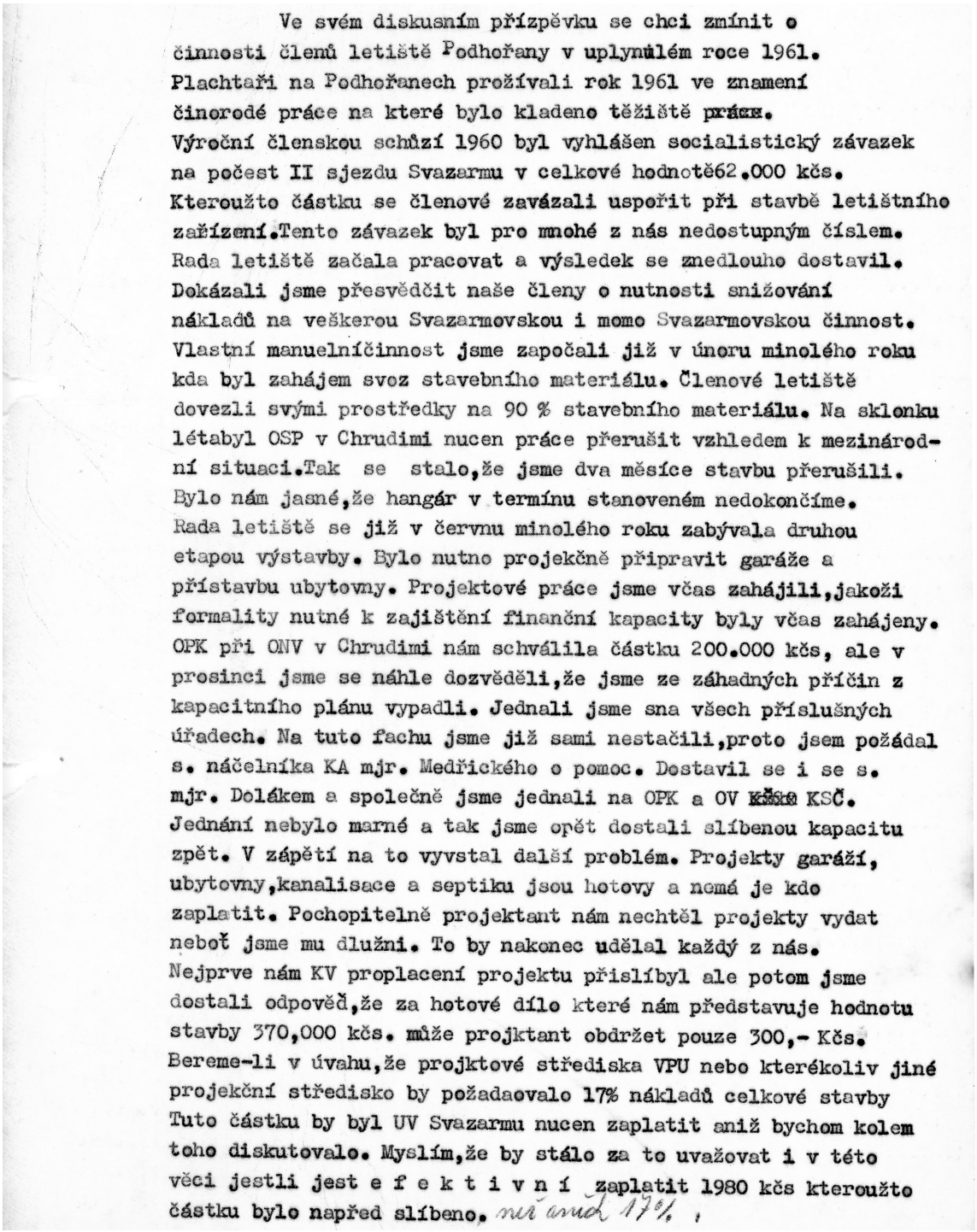
1962

5.ledna 1962

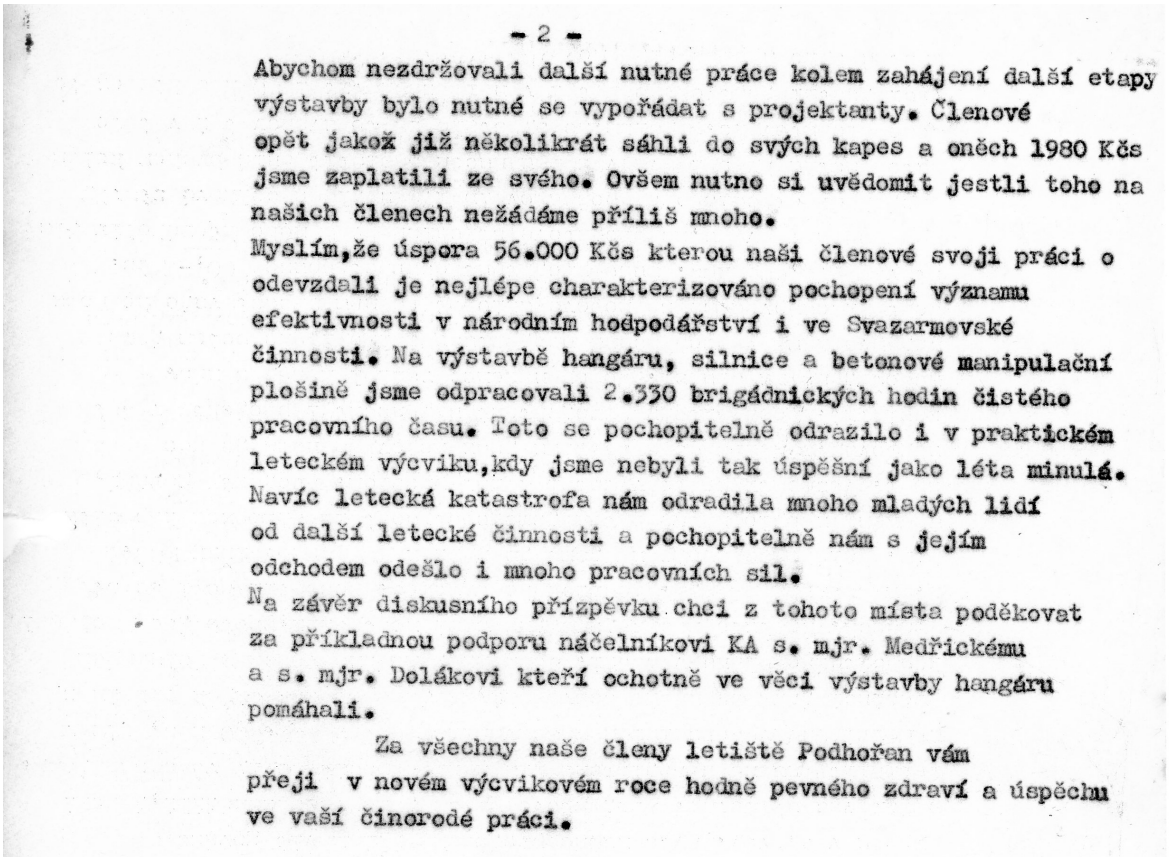
V prostorách OV Svazarmu Pardubice se schází Rada AK v podstatě jen proto, aby zkontrolovala připravenost nedělní členské schůze.

7.ledna 1962

Členská schůze aeroklubu se tentokrát odbyla v zasedací místnosti OV Svazarmu Pardubice, a protože jí předcházela (5.11.1961) výroční členská schůze, zasedání se omezilo více méně pouze na poslech „zprávy“, kterou připravil náčelník Vršovský:



Ve svém diskusním přízpěvku se chci zmínit o činnosti členů letiště Podhořany v uplynulém roce 1961. Plachtaři na Podhořanech prožívali rok 1961 ve znamení činorodé práce na které bylo kladeno těžiště práce. Výroční členskou schůzí 1960 byl vyhlášen socialistický závazek na počest II sjezdu Svazarmu v celkové hodnotě62.000 kčs. Kteroužto částku se členové zavázali uspořit při stavbě letištního zařízení.Tento závazek byl pro mnohé z nás nedostupným číslem. Rada letiště začala pracovat a výsledek se znedlouho dostavil. Dokázali jsme přesvědčit naše členy o nutnosti snižování nákladů na veškerou Svazarmovskou i momo Svazarmovskou činnost. Vlastní manuelníčinnost jsme započali již v únoru minolého roku kda byl zahájem svoz stavebního materiálu. Členové letiště dovezli svými prostředky na 90 % stavebního materiálu. Na sklonku létabyl OSP v Chrudimi nucen práce přerušit vzhledem k mezinárodní situaci.Tak se stalo,že jsme dva měsíce stavbu přerušili. Bylo nám jasné,že hangár v termínu stanoveném nedokončíme. Rada letiště se již v červnu minolého roku zabývala druhou etapou výstavby. Bylo nutno projekčně připravit garáže a přístavbu ubytovny. Projektové práce jsme včas zahájili,jakoži formality nutné k zajištění finanční kapacity byly včas zahájeny. OPK při ONV v Chrudimi nám schválila částku 200.000 kčs, ale v prosinci jsme se náhle dozvěděli,že jsme ze záhadných příčin z kapacitního plánu vypadli. Jednali jsme sna všech příslušných úřadech. Na tuto fachu jsme již sami nestačili,proto jsem požádal s. náčelníka KA mjr. Medřického o pomoc. Dostavil se i se s. mjr. Dolákem a společně jsme jednali na OPK a OV KSČ. Jednání nebylo marné a tak jsme opět dostali slíbenou kapacitu zpět. V zápětí na to vyvstal další problém. Projekty garáží, ubytovny,kanalisace a septiku jsou hotovy a nemá je kdo zaplatit. Pochopitelně projektant nám nechtěl projekty vydat neboť jsme mu dlužni. To by nakonec udělal každý z nás. Nejprve nám KV proplacení projektu přislíbyl ale potom jsme dostali odpověď,že za hotové dílo které nám představuje hodnotu stavby 370,000 kčs. může projktant obdržet pouze 300,- Kčs. Bereme-li v úvahu,že projktové střediska VPU nebo kterékoliv jiné projekční středisko by požadaovalo 17% nákladů celkové stavby Tuto částku by byl UV Svazarmu nucen zaplatit aniž bychom kolem toho diskutovalo. Myslím,že by stálo za to uvažovat i v této věci jestli jest e f e k t i v n í zaplatit 1980 kčs kteroužto částku bylo napřed slíbeno. než aniž 17%.



- 2 -

Abychom nezdržovali další nutné práce kolem zahájení další etapy výstavby bylo nutné se vypořádat s projektanty. Členové opět jakož již několikrát sáhli do svých kapes a oněch 1980 Kčs jsme zaplatili ze svého. Ovšem nutno si uvědomit jestli toho na našich členech nežádáme příliš mnoho.
Myslím,že úspora 56.000 Kčs kterou naši členové svoji práci o odevzdali je nejlépe charakterizováno pochopení významu efektivnosti v národním hodpodářství i ve Svazarmovské činnosti. Na výstavbě hangáru, silnice a betonové manipulační plošině jsme odpracovali 2.330 brigádnických hodin čistého pracovního času. Toto se pochopitelně odrazilo i v praktickém leteckém výcviku,kdy jsme nebyli tak úspěšní jako léta minulá. Navíc letecká katastrofa nám odradila mnoho mladých lidí od další letecké činnosti a pochopitelně nám s jejím odchodem odešlo i mnoho pracovních sil.
Na závěr diskusního přízpěvku chci z tohoto místa poděkovat za příkladnou podporu náčelníkovi KA s. mjr. Medřickému a s. mjr. Dolákovi kteří ochotně ve věci výstavby hangáru pomáhali.

Za všechny naše členy letiště Podhořan vám přeji v novém výcvikovém roce hodně pevného zdraví a úspěchu ve vaší činorodé práci.

19.ledna 1962

Opět zasedá Rada AK, která má za úkol zpracovat plán akcí nejen leteckých, ale zejména pracovních.

Podle přijatého harmonogramu výstavby by se v jarních měsících mělo začít s demolicí hangáru č.1 (u silnice), k němuž již bylo vydáno demoliční povolení. Současně se měly zahájit přípravné práce druhé fáze výstavby, tj. garáží pro pozemní techniku.

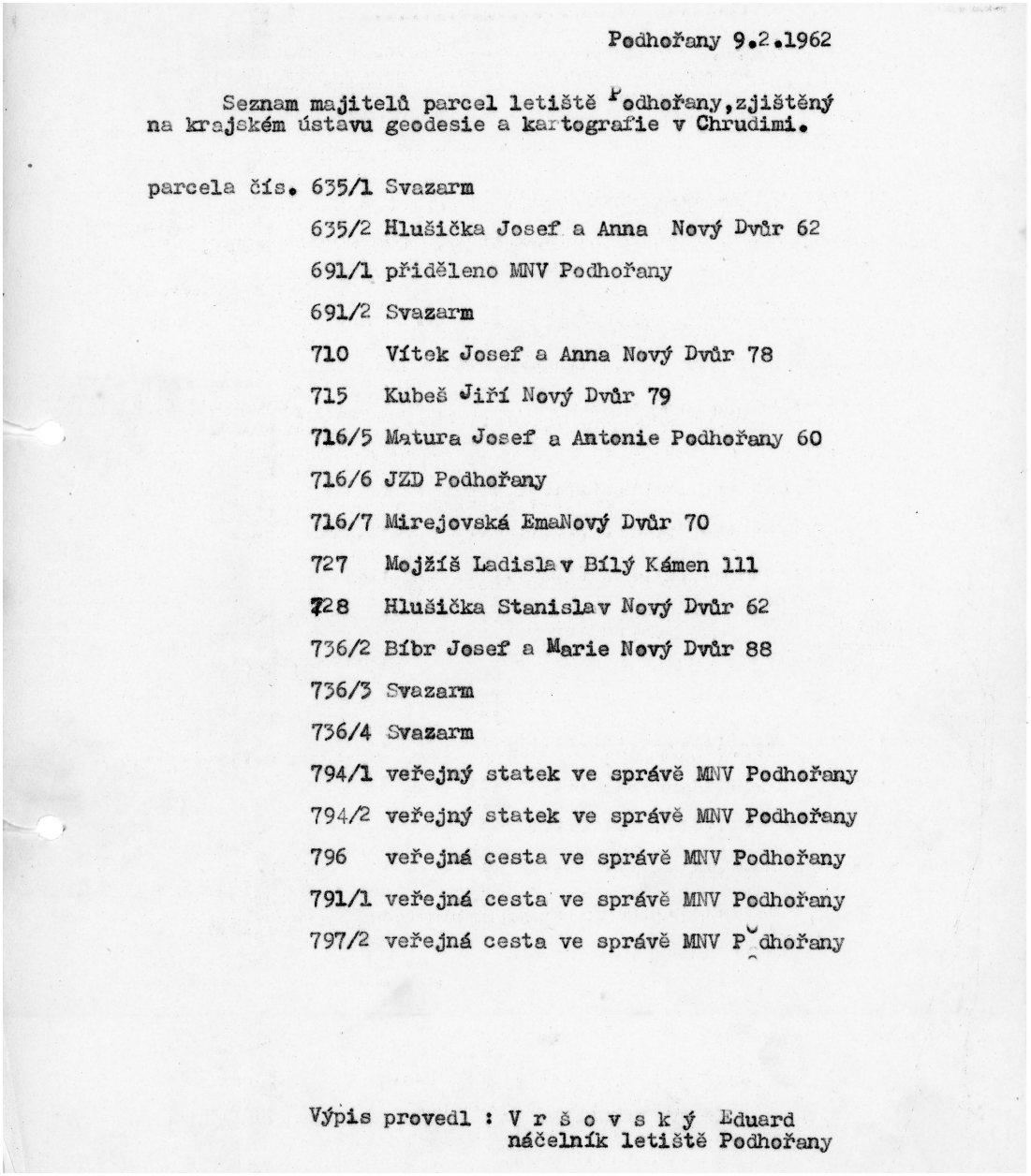
Bohužel, celý plán stavebních prací předpokládal dokončení stavby hangáru. Ta však byla v takovém skluzu, že padly všechny ostatní termíny. Muselo se tedy začít improvizovat zejména se subdodavatelskými smlouvami a termíny jejich plnění, což byla práce velmi nesnadná.

Členové „výstavbové“ komise Jeník, Švabenský a Klínský museli vést mnohá obtížná jednání, aby u jednotlivých subdodavatelů zajistili přeplánování dodávek prací či materiálu do roku 1962, což v dobách tehdejšího centrálně plánovaného hospodářství byl „kumšt“. Nicméně známosti, někde i sliby jistých protislužeb či „všimné“ udělaly své a harmonogram prací mohl doznat změn.

Mimo to Svazarm zjistil, že v mnohých případech jsou pozemky jeho letišť administrativně i majetkově nevypořádány, což byl i případ letiště na Novém Dvoře.

Prostřednictvím KV Svazarmu a Krajských aeroklubů byl vydán příkaz jednotlivým náčelníkům letišť prověřit na příslušných katastrálních úřadech skutečný stav majetkoprávních vztahů.

Rada AK se o tomto příkazu dověděla, až když zpráva byla náčelníkem Vršovským vypracována a odeslána. Tehdy však nebyl důvod seznam kontrolovat, protože panovala jistá důvěra v jeho spolehlivost. Nikoho ani nenapadlo, že by něco mělo být špatně!



Podhořany 9.2.1962

Seznam majitelů parcel letiště Podhořany, zjištěný na krajském ústavu geodesie a kartografie v Chrudimi.

parcela čís. 635/1 Svazarm
635/2 Hlušička Josef a Anna Nový Dvůr 62
691/1 přiděleno MNV Podhořany
691/2 Svazarm
710 Vítek Josef a Anna Nový Dvůr 78
715 Kubeš Jiří Nový Dvůr 79
716/5 Matura Josef a Antonie Podhořany 60
716/6 JZD Podhořany
716/7 Mirejovská EmaNový Dvůr 70
727 Mojžíš Ladislav Bílý Kámen 111
728 Hlušička Stanislav Nový Dvůr 62
736/2 Bíbr Josef a Marie Nový Dvůr 88
736/3 Svazarm
736/4 Svazarm
794/1 veřejný statek ve správě MNV Podhořany
794/2 veřejný statek ve správě MNV Podhořany
796 veřejná cesta ve správě MNV Podhořany
791/1 veřejná cesta ve správě MNV Podhořany
797/2 veřejná cesta ve správě MNV Podhořany

Výpis provedl : V r š o v s k ý Eduard
náčelník letiště Podhořany

Soupis pozemků provedený náčelníkem Vršovským; Nový Dvůr, 9.2.1962

Dnes těžko hledat příčinu, zda náčelník Vršovský si chtěl jen ulehčit práci tím, že do seznamu zahrnul pouze pozemky zcela včleněné do rozlohy letiště nebo snad mu nepřišlo důležité zahrnout do seznamu pozemky, které letiště svým vytýčením zabíralo jen z části. Jednalo se o tyto pozemky k.ú. Podhořany: 605/1, 605/6, 605/7, 696, 697/1, 697/2, 698, 699, 702/1, 702/2, 702/3, 703/1, 703/2, 704/1, 704/2, 705, 706, 707, 708, 709, 711, 712, 713, 714, 716/1, 716/2, 716/3, 716/4, 716/8, 720, 722, 723, 724, 729, 730/1, 730/2, 731/1, 731/2, 732/2, 736/1, 736/5, 736/6, 736/7.

Nutno však také přiznat, že byť ze zjišťovaných skutečností vyplývala řada nesrovnalostí i na jiných letištích v republice, snad právě proto Svazarm to už dál neřešil a celou záležitost považoval za „status quo“.

21.ledna 1962

První letový den!

Náčelník Vršovský před nastoupenou jednotkou; Nový Dvůr, leden 1962

Přestože napadlo trochu sněhu a ani přes den teploty nepřekročily 0^0 C, schází se na letišti 22 pilotů k přezkušovacím letům na navijáku, které s nimi prováděl náčelník Vršovský. Létalo se se dvěma „Pionýry“ OK- 2243 a 3253 a první na řadu se k přezkoušení dostali instruktoři.

Ti, co při letovém provozu neměli nějakou funkci v letištní směně, si krátili čas čekání na svůj let pomocí Čoudovi se stavbou „sněhového obydlí“.

Pilot Čouda a jeho iglú; Nový Dvůr, leden 1962

11.února 1962

Počasí dovolilo zorganizovat druhý letový den. Opět se létalo na navijáku se cvičnými kluzáky VT-109 OK-2243 a 3253. A protože od minula již byla náčelníkem přezkoušena většina instruktorů, dočkala se přezkoušení i většina přítomných pilotů.

Svou premiéru na novodvorském letišti si jako plachtařský instruktor odbyl Josef Petřík, který tak rozšířil řady instruktorského sboru. Jak se ale ukázalo, nebylo to však na dlouho.

16.února 1962

Schází se Rada AK a krom jiného schvaluje žádost Františka Pletánka k motorovému výcviku. Ten by měl probíhat v Chrudimi formou intenzivního výcviku v jarních měsících.

Po zkušenosti z minulého roku však není mnoho těch, kdož by věřili, že se podaří vycvičit nové motorové piloty a to i proto, že pro rok 1962 byl plán výcviku v aeroklubech ústředím Svazarmu pronikavě snížen. Byly stanoveny limity pro jednotlivé stupně výcviku se záměrem snížit náklady na provoz, bez ohledu na ekonomické využití letecké techniky (čerpání resursů).

Přestože závěry II. celostátního sjezdu Svazarmu (16.-18.6.1961) vyzněly optimisticky, počátek roku a s ním přijatá redukce výcvikového plánu napříč všemi leteckými kategoriemi, dávaly spíš za pravdu těm, kteří předvídali brzkou reorganizaci.

Tyto starosti však pro Radu AK zatím nebyly prioritní. Na stole ležely přihlášky k výcviku cca 12 nových žáků, které bylo nutné zadat příslušným orgánům k prověření. Stejně tak na nové prověření čekaly kádrové materiály pilota Ladislava Šatného, který přišel do aeroklubu z AK Tábor již loňského roku.

Spousta práce na hangáru čekala, až počasí dovolí v pokračování. Hangár sice již byl „pod střechou“, ale bez omítek i pojízdných vrat a zatím spíš připomínal jen venkovskou stodolu, ve které byla prozatímně garážována pozemní technika.

Část masopustního průvodu u rozestavěného hangáru; Nový Dvůr, únor 1962

18.února 1962

Opět byla svolána členská schůze. Tentokráte se obešla bez obligátních projevů a hodnocení i bez návštěvy potentátů nejrůznějších stupňů. Schůze se odbývala v ryze pracovním duchu. Byl jen konstatován stav prací dohotovených a očekávaných. Jedněch bylo málo, druhých moc!

Proto ze schůze vyplynul závazek členů aeroklubu, který pro rok 1962 obsahoval provedení výkopů základů pro přístavbu ubytovny včetně výkopů pro kanalizaci a septik, pro sklad APH, LPH a olejů, základů pro garáže.

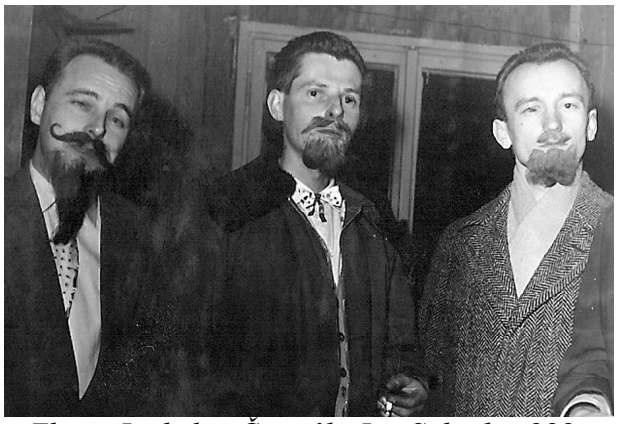
Nutno v této souvislosti podotknout, že závazek byla jedna věc, ale ta druhá byl chod událostí, který nedovolil, aby byl závazek naplněn na 100%.

Členská základna byla seznámena i s nutnými úkony, které byly provedeny na poli kultury k zabezpečení tradičního „Plesu omašlených dam a vousatých pánů“. Ten se uskuteční příští sobotu v „Hotelu Franc“.

A aby se pánové na plese mohli chlubit mužnými kníry či plnovousy, bylo z fundusu maskérny Východočeského divadla Pardubice opět zapůjčeno několik sad těchto nezbytných pánských ozdob.

24.února 1962

Zleva: Jaroslav Buben, Petr Beneš, Ladislav Čermák



Zleva: Ladislav Čermák, Jan Sobotka, ???

Zleva: Karel Svoboda, Václav Maštalíř, Vladimír Nekoksa

Zleva: ???, Václav Maštalíř, ???

Jak vidno z přiložených fotografií, zábava to byla nejspíš vydařená! Měla však jednu vadu. Zdaleka se z kapacitních důvodů tanečního sálu „Hotelu Franc“ nedostalo na všechny příchozí, zejména na ty z přilehlých obcí! A tak „kulturní referent“ Rady AK Čouda-Čermák dostal za úkol zorganizovat ještě jednu lidovou zábavu s tanci a zpěvem, tentokrát výhradně pro místní obyvatele.

25.února 1962

Probíhají imatrikulace kluzáků. Jejich provádění je osobně přítomen náčelník VčKA Medřický, který po nezbytném „kafíčku“ si s Vršovským dává tři lety na „Blaníku“ OK-9848, čímž je imatrikulace pokládána za vyřízenou.

26.února 1962

Do revize je odvezen VT-109 „Pionýr“ OK-2243, ale od VčKA je dán příslib, že začátkem sezóny bude na Nový Dvůr zapůjčen OK-3242, který původně létal v tehdy již zrušeném Aeroklubu Hradec Králové.

3.března 1962

Onu sobotu se opět v „Hotelu Franc“ uskutečnila taneční zábava s mottem: „Sblížení obyvatel s letištěm“. Počasí bylo příznivé, očekávání veliké! Žel, nenaplnilo se. Přestože

občerstvení a nápoje byly „hoteliérem“ panem Francem zajištěny opět na vysoké úrovni a kapela se snažila, seč mohla, taneční parket byl povětšinou prázdný.

Možná i tak trochu podceněná propagace byla na vině, že sál nepraskal ve švech jako obvykle.

S tím, jak se ručičky nástěnných hodin pomalu blížily k půlnoci, sál se postupně vylidňoval, až kapela vyhrávala asi už jen půltuctu známých místních štamgastů, kterým „konečnou“ vystavil pan Franc, když zahalil výčep a odebral se na kutě.

Z ekonomického hlediska byla akce tak trochu propadák. Vstupné zdaleka neuhradilo náklady živé hudby, ale z hlediska společenského byl přínos patrný, protože oněch šest místních „posledních mohykánů“ bylo i nadále platnými pomocníky při budovatelském úsilí aeroklubu.

16.března 1962

Z tohoto zasedání Rady AK vyplynulo, že je nutné opět svolat členskou základnu a zmobilizovat všechny síly k pracovní činnosti. Klínskému a Jeníkovi se totiž na příslušných místech podařilo vylákat přísliby k dokončovacím pracím na hangáru.

Protože rozhodnutí Rady AK o svolání členské schůze bylo silně tlačeno časem, byl stanoven termín na 18.3.1962, což bylo za dva dny! Nebyl tedy již čas na rozeslání pozvánek poštou, a tak každý člen Rady dostal za úkol konkrétní část členů obvolat telefonem.

18.března 1962

Mělo-li být telefonické svolání členské základny experimentem, je nutné konstatovat, že tento nevyšel. Na letišti se opět sešla jen skupina těch, kteří na letiště jezdili pravidelně. A to dalo impuls k tomu, aby se členská základna prověřila. „Papírově“ měl aeroklub cca 60 pilotů a žáků, ale jak bylo známo z historie, každým rokem se situace měnila. Mnozí létání během roku zanechali, odešli a už o sobě nedali ani vědět. A protože Svazarm prostřednictvím svých krajských aeroklubů pro rok 1962 stanovil notně omezené výcvikové kvóty, bylo nutné udělat v létajících „pořádek“, aby bylo jasno v tom, kolik nových žáků plachtařského výcviku bude možno v tomto roce přijmout.

Iniciativy se ujal Vršovský a rozeslal mnoho podobných dopisů.

19.března 1962

Podhořany 19.3.1962

věc: docházka-
s. Jánský Lubomír.

Soudruhu,rada letiště a členská schůze se zabývala tvoji dlouhodobou nečinností na letišti KA v Podhořanech. Víš sám dobře že tvůj instruktor ti dával vše aby ~~strx~~ s tebe byl dobrý plachtař. Nyní však konstatujeme,že jsme se asi mýlili. Protože od prázdnin to je téměř víc jak půl roku o sobě nedáš vědět. Nechceme tě nějak odsuzovat, ale víš co jest slušnost,doufáme že nám alespoň napíšeš když uš nechceš chodit mezi nás. Je však škoda,že jsi zaplatil přízpěvky. Tak ti dáváme do tohoto pátku na rozmýšlenou, buď příjdeš ,nebo napíšeš jak si představuješ další leteckou činnost ,nebo s tebou přestaneme počítat. Tak si vyber ale hlavně nám to prosímtě oznam ať už je to jak koliv.

Náčelník letiště V r š o v s k ý Eduard

Kopie jednoho konkrétního dopisu, který stylizoval náčelník Vršovský; Nový Dvůr, 19.3.1962

Stejného dne píše náčelník Vršovský i náčelníkovi KaVČ mjr. Medřickému. Krom nepodstatných informací osobního charakteru, dokumentuje náznaky korupčního jednání na krajské úrovni (pouze částečná úhrada výcviku v autoškole!) či nedodržování a úmyslné porušování leteckého zákona (praktické létání bez příslušných osvědčení!).

Vskutku zajímavé počtení!

věc: cestovní účet
zaslání.

Podhořany 19.3.1962

S v a z a r m,
VČKA- letiště
H o ř i c e v Podkrkonoší

s. mjr. M e d ř i c k ý

136,40

s. Náčelníku, telefonicky jsem vás scháněl od soboty a nedohonil jsem vás. Mám připomínku k rozkazu náč. č.3 ,kde se praví o povolování cest předem. Domnívám se,že asi neuspěju ,když cesty budu muset vyžadovat s těchto důvodů. Jezdím převážně do Chrudimi, Pardubic, Prahy a H. Králové. Cesty do Chrudimi vykonávám za účelem investiční výstavby a jsou nutné a mnohdy neodkladné vzdledem k potřebám stavby a v současné době,přípravy výstavby druhé etapy. Do Pardubic jezdím každý pátek za účelem schůzí rady letiště a školení pilotů. Tyto cesty jsou dle mého názoru opět nutné proto, že centrum našich členů a také pozemní činnosti jest v Pardubicích. Musíme mít neustále spolu styk a lidi musí neustále právě v zimě stále být vůči letišti něčím zaměstnáni. Tím,že dojíždím za touto prací docílili jsme celkem značné zlepšení v docházce a práci všeobecně. Do Prahy jezdím výlučně pro potřeby přípravy projekce a budu absolvovat ještě maximálně dvě cesty do odsouhlasení dokumentace na UV Svazarmu. Do Hradce jezdím za účelem IMZ.

Žádám vás proto o souhlas jestli mohu dále používati autobusu, protože jiného spojení nemám na uvedená místa,t.j. Pardubice, Chrudim, Praha a H. Králové.
Cestovné neúčtuji když se dá jezdit na motocyklu. V současné době nechci riskovat svoje„mizerné„zdraví.
Dále vás žádám o sprostředkování u s. předsedy KV potvrzení o povolení provedení autoškoly/rozšíření a vyškolení za částečnou úhradu/ tak jak jsme žádali již písemně s. předsedu KV pro soudruhy projektanty A n d ě l a a H a n e y e. Vešel jsem ve styk se s. náč. autoučiliště v Pardubicích a říkal jsem mu,že je to usnesení KV a on mě sdělil,že žádné usnesení nezná a že potřebuje písemný souhlas od s. předsedy KV. Proto vás žádám o zaslání tohoto papíru do Podhořan pokud budete mít čas.

V poslední řadě vás žádám o zaslání alespoň nějakého ptvrzení že mám pilotní diplom IV tř. na prodloužení, nebo zaslání mého pilotního diplomu. Stalo se mi totiž v Kunovicích,že dispečer celkem právem na mě chtěl doklady pilotní a já jsem nic neměl a on mě chtěl poslat domů autostopem. Mám před sebou cestování do Trenčína a tak bych opravdu nerad tím autostopem jel zpátky.

V příloze zasílám zápis ze schůze/členské schůze/ za měsíc březen.
Děkuji vám za vyřízení mých žádostí.

Náčelník letiště V r š o v s k ý Eduard

15.dubna 1962

Na letiště přibyl slíbený „Pionýr“ VT-109 OK-3254.

23.dubna 1962

Byla zahájena „přeletová sezóna“. Na návratovou stovku, Podhořany - Český Brod - Podhořany, se vydali Vršovská (VT-425 OK-0711) a Petřík (VT-125 OK-0744), přičemž prvně jmenovaná přistála na cestě tam, v Kolíně. Petřík doletěl až do Českého Brodu, ale i pro něj musela zaletět vlečná.

Vlečná Z-226B OK-MPL; Nový Dvůr, duben 1962

24.dubna 1962

Ačkoli dosud byla účast leteckých složek Svazarmu při oslavách „Svátku práce“ více méně dobrovolná a členové aeroklubů svým způsobem rádi a s hrdostí svůj sport představovali široké veřejnosti, toto se změnilo v direktivu.

Z rozkazu náčelníka VčKA mjr.Medřického č.5:

„Májové oslavy – nařízení.

Dne 1.května na oslavy 1.máje zúčastní se všechna letiště VčKA slavnostních průvodů v rámci okresů nebo místních oslav. Žádám náčelníky letišť o zajištění důstojného vystoupení našich členů, aby tak bylo dokázáno, že svazarmovští letci jsou ukáznění, a že jejich vystupování je vzorné i na veřejnosti. Na den 1.května je provoz ZASTAVEN pro celý kraj.“

A rázem bylo po dobrovolnosti!

25.dubna 1962

Bez jakéhokoliv předchozího upozornění, varování či zdůvodnění dorazil do aeroklubu následující dopis:

SVAZ PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDOU
KRAJSKÝ AEROKLUB
Hradec Králové I, Náměstí Velké říjnové revoluce 511 - Telefon 4004

Zvýšenou branností k budování a obraně vlasti!

Č. j.

Dne 25. dubna 1962

Věc

Tit.
L e t i š t ě
P o d h o ř a n y .

Na podkladě upřesňování evidence členů na ÚV Svazarmu a dodatku k = Souboru směrnic = str. 185 odst. 11 dochází u některých z Vašich členů k následujícím změnám v let. odbornosti :

P e t ř í k Josef - zastavit činnost motorovou
M o r a v e c Stan. - " " bezmotorovou
D r t i n a Frant.- " " bezmotorovou

Příslušné letecké průkazy zašlete k opravě na KA.

Náčelník VČKA :
m a j o r M e d ř i c k ý Miloslav

1801

Na Františka Drtinu, který značně omezil svou bezmotorovou letovou činnost, dopis „nezabral“ a dál se věnoval výhradně motorařině. Ani Stanislav Moravec si své „plachtařské papíry“ ihned neobnovil, ale jako motorový pilot-vlekař působil dál. Josef Petřík, který se s vervou zapojil do práce plachtařského instruktora, si oběhal vše potřebné a kvalifikace motorového pilota a vlekaře mu byla časem navrácena.

Přišlo na další přelety. Tentokrát byla volná cesta do Roudnice n.L. s návratem (200 km) a dařilo se Štrychovi s Keslarem (L-13 OK-9848) i Klínskému (VT-125 OK-0744).

Na stejnou trať s cílem uletět alespoň 50 km na „stříbrné céčko“ se s VT-109 OK-4165 do světa vydal Petr Beneš a podařilo se mu doletět až na letiště v Roudnici n.L., čímž splnil dvě podmínky zisku „stříbra“ (vzdálenost a převýšení) najednou. A protože „pětihodinovku“ měl už z minula, od té doby nese jeho plachtařský výkonnostní odznak č.2008.

Horáčkovi, který letěl Poličku s návratem (VT-125 OK-0711) nevyšla zpáteční cesta a přistál u Žumberku.

V kabině VT-125 OK-0744 Vladimír Klínský; Nový Dvůr, duben 1962

Petr Beneš u L-13 OK-9848; Nový Dvůr, konec dubna 1962

Mezinárodní situace nebyla nikterak růžová a vojenské letectvo se přes týden činilo, ale i přes permanentní hrozbu nukleárního konfliktu tak nějak platilo, že neděle je neděle a v neděli se „nemaká“, tudíž ani neválčí!

Proto, když aspoň trochu vyšlo počasí, vypisoval „Mistr“ Vršovský pilotům-sportovcům bez řečí letové rozkazy do všech možných koutů republiky. Současně začal „tlačil“ na výcvik žáků, a když bylo potřeba, šel krom vlekaře dělat i navijákaře nebo si sedl na traktor a tahal lana!

Mnozí, zvyklí na jeho filosofii letecký výcvik spíš přibržďovat - *„Létejte, chlapci, létejte! Ale jenom okruhy! Těch nikdy není dost.“* - nestačili na tu změnu v jeho chování zírat!

Eduard Vršovský a jeho „osobní“ stroj Z-226B OK-MPL; Nový Dvůr, červen 1962

(Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)

„Z Vršováka se stal v tu dobu opravdu obětavý náčelník, alespoň co se letového provozu týká. Pravda, k věcem kolem výstavby jsme ho s Jeníkem a Švabenským raději moc nepouštěli, ale někdy nebylo zbytí. My si nemohli pořád vybírat dovolenou a někam jezdit na jednání! On sice občas něco ´pokonil´, ale na druhou stranu musím přiznat, že někdy se mu podařilo vymámit ´z jalový krávy tele´. Dokonce i sám předseda Rady AK Josef Tichý, který Vršovskému do té doby nemohl zapomenout jeho dřívější podrazy, k němu zaujal smířlivější postoj.

Já bych řekl, že ta změna ve Vršovského chování nastala po jistém zasedání ÚV Svazarmu, kdy se po aeroklubech začala šířit ´zaručená´ informace, že chystanou reformu přežijí jen náčelníci letišť se solidní členskou a výcvikovou základnou. Tu se začal Vršovský o to svoje ´teplé místečko´ obávat a začal vystupovat jako neúnavný propagátor sportovního letectví, obětavý instruktor s moderními metodickými přístupy, všemi oblíbený a nepostradatelný.

Nás, kdož jsme už na letišti nějaký pátek prožili a věděli, o koho jde, ´opít rohlíkem´ nemohl, ale ti mladší mu to ´žrali´ plnými hrstmi, zejména proto, že opravdu protěžoval výcvik žáků s tím, aby do konce sezóny byli připraveni k pilotním zkouškám.“

26.dubna 1962

Přeletáři se opět vydávají tentokrát na různé tratě, ale moc se jim nedaří. Beneš měl letět do Poličky a zpět (VT-25 OK-3092), přistál ve Skutči, stejně jako Klínský, který letěl tutéž trať s VT-125 OK-0744. Heřmánek si naplánoval let do Šumperka (s VT-109 OK-3242), skončil v Žamberku. Vršovská (s VT-125 OK-0711) chtěla letět trojúhelník Podhořany - Přibyslav - Skuteč - Podhořany, ale nedostala se dál než do Chotěboře.

S letovým rozkazem odstartovali rovněž Horáček-Horáčková (L-13 OK-9848) a Šatný (VT-109 OK-3253), ale ti se ani na žádný přelet nevydali, protože se počasí rapidně zhoršovalo.

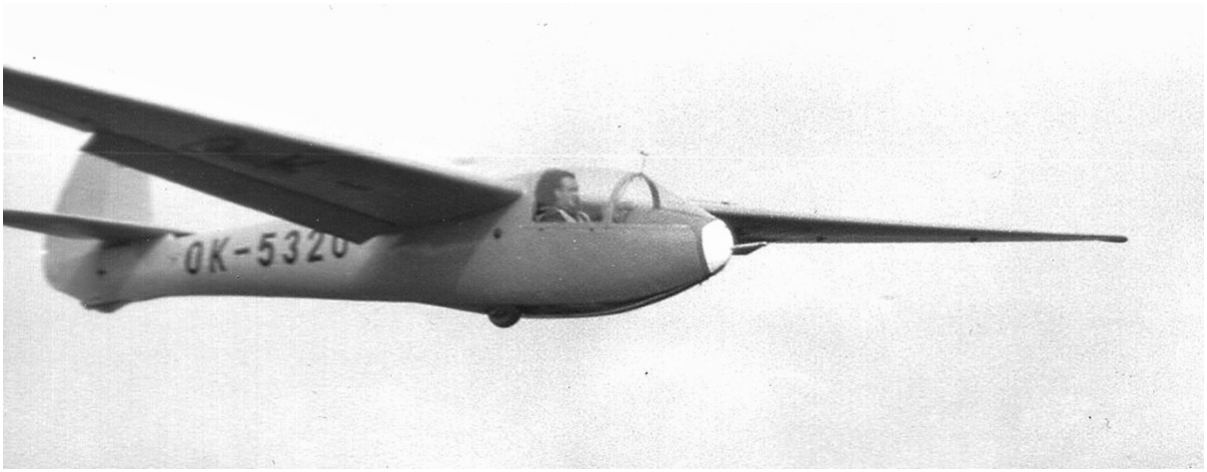
Start a přistání „od rokle“; Nový Dvůr, duben 1962

Zajímavostí bylo, že všichni, ač odstartovali v rozpětí jedné hodiny, byli zhruba po půldruhé hodině letu na zemi, až na Kezlara, který v okolí letiště poletoval přes 4 hodiny. To však dokázal jen díky svahovému proudění na hřebeni Železných hor.

Časoměřička Míla Jeníková, v pokleku Naděžda Vršovská; Nový Dvůr, květen 1962

8.května 1962

Tímto datem počínaje je do stavu bezmotorových letadel AK Podhořany zapsán kluzák VT-425 „Šohaj 3“ OK-5320, jako náhrada za vloni zrušenou „čtyřistapětadvacítku“ OK-5334.



VT-425 OK-5320, v kabině Vladimír Klínský; Nový Dvůr, květen 1962

9.května 1962

Opět se schází členská schůze. Tentokrát se řeší členská základna létajících, protože jak už výše bylo uvedeno, Svazarm prostřednictvím svých krajských aeroklubů pro rok 1962 stanovil notně omezené výcvikové kvóty. „Síto“ pro plachtařské žáky bylo toho roku opravdu husté a tak se do výcviku dostali pouze tito noví žáci: Vladimír Černík, Milan Jindřišek, Jan Mráček, Jaroslav Petřík, Vladimír Sůra a Jan Svoboda.

Přesto, že někteří z členů aeroklubu na základě výzvy z konce března dál na členství nereflektovali, zůstala členská základna včetně žáků na čísle 59.

Vladimír Klínský (vpředu) a Ladislav Šatný (vzadu) v L-13 OK-9848; Nový Dvůr, květen 1962

11.května 1962

„Strojíš si hubu do žebřin“, pravil náčelník Vršovský Petříkovi, ale rozkaz k letu mu podepsal. Ten rozkaz zněl na provedení cílového letu Semtěš (Podhořany) - Nové Zámky (cca 300 km) se „Šohajem“ VT-425 OK-5320, kterého Josef začal považovat za „své osobní éro“.

Pravdu měl „Mistr“! Za 37 minut byl Petřík na zemi a šťastný, že se mu na poslední chvíli povedlo dotáhnout se zpátky domů na letiště.

BILANCE Z PODHOŘAN

V roce 1961 jsme začali realizovat plán výstavby letiště. Uzavřeli jsme mnoho hodnotných závazků a s radostí sledujeme, jak se proměňují ve skutek.

Tak např. dokumentaci na stavbu hangáru jsme uskutečnili svépomocí. Zajistili jsme též dopravu stavebního materiálu, veškeré zemní práce, výkop, navezení navážky a vybetonování základů, navážku štěrku a veškeré zemní práce na betonovou manipulační plochu před hangárem, výkop silnice, vyštěrkování a uválcování.

Na výstavbě hangáru jsme odpracovali 2333 brigádnických hodin, což znamená úsporu 60 000 Kčs, tedy jednu čtvrtinu plánovaných nákladů. Nyní dokončujeme práce na elektroinstalaci. Máme před sebou

Dopisovatelé hlásí .....

*Do rubriky přispěli:

Dopisovatelé:

L. Čermák, R. Hončarenko, G. Schimik, K. Stawarzová a F. Tuháček

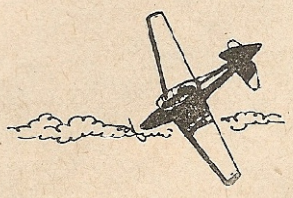
ještě mnoho úkolů, jejichž splněním uspoříme z celkové částky rozpočtu další tisíce korun.

Rada letiště spolu s náčelníkem, soudruhem Vršovským, se podílí na všech akcích, které mají zpříjemnit prostředí na letišti. Právě nyní uskutečňuje přípravné práce na II. etapu výstavby letiště. Členové stavební komise, soudruzi Vršovský, Švabenský a Klínský, pracují velmi dobře a jsou ve stálém styku s investičním oddělením ÚV Svazarmu.

Členové letiště plní i jiné úkoly: loni jsme odpracovali 300 brigádnických hodin na pomoc zemědělství, při údržbě materiálu pak 2555 hodin; již několik let vedeme modelářský kroužek na devítiletce v Podhořanech; SZBZ se zúčastnilo 100 % našich členů, další branné cvičení bude v dubnu; s radou letiště velmi dobře spolupracují členové revizní komise, soudruzi Matuška, Jurajda a Bednář; i letištní skupina ČSM se velkou měrou podílí na výstavbě a životě na letišti.

Věříme, že s dobrým kolektivem, který na letišti Podhořany je, dokážeme splnit všechny úkoly, které nás čekají.

L. Č.



16.května 1962

V leteckém časopise „Křídla vlasti“ (č.10/1962) vychází článek dopisovatele Ladislava „Čoudy“ Čermáka s titulkem „Bilance z Podhořan“.

17.května 1962

Perlička z knihy ŘL:

„Telefonické spojení opět nefunguje - ohlášení provozu odjel provést s.Mráček k s.Jančovi (příslušník SNB z Podhořan, pozn.autora).

Létání povoleno v 11,50. Provedeny první dva starty - vítr se stočil do zad. Velmi malá výška a na přistání velká rychlost, přistání dlouhé.

Doporučuji vzhledem k rozbahnění druhého přistávacího pásu zastavení létání na navijáku.

Létání zakončeno ve 12,30. Klínský“

Telefonní spojení - to byl pro letiště opravdu velký hendikep! Dosud žádná jednání na nejrůznějších místech nepřinesla nápravu. Někdy telefon fungoval, někdy ne. A tak se ohlášení zahájení provozu či jeho ukončení často jezdilo telefonovat všude možně.

Ale brzy se zjistilo, že u příslušníka SNB Janči, který bydlel v Podhořanech, telefon funguje vždy a bez problémů. Jaká to náhoda?! Tak se jezdilo rovnou k němu domů.

Když nebyl ve službě, rád pomohl. Horší to bylo, když někde honil zločince! To se pak jezdilo po telefonech tak dlouho, až se odněkud spojení podařilo.

Nikdo však raději neřešil, co by se asi dělo, kdyby se k nám chtěli dovolat vojáci!

23.května 1962

Josef Petřík opět „ukecal“ náčelníka a znovu se pokouší doletět do Nových Zámků. Marně. Asi toho vyzkoušel hodně, ale po 6 hodinách a 15 minutách přistává bez vavřínů doma.

30.května 1962

Neúnavný Petřík usiluje pokořit „třístovku“ a vojenští dispečeři mu povolují trať Podhořany - Šumperk - Vrchlabí - Podhořany.

Když se po čtyřech hodinách letu v 16,30 hod. dopracoval nad Šumperk, celkem rozumně usoudil, že to dál už nemá smysl, přistál a v Šumperku na letišti přenocoval.

Nazítří ho Vršovský převlekl domů.

31.května 1962

Ze strany vojáků je na přelety volný jedině koridor směr Polička. Beneš (VT-25 OK-3092) a Smola (VT-125 OK-0744) se vydávají na cestu, dosahují Poličky a přistávají po necelých třech hodinách opět v Podhořanech.

Na stejnou trať se vydají ještě Heřmánek (VT-109 OK-3242) a Šatný (VT-109 OK-3253), ale s „Pionýry“ nemají v nepříliš silné termice šanci na úspěch, a tak přistávají v Chrudimi.

3.června 1962

I tento den byla všechna křídla ve vzduchu. Vojáci však povolili pouze trojúhelník Podhořany - Skuteč - Přibyslav - Podhořany, a tak se skoro závodilo. Postupně se na trať vydalo pět větroňů, ale úspěšná byla pouze posádka L-13 OK-9848 Štrych-Jeníková a Heřmánek s VT-25 OK-3092.

Maštalíř (VT-125 OK-0744) přistál v Přibyslavi, Tichý (VT-425 OK-5320) v Chotěboři. Šatný s „Pionýrem“ OK-4165 brzy zjistil, že s „pinckem“ nemá šanci a létal pouze okolo letiště. Na místním létání v termice se na palubě „Luňáka“ OK-0816 vystřídali Petřík a Matuška.

8.června 1962

ÚV Svazarmu prostřednictvím svých Krajských aeroklubů vydává zákaz akrobacie na LF-107 „Luňák“. Zákaz nebyl vydán z důvodu, že by při nácviku akrobacie docházelo k enormním ztrátám na životech. Ten důvod byl zcela prozaický: „Luňáků“ bylo v letech 1950 až 1951 vyrobeno celkem 75 kusů a začala panovat obava, že by po 12, resp. 11 letech provozu mohly nastat v konstrukci kluzáku změny oslabující jeho pevnost při akrobatických prvcích. Zákaz akrobacie se týkal všech provozuschopných kluzáků bez výjimky. A tak se stalo, že byly „přistříženy krovky“ i tomu podhořanskému, OK-0816, který měl v akrobatickém režimu nalétáno opravdu jen minimum.

Vlečná Z-226 OK-MPL a na dráhu 120^{0} přistávající LF-107 (VT-7) „Luňák“ OK-0816; Nový Dvůr, červen 1962

10.června 1962

Počasí přeje, a tak jsou naplánovány dvě přeletové tratě. Jedna návratová - 100 km do Poličky a zpět, druhou byl obligátní trojúhelník 100 km Podhořany - Skuteč - Přibyslav - Podhořany.

Petřík (VT-425 OK-5320) sice brblal, že počasí je nejméně na 300 km, ale potom byl rád, když po pěti hodinách přistál v 50 km vzdálené Poličce, kam se „dohrabali" i Heřmánek s Liškou na „Pionýru" OK-3242. Ti, po chvíli nuceného pobytu na zemi, když se zdálo, že opět začalo panovat termicky příznivé počasí, se nechali v Poličce vytáhnout na navijáku s tím, že se vrátí do Podhořan po „vlastní ose". Dvě hodiny se pokoušeli letět na západ, ale zesilující vítr je vždy sfoukl zpět nad Poličku.

Stovkový trojúhelník se za necelé 4 hodiny povedl pouze Matuškovi, který sedlal „Luňáka" OK-0813 a „Čoudovi" Čermákovi (VT-25 OK-3092), ale ani u něj to nebyl nijak rekordní let; trval mu totiž šest hodin!

Klínský (VT-125 OK-0744) také přes dvě hodiny bojoval, aby nakonec přistál ve Skutči, stejně jako Horáček s Rumlem (L-13 OK-9848).

13.června 1962

Perlička z knihy ŘL:

„Nad letištěm přelétávají ve dvacetiminutových intervalech tryskové letouny! Vršovský"

Snad nebude od věci v tento moment opět připomenout, že novodvorské letiště se nacházelo (a stále dosud nachází) téměř přesně na hranicích dvou řízených okrsků a koncových řízených oblastí CTR a TMA letiště Čáslav a CTR a TMA letiště Pardubice.

A protože rok 1962 byl rokem celosvětové krize, (Tzv. „Kubánská krize" hrozila, že přeroste v jaderný konflikt. Vypukla v důsledku rozmístění sovětských raket středního doletu na Kubě. V reakci na to vyhlásily Spojené státy americké blokádu Kuby, která měla zabránit dopravení dalších raket na toto území.), činnost i našeho vojenského letectva tomu odpovídala. Samozřejmě, skoro permanentně byl pro svazarmovské letce vydán zákaz létání z důvodů nácviku bojových činností letectva ČSLA, ale podhořanským plachtařům nezřídka byl ponechán prostor alespoň pro elementární výcvik, tj. létání po okruhu do výšky 300 m GND nebo létání na svahu.

I to byl výsledek velmi dobré spolupráce aeroklubu s veliteli zmíněných vojenských letišť!

Ač vojenský provoz byl tedy docela silný, byla povolena 100 km trojúhelníková trať Podhořany - Skuteč - Přibyslav - Podhořany a speciálně pro „rekordmana" Petříka 300 km Podhořany - Medlánky - Moravská Třebová - Podhořany.

Zatím co Smola (VT-25 OK-3092) a Matuška (VT-125 OK-0744) se vydali na obyčejnou „stovku", Petřík (VT-425 OK-5320) natočil výšku a vstříc svému rekordnímu letu zmizel za obzorem.

Zhruba po třech hodinách, kdy se „stovkaři" vraceli z úspěšného přeletu, zazvonil telefon a službu držící dispečer přijal zprávu, že Petřík přistál u Kníničské (Brněnské) přehrady, a že si zajišťuje pozemní transport na medlánecké letiště.

Informace byla ale do jisté míry nepřesná. Petřík nepřistál u přehrady, ale do přehrady!

To se na letišti v Novém Dvoře všichni dověděli až následující den, kdy Vršovský s OK-MPL pro Petříka doletěl do Medlánek, aby ho odvlekl domů.

Stalo se to tak: Petříkovi zpočátku ubíhala cesta příjemně, kumuly nosily, že ani kroužit nemusel, a tak si udržoval výšku kolem 1800 m GND. Tak to fungovalo až ke Žďáru n.S., ale odtud až k Brnu byla rozsáhlá oblast rozpadu. Vpravo od kurzu kolem Velkého Meziříčí vypadala situace lépe, tak tam Petřík zamířil s tím, že bude-li nejhůř, sedne na letišti

v Křižanově. Jenže oblačnost zklamala, výšky ubývalo a rozhodný okamžik, kdy se ještě dalo doletět zpět do Křižanova, minul.

Později Petřík tvrdil, že u Velké Býteše mu to pořád dávalo na pohodlný dokluz do Medlánek, navíc nad kopečky u Veverské Bytýšky se začínaly opět tvořit chmurky, tak neváhal a pelášil co nejkratší cestou k nim. Bohužel, tentokrát přání bylo otcem myšlenky a v jeho letové hladině se už případné stoupání nechtělo dostavit. Tak se tam před hradem Veveří motal na nulce a vybíral pole.

Nakonec pole nevybral, protože stále byl přesvědčen, že to do Medlánek vyjde. I řekl si, že když to vezme údolím Svratky nad přehradu a tam udělá vlevo v bok, je na letišti.

Jak vymyslel, tak udělal. Už, už to vypadalo, že jeho záměr vyjde. Nad vodou se ale opadání větroně razantně zvýšilo a okolní stráně na březích přehrady nedávaly šanci pro přistání na suché zemi. Petřík, ač neplavec, chtě nechtě musel zvolit „mokrou variantu“. Co nejblíž ke břehu, k plážujícím rekreantům!

(Ze vzpomínek Ferdy Kareše)

„Povídání o ´Šohaji - hydroplánu´ bylo vždy, když Petřík vyprávěl o svých leteckých zkušenostech, vyvrcholením jeho zážitků.

Na tomto přeletu se v okolí Brna dostal do obtížné situace. Tu vyhodnotil tak, že na zalesněném a nasluněném svahu u přehrady to na 95% bude (míněny stoupavé proudy). Bohužel, nastala alternativa těch zbývajících 5%. I rozhodl se přistát na vodu, rovnoběžně s koupací pláží, aby si usnadnil odhad výšky nad vodou. Po dosednutí se nečekaně nad kabinou zavřela hladina, ale po zastavení výtlak dřevěného větroně vyhodil nad hladinu jako zátku od šampaňského. Pepík rychle opustil pilotní prostor, a protože byl neplavec, držel se jako klíště okraje kabiny éra, které se prý rychle plnilo vodou.

Zoufale přitom volal na koupající. Ti mu zpočátku jen freneticky tleskali, protože si mysleli, že je to další plánovaná atrakce pro odboráře - rekreanty, kterým cca před dvěma dny parašutisté ze Slatiny předváděli seskoky do vody!

Tak Petřík byl nucen zkusit neúspěšně rychlokurs plavání, když tu při jednom poklesu nohou zjistil, že v daném místě stačí. Ale jen v omezeném prostoru!

Konečně rekreantům došlo, že ten člověk volá o pomoc, tak doplavali k němu loďkou a nalodili ho. Revolučními odbory stmelenému kolektivu nedalo velkou práci dostrkat ke břehu i ´Šohaje´ , který se důstojně houpal na vlnkách brněnského moře, jako kdyby voda byla jeho rodným živlem.

Od potupného utonutí zachráněný vzduchoplavec Pepa si šel zavolat do Medlánek pro transporťák, na který po částečném vylití vody z útrob trupu i křídel větroň naložili a odvezli na letiště. Tam dali křídla v hangáru do téměř svislé polohy a trup do „koz“ vzhůru nohama, aby voda mohla přes noc důkladně vytéct.

Ač bylo přistání na vodu zcela určitě mimořádnou událostí, Petříkovi se podařilo ´ukecat´ medlánecké a nikam se nic nehlásilo. Proto ani ´Mistr´, který následující den ráno pro Petříka osobně přiletěl, nic špatného netuše, zapřáhl opět sestaveného ´Šohaje´ za vlečnou a ´odfrčel´ s ním směr Podhořany.

Jenže tam zařadili ´Šohaje´ ihned do provozu na navijáku, a když při prvním navijákovém startu z větroně začalo pršet, musel Petřík s pravdou ven.

To se už ale v Medlánkách po letadle a pilotovi pídila vyšetřovací komise, která zachytila mezi rekreanty rychle se šířící zprávu o přistání letadla na vodu, z čehož lidová slovesnost a ústní podání vytvořilo katastrofu nevídaných rozměrů!

Nevím, jak se vyšetřovací orgán zatvářil na skutečnost, že nenašel ani letadlo, ani pilota. Nevím ani, zda byl někdo z medláneckých popotahován za nenahlášení ´mimořádky´. Faktem zůstalo jen to, že Petřík od Vršováka dostal měsíční ´flastr´ a přídomek: velitel ponorkové flotily ČSSR .“

20.června 1962

Podhořany 20.6.1962

Zápis o předání stavby hangáru na letišti v Podhořanech.

Přítomní : stavební komise letiště se K l í n s k ý Vladimír
Š v a b e n s k ý Viktor
V r š o v s k ý Eduard
odpovědný projektant : S y r ů č e k Václav
za provádějící podnik stavbyvedoucí :
D e s t á l Antonín

Stavba byla zevrubně prohlédnuta a investor zdůvodňuje, že mu nelze dnes stavbu jako dokončenou převzíti, poněvadž se vyskytují ještě tyto závady a nedodělky :

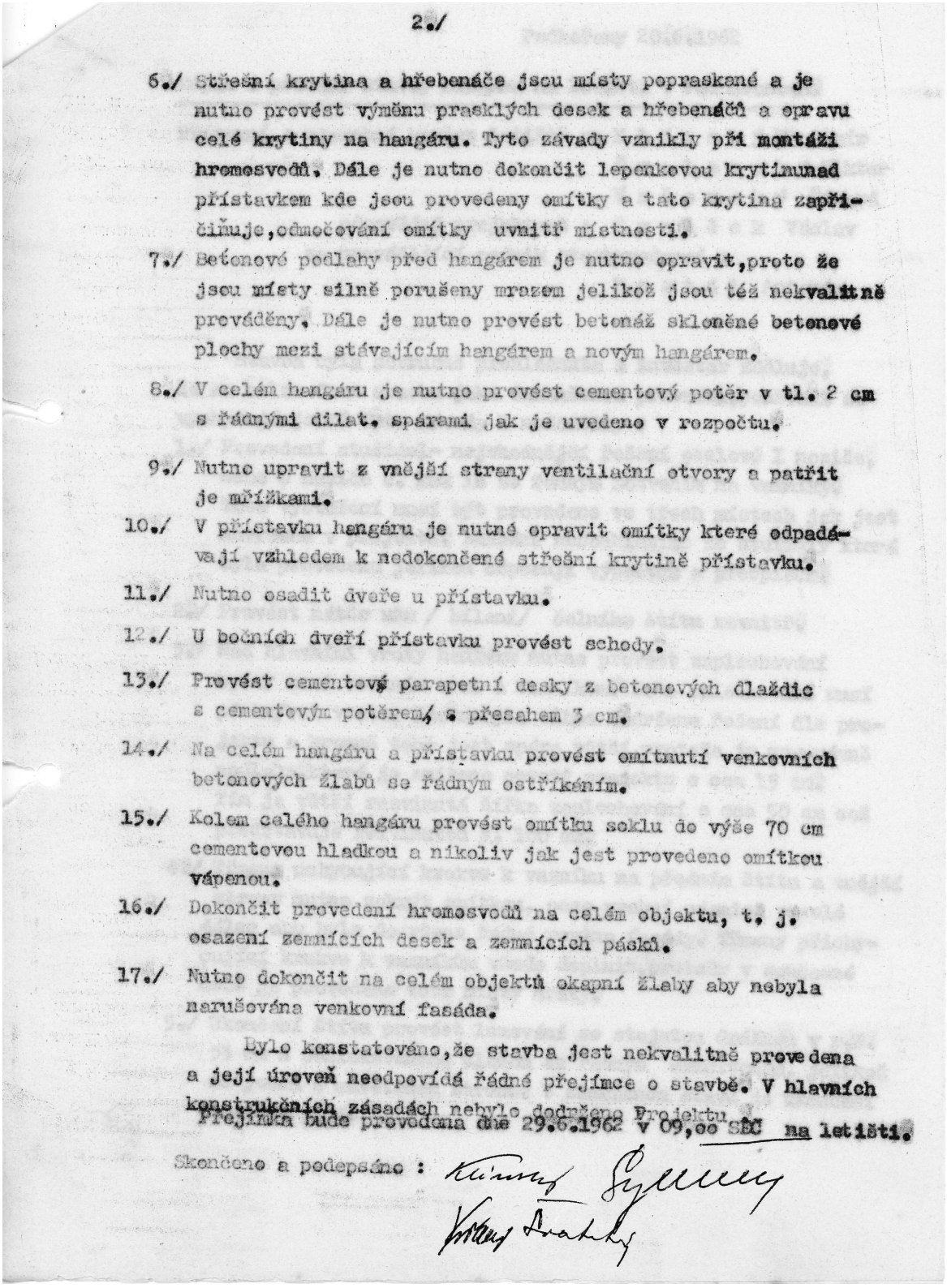
1./ Provedení stužidel- nejvhodnější řešení ocelové I nosiče, nebo U nosiče č. 12x 16 se řádným kotvením na vazníky. Toto vystužení musí být provedeno ve třech místech jak jest navrženo v projektu. Zásadně nesouhlasíme se stužidly která byla provedena jelikož odporují výpočtům a předpisům.

2./ Provést nátěr xxx / bílení/ čelního štítu zevnitř.

3./ Nad hlavními vraty hangáru nutno provést zaplechování spáry mezi vedením vrat a vazníkem. Toto oplechování musí překrývat vrata. Zde nebylo vůbec dodrženo řešení dle projektu a kromě toho jest spára větší, protože je nesprávně podlaha, která je snížena oproti projektu o cca 15 cm. Tím je větší rozvinutá šířka zaplechování o cca 50 cm což představuje rozvinutou š. 100 cm.

4./ Třmeny uchycující krokve k vazníku na předním štítu a vnější strany nutno zakrýt omítkou, poze vrchní pásnici v celé délce aby byla dodržena řádná rovina fasády. Třmeny přichycující krokve k vazníkům všude doplnit, protožr v současné době je provedeno toto místy dráty.

5./ Ukončení štítu provést lemování se stojatou drážkou v r.š. 33 cm s pozinkovaného plechu se řádným zakotvením, jelikož se jedná o návětrnou stranu. V současném stavu je ukončení nevyhovující.



2./

6./ Střešní krytina a hřebenáče jsou místy popraskané a je nutno provést výměnu prasklých desek a hřebenáčů a opravu celé krytiny na hangáru. Tyto závady vznikly při montáži hromosvodů. Dále je nutno dokončit lepenkovou krytinunad přístavkem kde jsou provedeny omítky a tato krytina zapříčiňuje,odmočování omítky uvnitř místnosti.

7./ Betonové podlahy před hangárem je nutno opravit,proto že jsou místy silně porušeny mrazem jelikož jsou též nekvalitně prováděny. Dále je nutno provést betonáž skloněné betonové plochy mezi stávajícím hangárem a novým hangárem.

8./ V celém hangáru je nutno provést cementový potěr v tl. 2 cm s řádnými dilat. spárami jak je uvedeno v rozpočtu.

9./ Nutno upravit z vnější strany ventilační otvory a patřit je mřížkami.

10./ V přístavku hangáru je nutné opravit omítky které odpadávají vzhledem k nedokončené střešní krytině přístavku.

11./ Nutno osadit dveře u přístavku.

12./ U bočních dveří přístavku provést schody.

13./ Provést cementové parapetní desky z betonových dlaždic s cementovým potěrem, s přesahem 3 cm.

14./ Na celém hangáru a přístavku provést omítnutí venkovních betonových žlabů se řádným ostříkáním.

15./ Kolem celého hangáru provést omítku soklu do výše 70 cm cementovou hladkou a nikoliv jak jest provedeno omítkou vápenou.

16./ Dokončit provedení hromosvodů na celém objektu, t. j. osazení zemních desek a zemních pásků.

17./ Nutno dokončit na celém objektu okapní žlaby aby nebyla narušována venkovní fasáda.

Bylo konstatováno,že stavba jest nekvalitně provedena a její úroveň neodpovídá řádné přejímce o stavbě. V hlavních konstrukčních zásadách nebylo dodrženo Projektu.

Přejímka bude provedena dne 29.6.1962 v 09,oo SEČ na letišti.

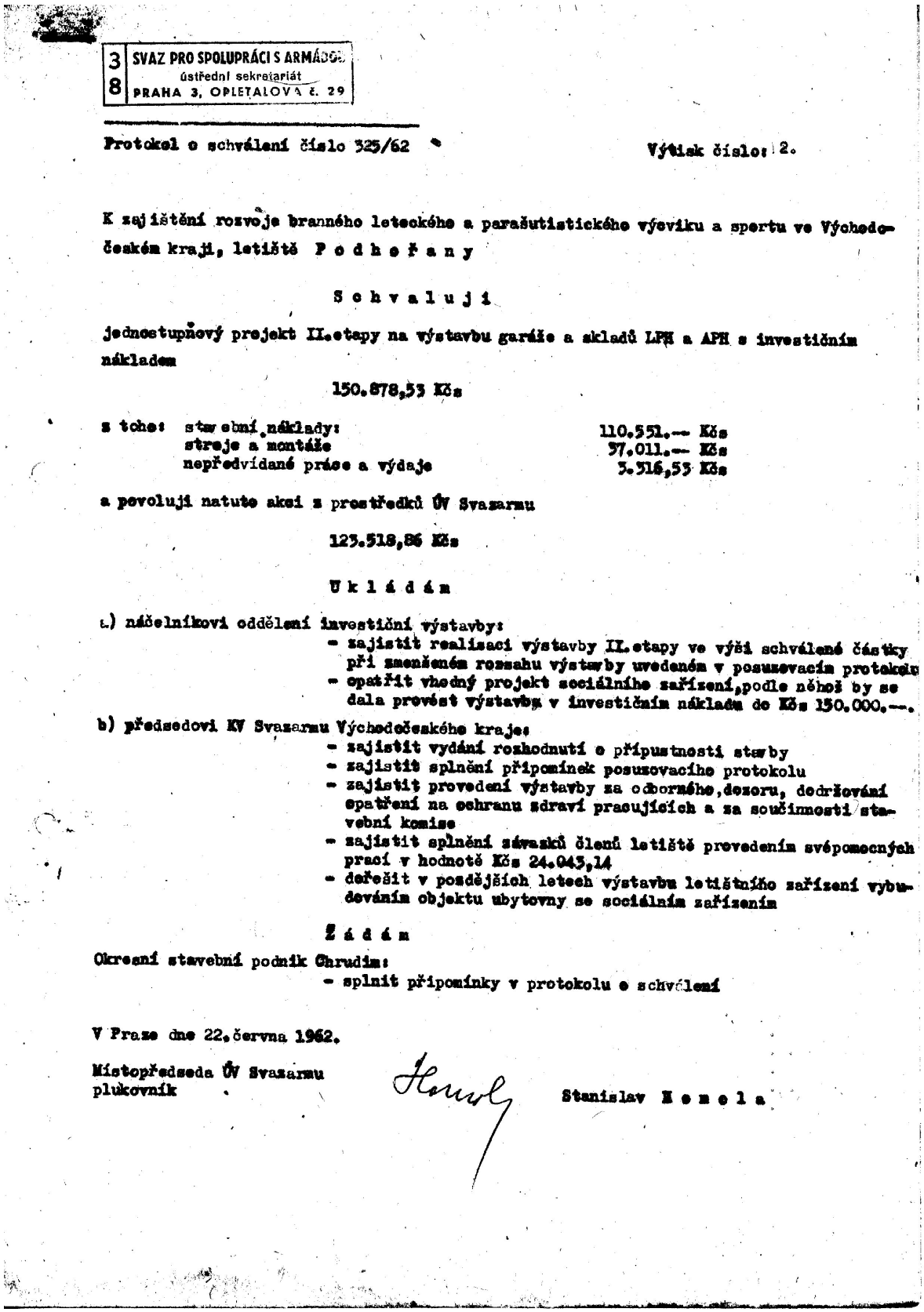
Skončeno a podepsáno :

Výše uvedené řádky jen dokumentují pokus dodavatele donutit investora k převzetí stavby. Byl sice stanoven náhradní termín přejímky na 29.6.1962, ale každému bylo jasné, že řadu nedodělků a stavebních pochybení se za devět dní nepodaří odstranit.

Zda vůbec došlo 29.6.1962 k nějakému jednání se vypátrat nepodařilo, faktem však zůstalo, že investor stavbu v tomto stavu od dodavatele zatím nepřevzal.

22.června 1962

Komise pro výstavbu mohla slavit další dílčí úspěch! ÚV Svazarmu schválil investici pro II.etapu výstavby na letišti v Novém Dvoře.



SVAZ PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDOU
ústřední sekretariát
PRAHA 3, OPLETALOVA č. 29

Protokol o schválení číslo 325/62 Výtisk číslo: 2.

K zajištění rozvoje branného leteckého a parašutistického výcviku a sportu ve Východočeském kraji, letiště P o d h o ř a n y

S c h v a l u j i

jednostupňový projekt II.etapy na výstavbu garáže a skladů LPM a APH s investičním nákladem

150.878,53 Kčs

z toho: stavební náklady: 110.551.— Kčs
stroje a montáže 37.011.— Kčs
nepředvídané práce a výdaje 3.316,53 Kčs

a povoluji natuto akci z prostředků ÚV Svazarmu

123.518,86 Kčs

U k l á d á m

a) náčelníkovi oddělení investiční výstavby:
- zajistit realisaci výstavby II.etapy ve výši schválené částky při zmenšeném rozsahu výstavby uvedeném v posuzovacím protokolu
- opatřit vhodný projekt sociálního zařízení, podle něhož by se dala provést výstavba v investičním nákladu do Kčs 150.000.—.

b) předsedovi KV Svazarmu Východočeského kraje:
- zajistit vydání rozhodnutí o přípustnosti stavby
- zajistit splnění připomínek posuzovacího protokolu
- zajistit provedení výstavby za odborného dozoru, dodržování opatření na ochranu zdraví pracujících a za součinnosti stavební komise
- zajistit splnění závazků členů letiště provedením svépomocných prací v hodnotě Kčs 24.043,14
- dořešit v posdějších letech výstavbu letištního zařízení vybudováním objektu ubytovny se sociálním zařízením

Ž á d á m

Okresní stavební podnik Chrudim:
- splnit připomínky v protokolu o schválení

V Praze dne 22.června 1962.

Místopředseda ÚV Svazarmu
plukovník Stanislav N e m e l a

SVAZ PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDOU
ústřední sekretariát
PRAHA 3, OPLETALOVA č. 29

Zápis čís.o: 325/62

P o s u z o v a c í p r o t o k o l

Akce:	výstavba provozní budovy, garáže a skladů PH
Místo:	Podhořany
Okres:	Chrudim
Kraj:	Východočeský
Přímý investor:	KV Svazarmu Východočeského kraje
Vrchní investor:	ÚV Svazarmu
Ústřední investor:	Ministerstvo národní obrany

Investiční úkol na výstavbu letištního zařízení schválil 21.3.1961 předseda ÚV Svazarmu protokolem o schválení číslo 116/61-L s celkovým orientačním nákladem 576.000.— Kčs

z toho:	dodavatelsky	443.000.— Kčs
	vlastní režie	2.000.— Kčs
	svépomocí	131.000.— Kčs

Projekčně byla akce rozdělena ve 2 etapy:

Jednostupňový projekt I.etapy (hangár, betonová plošina, elektr.přípojka, komunikace a oplocení) schválil 30.4.1961 předseda ÚV Svazarmu protokolem o schválení č.342/61-L s investičním nákladem 302.924,18 Kčs

z toho:	stavební náklady	294.849,62 Kčs
	náklady na nepředvídané práce a výdaje	8.074,56 Kčs

Zároveň stanovil investiční náklad na celou výstavbu částkou 578.000.— Kčs
tudíž na II.etapu připadá částka 274.400.— Kčs

Jednostupňový projekt II.etapy vypracoval n.p.Synthesia za účasti aktivistů letiště. Rozpočty a projekt byl skontrolován a odsouhlasen okresním stavebním podnikem, projekce Chrudim.

Projekt uvažuje 3 objekty: garáže se 4 boxy, přístavbu ubytovny s bytovou jednotkou a kanalisací a sklad APH a LPH.

Objekt garáží: má půdorysné rozměry 18,30 x 8,80m a průměrnou výšku 3,50m. Je rozdělen zděnými příčkami na 3 boxy 8,20 x 4,20m, 1 box 6,30 x 4,20m a akumulátorovnu 4,20x1,60m. Před objektem je navržena betonová manipulační plošina, která je napojena na projektovanou komunikaci.

Základové zdivo je z prostého betonu, vodorovná isolace je ze 2 lepenek a 3 x asfalt.

nátěrů. Zdivo nad základy, obvodové i příčky jsou cihlené 30 cm tl. na vápenou maltu, dlažba betonová mazanina 8-23 cm tl. s potěrem, na štěrkové vrstvě 10 cm tl. Střešní konstrukce je z panelů PSZD 10-450/120, krytina 2 c lepenka s 3 x asf.nátěrem. Překlady nad otvory z prefabrikátů, římsy a stužující pás monolitické. Vrata 300/330cm ocelová, otočná, dvoukřídlová. Elektroinstalace podle ESČ, ochrana proti blesku 3 jímacími tyčemi. Manipulační plošina je navržena betonová 12 cm tl. s dilatačními spárami, na štěrkové vrstvě 15 cm tl. a ve spádu k 2 šachtám.

V garážových stáních budou uloženy automobily Praga RN a Praga A 150 sanitní, traktor Zetor 25 a 2 navijáky Herkules II.

Přístavba ubytovny s bytovou jednotkou:

Je zděný, jednopodlažní, částečně podsklepený objekt o půdorysných rozměrech 14,10 x 10,90m. V suterénu je navrženo obvodové zdivo z cihel 100 na maltu 25, příčky a schodišťová zeď na maltu 4, přizdívka na maltu nastavovanou 25. V přízemí je zdivo 100 na maltu vápenou 4, příčky v soc.zařízení z dutých cihel, sloupy v zasedací místnosti jsou železbet.,monolitické. V 1.poschodí je obvodové zdivo z cihel 100 na maltu 4, příčky z dutých cihel. Komínové zdivo je z cihel 150 na maltu 25. Základy a patky sloupů jsou z prostého betonu, průvlaky a věnce z železbetonu. Podlahy v zasedací síni a kuchyních jsou kryty PVC, v pokojích bytové jednotky jsou z vlysek, v sociálním zařízení, koupelně a v chodbě přízemí z kamen.dlaždic, v 1.poschodí a na podestách je terazo. Podlaha v suterénu je 10cm betonová mazanina s isolací na 10cm beton.podkladu.

Stropy jsou navrženy z prefabrikátů, krytina ruberoid s 1 lepenkou a 2 x asfalt.nátěrem na škvárobetonu ve spádu.

Isolace proti zemní vlhkosti jsou 3 asfaltové nátěry a 2 lepenkové. Tepelná isolace nad stropem 1.poschodí je navržena z heraklitu 5 cm tl. Vnitřní omítky jsou vápené, hladké a vnější břízolitové, škrábané.Vytápění je navrženo lokální, kamny.

V objektu jsou tyto místnosti.

Suterén: sklep 15 m2, uhelna 13,20; světlá výška 243,5cm

přízemí: zasedací síň 63 m2, kuchyň 12,50 m2, sociální zařízení pro muže a ženy 15,40 m2 sv.výška 2,685m

1.poschodí: bytová jednotka: obýv.pokoj 24,75 m2, ložnice 24 m2, dětský pokoj 19 m2, kuchyň 9,30 m2,koupelna 4,20 m2, spíž 1,80 m2, WC 1,20 m2 a chodba 9,50 m2 sv.výška 2,65 m.

Zdravotní technika:

Splaškové vody budou podle projektu svedeny do BS-30, umístěného cca 10m od budovy. Ležatá kanalisace je z kameninových svislá z litinových a odvětrávání z eternitových trub Za zdroj vody navrhuje projektant 2 stávající studny, z nichž jedna je pod objektem a druhá ve vzdálenosti cca 100m. Do domovní automatické vodárny může být podle projektu nasávána voda buď z jedné nebo z druhé z nich. Rozvod vody je navržen z ocelových pozinkovaných trubek. Příprava teplé vody je navržena v boileru 200 l pro sprchy a umyvadla v přízemí a v boileru 125 l pro bytovou jednotku. Pro postřik aut a letadel bude na obvodové zdi osazen výtokový ventil.

Elektroinstalace a hromosvody:

Přívod elektrického proudu světelného a motorového bude přiveden ze stávající skříně na garáži kabelem, který bude ukončen na budově v litinové skříni U 300 odkud bude veden do rozvodnic Rl. pro suterén a přízemí a R 2 pro 1.poschodí. Svítidla jsou typová, ve společenské místnosti zářivky.

Ochrana proti blesku bude provedena okružním jímacím zařízením s jímacími tyčemi v rozích budovy a na komínech.

Sklad LPH a APH:

Projekt řeší uložení APH 3.200 l a LPH 3.000 l v podzemních nádržích s výdejními stojany "SH" a 1.200 l nafty a cca 400 kg mazadel v plechovém kiosku.

Podzemní nádržex jsou zajištěny proti zvednutí podzemní vodou 3 ocelovými pásy, zakotvenými do betonových dedel. Domová šachta je betonová, zabezpečená proti vnikání vody. Plnění nádrže se bude provádět měrnou hadicí a odčerpávání sací trubkou, vedoucí do výdejního stojanu. Čerpání bude prováděno ručně. Plechový kiosk má rozměry 3,40 x 3,00 m 2,30 m.

Provedení techn.kontroly projektu a odsouhlasení rozpočtu bylo zadáno MPS 23-232/1961 Okresnímu stavebnímu podniku Chrudim, který je generálním dodavatelem stavby.

Celkové rozpočtové náklady činí:		420.232.— Kčs
z toho:		
1) garáže		103.010.— Kčs
2) přístavba ubytovny		262.609.— Kčs
3) sklad LPH a APH	a) stav.náklady	7.541.— Kčs
	b) strojní	37.011.— Kčs
náklady na nepředvídané práce a výdaje		10.061.— Kčs

Projekt posoudila odborná komise ÚV Svazarmu ve složení:

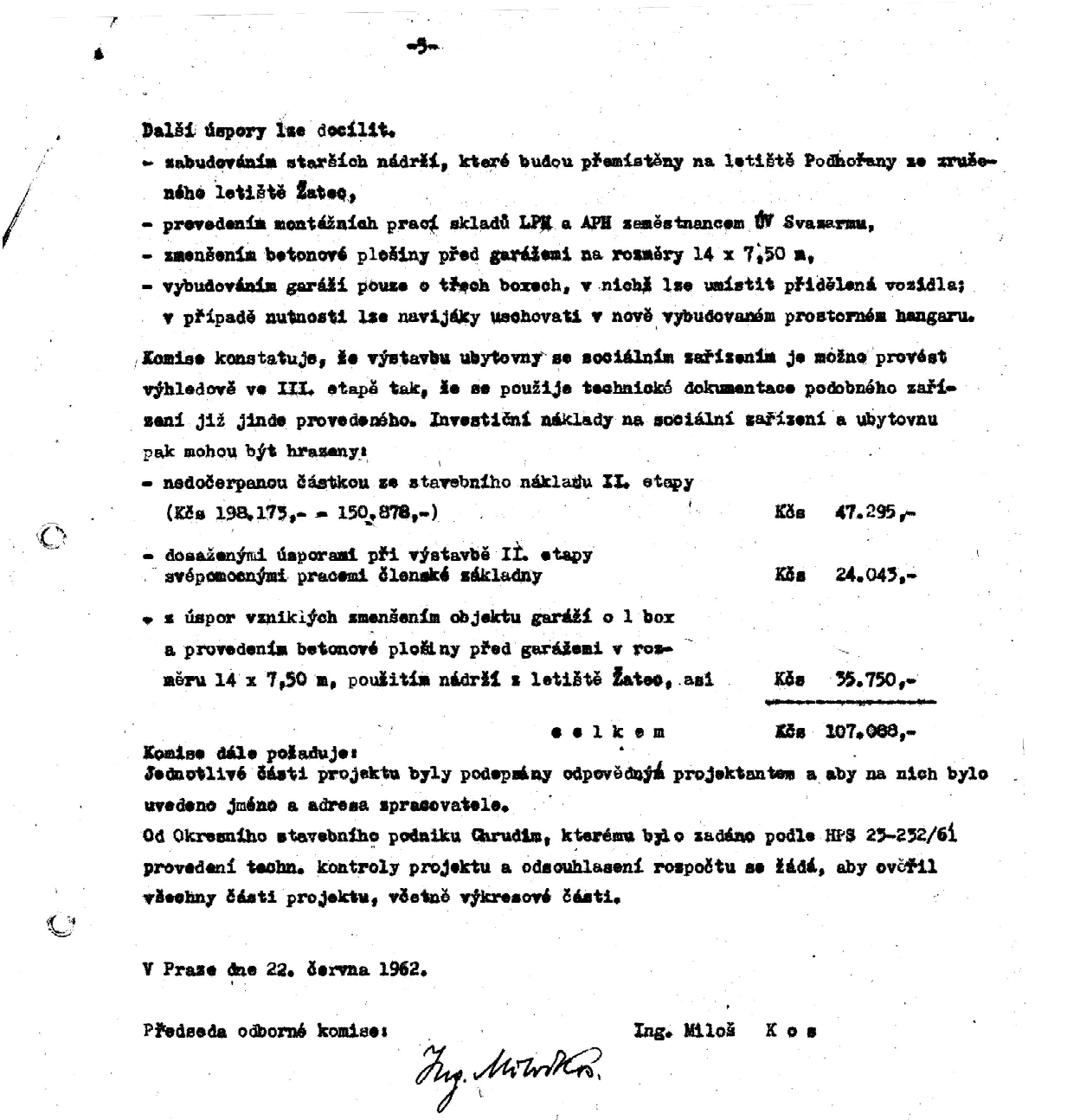
Předseda:	Ing Miloš Kos
Členové:	Ing Antonín Sameš
	Ladislav Mráz
	s.M.Doležálek as.Pelikánová
za,přítomnosti zástupce LPS-ÚVS	s-pplk. Křemenáka
zástupce KVS Hr.Králové	s.Jarkovského
zástupce Kraj.aeroklubu	s.mjr.Medřického
zástupce letiště Pedhořany	s.Vršovského

Komise po prozkoumání techn.výkresů a rozpočtu II.etapy konstatovala, že projektant se neřídil údaji investičního úkolu při projektování přístavby, ubytovny a bytovou jednotkou, zejména pokud jde o výměry bytové jednotky (nebyla dodržena st.norma pro

bytovou výstavbu) a tzv. zasedací síně.
Komise proto nedoporučuje realisovat výstavbu II.etapy podle předložené projektové a rozpočtové dokumentace, ale s ohledem na funkci letiště Podhořany a celkový limit stanovený pro obě etapy výstavby protokolem č.342/61 ve výši Kčs 578.000.— Kčs, navrhuje omezit další výstavbu jen na zařízení nezbytně nutná k zajištění leteckého provozu.
Prověřením prostavěných nákladů I.etapy se zjišťuje, že hodnota stavebních prací dosud provedených a vyfakturovaných gen.dodavatelem stavby činí Kčs 245.076,62
náklady na nepředvídané práce Kčs 8.074,56
hodnota svépomocných prací provedených členskou základnou činí Kčs 49.773.—
takže celková hodnota I.etapy činí celkem Kčs 302.924,18

Poněvadž členská základna nesplnila závazek ušetřit svépomocnou prací při výstavbě I.etapy Kčs 126.000.— a provedla svépomocí práce pouze v hodnotě Kčs 49.773.— došlo tak k překročení stavebního nákladu, jenž byl povolen protokolem o schválení č.342/61-I. z prostředků ÚV Svazarmu ve výši Kčs 173.200.—,o částku Kčs 76.227.—.
Vzhledem k této skutečnosti snižuje se orientační stavební náklad II.etapy z původního objemu uvedeného ve shora zmíněném schvalovacím protokolu v částce Kčs 274.400.—
o překročení ve výši - Kčs 76.227.—
na konečnou částku Kčs 198.173.—
která je k disposici pro financování další výstavby.
Komise doporučuje, aby z této částky byla ve II.etapě provedena zatím pouze výstavby
1) garáží v částce Kčs 103.010.—
2) skladů LPH a APH
a) stavební náklady 7.341.—
b) strojní zařízení 27.595.—
c) montáže 9.418.—
náklady na nepředvídané práce a výdaje 3.316,55
t.j. ve II. etapě celkem Kčs 150.878,55

Podle závazků členů letiště budou stavební náklady II.etapy sníženy svépomocí o celkovou částku ..... Kčs 24.043,14 a to:
- o výkopy základů pro garáže a úprava terénu pod betonovou plochou Kčs 17.043,14
- o částečnou dopravu stav.materiálu,prefabrikátů a střešních panelů Kčs 7.000.—



-5-

Další úspory lze docílit.

- zabudováním starších nádrží, které budou přemístěny na letiště Podhořany ze zrušeného letiště Žatec,
- provedením montážních prací skladů LPH a APH zaměstnancem ÚV Svazarmu,
- zmenšením betonové plošiny před garážemi na rozměry 14 x 7,50 m,
- vybudováním garáží pouze o třech boxech, v nichž lze umístit přidělená vozidla; v případě nutnosti lze navijáky uschovati v nově vybudovaném prostorném hangaru.

Komise konstatuje, že výstavbu ubytovny se sociálním zařízením je možno provést výhledově ve III. etapě tak, že se použije technické dokumentace podobného zařízení již jinde provedeného. Investiční náklady na sociální zařízení a ubytovnu pak mohou být hrazeny:

- nedočerpanou částkou ze stavebního nákladu II. etapy (Kčs 198.173,- - 150.878,-)	Kčs	47.295,-
- dosaženými úsporami při výstavbě II. etapy svépomocnými pracemi členské základny	Kčs	24.043,-
- z úspor vzniklých zmenšením objektu garáží o 1 box a provedením betonové plošiny před garážemi v rozměru 14 x 7,50 m, použitím nádrží z letiště Žatec, asi	Kčs	35.750,-
celkem	Kčs	107.088,-

Komise dále požaduje:
Jednotlivé části projektu byly podepsány odpovědným projektantem a aby na nich bylo uvedeno jméno a adresa zpracovatele.
Od Okresního stavebního podniku Chrudim, kterému bylo zadáno podle HPS 23-232/61 provedení techn. kontroly projektu a odsouhlasení rozpočtu se žádá, aby ověřil všechny části projektu, včetně výkresové části.

V Praze dne 22. června 1962.

Předseda odborné komise: Ing. Miloš Kos

Ing. Miloš Kos

Schválení jednostupňového projektu II.fáze výstavby na letišti v Novém Dvoře bylo bezesporu dalším úspěchem všech, kdož se otázkou výstavby intenzivně zabývali.

Radost z odsouhlasení investičního zabezpečení II.fáze výstavby, byť s jistým omezením, ale neměli všichni! Vršovskému tímto rozhodnutím pohasla vidina nového služebního bytu, který měl být v patře provozní budovy!

30.června 1962

Z revize se vrací VT-109 „Pionýr“ OK-2243, čímž je flotila „pincků“ opět rozšířena na čtyři kusy: OK-2243, OK-3242, OK-3253 a OK-4165.

12.července 1962

Pilot Miloslav Heřmánek plní poslední podmínku pro zisk výkonnostního odznaku „stříbrné C“. To jeho „stříbro“ má číslo 2010.

Ještě pár slov k přeletům: většina přeletů, krom trojúhelníkových tratí „kolem komína“ (např.: 100 km Podhořany - Skuteč - Přibyslav - Podhořany, 200 km Podhořany - Ústí n.O. - Křižanov - Podhořany a dalších), se v té době létala jako „cílový let“. A to hlavně do směru, kam foukal vítr. Tehdejší kluzáky neměly moc šancí bojovat s protivětrem, takže návratové tratě se létaly jen velmi zřídka. Krom toho, vlečných aeroplánů a leteckého benzínu bylo relativně dost, takže přistál-li někdo v poli, ze kterého se dalo odstartovat, tak ho na nejbližší letiště většinou „hodila vrána“ - tj. K-65 Čáp (Fi 156 Storch) později L-60 „Brigadýr“ - a odtud si ho „vyzvedla“ domácí vlečná. Dnes, z ekonomických důvodů téměř neuvěřitelné!

Na rozkazech k cílovým letům se tedy poměrně často objevovala jména letišť např. Roudnice n.L., Chomutov, Šumperk, Olomouc, Medlánky, ale i letišť ležících na Slovensku, jako např. Nové Zámky, Očová apod.

Samotný let, pokud měl být uznán sportovní komisí Aeroklubu ČSSR jako výkon, se dokládal záznamem barografu, což byl přístroj zaznamenávající letovou výšku v závislosti na čase.

Pokud se jednalo o cílový let, pak bylo jednoduché potvrdit přistání na tom či onom letišti, ale jinak tomu bylo při letech na tratích návratových nebo trojúhelníkových. Předně je nutno uvést, že konkrétní tratě byly plánovány zásadně tak, že otočné body tvořila letiště Svazarmu. Ta měla za povinnost mít na určeném místě vytýčen tzv. „kontrolní znak“, který tvořila vybraná písmena abecedy nebo grafický tvar. Potom pilot, který nad tímto znakem přelétával, do letové dokumentace zaznamenal svoji indikovanou výšku, čas a přečtený znak. Správnost přečteného znaku se potom na předepsaném formuláři ověřovala tak, že pilot poštou na inkriminovaná letiště poslal žádost o potvrzení dosažení otočného bodu.

Vytýčené přeletové znaky se měly na letištích čas od času měnit. Nezřídka se však stávalo, že tu či onde byl znak od jara do podzimu stejný, takže o regulérnosti některých dosažených výkonů by se dalo s úspěchem diskutovat. Prostě zde byl prostor pro „švindlování“ a obecně se dá konstatovat, že ne všichni piloti měli při dokladování svého výkonu svědomí čisté.

15.července 1962

Svého „stříbra“ (č.2007) se dočkal i Pavel Aubrecht Pavel, který měl splněné převýšení i přelet z loňského roku. Tohoto dne si v termice odseděl v kabině kluzáku svých poctivých pět hodin!

16.-24.července 1962

Nezvykle aktivnímu Vršovskému se podařilo zabezpečit soustředění motorových pilotů aeroklubu. Krom „domácí“ Z-226B OK-MPL byly k dispozici Z-226T OK-MGA a Z-26 OK-FIB, na kterých létali pod vedením instruktora Voženílka piloti Drtina, Jeník, Moravec, Pletánek a Vršovský.

V rámci tohoto soustředění získal 21.7.1962 oprávnění vlekaře František Pletánek.

21.července-5.srpna

Touto sobotou začalo soustředění plachtařských žáků a nutno dodat, že toto soustředění Vršovský zabezpečil výtečně! Nejenom, že na celou dobu trvání bylo k disposici vlečné letadlo (i s „čerstvým“ vlekařem Pletánkem), byl dostatek instruktorů i navijákařů, ale velké plus celému soustředění dala možnost společného stravování (obědů), které byly dováženy ze závodní kuchyně národního podniku Kovolis Hedvíkov.

Krom pilného poletování s novými žáky bylo stěžejní metou soustředění docvičit z minula již dostatečně rozlétané žáky Bubna, Dostála, Jánského, Klepše, Kvapilovou, Lýra, Šindeláře, Šustra a Vojtíška k pilotním zkouškám.

23.července 1962
Perlička z knihy ŘL:
„ Upozorňuji žáky Svobodu a Sůru, že nejsou oprávněni jezdit na traktoru Zetor - neodborným zacházením může vzniknout i škoda! Vršovský

5.srpna 1962
Žákovské soustředění bylo úspěšně zakončeno, i když adepti na vykonání pilotní zkoušky si ještě museli počkat. Ač byli dobře připraveni a řádně natěšeni, nepodařilo se zabezpečit žádného oprávněného přezkušujícího. Ale i tak soustředění splnilo svůj cíl a všemi frekventanty bylo hodnoceno kladně, za což si Vršovský mohl oprávněně připsat „plusové body“ a jeho kredit u mladých pilotů patřičně narostl.
Žáky tedy na další týden, do 12.srpna 1962, vystřídali sportovci, ale hned na úvod je potřeba zdůraznit, že počasí se k pilotům první tři dny zachovalo macešsky, takže čas byl spíš věnován různým typovým přeškolením.

9.srpna 1962
Počasí se umoudřilo natolik, že pilotům byly vystaveny letové rozkazy pro tratě: Podhořany - Chomutov - Roudnice n.L. - Podhořany (cca 350 km, pilot Matuška na „Luňákovi“!!!), Podhořany - Skuteč - Přibyslav - Podhořany (pilot Bednář na VT-125), Podhořany - Ústí n.O. - Křižanov - Podhořany (piloti Maštalíř s VT-425, Horáček s VT-125, Ruml s VT-25, Vršovský s L-13) a „cílák 50 km“ Podhořany - Vysoké Mýto (pilot Šatný s VT-109).
Možno konstatovat, že ani jeden úkol splněn nebyl. Matuška s „Luňákem“ marně bojoval v blízkosti letiště a ani na trať neodešel, všichni ostatní naštěstí posedali na diverzních letištích a vlekař Pletánek si zalétal dosyta.

Zleva Vlastislav Štrych a Miloslav Heřmánek u L-13 OK-9848; Nový Dvůr, srpen 1962

10.srpna 1962

Situace z předchozího dne se téměř opakovala. Trať Podhořany - Ústí n.O. - Křižanov - Podhořany na „Luňákovi“ zdolal pouze Bednář, Maštalíř přistál v Ústí n.O., Čermák ve Skutči, Horáček neodletěl. Nedařilo se ani Heřmánkovi na plánované trati Podhořany - Skuteč - Přibyslav - Podhořany, protože dolétl jen do Chrudimi. Kazda na „padesátce“ do Vysokého Mýta brzy následoval Heřmánka a rovněž přistál v Chrudimi.

Hodně ale stouplo sebevědomí Štrychovi, který s „Blaníkem“ dokázal uletět trať Podhořany - Šumperk - Medlánky - Podhořany (300 km).

18.srpna 1962

Svazarm pro piloty Aeroklubu Podhořany připravil další milé překvapení. Telegraficky na letiště dorazila výzva k převzetí úplně nového „Orlíka“ VT-16 s imatrikulací OK-2414. Toho dne do Z-226B OK-MPL usedli Jeník, jako pilot vlečné, a Vršovský, jako cestující, a odletěli na tovární letiště Orličanu v Chocni. Tam Vršovský po krátkém pozemním zácviku převzal nový „brus“ a aerovlekem jej přelétl do Nového Dvora.

„Mistr“ Eduard Vršovský a VT-16 OK-2414 po přistání; Nový Dvůr, 18.srpen 1962

VT-16 „Orlík“

V srpnu 1956 vzlétl poprvé výkonný laminární větroň Standard 15, který se později dostal po různých úpravách do sériové výroby jako VT-16 Orlík. Větroň byl zkonstruován ing. Jiřím Matějčkem pro plachtařské středisko v Brně - Medlánkách, kde vyrobili dva prototypy a sériovou výrobu předali do Orličanu v Chocni.

Orlík plně nahradil stárnoucí „Šohaje“ a stal se v poměrně krátké době standardním jednosedadlovým větroněm našich aeroklubů. Zavedením VT-16 se podstatně zvýšila úroveň sportovních výkonů.

Lichoběžníkové křídlo má překližkový potah mezi žebry stabilizovaný zevnitř nalepenou tlustou vrstvou pěnového polystyrénu pro zachování tvarové a tedy i aerodynamické kvality použitého laminárního profilu. Z křídla se vysouvají brzdicí klapky Schempp-Hirth. Trup je poloskořepina, částečně ze sklolaminátu a většinou z překližky, kryt kabiny z jednoho kusu organického skla je odklopný. Plovoucí výškovka má plošku výškového vyvážení. Podvozek tvoří neodpružené kolo a zakrytá ostruha.

Technická data a výkony:
Rozpětí 16 m, délka 7,4 m, nosná plocha 12,8 m^2; hmotnost 215 kg (vzletová hmotnost 320 kg), minimální rychlost 54 km/hod., maximální rychlost 220 km/h, klouzavost 1:33 při 71 km/hod.

Příděl nového výkonného větroně byl pro členskou základnu velikou vzpruhou i jistou satisfakcí za nespočet brigádnických hodin odvedených při budování letitě. Panovaly však oprávněné obavy, aby to s „Orlíkem“ nedopadlo stejně, jako s „Blaníkem“, který stále více méně byl jen pro „prominenty“. Ale, světe div se, hned vzápětí se pod „Mistrovým“ dohledem na „Orlíka“ přeškolila řada pilotů!

Následující dva letové dny byly zasvěceny přeškolení a oprávnění k létání na typu VT-16 získali piloti Vršovská, Horáček, Ruml, Maštalíř, Švabenský, Klínský a Bednář. Po té, s postupem času, si „Orlíka“ osvojili všichni piloti, kteří létali na „Šohajích“.

V kabině VT-16 „Orlík“ OK-2414 Naděžda Vršovská.....

..... a Karel Bednář; Nový Dvůr, srpen 1962

Pod „Mistrovým“ dohledem absolvuje přeškolení na „Orlíka“ Jaromír Jeník, vzadu přihlíží Zdeněk Balaš a ???; Nový Dvůr, srpen 1962

23.srpna 1962

Horáček (jako pilot) a Riegr (jako cestující) s L-13 OK-9848 ulétnou za 6 hod. a 3 minuty vzdálenost 320 km a přistávají na Slovensku, v Nových Zámcích. Tam přespí a následující den se aerovlekem trvajícím 2 hod. a 25 minut vrací na domovské letiště.

25.srpna 1962

Toho dne nádherně foukalo na svah, navázat na něj rovnou po startu z navijáku nebylo žádné umění! Do vzduchu tak šel veškerý bezmotorový letecký park a při pouhých 14 startech byl celkový denní nálet něco málo přes 40 letových hodin.

26.-28.srpna 1962

Těmto letovým dnům by bez nadsázky slušel titulek: „Tři stříbrné dny“! Během těchto tří dnů se totiž podařilo čtyřem pilotům splnit poslední podmínky k zisku výkonnostních odznaků „stříbrných céček“. Byli to:
26.8.1962, Šatný Ladislav (stř.“C“ č.2170)
27.8.1962, Rieger Pavel (stř.“C“ č.2171)
28.8.1962, Kazda Jan (stř.“C“ č.2078)
28.8.1962, Keslar Miroslav (stř.“C“ č.2081)

Bylo to krásné zakončení prázdnin i leteckých soustředění. A jak se poznenáhlu měsíc srpen překulil do září, nad letovou činností začala opět převládat činnost pracovní.

Ač nově postavený hangár dosud nesloužil svému účelu, počaly přípravné práce k demolici původního dřevěného hangáru č.1, stojícího u silnice Nový Dvůr - Březinka.

Dnem 26.8.1962 bylo náčelníkem Josefu Petříkovi po přezkoušení na VT-109 povoleno další létání. Ten nucenou přestávku ale nesl jako osobní potupu a už se poohlížel po jiném aeroklubu. Opravdu netrvalo dlouho a Petřík beze slova rozloučení odešel.

13.září 1962

Jedním z faktorů, kterými dle „Posuzovacího protokolu“ ze dne 22.6.1962 provázejícího schválení investičního záměru II.fáze výstavby letiště, byla maximální snaha snížení nákladů. Proto toho dne na čáslavské nádraží dorazil vagón s cisternami na LPH, které dosud nepoužity se válely již delší dobu na letišti v Žatci.

S problémem jejich transportu z čáslavského nádraží na Nový Dvůr promptně vypomohli vojáci z Chotusic, což bylo dalším důkazem, že koexistence sportovního a vojenského letiště je při troše oboustranné dobré vůle možná a prospěšná.

27.září 1962

Situace se stavbou hangáru dospěla k finále. Bylo svoláno komisionální řízení, které do doby provedení řádné kolaudace stavby rozhodlo o přípustnosti vydání rozhodnutí o jejím užívání.

O p i s
- - - - -

Z á p i s
- - - - - -

sepsaný dne 27. září 1962 na letišti Svazarmu Podhořany.

Předmět jednání: komisionelní řízení za účelem vydání rozhodnutí o přípustnosti do trvalého užívání postaveného hangáru a kommunikace na letišti v Podhořanech.

Přítomni: za ONV, odbor výstavby Chrudim: s. Štěpán Antonín,
za přímého investora KVS Hr Kr: Jarkovský Oskar,
za uživatele: KA-let. Podhořany: Vršovský Eduard,
za prováděcí podnik OSP Chrudim: Dostál Antonín, stavbyved.

Dnešní řízení bylo vypsáno řádnou písemnou pozvánkou ze dne 19. září 1962 č. j. 1622/OS.

Z nepřítomných se omluvil zástupce ÚV Svazarmu, náčelník KA v Hradci Králové, dále pak zástupce okresní inspekce požární ochrany Chrudim.

Vlastní řízení:

Svazarm vybudoval na podkladě povolení vydaného odborem výstavby ONV Chrudim ze dne 19. prosince 1960 č. j. 11270/60 novostavbu hangáru a komunikace s betonovou plošinou před hangárem.

Přítomná komise prohlédla shora jmenované vybudované dílo a zjistila toto:

Stavba je provedena podle schválené výkresové dokumentace. Projekt uvažoval t. zv. betonová ztužidla příhradových konstrukcí STZ-7-4.5. V údobí provádění stavby tyto stavební prvky nebyly ve výrobě a tato ztužidla jsou nahrzena ocelovými táhly. K úplnému zabezpečení po stránce statické bezpečnosti uvažuje se o doplnění této konstrukce dřevěnými rozpěrami s termínem nejpozději do 20. října 1962. Zatím není splněna podmínka shora citovaného rozhodnutí č. 4 - rozmístění hasicích přístrojů. V hangáru uskladněné hasicí přístroje budou do 30. září 1962 zavěšeny, u vchodu budou umístěny výveska o zákazu kouření a vcházení s otevřeným ohněm. Do 30. října 1962 předloží investor odboru výstavby potvrzení o bezzávadném provedení elektroinstalace a potvrzení o provedených zkouškách hromosvodů.

Komunikace je dohotovena až na část obrubníků, které zatím nejsou uloženy v úseku zamýšlené výstavby garáží a které budou při úpravě plochy před garážemi osazeny.

Závady a nedodělky jsou uvedeny v protokole o odevzdání a převzetí dokončených staveb ze dne 10.7.1962. Tyto nejsou takového rázu, aby bránily vydání rozhodnutí o přípustnosti uvedení hangáru do trvalého provozu. V zájmu zlikvidování celé I. etapy po stránce finanční, trvá přímý investor na jejich zlikvidování a dodavatelský podnik souhlasí, že je odstraní do 20. října 1962.

Odbor výstavby ONV vydá na základě dnešního výsledku šetření rozhodnutí o přípustnosti do trvalého užívání.

Skončeno, přečteno a podepsáno.

Jarkovský v. r. Štěpán v. r. Dostál v. r. Vršovský v. r.

Rozdělovník: 1 x ONV, odbor výstavby,
2 x ÚV Svazarmu,
2 x KV -"-
1 x OSP Chrudim.

Letecká technika tedy dostala „zelenou“ k hangárování v nově vybudovaném díle a veškerá pracovní pozornost byla přenesena k demolici starého hangáru. S trochou nadsázky by se dalo konstatovat, že jeho rozebrání trvalo asi stejnou dobu jako před léty jeho výstavba.

Pamětníci na likvidaci starého hangáru hleděli s nostalgií a kladli si otázku, která další stavba, neb všechny již technicky i morálně zestárly, bude následovat?

Ti, kteří dožili dnešních dnů *(psáno v roce 2021, pozn.aut.)* nevěří vlastním očím, když vidí, že ostatní stavby z první poloviny padesátých let dál musí sloužit svému účelu!

29.září 1962

Nastal tolik očekávaný den „D“ pro pilotní žáky bezmotorového létání Klepše, Šindeláře, Jánského, Bubna, Šustra, Kvapilovou, Vojtíška, Lýra a Dostála. Ti úspěšně složili pilotní zkoušky a rozšířili tak řady začínajících sportovců.

Josef Vojtíšek v kabině VT-109 OK-2243; Nový Dvůr, září 1962

10.října 1962

Přestože VT-16 „Orlík“ OK-2414 je už více než měsíc v provozu, k jeho zápisu do Leteckého rejstříku dochází až k tomuto datu pod pořadovým číslem 2744.

31.října 1962

Snad poprvé v historii rozčísla trávu novodvorského letiště kola podvozku dvoumotorového stroje. Byl jím Aero Ae-45 OK-FHX z Chrudimi s pilotem Červenkou. Ten přiletěl na žádost náčelníka Vršovského a celý den prováděl na náklady aeroklubu vyhlídkové lety pro místní funkcionáře lidosprávy, „šéfy“ výrobních podniků a předsedy JZD blízkého okolí.

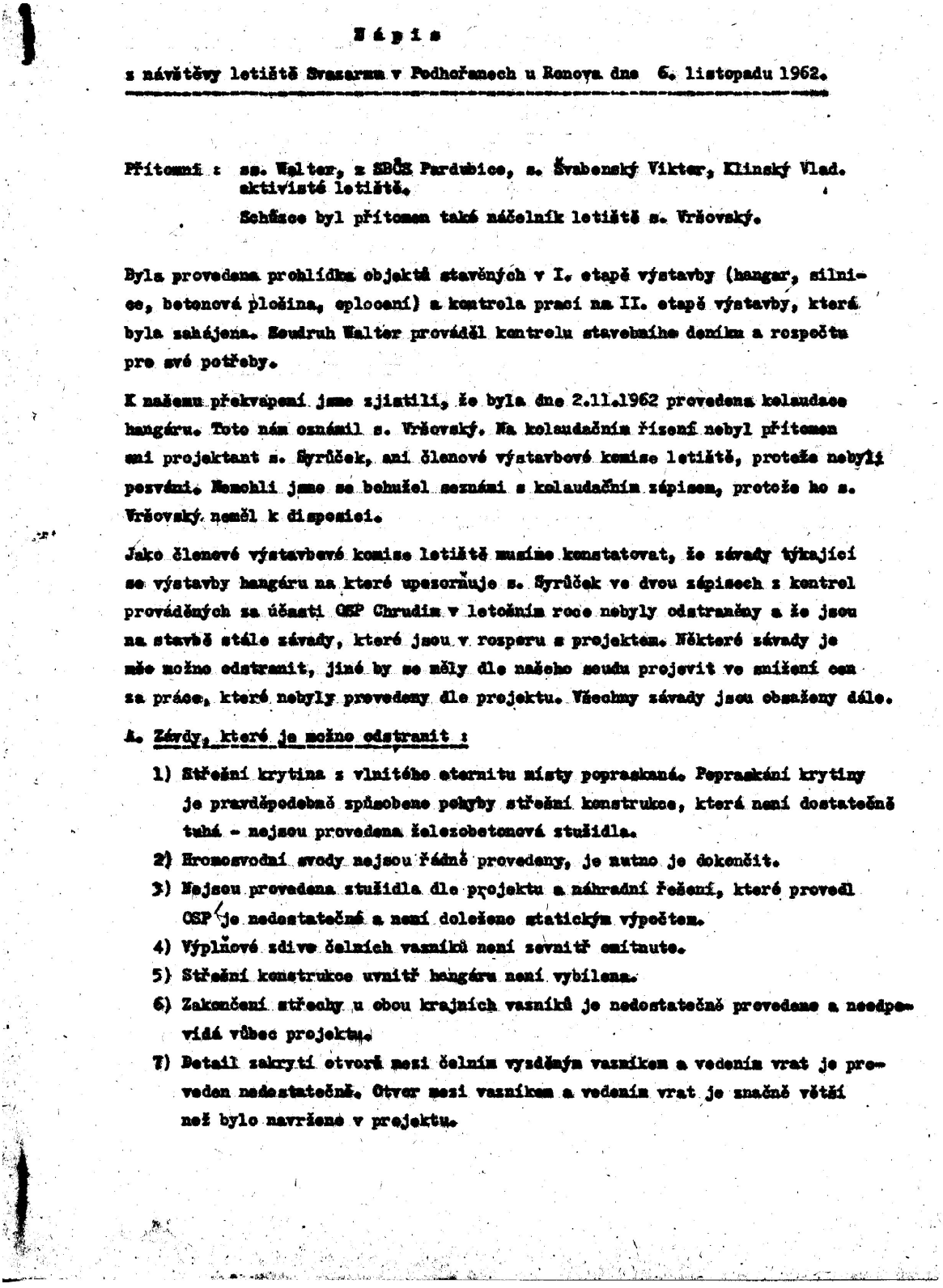
„Mistrův“ kredit tak opět obdivuhodně rostl i mimo letiště!

2.listopadu 1962

Je provedena kolaudace hangáru, i když k ní nebyl pozván ani projektant, ani zástupci výstavbové komise aeroklubu! Aeroklub zastupoval pouze náčelník Vršovský.

A protože tento postup se nelíbil zejména výstavbové komisi, která trvala na tom, aby zhotovitel odstranil všechny zjištěné závady, bylo na 6.11.1962 svoláno místní šetření.

6.listopadu 1962



Zápis

z návštěvy letiště Svazarmu v Podhořanech u Ronova dne 6. listopadu 1962.

Přítomni : sp. Walter, z SBČK Pardubice, s. Švabenský Viktor, Klinský Vlad. aktivisté letiště.
Schůzce byl přítomen také náčelník letiště s. Vršovský.

Byla provedena prohlídka objektů stavěných v I. etapě výstavby (hangar, silnice, betonová plošina, oplocení) a kontrola prací na II. etapě výstavby, která byla zahájena. Soudruh Walter prováděl kontrolu stavebního deníku a rozpočtu pro své potřeby.

K našemu překvapení jsme zjistili, že byla dne 2.11.1962 provedena kolaudace hangáru. Toto nám oznámil s. Vršovský. Na kolaudačním řízení nebyl přítomen ani projektant s. Syrůček, ani členové výstavbové komise letiště, protože nebyli pozváni. Nemohli jsme se bohužel seznámi s kolaudačním zápisem, protože ho s. Vršovský neměl k dispozici.

Jako členové výstavbové komise letiště musíme konstatovat, že závady týkající se výstavby hangáru na které upozorňuje s. Syrůček ve dvou zápisech z kontrol prováděných za účasti OSP Chrudim v letošním roce nebyly odstraněny a že jsou na stavbě stále závady, které jsou v rozporu s projektem. Některé závady je méně možno odstranit, jiné by se měly dle našeho soudu projevit ve snížení ceny za práce, které nebyly provedeny dle projektu. Všechny závady jsou obsaženy dále.

A. Závdy, které je možno odstranit :

1) Střešní krytina z vlnitého eternitu místy popraskaná. Popraskání krytiny je pravděpodobně způsobeno pohyby střešní konstrukce, která není dostatečně tuhá - nejsou provedena železobetonová stužidla.
2) Hromosvodní svody nejsou řádně provedeny, je nutno je dokončit.
3) Nejsou provedena stužidla dle projektu a náhradní řešení, které provedl OSP je nedostatečné a není doloženo statickým výpočtem.
4) Výplňové zdivo čelních vazníků není zevnitř omítnuto.
5) Střešní konstrukce uvnitř hangáru není vybílena.
6) Zakončení střechy u obou krajních vazníků je nedostatečně provedeno a neodpovídá vůbec projektu.
7) Detail zakrytí otvorů mezi čelním vyzděným vazníkem a vedením vrat je proveden nedostatečně. Otvor mezi vazníkem a vedením vrat je značně větší než bylo navrženo v projektu.

8) Přechod z plošiny před starým hangárem do betonové plošiny před novým hangárem měl být proveden v šíři 3,5 m z betonu. Ve skutečnosti je proveden z dlaždic o nestejném sklonu v šíři 1 m. Toto řešení je nebezpečné pro pojíždějící vozidla a manipulaci s letouny a je v přímém rozporu s projektem.

9) Plechová vrata u přístavku hangáru se pohybují i se zárubněmi ve zdivu. Jsou nedostatečně upevněna.

10) Dveře u přístavku (3 ks) jsou dřevěné, což je naprosto nevyhovující. V projektu je uvažováno s plechovými.

11) Beton v hangáru nemá dvoucentimetrový hlazený cementový potěr.

12) Třmeny upevňující dřevěné trámky k vazníkům místy chybí a je nutné je doplnit.

13) Svody okapních žlabů kolem hangáru jsou nedostatečně upevněny.

14) Dlaždice kolem hangáru jsou položeny nedbale a neodborně.

B. Závady, které nelze odstranit bez vícenákladů.

1) Podlaha v hangáru je níže než bylo uvažováno v projektu. Toto jest způsobeno malou vrstvou podkladního štěrku i malou vrstvou betonu.

2) Beton v hangáru je proveden bez dilatačních spar.

3) Beton před hangárem je proveden menší o přechod do plošiny před starým hangárem a je špatně spádován a povrchová úprava je nedostatečná. Dilatační spáry jsou naznačeny jen v povrchové vrstvě.

4) Kolem obvodových zdí z vnějšku hangáru nebyl proveden betonový sokl.

5) Okenní parapety nejsou provedeny dle projektu.

Členové stavební komise se domnívají, že by bylo nutné provést kontrolu závazku, který vyhlásili členové letiště na stavbu hangáru. Tento závazek zněl na částku 60.800,- Kčs a je obsažen jako dodatek v investičním úkolu, který zpracoval ÚV Svazarmu.

Ve schvalovacím protokolu č. 325/62 z ÚV Svazarmu na II. etapu výstavby se však píše, že členská základna letiště Podhořany nesplnila závazek ušetřit na I.etapě 126.000,- Kčs svépomocí. Toto mám není vůbec jasné.

Bylo by zřejmě nutné provést kontrolu fakturace OSP a tuto porovnat se skutečným závazkem členů.

Stavební komise letiště se domnívá, že přístup orgánů investičního oddělení ÚV Svazarmu, stavebního technika KV Svazarmu i OSP Chrudim k celé výstavbě hangáru byl dosti nezodpovědný.

Pokud se týká II. etapy výstavby domnívá se stavební komise, že do konce roku nemůže být skončena. Tím je ohroženo dokončení celé výstavby na letišti v Podhořanech protože na rok 1963 nezajistilo stavební technik Krajského výboru Svazarmu u Státní banky finanční prostředky.
Toto je v přímém rozporu s vládním usnesením č. 864 z loňského roku o dokončení decentralizované výstavby.
Výstavbová komise letiště pokládá za nutné celou otázku oznámit na členské schůzi letiště dne 11.11.1962 a tam ji projednat. Kromě toho ve smyslu opatření, která již členové stavební komise provedli odesílají kopie tohoto zápisu dle rozdělovníku dále uvedeného.

V Podhořanech dne 6.11.1962

Švabenský Viktor
Klinský Vladimír

Rozdělovník:

č. 1 - Stavební komise letiště
2 - Předseda KV Svazarmu s. Doležal
3 - Pracovník SBČS s. Walter
4 - Okresní oddělení úřadu Státní kontroly a statistiky Chrudim

11.listopadu 1962

Tento den byly zahájeny přípravné a údržbové práce na cisternách LPH, které byly na letiště Svazarmem ve spolupráci s ČSLA předisponovány z letiště Žatec.

Přípravu nádrží na uložení do země, jejich odrezení, natření základovou barvou a izolaci trojitým asfaltovým nátěrem si na starost vzali Šatný, Šustr, Lýr a Pletánek.

Současně s tím probíhalo třídění dále použitelného stavebního materiálu ze zbouraného hangáru u silnice a Okresním stavebním podnikem Chrudim na pracovní dohodu povolaná parta zaměstnanců „Družstva dlaždičů“ z Pardubic počala hloubit jámu v objemu cca 50m^3 pro uložení nádrží.

18.listopadu 1962

Na tento den byla původně plánována členská schůze, ale protože vrcholové orgány Svazarmu předem avizovaly zásadní prohlášení, které bude zveřejněno 21.11.1962, členská schůze byla zrušena.

Nezdálo se, že by takové rozhodnutí Rady někomu vadilo, spíš naopak! Byla neděle a od jihojihovýchodu vál poměrně stabilní 12m/sec vítr, který s výškou zesiloval. Téměř ideální to podmínky ke vzniku dlouhé vlny! Dokonce i přízemní větrný rotor „chodil" v pravidelných intervalech po dráze 120-3000! Jen 6/8 pokrytí oblohy nízkou oblačností trochu kalilo radost i očekávání pilotů. Ale i tak se Klínský, Tichý, Šatný, Horáček, Maštalíř a Matuška pokusili po startu aerovlekem nalézt nosné pole vlny.

Žel, bez úspěchu.

21.listopadu 1962

Předsednictvo ÚV Svazarmu přijalo usnesení o reorganizaci leteckého úseku, jak stanovilo červnové plenární zasedání.

Současně schválilo i návrh prozatímního řádu aeroklubů.

„Usnesení 4.pléna ÚV Svazarmu o letectví ukládá reorganizovat dosavadní krajské aerokluby a systém řízení leteckého úseku. Cílem reorganizace je plně zabezpečit řízení leteckého úseku krajským výborem Svazarmu a zvýšit vliv OV Svazarmu na letiště v území jejich působnosti, přednostně zabezpečit plnění branných úkolů a vytvořit podmínky pro maximální zainteresovanost dobrovolného aktivu na řízení a spravování leteckého sportu.

Pro řízení leteckého úseku v kraji zřizují se od 1.1.1963 při krajských výborech Svazarmu oddělení letecké a parašutistické přípravy a sportu (OLPPS KV) a dobrovolné aktivy ve formě leteckých sekcí, které podléhají přímo volenému orgánu. K zabezpečení úkolů vytváří se na jednom letišti v kraji, které je nejlépe vybaveno, krajská provozní skupina. Ta organizačně podléhá OLPPS KV Svazarmu; v jejím čele stojí náčelník, který současně plní funkci inspektora technické služby.

Krajská výcviková střediska mají stálé pracovníky, jsou řízena náčelníkem, který je současně náčelníkem letiště a jsou vybavena potřebnou leteckou technikou a materiálem v takovém rozsahu, který zabezpečuje plnění daných úkolů.

Ruší se krajské aerokluby, jakožto dosavadní organizační útvary. Na jednotlivých letištích se ustavují aerokluby s názvem příslušného místa. Aerokluby jsou zájmové sportovní útvary samostatně hospodařící podle směrnic o hospodaření. Pracují na principu dobrovolného aktivu, jsou jím řízeny a spravovány jak z hlediska výcvikového, tak technicko-provozního a hospodářského.

Aerokluby mají své volené orgány: Radu aeroklubu v čele s předsedou, odbory podle druhu činností, potřebné odborné a revizní orgány. Za plnění výcvikových úkolů a za hospodaření odpovídá předseda s příslušnými volenými orgány aeroklubu.

Aerokluby jsou řízeny KV Svazarmu přes oddělení OLPPS. Svazarm bezplatně zapůjčuje aeroklubům k činnosti letiště, letištní zařízení, leteckou techniku a některé stanovené provozní prostředky.

V aeroklubu se vede potřebná materiálová a technicko-provozní evidence, nezbytná evidence finančních prostředků a dokumentace o výcviku.

Aeroklub letiště volí 1x v roce na VČS Radu aeroklubu v čele s předsedou, který je zároveň náčelníkem letiště. Život aeroklubů ovlivňují OV Svazarmu, a to zejména v otázkách výchovy, politické a kádrové práce.

Odbornou výcvikovou, metodickou a hospodářskou činnost v aeroklubech řídí KV Svazarmu prostřednictvím svých OLPPS. Namísto dosavadních Rad KA se ustavují letecké sekce s příslušnými odbory.

Funkce náčelníků KA, jejich zástupců a celého aparátu KA se ruší.

Ústřední letecké školy ve Vrchlabí a v Chrudimi se reorganizují na Výcviková střediska ÚV Svazarmu. Ve střediscích bude ponechán malý administrativně-hospodářský aparát s cílem

zabezpečit jeho akceschopnost. V těchto střediscích se budou organizovat instrukčně metodická zaměstnání a kursy s inspektory KV a instruktory aeroklubů za účelem sjednocení a rozvíjení metodiky výcviku a pedagogiky ve výuce členů aeroklubů.

ÚV Svazarmu proto ukládá zabezpečit v souladu s plánem výstavby nových letišť zrušení určitého počtu letišť zejména v krajích středočeském, východočeském a jihomoravském; centralizovat motorový park na menší počet větších letišť a vytvářet dále podmínky ke zvýšení celkového počtu aktivisticky vedených letišť; snížit podstatně stav stálých pracovníků na leteckém úseku a postupným vytvářením podmínek pro růst dobrovolného aktivu pokračovat ve snižování počtu placených pracovníků.

V motorovém létání:

- *pro základní výcvik branců a ŠDZ se poskytuje plná norma letových hodin podle výcvikové osnovy bezplatně*
- *v základním, popřípadě pokračovacím výcviku pro národní hospodářství na základě objednávky organizací a institucí se poskytuje plná norma letových hodin a veškeré náklady se účtují objednavateli na základě smlouvy. Cvičenci neplatí žádné příplatky a poplatky*
- *pro výcvik záloh vojenského letectva se poskytuje plná norma letových hodin výcvikové osnovy bezplatně*
- *normy pro základní sportovní výcvik podle sportovní osnovy stanoví předsednictvo ÚV v ročních plánech podle potřeby*
- *sportovní létání ze záliby se povoluje v potřebném rozsahu individuálně aktivním pracovníkům Svazarmu, kteří vzorně plní své povinnosti, zejména však zasloužilým pracovníkům. Poskytuje se část nákladů na sportovní létání. Sportovec platí Svazarmu 50% provozních nákladů na 1 letovou hodinu s podmínkou, že nalétá nejméně 10 a nejvíce 15 hodin v roce. Lety nad 15 hodin hradí sportovec v plné hodnotě provozních nákladů na letovou hodinu daného typu*
- *representantům ČSSR a krajů se poskytují plné reprezentační normy bezplatně*
- *pro leteckou turistiku se poskytuje letoun a letištní zařízení členům aeroklubu za plnou úhradu provozních nákladů na 1 hodinu letu daného typu letounu*

V bezmotorovém létání:

- *ve všech kategoriích se poskytuje bezplatně letiště, letištní zařízení, bezmotorové letouny, startovací navijáky a školení kádrů. Plachtařům se svěřuje hospodaření s letištní plochou a výtěžky z letištní plochy se jim ponechávají. Plachtařské odbory aeroklubů - jako sportovní kolektivy - hradí se svých prostředků náklady na GO a jiné opravy užívané techniky, které nemohou provádět sami, dále aerovleky, zpětné transporty letounem nebo transportním autem a to v plné hodnotě provozních nákladů na 1 letovou hodinu vlečného letounu nebo ujetý kilometr transportním autem. Dále platí příspěvek člena Svazarmu a klubový poplatek, jehož výši si určují sami a hospodaří s ním podle svého uvážení*
- *reprezentantům ČSSR a krajů se poskytuje čerpání plných reprezentačních norem bezplatně*

Přímé provozní náklady nutné k vlastní činnosti hradí aerokluby z vlastních finančních prostředků. Pro úhradu oprav vyššího stupně, včetně GO, vytvářejí aerokluby finanční rezervy - fondy, které podmiňují současně čerpání resursů. Vklady do nedělitelných fondů budou odváděny KV Svazarmu a jejich tvorba kontrolována podle provozní dokumentace.

Ustavení aeroklubů v kraji proběhne nejdéle do 10.3.1963.

Aeroklub jako organizační útvar nabývá platnosti dnem ustavující schůze. Úkolem ustavující schůze aeroklubu je: seznámit členstvo s praktickými závěry 4.pléna ÚV Svazarmu o reorganizaci leteckého úseku v kraji, seznámit členskou základnu s rozsahem výcvikových úkolů a podmínkami, za nichž bude možno úkoly plnit; ustavení odborů aeroklubu, jejich povinnosti a práva; volby orgánů aeroklubu; materiální zajištění aeroklubu včetně stanovení výše poplatku ke krytí provozních nákladů jednotlivých odborů.

Při rozpracování stanovených zásad je třeba vycházet z řádu aeroklubů a směrnic pro činnost a hospodaření aeroklubů. Po ustavující schůzi aeroklubu předá krajská provozní skupina materiál jednotlivým odborům aeroklubu. Převzetí těchto provozních prostředků potvrdí náčelník krajské provozní skupiny jako předávající a předseda Rady aeroklubu s hospodářem jako přejímající. Předání a převzetí materiálu bude provedeno protokolárně. Podepsáním protokolu přebírá předseda Rady AK odpovědnost za všechen aeroklubu předaný materiál.“

Tolik znění přijatého usnesení. V krátkosti by se dalo shrnout do dvou vět: *„Tady máte materiál a majetek. Hospodařte s tím, jak umíte, na létání nedostanete už ani korunu!“*

Pro většinu aeroklubů to znamenalo katastrofu. Řada jich byla postavena – spolu se zabíráním letištních ploch pro zemědělské a jiné účely – před likvidaci. Začalo platit heslo: Kdo chce létat, ať si náklady platí sám nebo ať je hradí aeroklub výdělečnou činností!

Výdělečná činnost aeroklubů však v té době nebyla právně zajištěna a mnoho aeroklubů se při ní střetlo s platnými zákony.

Ústřední výbor Svazarmu se jen omezoval na návrhy a rady, jak finanční prostředky, potřebné k letecké činnosti, získávat. Například pěstováním léčivých rostlin, prodejem sena z letištních ploch, nebo sběrem odpadových surovin.

Inu, dobrá rada nad zlato!

Jak by řekl Vršovák: *„…u Rambousků zhasli a je po Káčiný svatbě!“*

Jenže, právě jeho se výše uvedené týkalo nejvíce. Právě přišel o zaměstnání a možná i o bydlení, protože si svého času sám prosadil, že „altán“ je bytem náčelníka! A podle nových „not“ daných Prozatímním řádem aeroklubů, náčelníkem bude předseda Rady AK! Pokud chce tedy dál na letišti bydlet, musí se nechat zvolit předsedou!

Bylo tedy jasné, že teď musí vyvinout maximální iniciativu i úsilí a všemi možnými (i nemožnými) prostředky dosáhnout toho, že dál bude ve vedení aeroklubu, i když bude mít „obyčejné“ občanské zaměstnání.

A to také proto, že současný předseda Rady aeroklubu Tichý dával nepokrytě najevo touhu konečně se do „altánu“ nastěhovat.

25.listopadu 1962

Hrana zazvonila „Šohajovi“ VT-25 OK-3092! Byl vyroben v roce 1948 a na Novém Dvoře létal od 31.10.1954. Na svém kontě měl nálet 1054 hodin při 2240 startech.

Shodou okolností se poslední let „pětadvacítky“ uskutečnil v poslední letový den roku 1962.

A jaká tedy byla letová bilance roku? 1727 startů navijákem, 515 aerovleků, celkový nálet na bezmotorových letadlech: 940 hodin, 26 minut při 118 letových dnech a 59 létajících.

Pilotní zkoušky s úspěchem složilo 9 plachtařských žáků, byly splněny podmínky pro zisk 7 výkonnostních plachtařských odznaků „stříbrné C“.

Ke konci roku bylo tedy evidováno 11 žáků elementárního výcviku, 48 pilotů pokračovacího výcviku a sportovců, z nichž 25 bylo držitelů plachtařského výkonnostního odznaku „stříbrné C“.

Na přeletech bylo nalétáno cca 8.000 km, administrativně nejaktivnějším plachtařským instruktorem byl v tomto roce Vršovský, ten to ale měl v popisu práce. V praxi měli na výcviku pilotních žáků hlavní podíl aktivističtí instruktoři Horáček, Tichý a „čerstvý“ instruktor Ruml.

Létat se sice přestalo, ale organizační práce naplno běžela dál.

26.listopadu 1962

Z á p i s

o jednání na ÚV Svazarmu, ood. inv. výstavby v Praze 1. ve věci dokončení akce výstavby hangáru, garáží, komunikace, oplocení LPH a APH na letišti Svazarmu v Podhořanech, ikres Chrudim, dne 26.listopadu 62.

Za ÚV Svazarmu:	Dr,Přemysl Veselý, plk.Ing. Kazimír Enderla, s. Petra Pelikánová,
Za KV Svazarmu:	Oskar Jarkovský ,
Za KA "	Eduard Vršovský,
Za OSP Chrudim:	Josef Habart, ředitel Ladislav Huda, ved. výroby

Předmět jednání: Vyúčtování penále KV Svazarmu Hradec Králové a dokončení výstavby.

Zástupci podniku OSP Chrudim dostavili se dnešního na ÚV Svazarmu za účasti s.Jarkovského a Vršovského ve věci prominutí penále vyúčtovaného přímým investorem Svazarmu ve výši Kčs 15.000,- a dále ve věci dokončení přesmětné výstavby. Výše uvedená komise dospěla k tomuto závěru:

1/ Termín na zaplacení penále stanovený na 26.11.1962 se prodlužuje na termín 20.ledna 1963.

2/ Přímý investor KV Svazarmu Hradec Králové nebude toto penále vymáhat ani v tomto náhradním termínu a provede jeho opis pouze v tom případě, když OSP Chrudim provede kompletní hrubou stavbu garáží bez vnějších omítek a bez uzavíracího nátěru střechy, které nelze provést v zimních měsících.
Vzhledem k přehodnocení letecké činnosti Svazarmu na úseku letecké činnosti Svazarmu na úseku letectví upouští se od plánované výstavby podzemních skladů LPH a APH. Pro uskladnění PHm v sudech provede se výstavba plechového skladu přibližných rozměrů 3x6m. Betonový základ pro tento sklad provede OSP a jeho montáž provede členská základna letiště svépomocí, v r. 1962.

3/ Vzhledem k tomu, že následkem zimních měsíců nebude možno stavbu úplně dokončit, t.j. fasády a nátěr střechy, je pravděpodobný skluz na rok 1963 na dokončení těchto prací asi 20.000,-Kčs. Dočerpáno bude v prvém pololetí 1963.

Vzhledem k tomu, že nebylo žádných dalších připomínek, byl zápis přečten a podepsán:

Enderla v.r. Jarkovský v.r. Huda v.r. Habart v.r.
Veselý v.r. Pelikánová v.r. Vršovský v.r.

Výsledek jednání byl hoden rozhodnutí městské rady Kocourkova. Aby dodavatel stavby OSP Chrudim nemusel platit penále ve výši 15.000,- Kčs, tak ještě v tomto roce (nejdéle do 20.ledna 1963) provede hrubou stavbu garážového trojboxu s výjimkami uvedenými zápisem.

Současně byla zrušena stavba podzemního úložiště LPH a nahrazena „sudovým hospodářstvím“ v plechovém kiosku postaveném na betonové základně.

A co s tou dírou 50m^3, vyhrabanou a zaplacenou? Ať ji aeroklub brigádně zase zasype!

To už bylo moc i na tak klidné osoby, jako byli členové výstavbové komise aeroklubu Viktor Švabenský a Vladimír Klínský. Podali ústní stížnost k šetření Úřadu státní kontroly a statistiky v Chrudimi, kterou následně podepřeli písemným materiálem:

30.listopadu 1962

Titl.
Ústřední úřad státní kontroly
a statistiky
okresní oddělení
C h r u d i m

Pardubice, dne 30. 11. 1962

Vážení soudruzi !

Nevíme, jak daleko pokročilo šetření naší stížnosti, ale pokládáme za nutné se na Vás obrátit s dalším dopisem, který by Vám snad mohl pomoci k dokreslení situace.

Jde o průběh některých jednání v posledních týdnech měsíce listopadu, které nás jako dobrovolné pracovníky přinejmenším uráží.
Tak tedy :

Dne 14. 11. 1962 jsme obdrželi od náčelníka letiště s. Vršovského oznámení, že se s námi potřebuje nutně sejít v Pardubicích. Na této schůzce nás žádal o radu týkající se výstavby skladu APH a LPH.

Dne 13. 11. 1962 odpoledne před 16,oo hodinou byl s. Vršovský volán telefonem z ÚV Svazarmu soudruhy Jarkovským, Větrovským a ss. pplk. Kazimírem Endrlou.
Dle jejich sdělení se mělo letiště (není nám jasné, koho tím mínili) do pátku 16. 11. 1962 vyjádřit závazně, zda do konce roku dokončí tuto stavbu. Soudruh Větrovský řekl s. Vršovskému, že když letiště toto slíbí a nedodrží termín, bude bráno k odpovědnosti. (Tyto informace nám poskytl s. Vršovský a nám není jasné, kdo a za co by měl být brán k zodpovědnosti). My jsme s. Vršovskému řekli, že investorem je ÚV - Svazarmu a dodavatelem OSP Chrudim, tudíž že letiště nemá co slibovat. Pokud jsme se na této akci zavázali k nějakým brig. pracem, tak jsme je splnili (garáže) a na skladu LPH a APH jsme provedli i práce, ke kterým jsme se nezavázali (očištění a isolace nádrží).

Od 14. 11. 1962 jsme se již nedozvěděli o ničem, co by se týkalo stavby skladu pohonných hmot. Zaměstnanci " Družstva dlaždičů " z Pardubic provedli výkop jámy (50 m3) pro nádrže a my jsme žili v domění, že bude konečně benzin skladován způsobem, který není v rozporu s platnými předpisy.

Dne 26. 11. 1962 byl s. Vršovský povolán na ÚV Svazarmu. Tam se konalo jednání mezi zástupci ÚV a OSP Chrudim. (Opis zápisu z tohoto jednání Vám zasíláme).

Před vlastním jednáním došlo k výměně názorů mezi s. Jarkovským - stavebním technikem KV Svazarmu a s. Vršovským za přítomnosti všech osob, které jsou uvedeny na zápisu z jednání. O tomto nás informoval dne 29. 11. 1962 s. Vršovský na schůzi rady letiště.
Soudruh Jarkovský oznámil s. Vršovskému, že žádné takové " hadry ", jaké jsme poslali na Státní banku (my jako aktivisté) a na Státní kontrolu, nesmíme posílat. Dále řekl, že výstavbová komise letiště není žádný orgán a že je nutné, aby s. Vršovský zařídil, aby šetření na okresním oddělení Státní kontroly bylo okamžitě zastaveno.

Dále dostal s. Vršovský příkaz, aby veškeré práce na výstavbě skladu byly zastaveny, protože se stavba ruší a jáma, aby byla zahrabána. Toto bylo skutečně provedeno.

K těmto všem jednáním máme jako aktivisté připomínky.

1.) Je možné, že v období od 13. do 26. 11. 1962, které uplynulo mezi dvěma schůzkami na ÚV došlo k organisačním změnám, které vyvolaly zastavení akce výstavby skladu pohonných hmot.
Jak je tomu ale s ekonomií a hospodařením prostředky ???

a) Náklad na vykopání a znovu zahrabání jámy pro nádrže o objemu 50 m³ vyplyne z faktury, kterou zašle Družstvo dlaždičů na OSP - Chrudim.

b) Nádrže jsou již na letišti v Podhořanech a ,jejich doprava z letiště Žatec stála také nějaké peníze.

c) Kiosek, o kterém se píše v zápisu z ÚV je součástí této akce.(Je již objednán u Kovopodniku Pardubice).

Tyto všechny položky musí být zaplaceny a když se stavba nebude provádět, je nutno odvézt nádrže na jiné místo, určené, to bude stát další peníze.

Kolik zbude v Bance z celkové částky, která je uvedena ve schvalovacím protokole č. 325/62, co se za vyčerpané peníze docílilo a kolik jsou zbytečné další náklady s dopravou ?
Ze schvalovacího protokolu vyplývají náklady :

Sklad LPH a APH

a) stavební náklady	7.541,- Kčs
b) strojní zařízení	27.593,- "
c) montáže	9.418,- "
d) nepředvídané	3.316,53

2.) Jednání a výroky s. Jarkovského jsou v přímé rozporu s vládní vyhláškou číslo 150 ze dne 1. října 1958 (viz. Úřední list, částka 81 ze dne 11. 10. 1958), " O vyřizování stížností, oznámení a podnětů pracujících ".

Domníváme se, že by neměl vyvíjet žádné snahy o zrušení šetření orgány St. kontroly, ale naopak, že se měl snažit toto šetření vyvolat, protože jak sám uvádí, my nejsme žádní zástupci investora, ale on ano a je za to placen.

Promiňte nám, že Vás obtěžujeme, ale domníváme se, že pro dokreslení celé situace je to vhodné.

S pozdravem

" Čest práci ! "

Viktor Švabenský
Vladimír Klínský

2.prosince 1962

Schází se Rada aeroklubu, aby v této emočně vypjaté době vypracovala alespoň nějaký plán, jak nastalé situaci čelit.

Bylo konstatováno, že sice již byly brigádnicky zahájeny výkopové práce základů budoucí stavby garáží, stejně jako pro vybetonování základu kiosku LPH a mazadel. Postupně se navezl materiál nutný k započetí hrubé stavby, ale to vše se dělo pouze iniciativou členů aeroklubu. Dodavatel stavby - Okresní stavební podnik Chrudim - zatím „takticky“ vyčkával.

Tím, že se přestalo létat, opadl však i zájem členů na letiště jezdit, a tak závazek provedení přípravných prací před zahájením stavby garáží začal být vážně ohrožen.

V duchu „nových pravidel hry“ nastolených Svazarmem se jevila nepřijatelnou i dosavadní, poslední dobou i poněkud nekoncepční práce Rady AK, kterou dosud oficiálně jako předseda vedl Josef Tichý.

Tichý byl považován za velmi dobrého instruktora (byť se svéráznými metodami výcviku), ale jako předseda Rady se v době svého mandátu nikterak výrazně neprojevil a přenechával volné pole působnosti náčelníkovi Vršovskému. Ten naopak velmi dobře situace využil a vytvořil kolem sebe gloriolu nepostradatelnosti, a ač nyní ztratil placené místo náčelníka letiště (přijal zaměstnání jako řidič ve VD Cyklos Urbanice), dokázal přesvědčit i své odpůrce, že v nynější době je to díky svým zkušenostem pouze on, kdo dokáže aeroklub zachránit před zánikem!

Není divu, že Rada vypracovala kandidátku nového řídícího orgánu v tomto složení:

- předseda Rady, náčelník: Vršovský
- jednatel: Klínský
- hospodář: Matuška
- pokladní: Jambor, Dostál
- LPH a APH: Pletánek
- údržba budov: Čermák
- technik: Bednář
- vedoucí dílny a údržby: Horáček
- zapisovatel, propagace: Kvapilová
- vedoucí instruktor: Tichý
- kontrolní a revizní komise: Jurajda, Kazda, Maštalíř

13.prosince 1962

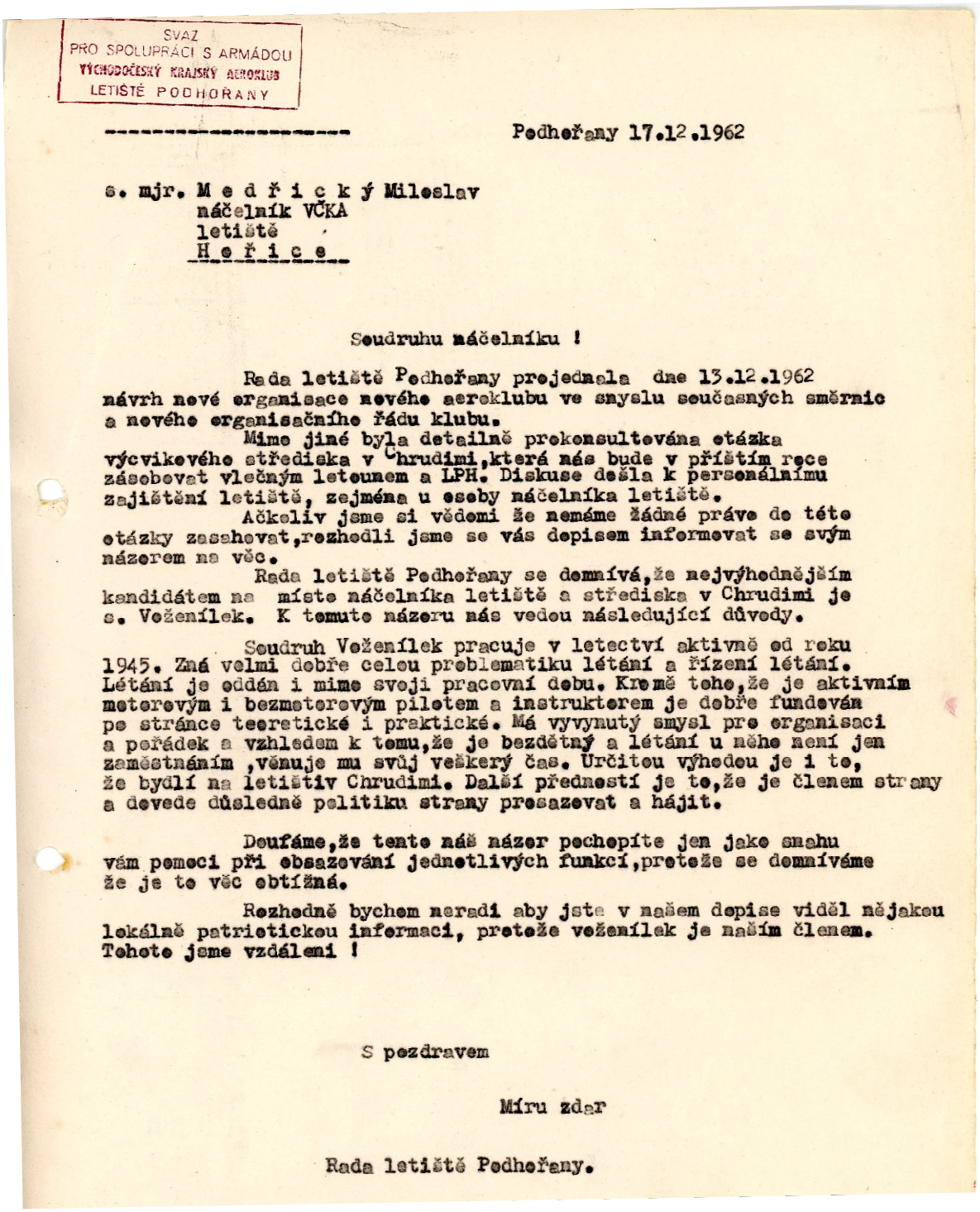
Ještě jednou a naposled v tomto roce se schází Rada AK. Konstatuje, že OSP Chrudim zřejmě pod pohrůžkou sankce 15.000,- Kčs zaktivizoval své pracovní síly a prostředky, dokončil výkopové práce základů garáží a započal vlastní zdící práce tak, aby hrubá stavba byla dokončena v termínu.

Současně však bylo konstatováno, že nedodělky a závady na dosud vybudovaném a zkolaudovaném díle (hangáru) přetrvávají!

A protože reorganizace leteckých sportů se ve Svazarmu rozjela naplno, pojal Vršovský nápad pokusit se dosadit na místo „střediskového“ náčelníka v Chrudimi člena aeroklubu Josefa Voženílka.

To proto, že by v případě Voženílkova „náčelníkování“ by byla z jeho strany očekávána „protekce a nadstandardní podpora“ podhořanskému aeroklubu.

Na adresu dosavadního náčelníka VčKA mjr.Medřického odeslal dopis následujícího znění:



SVAZ
PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDOU
VÝCHODOČESKÝ KRAJSKÝ AEROKLUB
LETIŠTĚ PODHOŘANY

Podheřany 17.12.1962

s. mjr. M e d ř i c k ý Miloslav
náčelník VČKA
letiště
H e ř i c e

Soudruhu náčelníku !

Rada letiště Podheřany projednala dne 13.12.1962 návrh nové organisace nového aeroklubu ve smyslu současných směrnic a nového organisačního řádu klubu.

Mimo jiné byla detailně prokonsultována otázka výcvikového střediska v Chrudimi,která nás bude v příštím roce zásobovat vlečným letounem a LPH. Diskuse došla k personálnímu zajištění letiště, zejména u osoby náčelníka letiště.

Ačkoliv jsme si vědomi že neméme žádné právo do této otázky zasahovat,rozhodli jsme se vás dopisem informovat se svým názorem na věc.

Rada letiště Podheřany se domnívá,že nejvýhodnějším kandidátem na místo náčelníka letiště a střediska v Chrudimi je s. Voženílek. K tomuto názoru nás vedou následující důvody.

Soudruh Voženílek pracuje v letectví aktivně od roku 1945. Zná velmi dobře celou problematiku létání a řízení létání. Létání je oddán i mimo svoji pracovní dobu. Kromě toho,že je aktivním motorovým i bezmotorovým pilotem a instruktorem je dobře fundován po stránce teoretické i praktické. Má vyvynutý smysl pro organisaci a pořádek a vzhledem k tomu,že je bezdětný a létání u něho není jen zaměstnáním ,věnuje mu svůj veškerý čas. Určitou výhodou je i to, že bydlí na letišti v Chrudimi. Další předností je to,že je členem strany a dovede důsledně politiku strany prosazovat a hájit.

Doufáme,že tento náš názor pochopíte jen jako snahu vám pomoci při obsazování jednotlivých funkcí,protože se domníváme že je to věc obtížná.

Rozhodně bychom neradi aby jste v našem dopise viděl nějakou lokálně patriotickou informaci, protože voženílek je naším členem. Tohoto jsme vzdálemi !

S pozdravem

Míru zdar

Rada letiště Podheřany.

(Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)

„Ten dopis byl marný pokus, protože Svazarm měl už dávno k výkonu funkce připraveného jiného ´kádra´.

Je však třeba dodat, že v době předcházející sepsání tohoto dopisu, vedl Vršovský osobní jednání s náčelníkem Medřickým a dalšími vyššími funkcionáři Svazarmu, protože sám měl o to místo eminentní zájem a ´leštil kliky´, kde se dalo!

To jsme se ale dověděli až o šest let později, kdy vyplynulo na povrch, že Vršovský kádrové předpoklady jako ´kovaný´ komunista sice naplňoval, ale to ´vzdělání, ta gramatyka....!!!´“.