo, že praskla převodová skříň a karter.

Tak jsme tam nad milým ´zetorem´ seděli jak hromádky neštěstí a řešili, jak zprávu o nehodě sdělíme náčelníkovi.

Po delší době, kdy jsme v sobě sbírali odvahu, jsme mu šli neblahou zprávu sdělit. „Mistra" jsme u altánu zastihli v mimořádně dobré náladě, ale jak nás poslouchal, postupně mu tuhly rysy a dobrá nálada ho opouštěla. Zachoval se však chrabře, a když zjistil, že nikomu se nic nestalo, přistoupil k věci s patřičným nadhledem. Vědouc, že kdyby nehodu nahlásil ´nahoru´ jako mimořádnou událost, nastalo by zdlouhavé a nepříjemné vyšetřování s dalekosáhlými důsledky pro celou stanici a zejména pro něj, jako novopečeného náčelníka samotného. Vždyť traktor byl úplně nový!

Proto Vršovák na místo incidentu přikvačil s Vincou Švabenským a Honzou Sobotkou a po zralé úvaze padlo rozhodnutí, že se nehoda ututlá! Nebohého ´zetora´ se podařilo dotáhnout k dílně, k podrobnému ohledání škod. A že jich bylo! Byl angažován Zdeněk Tužil, zaměstnanec opraven zemědělských strojů v Dašicích, který přislíbil sehnat poničené díly. Švabenský a Sobotka na traktoru začali makat a klobouk dolů před nimi, za tři neděle ´Hektor´ už zase pendloval mezi startem a navijákem a nebylo poznat, že doznal úhony!

Pochopitelně, že Rada stanice ´mimořádku´ musela řešit. Já, jako nejstarší z aktérů, jsem očekával, že je to pro mě konec snů o létání, že budu z letiště okamžitě vyhozen a už nikdy se tam nebudu moci ukázat. Ale s ohledem na to, že se to nikam jako ´mimořádka´ nehlásilo a aby se to nikde neprovalilo, vyvázli jsme my, viníci, bez trestu, za to s ponaučením, že když chceme někoho učit jezdit, tak ať jdeme dělat do autoškoly!"

„Hektor" pár dní před karambolem (už s novou SPZ TC-13-17), na něm zleva: Jan Sobotka, Zdeněk Balaš; Nový Dvůr, srpen 1956

Pilotní žákyně Eva Balašová (vpředu) a instruktor Vlastislav Štrych (vzadu) v kabině VT-109 „Pionýr“ OK-4061; Nový Dvůr, léto 1956

V kabině Z-24 „Krajánek“ OK-8323 Václav Maštalíř; Nový Dvůr, srpen 1956

19.srpna1956

Zleva: Viktor Švabenský, Vlastislav Štrych;
Nový Dvůr, léto 1956

V tento den je zaznamenán poslední letový provoz Z-24 (VT-24) „Krajánek“ OK-8323 vč.121. Ten původně patřil Aeroklubu Přelouč (od roku 1947) a do pravidelného provozu na letišti v Novém Dvoře byl zařazen 18.3.1951.

Bohužel, nedochovala se letová dokumentace, ale z různých pramenů lze odhadnout, že větroň měl ku dni svého posledního letu nalétáno více než 600 hodin při cca 2500 startech.

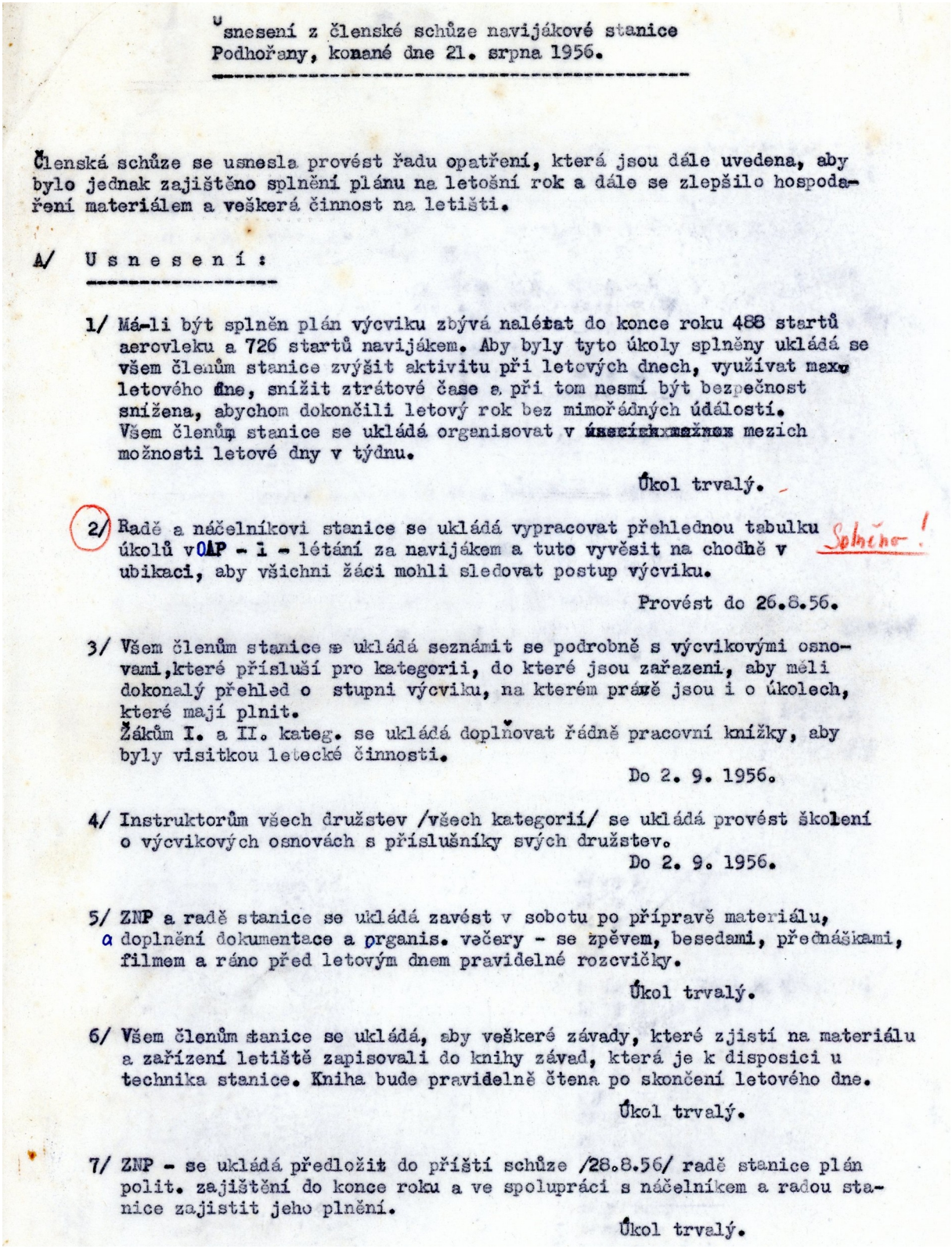
„Krajánek“ byl posledním typem létajícím ve Svazarmu s nezakrytým pilotním prostorem. To, že do něj nepříjemně „táhlo“, jistě dosvědčí všichni piloti, kteří měli tu čest si na něm zalétat. A měl-li let trvat déle, nebylo ostudou se na to patřičně obléci.

Svědčí o tom dochovaná fotografie „Vinci“ Švabenského, který se chystal polétat si delší dobu nad hřebenem Železných hor. Slušivá letecká kombinéza z vnitřku podšitá beránkem mu dokonale padla.

Další letištní novomanželská dvojice: Jaromír a Miluše (dříve Pilná) Jeníkovi;
Nový Dvůr, srpen 1956

21.srpna 1956

Je svolána členská schůze, z níž se zachovalo toto usnesení:



Usnesení z členské schůze navijákové stanice
Podhořany, konané dne 21. srpna 1956.

Členská schůze se usnesla provést řadu opatření, která jsou dále uvedena, aby bylo jednak zajištěno splnění plánu na letošní rok a dále se zlepšilo hospodaření materiálem a veškerá činnost na letišti.

A/ U s n e s e n í :

1/ Má-li být splněn plán výcviku zbývá nalétat do konce roku 488 startů aerovleku a 726 startů navijákem. Aby byly tyto úkoly splněny ukládá se všem členům stanice zvýšit aktivitu při letových dnech, využívat max. letového dne, snížit ztrátové časy a při tom nesmí být bezpečnost snížena, abychom dokončili letový rok bez mimořádných událostí.
Všem členům stanice se ukládá organisovat v rámci možností mezich možnosti letové dny v týdnu.

Úkol trvalý.

2/ Radě a náčelníkovi stanice se ukládá vypracovat přehlednou tabulku úkolů v OAP - 1 - létání za navijákem a tuto vyvěsit na chodbě v ubikaci, aby všichni žáci mohli sledovat postup výcviku. Splněno!

Provést do 26.8.56.

3/ Všem členům stanice se ukládá seznámit se podrobně s výcvikovými osnovami, které přísluší pro kategorii, do které jsou zařazeni, aby měli dokonalý přehled o stupni výcviku, na kterém právě jsou i o úkolech, které mají plnit.
Žákům I. a II. kateg. se ukládá doplňovat řádně pracovní knížky, aby byly visitkou letecké činnosti.

Do 2. 9. 1956.

4/ Instruktorům všech družstev /všech kategorií/ se ukládá provést školení o výcvikových osnovách s příslušníky svých družstev.

Do 2. 9. 1956.

5/ ZNP a radě stanice se ukládá zavést v sobotu po přípravě materiálu, a doplnění dokumentace a organis. večery - se zpěvem, besedami, přednáškami, filmem a ráno před letovým dnem pravidelné rozcvičky.

Úkol trvalý.

6/ Všem členům stanice se ukládá, aby veškeré závady, které zjistí na materiálu a zařízení letiště zapisovali do knihy závad, která je k disposici u technika stanice. Kniha bude pravidelně čtena po skončení letového dne.

Úkol trvalý.

7/ ZNP - se ukládá předložit do příští schůze /28.8.56/ radě stanice plán polit. zajištění do konce roku a ve spolupráci s náčelníkem a radou stanice zajistit jeho plnění.

Úkol trvalý.

B/ Pro zlepšení činnosti administrativní, hospodaření materiálem a organisační bylo rozhodnuto rozdělit jmenovité úkoly na členy stanice a předat mater. do soc. vlastnictví.

1/ Dopisování deníku letadel: s. Jeníková a s. Moravcová
2/ Dopisování zápisníku letů: D r u ž s t v a :

a/ III. kat. - s. Vršovský a s. Vršovská
b/ s. Tichého - s. Koudela s. Čížek
c/ s. Štrycha - s. Svoboda a s. Vojtíšek, Kmoch
d/ s. Vršovské - s. Polák
e/ s. Bednáře - s. Klínská a s. Sommerová
f/ s. Mičejovského - s, Blažek a s. Svozil.

3/ Dopisování deníků navijáků- vlekař určený rozkazem, kontr. s. Maštalíř /včetně závad/

4/ Dopisování hlavní knihy letů - s. Balašová a s. Rigr

5/ Organisování PPOV - sestavení plánu, doplnění grafu, zajišť. průkazů a výkon. tříd.
s. Štrych

6/ Dopisování grafu výcviku - instruktoři družstev

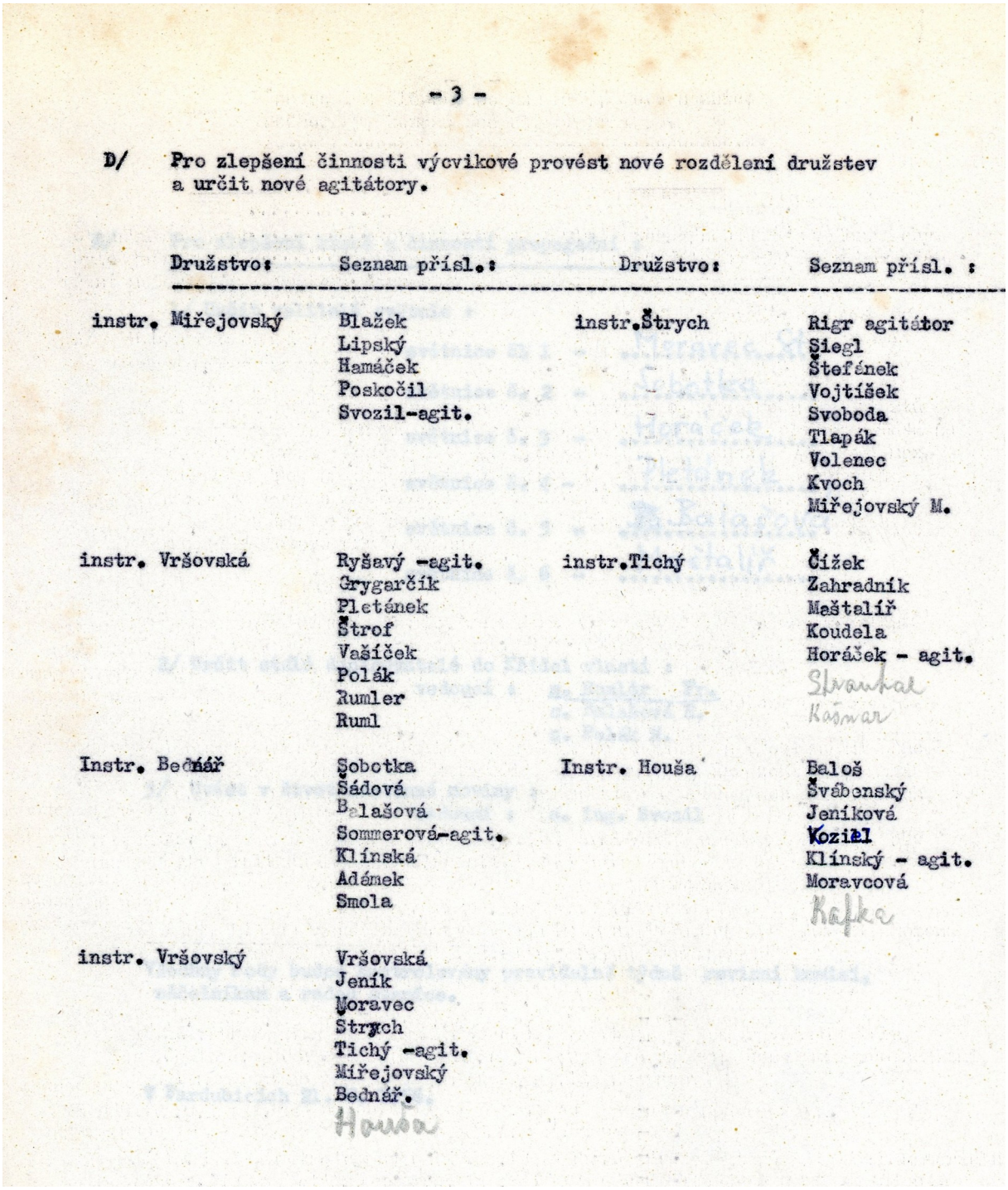
7/ Školení plachtařů I., II. a III. kateg. a v základním kroužku organisuje s. Klínský.

8/ Doplňování deníků vozů Praga RN, Praga A 150 a Zeta 25 - s. Vršovský
s. Svábenský

9/ Deník pohonných hmot - s. Vršovský.

C/ Socialistické vlastnictví :

1/ Automobil Praga RM - s. Sobotka
2/ Automobil A 150 - Praga - s- Horáček
3/ Traktor Zetor 25 - s. Ryšavý
4/ Traktor Svoboda s. Polák
5/ Transportní vozy č. 13, 105 vč. podvozku pod větroně - s. Vojtíšek a s. Mířejovský
6/ Naviják Stratílek - s. Grygarčik
7/ Naviják Herkules II. č. 212 - s. Maštalíř
8/ Naviják Herkules II. č. 263 - s. Kafka a ~~Vašíček~~ Volenec
9/ Startovací souprava, zaplétací nářadí - s. Rumler a s. Vašíček
10/ Kompresor s. Zahradník
11/ Motocykl ČZ 125 B - s. Vršovský
12/ Větroň VT-7 OK-0816 - s. Moravec a s. Jeník
13/ Větroň VT 125 OK-0744 - s. Jeníková
14/ Větroň VT 125 OK-0723 - s. Klínský
15/ Větroň VT 25 OK-3092 - s. Zahradník
16/ Větroň VT 425 OK-5334 - s. Bednář,
17/ Větroň VT 109 OK-2243 - Balašova
18/ Větroň VT 109 OK-3253 - Smola
19/ Větroň VT 109 Ok-4061 - Svoboda,
20/ Větroň VT 109 OK-4165 - Sommerova



- 3 -

D/ Pro zlepšení činnosti výcvikové provést nové rozdělení družstev a určit nové agitátory.

Družstvo:	Seznam přísl.:	Družstvo:	Seznam přísl.:
instr. Miřejovský	Blažek Lipský Hamáček Poskočil Svozil-agit.	instr. Štrych	Rigr agitátor Siegl Štefánek Vojtíšek Svoboda Tlapák Volenec Kvoch Miřejovský M.
instr. Vršovská	Ryšavý -agit. Grygarčík Pletánek Štrof Vašíček Polák Rumler Ruml	instr. Tichý	Čížek Zahradník Maštalíř Koudela Horáček - agit. Strantal Kašnar
Instr. Bednář	Sobotka Šádová Balašová Sommerová-agit. Klínská Adámek Smola	Instr. Houša	Baloš Švábenský Jeníková Koziel Klínský - agit. Moravcová Kafka
instr. Vršovský	Vršovská Jeník Moravec Strych Tichý -agit. Miřejovský Bednář. Houša		

(Podle výše uvedeného zařazení létajícího personálu do jednotlivých družstev lze konstatovat, že v tuto dobu bylo evidováno celkem 52 plachtařů. V seznamu je již evidován i plachtařský instruktor Jaromír Houša, který přišel z Mladé Boleslavi. Ten se do praktického létání na Novém Dvoře zapojil dne 9.9.1956)

E/ Pro zlepšení kázně a činnosti propagační :

1/ Určit velitelé světnic :

světnice čl 1 - Moravec St.
světnice č. 2 - Sobotka
světnice č. 3 - Horáček
světnice č. 4 - Pletánek
světnice č. 5 - Balašova
světnice č. 6 - Maštalíř

2/ Určit stálé dopisovatelé do Křídel vlasti :
vedoucí : s. Rumlér Fr.
s. Balašová E.
s. Polák M.

3/ Uvést v život nástěnné noviny :
vedoucí : s. ing. Svozil

Všechny body budou kontrolovány pravidelně týdně revisní komisí, náčelníkem a radou stanice.

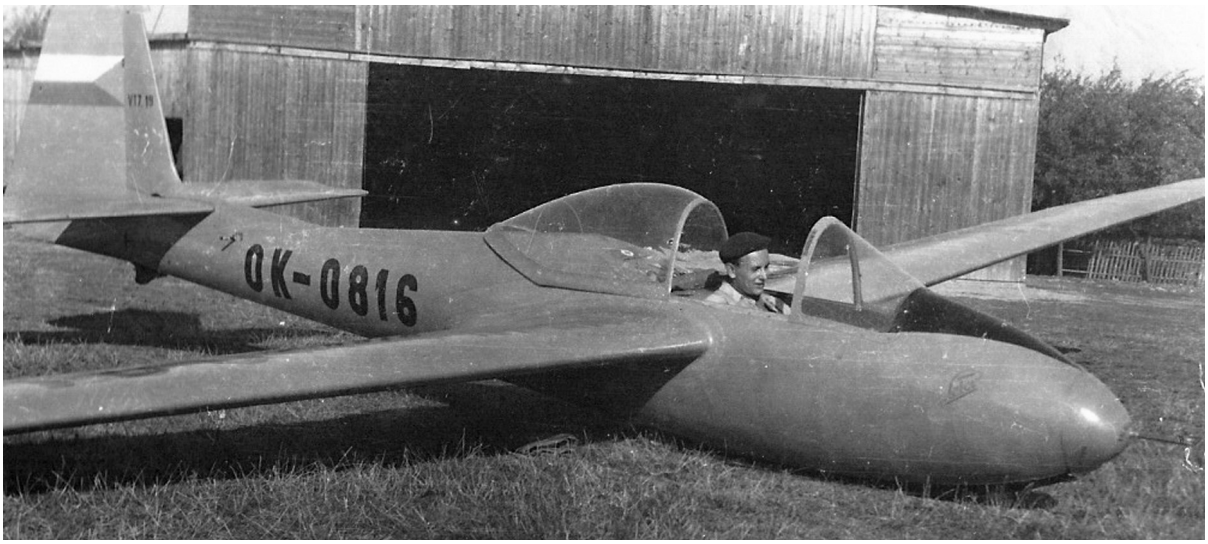
Zleva: Ladislav Grygarčík, ???, ???, Milan Hamáček, ???, Vladimír Ruml, Eva Balašová, Stanislav Horáček; Nový Dvůr, srpen 1956

26.srpna 1956

Na novodvorské letiště se z nuceného exilu vrací VT-7 (LF-107) „Luňák“ OK-0816. Kluzák má v té době nálet necelých 87 hodin při 78 startech, ale během té doby stačil zavítat na letiště v Přelouči, Skutči, Chrudimi, Kralupech n.Vlt., Gottwaldově (Zlín), Holešově, Praha – Ruzyně (kde na něm při leteckém dnu u příležitosti „Dne letectva“ pilot Klapec 4.9.1955

předvedl vysokou pilotáž), Roudnici n.L., Kroměříži, Otrokovicích (opět ukázka vysoké pilotáže při leteckém dnu 9.10.1955 – pilot Klapec), Vysokém Mýtě a Chotěboři.

V Navijákové stanici Podhořany s ním po dlouhé době jako první uskutečnil let Josef Tichý.



„Luňák" opět doma, v kabině Milan Zobač; Nový Dvůr, srpen 1956

30.září 1956

* Podhořanská stanice — nejlepší v kraji

Stodvacet startů za den – takové jsou špičkové výkony podhořanských plachtařů. Průměrný počet startů v navijákové stanici Podhořany se pohybuje okolo sta za neděli.

Podhořany jsou dosud nejlepší navijákovou stanicí v KA Pardubice. Plachtaři plní pravidelně plán výcviku, provádějí odborné školení, pořádají přednášky a zdařilé propagační výstavky. Nezanedbávají ani branné závody, školení PCO a plnění odznaků PPOV. V těchto větách se skrývá mnoho práce a úsilí aktivistů, jehož rozsah si jistě dovedou představit soudruzi z ostatních navijákových stanic. K dobrému řízení práce a úspěšným výsledkům velmi pomáhají dlouholeté zkušenosti některých plachtařů. Na příklad náčelník stanice soudruh Vršovský, soudruzi Jeník a Švábenský pracují v bezmotorovém létání již 10 let. Řada dalších soudruhů má několikaleté zkušenosti z plachtařského výcviku. Jsou to tedy zkušenosti spojené s opravdovým zájmem, které pomáhají zvládnout úkoly, kladené na kolektiv stanice. Rada stanice, řízená předsedou soudruhem Klínským, nositelem odznaku „Za obětavou práci" II. stupně, řeší podrobně všechny úkoly související s výcvikem.

Je pochopitelné, že stanice má také nedostatky ve své práci. Řízení vlastního létání na startu by se mohlo ještě zlepšit, jak na to správně poukazoval instruktor soudruh Moravec v diskusi na členské schůzi. Odstraněním zbytečných časových ztrát se dosáhne lepšího využití letového dne pro výcvik.

Při soustředění plachtařů na výkonné létání měli soudruzi smůlu. Půl týdne jim nepřálo počasí a další dva dny, kdy byly velmi dobré podmínky, nebylo vinou s. Kočího z KA naplánováno vlečné letadlo. A tak byl výsledek soustředění velmi slabý.

Brigádnické práce, kterých je na letišti pochopitelně stále dostatek, jsou převážně záležitostí starších plachtařů. Můžeme vůbec shrnout výsledky pozorování asi tak, že ti, kteří se učí létat, mají obvykle slabší poměr k celému plachtařskému životu. Nezbude nic jiného než zdokonalit politicko-výchovnou práci tak, aby mladí lidé správně chápali příčiny a dosah svých dnešních možností.

Terén plachtařského letiště v Podhořanech je vhodný pro výkonné létání i výcvik. Letiště navazující na svah umožňuje thermické létání i vytrvalostní lety na svahu. Další rozvoj výcviku brzdí však dosud nevyřešená doprava. Je mnoho dní v plachtařské sezóně, kdy obloha slibuje při nejmenším dobré podmínky a v pardubických základních organisacích smutně chodí plachtaři s vědomím, že letiště je 30 km vzdáleno. Pro dosud nevyřešenou dopravu je opět ztracen jeden letový den. Možná, že jednou v budoucnosti dojde k dohodě mezi KA a KAMK!

Co ještě říci o navijákové stanici Podhořany? Že má velmi pěkně vyzdobenou politicko-výchovnou světnici mnoha svépomocně vyrobenými tabulemi a pomůckami pro teoretický výcvik.

Ve stanici létají také výkonné plachtařky – manželky instruktorů: Moravcová, Jeníková, Vršovská. Poslední z nich je také dobrou instruktorkou. Letos zahájila výcvik řada dalších děvčat . . . Soudruzi vypracovali v radě pečlivě čtyřletý plán investiční výstavby a doložili nutnou dokumentaci s rozpočty. Těší se na realisaci v co největším rozsahu.

A nakonec jsou přesvědčeni, že přes zimu získají vyškoleného radiooperátora pro obsluhu dosud nevyužitého radiového zařízení.

Fr. Rumler

(Křídla vlasti, 20/1956)

K letu s VT-425 OK-5334 se chystá předseda Rady stanice Vladimír Klínský;
Nový Dvůr, září 1956

23.října 1956

Chruščovův únorový projev na XX.sjezdu KSSS nenechal v klidu Maďary a celý „lidově-demokratický“ blok se otřásl. Za počátek tzv. maďarských událostí, které budou označovány v následujících letech v zemích „tábora socialismu“ za „kontrarevoluci“, bývá považován právě 23. říjen 1956.

Několik tisíc vysokoškolských studentů tehdy zahájilo v Budapešti demonstraci solidarity s událostmi v Polsku, kde se k moci vrátil Władysław Gomułka, považovaný za reformního komunistu a symbol určité nezávislosti „lidového“ Polska na Sovětském svazu.

K demonstrujícím vysokoškolákům se ovšem začali připojovat další obyvatelé Budapešti, a tak počet účastníků této původně zakázané, později ale povolené studentské demonstrace, dosáhl počtu asi dvou set tisíc. Demonstranti požadovali návrat Imre Nagye do funkce předsedy vlády, kterou vykonával jako představitel umírněného „nového kursu“ již v letech 1953–1955, dále odchod sovětských jednotek ze země a potrestání osob, které se podílely na stalinských represích. Lidé žádali svobodné volby, propuštění politických vězňů a zrušení cenzury.

Původně poklidný charakter demonstrace se změnil v násilný poté, co u budovy státního rozhlasu padly ze strany bezpečnostních sil první výstřely a na straně demonstrantů se objevili první mrtví a zranění. Rozhořčení účastníci protestů začali obsazovat veřejné budovy a na jejich stranu se přidala i část příslušníků budapešťské vojenské posádky. Velitel Bémových kasáren v Budapešti nechal dokonce otevřít mobilizační sklady a přikázal svým podřízeným rozdělit zbraně a střelivo mezi obyvatele hlavního města, což svědčilo o naprostém rozkladu autority komunistické moci nejen „na ulici“, ale i přímo v jejích nejdůležitějších mocenských strukturách.

Proti demonstracím i mnoha ozbrojeným bojujícím skupinám od 24. října 1956 zasahovala v Budapešti (i na jiných místech) sovětská vojska, která navzdory své početnosti nedokázala

využít technické převahy, neboť postup sovětských tankových kolon byl účinně ztěžován nejrůznějšími formami odporu ozbrojených povstalců – většinou mladých dělníků, studentů i vojáků, jejichž počet bývá odhadován na 20 000.

Neznámí ozbrojenci (pravděpodobně příslušníci maďarské státní bezpečnosti) 25.října před budovou parlamentu zahájili střelbu do demonstrujících zástupů. Jejím výsledkem bylo na sedmdesát mrtvých a tři sta zraněných, přičemž jiné údaje hovoří až o dvou stovkách zabitých. V následujících dnech byli proto příslušníci tajné policie – skuteční či domnělí – nezřídka lynčováni rozzuřenými davy.

Maďarsko zachvátilo masové stávkové hnutí, které se rychle šířilo z Budapešti do dalších měst, stejně tak vytváření nejrůznějších dělnických či národních rad (často antikomunistického politického zaměření), které přebíraly v době kolapsu státní moci funkci místních samospráv.

V Budapešti byla vytvořena široká koaliční vláda za účasti čtyř stran (komunistické, Malorolnické, Národní rolnické a sociálně demokratické) a opuštěn dosavadní princip vlády jedné strany (tj. Maďarské strany pracujících), která se v té době již fakticky rozpadla. Tehdy také došlo k poměrně nečekanému – avšak jen taktickému a velmi dočasnému – stažení sovětských vojsk z Budapešti.

Zdálo se tedy, že maďarské povstání dosáhlo svého vítězství, avšak již o několik málo dní později se situace v zemi tragicky změnila.

Premiér Imre Nagye oznámil vystoupení země z Varšavské smlouvy, čímž tento někdejší komunistický politik, který strávil mnoho let v emigraci v Sovětském svazu, pochopitelně osudově překročil nejen svůj prosovětský i komunistický stín, ale i možný dobový politický rámec, který by Chruščovovo vedení SSSR bylo – snad – ještě ochotno tolerovat.

Vystoupení Maďarska z Varšavské smlouvy se stalo nepochybně hlavním důvodem nového zásahu Sovětské armády, který byl pod velením maršála Koněva zahájen v ranních hodinách 4.11.1956. Sovětské tanky zahájily drtivý útok proti Budapešti, a tak rozhodly o osudu povstání, třebaže někteří povstalci bojovali proti sovětským vojskům v Budapešti ještě další tři dny a poslední ozbrojený odpor v Maďarsku vyhasl v prostoru vrchoviny Mecsek severně od města Pécs dokonce až 20. 11. 1956. Protestní demonstrace a dělnické stávky pak pokračovaly v zemi nejen v listopadu, ale ještě i v prosinci téhož roku.

Náš dobový tisk pak napsal:

„Maďarský pracující lid zvítězil nad kontrarevolucí!

Maďarská revoluční dělnicko-rolnická vláda se v zájmu maďarského pracujícího lidu, v zájmu zachování klidu v zemi obrátila se žádostí k jednotkám sovětské armády, aby pomohly při zlikvidování temných kontrarevolučních živlů a pomohly udělat pořádek v zemi. Vyzvala rovněž všechny pracující k podpoře vlády. Od rána a během dopoledních hodin se maďarská revoluční dělnicko-rolnická vláda za nadšené podpory všeho lidu a za pomoci sovětských jednotek stala pánem situace v zemi. Kontrarevoluce byla rozbita."

(Rudé právo, 5.11.1956)

Smrt na popravišti po potlačení povstání čekala nejen Imre Nagye a jeho nejbližší spolupracovníky, ale také stovky dalších Maďarů, jejichž celkový počet je uváděn různě – od 277 do 800. Tito popravení občané nebyli samozřejmě jedinými mrtvými z podzimu 1956. Podle nejnižšího zveřejněného údaje bylo v nejrůznějších střetech usmrceno 2652 maďarských povstalců (objevují se ale i údaje o 4000 zabitých), kdežto sovětských vojáků zahynulo 722. Ztráty na životech měli rovněž maďarští důstojníci a policisté, kteří zůstali věrni komunistické straně a bojovali proti svým spoluobčanům. Dalších 40 stoupenců stalinistického režimu (většinou příslušníků a agentů stání bezpečnosti) padlo na ulicích za oběť lidovému hněvu.

Maďarské události však ukázaly, jak nečekaně rychle se může rozpadnout komunistický režim, pokud se octne v pro něj kritické situaci bez vojenské podpory sovětské velmoci!

Ovšem mezi veřejností v tehdejším Československu maďarská revolta žádnou výraznější podporu nenašla – mj. i z důvodu manipulativního a z části i zcela lživého informování československými sdělovacími prostředky.

Maďarské povstání v dlouhodobé historické perspektivě se ale nakonec stalo určitým předobrazem politických výsledků „roku zázraků“ 1989, kdy národy střední a východní Evropy po nečekaně rychlém zhroucení komunistických režimů (v důsledku zcela nové zahraniční politiky SSSR) přistoupily k vytváření systému parlamentní demokracie, což logicky znamenalo opuštění všech zásad marxisticko-leninské ideologie a praxe.

To, co se v roce 1956 zdálo být v Maďarsku naprosto politicky kacířské a z hlediska práva „lidově demokratického“ státu i zločinné, o třetinu století později většina občanů států rozpadajícího se východního bloku naopak hodnotila a vnímala jako zcela žádoucí a přirozené.

(Volně zpracováno podle: http://www.listy.cz/archiv.php?cislo=165&clanek=051631)

13.listopadu 1956

Je svolána Výroční členská schůze Navijákové stanice Podhořany, které se jako zástupce Krajského aeroklubu Pardubice účastní sám náčelník mjr.Kohoutek.

Snad z důvodu jeho přítomnosti se schůze odbyla v duchu až podezřele poklidném, že si toho i sám Kohoutek povšiml a kritizoval předsedu Klínského za to, že nebyla dostatečně připravena diskuse, která by odsoudila „maďarské události“!

Pravda, ono se obecně v přítomnosti krajského náčelníka moc diskutovat nedalo. On velel a veškerý létající personál byli jeho podřízení. Těžko potom o něčem diskutovat!

Navíc, ÚV Svazarmu vydal organizační řád, který mimo jiné upravoval a přísně vymezoval i průběh členských schůzí, a tak nikomu nebylo moc do řeči.

Organizační řád upravoval i volbu funkcionářů Rady tím, že nařídil volbu Rady bez určení jednotlivých funkcí, čímž zabránil členské základně volit předsedu Rady přímo. Teprve po provedení volby Rady, při jejím prvním zasedání, byl volen předseda ze zvolených členů Rady.

První zasedání Rady mělo „volit“ i náčelníka, ale jaká to asi byla volba, když návrh na výkon funkce náčelníka předkládal zástupce Krajského aeroklubu?

A tak členská základna volila sedmičlennou radu, která si „koryta“ později rozdělila takto: Klínský - opět předseda, Sobotka - technik, Sommerová - zapisovatel a Ryšavý, Kafka, Svozil a Maštalíř byli členové Rady bez specifických funkcí. Na co také tedy, když máme náčelníka stanice, který chce o všem rozhodovat? Nota bene, vždyť je za to placen!

Do funkce náčelníka Navijákové stanice Podhořany byl náčelníkem Krajského aeroklubu opět jmenován, kdo jiný než: Vršovský Eduard!

16.prosince 1956

Poslední navijákový provoz toho roku. Jaký ten rok vlastně byl? Určitě náročný! I když se nepodařilo splnit všechny stanovené úkoly nejen ve výcviku, ale i v budování a údržbě techniky, stanice si udržela jistý standard. Přestože opět odešli někteří členové, a to z nejrůznějších důvodů (osobních, politických i zdravotních), nahradili je noví, dychtiví adepti bezmotorového létání. Po nuceném odchodu náčelníka Kaňky v loňském roce se situace konsolidovala, bylo evidováno 495 startů aerovlekem a 2386 startů navijákem, přičemž 1.7.1956 byla poprvé v historii překonána hranice 100 navijákových startů za den. Toho dne se uskutečnilo rovných 120 startů navijákem!

Poněkud se začala přiostřovat legislativa provozu i plánování mimoletištních letů. Letecká dispečerská služba o sobě začínala dávat vědět, i když zatím sportovní poletování bylo omezováno minimálně. Proslýchalo se však, že bude zakázáno létání v mracích.

Pravda, rok 1956 byl rokem, kdy byl administrativně ukončen provoz mnoha letounů, které byly vyrobeny v prvních poválečných létech, a které mohly jistě ještě několik sezón svým pilotům přinášet radost. Na druhou stranu, sjednocení výcviku mladých pilotů pomocí jednotného typu VT-109 „Pionýr“ začalo přinášet své ovoce, a to nejen ve sjednocené metodice výcviku, ale hlavně v jeho rychlosti i kvalitě.

Důvod k radosti měl Josef Tichý. Po mnoha urgencích i vyloženého „žadonění“ mu bylo povoleno pokračovat v motorovém výcviku!

A to nejdůležitější? Né, že by se plnými hrstmi rozhazovalo, ale Svazarm zatím disponoval prostředky na leteckou techniku a její opravy a obnovu, postupně vybavoval jednotlivé stanice i pozemní technikou a dokázal financovat nezbytné provozní náklady.

Byla to sice doba poplatná politice „brannosti“, ale pro ty, co se uměli s tím vyrovnat a co s tím uměli žít, to byla doba okouzlující romantiky!