

1960

Začal rok, který byl v očekávání velkých změn. O novém státoprávním uspořádání Československé republiky se mluvilo už delší dobu a bylo jasné, že se prostřednictvím Svazarmu dotkne i sféry „malého“ civilního letectví.

Dosavadní úloha Krajských aeroklubů, ať už byla chápána kladně či záporně, prokázala, že až tak nezáleží na systému, ale na lidech, kteří stáli v čele. Bohužel, v drtivé většině to byli vojáci z povolání nepříliš znalí problémů sportovního letectví (někteří v životě knipl ani nedrželi v ruce!) a mnohdy jim post náčelníka KA byl přidělen jako jakási „trafika“, protože vojenská správa pro ně neměla jiné uplatnění.

Rady KA a jejich odborné komise byly bezzubé orgány, byť dávaly vzniknout pocitu jistého druhu demokracie. Tvořily však vždy jen kulisu pokrivenou systémem demokratického centralismu. „Navrch“ měly komise politicko-výchovné, které krom toho, že vyplodily tuny nesmyslně popsaného papíru, měly nad lidmi zásadní politickou moc.

Optimisté na nejnižší úrovni sportovní letecké branže v aeroklubech (stanicích KA), s nadějí očekávali, že s novým státoprávním uspořádáním vznikne ve Svazarmu nový systém řízení. Proslýchalo se, že dosavadní stanice KA se stanou základními články s vlastní právní subjektivitou a Krajské aerokluby jim budou sloužit jako servisní organizace.

Pesimisté však v novém modelu organizace neviděli nic pozitivního a obávali se dalšího prohloubení nepříliš skrývaného direktivního řízení.

Možná, že teď, na tomto místě, by nebylo od věci zmínit dosavadní systém hospodaření a ekonomiky ve stanicích Krajského aeroklubu Svazarmu.

V prvé řadě je nutné si uvědomit, že od roku 1953, kdy vznikl Svazarm, dosavadní stanice (letišť) Krajského aeroklubu nebyly základními články Svazarmu! Každý létající člen totiž měl svoji kmenovou Základní organizaci Svazarmu, kde platil základní členský příspěvek (cca 5,- až 20,- Kč/rok). Ten se odváděl místně příslušnému Okresnímu výboru Svazarmu. V rámci stanice KA, která tím pádem pouze soustřeďovala členy se zájmem o letectví z mnohých ZO Svazarmu a byla v podstatě jen „pracovištěm“ Krajského aeroklubu, se dotýčný stal (pokud byl prověřen a přijat) členem Krajského aeroklubu. Ten vybíral vlastní členský příspěvek podle odbornosti ve výši cca 50,- až 200,- Kč/rok. Během let se přestalo sledovat základní členství, a tak paradoxně řada létajících byla členem Svazarmu pouze prostřednictvím Krajského aeroklubu, což se moc nelíbilo Okresním výborům Svazarmu, které tak přicházely o základní příspěvky a chtěly, aby se jednotlivá letiště stala Základními organizacemi Svazarmu. Tyto kompetenční spory však do reorganizace státoprávního uspořádání nebyly vyřešeny

V řadě druhé nutno pochopit, že stanice KA podléhaly přímému vlivu, kontrole a organizaci Krajskému aeroklubu Svazarmu, i když z praxe víme, že Okresní výbory Svazarmu se na činnostech stanic KA rády zviditelňovaly a mnohdy rády zasahovaly do jejich chodu. Byla to taková „dvojkolejnost“, která se pak táhla celou existencí Svazarmu až do jeho zániku.

Krajské výbory Svazarmu prostřednictvím Krajských aeroklubů Svazarmu měly v jednotlivých stanicích KA své zaměstnance: náčelníky, techniky, mechaniky, členy ostrahy, popřípadě další personál. Náčelníci letišť (stanic KA) pak v rozsahu svých povinností daných pracovní smlouvou byli odpovědní za činnost stanice KA, a to nejen ve sféře letecké, ale i ekonomické a zejména politické.

Rádoby demokraticky volený orgán - Rada stanice - pak byla náčelníkovi letiště jen článkem nápomocným, bez kompetencí, ale i bez odpovědnosti. Ostatně, to už bylo konstatováno dříve.

Proto možná ani neudivilo, že ve výčtu „funkcí“ členů Rady stanice dosud chyběla funkce hospodáře či ekonoma. To bylo dáno tím, že veškerý tok financí procházel přes jedinou odpovědnou osobu - zaměstnance, tj. náčelníka letiště.

Činnost stanice byla plně ekonomicky zabezpečována Krajským aeroklubem. Jím byly hrazeny všechny náklady související s činností stanice, počínajíc bezhotovostními platbami za faktury (např.: spotřeby energií, náklady telekomunikačních služeb atp.) a ostatními hotovostními platbami konče.

Krajský aeroklub přiděloval i tzv. „benzínové či naftové bloky“ nezbytné pro nákup PH pro navigační nebo pozemní techniku, zabezpečoval nákup i distribuci leteckého benzínu.

Prostě a jednoduše řečeno, Krajský aeroklub hradil výdaje za vše! Od úhrad za prohlídky či opravy letecké nebo pozemní techniky, leštěnek na kabiny, poštovních známek, přes uhlí na otop až třeba po záclony na okna ubytovny či barvy na plot.

A to vše prostřednictvím nepříliš kontrolovaného (a kontrolovatelného) zaměstnance - náčelníka letiště. Pravda, co se týká automobilových a leteckých pohonných hmot, vystavovalo se jednou za měsíc, čtvrtrok a půlrok „hlášení o spotřebě“ včetně celoročního hlášení. Jak už bylo dříve uvedeno, pohonné hmoty byly poměrně přísně hlídanou komoditou, kde byla vyžadována přesná evidence, ale lidská vynalézavost a schopnost přesně sečíst nepřesná čísla, vždy slavila úspěch.

Ostatní hotovostní vydání se dělo dokladováním příslušných prodejních paragonů nebo vystavených výdajových dokladů proti přijaté hotovostní záloze.

I když samotný systém byl optimisticky postaven na maximální důvěře v účelné hospodaření se svěřenými finančními prostředky, a na maximální důvěře v odpovědnou osobu, sám přímo vybízel k jistým odchylkám, které nelze nazvat jinak než „malá domů“ ve smyslu hesla: „kdo neokrádá stát, okrádá rodinu!“.

Proto tak bylo možné, že na letišti v Novém Dvoře šly veškeré náklady obývání „bytu náčelníka“ (otop, energie, soukromé telefonní hovory, běžná údržba atp.) na vrub letiště, potažmo KA. Nebylo se tedy třeba divit tomu, že například v oknech ubytovny se objevily stejné záclony a závěsy jako na „altánku“, podlahy pokrylo totožné linoleum, stejně tak po „velkém prádle“ se na šňůře u „altánku“ sušily povlaky na polštáře, cíchy a prostěradla stejného vzoru, jako nakoupené sady ložního prádla pro letištní ubytovnu. „Altánek“ dostal na dřevěný základ heraklitové obložení, které původně bylo nakoupeno pro ubytovnu, a sněhově bílou fasádu.

Nikomu to nepřišlo divné, nikomu to nevadilo!



První letový den nové sezóny; Nový Dvůr, 10.1.1960

10.ledna 1960

První letový den v nové sezóně! Sice zima, všude plno sněhu, ale sluneční paprsky už chvílemi dokázaly zahřát a vytvořit působivou atmosféru pro vznik těchto fotografií:



První letový den nové sezóny; Nový Dvůr, 10.1.1960

24.ledna 1960

Na letišti se sešla členská schůze zabývající se třemi stěžejními body. Tím prvním byla příprava „Maškarního plesu“, druhým připravovaná reorganizace Svazarmu. Třetím bodem bylo seznámení s novou úpravou výcvikové směrnice.

Pro létající však ze všeho nejdůležitější byla informace, že v dohledné době bude Navijákové stanici Podhořany přidělen nový kluzák - dvousedadlovka L-13 „Blaník“.

A protože právě vydaná směrnice zatím neobsahovala kvalifikační požadavky a postupy přeškolení na „Blaník“, rozhodl náčelník KA, že návrh k povolení přeškolení v jednotlivých stanicích bude prioritně obsahovat jména instruktorů a držitelů výkonnostního odznaku „stříbrné C“ FAI.

Zatím se vůbec neuvažovalo o tom, že L-13 „Blaník“ bude sloužit účelu, ke kterému byl zkonstruován a vyroben, tj. k základnímu výcviku!

Překolování na výkonné větrně		25	125	425	7	40
Na VT 25 a 125 po splnění 7/5						
Na VT 425 a na kořistné typy po získání stříbrného C				130		
Na VT 130 držitelé stříbrného C se 100 hodnami nebo Instruktoři						
Překolování na dvousedadlovky se provádí celé s Instruktořem						
Přípravy:		Cvičení:		Lety:		
1a	<input type="checkbox"/> Popis letounu	1	Aerovlek do pracovního prostoru			
1b	<input type="checkbox"/> Technické údaje let.	2	Nácvik ostrých zatáček a pádů			
1c	<input type="checkbox"/> Letové hodnoty	3	Nácvik vývrtek			
1d	<input type="checkbox"/> Letové vlastnosti	4	Nácvik startů za navijákem			
1e	<input type="checkbox"/> Palubní nácvik	5	Nácvik přistání do omezeného prostoru			
1f	<input type="checkbox"/> Poz. přípr. kjednotl.cvič.	Nejpozději boční závěsy, nahradí se cvičení 4 a 5 celkem 3 aerovleky po okruhu				
Přeškolení na VT 7 po nalétání 100 hodin						
1a	<input type="checkbox"/>	Seznámení s VT 7, příprava k aerovleku, do prostoru, k nácviku startu, vleku, klouzavého letu, zatáček a přistání				
2a	<input type="checkbox"/>	1	Let s letounem VT 7 do pracovního prostoru			
3a	<input type="checkbox"/>	2	Nácvik vývrtek na motorovém letounu			
4a	<input type="checkbox"/>	3	Nácvik vývrtek na letounu VT 7			
5a	<input type="checkbox"/>	4	Nácvik ostrých zatáček a pádů na letounu VT 7			
		5	Nácvik startů navijákem za boční závěsy			

ÚLOHA 7/I.			Letoun
Přípravy:	Cvičení:		
1a	<input type="checkbox"/> 1 Nácvik nuceného přistání v terénu		VT 109
1b	<input type="checkbox"/> 1/5 Nácvik vyhled. nouz. ploch		
2a	<input type="checkbox"/> 2 Nácvik letů o různých rychlostech		
3a	<input type="checkbox"/> 3 Nácvik ustí. do stoup. proudů		
4a	<input type="checkbox"/> 4 Nácvik vyhl. stoup. proudů		
5a	<input type="checkbox"/> 5 Let přes 3 hod. neb 2 lety po 2 hod.		
5a	<input type="checkbox"/> 5 Svahové létání		NL
6a	<input type="checkbox"/> 6 Nácvik orientace při přeletu		C-105
7a	<input type="checkbox"/> 7 Přelet 50—70 km		
8a	<input type="checkbox"/> 8 Přelet s návratem		
9a	<input type="checkbox"/> 9 Přelet na uzavřené trati 30—40		
	10 Podmínky pro získání stříbrného C		
			VT 109 - 125
			D 1 pětihodnovka
			D 2 1000 m převýšení
			D 3 přelet 50 km
ÚLOHA 7/II.			
1	Let po okruhu		
2	Oprava vadného přistání		
3	Skluzy		
4	Ostré zatáčky		
5	Pády		
6	Vývrtky		
Přeškolení na VT 125 po 5. cvičení úlohy 7/I.			
Přeškolení na VT 425 po získání stříbrného C.			

Výcviková osnova úlohy 7 a přeškolení na typ z r.1960

2.února 1960

Do Leteckého rejstříku je pod č.2632 zapsán bezmotorový letoun L-13 „Blaník“ v.č.170717 a je mu přidělena imatrikulační značka OK-9848.

Jeho první starty se na novodvorském letišti uskuteční 28.2.1960.

6.února 1960

V Praze se schází Ústřední výbor Svazarmu a vydává první oficiální usnesení k zahájení reorganizace.

8. února 1960

Vyřízení pro žadatele 3

Místní *svazarm* *Letiště v Podhořanech*

Jméno pořadatele, název organizace (razítko) přesná adresa (č. tel.): svazarm letiště Podhořany Čáslavi Pošta: Podhořany Okres: Čáslav	Jména a přesná adresa dvou odpovědných osob s úředním razítkem: Štáblinský Vladimír, předseda rady kraje Jiřimnického Pardubice Štáblinský Eduard, náčelník let. letiště Podhořany
---	--

Druh produkce: Taneční zábava / maškarní ples /							
Data o uspořádání produkce	Dne (datum)	Hodina od – do	Místnost – prostranství Adresa a přesný název	Pojme osob	Počet míst sedadel k stánkům		Ceny vstupného od Kčs – do Kčs
	2. 50	19,30 01,00	Hostinec Jednota na Novém Dvoře	110 -	-	6-8,-	kčs
Produkt se bude opakovat ve dnech: 0							Celkemkrát.

Bude použito klavíru, hudeb. automatu nebo hudby reprodukované rozhlasem, gramofonem a pod., nebo účinkuje hudební soubor (jméno vedoucího): **SK ROH Synthesia**
 Vedoucí hudby ručí za správné vyplnění zadních stran 1. a 2. listu této žádosti: **Jana Dubský**


Podnik bude / nebude plakátován. — Bude použito zařízení pro místní vysílání:

Bude uspořádána věcná loterie s herním kapitálem **tabulka**
 Nehodící se škrtněte.

Povolení k uspořádání produkce udělujeme s těmito podmínkami:

1. Jste povinni dostatečným počtem pořadatelů, zřetelně označených a znalých bezpečnostních předpisů, učinit všechna opatření nutná k zajištění bezpečnosti návštěvníků a účinkujících.
2. Stanovený nejvyšší počet návštěvníků nesmí být překročen. Přístupné komunikace nesmí být zastavovány, židle zabezpečiti proti posunu. Dbejte, aby nikdo nekouřil v místnostech, kde vývěsky kouření nedovolují. Při tanečních zábavách není dovoleno kouřiti v prostoru vlastního tanečního parketu a není dovoleno podávat alkoholické nápoje s výjimkou piva a vína.
3. Překročení stanovené doby trvání podniku není přípustné. — Osobám do 16 let není vstup dovolen.
4. Pro veřejné orgány pověřené výkonem služby při podniku vyhradte vhodná sedadla.
5. Daň z představení zaplatte s ostatními dávkami předem u finančního odboru NV, kde zároveň předložte tento výměr. Před vyřízením dávkových věcí nesmíte podnik pořádati, prodávati vstupenky, ani vyvěšovati plakáty. Předprodej nedávkovaných vstupenek nebo poukázek, které se u pokladny vymění, je nepřipustný.
6. Do tohoto výměru můžete se odvolati do 15 dnů po doručení. Pokud nebude rozhodnuto odvolání, nesmíte podnik pořádati.
7. Tento výměr předložte při pořádání podniku na požádání kontrolním orgánům.
8. Příslušné provozovací honoráře proplatíte do 14 dnů po obdržení jejich výměru od Ochranného svazu autorského.

Povoluje se: čj. **76/1960**
 ze dne **8. 2. 1960**
 Nepovoluje se z těchto důvodů:



Razítko organizace a čitelné podpisy dvou odpověd. funkcionářů.

Odbor pro školství a kulturu rady NV.

Rada MNV v zastoupení předsedy Josefa Poláka vydává oficiální povolení konání taneční zábavy (maškarního plesu); Podhořany, 8.2.1960

20. února 1960

Na sobotu 20. února se těšil kde kdo! Letišťáci, domorodci i přespolní, ale zejména pan Franc, majitel nemovitosti a provozovatel hostince Jednota, kterému se neřeklo jinak než „hotel Franc“.

Ve slavnostně vyzdobeném sále vyhrávala kutálka Závodního výboru Revolučního odborového hnutí n.p. Synthesia Pardubice pod uměleckým vedením kapelníka Jana Dubského, v tanečním reji skotačili „vousatí pánové a omašlené dámy“ a pan Franc narážel sudy jeden za druhým.

Kultura opět zavítala do Nového Dvora!



Stojící zleva: Jaroslav Himr, ???, Vršovská Naděžda, Jan Svoboda, Eduard Vršovský, Ladislav Čermák, sedící: František Pletánek; Nový Dvůr, 20.2.1960

28.února 1960

Na letišti panuje slavnostní nálada. Do provozu je přistaven zbrusu nový L-13 „Blaník“ OK-9848 a prvním navijákovým startem ho „křtí“ sám náčelník Vršovský.

Ač už to byl v pořadí již šestý letový den toho roku, sešlo se na letišti 32 (!) pilotů a pilotek, dychtících alespoň po jednom startu. A protože obstojně foukalo na kopec, šly do vzduchu všechny letuschopné stroje.

Ten den se na navijáku udělalo 41 startů a nalétalo celkem téměř 20 hodin.

26.března 1960

Sál „hotelu Franc“ se znovu zaplnil lidem leteckým. Na pokyn Krajského aeroklubu Pardubice je opět svolána členská schůze Navijákové stanice. Tématem je tentokrát reorganizace samotného KA, jež představovala zrušení dosavadních KA Pardubice a KA Hradec Králové. Zaniklé instituce má nahradit Východočeský krajský aeroklub se sídlem v Hořicích.

Zpráva byla podána, diskuse se neočekávala. Těžko také diskutovat o direktivách, že?

Předseda Rady stanice Vladimír Klínský u příležitosti této schůze seznámil členskou základnu s novými žáky základního výcviku v bezmotorovém létání, kteří prošli „kolečkem“ prověřovacího procesu. Jednalo se o: Jaroslava Bendu, Miloše Čecha, Jaroslava Hloma, Karla Charváta, Karla Kabelku, Václava Kaplana, Jiřího Karla, Miroslava Keslara, Pavla Klementa, Markétu Petránovou, Pavla Pilného, Václava Průška, Pavla Šindeláře, Zdeňka Šruta, Františka Šustra, Oldřicha Turčinka a Jaroslava Valentu. Jejich řadu doplnil Jiří Lyr, který své první letecké krůčky udělal již v roce 1950, ale pak z osobních důvodů neměl na létání čas, stejně jako Josef Vojtíšek, kterého osud odvál jako žáka od motorového létání už v roce 1949.

Pro bezmotorové létání bylo v nové sezóně nesporným přínosem, že kvalifikaci plachtařského instruktora získali Vladimírové Klínský a Ruml.

9.dubna 1960

Národní shromáždění Československé republiky vydává pod č.36/1960 Sb. v částce 15/1960 Sb. s účinností ke dni 11.dubna 1960 „Zákon o územním členění státu“.

Zákonem byla provedena územní reorganizace krajů a okresů, přičemž zákon upravil postup pro vytvoření, zrušení nebo změnu území a sídla kraje či okresu.

Vznikl tak Východočeský kraj se sídlem v Hradci Králové, pod jehož správní řízení byly začleněny okresy: Semily, Jičín, Trutnov, Náchod, Rychnov n.K., Hradec Králové, Pardubice, Chrudim, Ústí n.O., Svitavy a Havlíčkův Brod.

Na letišti v Novém Dvoře jsou zaznamenány první pokusy o přelety v tomto roce. Horáček si to namířil na východ do Poličky (56 km), Jurajda naopak letěl na západ do Českého Brodu (50 km) a oba svých cílů bez problémů dosáhli. Nedařilo se Miřejovskému, který přistál do terénu u Krasnice, 10 km od letiště.

15.dubna 1960

Velkou snahou Josefa Miřejovského bylo napravit si „reputaci“ z nevydařeného minulého přeletu, a tak zamířil do Poličky. Přistáním na tamním letišti si tak mohl na své konto připsat prvních 56 km ulétnutých v tomto roce při cílovém přeletu.

21. dubna 1960

Polička se opět stává Miřejovského cílem. Tentokrát je poličské letiště otočným bodem jeho „návrátové stovky“.

23.dubna 1960

Na vydaný „Zákon o územním členění státu“ nezvykle rychle reaguje Svazarm. V tuto sobotu se v Hradci Králové schází představitelé Krajského aeroklubu Hradec Králové a Krajského aeroklubu Pardubice a oficiálně ukončují činnost těchto orgánů.

Tímto aktem končí i zaměstnanecké poměry v KA, zanikají Rady KA i jejich pomocné orgány a komise.

Je ustaven Východočeský krajský aeroklub (VČKA) se sídlem v Hořicích a do jeho čela je jako placený náčelník dosazen kpt.Miloslav Medřický. Jeho prvotním úkolem bylo sestavení nové Rady VČKA, což se ukázalo být dosti velkým problémem. Nově vzniklý Východočeský kraj byl totiž rozčleněn na 11 okresů, na jejichž území vyvíjelo činnost více než 20 aeroklubů! Z pohledu celorepublikového to bylo zdaleka nejvíc. Nebylo v ČSR správního kraje, na jehož území by se počet aeroklubů tomuto číslu alespoň přibližoval!

Logicky chtěl mít každý subjekt v novém „řídícím“ orgánu zastoupení. A představa, že Rada VČKA by tak měla být nejméně dvacetičlenná, byla pro odpovědné funkcionáře strašákem. A tak direktivně vznikl systém „důležitých a méně důležitých“ aeroklubů. Později se ty „důležitě“ začaly nazývat „aerokluby střediskové“ a byly to ty aerokluby, v nichž byl povolen motorový provoz a výcvik. Funkcionáři z „důležitých“ aeroklubů byli jmenováni do Rady VČKA a „rozhodovali“ zejména ku prospěchu vlastních klubů, ostatní, ti „méně důležití“ jen přihlíželi.

Dosavadní „stanice KA“ se tedy staly samostatnými subjekty a mohly začít používat název „aeroklub“, který do té doby byl vyhrazen jen pro krajskou úroveň. Aerokluby získaly omezenou, tzv. „delegovanou právní subjektivitu“, která jim navenek dávala možnost vlastního rozhodování, ale jen v rámci vymezeném stanovami subjektu, který jim subjektivitu udělil, tzn. Svazarmu. Nově byla zavedena organizační podřízenost místních aeroklubů přímo pod Okresní výbory Svazarmu, aerokluby se staly řádnými základními organizacemi. Sféru odbornosti pak nadále zabezpečoval Krajský aeroklub, tudíž na oné příznačné „dvoukolejnosti“ se změnilo jen pramálo.

V místních aeroklubech byly Rady postaveny na úroveň „demokraticky“ volených výborů ZO v čele s předsedou, zachován zůstal systém jmenovaných a placených náčelníků letišť. Ti se prostřednictvím VČKA stali zaměstnanci Krajského výboru Svazarmu, kterému, jak už výše konstatováno, bylo určeno působit v krajském městě, v Hradci Králové.

Z „Navijákové stanice Podhořany Krajského aeroklubu Svazarmu Pardubice“ se tak stala „Základní organizace Svazarmu Aeroklub Podhořany“ a tím, že se začalo opět využívat logo bývalého „Východočeského aeroklubu Pardubice“ (VAP), k jehož odkazu se jeho členové ostatně vždy hrdě hlásili.

Zlí jazykové znak VAP dešifrovali jako „Vesnický aeroklub Podhořany“. Příliš se nemýlili, protože jako navijáková stanice bez vlastního motorového provozu neměl Aeroklub Podhořany jinou šanci, než být zařazen do kategorie těch „méně důležitých“, později honosně nazývaných „místní aerokluby základní sítě“!

Nové územní členění státu však podhořanským pilotům připravilo ještě jednu hořkou pilulku. Před reorganizací sice patřilo katastrální území Nového Dvora u Podhořan do správního a politického okresu Čáslav, ale pořád to byl Pardubický kraj a odkaz na město Pardubice, kolébku českého letectví a slavnou tradici „Východočeského aeroklubu Pardubice“.

Jenže okres Čáslav, stejně jako okres Přelouč, zanikl a nyní se letiště stanovením hranic mezi nově uspořádanými okresy ocitlo 500 metrů od oné pomyslné čáry uvnitř okresu Chrudim! Tímto rozhraničením se v okrese Pardubice nenacházelo jediné civilní sportovní letiště, zatímco na území okresu Chrudim teď tato byla hned tři: Chrudim, Skuteč a Podhořany.

Co naplat, vždy někdo je pánem, druhý kmánem! Za Aerokluby Skuteč i Chrudim stála města hrdá na „své“ letce, Chrudim byla navíc městem okresním, městem kde sídlil Okresní výbor Svazarmu. Lehko hádat, kam bude Svazarmem či lidosprávou směřována podpora!

24.dubna 1960

Cílový let do Olomouce si naplánoval Karel Svoboda. Přepečlivě vyleštil „Šohaje“ OK-0744, v aerovleku odstartoval, vytočil „stoupák“ u letiště a zmizel předepsaným směrem. Jenže to bylo první, ale zároveň i poslední stoupání jeho letu. Klouzáním podél svahu Železných hor přistál po 29 km do pole u vesnice Rovný nedaleko Ždírcu n.D.



Před novým L-13 „Blaník“ OK-9848, sedící děti zleva: Naděžda Vršovská jr., Ivana Balašová, Kateřina Vršovská; stojící: Naděžda Vršovská snr.; Nový Dvůr, květen 1960

30.dubna 1960

Takže, pokud někdo na Novém Dvoře očekával díky novému organizačnímu schématu státu i Svazarmu nějaký progres, byl asi zklamán. „Mistr“ Vršovský dál dělal náčelníka a přímo mistrovsky ve svůj prospěch využil přidělení „fungl“ nového „Blaníka“ OK-9848 tím, když před těmi méně zasvěcenými prohlašoval, že je to jeho zásluha. A mnozí mu to i uvěřili!



Před „Blaníkem“ OK-9848 pózuje i Drahomír Jurajda; Nový Dvůr, květen 1960

1.května 1960

Slaví se „Svátek práce“. VČKA jej oslavil tak, že pro tento den vydal pro všechna letiště zákaz létání.

Letiště na Novém Dvoře tak zelo prázdnotou, protože tentokrát se jeho členové pardubického prvomájového průvodu s žádným aeroplánem neúčastnili. Nebyli totiž organizátorem prvomájového průvodu ani pozváni!

11.května 1960

Do rukou nového náčelníka VČKA předává komise výstavby ve složení Klínský, Švabenský a Jeník „Investiční záměr pro výstavbu letiště Podhořany“, který byl zpracován podle základního situačního projektu ze dne 9.11.1959.

A protože krajský náčelník Medřický byl ve funkci zatím jen krátce, vyslancům podhořanského aeroklubu přislíbil vyvinout projektu svoji maximální podporu. Na oplátku požadoval od aeroklubu letový provoz bez mimořádných událostí a maximální zapojení se do politicko-výchovných aktivit.

Medřický však ještě netušil, že zakrátko bude mít před sebou na stole budovatelské záměry a projekty z téměř všech letišť Východočeského kraje a aby „neztratil tvář“, tak sliboval všude. Upřímně řečeno, jeho sliby, byť třeba činěné v dobré víře, byly jen mlhou, protože o realizaci předkládaných záměrů rozhodovali jiní a jinde!

15.května 1960

Nádherný den s obstojným plachtařským počasím. Však se na letišti pilotů sešlo opravdu hodně! Naviják se od rána nezastavil, a když přiletěla vlečná, došlo i na aerovleky.

Vojáci povolili dvoustakilometrový přelet Podhořany - Liberec - Podhořany, a tak na trať vyrazili Krupka (VT-125 OK-0723), Štrych (VT-25 OK-3092) a Miřejovský (VT-125 OK-0744). Spolupráce jim však moc nevyšla, protože v poněkud slabších podmínkách po přeletu Labe Miřejovský se Štrychem zaostali a navzájem ztratili mezi sebou i vizuální kontakt. Navíc, směrem k horám, se termické podmínky s každým ulétnutým kilometrem zhoršovaly.

Nejlépe se zadařilo Krupkovi, který sice Liberec otočil, ale na zpáteční cestě se podmínky natolik zhoršily, že musel po 143 km přistát v Jičíně. O nic lépe se nedařilo se ani Štrychovi. Ten vzal s povděkem přistání v Liberci a Miřejovský otočného bodu trati ani nedosáhl a přistál v Hodkovicích.

Zatím co tři piloti bojovali s nástrahami tratě, na letišti se poletovalo opravdu pilně. Ten den se uskutečnilo celkem 82 startů a nalétalo se téměř 48 hodin!

17.května 1960

Zdá se, že počasí by k přeletům nebylo nepřívětivé a vojenští dispečeri povolují trojúhelníkovou „stovku“ Podhořany - Skuteč - Příbyslav - Podhořany. K jejímu překonání startují Miřejovský (VT-125 OK-0723), Horáček (VT-125 OK-0744) a Vršovská (VT-25 OK-3092).

Tentokrát Miřejovský slaví úspěch obletem celé tratě, Vršovská s Horáčkem končí po 36 km na letišti ve Skutči.

18.května 1960

Situace se opakuje, letí se stejný trojúhelník, tentokrát v opačném pořadí. Reputaci si napravuje Horáček (VT-125 OK-0723), který zdolává celou trať, Vršovská (VT-25 OK-3092) opět končí ve Skutči. Třetím do „party“ byl tentokrát Svoboda K. (VT-125 OK-0744), který sice pokořil oba otočné body, ale mezi Skutčí a Chrudimí ho termika nepodržela, a tak byl nakonec rád, že se dotáhl na chrudimské letiště.



Chvilka před startem; Nový Dvůr, květen 1960

22.května 1960

Padl provozní rekord! Ten den byla překonána historická hranice jednoho sta navijákových startů za den. Celkem jich bylo uskutečněno 111 a k tomu navíc ještě 25 aerovleků!

24.května 1960

Funkce aeroklubového dopisovatele se ujal Ladislav „Čouda“ Čermák. Z jeho pera vyšel v leteckém časopise „Křídla vlasti“ tento příspěvek:

Dopis z Podhořan

Každá neděle na plachtařském letišti v Podhořanech u Čáslavi začíná jako obyčejný všední den. Ještě než první paprsky slunce ozáří obzor, je na letišti živo. První letouny se vynořují z hlubin hangáru, traktor, naviják, sanitka, vše jde jako na drátku. Několik letců již vytýčuje přistávací řadu, ostatní čistí větroně. Náš pracovní den byl zahájen...

Letiště leží na pokraji Železných hor. Na jihu se vypíná svah, který dobře „nosí“, někdy se za ním tvoří i vlna. Pro plachtění jsou zde výborné podmínky, i když vlastní terén letiště je poněkud nerovný. Méně výhodná je však vzdálenost, která dělí letiště od bydliště našich členů. Z Čáslavi je to 15 km a z Pardubic, odkud je nás většina, 25 km. Přesto se plachtaři scházejí na letišti pravidelně. Dá se říci, že od jara až do podzimu je provoz téměř každý den.

Ani v zimě jsme nezaháleli. Za 8 zimních letových dnů jsme nalétali 62 hodin a 282 startů. Všichni plachtaři jsou již přezkoušení v letu za navijákem a v aerovleku. Při přezkoušení na přistání do terénu obstáli všichni výtečně. Do konce března jsme odpracovali na letišti 944 hodin, do čehož nejsou započítány hodiny, které byly odpracovány na údržbě a nátěru vozidel a veškerá údržba a práce týkající se provozu.

Ani na úseku politické a kulturně propagační činnosti nezůstáváme pozadu. Občané města Pardubic a Čáslavi jsou informováni o naší činnosti; pořádáme přednášky, besedy a nábor dalších členů. Uzavřeli jsme družbu se závodním klubem VCHZ Syntesia – Semtín, uspořádali Sokolovský a Dukelský závod branně zdatnosti.

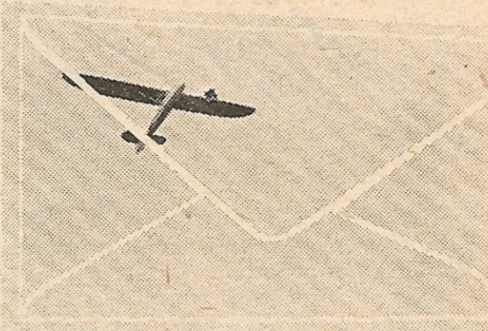
Organizace ČSM si vzala za úkol postavit na letišti hřiště pro odbíjenou, doskočiště

pro skok vysoký, daleký, hrazdu a organizovat sportovní soutěže. Připravuje také kulturní večery po zakončení letového dne, organizuje různé hry, zábavu a veškerý politickovychovný život na letišti.

Je to radostná bilance. Stmelený kolektiv, vedený náčelníkem, radou stanice a letištní organizací ČSM, vytváří z našeho letiště místo nejhezčích zážitků.

Čeká nás ještě mnoho úkolů. Chceme, aby naše letiště patřilo mezi nejlepší v aeroklubu. Je třeba ještě hodně brigádnických hodin na jeho výstavbě, abychom se zde všichni cítili jako doma. Chceme srovnat přistávací plochu, postavit nový hangár, vykopat studnu – a v plánu máme ještě mnoho věcí. Všechny práce jsme vždy vykonávali s minimálními náklady a toéž bude i v budoucnosti. Tak zní náš závazek – ušetřit státu co nejvíce peněz, co nejlépe pečovat o veškerý majetek a létat bez neohododržováním všech předpisů a opatření.

Ladislav Čermák



(Křídla vlasti, 11/1960)

Téhož dne se v Podhořanech uskutečňují další pokusy o přelety. Ruml (VT-125 OK-0744) se vydává na „klasický“ trojúhelník Podhořany - Skuteč - Příbyslav - Podhořany (100 km), ale jeho snahu hatí přistání již po 22 km v Chrudimi. Daří se Mířejovskému (VT-25 OK-3092), který stejnou trať v pohodě oblétl a bez problému přistál na letišti vzletu.

Horáček (VT-125 OK-0723) si naplánoval Podhořany - Křižanov - Moravská Třebová - Podhořany (200 km). První otočný bod oblétl, ale na rameni Křižanov - Moravská Třebová nebylo počasí ideální. Zvolil proto návrat domů, leč termika již pomalu ustávala, a tak byl rád za dokluz do Skutče.

25.května 1960

Docela svěže foukalo od západu a škola létala navijáky. Jako vítr se na letišti přihnul „Vokurek“ (Štrych) s tím, že má volno v práci, a že si s dispečery vyjednal přelet do Trenčína (200 km).

„Strojíš si hubu do žebřin“, děl zkušeně náčelník Vršovský, ale rozkaz k letu na VT-125 OK-0723 mu podepsal a sám ho vlečnou hodil do stoupáku nad Bílým Kamenem. Než Štrych dotočil odletovou výšku, byl větrem snesen až na úroveň Prachovic a nebojácně nasadil na kurz.

Za 1 hodinu a 40 minut zazvonil telefon, „Vokurek“ přistál ve Skutči

28.května 1960

Naplánovány přelety: Svoboda (VT-125 OK-0744) a Vršovská (VT-125 OK-0723) Polička s návratem, Horáček (VT-25 OK-3092) Podhořany - Křižanov - Moravská Třebová - Podhořany (200 km) a Krupka (VT-7 OK-0816) cílový přelet do Trenčína (214 km).

Krupka byl jeden z mála těch, kteří se s „Luňákem“ nebáli přeletů. Ten den sice do Trenčína nedoletěl (přistál po 132 km ve Vyškově), ale výkon to byl solidní.

Ani Horáček svůj plán nenaplnil a přistál na letišti v Křižanově.

Hůře se dařilo Vršovské, která sice Poličku otočila, ale na zpáteční cestě „zakufrovala“ a raději zvolila bezpečnostní přistání do terénu. Sedla do pole s vzrostlou vojteškou, ale naštěstí bez poškození kluzáku.

Paradoxní však na tom byla skutečnost, že když se šla shánět k nejbližším stavením po telefonu, bylo jí sděleno, že je v Radčicích, asi 500 metrů vzdušnou čarou od skutečského letiště.

(Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)

„Stát se to někomu jinému, musel by patrně vyslechnout patřičné kázání od náčelníka. Nejspíš by vyfasoval i 'zaracha', ale protože šlo o Naděnkou, kterou všude protěžoval a vykládal o ní, že je nejlepší plachtařkou široko daleko, obrátil její navigační selhání úplně naruby a na poletovém rozboru ji všem dal za příklad správného řešení činnosti při ztrátě orientace!

Jasně, zakufrovat může každý, jenže 'mistrová' byla tenhle měsíc ve Skutči už po třetí! Stala se tak terčem mnoha uštěpačných poznámek, což těžce nesla, protože nesnášela kritiku. To hned běžela za svým Edouškem a žalovala. A my málem nesměli jméno Skuteč ani vyslovit, aby to nebylo bráno jako provokace!

29.května 1960

Dnes se letí stovkový trojúhelník Podhořany - Přibyslav - Skuteč - Podhořany. Na něm slaví úspěch Kulhánek (VT-125 OK-0744), Sobotka (VT-25 OK-3092) i duo Voženílek-Štrych (L-13 OK-9848), stejně jako Krupka (VT-7 OK-0816).

Trať tentokrát „nesedla“ Rumlovi (VT-125 OK-0723), který, aniž by chtěl provokovat, přistál, hádejte kde? No, přeci ve Skutči, ale na letišti!

Po přistání z úspěšného přeletu se střídají posádky, do L-13 OK-9848 nasedá Vršovský s Jeníkem a do VT-125 OK-0744 Mírejovský. Ti, asi aby se vyhnuli „profláknuté“ Skutči, naplánovali Český Brod s návratem. Domů se ale vrátila jen posádka L-13, Mírejovský zůstal v Českém Brodě.

Pro „stříbro“ do Poličky se vydal Karkoška na VT-109 OK-4165. K překvapení všech, a snad i sebe samého, se ozval z Jihlavy! Ale ulétnutých 60 km mu zaručilo splnění poslední podmínky, a tak jeho výkonnostní plachtařský odznak „stříbrné C“ od té doby nese číslo 1630.

2.června 1960

Byl sice čtvrtek, ale slib daný Základní škole v Ohrazenici se musel dodržet. Včera byl Mezinárodní den dětí a bylo domluveno, že pro žáky školy v rámci oslav svátku všech dětí aeroklub uspořádá „Den otevřeného letiště“. Plánovalo se to sice na pátek, jenže na ten den sehnat pro děti autobus bylo nemožné. Dopravce nabídl jediný volný termín, a tak obětaví členové aeroklubu (Klínský, Jeník, Tichý, Švabenský) si v zaměstnání vybrali den dovolené a pro děti uspořádali jistě zajímavou exkurzi včetně letových ukázek.



Dětský den; Nový Dvůr, 2.6.1960

5.června 1960

Nelétá se, pro sportovní letectví je vyhlášen celostátní zákaz. Jako v mnoha dalších městech, tak i v Pardubicích se ale odehrává velká sláva. Konají se totiž Krajské spartakiády!

„Tak honem všichni do průvodu! I když se nám spartakiádu nepodařilo nacvičit, tak všichni na sebe natáhněte (pro tento účel od OV Svazarmu 'nafasované') uniformní kombinézy se znakem, ať nevypadáme jako drbani, (pak je nezapomeňte zase vrátit, kdo ji nevrátí, ten ji zaplatí, já to za vás platit nebudu!), projedeme po městě se „Šohajem“ a budeme před tribunou patřičně jásat, ať si nás soudruzi pořádně všimnou. Vždyť jsme vlastně noví Kašpaři!“

Tak nějak zněla „Mistrova“ motivující slova při formování tvaru na výchozím stanovišti v Milheimově ulici v Pardubicích.



„Mistr“ před nastoupenou jednotkou praporečníků; Pardubice, 5.6.1960



U pravého křídla VT-25 OK-3092 Josef Tichý, u oje Karel Svoboda, Stanislav Horáček, u ocasu ???, pod levým křídlem Věra Horáčková; Pardubice, 5.6.1960



Průvod míří kolem „kulatého rohu“ na Třidu Míru, vlevo dnes již neexistující hotel Veselka; Pardubice, 5.6.1960

Jak to viděl a o Krajské spartakiádě napsal „Čouda“ Čermák:

**Reportáž z vystoupení složek
Svazarmu na krajské spartakiádě v Pardubicích.**

Je ráno. Ráno, jaké má být. Blankytně modrá obloha bez jediného mráčku a drobné kapky rosy na stéblech trávy dávají tušit krásný "plachtařský" den. Je neděle. Jindy už je letový den v plném proudu. Dnes však je na letišti sváteční nálada. Před hangárem stojí Praga RN s připojeným transportním vozem, na němž je složen Šohaj VT-25. Dozadu na auto naskakují mladí letci jednotně oblečení v tmavé letecké kombinézy. Zahučení motoru, plyn - a už se souprava rozjíždí směrem z letiště. Jedesse na krajskou spartakiádu do Pardubic.

V ulicích města už je živo. Pestrá směsice barev a praporů, zvuky dechových hudeb, rozhlasový vůz, pobíhající náčelníci, zpěv mladých lidí, houkačky automobilů - všechno se slévá v ješitý celek. V ulicích rostou jako houby po dešti stánky s limonádou, párky a cukrovinkami, lidé se probouzejí dříve než jindy a už jen semtam vyhlédne z okna rozespálá hlava v natáčkách. Město je v ulicích.

Cvičenci na svých seřadištích se připravují k průvodu, krajští náčelníci udělují poslední povely a rozdávají prapory. Z postranní uličky se vynořuje naleštěný žlutý Šohaj a zařazuje se na své místo. Pětaticet svazarmovských letců si najednou se Šohajem neví rady. Kdyby to tak bylo "doma" na Podhořanech, to by to šlo i z navijáku. Ale tady ve městě v úzkých hrbolatých ulicích, kde se průvod řadil, nebylo možné spoléhat se na nic jiného, než na důvtip a silné paže. Na obloze nad námi se objevily první krásné kumuly. Teplota stoupá a chlapani v leteckých kombinézách vyhledávají místo ve stínu. Někteří se ještě dohadují, jak tlačit Šohaje, aby se s ním do ulice vešli, někteří šli na párky, ostatní sedí na chodníku a diskutují o počasí. Nad našimi hlavami prolétává Aero-45 a rozhazuje letáky. Mnohé z nich však stoupají unášeny termickým prouděním vzhůru k obloze. Počasí jako malované. Za námi děvčata za zvuku dechové hudby tančí polku.

Předními řadami proběhla vlna vzrušení. Znovu se organizují jednotlivé celky, cvičenci berou odložené prapory a v krátké chvíli je vše připraveno. Mladí se dalo na pochod.

Ulice jsou lemovány stovky občanů, kteří zdraví spartakiádní průvod. Mávání praporek, hudba, provolávání zdravic a hesel, jásavé pozdravy z ulice, chodníků i oken domů dokresluje celou tu pestrou a barevnou podávanou. Kolem tribuny na náměstí proudí stovky sportovců složek naší sjednocené tělovýchovy, letci, parašutisté, modeláři se svými modely, další složky Svazu pro spolupráci s armádou, armáda a mnoho dalších, kteří přišli s námi oslavit svátek mládí, radosti, síly a krásy našeho kraje v přípravě na druhou celostátní spartakiádu.

Průvod skončil. Lidé se rozcházejí do svých domovů, aby se odpoledne opět sešli na krásném novém stadionu na Dukle, kde cvičenci předvedou své skladby pro celostátní spartakiádu. Ruch z ulic města se stěhuje ven. Najednou jsou prázdné a tiché, jako by nežily.

Čekáme na seřadišti. Zatím již proudí nepřehledné zástupy lidí na stadion. Počasí nám hrozí, ale lidé jdou dál a nic je nezastaví. Na naše hlavy se spustil prudký liják odpolední bouřky. A na stadionu se cvičí dál. Zmatky žádné, nálada dobrá - tak, jak to má být. Cvičenci skandují: "My se deště nebojíme, stejně dobře zacvičíme." A zacvičili. Brzo se i počasí umoudřilo a opět bylo parno, úbory a mokrá těla oschla, jazyk se lepil na patro a pot stékal z našich čel.

Nastupuje Svaz pro spolupráci s armádou. Chlapani a děvčata ve žlutých, červených, modrých a bílých úborech zaplavili cvičiště. Jak louka posetá tisíci barevných květů vypadá prostor pod námi.



*Slavnostní defilé cvičenců a pohled na svazarmovce na seřadišti;
Pardubice-stadion na Dukle, 5.6.1960*

Poslední pohyby, hudba, mávnutí červeného praporu a skladba začíná. Před námi se rozvíjí měnící se mozaika hýřících barev. Je krásné pozorovat tu ladnost a přesnost pohybů několika set cvičenců. Nadšení diváků kterých bylo na stadionu padesát pět tisíc odměňují bouřlivým potleskem každý nový obraz rozprostírající se před našimi zraky. Dvatisícové mladých svazarmovců končí svou skladbu. Chlapci v kombinézách nesou prapory a tvoří spolu s vojáky závěrečný obraz skladby. Ozvala se salva ze samopalů a zašumění křídel mnoha holubů, kteří byli vypuštěni před hlavní tribunou.

Je těžké vyjádřit slovy všechny ty krásné chvíle, které jsme při vystoupení našich cvičenců prožívali. Přejeme si jen, aby naše vystoupení na celostátní spartakiádě v Praze vyznělo ještě lépe a mohutněji, aby to byla opravdu přehlídka mládeže, síly a krásy a aby si diváci odnášeli domů ty nejhezčí dojmy a vzpomínky.

Ladislav Čermák

12.června 1960

Je den voleb do Národního shromáždění a pro sportovní letectví je vydán další celorepublikový zákaz.

Ale na letišti v Novém Dvoře se postupně trousí piloti, kteří splnili ve svých volebních obvodech svoji nejčestnější občanskou povinnost a dali hlas kandidátům Národní fronty Čechů a Slováků.

Proč zrovna v tento slavnostní čas na letišti? Zejména, když se nelétá?

Od patnácté hodiny totiž zasedala tentokrát nepříliš početně navštívená členská schůze aeroklubu, kterou na tuto dobu dost nešťastně svolal výbor ZO Svazarmu (rozuměj Rada aeroklubu).

Hlavním bodem programu byla informace o realizaci změn struktury v rámci VčKA. Krom neplodné diskuse o daných direktivách, se přítomní členové vehementně podporovaní „Mistrem“ vyjádřili v tom smyslu, že by Rada aeroklubu měla podniknout kroky k tomu, aby letištní organizace byla řízena OV Svazarmu Pardubice.

Předsedou Rady AK Klínským byla podána informace o podniknutých krocích, které byly učiněny v souvislosti s podáním návrhu investiční výstavby na letišti.

Z Chomutova nahlásil přestup do řad podhořanských pilotů držitel výkonostního odznaku FAI „stříbrné C“ č.1681 ambiciózní plachtař a motorář Josef Petřík.

Na náčelníka letišti Vršovského byl vyvíjen tlak, aby urychlil přeškolení na typ L-13. Přeškolených na „Blaníku“ bylo stále jako šafránu. Náčelník ho hlídal jako oko v hlavě a k „éru“ se pomalu nikdo ani nesměl přiblížit!

Bylo mnoho pilotů „Šohajů“, držitelů „stříbrného céčka“, kteří po něm zatím marně pošilhávali.



zleva: Josef Tichý, Karel Bednář; Nový Dvůr, červen 1960

V podstatě jediným pilotem, krom Vršovského, který na něm nalétával v termice či na svahu hodiny, byla jeho manželka. „Mistr“ to zdůvodňoval tím, že až se na „Blaníku“ zahájí

elementární výcvik, bude zapotřebí instruktorů, kteří jej budou mít „pevně v ruce“! A oni dva jsou přeci na letišti pořád!

Občas na „Blaníku“ někoho svezli Jeník, Miřejovský, Svoboda či Tichý. Bednář po loňské „havárci“ důvěru ztratil a Voženílek se na letišti z pracovních důvodů dlouho neukázal.

13.června 1960

Po delší pauze se zase jde na přelety! Na cílový přelet do Liberce startují Svoboda K. (VT-125 OK-0744), Horáček (VT-25 OK-3092) a Kulhánek (VT-425 OK-5334). Ti cíle dosáhli.

Na stejnou trať odstartoval i Ruml, ale toho štěstí opustilo a přistál v Jičíně.

16.června 1960

Na letišti se sešli Klínský s Miřejovským s tím, že využijí vojenské „volnosti nebes“. Miřejovský (VT-125 OK-0744) si naplánoval trojúhelník „dvoustovku“ s otočnými body Točná a Mladá Boleslav, Klínský (VT-125 OK-0723) byl skromnější a pro sebe naplánoval jenom trojúhelník „stovku“ s otočnými body Skuteč a Přibyslav.

Třetím do „party“ byl Vršovský, kterému připadl úkol navijákem ty dva dopravit do vzduchu. Jinak ale na letišti, krom Vršovské, která z kuchyně převzala funkci řídicího létání, nebyl nikdo.

První odstartoval Miřejovský a hned jak to šlo, zamířil ku Praze. Vzápětí odstartoval Klínský. První pokus uchytit se v termice se mu nevydařil, ale druhým pokusem se chytil. Také na nic nečekal a upaloval směr Přibyslav.

Netrvalo dlouho a ozval se Klínský. Sedl v Chotěboři a měl štěstí, protože místní náčelník (a bývalý člen a náčelník VAP) Kaňka se chystal vlečnou někam letět. Tak milého Klindu vzal do vleku, odtáhl ho ke svahu Železných hor a ten v pohodě doklouzal na mateřské letišti.

Asi po třech hodinách od startu se telefonem ozval Miřejovský, který sice Točnou otočil, ale dál se už probojoval jen k Horním Počernicím, kde na poli vedle silnice směr Poděbrady přistál. Tak Vršovskému a Klínskému nezbyvalo nic jiného, než za „erernu“ připojit transportní vůz a vyrazit.

Do půlnoci, i s přestávkou na večeri v Nehvizdech, kterou musel Miřejovský kolegům zaplatit, byli všichni, včetně „Šohaje“ na trandáku, doma na letišti.

2.července 1960

Hlavním tématem jednání Rady aeroklubu byly otázky včlenění organizace pod organizační strukturu Okresního výboru Svazarmu v Pardubicích.

Členská základna na své poslední schůzi dala k tomuto kroku „požehnání“, protože stále valná většina členů aeroklubu pocházela z Pardubic a na město a jeho funkcionáře měla vazby.

Nejinak to bylo i s okresní organizací Svazarmu, kdy mezi funkcionáři aeroklubu a OV byly vazby již z dob minulých. („Mistr“ rád hovořil o „jednom pískovišti“.)

A protože letištní kolektivy se obecně považovaly za „třešničku na dortu“ svazarmovského dění, nebylo předsednictvo OV Svazarmu Pardubice vůbec proti začlenění aeroklubu, a to už i z toho důvodu, že jiné sportovní letišti se na území pardubického okresu nenacházelo.

Separátní jednání OV Svazarmu Pardubice a OV Svazarmu Chrudim neshledalo žádných překážek v tom, aby bylo zamýšlenému záměru nebylo vyhověno.

Aeroklub Podhořany se tak stal členem svazarmovské organizace v rámci pardubického okresu, přestože vyvíjel činnost na letišti, které katastrálně leželo v okrese Chrudim. Vše se tak zdálo být jasné a průhledné, že mnozí funkcionáři propadli nakažlivému optimismu.

Věci příští však dokázaly, že tomu až tak není.

4.července 1960

Drahomír Jurajda rozšiřuje řady držitelů plachtařského výkonnostního odznaku FAI. Jeho „stříbrné C“ má číslo 1673 a zasloužil si jej termickým letem v trvání 5 hod. 41 minut, když už před tím měl na svém kontě převýšení i přelet.

10.července 1960

Několik pilotů se opět pokousilo o přelet. Jednalo se o „klasiku“ Podhořany - Příbyslav - Skuteč - Podhořany (100 km), ale podmínky nebyly valné. Celou trať obletěl pouze Svoboda K. (VT-425 OK-5334).

Přistání do terénu po 25 km hned na prvním rameni tratě postihlo Jurajdu (VT-125 OK-0723), duo Vršovský - Jeník (L-13 OK-9848) si místo k přistání vyhlédlo o 5 km dál.

Ostatní piloti, kteří měli „v kapse“ rozkaz k letu, k plnění úkolu sice odstartovali, ale na trať ani neodešli.

11.července 1960

„Socialismus v naší zemi zvítězil!“

Národní shromáždění Československé republiky konstatuje naplnění tohoto hesla a vydává Ústavní zákon 100/1960 Sb., jímž v platnost vstupuje nová Ústava Československé socialistické republiky!

Hned se v celé republice začalo žít „lépe a radostněji“! Určitě se radostněji i létalo.



Radost, síla a odhodlání vyzařuje z manželů Jeníkových; Nový Dvůr, červenec 1960

14.července 1960

Na letišti se schází parta žáků, kteří jsou již dostatečně připraveni k vykonání pilotních zkoušek. Ten den je má na starosti instruktor Karel Svoboda a má za úkol provádět s nimi zdokonalovací lety na navijáku.

Jenže počasí vypadalo „přeletově“ velmi slibně, a tak padlo rozhodnutí, že nejdříve se pokusí Svoboda (VT-125 OK-0744) a Ruml (VT-125 OK-0723) o rychlostní přelet na trojúhelníku Podhořany - Příbyslav - Skuteč - Podhořany.

Svoboda skutečně celou trať obletěl ve velmi slušném čase s rychlostním průměrem téměř 75 km/hod., což byl opravdu dobrý výkon.

Ruml však ve snaze být co nejrychlejší hned první rameno tratě „přepálil“ a přistál v Chotěboři. Naštěstí sedl na letiště, takže pro něj Vršovský zaletěl a Svoboda mezitím se žáky na navijáku „skákal svoje rundy“.



Na navijáku Herkules H-2 „strojník“ Míla Heřmánek; Nový Dvůr, červenec 1960

16.července 1960

Termika vylákala na letiště Měřejovského a Krupku. A protože vlečná i její pilot Vršovský byli k dispozici, nic těm dvěma nebránilo na chvíli se odpoutat od pozemských strastí a polétat si „v modrém azuru“.

Bohužel, o následující nežádoucí vzruch a pozornost nadřízených orgánů se postaral pilot Olda Krupka, když chybou při přistání přerazil „hodinami“ u VT-425 „Šohaj 3“ OK-5334 trup.

Pilot z nehody vyšel bez úhony, ale na nebohého „Šohaje“ nebyl hezký pohled.

Nicméně, dostavivší se vyšetřovací komise vyslovila domněnku, že až tak zle není, že se dají opravit i horší třísky!

A tak milý „Šohaj“ putoval do ozdravovny a Krupka do „klatby“.



Havárie VT-425 „Šohaj 3“ OK-5334, pilot Olda Krupka; Nový Dvůr, 16.7.1960

25.července 1960

Prostřednictvím VČKA je na letiště doručena zpráva: investiční záměr výstavby nového hangáru byl ÚV Svazarmu přijat pod čj. P-3009-S! Termín plnění: rok 1961.

Nepochybně to byla dobrá zpráva! Komise pro výstavbu (Klínský, Jeník, Švabenský) oslovuje známého projektanta, aby vypracoval technickou dokumentaci. Pochopitelně brigádnicky. To značilo rychleji a laciněji, než kdyby to bylo autorizovanému projekčnímu podniku zadáno oficiálně jako zakázka. Současně se rozběhla první jednání o tom, jakým způsobem bude stavba investičně zabezpečena.

A hned se narazilo na první překážku. Ta spočívala v tom, že předpis nepřipouštěl jiného investora než místně příslušného, což znamenalo OV Svazarmu v Chrudimi. A pokud měla být v rámci úspor stavba zařazena do „akce Z“, musel to být i Místní národní výbor v Podhořanech a tím pádem, jako jeho přímý nadřízený, i Okresní národní výbor v Chrudimi. Výjimka neexistovala, muselo se začít jednat s těmito orgány.

Naštěstí byla nalezena shoda i vstřícnost, a tak se horečně rozeběhlo administrativní povolovací soukolí a technické práce na dokumentaci stavby.

(Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)

„Zpětným pohledem musím konstatovat, že srpen roku 1960 byl z pohledu výstavby na letišti bodem zlomu. Přestalo se 'kecat' a začalo se opět 'makat'. Bylo jasné, že stavba hangáru se neobejde bez brigádnické pomoci členstva. Šlo jen o to lidi motivovat, ale i to se podařilo!

Začal se shánět stavební materiál systémem, o kterém bych ani dnes nerad moc hovořil. Bud' jak bud', u ubytovny začala vyrůstat skládka materiálu, který by se v budoucnu mohl hodit.

V tomto ohledu se opravdu vyznamenal Vršovský, který týden co týden na letiště 'erenou' něco dovezl. Tu cihly z bouračky, tu stavební dříví, jindy třeba někde 'zapomenuté' betonové trubky. Měl dar výřečnosti a známých opravdu hodně. Co ten toho nasliboval!

Potřebovali jsme někde vypůjčit míchačku. 'Zajed' se mnou do Turkovic, staví se tam kulturák, tam míchačku mají', říká mi 'Mistr'.

Tak jsme tam zajeli, našli předsedu 'emenvé', který se zrovna plahočil na záhumenku. 'Vydrž Edo, hned jsem zpátky', povídá předseda, když vyslechl žádost. A zmizel na úřadě. Za chvíli byl zpět a v ruce držel jakési lejtstro, které strčil Vršovákovi do ruky. 'Až vrátíš všechny tyhle věci, které sis už vypůjčil, bude míchačka!'.

No, míchačku jsme tenkrát vypůjčili v JZD v Lipolticích.“



Letištní ubytovna s pomalu vršícím se materiálem; Nový Dvůr, srpen 1960

Ještě ani nebyl pro účel stavby založený účet a už z kamenolomu nákladňáky přivezly fůry kameniva. Zčista jasná se na letišti objevilo několik stovek plynosilikátových tvárníc až z elektrárny v Poříčí u Trutnova, kde se tehdy z elektrárenského popílku jako stavební novinka vyráběly.

Ke konci srpna 1960 byla navezeným štěrkem zpevněna manipulační plocha před hangárem č.1 (u silnice) a cesta od vjezdu na letiště podél ubytovny k místu, kde bylo zamýšleno vybudování hangáru. Byl to nutný krok, protože s každým deštěm se tato místa měnila v solidní močál a pohyb těžké stavební techniky by tam byl asi jen těžko myslitelný. A protože byli „správní“ známí u Okresní správy silnic, z „ušetřeného“ materiálu byl šetřový podklad i vyasfaltován.

Přestože se poměrně pilně pracovalo, hodně se i poletovalo a Rada aeroklubu pravidelně zasedala. Zdálo se, že dění na letišti dostalo opět ten správný impuls.

1.srpna 1960

Neuvěřitelné! VT-425 OK-5334, kterému Olda Krupka před čtrnácti dny způsobil poměrně těžkou újmu, je po opravě doma a po přeraženém trupu není nikde ani památky! Tak ho Vršovský hned zalétne a větroň je dán do provozu.

K této události se ale váže ještě jedna zajímavost: jméno Krupka se v záznamech o letecké činnosti pilotů aeroklubu již nikdy neobjeví.

2.srpna 1960

Svoji kariéru plachtařského instruktora začíná Standa Horáček, který s výborným prospěchem absolvoval kurs v ÚPŠ Vrchlabí.

5.srpna 1960

Toto datum považují Albert Ivan, Bartůněk Otakar, Himr Jaroslav, Šprincl Pavel, Urbánek Karel, Zborník Zdeněk a Zboženský Jan za slavný den své letecké kariéry, protože úspěšně složili pilotní zkoušku.

11.srpna 1960

Opět nějaké přelety! Tentokrát na trati Podhořany - Skuteč - Příbyslav - Podhořany. Na VT-25 OK-3092 letí Horáček, na VT-125 OK-0744 Svoboda, na VT-425 OK-5334 Bednář a na VT-125 OK-0723 Ruml.

Nedaří se nikomu. Ruml a Bednář přistávají ve Skutči, Horáček a Svoboda v Příbyslavi.

17.srpna 1960

Na dnešek se hodně těšil Petr Beneš, který se nedočkavostí třásl na příležitost odletět si svoji „padesátku“ na stříbrné C. „Mistr“ Vršovský mu totiž slíbil, že bude-li počasí, poletí s ním (VT-125 OK-0744) ve dvojici do Poličky. Jak bylo domluveno, tak se i stalo. Jen ta termika nebyla nic moc a navíc Beneš musel letět na VT-109 (OK-4165), protože na vyšší typ ještě nebyl přeškolen!

Timofej Jeník oba větroně vyvlekal nad novodvorské letiště a pak dvojice „Pionýr a Šohaj“ nabrala kurs směr Polička. Moc se jim nedařilo. „Pionýr“ s horším klouzáním neustále „Šohaje“ brzdil a dvojice jen pomalu postupovala vpřed. Na dohled chrudimského letiště to Beneš vzdal a nasadil na přistání. Vršovský, který na výkonnějším větroni ještě měl šanci pokračovat v letu, se zachoval kolegiálně a přistál v Chrudimi také. A tak si zavolali domů pro vlečnou.

Jenže vlekař Jeník mezitím musel bezodkladně odjet domů. Co teď? Vlečná by sice byla, ale nebyl do ní vlekař! Nikomu se nechtělo zbytečně rozebírat kluzáky a na „trandáku“ je po silnici vozit domů. Navíc by to byla velká ztráta času! A protože byla středa, všední pracovní den, v Chrudimi na letišti jako na potvoru také nebyla, krom hlídače, ani noha.

A tak na letišti v Novém Dvoře osedlal Klínský služební motocykl ČZ-125 a vydal se do Chrudimi. Tam na motorku nasedl Vršovský a zamířil s ní zpět na domovské letiště, kde sebral dvě vlečná lana, nahodil vlečnou a odstartoval směr Chrudim.

Klínský nasedl do „Šohaje“, Beneš do „Pionýra“ a dvojvlekem se všichni vrátili domů.

Dalo by se konstatovat, že v době prázdnin bylo na letišti živo. Nejenom, že se létalo, ale o to víc i pracovalo. Jenže, jak už to tak chodilo, námezdní dělníci byli rekrutováni zejména z řad nových žáků, kteří však chápali, že sednout si do kluzáku je pro ně odměnou za mnohdy celodenní dřinu. Jejich výcvik se rozbíhal velmi pomalu.

Proto v době od 20. do 27.srpna 1960 byl pro žáky základního výcviku uspořádán týden intenzivnějšího létání, kdy jim byli k dispozici instruktoři Klínský, Vršovský a Vršovská. K týdennímu výcviku se presentovali žáci: Benda, Čech, Horáčková, Charvát, Jelínek, Kafka, Kaplan, Karel, Klement, Pilný, Šindelář, Šustr, Turčinek, Valenta a Vojtíšek.

I když se létalo téměř každý den, nebylo počasí elementárnímu výcviku příliš nakloněno. Přes veškerou snahu instruktorů se v rámci týdenního výcviku udělalo na „Pionýrech“ OK-4165 a OK-3253 pouze 169 startů při náletu cca 15 hodin.

2.září 1960

Na zasedání Rady někdo přišel s návrhem, že na letišti ve Dvoře Králové se povaluje nevyužitý trup ze „síbla“ (Aero C-3/Siebel SI 204). Což takhle ho získat a udělat z něj „karavanu“?

Co byla „karavana“? Většinou to byl vyřazený „vlečňák“ od autobusu pomalovaný červenobílými kostkami, který se přistavil na místo startu a kam se za nepříliš příznivého počasí schovala startovní směna včetně řídicího létání a časoměřiče. V aeroklubu se dosud praktikovalo, že na start se přistavovala „sanita“ A-150, což se stávalo terčem kritiky občasných návštěv kontrolních orgánů. Ne snad proto, že „sanita“ byla primárně určena k jinému použití, ale proto, že byla zelená a pilot přistávající na travnaté letišti by ji mohl přehlédnout!



Zleva: Jiří Liška, Alfons Matuška; Nový Dvůr, září 1960

Každé „slušnější“ letiště mělo „karavanu“! Takže s tou „karavanou“ to byl ohromný nápad! Jen skeptici vrtěli udiveně hlavou nad otázkou, jak asi „oholený“ trup cvičného bombardovacího letounu upravit tak, aby se z něj stal pojízdný vehikl? „*Nechte to na mě!*“, pravil pilot Matuška, a tak se i stalo.

9.září 1960

Udělal se tak pěkně, že pilot Mířejovský neodolal, a přestože na letišti krom Vršovských, kteří jeho start zabezpečili, nebyl nikdo, vyrazil na přelet klasického trojúhelníku Podhořany - Skuteč - Příbyslav - Podhořany.

Jak se později ukázalo, byl to poslední přelet tohoto roku a byl úspěšný!

15.září 1960

Na letiště jsou doručeny pokyny k zamýšlenému zavedení radiokomunikačních prostředků do letadel. Současně s pokyny je dodán jeden exemplář učebních textů k proškolení o jejich provozu a obsluze. Měl s tím být seznámen každý pilot, ale jak příští dny ukázaly, bylo to poněkud předčasné.

Krom toho, ty texty byly tak „učené“, že z nich nebyli moudří ani absolventi VŠ elektrotechnických směrů, natož aby byly pochopeny třeba takovým ošetřovatelem skotu!

17.září 1960

Od noci začalo dost silně foukat od jihu, což nedalo dospat několika pilotům. Už dlouho se nikdo nepokusil navázat do vlnového proudění, které při jistých meteorologických podmínkách za Železnými horami vznikalo!

Slovo dalo slovo a následovaly činy. Vršovský s vlečnou udělal průzkum počasí a postupně do vlny odstartovali Venclovský (VT-125 OK-0723), Mířejovský (VT-125 OK-0744), Sobotka (VT-25 OK-3092), Klínský (VT-425 OK-5334) a Balaš (VT-7 OK-0816).

Při patnáctimetrovém protivětru a v turbulentním rotoru, který „chodil“ na zemi po dráze 12-30 tam a zpět, nebyl start vůbec jednoduchý, ale všichni piloti měli dostatek zkušeností na to, aby vzlet bezpečně zvládli.

Pomyslná osa nosného pole prvního patra vlny, které mírně pulsovalo ve směru sever - jih, se nacházela zhruba na spojnici Slavkovice - Vyžice. Tam všichni piloti se svými stroji mířili a vskutku nacházeli klidné stoupání kolem 1 m/sec v laminárním proudění vlny, již ve výšce 400 m nad zemí (cca 800 m QNH).

Vlnové pole však nebylo příliš rozsáhlé: na délku to byly asi 3 km a nebylo širší jak půl kilometru. V tomto pomyslném obdélníku se dalo stoupat až do cca 1500 m QNH, odkud by se dalo navázat na druhé patro vlny. Ale jednolitá vrstevnatá oblačnost v této výšce dalšímu stoupání bránila.

I tak se všem pilotům dařilo minimálně jednu hodinu ve vlně létat, Venclovský tam vydržel dokonce 3 hodiny a 35 minut.

Určitě by vydržel, zrovna jako ostatní, i déle, ale směr větru se znatelně počal stáčet směrem na západ a jeho síla ochabovat, čímž se postupně měnily podmínky proudění vzduchové hmoty přes překážku a laminární vlnové proudění ztrácelo na intenzitě, až posléze zcela vymizelo.

18.září 1960

Zdálo se, že nad Železnými horami by i dnes mohly být podmínky pro vznik vlny. K Mírejovskému, Klínskému a Venclovskému se tentokrát přidali Svoboda s Jurajdou a pokusili se o reprízu včerejška. Bohužel, směr větru nebyl ke vzniku vlny ideální, a tak se dosažené časy letů pohybovaly jen kolem 30ti minut.

23.září 1960

Zasedala Rada aeroklubu.

Vynikající zprávou bylo konstatování, že již byl zpracován jednostupňový projekt pro stavbu hangáru a jeho jednotlivá „paré“ byla postoupena zainteresovaným orgánům a institucím k připomínkovému řízení, které bylo podmínkou vydání stavebního povolení.

Druhá dobrá zpráva byla od MNV Podhořany, který se zavázal k nutnému administrativnímu a prozatímnímu finančnímu krytí části prací, které na stavbě hangáru měly být provedeny svépomocí v rámci „akce Z“.

Nadšení však nevyvolalo rozhodnutí OV Svazarmu v Chrudimi, že odborná část stavebních prací bude zabezpečena Okresním stavebním podnikem Chrudim. Ten, po předchozí zkušenosti s provedením podezdění ubytovny, u funkcionářů aeroklubu nenabyl velké důvěry.

Zasedáním Rady AK bylo vzato na vědomí, že na letiště byla dodána jedna pozemní radiostanice FG 16 a 9 ks letadlových radiostanic typu RF 11.

Jenže, dar to od vojenské správy byl vskutku danajský! Zatímco pozemní stanice by se jakžtakž využívat dala, letadlové stanice byly k zástavbě do kluzáků naprosto nevhodné a navíc k nim chyběly zdroje i měniče.

Takže z vidiny, že s letouny bude možno za letu komunikovat, zase nebylo nic.

Stejně tak byla Rada AK poněkud zaskočena iniciativou náčelníka, který zjevně z nedostatku jiné práce došel k názoru, že je potřeba přitvrdit v politickém vzdělávání členstva a na adresy zaměstnavatelů a do škol rozeslal následující dotazník:

(Na vysvětlenou: zkratka RSS znamená Rok stranického školení)

Podhořany 20.9.1960

Věc: zařazení do školení RSŠ

Titl.

Vážení soudruzi,

Žádáme Vás tímto o zařazení našich svazarmovských pilotů, kteří létají na letišti v Podhořanech, jako posluchači do některého kroužku roku stranického školení 1960 - 1961.

Tímto způsobem dosáhneme většího politického rozhledu našich pilotů.

Věříme, že naši žádosti vyhovíte a do politického školení na Vašem závodě /škole/ zařadíte i následující soudruhy Vaše zaměstnanci:

Děkujeme Vám a byli bychom rádi, kdyby jste nám podali zprávu o tom, jak se uvedení soudruzi do školení zapojili.

Jsme s pozdravem

"Světlu mír"

Svazarm letiště Podhořany u Čáslavi

Vrsovský Ed. v.z. Vrsovský Ed.

Dotazník rozeslaný do škol a závodů; Nový Dvůr, 20.9.1960

Určitě byl ne jeden z příjemců, s ohledem na gramatiku i stylizaci tohoto přípisu, poněkud konsternován, ale světe div se, někde to do koše ne zahodili a přicházely odpovědi, které byly pečlivě zakládány do osobních složek pilotů!

25.září 1960

Aby byla zajištěna kontinuita přípravných prací budování hangáru, svolala Rada AK členskou schůzi. Tentokrát byla účast slabší, prezentovalo se pouze 26 členů. Ale zato to byli ti, kteří byli ochotni na letišti odvést kus práce.

(Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)

„Přestože ještě ani nebylo vydáno řádné stavební povolení, bylo potřeba nastínit harmonogram přípravných prací. Vršovský svým „politicky“ zaměřeným vystoupením si vynutil mezi ně včlenit vyhloubení studny, vybudování septiku a přístavbu sociální části bytu náčelníka. Pochopitelně, že ve všech třech případech se jednalo o „černé“ stavby, o kterých v projektové dokumentaci nebyla ani čárka.

Přiznám se, že ani já a ani nikdo jiný z členů Rady AK se neodvážil protestovat, protože náklady fakturovaného materiálu (betonové skruže, cihly i ony zmíněné plynosilikátové tvárnice) bez řeči hradil VČKA, ale z členské základny se poměrně často a k nelibosti Vršovského, ozývaly jisté uštěpačné poznámky a po okolí se šířila zvěst, že si za státní peníze staví vilu.“

Ke slovu tedy opět přišly krumpáč a lopaty, ale s nadcházejícím podzimem „nádeníků“ valem ubývalo.

7.října 1960

Ze záznamu jednání Rady AK vyplývá, že brigádnická činnost neblaze působila na činnost leteckou v tom smyslu, že ti šťastlivci, kteří nekopali u „altánu“ studeň, ale létali, po přistání koukali z letiště co nejméně nápadně zmizet, aby ještě „nevyfasovali“ krumpáč či lopatu.

Náčelník si stěžoval, že lidé ujíždějí z letiště brzy, „éra“ jsou uklížena nedbale a zhusta nebývá ani čas na poletový rozbor!

29.října 1960

Rada AK zápisem konstatuje, že u náčelníkova obydlí byla s úspěchem dokončena stavba studny (a je v ní dokonce i voda!), byl proveden výkop 4 x 3 x 2,5m pro septik (a je v něm kupodivu také voda!), vykopána a vybetonována základová rýha pro přístavbu sociálního zařízení „altánku“.

Přístavba „altánu“ před ostatními pracemi dostala zelenou. Opět byli povoláni odborníci zedníci z řad domorodců, aby za drobnou úplatu stavbu řádně rozjeli.

Bylo rozhodnuto, že Výroční členská schůze bude svolána na den 6.11.1960 do sálu „hotelu Franc“. A protože měla být volena nová Rada AK, nechyběla ani kandidátka členů Rady, která obsahovala tato jména: Klínský, Tichý, Jeník, Bartůněk, Čermák a Svoboda K.

30.října 1960

Kdo nepřijel na letiště, zaváhal! Čerstvý vítr foukal „přímo na kopec“, a tak vše šlo do vzduchu. Při pouhých 36 navijákových startech se nalétal rekord: 60 hodin a 15 minut!

6.listopadu 1960

Slavnostně vyzdobený sál „hotelu Franc“ sice nepraskal ve švech, ale takový zájem „potentátů“ o VČS aeroklubu nikdo nepředpokládal! Jako hosté se prezentovali soudruzi: za VČKA s.Medřický, za OV Svazarmu Pardubice s.Škuthan, za OV Svazarmu Chrudim s.Adámek, za MNV Podhořany s.Jambor, za MO KSČ Podhořany s.Malý, za okrsek VB Podhořany s.Janča!

(Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)

„Záhy vyšlo najevo, proč takový zájem o ‘vesnický’ aeroklub? Některé instituce totiž obdržely anonymní upozornění, jak je na letišti nakládáno se socialistickým majetkem ve prospěch jedince! Bylo tím míněno ‘zvelebování’ Vršovského obydlí a anonymní dopis budil dojem, že pisatel je se situací až příliš dopodrobna obeznámen. Musel to tedy být někdo z letiště!“

Proto všichni hosté, kteří během schůze vystoupili, plamenně hovořili o důvěře, která se aeroklubu přidělením investic na výstavbu hangáru dostala (jinými slovy: máme držet hubu, držet krok) a o zásluhách rodiny Vršovských o letectví a budování socialismu a jejich oprávněné touze po slušném bydlení, i o tom, že vynaložené prostředky jsou vkládány do majetku VČKA a Svazarmu.

Po takové obhajobě nám všem bylo hned jasno, kdo ten anonym zplodil a proč ho poslal!“



Za předsednickým stolem zleva: stojící Klínský, sedící Vršovský, Adámek, Medřický, Škuthan, ???, ???; Nový Dvůr, 6.11.1960



Zleva: Vršovský, Medřický, Škuthan, ???; Nový Dvůr, 6.11.1960

Další průběh VČS už nebyl tak zajímavý. Náčelník VčKA jmenoval na další rok do funkce náčelníka letiště Eduarda Vršovského, vyznamenal ho odznakem „Za obětavou práci“ (!) a Rada aeroklubu byla zvolena tak, jak bylo navrženo v kandidátce.

První schůze Rady AK uskutečněná hned po ukončení VČS zvolila do svého čela jako předsedu opět Vladimíra Klínského.

8.listopadu 1960

Z důvodů zabezpečení pokračování pracovní činnosti před očekávaným příchodem mrazů se narychlo svolaná Rada AK rozhoduje o povolení pravidelné přepravy osob (brigádníků) nákladním automobilem Praga RN v určené dny na letiště a zpět. Odpovědným řidičem vozidla byl určen Vladimír Ruml.

Je jmenována „komise investiční výstavby“ (Švabenský, Klínský, Vršovský, Velehradský), která má za úkol ve spolupráci s Odborem projekce a přípravy VCHZ Synthesia n.p. zpracovat konkrétní investiční záměr na další etapu výstavbu letiště.

23.listopadu 1960

Vojenským transportem přiváží Alfons Matuška na letiště do Nového Dvora zmiňovaný trup Aero C-3. Bohužel, nezachoval se jediný snímek z této atrakce. Trup složený vedle spodního hangáru působil velmi impozantně, ale všem bylo jasné, že z něj „karavana“ nikdy nebude.

(Torzo „síbla“ se na letišti povalovalo přes zimu, pak si ho odvezli nadšenci z Chotěboře.)

27.listopadu 1960

Na letiště bylo dopraveno 15000 ks cihel z cihelny Čepí a byly dokončeny hrubé stavební práce na přístavbě sociálního zařízení u „altánku“ včetně provizorního zastřešení.



Jediný, žel velmi nekvalitní snímek dokončené přístavby „altánu“; Nový Dvůr, prosinec 1960

18.prosince 1960

Aby se v poslední měsíc tohoto roku trochu oživil život na letišti, svolala Rada opět členskou schůzi. Účast nebyla nejhorší! Přišlo 38 pilotů a žáků. A ti se dověděli, že vydání stavebního povolení ke stavbě hangáru bylo pozdrženo jediným nesouhlasným stanoviskem.

Tím, kdo se stavbou vyjádřil zásadní nesouhlas, byl majitel sousedního pozemku, bývalý člen aeroklubu a „přítel“ Vršovského, M.Miřejovský! Ten svůj postoj odůvodnil nedodržením stavebním zákonem stanoveného odstupu od hranice pozemku.

Toto oznámení vyvolalo v členské základně vůči Mirejovskému značnou nevoli, Vršovským notně podporovanou, protože již se začalo s výkopem základů budoucího hangáru.

(Později, když bylo provedeno důkladné geometrické přeměření hranic pozemků, stavební úřad nesouhlasné stanovisko M.Mirejovského zamítl s tím, že právě on sám hranici o 1,5 m porušil stavbou nového plotu.)

Členská schůze dále vzala na vědomí, že pro pasivitu ve výcviku Rada AK ukončila členství žáků: Hlom, Kabelka, Charvát, Průšek, Šrut. Do jiných aeroklubů přešli Čech a Petráňová. Řada pilotů, zejména loňských žáků členství ukončila z vlastní vůle.

Ke konci roku 1960 tak měl Aeroklub Podhořany 50 létajících členů.

20.prosince 1960

Z našich letišť, aut. Ladislav Čermák

„Členové letiště Podhořany (Východočeský KA) uskutečnili do konce října za 137 letových dnů 2456 startů navijákem a 625 aerovletem (poměr startů aerovlekových k navijákovým je 1 : 3,97); nalétali 912 hodin a 3738 kilometrů. Letouny byly využity na 133,7%. Týden před výroční členskou schůzí nalétali rekordní množství - 60 hodin 15 minut.

Na žňových pracích odpracovali 180 brigádnických hodin a za 10 dní odvezli 900 q obilovin. Zaseli 10 ha směsky a při výkupu ovoce odvezli 270 q. V době řepné kampaně svážel letištní nákladní automobil RN cukrovku z polí po dobu 5 dnů. Celkem odpracovali 310 brigádnických hodin na pomoc zemědělství.

Ani při jiných akcích se nedali zahanbit. Velkou účastí na oblastní spartakiádě v Pardubicích a ve spartakiádním průvodu se zasloužili o dobrou propagaci Svazarmu.

Na výstavbě letiště odpracovali 1823 hodin. Docházka členů na letiště je 70% a účast na všech schůzích je 75%. Mnoho členů bylo za dobrou práci odměněno na výroční členské schůzi věcnými dary. Náčelník letiště, soudruh Eduard Vršovský, který je hybnou pákou celého kolektivu, byl vyznamenán odznakem „Za obětavou práci“.

Na závěr VČS vyplynuly z řad členů hodnotné závazky na dokončení stavby nového hangáru. Díky soudruhům Klínskému, Švabenskému a Polákovi byly dokončeny kompletní podklady na stavbu tohoto hangáru dříve než za půl roku, což představuje 730 hodin v ceně 13.720,- Kč (tolik by stála práce v podniku a navíc by trvala asi dva roky). Nyní se členové zavázali, že odpracují na stavbě hangáru 50 hodin a svazáci si svůj závazek zvýšili ještě o 25 hodin na osobu. Ušetří tak na stavbě vlastní brigádnickou prací 60.800,- Kč z celkového nákladu 212.710,- Kč.“

(Křídla vlasti, 26/1960)



Dopisovatel „Čouda“ Čermák; Nový Dvůr, léto 1960