

**1961**



Jak už bylo napsáno, v dubnu loňského roku se na letišti Východočeského aeroklubu Podhořany začal provozovat cvičný kluzák L-13 „Blaník“. Ten byl do leteckého rejstříku zapsán ke dni 2.2.1960 pod registračním číslem záznamu 2632 a s imatrikulační značkou OK-9848. Nesl výrobní číslo 171717.

Záměrně nechci podrobněji popisovat tuto legendu českého (tehdy československého) nebe. Od toho jsou tu daleko povolnější, proto váženému čtenáři vřele doporučím vynikající a nedostižnou práci autora Alberta Orlity „Jeho veličenstvo Blaník“ (vydáno nakladatelstvím Svět křídel v roce 2020). Já sám se k historii „Blaníka“ vrátím později, až budu psát o jeho prototypu OK-6202.

### **6.ledna 1961**

Schází se Rada aeroklubu. Rok začal dvěma dobrými zprávami. Tou první zprávou byla informace, že Stavebním odborem Okresního národního výboru v Chrudimi bylo vydáno stavební povolení pro stavbu hangáru. Druhá dobrá zpráva hovořila o tom, že plachtařský instruktor Karel Svoboda prošel sítím prověřování a byl zařazen do motorového výcviku.

Tím byl výčet dobrých zpráv vyčerpán.

### **8.ledna 1961**

Rada narychlo svolala členskou schůzi. I přes šibeniční termín pro svolání se schůze zúčastnilo 43 pilotů a žáků. Proč takový spěch? „Se shora“ totiž přichází urgentní požadavek k vyžádání posudků od zaměstnavatele (školy) každého, kdo má vystavený pilotní průkaz. Ty se budou měnit, což je dobrý důvod k tomu, jak zase kádrovat a případně se slabých článků budování socialismu zbavit!

Po ukončení členské schůze je zorganizován první letový den tohoto roku. Zima sněhu nadělila pramálo, proto se létá naviják i aerovleky, vesměs vše jako přezkušovací lety instruktorů.



*První letový den; Nový Dvůr, 8.1.1961*

## **11.ledna 1961**

Rada aeroklubu nezhálí a stanovuje si, že se bude scházet každou středu.

Je schválen dodatečný projekt betonových ploch, komunikace a kanalizace u hangáru.

S podivem a nelibostí je však konstatováno, že plachtařský instruktor Karel Svoboda, který byl vybrán pro motorový výcvik v Chrudimi, jej zatím ještě nezhálí! I hledaly se důvody proč tomu tak je a zjistilo se, že náčelník Svobodu o výběru do výcviku jaksi „zapomněl“ informovat!

Ten motorový výcvik však byl v tomto roce jen jakýmsi „výstřelem do tmy“. VčKA jej vyhlásil pro doporučené zájemce z řad pilotů-plachtařů, kteří nebyli starší 24 let a počítalo se zhruba s 8 až 10 frekventanty. Absolventi pak měli doplnit stárnoucí kádr motorových pilotů celého kraje.

Měl mezi nimi být i Svoboda, ale ten věkový limit o dva roky překračoval, na což se záhy přišlo. Měl tudíž smůlu a k výcviku ani nebyl připuštěn.

Ale o nic lépe však nedopadli ani ti, kteří všechny požadavky a limity splňovali! V období leden-březen sice mohli absolvovat část teoretické přípravy, někteří dokonce i seznamovací lety, ale pak náhle přišlo nařízení celý kurs pro tento rok bez náhrady zrušit.

Zařazení Svobody do motorového výcviku (i když ten se nakonec neuskutečnil) těžce nesl Pepek Tichý. Sám totiž několikrát žádal náčelníka VčKA o možnost dokončení svého násilně přerušeno výcviku. Vyhověno mu však nebylo a Tichý žil v přesvědčení, že prsty v tom měl Vršovský.

S ohledem na skutečnost, že vize předělání „síbla“ na karavanu vzala za své, vyvinul člen aeroklubu Josef Vojtíšek iniciativu a za 500,- Kč odkoupil od MNV Nemošice předválečný autobus, unikát Laurin & Klement Škoda 150 SPZ NE-64-87. Vozidlo po vlastní ose zvládlo přesun z Nemošic na Nový Dvůr bez úhony a mělo se stát dalším kandidátem na letištní karavanu.

## **18.ledna 1961**

Opět zasedá Rada AK, tentokrát je jako host přítomen náčelník VčKA mjr.Medřický. Jeho přítomnost si vyžádala žádost aeroklubu o povolení hangárování vlečného motorového letounu na letišti, aby se tak zabránilo finančním ztrátám při zbytečných přeletech na trase Chrudim-Podhořany a zpět.

Náčelník VčKA se na místě detailně seznámil s provozními poměry a v zásadě vyslovil souhlas s navrhovaným.

O to větší rozladění připravil Radě AK jeho doporučený dopis z VčKA, který byl doručen na letiště vzápětí a obsahoval zamítnutí návrhu z důvodů nedostatečné ostrahy a technického dozoru!

Pravda, letiště již nemělo stálou strážní službu, ale mnozí měli v paměti, že výkon strážní služby má ve smyslu nájemní smlouvy místo úhrady nájmu zajišťovat nájemce bytu, tzn. náčelník Vršovský!

Sám majitel objektů (VčKA) tedy tímto usoudil, že ostraha letiště nájemcem objektu je nedostatečná, ale žádné jiné opatření nevydal.

## **25.ledna 1961**

Další zasedání Rady AK řeší rozvržení prací na výkopu základů hangáru. Zima by práce dovolila, ale lidi moc nejedí!

Proto Rada rozhoduje o svolání členské schůze.

## **29.ledna 1961**

Byla to už druhá členská schůze v měsíci, což se zákonitě projevilo na účasti. Přítomnost pouhých 24 členů byla pro funkcionáře Rady AK zklamáním, ale zároveň i poučením, že není

možné takto hazardovat s ochotou členské základny jezdit na letiště zejména v době, kdy se nelétá. Nic na tom ani nemohla změnit urgentní a časově omezená nabídka OV Svazarmu Pardubice, který prostřednictvím své Autoškoly nabídl pro vybrané členy aeroklubu možnost zisku řídičského oprávnění na traktory za režijní cenu.

## 8. února 1961

Tohoto zasedání Rady AK se zúčastnili zástupci AK Chotěboř v čele s tammím náčelníkem Daliborem Kaňkou. Účelem společného jednání bylo spojit síly nejen při realizaci základního výcviku, ale zejména na poli sportovního létání.

Byla nastíněna vize „meziletištní soutěže“, kdy novodvorské letiště by bylo víc využíváno k plnění sportovních výkonů a základní výcvik by byl posílen technikou i instruktory z Chotěboře.

Žádost o povolení k praktickému leteckému výcviku v Krajském aeroklubu Svazarmu :  
 modelářskému III. stupně  
 plachtařskému  
 motorářskému

Upozornění : Nový člen může žádat jen o jedno zařazení.  
 Bez řádného vyplnění a potvrzení rubrik 1-3 je žádost neplatná.

Kraj : Hradec Králové Okres : Chrudim

1) Základní organizace Svazarmu : Podhořany  
 Jméno žadatele (hůlkovým písmem) : Pavla Riegra  
 Datum a místo narození : 29. května 1939, Košťálov okr. Semily  
 Přešná adresa bydliště : Třemošnice 208 okr. Chrudim  
 Zaměstnán u : nap. TESLA Přelouč jako oper. plánovač  
 Žádám o povolení k leteckému výcviku : plachtařskému  
 Dne 5. ledna 1961 Pavla Riegra  
 čitelný podpis žadatele

N e v y p l ň ů j e ž a d a t e l ! !

2) Vyjádření a doporučení základní organizace Svazarmu :  
Doporučujeme přijetí.  
 Dne 15. 1 1961 Vršovský  
 podpis předsedy ZO  
 Razítko ZO :

3) Vyjádření kádrového oddělení závodu, kde uchazeč pracuje :  
 (Farební hodnota, členství v masových organizacích a práce v nich)  
Jmenovaný soudruh pracuje v našem podniku jako operativní plánovač. Úkoly na něho kladené plní dobře. Je zapojen v ČSM, školí v kroužku " Nad mapou světa." Kádrová evidence jmenovaného soudruha doporučuje.  
 Dne 5. ledna 1960 TESLA PŘELOUČ  
 národní podnik  
 evidence kádrů  
 podpis kádrového odd.  
 Razítko závodu

4) Vyjádření a doporučení Okresního výboru Svazarmu :  
Doporučujeme přijetí.  
 Dne \_\_\_\_\_ 1961 111211  
 podpis předsedy OV Svaz.  
 Razítko OV :

5) Vyjádření okresního volitelství veřejné bezpečnosti :  
Doporučujeme přijetí.  
 Dne 12. 1961 Okresní volitelství veřejné bezpečnosti  
 podpis okresního volitelství VB  
 Razítko :

6) Rozhodnutí okresní prověřovací komise :  
Okresní prověřovací komise nedoporučuje přijetí pro jeho povýšené, někdy až předstírané a neupřímné jednání.  
 Dne \_\_\_\_\_ 1961 Vršovský  
 podpis předsedy komise  
 Razítko :

7) Rozhodnutí rady KA :  
 Dne \_\_\_\_\_ 1961 Vršovský  
 podpis předsedy rady KA  
 Razítko :

8) Účinné rozhodnutí Krajského výboru Svazarmu :  
 Jmenovatel : \_\_\_\_\_  
 je prověřen k výcviku : \_\_\_\_\_  
 Dne \_\_\_\_\_ 1961 Vršovský  
 podpis předsedy KV Svazarmu  
 Razítko KV :  
 ved. odd. VPS

### Žádost o povolení pokračování v praktickém výcviku Pavla Riegra

Výše je uvedena žádost k povolení dalšího výcviku pilota Pavla Riegra. Dokument uvádím záměrně bez komentáře, ponechávám jej na úsudku čtenáře. Jen upozornění na znění textu:

2) Vyjádření a doporučení základní organizace Svazarmu:

*Doporučujeme přijetí. Podpis: Vršovský*

6) Rozhodnutí okresní prověřovací komise:

*Okresní prověřovací komise nedoporučuje přijetí pro jeho povýšené, někdy až předstírané a neupřímné jednání. Podpis: Vršovský*

Pavlu Riegrovi sice bylo později na „odvolání“ další létání povoleno, ale licoměrný postoj náčelníka Vršovského dal vzniknout vzájemné animozitě.



### 15.února 1961

Tentokrát se Rada AK schází v Pardubicích, v bytě Josefa Tichého. Jsou diskutovány náměty pro „meziletištní soutěž“, ve které Vršovský viděl značný politický potenciál a už vymýšlel nástěnky, grafy a doplňkové soutěže!

Realističtější smýšlející členové Rady jeho nadšení však mírnili tím, že než se angažovat v jakési formální „meziletištní soutěži“, bude rozumnější využít ochotu členské základny k budování plnohodnotného zázemí letiště. A že práce bude dost a dost!

### 19.února 1961

Na letišti se uskutečnilo místní kolo „Sokolovského závodu branné zdatnosti“. Absence sněhu neumožnila běh na lyžích, ten se operativně změnil na pochod. Účast devíti tříčlenných hlídek byla dostačující a bylo možno si odškrtnout splnění jednoho z „důležitých“ politických úkolů nařízených Svazarmem.

Pravda, do závodu nastoupili především žáci základního plachtařského výcviku! Odměnou pro zúčastněné byl letový den na navijáku, kdy se každý alespoň jednou „svezl“.

Tedy, platilo to jen pro ty, kteří měli již v pořádku kádrové materiály.

### 5.března 1961

Začíná se pravidelně létat. A pracovat. Jedna parta létá, druhá kope základy hangáru. Úderem poledne se party vymění.



*Letištní směna v útrobách „karavany“ Laurin & Klement, Škoda 150; Nový Dvůr, 5.3.1961*

### 8.března 1961

V zápisu ze schůze Rady AK se konstatuje, že je provedeno 90% výkopových prací pro základy hangáru.



(Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)

„Bylo to hektické období a celkem rád na tu dobu vzpomínám. Ukázalo se, že když se táhne za jeden provaz, dá se udělat i s málo lidmi mnoho dobrého! A vidina budoucího díla lidi úžasně stmelovala. Příliš se nedbalo osobního nepohodlí, námahy i výdajů, jezdilo se pracovat i v týdnů.“

Pochopitelně, byli tací, kteří se jen 'vezli', ale tím se sami, aniž by jim to docházelo, tak nějak z kolektivu vylučovali.

V té době jsem vykonával funkci předsedy Rady AK, která se scházela pravidelně každou středu. Já se snažil naplno věnovat slibně se rozvíjející výstavbě a sebekriticky musím přiznat, že ostatní 'vnitropolitické' otázky a úkoly vyplývající z nejrůznějších pokynů a nařízení nadřízených orgánů jsem přenechal náčelníkovi letiště.

Musím rovněž přiznat, že všichni, co jsme byli v Radě AK, jsme tak nějak funkci Rady přeceňovali a žili s klapkami na očích. I když jsme dobře věděli o nějakých nepořádkách či 'levárnách', vždy jsme je omlouvali s tím, že je to ku prospěchu a prosperitě aeroklubu.“

### 15.března 1961

Ze zápisu schůze Rady AK vyplývá, že nastala doba opět vyhotovit na každého člena tzv. „osobní hodnocení“. Tohoto úkolu se s elegancí sobě vlastní zhostil náčelník Vršovský.

Jako příklad vytríbené stylizace osobní hodnocení Josefa Tichého a Milana Choboly:

Osobní hodnocení člena letiště

P o d h o ř a n y

za rok 1960

Podhořany 20.3.1961

s. T i c h ý Josef.

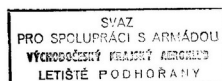
Narozený dne 26.8.1926

v Tuněchodech, bytem Pardubice Dukla Moskevská 2233 Pardubice.  
Pochází z dělnické rodiny, je ženatý a je otec jednoho dítěte.  
Je zaměstnán ve VUOS v Rybitví jako údržbář měřicích přístrojů. Je členem KSČ. Má klidný poměr k našemu státnímu zřízení a je politicky průměrně vyspělý.

Na letišti pracuje jako instruktor II.tř. a pilot sportovec. Létá všechny běžné typy větroňů včetně L 13 na větroni nalétal 34 hodin a celkem má nalétáno 253 hodin. Jeho slabou stránkou je, že nelétá vůbec výkoně, speciálně přelety bylo mu proto uloženo osobním plánem aby nalétal letošního roku minimálně 300 km přeletů. Jako instruktor pracuje dobře a patří mezi naše nejlepší instruktory. Toto má do jisté míry vinu na tom, že zanedbával v vlastní sportovní létání. Byl vycvičen jako pilot mot. letadel avšak přesto, že měl kompletní motorový výcvik včetně skupin, kde vystupoval na leteckých dnech byl mu tento zastaven a máme dojem že v tomto případě nebylo jednáno správně. Jako instruktor je důsledný se smyslem pro kázeň a pořádek, svoje úkoly vychovatele plní odpovědně.

Doporučujeme s. Tichému zapojení ve větší míře do sportovní činnosti.

Hodnocení zpracovali :



Náčelník letiště *Kraus*

rada letiště

*Černý*  
*Protobáň*  
*Šindel*

Osobní hodnocení člena letiště

Podhořany

z roku 1960

Podhořany 25.3.1961

s. Chobola Milan

Proto, že jmenovaný soudruh zastává funkci plukovního lékaře u VU v Chotusicích, a z důvodů které plynou z jeho funkce se létání v roce 1960 vůbec nezúčastňoval. Lze však kladně ohodnotit jeho poměr vůči létání tím, že nestrácí zájem být členem aeroklubu a vypomáhá objektivně při provádění lékařských prohlídek našim členům. Již po třetí rok nám provádí hromadné prohlídky na letišti v Chotusicích. Z těchto důvodů nelze podati podrobné vyhodnocení jeho práce na letišti v Podhořany.

Zhodnocení zpracovali :

náčelník letiště

rada letiště

*Cemile*  
*Miloslav*  
*K. H.*  
*Jaroslav*  
*Juraj*  
*Michal*  
*Frabdy*

V dokladech o činnosti aeroklubu se začala objevovat neznámá jména. Šlo o nové žáky elementárního plachtařského výcviku. I ti se museli podrobit sítu nejrůznějších prověrek a absolvovat teoretickou přípravu a už během ní se jejich počet snižoval adekvátně tomu, jak se některé státně-bezpečnostní složky k jejich praktickému výcviku vyjadřovaly záporně.

Nicméně ti, kteří „přežili počáteční průvan“ si na onen slavnostní den, kdy byli poprvé posazeni na místo pilotního žáka, museli počkat až do začátku měsíce května.

To ovšem neznamenalo, že by neměli jezdit na letiště. Ba právě naopak! Pracovní činnost s krumpáčem či lopatou byla náčelníkem pozorně evidována a žákům bylo vštěpováno, že čím víc hodin na stavbě hangáru „odmakají“, tím víc si jich potom odlétají!

Pracovní činnost pilotních žáků před započítáním výcviku se tak svým způsobem stala tím dalším „sítím“ a praxe prokázala, že to bylo daleko účinnější, než nějaké státně-bezpečnostní prověrky!

21. března 1961

Schválení investičního úkolu Podhořany:



Protokol o schválení čísla 116/61-L

Výtisk číslo: 4.

K zajištění rozvoje leteckého a plachtařského sportu ve Východočeském kraji

s c h v á l u j í

investiční úkol na výstavbu letištního zařízení na letišti v Podhořanech s celkovým orientačním nákladem

576.000.— Kčs

s toho:

dodavatelsky:	445.000.— Kčs
vlastní režie:	2.000.— Kčs
ovšpomocí:	131.000.— Kčs

u k l á d á m

náčelníkovi oddělení investiční výstavby:

- zařadit akci do plánu investiční výstavby schválenou částkou
- zajistit zpracování projektové dokumentace

předsedovi KV Svazarma Východočeského kraje:

- sledovat zpracování projektové dokumentace a zajistit její úspěšný průběh

náčelníkovi letiště Podhořany:

- podle příslibu zajistit zpracování projektové dokumentace aktivisticky.

V Praze dne 11. března 1961.

Předseda ÚV Svazarma  
generál poručík

Čeněk Hruška

*ry Grepelmann*

Vyhotoveno ve 3 výtiscích:  
výtisk číslo 1. - ÚVS - OIV  
výtisk číslo 2. - náčelník letiště  
výtisk číslo 3. - KVS Hradec Králové  
výtisk číslo 4. - projektant



Zápis číslo 116/61-L

### Posuzovací protokol

Název:	výstavba letištního zařízení		
Místo:	Podhořany		
Okres:	Chrudim		
Kraj:	Východočeský		
Přímý a vrchní investitor:	ÚV Svazarmu, Praha 1 Nové Město, Opletalova 29		
Ústřední investitor:	Ministerstvo národní obrany, Praha		
Orientační investiční náklady:	Dodavatelsky:	Svépomocí:	Vlastní režie:
I. etapy:	175.200.-- Kčs	126.000.-- Kčs	2.000.-- Kčs
II. etapy:	269.400.-- Kčs	5.000.-- Kčs	-
<b>c e l k o m:</b>	<b>442.600.-- Kčs</b>	<b>131.000.-- Kčs</b>	<b>2.000.-- Kčs</b>
	= 575.600.-- Kčs		

Investiční úkol na výstavbu letištního zařízení t. j.

- 1) hangáru s přístavkem
- 2) betonové manipulační plošiny
- 3) rekonstrukci el. řípožky
- 4) přístavek ubytovací s byt. jednotkou
- 5) komunikaci
- 6) garáže o 4 boxech
- 7) sklady LPH a APH
- 8) kanalizaci
- 9) oplocení letiště

byl zpracován Ústředním výborem Svazarmu. Při jeho zpracování bylo dbáno všech směrnic vyhlášky č. 152/59 Ú. l. a obsahuje potřebné údaje ke zpracování, projektové dokumentace a zdůvodnění rozsahu a hospodárnosti plánované investice.

Investiční úkol byl podle vyhlášky předložen k posouzení generálním projektantovi Východočeské chemické závody Synthetia, n.p. projekční středisko Pardubice-Sentín a plánovací komisi RNV v Hradci Králové, která přesunula posouzení investičního úkolu na PK okresního národního výboru v Chrudimi.

Posouzení a přezkoušení úplnosti investičního úkolu provedla komise ve složení:

Předseda: Ing. Antonín Sameš  
Členové: Ing. Antonín Jauris  
Ludislav Mráz

Komise doporučuje s přihlédnutím k vyjádření a posouzení provedením generálním projektantem a plánovací komisí ONV v Chrudimi investiční úkol schválit s těmito připomínkami:

- 1) V důsledku aktivistického zpracování proj. dokumentace v rámci n.p. Synthesia-proj. středisko nelze v současně době zajistit projektovou dokumentaci na pol. 8-kanalísace, proto se tato výstavba přesunuje do II. etapy.
- 2) Připomínka ad 1) - posouzení PK-ONV Chrudim je splněna připojením prohlášení okresní inspekce PO v Chrudimi a ONES ve všech výtiscích investičního úkolu.
- 3) Generální projektant při zpracování projektové dokumentace přihlédně k připomínkám ad 2 a 3 posouzení PK ONV Chrudim.
- 4) Práce svépomocí zajištěné závrsky členských stanic se snižují o částku určenou k nákupu pohonných hmot vyčíslenou v oddílu "vlastní režie".

V Praze dne 16. března 1961.

Předseda odborné komise

Ing. Antonín Sameš



## 22. března 1961

Jednání Rady AK vládl optimismus. Doručené doklady s definitivní platností posunuly plány na výstavbu z oblasti vizí do reality a bylo jasné, že teď už nezbývá nic jiného, než „kupředu levá, zpátky ni krok“!

Však také sám „Mistr“, náčelník letiště Vršovský, neopomněl zdůraznit, že hlavně jeho zásluhou strana a vláda daly aeroklubu na výstavbu peníze a důvěru, kterou nás soudruzi pocítili, my nikdy nezklameme!

Ti, kteří ve skutečnosti byli „duchovními kmotry“ celého podniku, skromně mlčeli a mysleli si své. Stál totiž před nimi další nelehký úkol, a to zkompletování a doplnění podrobné dokumentace výstavby a její předání kompetentním orgánům.

V podstatě se v tomto čase jednalo o dvě základní fáze výstavby:

I. etapa – hangár, betonová manipulační plocha, vozovka, oplocení

II. etapa – garáže (3 boxy), sklady LPH a APH

Schůze Rady AK, které se konaly v období od 22.3. do 5.4.1961 byly čistě pracovní a koordinovaly pozemní práce při budování základů hangáru.

## 5. dubna 1961

Na této schůzi konstatovala Rada AK, že bez jejího vědomí, byly z prostředků výstavby do „bytu náčelníka“ zakoupeny domácí vodárna a elektrický bojler na ohřev vody. Nesouhlasné projevy s tímto postupem byly ale Vršovským rázně umlčeny s odkazem na údajný příkaz vydaný náčelníkem VČKA.

## 9.dubna 1961

Schází se členská schůze aeroklubu, které bylo přítomno 63 členů, což bylo téměř 100% členské základny. Takovou účast očekával málokdo, zejména ne mjr.Škuthan, předseda OV Svazarmu Pardubice, který byl pozvaným hostem, a zdálo se, že byl silou i složením členské základny překvapen. Přijel totiž na Nový Dvůr se záměrem nastavení užší spolupráce OV se ZO a podle dosavadních informací, kterých se mu dostávalo převážně prostřednictvím Vršovského, nepočítal s tím, že začlenění aeroklubu do okresní organizace proběhne tak hladce!

Druhá část schůze, po odjezdu předsedy OV Svazarmu Pardubice, se zabývala tzv. „meziletištní soutěží“ mezi Aerokluby Podhořany a Chotěboř. Členská základna však jasně dala najevo neochotu k plnění parametrů soutěže, které v prvním plánu zpracoval „Mistr“, a které se týkaly spíše politicko-výchovné a ideové práce než vlastního létání.

Celá „soutěž“ tak dostala realisty prosazovaný charakter společného plnění sportovních úkolů. To mělo být zabezpečeno spoluprací obou aeroklubů v rámci krátkodobých soustředění vyhlášených podle vývoje meteorologické situace.

Ze strany Chotěboře byl projeven i zájem o plnění přeškolení na typ L-13 Blaník.



*Při betonování základů hangáru byla jediným pomocníkem míchačka;  
Nový Dvůr, duben 1961*

## 12.dubna 1961



*J.A.Gagarin*

Před necelými 58 roky (17.12.1903) se poprvé na aparátu těžším vzduchu poháněném motorickou silou vznesl do povětří poblíž městečka Kitty Hawk v Severní Karolíně (USA) mladší z bratrů Wrightových, Orville. Jeho starší bratr Wilbur jej vzápětí následoval a oba tak zahájili etapu vývoje historie letectví.

Je až těžko uvěřitelné, jak z historického hlediska velmi krátká doba uplynula od doby, kdy se člověk poprvé odpoutal od matičky Země. Nyní člověk vstoupil do Vesmíru!

Jurij Alexejevič Gagarin, sedmadvacetiletý vojenský pilot, občan SSSR, v kosmické lodi Vostok 1 oblétl zeměkouli kolem dokola. Tleskal celý svět a historie letectví se rozšířila o historii kosmonautiky.



V onen památný den zasedala i Rada AK, aby konstatovala, že byla dokončena betonáž základů budoucího hangáru, a aby povolala ke stavebním pracím OSP Chrudim.

### 22.dubna 1961

Rada AK opět operativně zasedá a řeší problém, se kterým se nepočítalo. „Erena“, na které závisel přísun materiálu na stavbu, začala stávkovat. Termíny opravy, které nabízela preferovaná svazarmovská zařízení, byly neakceptovatelné, nejbližší asi za dva měsíce! Opravy se tedy ujal Josef Vojtíšek z Nemošic a za týden už zase „erena“ běhala jak hodinky.



*Údržba; u „čumáku“ L-13 „Blaník“ OK-9848 Naděžda Vršovská; Nový Dvůr, duben 1961*

Místnímu národnímu výboru v Podhořanech je doručena žádost o demoliční výměr na hangár č.1. Je počítáno s tím, že jeho demolice započne v momentě, kdy bude možné do nového hangáru nastěhovat leteckou techniku.

### 1.května 1961

Členové aeroklubu opět míří do Pardubic, do prvomájového průvodu. Fotografická dokumentace z tohoto dne je však velmi skoupá. Dochovaly se pouze dvě fotografie z přípravy „erena“ ku slavnostnímu defilé.



*Slavnostně vyzdobená „erena“, připravená do průvodu; Nový Dvůr, 1.května 1961*

Za povšimnutí u výše uvedených fotografií stojí dosud nenahozená přístavba „altánu“ a skutečnost, že pro příležitost prvomájového průvodu byl ze Skutče zapůjčen již nelétající Z-24 „Krajánek“ OK-8319.

### **15.května 1961**

Během května se letového provozu účastnila řada pilotů z Chtěboře za účelem získání osvědčení létání na typu L-13 „Blaník“. Ti byli tohoto dne s úspěchem přezkoušeni a „Blaník“ jim byl do zápisníků letů zapsán jako typ. Paradoxem bylo, že chtěbořští, ač „Blaníka“ ve stavu nemaje, se v podstatě počtem oprávněných pilotů srovnali s „domácími“.

V Podhořanech, z nařízení tamního náčelníka Vršovského, totiž stále dál platilo, že „Blaník“ je jen pro hrstku vyvolených.

Pro účely sportovního létání „meziletíšní soutěže“ byly z ÚPŠ Vrchlabí zapůjčeny dva „Šohaje 2“ VT-125 imatrikulací OK-2711 a OK-2713.

Bylo zahájeno i intenzivní létání s žáky základního výcviku. Ti, kteří zahájili výcvik již v loňském roce (byli to: Benda Jaroslav, Horáčková Věra, Jelínek Josef, Kaplan Václav, Karel Jiří, Keslar Miroslav, Klement Pavel, Nekoksa Vladimír, Pilný Pavel, Poruba Václav, Šindelář Pavel, Šustr František, Vojtíšek Josef) měli před sebou úkol dokončit základní výcvik složením pilotní zkoušky. Některým se to podařilo, jiní během roku létání zanechali.

Novici mezi žáky základního výcviku pro rok 1961 byli: Buben Jaroslav, Dostál Pavel, Janský Lubomír, Jinoch František, Káš Vojtěch, Klepš Viktor, Klubal Vincenc (syn bývalého instruktora VAP), Kvapilová Jana, Lyr Jiří, Michalčík Josef, Urbánek Pavel a Tomášková Božena (ta ale začala s výcvikem až na podzim).

Žáků tedy bylo dost, což byla velká výzva pro instruktory! Těch, kteří měli platnou kvalifikaci, také nebylo málo (Horáček Stanislav, Jeník Jaromír, Klínský Vladimír, Mířejevský Josef, Ruml Vladimír, Svoboda Karel, Štrych Vlastislav, Tichý Josef, Voženílek Josef, Vršovská Naděžda, Vršovský Eduard), a tak se zdálo, že zabezpečení pilotního výcviku tolika žáků nebude problémem.

Bohužel, ukázalo se, že přísnější měřítko na kvalitu instruktorské práce, zejména co do počtu účasti na letových dnech „elementárky“, snesli pouze instruktoři Horáček, Ruml, Tichý a Vršovský. Poslední jmenovaný to ale měl, jako náčelník, přímo v popisu práce!

### **20.května 1961**

Novinkou pro zkvalitnění výcviku začínajících plachtařských pilotů-sportovců se staly navigační lety motorovým letounem. Se Z-26 OK-EQO přiletěl pilot Lupínek a na trati Podhořany-Vlašim-Český Brod-Podhořany postupně „vyvezl“ piloty Puldu a Vršovskou.

### **21.května 1961**

Stejnou „atrakci“ si se stejným letounem, ale s pilotem Lhotským, tentokrát užili Aubrecht, Himr, Bartůněk a Urbánek.

### **16. a 17.června 1961**

Do Vrchlabí jsou postupně vráceny VT-125 OK-2711 (aerovletem přelétla Vršovská), OK-2713 (aerovletem přelétl Moučka). Podle dochované dokumentace však je možno konstatovat, že jejich využití po dobu dislokace na Novém Dvoře nebylo nijak oslnivé (OK-2711 10 startů/cca 12 hodin, OK-2713 11 startů/cca 13 hodin), přičemž „domácí“ větroně měly za stejnou dobu daleko vyšší nálety!

Jirka Smola, dostal ten den (16.6.1961) důvěru a rozkaz k „padesátce“ do ruky! Letěl a splnil! Jeho „stříbrné C“ má číslo 2082.

V tuto dobu (16.-18.června 1961) se odehrál II. celostátní sjezd Svazarmu. Jeho hlavní usnesení si kladlo za prioritu rozvíjet brannou přípravu obyvatelstva a hlavně vojenskou přípravu mládeže.

Do čela obměněného a rozšířeného ústředního výboru o 65 členech a 21 kandidátech poprvé usedl genpor. Josef Hečko; pozice místopředsedů obsadili plk. Emil Bednár, plk. Stanislav Homola a Vladimír Meisner a ve funkci předsedy ÚKRRK setrval Karel Hanzl.

Sjezd si za svůj cíl vytyčil působení na mládež. V listopadu téhož roku se sice na základě usnesení ÚV KSČ zrušily ZO na školách, avšak branná výchova na nich byla nadále zajišťována, a to skrze Československý svaz mládeže (ČSM) a jeho Pionýrskou organizaci ve spolupráci s Československým svazem tělovýchovy a sportu (ČSTV) a Svazarmem. Kromě toho se působením Svazarmu ustanovovaly branné kroužky při základních školách, školních družinách a při domech pionýrů a mládeže.

Z celkové atmosféry sjezdu však byla cítit i jistá stísněnost, zejména v otázkách ekonomických. V kuloárech se téměř otevřeně mluvilo o přípravě reorganizace zejména v leteckých sportech, ale oficiální výstupy sjezdu byly i nadále optimistické.

### 18.června 1961

Tuto neděli bylo na letišti Nový Dvůr v historii podruhé zaznamenáno, že počet uskutečněných startů za letový den přesáhl stovku. Bylo realizováno celkem 124 startů (navijáky + aerovleky)!

Druhá polovina měsíce června byla ve znamení poměrně intenzivního létání. Žáci „drhli“ naviják, sportovci si hojně užívali aerovleků. Výhodou bylo, že „těm nahore“ konečně došlo, že denní přelety vlečné Z-226 OK-MPL z Chrudimi do Podhořan a zpět jsou opravdu neekonomické a proto bylo po dobu intenzivního létání povoleno hangárování vlečného stroje přímo na letišti v Novém Dvoře. Odtud se zabezpečoval i případný aerovlekový provoz pro letiště v Poličce, Skutči a Chotěboři. Pravda, souvisela s tím starost o plnění LPH, ale dvousetlitrové sudy s benzínem a ruční plnění vlečného letounu zatím jako provizorium vyhovovalo.

Plachtaři měli i hodně pokusů o přelety, ale jen málo jich bylo úspěšných, takže vlekaři Jeník a Vršovský (občas i Voženílek) si zalétali dosyta i na jiná letiště a ani družstva pozemních transportů si na nedostatek práce nestěžovala.



*Pozemní transport „Pionýra“ OK-2243 odněkud z „pole“; za volantem „ereny“ Karel Bednár, na korbě s cigaretou Vladimír Klínský; kdesi pod Železnými horami, léto 1961*



## 20.června 1961

Historicky první mimoletištní let s L-13 „Blaník“ OK-9848 vykonala přeletem do Poličky a zpět (cca 110 km) osádka Standa Horáček (jako velitel) a Pepa Vojtíšek (jako „pytel“). Byl to přelet zajímavý tím, že po prvním úspěšném zdolání trasy Podhořany-Polička-Podhořany se velitel letadla Horáček rozhodl výkon bez mezipřistání zopakovat a uletět tak celkovou vzdálenost přes 200 km.

Osádce se opět zadařilo v solidním čase podruhé dosáhnout otočného bodu Polička, ale na zpáteční cestě už došlo k útlumu termického proudění vlivem rozsáhlého pásma po sobě rychle jdoucích dešťových přeháněk. Horáček proto správně zvolil bezpečnostní přistání na letišti ve Vysokém Mýtě. I tak jeho výkon atakoval hranici ulétnutých 200 km!

Poměrně solidním výkonem se do análů letiště také zapsal pilot Miroslav Moučka. Ten volným přeletem s akrobatickým větronem VT-7 „Luňák“ OK-0816 uletěl vzdálenost 230 km a přistál v Žilině!

(Ze vzpomínek Václava Maštalíře)

*„K jeho výkonu se váže ještě jedna zajímavost. I když Moučkovi let do Žiliny trval 4 hod. a 36 minut (přistál tam krátce po 16-té hodině), po nejnnutnějším občerstvení 'ukecal' místního náčelníka k aerovlekovému startu a vydal se na cestu zpět! Nechal se vytáhnout nad vrcholy pohorí Javorníků a namířil na západ. Pochopitelně, návrat do Podhořan byl v tu chvíli již absolutně nereálný, proto Moučkovým cílem bylo letiště v Otrokovicích, kam v pohodě doletěl a kde přespal.*

*Následující den, po dalším startu aerovlekem, zamířil opět směrem k domovu. Leč meteorologické podmínky nebyly až tak úžasné a hendikep akrobatického kluzáku se začal projevovat v plné míře, což zapříčinilo, že Moučka po úporném boji s živlem dosedl na maticku Zemi na letišti v Olomouci.*

*O svém putování pochopitelně průběžně telefonicky informoval domovskou základnu, ale nabídku, že pro něj z Podhořan doletí vlečná, hrdě odmítl s tím, že se pokusí doletět vlastními silami. S nastávajícím pozdním odpolednem se počasí totiž natolik vylepšilo, že hodlal pokračovat dál. Žel, v tu dobu nebyla v Olomouci k dispozici vlečná, ale Moučka nepohrdl navijákovým startem a, světe div se, hned napoprvé se chytil do stoupáku, vytočil maximální výšku a zmizel západním směrem. Se západem Slunce doklouzal do Poličky, kde také přespal.*

*Nadešel čtvrtek 22.června, počasí nic moc. Přestože v Poličce je letiště dlouhé přes 2 km a na navijáku se tam dá 'udělat ukrutná výška', v Podhořanech se rozhodlo, že už pro Moučku žádná další etapa nebude, i když po cestě ještě jsou letiště Skuteč a Chrudim!*

*Dopoledne si tedy pro Moučku a 'Luňáka' přilétla vlečná OK-MPL pilotovaná Voženilkem a odtáhla oba 'trempy' domů.“*

Jméno Miroslava Moučky se počalo objevovat v dokumentaci AK Podhořany až v březnu 1961. Původně byl odchovancem Brněnského aeroklubu a jako jeho člen získal již 15.9.1950 výkonnostní plachtařský odznak „stříbrné C“ s číslem 393. Zdá se však, že Moučka putoval po republice mezi aerokluby a hledal nejlepší podmínky k naplnění svých sportovních ambicí.

Ani v Podhořanech nezakotvil nadlouho, působil tam pouze v sezóně roku 1961.

(Ze vzpomínek Drahomíra Jurajdy)

*„Dotyčného Moučku jsem poznal již v r. 1957 v Trnavě, kde jsem také přistál jako žák se svým tehdejším instruktorem z Otrokovic.*

*Z Podhořan si ho také pamatuji. Byl to nesmírně talentovaný plachtař i v oblasti teoretických znalostí meteorologie, ale byl politicky diskriminován a musel létání zanechat.“*

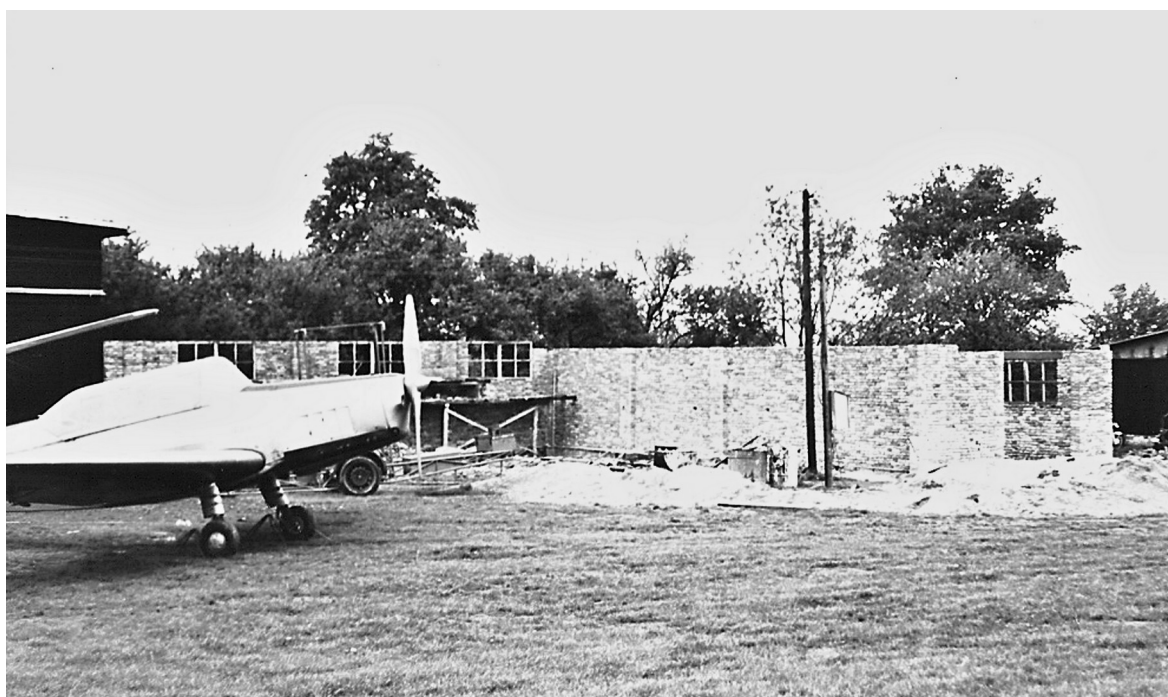
## 24.června 1961

Zasedá Rada AK a konstatuje, že ač byly zhotoveny všechny přípravné práce k zahájení stavby hangáru, generální dodavatel stavby OSP Chrudim se zahájením stavby nikterak nespíchá. Jeník s Klínským dostávají od Rady pověření zaurgovat na příslušných místech zahájení stavby, aby byl dodržen odsouhlasený harmonogram prací, které otálením dodavatele začaly nabírat nepříjemný skluz.

Dnes už to jsou jen dohady, zda intervence „zabrala“ či zapůsobila jiná moc. Faktem zůstalo, že ještě koncem měsíce se stavební práce na hangáru rozeběhly.



*U Z-226 „Bohatýr“ OK-MPL zleva: Stanislav Horáček, Eduard Vršovský, Karel Svoboda; v pozadí zřetelná vyzdívka první stěny hangáru; Nový Dvůr, červen 1961*



*Pohled na stavbu asi o týden později; Nový Dvůr, červen 1961*



„Ruční práce“ bylo vždycky dost!; Nový Dvůr, červen 1961

## 2.července 1961

Je neděle, studujícím nastaly prázdniny a na letišti to bylo znát. Pilotů a pilotních žáků se tady sešlo víc než obvykle a všichni byli natěšeni na své chvíle volnosti pohybu v modrém azuru. I počasí přálo. Po ránu, které se zaskvělo třpytící se svěží rosou, byla obloha jako vymetená a s tím, jak Slunce stoupalo po každodenní dráze ke svému zenitu, počala se dosud čistá nebeská modř čepýřit chomáčky počínajících kumulů.

I plesalo srdce každého plachtaře! To dnes bude den! Tak nemeškejme, „hurá na kůň“!

Radost plachtařům trochu kalila okolnost, že „vlečná“ dnes plní své povinnosti na některém jiném letišti; ale to nevádí, z navijáku se přeci také dá „chytit“!

Došlo však k události, která život aeroklubu těžce poznamenala. O tom, co se stalo a jak se to stalo, kolovalo mezi lidem leteckým několik verzí. Některé byly pravděpodobné, jiné zcela vylhané, ale všechny měly společného jmenovatele: zastříit pravdu! Proč? Protože na chodu níže popisované události se částečně podílel sám náčelník VčKA mjr.Medřický. Na jeho jméno však ani v nejmenším nesměl padnout stín pochybení! Proto vznikly krycí legendy, které pak dál žily vlastním životem, a dá se bez nadsázky říci, že až do této chvíle, kdy vážení čtenáři čtete tyto řádky, byla pravda manipulována.

Sám aktér a jeden z mála přímých dosud žijících očitých svědků, který byl nakonec postaven do role obžalovaného a potrestán lidovým soudem podmíněným trestem, Zdeněk Zborník, se rozhodl po mnoha desetiletích uplynulých od této nešťastné události, vnést do případu pravdu a jednoznačně tak rozptýlit přetrvávající dohady.

(Ze vzpomínek Zdeňka Zborníka)

*Mírný větřík vanul přímo od západu, naviják stál u rokle. Z toho důvodu bylo předem určeno, že první lano se bude vždy táhnout na straně 'u lesa', druhým v pořadí bude to 'u vesnice'.*

*Řídícím létání byl Voženílek, já byl ráno určen jako časoměřič, na kopci měl mávat plachtařský žák Ivan Albert. S navijákem k rokli odejel Miroslav Keslar.*

*Pak za mnou přišel 'Mistr' Eda Vršovský a řekl: 'Zborník, ty seš navijákař, půjdeš ke Keslarovi a budeš mu dělat pomocníka. Má nataháno 150 startů, dnes bude přezkoušen!'*

*Jeli jsme tedy s Vršovským k navijáku. První start provedl on sám, druhý já. Další starty už tahal Keslar. Šlo mu to dobře, a tak po několika jeho startech Vršovský od navijáku odejel.*

*Vše fungovalo tak jak má a nikoho ani nenapadlo, že by to mělo být jinak.*

*Nějak před desátou hodinou, kolik bylo přesně už nevím, ale bylo to krátce před osudným startem Šohaje, přišel k navijáku osobně sám náčelník VčKA mjr. Medřický, aby Keslara přezkoušel.“*

Mezitím na startu proběhlo toto: traktor přivezl obě lana a na laně 'u lesa' se ke startu připravoval s „Pionýrem“ žák Jaroslav Buben, na laně „u vesnice“ byl nachystán ke startu s „Šohajem 3“ VT-425 OK-5334 zkušený pilot a instruktor Josef Měřejovský. Jelikož příprava „Pionýra“ na laně „u lesa“ trvala poněkud déle, netrpělivý Pepa Měřejovský přesvědčil řídicího létání, aby vydal pokyn ke startu, a to jako první lano „u vesnice“.

Samotná změna pořadí startu lan byla jen technickou záležitostí a prováděla se se změnou směru větru zcela běžně, ač nebyla přímá komunikace s navijákařem. Procedura byla jednoduchá: startér vždy mával terčem kývavým pohybem na té straně těla, která odpovídala příslušnému lanu. Kýval-li terčem na levé straně těla, znamenalo to tedy, že startovat se bude na levém laně (v tomto případě na laně „u lesa“). Mělo-li se startovat na pravém laně (laně „u vesnice“), startér mával po pravé straně těla. Stejně tak to opakoval i „mávač“ na kopci, a tak se k navijákaři dostal jasný pokyn, které lano se bude startovat.

Startér tedy začal mávat start na laně „u vesnice“, stejně tak „mávač“ na kopci. Keslar na navijáku správně pokyn pochopil a začal napínat lano „u vesnice“, na kterém byl ke startu připravený „Šohaj“.

(Ze vzpomínek Zdeňka Zborníka)

*„Keslar napnul lano, přidal plyn, když v tom naviják 'škytnul' a zhasl. Keslar ho znovu nahodil a protože mávač na kopci stále dával znamení ke startu, opět napínal lano. A když bylo lano znovu napnuto, provedl start.*

*Ale na horizontu se nám místo očekávaného Pionýra objevil Šohaj. 'Táhni pomaleji', říkám Keslarovi. Bylo vidět, respektive od navijáku se nám to tak zdálo, že Šohaj je tažen jen za jeden 'fous'.*

*'Něco mu visí,' říká náčelník Medřický. 'To je jeden fous, to se občas stane, když si pilot při startu víc přitáhne,' povídám. Když byl větroň tak 30 stupňů nad horizontem, začal mávač na kopci dávat znamení ke zrušení startu.“*

Co se dělo na startu? Když naviják „chcípнул“, větroň s Měřejovským popojel a předjel lano. Startér správně mával „zrušení startu“, ale signalizátor na kopci nereagoval a dál signalizoval „napínání lana“.

Pilot Měřejovský v kabině „Šohaje“ na „cuk“ lana zareagoval správně a okamžitě tažené lano vypnul. O tom svědčily oba „fousy“, kdy jejich „klíče“ poslušně vypadly ze zámků a oddělily se od boků větroně. Nemohl však tušit, že při dalším napínání se lano se zachytilo za podvozkové kolo a patrně byl notně překvapen, že i přes řádné vypnutí a s křídlem na zemi se větroň znovu dal do pohybu jsa vlečen za podvozek! Možná, že kdyby v tu chvíli větroň přitlačil k zemi, vytáhl brzdy a počkal v přízemním letu, až jej navijákař na horizontu zaregistruje, mohlo vše dopadnout jinak.

Startér začal opět signalizovat „zrušení startu“, řídicí létání Voženílek, když viděl, že start pokračuje dál, bleskurychle nabil signální pistoli a vystřelil „červený dým“. Ten však nebyl nijak intenzivní a ani nevystoupal do takové výšky, aby jej mohl navijákař zaregistrovat. Zaregistroval jej však „mávač“ na kopci a rovněž začal mávat „zrušení startu“. To už ale byl větroň ve vzduchu a stoupal.

Pepkovi v kabině sice zřejmě došlo, že je vlečen za jinou část letounu než k tomu určenou, ale rozhodl se pokračovat v „normálním“ stoupaní s tím, že až navijákař spatří, že se na vrcholu stoupaní tažené lano od větroně neoddelilo, provede rutinní useknutí lana. Přistát pak

s visícím lanem není až takový problém, každý pilot je na tento manévr cvičením dostatečně připraven.

Navijákař Keslar však byl soustředěný na vlek a sledoval stoupající větroň. Ze svého místa asi jen těžko mohl rozeznat, že něco není v pořádku, navíc větroň mířil hodně doprava a blížil se k oslňujícímu středu slunečního kotouče.

(Ze vzpomínek Zdeňka Zborníka)

*„Z našeho pohledu start vypadal normálně, ale já i Medřický jsme Keslara, který si patrně ničeho nevšiml, na signál 'mávače' razantně upozornili. Keslar okamžitě naviják 'odstavil', ale větroň se přes očekávání nevypnul a hned přešel na malé rychlosti do ostré zatáčky vlevo. My jsme jej dál sledovat nemohli, protože se dostal přímo 'do Slunce', ale po jedné otočce, když ze sluneční záře vylétl, všimli jsme si, že má přes levé křídlo přehozené lano. Volám na Keslara: 'Sekej lano!'*

*Přesekl, ale to nesprávně. Snad to bylo trémou z přítomnosti krajského náčelníka, i tím, že měl větroň vlivem větru na pravé straně, i když byl tažen lanem levým! A vteřiny ubíhaly.*

*'Sekej levý!', křičím na Keslara, ale ten už měl v ruce signální pistoli, že dá pilotovi znamení.*

*'Sekej to druhé!', řvu na navijákaře znova. Zareagoval, přesekl to správné lano, ale to už bylo pozdě, lano bylo volné, protože větroň padal. Lano pak leželo pár metrů od navijáku. Mezitím větroň dopadl na zem.*

*Ihned jsme všichni běželi k místu dopadu.....*

*Později jsem se Alberta ptal, co to na kopci dával za signály? Přiznal se, že nesledoval start, ale díval se k navijáku a až po vystřelení rakety začal mávat.“*

Mírejovský v kabině „Šohaje“ zřejmě zjistil, že je zle, že navijákař z nějakého důvodu lano nepřesekl. Visící lano dál zpomalovalo větroň a ten se začal pohybovat v oblasti pádové rychlosti. Pepkovi jistě došlo, že jedinou jeho záchranou bude se pokusit lano přetřhnout. Proto, aby získal nějakou pohybovou energii, v oné levé zatáčce ještě více a razantně potlačil, aby nabral rychlost a přitáhl! Jenže v ten moment však špička křídla podebrala lano, které se přes něj přesmýklo a „zakouslo“ se do štěrbin mezi křídlem a křídélkem. Pilot tak ztratil nad větroněm možnost kontroly náklonu, navíc větroň ztrátou rychlosti při přitažení přešel do pravé ploché vývrtky. Už, už se zdálo, že se ji Mírejovskému podaří vybrat, ale ztráta rychlosti byla tak velká, že větroň plynule přešel do levé ploché vývrtky a vzápětí dopadl na zem.



*Katastrofa VT-425 OK-5334, pohled na zničenou kabinu; Nový Dvůr, 2.7.1961*



Když na místo havárie doběhli první svědci, Pepek s nimi komunikoval a stěžoval si pouze na bolest v nohou. Co nejrychleji se zorganizovala záchranná akce. Na místo havárie přijela letištní sanita, pilot byl přeložen na nosítka, zafixován a sanita pod plným plynem vyrazila k čáslavské nemocnici.

Očití svědci hovoří o tom, že Pepek byl během převozu při vědomí, ale začal krváčet z úst, takže bylo jasné, že nemá jen zlomené nohy či pánev. Přesto však nikoho optimismus neopouštěl. Čáslavští lékaři okamžitě odvezli pacienta na operační sál a pak..... pak přišla ta strašná zpráva.

Josef Mírejovský ve svých osmadvaceti letech zemřel na rozsáhlá vnitřní poranění!



*Katastrofa VT-425 OK-5334, pohled na levé křídlo; Nový Dvůr, 2.7.1961*

Bylo jasné, že nastane důkladné vyšetřování. Toho se hned ujal „krajský šéf“ Medřický, okamžitě zastavil na letišti veškerý provoz, svolal vyšetřovací komisi, ale zajímavé bylo, že sám sebe nikde neuváděl jako přímého svědka!

Šetření od počátku bylo vedeno snahou jeho přítomnost u navijáku v době katastrofy kamuflovat, protože bylo zjevné, že i on sám mohl být příčinou zkratovitěho jednání přezkušovaného navijákaře. Nota bene, jako přezkušovací orgán, měl v onu tragickou chvíli plnou odpovědnost za bezchybné provedení startu!

Aeroklubu byly prozatím zakázány navijákové starty a doporučeno, aby zajistil adekvátní technické prostředky zabezpečující akustické signální spojení startu se stanovištěm navijáku.

(Ze vzpomínek Zdeňka Zborníka)

*„Později po oné tragické nehodě, bylo to koncem léta, jsem byl předvolán na služebnu SNB v Chrudimi. Tam seděl jeden příslušník v uniformě a začal se mě na tu událost vyptávat. Řekl jsem mu vše, co chtěl vědět. Neměl totiž vůbec žádnou představu o provozu na letištích, natož aby věděl, jak funguje naviják. Neustále si dělal poznámky do protokolu a pak mi je dal podepsat. Já ho ani nečetl. Byl jsem tehdy tou tragedií značně deprimován, krom toho jsem měl i těžké osobní starosti, takže jsem nereagoval adekvátně.*

*Pak přišla pozvánka k soudu. Přečetl jsem si jen datum zahájení procesu a ani jsem si nevšiml, že jsem obžalovaný, tudíž jsem neměl právního zástupce. Že vystupuji v roli obžalovaného jsem zjistil až při zahájení procesu, když se mě předseda soudu zeptal, kde mám obhájce. No, neměl jsem žádného, tak hned někoho hledali 'ex off'.*

*Přišel takový starý pán, který vůbec nevěděl, o co jde. Teprve pak začalo jednání. Bylo to takové všeobecné, jestli jsem pil alkohol, a tak. Řešilo se také, kdy je start bezpečný, a kdy nebezpečný. K tomu měl poznámky i František Kdér, který v té době byl ve svazarmovském letectví vysokým funkcionářem, a který byl soudem předvolán jako odborný poradce. Nakonec se mě ptali, jestli se cítím vinen. Řekl jsem, že ano, a že kdybych já seděl na navijáku, tak že se to nestalo! (Mimochodem, už jednou jsem právě Pepovi sekal lano!)*

*Pak vyhlásili rozsudek. Nevěděl jsem, co je to rok na tři roky. Obhájce se mě ptal, jestli se chci odvolat. Řekl jsem, že ne, a prohlásil, ať mě zavřou. Tak špatně jsem na tom psychicky byl! Ale soud pravil, že mají o mě informace, že mě nezavřou.*

*Když se o soudu dověděli v práci, kde jsem pracoval jako OP, náčelník 34 LVO mjr. Beňačko mi hrozně vynadal, protože jsem mu nic neřekl. Že by se mnou k tomu soudu jel! Ale mě to bylo tenkrát všechno jedno.“*



*V popředí „Luňák“ VT-7 OK-0816, v pozadí vlevo rostoucí stavba hangáru; Nový Dvůr, červenec 1961*

### **15.července 1961**

Po třinácti dnech od oné neblahé události byl aeroklubu povolen omezený provoz. Byly zatím povoleny pouze vzlety aerovletem.

První start provedl instruktor Štrych s „Šohajem 2“ OK-0723, který se právě vrátil z revize.

Navijáky zatím čekaly v přítmí hangáru.

### **16.července 1961**

Když byl následující den povolen i provoz na navijáku, byli z letových postupů nejprve přezkoušeni všichni plachtařští instruktoři a ostatní piloti, před pokračováním v další činnosti, dostali „nášup“ kontrolních letů zahrnující mimořádné případy při startu navijákem.

A jak už to v životě bývá, na nedávnou katastrofu se začalo rychle zapomínat. Jen to jedno „éro“ citelně chybělo!

Nastal tak poměrný „převis“ pilotů, na které se ten který den nedostalo. Většina to brala sportovně a optimisticky (vždyť se příště vystřídáme!) a věnovala svůj volný čas budovatelské práci na hangáru.



*Dnes nelétáme, dnes makáme!;  
Nový Dvůr, srpen 1961*

Však to také bylo zapotřebí, protože všichni dva „fachmani“, které OSP Chrudim přidělil na stavbu, se v týdnů práci nepřetrhli a stavba přibývala šnečím tempem.

Oni dva profesionální zedníci pochopitelně v sobotu a neděli nemakali, občas drželi „modré“ pondělí. Navíc, pokud pracovali, pak „melouchem na altánku“, který tak dostal novou fasádu a „na černo“ zbudovaný zděný septik.

Výsledek byl ten, že letištní brigádníci za jednu neděli toho obvykle vyždili více než ti dva „úderníci“ za celý týden.

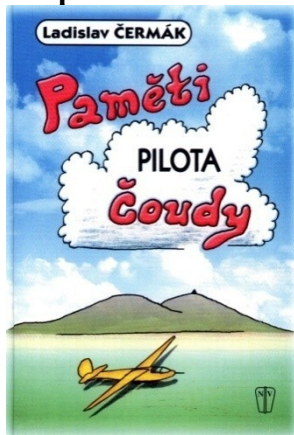
Stavba byla ve skluzu, ale subdodavatel přesně podle harmonogramu dodal železobetonové střešní nosníky. Dlouho a s obtížemi předem objednaný smluvní autojeřáb je musel zatím pouze vyskladnit mimo stavbu, protože ještě ani nebylo dozděno.

Háček však byl v tom, že sjednat autojeřáb na další termín, se rovnalo kouzelnickému triku!



*Na navijáku startuje „Šohaj 2“ OK-0723, železobetonové nosníky jsou vyskladněny před hangárem a „altánek - byt náčelníka“ má novou fasádu; Nový Dvůr, srpen 1961*

## 5.srpna 1961



Je sobota.

Před Ladislavem Čermákem, kterého nikdo nezná jinak než pod přezdívkou „Čouda“, je padesátikilometrový přelet, nejsložitější podmínka k získání plachtařského výkonnostního odznaku „stříbrné C“.

Je to taková „plachtařská maturita“ a každému, kdo ji úspěšně složil, navždy v paměti zůstane její průběh.

A protože soudičky daly „Čoudovi“ do vínku dar vypravěče, uvádím zde s jeho laskavým svolením úryvek z jeho knihy plachtařských povídek nazvané „Paměti pilota Čoudy“, kterou vydalo nakladatelství NAŠE VOJSKO, s.r.o. v roce 2009.

Povídka nese název „Můj první kufr“:

„Tak zejtra tě, Čoudo, pustíme do světa!“, důležité mi jednoho večera, při poletovém rozboru, sdělil náčelník, 'udělej si pořádnou přípravu, ať nezakufruješ - poletíš padesátku do Poličky, jestli to vydrží s počasím. Žádnou hospodu - koukej, ať seš strízlivej, a včas do pelechu!' Poslední věta mi prošla jedním uchem tam a druhým ven, jak se říká - přípravu mám jakousi od minule, tak jsem mávl rukou a chvátám, abych kluky dohonil.

V hospodě bylo plno kouře a bujarého veselí a než jsem dostal svého buřta, ledacos se přemlelo. Chrtáci dávali rady, bažanti závistivě koukali a já byl jako na trní. Když jsme se k ránu vraceli na barák, už kuropělo ptactvo a já cítil, že mám hlavu prázdnou jako sud. O to lehčeji se mi šlo o nějakou tu hodinku později k rozkazu. 'Poslední pomazání' provedl sám náčelník a po otázce 'Zdravotní stav?' se ozvalo sborové: 'Ááááá....'

Asi se mu to nezdálo dost přesvědčivé, otočil se na mě podezřívavě: 'Čoudo, taky?' Ještě jednou říkám 'ááááá', aby měla dušička pokoj, a když Mistr viděl, že stojím obstojně rovně, dal rozchod a vzal si mne stranou. 'Hele, jako zkušeněj pilot půjdeš na Šohaji, Pind'oury necháme pro bažanty, tak ne abys to někde napasoval do lesa! Poletíš po kursu, po levý straně Heřmaňák, pak Chrudim - to znáš. Drž se radši kopců, tam to líp nosí. Za Chrudimí jsou Slatiňany a odtamtud už bude vidět taková ta vysoká válcová věž a potom rybník. A uprostřed toho rybníka roste keř. Jinej takovej tam nikde široko daleko není, tak se nemůžeš splíst. Pak dál začnou bejt lomy - fůra lomů, a ty tě dovedou až do Skutče. Hned za městem je leták. Pak pudeš k lesu. Takovej velikej komplex to je, tak ne abys tam žebрал vejšku nebo to vosolíš! No, a hned za lesem je poličský letiště, zase to nemůžeš minout, protože je to tři kilometry dlouhý a jiný tak velký pole tam nikde není. Polička je hned za tím letištěm - trochu vedle. Tak, jak jsem řek: do pěti set točit, pak vyhlídnout plochu a ve třech stovkách pěknej okruh a šmytec. Ale koukej to radši doletět!'

Kývám hlavou a patřičně duševně připraven na cestu snažím se ještě připravit prakticky. Balím mapu, barograf, svačinu a plavky (pro případ, že bych s tím praštil někde u vody) a lezu do Šohaje. Srdce mi buší jako zvon, cítím trému jako před maturitou a zvýšený tlak v břišní krajině dává tušit, že se střeva chtějí rychle zbavit svého obsahu, jak to při takových 'nervech' bývá. Navenek se však tvářím velice důležitě a schválně hodně svrchu pohlížím na usmolené bažantíky, jak se snaží.

Motorová mašina se zvolna odlepuje, ještě to trochu drcne a už 'plandám'. Chápu, že právě nastala ta historická chvíle, kdy je třeba bažantům dokázat, že nejsem pilot na baterky.

'Uf, kde seš?', brumlám si nervózně a pracně honím vlečnou do zaměřovače. Po chvíli letu mi pilot mává a padá po křídle dolů.

V poslední chvíli vypínám a snažím se rychle probudit. Zjišťuji, že situace nevypadá pro mne zrovna růžově. Výška pouhých 600 metrů a letiště daleko. Obracím rychle nazpět, ale kdeže! Západní vítr cloumá 'pěťadvacítkou' tak silně, že proti zemi skoro stojí. 'Tak sis myslel, že mi přidáš nějaký ten kilometr, mručím na adresu vlekaře, 'ale zatím to vypadá na pěkný pole!' To ovšem netuším, že vlekař jednal přesně podle příkazu Mistra. 'Hod' ho tam tak, aby se už nevrátil, ale aby tam něco zase měl, ty troubo!' - Jako bych ho slyšel. Když ptáci vyhazují svá mláďata z hnízda, tak je to přesně totéž. Ovšem tenkrát se mi zdálo být všechno jinak a o podobných metodách výcviku jsem zatím neslyšel.

Nezbylo mi tedy než bojovat. Náhodou zjišťuji, že se v tom, v čem mě vlekař vypnul, dá docela dobře stoupat. Než jsem ty dva metry doladil, zbyla z mraku jenom turbulence a já byl v Chrudimí. Jsem pevně rozhodnut, že si sednu a zakončím to nerovné dobrodružství, ale je mi líto výšky, kterou jsem tak pracně nasbíral. A než 'pěťadvacítká' tu výšku trochu proklesala, nebylo mi souzeno spadnout ani v té Chrudimí. Vítr je velmi silný a žene mě vpřed. Zatinám zuby a pouštím se v 600 metrech na další cestu. Předě mnou láká nádherný 'kongesták' a nabízí svezení. Ženu se k němu bez ohledu na cíl své cesty. Ve chvílce oddechu studuji mapu. Ale kde je mapa a kde jsem já. Najednou vidím před sebou rybník a uprostřed keř. Sláva. Letím správně. Hned mi stoupá nálada a hlavně sebevědomí. Ale ouha! Vedle vidím opět

*nějaký rybník a uprostřed - keř! Ať si sebevíc protírám oči, není mi to nic platné. Dva rybníky s keřem, to mi asi nikdo nezbaští! Čas ale nečeká. Musím se okamžitě rozhodnout, volím tedy kompromis a letím střední cestou mezi rybníky. V tom pod sebou vidím něco žlutého! Lekám se, že je to snad můj obraz, ale snad na tom nejsem ještě tak špatně, abych podlehl přeludům, obzvláště teď, když 'de vo věc'.*

*Když přilétám blíž, poznávám bezpečně Pionýra, ale ta hloubka! To snad liže stromy, to není jinak možné! Chvilími se mi dokonce zdá, že ani neletí. A opravdu - vedle stojí pilot a mává a mává. Ukazuje celým tělem, jak se dá na tu louku přistát, zřejmě si myslí, že mám na kahánku - tak to se, hochu, mejliš! Ze všeho nejmíň bych zrovna v tý chvíli chtěl sednout vedle tebe! Po letmém pohledu na výškoměr musím však uznat, že pilot Pionýra umí ohodnotit situaci celkem dobře - vypadám na to, že s tím co nevidět praštím. Hlavně ale ne k němu, to by byla ostuda! Musím se doplácet aspoň o pole dál. Zatinám zuby a tahám marně knipl z podlahy vzhůru.*

*Jako by mi rozuměl. Do Šohaje se najednou opřela síla, až mi leknutím vypadlo řízení z ruky. Pět metrů! To je zdvih! Kongesťák začal fungovat v poslední chvíli. Tuším, že pilotu Pionýra dole vytryskly slzičky. Už mi ani svým tělem na zemi neukazoval přistávací téčko. Chvilku mi ho bylo líto, ale kdoví, jak ještě dopadnu - tak zatím ahoj - máš prostě smůlu!*

*Oblačnost se však začíná sypat a já se sypu taky. Zbývá mi slabých 500 metrů a ke své hrůze zjišťuji, že je pode mnou les. Zdá se však, že ho přeletím. Tlačím prudce kupředu, trochu mi pomáhá vítr, a tak se plácám, jak se dá. Konečně les mám za sebou. Výšky mám tak na podrovnání, vyhlížím si proto pole a s rozvahou nasazuji na okruh. Co se dá dělat - tuhle bitvu jsem prohrál.*

*Poličko je malinké, trochu do trojúhelníka, ale při troše opatrnosti se tam musím bohatě vejít. A v tom to přišlo! Když už jsem to nejméně čekal. Ze země se zvedl oblak prachu a prudce mi proletěl před kabinou vzhůru. Tři metry stoupání - to si dám líbit!*

*Opatrně točím, ale je to zbytečné - stoupání je skoro všude a tak nízko nad zemí, že to snad ani není možné. Šťasten a spokojen volně plynu v prostředí člověku nesouzeném a jak se tak rozhlížím, vidím, že hned za silnicí, za poličkem, kam jsem chtěl původně sednout, je jiné pole. Daleko větší a krásnější. Nu, co dělat, zkušenostmi se člověk učí, příště si vyberu to lepší. Zprava se plíží jako zloděj k tomu velkému poli další Šohaj a vypadá to, že si sedne. Přešel mi mráz po zádech - všechno to kolem mne přistává, jen já letím - osud chce asi se mnou naložit jinak - a jak, to jsem měl v brzké době poznat.*

*Po delším poletování a snášení větrem usuzuji, že to velké pole tam vzadu vůbec není pole, ale letiště, už vidím hangár a pytel, dokonce i vyježděnou kolej od traktoru - charakteristický znak našich svazarmovských letišť. Jak jsem se jenom mohl takhle zmýlit, no, nic se neděje. Přece ale to nějak pomalu v tom větru utiká. Teprve Skuteč! Tak teď musím naletět veliký komplex lesa. Ale kde nic, tu nic. Jen samá pole a pole. Vzadu velké město, za ním další. No, třeba ten les vykáceli, co já vím, mapa je stará snad z první republiky a za tu dobu se mohlo ledacos změnit. To přední město bude asi Polička a za ní Litomyšl. Město znám dobře z toulek na motocyklu a nemohu se mýlit. Budu si tedy asi muset opravit mapu, protože ta Litomyšl vzadu vůbec není Litomyšl, ale Svitavy. To znamená, že když si otočím mapu přesně na kurs, že musím letět zpátky, proti větru. Proti pořádnému větru.*

*Bojuji ze všech sil a doslova se plížím ke svému cíli. Snažím se letět přesně podle kompasu, abych si zase nespletl Poličku s nějakým jiným městem a neprolétal celý den jako 'kufrař'. Konečně se zdá, že bych měl být v cíli - ale co to vidím? Vždyť je to zase Skuteč - už to poznávám - tady je to pole co jsem chtěl na něm přistát a na letištní ploše zatím přibyla další mašina. Kluci už mávají a zřejmě mi fandí. 'Pětadvacítká' je rozběhlá nejmíň na 100 km, ale dopředu se prokolébává silným větrem jen spoře. Sedám z přímého letu a je mi jedno, kde jsem, hlavně, že už sedím a dokonce na letišti - odkud mám větší naději dostat se ještě dnes domů.*



*Proti mně běží kamarád Karel z našeho letiště a strašně se chechtá, kam to vlastně letím. Snažím se chechtat stejně vesele jako ostatní, ale tak nějak cítím, že je to na můj účet, a proto mi brzy vadne úsměv na rtech. Nasazuji starostlivý obličej a ptám se po telefonu. Děsím se myšlenky, co řeknu, až dostanu spojení, zeptat se stydím, a proto moc s vyzváněním nespocháám. Snažím se přijít na nějaký fígl, který by mě zachránil před neodvratnou pohromou, ale nic mě nenapadá. Marně sháním porůznu rozvěšené letáčky nebo plakáty à la 'Pochutnejte si na pravém poličském pivu' nebo 'Navštivte cirkus Humberto! Přijel k vám do Skutče cirkus!' apod.*

*U telefonu mě však přivítaly holé zdi a jenom nad aparátem byla přišpendlena užmoulaná cedulka s čísly telefonů přilehlých letišť. Chrudim, Vysoké Mýto, Přebyslav, Chtěboř - dokonce i Skuteč! Sláva! Polička nikde! Že by? Odvážně točím kličkou a objednávám Podhořany.*

*'To seš, Čoudo, ty?!', slyším náčelníka na druhé straně drátu, 'tak co, kam tě vítr zanes?'*

*'No, sem tady s Karlem, tak pro nás přileťte!', odpovídám vyhýbavě a zahrávám tak celý problém do autu.*

*'V Poličce, jo?', ptá se Mistr pro jistotu a teprve pak odpovídám své nesměle: 'Jo.'*

*Dodnes vzpomínám na tenhle legendární 'kufř'. Legendární proto, že to byl můj první, kterým jsem začal rozvíjet svou rychlou kariéru na letišti v Podhořanech. 'Kufř', který s mnoha následujícími zajistil mou popularitu a bez něhož by nikdy nemohla spatřit světlo světa nová věda, kterou jsem světové aviatice dal - antinavigace!'*



*Nezbytný rituál křtu „čerstvého stříbrného céčkaře“! Na horním snímku z kádě čouhá pouze Čoudova pravá noha, na spodním snímku v kádi Čouda v celé své kráse; Nový Dvůr, 5.srpna 1961*

## 6.srpna 1961

Další z plachtařů, kterým bylo dopřáno absolvovat navigační let v motorovém aeroplánu je Jan Kazda. Toho po trati Podhořany-Kolín-Mladá Boleslav-Podhořany vyváží se Z-126 OK-IFN pilot Voženílek.

Stavba hangáru pokročila do stadia, kdy byly dokončeny nosné a opěrné zdi, které dostaly betonový věnec. Po nezbytné technologické přestávce nastala shánka po autojeřábu, který by uskladněné železobetonové nosníky nakladl na místo určení.

Tehdy se naplnilo, čím strašil předseda Klínský, a to, že hangár v letošním roce provozu schopný nebude! Nedodržením harmonogramu stavby nebylo totiž možno stoprocentně využít nasmlouvané práce subdodavatelů. Ti museli být s ohledem na stav stavby odvoláváni, a tak s ohledem na panující celostátní centrální plánování to vypadalo tak, že náhradní termíny provedení prací už v tomto roce nepřicházely v úvahu.



*Brigáda na pomoc místnímu JZD při „votavách“, zleva: Naděžda Vršovská, Standa Horáček, ???, Petr Beneš, ???, Jaroslav Himr; Nový Dvůr, srpen 1961*

Od 14.8. do 28.8.1961 se létalo prakticky denně. Žáci uspokojivě pokračovali v základním výcviku a vypadalo to, že by na podzim byla jejich valná většina schopna složit pilotní zkoušky.

Vlečná mašina hangárovala na letišti, a tak ani sportovci si nemohli naříkat. Byla k dispozici téměř vždy, kdy bylo zapotřebí, a tak se intensivně létalo! Těžko říci, kolik bylo za ty dva týdny vypsáno letových rozkazů, ale výkaz splněných přeletů není nikterak oslnivý. Většina přeletů končila na diversních letištích nebo na poli. Oblétlo se jen pár „stovek“ na obligátních tratích Polička s návratem nebo frekventovaný „stovkový trojúhelník“ Podhořany-Skuteč-Přibyslav-Podhořany (či obráceně) o němž pilot Čouda vždycky říkal, že: „*to se už letělo tolikrát, že je tam ve vzduchu vyrytá silnice i se značkama a stoupáky vočíslovaný!*“.

## 27.srpna 1961

Pilotní zkoušku splnili Klement, Nekoksa, Horáčková, Keslar, (Sobotka a Dolana po delší přestávce v létání)

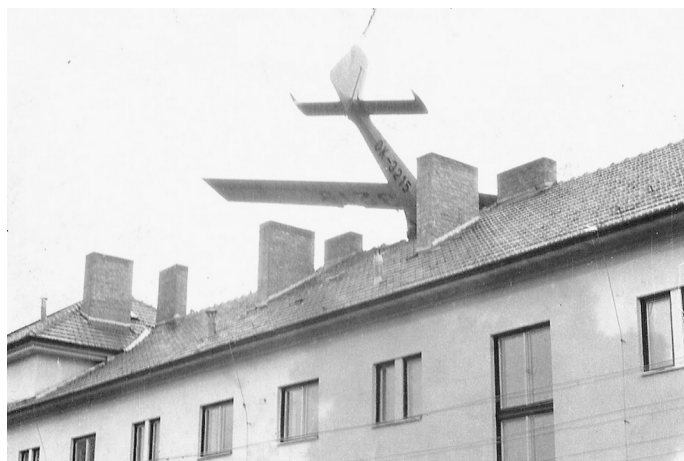


*Drahomír Jurajda v kabině „Šohaje 2“ VT-125 OK-0723, za ním v pozadí vpravo rostoucí hangár, vlevo VT-25 OK-3092; Nový Dvůr, srpen 1961*

I přišlo září a s ním nepřilíš vhodné počasí pro létání. Na kopec ne a ne pořádně „zafoukat“ a krom žáků létat okruhy na navijáku nikoho moc nebavilo. Uskutečnilo se jen šest letových dnů a většina ostatního času padla brigádami na různé nedodělky výstavby hangáru.

A že jich bylo!

**16.září 1961**



I když tyto snímky a řádky nejsou o činnosti podhořanského aeroklubu, aktérem události byl bývalý člen VAP Otakar Bartůněk, v době události člen Aeroklubu Polička.

Dokázal všem nevěřícím Tomášům, že se s „Pinckem“ dá přistát „na fleku“. Tedy i na střeše jedné poličské bytovky.



19.září 1961

**LETIŠTĚ**

**Svaz  
pro spolupráci  
s armádou**

**Východočeský  
krajský aeroklub**



**PODHOŘANY**

### **Chlapci a děvčata!**

- Základní organizace Svazu pro spolupráci s armádou na letišti Podhořany provádí nábor nových zájemců o bezmotorové létání.

**V úterý dne 19. září v 17 hodin bude v Pardubicích ve zdravotnické škole první zahajovací schůzka. Věková hranice je 14—28 let. — Přijďte mezi nás všichni, kdož máte o létání zájem.**

- Během zimy bude s Vámi proveden kurs základní letecké přípravy, ve kterém budete podrobně seznámeni se vším, co musí bezmotorový pilot ovládat. Na základě absolvování závěrečného pohovoru kursu budete přijati do praktické činnosti jako žáci bezmotorového létání a během r. 1962 budete moci vykonat pilotní zkoušky. Naučíte se dokonale ovládat letoun a využívat všech meteorologických podmínek pro výkonné létání.
- Při výkonném létání se využívá tři typů meteorologických podmínek. Je to létání v termice s oblačností a bez oblačnosti, kdy je možno překonat desítky kilometrů, dále je to létání na svahu, kde je možno dosáhnout několikatisícové výšky a v poslední době je též dlouhá vlna využívána pro přelety.
- Jak vidíte z několika příkladů, je bezmotorové létání velmi pestrým a krásným sportem.
- Budou-li Vás zajímat bližší informace, obraťte se buď přímo na letiště v Podhořanech nebo na OV Svazarmu v Pardubicích.
- Kdo má zájem vstoupit do našich řad a stát se bezmotorovým letcem, přijďte mezi nás! Rádi Vás přijmeme do svého kolektivu.

16 - 1918 61 N 08 12052

*Náborový leták zvoucí do řad plachtařů.*

## 20.září 1961

Jako náhrada za tragicky zničeného „Šohaje 3“ VT-425 OK-5334 je na Nový Dvůr přidělena jiná „čtyřistapěťadvacítka“, a to s imatrikulací OK-0711.

Že je vám ta imatrikulace povědomá? Aby ne! Jedná se totiž o přestavbu původní VT-125 v.č.511 (ta v aeroklubu létala v období 1950-1954).

## 30.září 1961

Po zhruba dvouměsíční přestávce se na letišti schází Rada AK, a protože direktivním nařízením VČKA byl aeroklubu určeno datum konání Výroční členské schůze (na 5.11.1961), začalo se jednat o jejím politicko-organizačním zabezpečení. To spočívalo ve výběru „vhodných“ kandidátů do Rady AK, která má být opět volena.

A tak jasno bylo pouze v osobě náčelníka.

Přestože prioritou jednání Rady AK bylo organizační zabezpečení VČS, předseda Klínský se nedal odbýt a přes odpor Vršovského věčně před členy Rady AK zkritizoval funkci OSP Chrudim při výstavbě hangáru. Upozornil na skutečnost, že kdyby nebylo laxního přístupu dodavatele ke stavbě, kdy místo práce na hangáru se pracovalo na fasádě a septiku „bytu náčelníka“, mohla už dávno sloužit svému účelu.

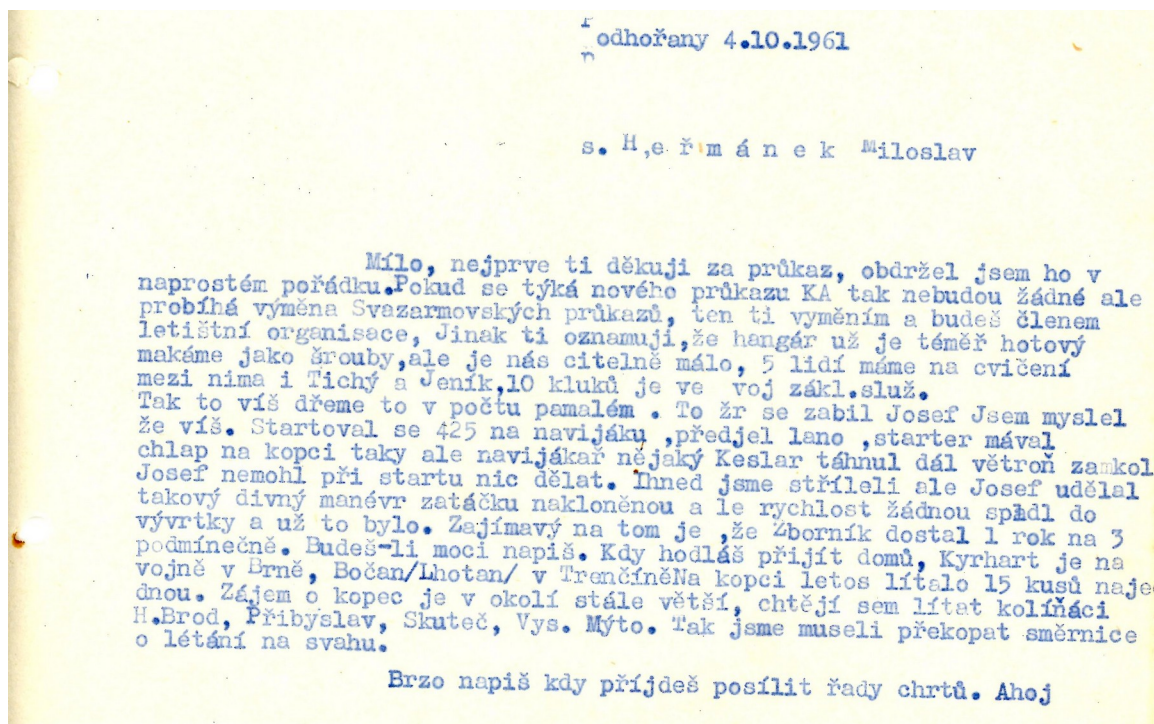
Zdůraznil, že přes veškerá ujišťování o nejrůznějších stycích a známostech se Vršovskému prostřednictvím OSP Chrudim nepodařilo zajistit autojeřáb k osazení nosníků hangáru a celá stavba je teď zbytečně pozastavena.

(Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)

*„Kritika se „Mistrovi“ pochopitelně moc nezamlouvala, vinu svaloval na současnou mezinárodní situaci a pak prohlásil, že: 'když si někdo myslí, že by to zařídil líp, tak ať to zařídí sám!'“*

## 4.října 1961

Vršovský píše Heřmánkovi na vojnu:



odhořany 4.10.1961

s. Heřmánek Miloslav

Mílo, nejprve ti děkuji za průkaz, obdržel jsem ho v naprostém pořádku. Pokud se týká nového průkazu KA tak nebudou žádné ale probíhá výměna Svezarmovských průkazů, ten ti vyměním a budeš členem letištní organizace, jinak ti oznamuji, že hangár už je téměř hotový máme jako šrouby, ale je nás citelně málo, 5 lidí máme na cvičení mezi nimi i Tichý a Jeník, 10 kluků je ve voj. zákl. služ. Tak to víš dře me to v počtu pamalém. To žr se zabil Josef Jsem myslel že víš. Startoval se 425 na navijáku, předjel lano, starter mával chlap na kopci taky ale navijákař nějaký Keslar táhnul dál větroň zamkol. Josef nemohl při startu nic dělat. Ined jsme stříleli ale Josef udělal takový divný manévř zatáčku nakloněnou a le rychlost žádnou spádl do vývrtky a už to bylo. Zajímavý na tom je, že Zborník dostal 1 rok na 3 podmíněně. Budeš-li moci napiš. Kdy hodláš přijít domů, Kyrhart je na vojně v Brně, Bočan/Lhotan/ v Trenčíně. Na kopci letos lítalo 15 kusů naje dnou. Zájem o kopec je v okolí stále větší, chtějí sem lítat kolíhači H. Brod, Přibyslav, Skuteč, Vys. Mýto. Tak jsme museli překopat směrnice o létání na svahu.

Brzo napiš kdy přijdeš posílit řady chrtů. Ahoj



## 8.října 1961

Přestože byl termín VČS určen nařízením VČKA, byla na tento den svolána členská schůze. Protože mezi členskou základnou se šířily kritické hlasy ohledně výstavby hangáru, byli všichni přítomní předsedou Rady Klínským seznámeni se skutečným stavem věcí. Nicméně, náčelníkem Vršovským bylo zdůrazněno, že není záhodno s podobnou kritikou vystupovat před hosty na VČS, protože by to bylo politicky nevhodné!

Členská schůze vybrala kandidáty do nové Rady AK, kteří před vlastní volbou museli projít „prověřovacím kolečkem“, zda v případě zvolení by z politického hlediska mohli vůbec funkce zastávat!

## 22.října 1961

Poslední letový den v tomto roce. Za celý říjen mu předcházely pouze tři letové dny a jednu z hlavních příčin takového stavu bylo možno spatřovat v tom, že více než 10 chlapců, pilotů i žáků, bylo povoláno k výkonu vojenské základní služby.

Druhou příčinou bylo nepříliš vhodné počasí a třetí příčinou bylo dočasné zastavení prací na hangáru, protože doposud se nepodařilo zajistit autojeřáb!



*Větroně VT-425 OK-0711, L-13 OK-9848 a VT-7 OK-0816 před zimním uskladněním;  
Nový Dvůr, konec října 1961*

## 5.listopadu 1961

Přestože náčelník Vršovský předem nabádal členskou základnu, aby se při dnešní VČS zdržela kritiky výstavby nového hangáru, zazněly hlasy, které krajského náčelníka Medřického, jako zástupce investora stavby, přímo vyzvaly ke zjednání nápravy. Zejména dosavadní předseda Rady AK Klínský fundovaně rozebral postup stavebních prací i kvalitu, či spíše nekvalitu dosud odvedeného díla.

Kupodivu krajský náčelník Medřický kritiku přijal (patrně pod vlivem událostí tragické havárie J.Miřejovského) a svým slovem se zaručil o zjednání nápravy.

Výroční členská schůze zvolila novou Radu AK ve složení: Ladislav Čermák, Jaromír Jeník, Vladimír Klínský, Jana Kvapilová, Karel Svoboda, Josef Tichý a Josef Vojtíšek. Jako náhradníci byly zvoleni Ivan Anděl a Jiří Smola.

Novinkou byla volba revizní komise ve složení Karel Bednář, Drahomír Jurajda a Alfons Matuška.

## 12.listopadu 1961

Ke svému prvému zasedání se schází nová Rada AK a ze svého středu volí předsedu. Na další funkční období byl do čela Rady AK zvolen Josef Tichý.

Prvním úkolem Rady bylo zajistit dostatečný počet brigádníků, protože krajský náčelník Medřický dostal svému slovu a zabezpečil autojeřáb.

A tak se v následujícím týdnu hangár konečně dočkal vyzdvižení a založení vazníků.



*Vazníky jsou konečně na svém místě!; Nový Dvůr, listopad 1961*

## 24.listopadu 1961

Rada AK se schází netradičně, v pátek, protože na sobotu je v hotelu Franc plánována „Kateřinská zábava“ a byly obavy, aby přípravy na zábavu nenarušily jednání Rady. Bylo totiž nutné oficiálně rozhodnout o administrativním zabezpečení II.fáze výstavby.

VČKA avizoval, že na letišti bude přidělena pozemní radiostanice RF 11 a přijímač Lambda.

Krom toho se Rada AK zabývala žádostí plachtaře a motoráře Josefa Petříka (držitele „stříbrného C“ č.1681 z r.1960), který projevil zájem přestoupit do Podhořan z AK Chomutov. Žádosti bylo vyhověno, stejně tak jako žádosti Ladislava Čermáka-Čoudy o poskytnutí možnosti dočasného ubytování v letištní ubytovně.

## 25.listopadu 1961

V „Hotelu Franc“ se v režii letiště koná „Kateřinská taneční zábava“, tradičně veselá akce zejména pro místní obyvatele. K tanci i poslechu hrála kapela ZO ROH Kovolís Hedvíkov a pan Franc splnil plán spotřeby alkoholických nápojů na půl roku dopředu.

2. prosince 1961

Bez komentáře:

SVAZ  
PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDOU  
VÝCHODOČESKÝ KRAJSKÝ AEROKLUB  
LETIŠTĚ PODHOŘANY

Podhořany 2.12.1961

věc: Žádost o umožnění výhodnějšího  
zaměstnání pro s. Petříka.

OV - K S Č  
K u t n á H o r a

Svaz pro spolupráci s armádou, letiště východočeského krajského aeroklubu v Podhořanech u Čáslavi potvrzuje tímto, že s. Josef P e t ř í k nar. 17.1.1934 v Horní Záblati okr. Prachatice, vykonává ve Svazarmu funkci instruktora bezmotorového létání. Jmenovaný soudruh k nám přišel z okresu Chomutov kde na tomto okrese byl vyhodnocen jako nejlepší instruktor bezmotorového létání. Na našem letišti se projevuje jako iniciativní soudruh s dobrou pracovní morálkou a kladným poměrem ke kolektivní práci. Máme v něm veškeré předpoklady získat pro létání mládež z Čáslavska. V Čáslavi totiž není žádný instruktor který by mohl cvičit a v teorii vyučovat uchazeče pro letecký výcvik. Tímto bychom snadněji získávali piloty pro LU a letecké zálohy na které se vyžaduje kvalifikace I A .

S. Petřík je nyní zaměstnán v Dřevospracujícím družstvě v Čáslavi. Kromě toho nemá ani byt a bydlí v kanceláři uvedeného podniku. Je ženatý a jeho manželka bydlí v České Bělé za Havl. Brodem a v současné době čekají rodinu. V uvedeném podniku nemají představení zřejmě pochopení pro masověpolitickou práci zvláště práci ve Svazarmu kterou soudruzi vykonávají nezištně. Tato práce je v našem životě neméně důležitá a má význam při výchově socialistického mladého člověka.

Z těchto důvodů se obracíme na orgán OV KSČ v Kutné Hoře o pomoc. Soudruzi, pokud to bude ve vašich silách možné, pomozte s. Petříkovi opatřit výhodnější zaměstnání při kterém by mohl se věnovat masověpolitické práci ve Svazarmu. Jmenovaný soudruh je členem KSČ od března 1961, má maturitu na 12tilété stř. škole kterou dělal po zaměstnání, je proto schopen zastávat kromě truhlářské práce jakoukoliv. Tímto by bylo pomoheno ve věci naší organizace při výchově a výcviku nových pilotů. Soudruh žije poměrně v těžkých podmínkách, kde vlastně vůbec nebydlí jako člověk. Posuďte sami, mladý člověk žije a pracuje jinde a manželka také jinde, přitom ještě není žádný domov. Důležitá to možná pomozte mu i v této věci.

Věříme, že pochopíte o jakého člověka jde, který svůj veškerý volný čas dává kolektivu, přesto, že letiště na kterém koná činnost je v jiném kraji a na jiném okrese význam však zůstává stejný. Připravovat mladé lidi na nejčestnější povinnost každého občana, na obranu naší vlasti.

Současně vás žádáme o podání zprávy zda s. Petřík bude mít nějakou naději na zlepšení situace v obou uvedených případech.

Děkujeme vám za poskytnutou pomoc a jsme se soudružským pozdravem "Čest práci"

Náčelník letiště Svazarmu  
z s t i P o d h o ř a n y u Č á s l a v i  
V r š o v s k ý "duard

*Vršan*

#### 4.prosince 1961

Opis tabulky hlášení resursů:

typ	imatrikulace	Celkový nálet hod., min.	Celkový počet startů
VT-109 „Pionýr“	OK-4165	556,10	2377
VT-109 „Pionýr“	OK-3253	607,02	4030
VT-109 „Pionýr“	OK-2243	862,08	6056
VT-25 „Šohaj“	OK-3090	917,21	1966
VT-125 „Šohaj 2“	OK-0744	833,27	1245
VT-125 „Šohaj 2“	OK-0723	848,23	1127
VT-425 „Šohaj 3“	OK-0711	721,16	847
VT-7 „Luňák“	OK-0816	421,30	760
L-13 „Blaník“	OK-9848	183,06	333

#### 8.prosince 1961

Opět zasedá Rada AK a usnáší se, že náčelník a členové Rady podniknou „soudružské“ návštěvy do okolních aeroklubů, aby získali informace o systému jejich práce. Informativní cesta se uskutečnila 17.12.1961, kdy Aeroklub Vysoké Mýto a Moravská Třebová navštívili Voženílek, Petřík a Smola, do Dvora Králové a Jičina zavítali Klínský, Vršovský a Vršovská, v Příbyslavi a Chotěboři „rozumy sbírali“ Tichý, Jeník a Horáček, exkurzi do Žamberka a Jaroměře provedli Lýr, Štrych, Ruml a Jurajda.

#### 18.prosince 1961

Je to poslední zasedání Rady AK v letošním roce a koná se na půdě Okresního výboru Svazarmu v Pardubicích.

Je důležité vzpomenout, že nastalá spolupráce OV Svazarmu Pardubice s AK Podhořany spočívala zejména v tom, že aeroklubu byly zdarma poskytovány schůzovní místnosti pro zasedání Rady AK, případně členské schůze. Největší přínos této spolupráce však byl v zabezpečení učebny OV Svazarmu pro účely konání teoretického školení budoucích pilotů v zimním období.

Ale zpět k zasedání Rady AK. To hodnotilo výsledek návštěv ve vybraných aeroklubech sice kladně, ale nedošlo k žádným konkrétním závěrům, které by měly výrazně posunout kupředu práci aeroklubu.

Všude totiž byly nějaké problémy, ale, jak moudře pravil člen Rady AK Klínský: vše je v lidech!

Nakonec bylo konstatováno, že to, co se týká lidského potenciálu, nemělo by být předmětem stesků. Naopak! Jen málokterý navštívený aeroklub se mohl chlubit takovým budovatelským nadšením, které na letišti v Novém Dvoře doposud panovalo.

Jistě, byly nějaké excesy, kdy někteří řady členů aeroklubu opustili z důvodů jiných než politických, byly znát generační rozdíly, kdy zejména starší piloti se k pracovnímu úsilí stavěli vlažně, kdy ani někteří instruktoři svoji kvalifikaci nebrali jako poslání. Aeroklub, jako celek, však snesl docela přísná měřítká.

Byla zpracována roční hlášení, z nichž bylo jasně patrné, že i při budování logistického zázemí, které zabralo spoustu času a pracovního nasazení, se létalo poměrně hodně. Posuďte sami: bylo provedeno celkem 2233 startů, z toho 1736 navijákem a 497 v aerovleku, na větroních a kluzácích bylo odlétáno 818 hodin a 25 minut. Vlečný aeroplán Z-226 OK-MPL pro aeroklub nalétal celkem 134 hodin a 38 minut při 525 startech. A to vše při vyhlášené rovné stovce letových dnů! Nebýt tragické havárie Josefa Měřejovského, dalo by se říci: úspěšný rok!

Rada AK se usnesla na termínu prvního zasedání v roce 1962, a to na pátek 5.1.1962 a na termínu svolání členské schůze v termínu 7.1.1962.



Bez projednání a bez pověření Rady AK odesílá náčelník Vršovský k rukám náčelníka VČKA mjr. Medrického tento dopis:

Podhořany 18.12.1961

věc: informace o výstavbě  
zaslání.

S v a z a r m  
letiště V Č K A  
H o ř i c e  
s. mjr. M e d ř i c k ý.

Soudruhu náčelníku, pokládám za nutné vás informovat o výstavbě hangáru a přípravě stavby ubytovny a garáží na letišti v Podhořanech.

- 1./ Hangár Hrubá stavba jest hotova. Přístavek jest uvnitř omítnut azasklena okna, zbývá zasadit dveře a vrata dílny. Betonová plošina před hangárem jest dokončena. Příjezdová komunikace jest hotova zhruba, zbývá provést asfaltový postřik a uložení obrubníků. U hangáru zbývá osadit vrata a provést omítky a elektroinstalaci.
- 2./ Garáže Projektově jest stavba připravena. Projekt jest v současné době na OSP v Chrudimí u technické kontroly. Zahájení výstavby garáží započne 2.1.1962. Zbývá ještě vyrovnat dluh u s. Syrůčka kdy mu dluží KV za měsíc květen odměnu. Žádám vás o přešetření zda KV již Syrůčkovi zaplatil, když ne tak prosíme o vyrovnání, neboť s. Syrůček provede projekt na svedení povrchové vody.
- 3./ Přístavba ubytovny jest rovněž projektově spracována. Zde se setkáváme opět s nepochopením KV. S. Jarkovskému jsem předal podklady a smlouvu o dílo sepsanou se s. Haneyem, projektantem který práci provádí. Jmenovaný soudruh nám nyní oprávněně projekt nechce vydat neboť KV nezaplatila částku za 7 měsíců prací. Tímto se nám opět protahují administrativní pochody. Soudruzi na KV si ani neuvědomují že tímto nám vznikají různé cesty do Prahy navíc. Investiční odd. UV Svazarmu nám neschválí každý projekt zvlášť, protože schvalovací protokol vystavuje na celou etapu najednou.

Z těchto důvodů vás žádám o patřičnou urgenci, aby účtárna KV vyrovnala dlužné částky abychom mohli včas celou věc uvést na správnou míru. Soudruhu náčelníku budete-li moci podejte mě zprávu kdy je možné očekávat zaplacení projektu. Děkuji vám za pomoc a přeji vám mnoho zdraví do nového roku 1962.

Náčelník letiště

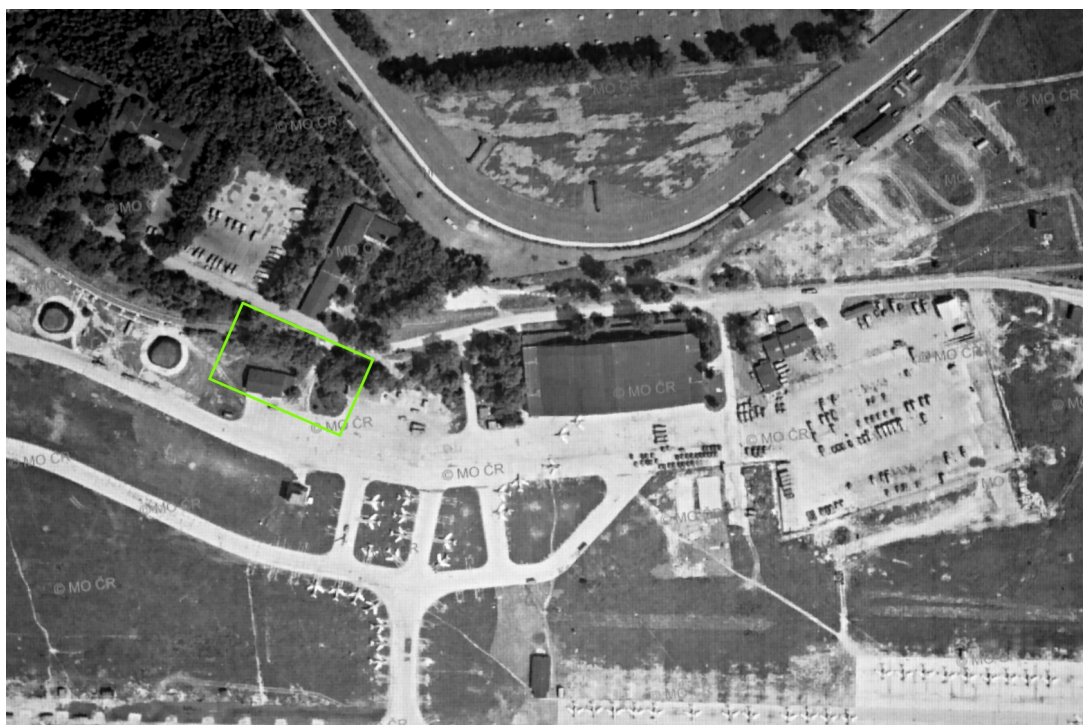
Vršovský Eduard



*Hangár konečně pod střechou; Nový Dvůr, prosinec 1961*

A nakonec povídání o tomto roku jedna zajímavost: na přiloženém snímku ([www.cenia.cz](http://www.cenia.cz)) části pardubického letiště z června 1961 je zeleným obdélníkem vyznačeno místo, kde v minulosti stál hangár VAP.

Jen na tomto snímku je na stáních zachyceno 45 letounů (pravděpodobně MiG-15 a MiG-17), na dalších pořízených snímcích lze napočítat zhruba další tři stovky!



*Na snímku je zachycena část pardubického závořiště - zatáčka „U hangáru“*

*(pozn.aut.: podle zveřejněných údajů VHÚ bylo ve stavu armádního letectva ČSLA v tuto dobu evidováno 1183 bojových letadel)*