1963

1.ledna 1963

Nová opatření přijatá ÚV Svazarmu koncem minulého roku směrem k činnostem aeroklubů, která poněkud změnila i jejich právní postavení, se projevila tím, že k tomuto datu administrativně vzniká „**Východočeský aeroklub Podhořany**“, přestože k jeho ustavující schůzi má dojít až za tři měsíce.

Povídání o přelomovém roce 1963 nelze začít jinak, než opisem provolání místopředsedy ÚV Svazarmu plk.Homoly, které bylo uveřejněno v leteckém časopise **„Křídla vlasti“ č.1/1963** ze dne 9.1.1963 pod titulem **„Další vývoj a úkoly letectví ve Svazarmu“**:

„Svazarmovské letectví prodělalo v období poválečných let svůj historický vývoj - jak již bylo řečeno na IV. plenárním zasedání Svazarmu, které se zabývalo problematikou na leteckém úseku naší branné organizace. Po rozpracování usnesení, které toto zasedání přijalo, vydal nyní ÚV Svazarmu hlavní dokumenty, podle kterých se bude rozvíjet další naše letecká činnost. Cílem je přivést letecký úsek ke správným principům života a práce dobrovolné vlastenecké organizace, protože stupeň zralosti naší socialistické společnosti v současném vývojovém stadiu to nejen zákonitě vyžaduje, ale také plně umožňuje.

V dosavadní organizační struktuře, v systému řízení, v systemizaci i v celkové výchovné i výcvikové činnosti se již projevovaly hluboké rozpory mezi současným stavem na leteckém úseku a mezi současnými a zejména perspektivními zájmy a úkoly naší socialistické společnosti. Hlavními představiteli těchto rozporů byly:

1. *Nejednotná a do značné míry ještě separatistická struktura organizační výstavby leteckého úseku, která porušovala jednotnou organizační strukturu naší branné vlastenecké organizace a tím je oslabovala.*
2. *Řízení leteckého úseku v krajích a okresech spočívalo především na zaměstnancích, jejichž hlavním představitelem byl náčelník krajského aeroklubu s velkým počtem stálých pracovníků. Tento systém řízení neodpovídal již soudobým požadavkům rozvoje socialistického demokratismu a neumožňoval řízení leteckého úseku v kraji a okrese voleným orgánem KV a OV.*
3. *Objem materiálních a finančních prostředků, vynakládaných na letecké sporty, neodpovídal možnostem společnosti.*
4. *Celkový život, výchova a výcvik v aeroklubech byly ovlivňovány těmito rozpory, což se zákonitě a konkrétně projevovalo v řadě závažných nedostatků, zejména v administrativním způsobu řízení, v brzdění rozvoje socialistického demokratismu a tím i znemožňování většího podílu volených orgánů a dobrovolného aktivu na správě a řízení aeroklubů a tím i omezování iniciativy členů*

To do značné míry ovlivňovalo výchovu členů aeroklubů k uvědomělému a dobrovolnému plnění úkolů, jejich poměr k socialistickému vlastnictví a způsobilo, že ve značné míře s naprostou samozřejmostí přijímali od společnosti velké množství materiálních a finančních prostředků, vynakládaných na jejich výcvik a sport téměř již podle komunistických zásad rozdělování! Konkrétní projevy tohoto stavu bylo možno vidět v neobyčejně velkém odpadu z nákladného výcviku, v nevážnosti k nákladné letecké technice a v nedobrém hospodaření i s jinými prostředky, které společnost aeroklubům poskytovala. Celkový stav nedával záruku správného vedení členů aeroklubů v duchu zásad komunistické výchovy.

XII. sjezd Komunistické strany Československa přijal závažná usnesení a vytýčil úkoly naší společnosti pro její další rozvoj a budování podmínek pro přechod ke komunismu. Problémy řešené sjezdem a přijaté usnesení plně potvrdily správný přístup ÚV Svazarmu k řešení současných problémů naší organizace i na leteckém úseku, jakož i aplikaci principů a zásad, zakotvených v hlavních dokumentech (Usnesení ÚV Svazarmu k reorganizaci leteckého úseku, nový řád aeroklubů, nová systemizace placených funkcí, směrnice pro činnost a hospodaření aeroklubů, plán výcvikových úkolů na rok 1963), podle kterých se bude dále rozvíjet činnost nově ustanovených organizačních útvarů na leteckém úseku.

Nově zakotvené zásady a jejich realizace v životě celého leteckého úseku bezesporu odstraní dosavadní rozpory a budou blahodárně působit na další rozvoj leteckého a parašutistického výcviku a sportu.

Dostane se nového rozmachu rozvoji socialistického demokratismu a tím dojde k podstatnému zvýšení vlivu volených orgánů a dobrovolného aktivu na správu a řízení aeroklubů v souladu se současnými požadavky a úkoly dalšího rozvoje socialistické společnosti.

Sníží se podstatně počty stálých pracovníků, což se příznivě odrazí jak na rozvoji dobrovolného aktivu, tak i na bilanci pracovních sil i na zmenšení finančních nákladů.

Dosáhne se v zájmové sportovní činnosti vyšší materiální i morální zainteresovanosti členů aeroklubů tím, že budou přispívat z vlastních prostředků na velmi nákladný sport. To povede i k pocitu jejich osobní odpovědnosti za stav hospodaření se svěřenou nákladnou leteckou technikou a zařízením letišť a bude blahodárně působit na výchovu členů v duchu zásad komunistické morálky.

Bude dosaženo i podstatného zhospodárnění činnosti celého leteckého úseku, což bude plně odpovídat současným ekonomickým zájmům společnosti při řešení náročných úkolů, při budování materiálně-technické základny a vytváření podmínek pro přechod ke komunismu.

Řešení těchto závažných úkolů na leteckém úseku bude bezesporu prověrkou politické zralosti všech funkcionářů a pracovníků na leteckém úseku a hlavně členských mas aeroklubů a bude vyžadovat ode všech velmi odpovědný přístup k věci. Do čela boje za realizaci nových zásad se musíme postavit všichni, neboť poneseme odpovědnost za realizaci usnesení XII.sjezdu KSČ, aplikovaných prostřednictvím nově přijatých pokrokových zásad v hlavních dokumentech ÚV Svazarmu.

Skoncujme s váhavostí, opatrnictvím a nedůvěrou k novému a postavme se všichni čelem k úkolům tak, jak se sluší na letce a parašutisty, vezměme věc za svoji a dejme se v našem letectví a parašutismu na novou, ale spolehlivou cestu!“

Byla to sice burcující a vzletná slova, ale budoucnost záhy ukázala, že naplnit je není tak jednoduché, ba co víc, v některých aspektech zhola nemožné.

V platnost vešla pracovní verze nového „Řádu aeroklubů“ , která byla schválena zasedáním předsednictva ÚV Svazarmu již 21.11.1962, ale nový řád byl vydán (nečekaně demokraticky!) jako prozatímní dokument s tím, že jeho konečné znění vyplyne až po připomínkách, které dojdou z aeroklubů a které budou prověřeny praxí.

Obsahoval (mimo jiné) ustanovení o zřízení aeroklubů, o jejich úloze *(„Aerokluby jsou výchovná a sportovně-výcviková zařízení, která se ve své činnosti řídí usneseními a pokyny volených orgánů Svazarmu, předpisy a směrnicemi upravujícími letecký provoz.“)*, o členství v aeroklubu, o povinnostech a právech členů, kdy se po členech aeroklubu požaduje aby:

- *aktivně a iniciativně plnili úkoly uložené usneseními volených orgánů*
- *dbali na dodržování kázně a bránili porušování předpisů*
- *chránili svěřenou leteckou techniku, provozní zařízení a ostatní socialistické vlastnictví a užívali všech prostředků s nejvyšší hospodárností*

Naproti tomu *„je členům aeroklubu zaručeno právo zúčastňovat se jednání o všech otázkách aeroklubu, vyjadřovat se k nim na členských schůzích, které jsou nejvyšším orgánem aeroklubu, což má přispět k možnosti širokého uplatnění zásad vnitrosvazové demokracie.“*

Obsáhlou kapitolou nového „Řád aeroklubů“ je řízení aeroklubů volenými orgány, a to jak krajskými a okresními výbory Svazarmu, tak i vlastními volenými orgány, tj. Radou a předsedou aeroklubu (v období mezi členskými schůzemi, které jsou nejvyšším orgánem aeroklubu).

Důležitou kapitolou, která byla v „Řádu aeroklubů“ ustanovením zcela novým, byla část pojednávající o hospodaření aeroklubů.

Vzhledem k tomu, že aerokluby se nyní měly stát samostatně hospodařícími útvary, byly jako samostatná příloha vypracovány směrnice pro činnost a hospodaření aeroklubů.

Aerokluby se tedy počaly ustavovat dle nového organizačního řádu, kdy *„pracují na základě dobrovolné a iniciativní práce svých členů bez placených zaměstnanců“*, s těmito hlavními zásadami:

- *výchova k budovatelské práci v naší socialistické společnosti a k obraně vlasti*
- *plánovitý výcvik a sportovní činnost*
- *hospodárnost ve veškeré činnosti aeroklubu*

Aerokluby se tedy rázem staly samostatně hospodařícími útvary, které si měly hradit veškeré provozní náklady. Proti očekávání se však nestaly samostatnými právnickými subjekty, byla jim i nadále poskytována pouze tzv. „omezená právní subjektivita“; na venek vystupujícím právnickým subjektem zůstal Svazarm. Proto se aerokluby nemohly stát vlastníky kluzáků,

letounů, nemovitostí a ostatního materiálu a letištního vybavení. S tím nadále disponoval pouze Svazarm prostřednictvím svých orgánů.

Ale žádný z vydaných dokumentů, ani směrnice je doplňující, nebyly kouzelným proutkem nebo nějakým zaklínadlem, které by okamžitě vyřešily nastalou situaci. Mnohým dosavadním členům bylo jasné, že podle nových pravidel ustavit aeroklub už od začátku na solidních základech tak, aby byl životaschopný, bude velká organizátorská a mnoho úsilí vyžadující práce všech členů, že bude nutné (a někdy i bolestné) odstřihnout se od zavedených praktik dob minulých.

Vedení aeroklubů tak přechází plně do rukou vlastního voleného orgánu - Rady AK, která spolu s předsedou aeroklubu zodpovídá za celkovou činnost a život aeroklubu. Kardinální otázkou ale je: kde sehnat finance na činnost?

V polovině ledna bylo k závěrům XII. sjezdu KSČ svoláno VI. plenární zasedání Svazarmu a usneslo se plnit na úseku letectví a parašutismu v roce 1963 tyto hlavní úkoly (**Křídla vlasti 3/1963**):

a) *Hlavní pozornost věnovat výcviku branců výsadkového vojska. Ve výcviku branců-výsadkářů plnit úkoly na 100%, zvýšit fyzickou připravenost a zdokonalit činnost po seskoku. Naučit všechny brance-výsadkáře plovat.*
b) *Dokončit v prvních měsících roku reorganizaci leteckého úseku. Zrušit provoz na některých letištích, z nichž část předat MNO, část Čs. aeroliniím a část zemědělskému využití. Nejpozději do konce března 1963 ustavit na všech letištích, určených k provozu, sportovní aerokluby s dobrovolnými orgány a připravit je k zahájení letového provozu. Do konce ledna zřídit na letištích výcviková střediska, krajské provozně technické skupiny a připravit je k provozně opravárenské činnosti a k předání techniky aeroklubům.*
c) *V činnosti aeroklubů upevnit organizovanost, pořádek a kázeň a zabezpečit letecký provoz, aby nedocházelo ke katastrofám a poškozování letecké techniky, popřípadě k jejímu zneužití proti zájmům ČSSR. Provozní náklady ve sportovním výcviku hradit z prostředků aeroklubů a poskytnout jim potřebné základní prostředky péčí Svazarmu. Propracovat systém školení a výcviku sportovních leteckých mechaniků a stanovit podmínky pro dosažení kvalifikačních tříd. Tím zavést novou profesi v letectví.*
d) *Zavést a po stránce kádrové a materiálně-technické zabezpečit nový úkol spočívající v pomoci Agroletu. K začátku jarních agrotechnických lhůt připravit nejméně 5 letounů a 20 osádek. V dalších letech tuto činnost podstatně zvýšit.*
e) *Pokračovat ve výcviku mladých parašutistů v kroužcích na školách, na základě zkušeností z minulého roku. V těchto kroužcích cvičit 5000 chlapců a děvčat do 15 let. Tím připravit širokou základnu pro výběr výsadkářů a přispět ke zkvalitnění přípravy branců pro výsadkové vojsko*

Sportovní činnost považovat za důležitou součást branné výchovy občanů, zejména mládeže. Dále rozvíjet branné sporty a jejich prostřednictvím získávat občany a zejména mládež pro ostatní činnosti v základních organizacích Svazarmu.

a) *V prvních měsících roku ustavit sportovní sekce při volených orgánech Svazarmu všech stupňů a kádrově je upevnit. Podstatně rozšířit pravomoc i odpovědnost těchto dobrovolných aktivů za organizování a řízení sportu.*
b) *V hlavních druzích sportu zabezpečit vysokou účelovost z hlediska soudobých požadavků branné výchovy a vytvořit systém, umožňující rychlejší růst mladých nadějných sportovců na reprezentační úroveň. Uvedenými opatřeními vytvořit širší základnu pro výběr reprezentantů a dosáhnout jejich kvalitnější přípravy a tím i nových úspěchů ve státní reprezentaci. Pozvednout na vyšší úroveň kvalitu materiálně-technické základny, zejména v motoristickém, leteckém, střeleckém, parašutistickém sportu a v modelářství.*
c) *Zpracovat systém řádného hospodaření se svěřenou technikou, snižovat náklady na sport a usilovat o hospodářskou soběstačnost ve většině druhů sportu.*

V řídící a organizátorské práci uvést v soulad obsah a metody práce s výsledky XII. sjezdu KSČ a důsledně uplatňovat zásady demokratického centralismu. Zkvalitnit centrální řízení a současně vytvořit podmínky pro široký rozvoj iniciativy všech orgánů s cíle vytvářet předpoklady pro další snižování počtu placených pracovníků. Neustále zvyšovat odpovědnost všech volených orgánů za zajišťování a plnění úkolů stanovených plánem činnosti.

Provést důsledně delimitaci materiálu a odpovědnost za jeho evidenci a obhospodařování. Urychlit likvidaci nepotřebného materiálu.

Na investičním úseku zabezpečit především adaptace a rekonstrukce současných zařízení a novou investiční výstavbu snížit na minimum. Zpevňovat ochranu majetku Svazarmu a zákonným uplatňováním postihu proti viníkům současně přispívat ke správnému poměru k tomuto majetku.

Ve smyslu „*nové systemizace placených funkcí*“ a budování aeroklubů „*na základě dobrovolné a iniciativní práce svých členů bez placených zaměstnanců*“ si pozorný čtenář jistě musí položit otázku: kam se poděli všichni ti dosud placení funkcionáři - náčelníci, instruktoři, mechanici, ekonomové a ostatní administrativní pracovníci? Šli opravdu do „civilu“?

Odpověď není až tak složitá. Civilní zaměstnání čekalo opravdu jen na ty, kteří nevyhovovali politicky, nebo jejich všeobecné vzdělání výrazně pokulhávalo i za poměrně nízkými požadavky. Takových ale byla jen hrstka. Ostatní našli uplatnění v nově zřizovaných „Odděleních letecké a parašutistické přípravy a sportu“ (OLPPS) na všech úrovních řízení Svazarmu, tj. ústředním výboru, krajských a okresních výborech a v krajských výcvikových střediscích (případně krajských provozních skupinách), takže jen těžko lze hovořit o snížení počtu pracovníků „živených“ Svazarmem. Spíš opak byl pravdou!

Seznamme se s úkoly OLPPS na krajské úrovni (**Křídla vlasti 6/1963**):

„Rozsah činnosti: OLPPS při KV Svazarmu bude především zajišťovat plnění usnesení volených orgánů (ÚV a KV Svazarmu) týkajících se leteckého úseku činnosti. V této práci mu bude pomáhat krajská letecká sekce jako poradní orgán.

Hlavním úkolem oddělení bude zkvalitnit po všech stránkách výchovnou práci v aeroklubech, přičemž má být dodržena zásada, že nejdůležitějším článkem výchovy a působení na všechny členy je instruktor. Spolu s tím bude OLPPS sledovat a zajišťovat i odborný růst instruktorů, abychom dosáhli kvalitní výuky, aby bylo zabráněno mimořádným událostem. Bude organizovat školení v technice pilotáže, instrukčně-metodická zaměstnání apod. a vychovávat za pomocí inspektorů OLPPS ÚV Svazarmu nové instruktory.

OLPPS bude usměrňovat sportovní činnost aeroklubů, dbát na to, aby nedocházelo k zneužívání majetku aeroklubů, k nesprávnému hospodaření. To znamená, že pracující oddělení budou při své práci převážně - jak se říká - stále venku, na letištích svého kraje. Budou se zúčastňovat zasedání okresních výborů Svazarmu, na nichž budou řešeny otázky týkající se toho kterého aeroklubu.

Kromě této letecké náplně práce budou pracovníci OLPPS plnit jako zaměstnanci krajského výboru Svazarmu i další úkoly, které jim KV podle potřeby uloží, i na ostatních úsecích činností Svazarmu.

Pravomoc a odpovědnost: OLPPS bude kontrolovat plnění řádů a předpisů, prověřovat připravenost letišť k činnosti, přezkušovat funkcionáře aeroklubů, zajišťovat a hodnotit výsledky zimního školení, vyjadřovat se k zařazování členů do leteckého výcviku. Pro sjednocení metodiky výuky bude nejméně jednou za rok organizovat shromáždění instruktorů, aby byla na všech letištích zajištěna náročnost hlavně v kázni, v celém leteckém provozu. Bude kontrolovat činnost aeroklubů ve svém kraji.

OLPPS odpovídá za splnění všech usnesení volených orgánů, které vyplývají pro letecký úsek, za dodržování organizovanosti výcviku, za dobré hospodaření aeroklubů v kraji. Odpovídá za výchovu funkcionářů, kteří stojí v čele aeroklubu, za doplňování kádrů reprezentantů ČSSR. Odpovídá za uvedení nových forem letecké činnosti do života aeroklubů.

Spolupráce s okresními výbory Svazarmu: Už v minulých letech byla spolupráce funkcionářů aeroklubů s okresními výbory Svazarmu dobrá, zejména při řešení otázek výchovy členů našich letišť a při zařazování nových zájemců do výcviku.

V současné době, na základě usnesení IV. pléna ÚV Svazarmu, dostalo se okresním výborům velké pravomoci a působnosti. V minulosti bylo zvykem, že vedení bývalých krajských aeroklubů direktivně zařizovalo všechno, co se týkalo činnosti na našich letištích. Nyní se však okresní výbory budou muset zabývat letectvím jako kterýmkoli jiným úsekem činnosti. Budou zařazovat do plánu POV projednávání zpráv o činnosti aeroklubů, o stavu politicko-výchovném i hospodářském.

OV Svazarmu budou spolupracovat s aerokluby na organizování leteckých dnů a podobných akcí a podílet se na jejich propagačním zajištění. Budou se podílet i na přípravách a zajištění členských schůzí aeroklubů.

Okresní výbory budou dbát na to, aby v rámci jejich pravomoci byla splněna všechna usnesení o reorganizaci leteckého úseku Svazarmu.“

19.ledna 1963

V nových ekonomických podmínkách Východočeského aeroklubu Podhořany bylo pořadatelství tradičního „Maškarního plesu vousatých pánů a omašlených dam“ první vlaštovkou v úporné snaze získávání finančních prostředků na leteckou činnost.

Opět hojně navštívená kulturní akce v „hotelu Franc“ měla svůj kýžený finanční efekt, což vlilo jistou míru optimismu do řad členské základny, neboť pohled do účetní uzávěrky roku minulého nebyl až tak příliš povzbudivý! V pokladně toho moc nezbylo a bez bývalé podpory Svazarmem se zahájení nové sezóny zatím jevilo krajně nejistým!

Pozvánka vyhotovená všeumělem pilotem Čoudou.

Dosavadní Rada AK vedená předsedou Josefem Tichým už v podstatě nepracovala. O to horečnější činnost pro udržení si jednoznačného vlivu na chod aeroklubu vyvíjel Eduard Vršovský, přestože přijetím nového „Řádu aeroklubů“ přišel o placenou funkci náčelníka.

Nicméně, nelze mu upřít snahu a zásluhu na skutečnosti, že letiště v Podhořanech-Novém Dvoře, ač bylo na „indexu potenciálně zrušitelných“, nepotkal osud osmi jiných, méně šťastných letišť, která v roce 1963 většinou nenávratně zmizela z letecké mapy.

Pochopitelně, že zachování letiště bylo pro Vršovského přímo existenční prioritou, protože, i když mu byla zrušena funkce Svazarmem placeného funkcionáře, nadále s rodinou obýval „deputátní“ byt v zařízení, které patřilo k letišti, potažmo Svazarmu.

V té době sehrál rozhodující roli OV Svazarmu Pardubice, jehož funkcionářům Vršovský tak říkajíc „šel na ruku“ a zrušení letiště bylo prostřednictvím OV Svazarmu Pardubice na vyšších místech zažehnáno argumentem, že je jedinou základnou leteckých sportů pro obyvatele okresního města a jeho širokého okolí.

Dalším argumentem proti zrušení letiště byla investiční činnost Svazarmu, díky níž na Novém Dvoře byl v minulém roce dán do provozu nový zděný hangár s rozměrnou dílnou, a v pokročilém stupni rozestavěnosti se rodilo další technické vybavení - garážový trojbox!

Stejně tak nepominutelným argumentem byl stav členské základny, kdy její inventura doložila ke konci roku 1962 celkem 59 létajících členů, což na „vesnický“ aeroklub nebylo málo!

Pravda, těch „čistokrevných pardubáků“ bylo mezi členy aeroklubu čím dál méně, ale vzácnou devizou byla skutečnost, že místní obyvatelé od roku 1949 s aeroklubem takříkajíc srostli, na leteckou činnost si nestěžovali, ba naopak, danými možnostmi ji všemožně podporovali a svým způsobem byli i hrdi na to, že letiště se nachází za jejich humny, zejména i proto, že jméno obce vešlo do oficiálního názvu základní organizace Svazarmu.

V předchozích řádcích byla zmíněna stavba garážového trojboxu na letišti, která byla dodavatelsky zabezpečována OSP Chrudim. I přes nepříliš příznivé počasí (mnozí odborníci se chytali za hlavu, když viděli jak dělníci OSP v mrazu provádějí zdící práce!) stavba pomalu rostla a počátkem měsíce března byla připravena k zastřešení.

Letová činnost sice nebyla dosud řídícími orgány povolena, ale na letiště začalo dojíždět stále více a více pilotů lačnících po modrém azuru. Zatím si však museli vystačit s „fankou a zednickou lžící“, protože bylo třeba naplnit závazek zprovoznění technického zázemí před zahájením sezóny. Nedodělků po pracovnících OSP a jiných zednických prací bylo věru dost, takže nikdo si na nedostatek práce stěžovat nemohl!

6.března 1963

V „krovkách“ (rozuměj: **Křídla vlasti č.5/1963**) pod názvem **„Šťastnou cestu novým aeroklubům“** se k létající obci svým úvodníkem obrací Jiří Černý, inspektor nově ustanoveného Oddělení letecké a parašutistické přípravy a sportu (OLPPS) Svazarmu:

„V současné době jsou již na většině našich letišť ustaveny nové aerokluby. Aerokluby, nyní již výhradně aktivisticky vedené, vznikají z vlastní vůle velkého počtu dobrovolných pracovníků, kteří správně pochopili podstatu principů usnesení IV. pléna ÚV Svazarmu a usnesení o reorganizaci leteckého úseku ve Svazarmu.

Kolektivy na našich letištích správně postupovaly při přípravách ustavení aeroklubů. Základními dokumenty pro jejich práci v přípravném období byl prozatímní řád aeroklubů a směrnice pro činnost a hospodaření aeroklubů. Tento poslední dokument se o období příprav stal, a bude tomu tak i nadále, jakýmsi hospodářským statutem aeroklubu a po stránce organizační činnosti je do určité míry rozvitou větou organizačního řádu.

Nejčastěji diskutovanou zásadou uvedenou v těchto směrnicích je to, že za hospodaření a veškerou činnost aeroklubu odpovídá jeho předseda. Je tomu tak v plné míře a v plném slova smyslu! Přesto však není třeba se této odpovědnosti obávat. V čele aeroklubu stojí spolu s předsedou rada, volený orgán, který je složen ze zkušených a odpovědně pracujících členů, kteří mají organizační a hospodářské zkušenosti z úseků našeho hospodářství, na nichž pracují. Nezůstává tedy předseda osamocen ve svém rozhodování a řízení, ale opírá se o kolektivní moudrost a zkušenost, nicméně však odpovídá osobně. Vzhledem k jeho osobní odpovědnosti musí být vždy sám hluboce přesvědčen o správnosti rozhodnutí orgánu, jemuž předsedá. Není-li tomu tak, je povinen špatným tendencím čelit, popřípadě i s pomocí vyšších orgánů. Velmi důležitou činností předsedy, související s jeho osobní odpovědností, je důsledná kontrola všech pracovníků aeroklubu, na něž byly dílčí úkoly přeneseny. Zde platí zásada: ´kdo odpovídá, ten i kontroluje´.

Neméně diskutovanou otázkou je povinnost aeroklubů přispívat do fondu na generální opravy letadel. Generální opravy letadel vždy představovaly, a bude tomu tak i v budoucnu, značnou částku v celkových nákladech na letecké sporty. Vzhledem k tomu, že je nutné veškerou naši činnost provádět na zásadách hospodářské soběstačnosti, přistoupil ÚV Svazarmu k dílčímu opatření. Poskytuje nadále podle plánu aeroklubům základní prostředky s tím, že tyto se o ně budou starat s péčí vlastníka. Do této péče generální opravy bezesporu patří. Pokud jde o formu zajišťování generálních oprav letadel a povinnost vytvářet na jejich úhradu fond, je nutno toto opatření chápat jako přechodné.

Jakého cíle má být v budoucnu v našich aeroklubech dosaženo? V souladu s vlastním leteckým výcvikem je nutno orientovat všechny létající členy i na směr technické výuky včetně manuální odborné práce při opravách letadel. Je nesporné, že tato činnost není nic jiného než druhá stránka vlastního létání. Tam, kde bude tohoto cíle dosaženo, stane se povinnost vytváření fondu na generální opravy dnešní formou přežitkem a nutně zanikne. Není nutné zdůrazňovat, že ani potom nebudou generální opravy bez nákladů. Klesnou však jen na náklady materiální a vlastní práce při opravách letadel se stane mnohým letcům nemenším ´koníčkem´ jako vlastní létání. I o tom jsou důkazy ze slavné minulosti našeho plachtění.

Pokud se týká hospodaření aeroklubů, lze vytýčit jednu hlavní zásadu: skutečné výdaje nesmějí převyšovat rozpočtové ani skutečné příjmy. V praxi to znamená, že při objednávkách a nákupu materiálu nelze brát v úvahu ´předpokládané příjmy´. Jednoduše řečeno: činnost aeroklubu musí být úměrná stavu peněz v pokladně a na dluh se nic dělat nedá. Při dodržení této zásady nemůže dojít k žádným hospodářským prohřeškům, které by nutně souvisely s osobní odpovědností předsedy.

Život našich nových aeroklubů ukáže, nakolik jsou principy, na nichž jsou stavěny, správné. V každém případě je však nastoupenou cestu chápat jako cestu do normálních podmínek - do podmínek odpovídajících našemu společenskému zřízení.“

17.března 1963

Tak v atmosféře naplněné rozpačitým očekáváním, co že nám to ta „reforma“ přinese, byla svolána ustavující schůze Východočeského aeroklubu Podhořany. Její jednání se uskutečnilo ve sněmovním sále restaurace „Letka“ v Pardubicích a mezi přizvanými hosty nechyběl náčelník OLPPS VčKV Svazarmu, předseda a tajemník OV Svazamu Pardubice, zástupci MNV a místních výborů NF a KSČ obce Podhořany.

Lesk a slávu jednání však hned při prezenci pokazila skutečnost, že z 59 létajících členů se jich osobně dostavily pouze necelé tři desítky a jak se později ukázalo, většina z těch, kteří na schůzi nepřišli, se již nikdy neobjevila ani na letišti. Buď odešli do jiných aeroklubů, nebo létání pověsili na hřebík.

Alarmující skutečností bylo, že z těch, kdož se v roce 1963 rozhodli nepokračovat v leteckém výcviku na Novém Dvoře, bylo devět (!) z patnácti loňských plachtařských žáků, ztrátou byl i odchod zkušených instruktorů (Petřík, Sobotka a Svoboda K.).

Byť v období před svoláním ustavující schůze aeroklubu se v kuloárech vedly vášnivé debaty o nově zavedeném systému v leteckých odbornostech Svazarmu, hlavně o jejich financování, diskuse na schůzi byla veškerá žádná, možná i z toho důvodu, že v diskusi jako první vystoupil náčelník OLPPS VčKV Svazarmu mjr.Medřický s projevem tak plamenně obhajujícím vyhlášenou reformu v létání, že nikdo v sobě nenalezl odvahu ji jakkoliv zpochybnit.

Stejně tak, po vystoupení zástupců OV Svazarmu Pardubice „do nebe“ vynášejících osobu Vršovského, nebylo pochyb, kdo stane na postu předsedy AK.

Ustavující schůze tedy zvolila Radu AK, byť její kandidátka byla poněkud jiná, než jaký byl návrh z prosince 1962. Obsazení funkcí bylo následující:

- předseda Rady AK: Vršovský Eduard
- jednatel: Jeník Jaromír
- hospodář: Matuška Alfons
- starší instruktor bezmotorového létání: Horáček Stanislav
- technik: Bednář Karel
- správce materiálu: Čermák Ladislav
- vedoucí odboru motorového létání: Moravec Stanislav
- údržba budov: Klínský Vladimír
- propagandista: Tichý Josef
- předseda revizní komise: Jurajda Drahomír

Z přijatého usnesení ustavující schůze aeroklubu, které většinou sestávalo z obecných frází a politických proklamací, stojí za zmínku skutečnost, že krom tradičních poplatků za členství ve Svazarmu, byl stanoven základní roční členský příspěvek aeroklubu ve výši 300,- Kč spojený spolu s povinnou výdělečnou brigádní činností, která byla honorována připisováním kladných bodů na zavedená „osobní konta“ členů aeroklubu. Z nich potom byly odepisovány úhrady za jejich letovou činnost.

Jako zajímavost bylo i to, že oficiální adresou aeroklubu se stalo sídlo OV Svazarmu, tř. 7.listopadu v Pardubicích.

Ve druhé polovině března 1963 stále ještě platil zákaz provozu vydaný OLPPS ÚV Svazarmu, a tak když počasí dovolilo, jezdilo se na letiště „makat“.

Zemní úpravy v místě nerealizované benzinové čerpací stanice; Nový Dvůr, březen 1963

Krom finálních prací na vnějších i vnitřních omítkách garážového trojboxu (byl již pod střechou a byla dokončena elektroinstalace), bylo nutné dokončit a upravit „záhrab“ plánovaného, ale nerealizovaného podzemního úložiště leteckých pohonných hmot.

Stejně tak se usilovně pracovalo na přípravě letecké i pozemní techniky k provozu a bez nadsázky by se dalo říci, že díky vynucené a dlouhé přestávce v létání, těžko kdy jindy byla technika tak vzorně připravena!

Příprava letecké techniky na provoz; Nový Dvůr, duben 1963

18.dubna 1963

Konečně létáme! Byl sice pracovní den, čtvrtek, a začínalo se nejprve imatrikulacemi letadel, takže se vlastního létání zúčastnilo jen šest nejzkušenějších pilotů, kteří si udělali volno od pracovních povinností v zaměstnání.

21.dubna 1963

Na nedělní ráno, před zahájením už normálního letového provozu, svolal předseda Rady AK Vršovský zasedání Rady AK. Zúčastnili se jej všichni nedávno zvolení členové Rady AK a protože bod jednání byl jediný - zahájení létání - starší instruktor Horáček, který měl v Radě AK v podstatě „suploval“ funkci náčelníka letového provozu, předložil Radě AK zpracovaný grafikon opakovacích letů po zimní přestávce pro všechny kategorie výcviku, včetně bývalého náčelníka i jeho manželky.

Předseda Vršovský sice pochválil Horáčka za projevenou iniciativu, ale v dalším poněkud silně politicky motivovaném projevu k členům Rady AK sám sebe z titulu funkce předsedy Rady AK „demokraticky“ prohlásil za náčelníka a osobu odpovědnou za provoz i výcvik, čímž nejen Horáčkovi dal najevo, že „šéfem“ nadále tu je on. Nikdo ani nehlesl, nikdo neprotestoval!

A tak se ve Východočeském aeroklubu Podhořany, poněkud v rozporu s tolik proklamovanou reorganizací leteckého úseku Svazarmu, zrodila funkce předseda-náčelník.

V osobě Vršovského se tak opět spojila absolutní moc do rukou jediné osoby, byť s jedním rozdílem: Vršovský nyní byl „aktivistou“ a ne placeným funkcionářem Svazarmu, což však v jistém smyslu byla pro něj i výhoda, a to v tom, že už nikdo ho nemohl kontrolovat, natož kritizovat jeho prapodivné naplňování pracovní doby! Současně nikdo ani nemohl napadnout skutečnost, že s rodinou žije bezúplatně v majetku Svazarmu, v „bytové jednotce náčelníka letiště“! O tom, zda se jedná o náčelníka placeného či aktivistického, ve smlouvě o pronájmu služebního bytu z roku 1957 totiž nebyla ani zmínka!

Bytová jednotka náčelníka letiště; Nový Dvůr, jaro 1963

Chuť členské základny do létání ale byla náramná!

Funkce ani finance teď nikdo neřešil, příjem z nově zavedených členských příspěvků poněkud vylepšil pokladní bilanci, a tak začalo převládat heslo: „Nějak bylo, nějak bude!“, a to i proto, že z nově Svazarmem vytvořeného fondu GO byly některé větroně vyňaty, čímž se podstatně ušetřilo na nákladech.

Park bezmotorových letounů byl dostačující, přestože svoji leteckou kariéru ukončil oblíbený „Šohaj“ VT-25 OK-3092 a přestavěná „stopětadvacítka“ (nyní VT-425) OK-0711 byla

předisponována k jinému provozovateli. K provozu tedy byly připraveny: VT-125 OK-0744, VT-425 OK-5320 (přibyl z Rakovníka), VT-425 OK-5322, VT-7 „Luňák“ OK-0816 (byť s omezením vyšší akrobacie), VT-109 „Pionýr“ OK-2243, OK-3242 (přibyl z Hronova), OK-3253 a OK-4165, VT-16 „Orlík“ OK-2414 a L-13 „Blaník“ OK-9848.

Jediným slabým místem výcviku byla absence „vlečné“, kterou měl pro aerokluby Polička, Skuteč, Chotěboř a Podhořany zabezpečit OLPPS VčKV Svazarmu prostřednictvím krajského výcvikového střediska v Chrudimi.

Úbytek členské základy z minulého roku částečně vyrovnal příchod 14 nových žáků (Balada, Blažková, Boch, Dvořáková, Mroček, Musílek, Radostová, Rautenkrancová, Suchánek, Šorm, Vavřina, Volf, Vondráček, Zeman), k instruktorskému sboru přibyl čerstvě vyškolený učitel bezmotorového létání Špryňar, který byl současně i motorovým pilotem a vlekařem.

Navijákový start VT-425 OK-5320, v pozadí vlevo rozestavěný garážový trojbox; Nový Dvůr, květen 1963

Budování základů pro odpadový kontejner u vjezdu na letiště připadlo novým žákům; Nový Dvůr, květen 1963

Noví žáci se pod dohledem Eduarda Vršovského seznamují s „Pionýrem“, zleva: ???, Jan Suchánek, Pavel Mroček, Míla Rautenkrancová, Růžena Radostová, Vladislav Musílek, Vít Vavřina, ???, Jan Svoboda, Eduard Vršovský, v kabině:Karel Bednář; Nový Dvůr, květen 1963

ÚV Svazarmu ve snaze podpořit reformu leteckých sportů (rozuměj: uchlácholit členskou základnu, která s nepříliš velkým nadšením přijala „samofinancování“) nakoupil v Německé demokratické republice pro aerokluby jako náhradu za stárnoucí a nehospodárné „ereny“ několik nákladních vozidel značky Robur.

Letištní Robur LO 2500 dostal SPZ CR-09-62

Robur LO 2500
byl vybaven čtyřválcovým, vzduchem chlazeným zážehovým motorem o obsahu 3.345 ccm, výkonem 70 HP, se spotřebou18lt/100km, což byla v porovnání s „erenou“ spotřeba zhruba poloviční. Celkem moderní vůz s bezkapotovou (trambusovou) kabinou a nástavbou typu valník s oblouky a plachtou měl tuhé nápravy, odpružené svazky podélných listových per. Výkon motoru přenášela pětistupňová převodovka, užitečná hmotnost činila 2,6 tuny.

Spolu s Roburem se na letišti objevil další dopravní prostředek - osobní automobil Tatra 57 (první série, obecně nazývaný „Hadimrška“) SPZ IO-29-14. Ze zrušené ZO Svazarmu v Telčicích (Chvaleticích) ho na Nový Dvůr předisponoval OV Svazarmu v Pardubicích. Jenže onen dopravní prostředek byl v takovém stavu, že i když se jej v místě předání podařilo přivést k životu, sotva přestál cestu z Telčic do Nového Dvora. Tam, na křižovatce u rybníka, definitivně vypověděl službu a s těmi posledními zbývajícími stovkami metrů směrem na letiště mu musela pomoci kravka Máňa pana France, která zrovna se svým pánem jela s fekální lejtou hnojit trávu na letišti.

Další osud tatrovky se utápěl v dohadech. Někdo tvrdil, že ji Vršovský „zašmelil“, jiný, že se ji podařilo prodat na náhradní díly.

Poměrně odvážnou verzí bylo tvrzení, že kravka Máňa odtáhla „Hadimršku“ do Pardubic, na dvůr k OV Svazarmu s dopisem, ať si Svazarm takový dar strčí za klobouk.

Ale ani jedna stopa se neukázala být pravdivá. Hlubším pátráním bylo zjištěno, že i když tatrovka byla v tak silně zuboženém stavu a v inventuře OV Svazarmu, nějakým dosud neobjasněným způsobem, podařilo se Pepkovi Tichému získat k ní vlastnická práva. Vetchému stroji pak věnoval spoustu volného času a vypiplal ho ke spolehlivému polykači kilometrů, s nímž si posléze užil mnoha šoférských radostí.

V popředí Věra Klínská s dcerou Lenkou, za nimi„Hadimrška“; Nový Dvůr, jaro 1963

Zleva: Míla Rautenkrancová, Josef Tichý, Růžena Radostová, Libuše Rautenkrancová; Nový Dvůr, květen 1963

Nejen Rada AK, ale i prostí členové aeroklubu počali vyvíjet horečnou činnost jak naplnit povinnost danou závěry kontroly letiště před zahájením intenzivního provozu, která zjistila, že dosud nebylo naplněno opatření vydané v souvislosti vyšetřováním letecké katastrofy při navijákovém provozu v roce 1961.

Z mnoha návrhů na řešení byl přijat ten, který byl teoreticky nejjednodušeji realizovatelný. Spočíval v tom, že na spojnici start-naviják se do země založí nízkonapěťový elektrický kabel, který umožní spojení polním telefonem a navíc bude schopen přenosu impulsu k výstražnému klaksonu, který se stane pevným vybavením navijáků. A tak bez dlouhého otálení se členstvo dalo do práce, která v první fázi znamenala výkop kabelové rýhy v celé délce nejpoužívanější VPD 24-06.

Výkop kabelové rýhy pro signalizaci, zleva:Miroslav Keslar, Miloslava Rautenkrancová; Nový Dvůr, červen 1963

Zkouška funkčnosti zařízení, zleva: Jan Svoboda, Miloslav Heřmánek; Nový Dvůr, červen 1963

Oba navijáky Herkules H-2 (212 a 263) byly posléze vybaveny jak polním telefonem, tak klaksonem, který byl spínán tlačítkem na startu. Obojí se jednoduchým způsobem zapojovalo ke „kapličkám“, které ze země vyčnívaly na konci vedení, na startu i u stanoviště navijáku a pochopitelně fungovaly v obou směrech.

Nutno dodat, že materiál (kabel i telefony) pocházely z „nadnormativních“ zásob naší lidové armády a o jejich „obstarání“ se zasloužil pilot Matuška. Čekalo se, až funkčnost signalizačního zařízení prověří komise z OLPPS VčKV. Ta posléze shledala zařízení natolik vyhovující, že vypracovala doporučení k jeho instalaci všem letištím, kde nebyla možnost vizuální kontroly startu od navijáku.

Zatím co v loňském roce bylo v tomto období uskutečněno už dost přeletů, letos se nějak váhalo, i když počasí bylo mnohdy lákavé. Nezpůsobovala to absence vlečného aeroplánu a chytit se do „stoupáku“ z navijáku většinou nebýval problém, ale obava ze zpětného transportu, který by si nešťastník, jenž by přistál někam do pole, musel hradit pěkně z vlastní kapsy, brzdila mnohé snahy.

Pauza na oběd, sedící zleva: Míla Heřmánek, Ladislav „Čouda“ Čermák, Miroslav Keslar, Michaela Dvořáková, Míla Rautenkrancová, Ladislav Šatný, ve dveřích stojí zleva: Vít Vavřina, Vladimíra Klínská, Věra Klínská; Nový Dvůr, květen 1963

Rada AK zatím marně hledala řešení jak navýšit stav finančních prostředků, aby alespoň náklady zpětných transportů mohl z větší části na svá bedra převzít opět aeroklub. Rady a návody soudruhů z ÚV Svazarmu k pěstování zemědělských plodin nebo léčivek na nevyužívaných plochách letiště a jejich následné zpeněžení byly přijímány s údivem nad jejich naivitou, ne-li stupiditou.

Možná, na některých letištích, ke kterým patřily velké širé rodné lány, šla tato metoda aplikovat, ale letiště na Novém Dvoře bylo rádo za dvě křížící se VPD a už vůbec se nenacházelo na bonitní černozemi! Naopak, i okolo hospodařící „jezedáci“ z polí sousedících s letištěm sklízeli spíš haldy kamení, než kulturní plodiny.

Timofej (Jeník), který v civilním zaměstnání (v Kovopodniku Pardubice) zastával poměrně vysokou funkci, vyslovil názor, že by dokázal sjednávat krátkodobé brigády nejrůznějšího manuálního charakteru, které členové aeroklubu by mohli vykonat, aniž by způsobili víc škody než užitku. Stejně tak podobné brigády by prý dokázal zabezpečit Klínský v Semtíně či Matuška v zařízeních vojenské správy MNO či Svazarmu.

V oné době byla totiž brigádnická činnost organizovaná a prováděná složkami Národní fronty pro zadavatele prací poměrně výhodná, protože při jejím honorování se nemuselo sahat do přísně hlídaných mzdových fondů, nýbrž úhrada za vykonanou práci se dala hradit z provozních nákladů, kam se dalo schovat ledacos. A i pro vykonavatele prací byla tato forma „brigádnické budovatelské činnosti“ výhodná, protože nepodléhala zdanění.

Tak slovo dalo slovo a první vlašťovka v podobě úklidu manipulačního dvora Kovopodniku v Pardubicích spojená s odvozem starého železa do Sběrných surovin přinesla své ovoce.

Následovaly další brigády podobného ražení a aeroklubová kasa se k nemalé radosti hospodáře počala pomalu zotavovat. Situace se přestala jevit až tak pesimisticky a zdálo se, že naplnění příjmové částky vyrovnaného rozpočtu ve výši cca 45.000,- Kčs pro rok 1963 bude reálné.

V pozadí Věra Klínská, zleva: Eduard Vršovský, Vladimír Klínský;
Nový Dvůr, květen 1963

15.května 1963

Nastalý všeobecný nedostatek vlečných letounů a náklady na jejich provoz měly za následek, že OLPPS ÚV Svazarmu přepracoval plachtařskou výcvikovou osnovu tak, že bylo možné *„zaměnit některá cvičení v aerovleku za cvičení navijáková nebo termická. Tak může být počet aerovleků značně omezen, popřípadě zcela vynechán.“*
(Změny v plachtařských osnovách, aut. František Kdér; Křídla vlasti 10/1963)

25.května 1963

Pod příslibem poskytnutí účelové dotace vyhověla Rada AK požadavku OV Svazarmu Pardubice a uspořádala pro žáky pardubické základní školy ve Staňkově ul., jako součást oslav Mezinárodního dne dětí, exkursi na letišti.

Plného autobusu dětí a jejich zvídavých otázek se ujal instruktor Klínský a přijatelně populární formou zejména kluky zasvěcoval do tajů bezmotorového létání.

Na závěr vydařeného dne byly dětem předvedeny navijákové starty VT-125 OK-0744 a VT-109 OK-4165.

Akce splnila svůj účel (zejména politicky) a pokladna aeroklubu tak dostala další povzbuzující injekci.

Zleva: ???, Míla Rautenkrancová, Josef Tichý; Nový Dvůr, květen 1963

Z kusých zpráv, které se postupně dostávaly k jednotlivým členům aeroklubu neoficiální cestou, bylo možno vytušit, že kritická finanční situace postihla velkou většinu aeroklubů v Československu. Ty byly nuceny ji řešit obdobným způsobem jako v aeroklubu Podhořany a šířící se vlna kritických připomínek donutila ÚV Svazarmu na současný stav reagovat.

„Překonáme všechny těžkosti“ (aut. plk.Šindelář, náčelník OLPPS ÚV Svazarmu, KV 11/1963)

„Reorganizace leteckého úseku Svazarmu, přijatá IV. plénem ÚV, byla do stanoveného termínu 31.3.1963 uskutečněna a dnes můžeme přikročit k jejímu zhodnocení, i když zdaleka ještě nelze mluvit o hodnocení konečném.

Jaké cíle si kladla přijatá reorganizace? Předně zvýšit vliv krajských i okresních volených orgánů na organizaci a řízení leteckého úseku a oddělit státně-branné úkoly od sportu. Hlavním cílem pak bylo zvýšit podíl aktivistické členské základny na vlastním řízení leteckého sportu a při zásadním zhospodárnění jej zintenzivnit.

Řada předcházejících let, v nichž i sportovní činnost byla závislá na úhradě ze státního rozpočtu, přinesla bez jakýchkoliv pochyb výsledky, které zařadily letecký sport ČSSR mezi první na světě. Ovšem tato doba, myslím, i skepticky ovlivnila řadu členů tak, že se klonili k názoru, že přijatá reorganizace - týkající se především sportovní činnosti - bude mít záporný vliv na členskou základnu a sportovní činnost maximálně sníží, ne-li dokonce ochromí. Avšak diskuse mezi členstvem, následující bezprostředně po vyhlášení reorganizace, ukázala, že převážná většina členů plně pochopila přijatá opatření a s porozuměním pro ekonomicky nutné zásady prokázala vysoké politické uvědomění a vyspělost.

Bylo ustaveno 94 aeroklubů, tedy téměř stejný počet, jaký byl v předchozích letech, přičemž členská základna jednotlivých aeroklubů se nezměnila, naopak ještě v několika vzrostla. Elán a iniciativa všech příslušníků svědčí o jejich skutečné lásce a nezmenšeném zájmu o oblíbený sport. Reorganizace

ukázala, že svazarmovské letectví má členy, kteří jsou ochotni přinést oběti a s pevnou vůlí překonat i ty největší překážky. O tom všem svědčí hospodářský a materiálně technický plán zabezpečení, z něhož vychází i plán ustavených aeroklubů.

Je samozřejmé, že reorganizace přinesla i těžkosti. O kritickém přístupu členstva k usnesení IV. pléna svědčí řada dotazů, vznesených na krajské orgány i orgány ÚV při ustavování aeroklubů. Jsou to např. otázky možnosti ustavení motorových odborů na aktivisticky řízených letištích, obnovení a udržení pilotních průkazů, elementární motorový výcvik, využití letounů pro vyhlídkové lety, majetko-právní poměry letišť, atd. Většinu otázek již příslušné orgány vyřešily a zodpověděly. Další a nově vzniklé problémy se řeší a příslušníci našich aeroklubů mohou být ujištění, že opatření budou taková, aby nebyly narušovány zásady usnesení a přitom se neztěžovala organizační práce aeroklubů a jejich hospodářská situace.

K tomu již byly vydány nové směrnice (pro provádění oprav, seskoků, účtování LPH, osnova elementárního výcviku) a další se připravují. Při jejich zpracování se dbá na to, aby svým obsahem plně odpovídaly nově vzniklým podmínkám.

Je jasné, že ustavením aeroklubů nejsou překonány všechny potíže a víme, že praktický provoz přinese další problémy a těžkosti. Přitom však jsme plně přesvědčeni, že příslušníci aeroklubů svojí houževnatostí překonají všechny překážky a společnou obětavou prací nás všech nejen udržíme, ale ještě zvýšíme světovou úroveň československého sportovního letectví.“

Ve vlečné OK-MPL sedí Timofej (Jeník), asistuje ???; Nový Dvůr, květen 1963

12.června 1963

Pro Východočeský aeroklub Podhořany OLPPS VčKV Svazarmu přiděluje prozatím jako vlečný letoun C-104 OK-BFE, který vzápětí střídá druhá „stočtyřka“ OK-AXY. Ty jsou denně přelétávány z Chrudimi (a zpět). Provoz C-104 je však pouze z nouze ctnost, protože vlek plně obsazené L-13 je pro „stočtyřku“ na hraně možností.

Kdo by odolal zapózovat nebo posedět ve „stočtyřce“?
Zleva: Vladislav Musílek, Vít Vavřina, Drahomír Jurajda; Nový Dvůr, červen 1963

AEROKLUBY

(f) *Na posledním shromáždění náčelníků OLPPS krajských výborů Svazarmu se upřesnil počet činných aeroklubů. Je jich celkem 97, z toho v jednotlivých krajích: Středočeský 9, Jihočeský 7, Západočeský 7, Severočeský 8, Východočeský 18, Jihomoravský 14, Severomoravský 6, Západoslovenský 10, Středoslovenský 8, Východoslovenský 6 a Praha-město 4.*

(*n*) Aeroklub Podhořany zrevidoval své finanční hospodářství a rozhodl se, že zpětné transporty z plachtařských přeletů budou napříště bezplatné, pokud jde o dopravu za motorovým vozidlem na transportním voze. Podhořanští tak chtějí podpořit snahu o docílení vyšších výkonů na přeletech. (Drahý zpětný transport je jedním z nejvážnějších problémů v aeroklubech.) Jak se dovídáme, ve Východočeském kraji se k této akci připojilo rovněž několik aeroklubů. Podrobnější zprávu přineseme v některém z příštích čísel KV v rubrice „Dopisovatelé hlásí".

(n) *Aeroklub Jaroměř nalétal k 15. červnu již 4000 km plachtařských přeletů. (Srovnejte s největšími aerokluby Středočeského kraje!) Tento úspěch byl dovršen začátkem června pěti tratěmi 200 km a dvěma 100 km.*

(*n*) Instruktor Meisner z aeroklubu Dvůr Králové splnil v červnu trojúhelníkem 300 km poslední podmínku na zlaté „C", Rédová a Čížkovský splnili poslední podmínku na stříbrné „C".

(n) *Aeroklub Vrchlabí nalétal již 1500 km na plachtařských přeletech, ale jeho členové v těchto dnech nepokračují ve výkonech, neboť suší seno na betonové ploše kolem letištních budov. Rovněž v aeroklubu Vysoké Mýto se zabývají zatím výlučně agrotechnickou činností, aby si zajistili finanční základnu pro další leteckou činnost. Okrajové části letiště oseli směskou – a k 15. červnu splnili svůj závazek – první část dodávky 130 q sena státnímu statku. Všechno vlastními silami!*

(*St*) Toužimští stanovili roční příspěvky na Kčs 300.—, ale za starty a další létání už neplatí. Každý člen musí kromě toho odpracovat během roku 50 produktivních pracovních hodin. Čerpání startů a létání je pochopitelně úměrné počtu odpracovaných hodin. Provoz je stejně čilý, jako jiná léta. Za měsíc květen nalétali přes 50 hodin, provedli 120 navijákových startů a 25 aerovleků. O první červnové neděli dovršili 500 km na plachtařských přeletech. Jen nedostatek instruktorů jim brání v rozšíření letecké činnosti.

(St) *V aeroklubu Toužim jsou na tom dobře s počasím: když je hezky, tak létají, a když prší, tak si rozšafně libují, že jim poroste len. Zaseli jej na 15 ha, aby získali finanční základnu pro další leteckou činnost. Inu – dobrý hospodář se nezapře!*

Křídla vlasti 13/1963

Pytel je na „pytel"; Nový Dvůr, léto 1963

Rada AK při svém zasedání přehodnotila ekonomickou situaci a rozhodla, že od členů nebude požadovat úhradu za pozemní zpětné transporty.

Důvod byl prostý: z ostatních aeroklubů přicházely zprávy o nalétaných plachtařských kilometrech, ale v Podhořanech se zatím nikdo o přelet ani nepokusil!

Riziko předčasného přistání a s ním související zpětný transport bylo příliš velkým strašákem pro peněženky plachtařů!

Proto bylo rozhodnutí Rady AK přijato s povděkem.

25.června 1963

Timofej (Jeník) vleká s C-104 OK-BFE, a protože počasí vypadá celkem příznivě, na trojúhelníkovou trať 100 km Podhořany - Skuteč - Přibyslav - Podhořany se vydávají Vršovský (VT-16 OK-2414), Šatný (VT-425 OK-5320), Keslar (VT-425 OK-5322) a Ruml (L-13 OK-9848).

Klasický trojúhelník obletěl pouze Vršovský, ostatní „popadali" po trati a transportní družstvo mělo plné ruce práce, aby je do večera dostalo zpět na letiště.

Tak to byl první přeletový den na Novém Dvoře v roce 1963 v nových ekonomických podmínkách.

30.června 1963

Tímto dnem je zrušena Ústřední letecká škola Svazarmu v Chrudimi, ale vzniká výcvikové středisko a krajská provozně technická skupina OLPPS VčKV Svazarmu (pochopitelně s placenými zaměstnanci!).

7. července 1963

Ráno z Chrudimi přilétá vlekař Šprýňar s „dvěstěpětkou“ OK-MPL. Konečně půjdou vleky „jako po másle“! Ta C-104 sice dřela jako kůň, ale než vyšplhala s vlekem do přijatelné výšky….!

Opět se letí „klasika“ - 100 km trojúhelník Podhořany - Skuteč - Přibyslav - Podhořany. V „Orlíku“ OK-2414 sedí Vršovský a v „Šohaji“ OK-5320 Šatný. Tentokrát jim sekunduje se „stopětadvacítkou“ VT-125 OK-0744 Rieger. Celá tříčlenná skupina na přeletu spolupracuje, a tak se všem podaří oblétnout celou trať a přistát na domovském letišti.

Zdá se, že se pilotům vrací sebevědomí a chuť k překonávání vzdušných dálav.

“Bohatýra“ OK-MPL okukuje Vít Vavřina; Nový Dvůr, léto 1963

Slibným tempem se též rozeběhl plachtařský základní výcvik, i když každý start navijákem nyní stál adepta letectví 3,- Kčs a hodina letu na kluzáku byla zpoplatněna ve výši 5,- Kčs.

Přestože po několika prvých letových dnech výcvik ukončila žákyně Blažková, měli instruktoři Tichý a Horáček dost práce na to, aby zajistili potřeby „elementárky“. Ke konci měsíce července většina frekventantů již obstojně létala úlohu 2/1 (start, okruh, přistání - lety s instruktorem), ale časová náročnost žákovského výcviku tak trochu brzdila instruktory v jejich vlastním výkonném létání.

V té době se počalo pomalu ujímat pravidlo letového dne: škola létá od rozbřesku do chvíle, než začnou „skákat kumuly“. Pak přejímají moc nad letouny „pokračováci a sportovci“. A až když jsou všichni z přeletů zpět doma, škola pokračuje se „skákáním na navijáku“ až do Slunce západu.

A co „škola“ dělá, když nelétá? No, přeci maká! Na letišti je práce pořád dost a dost!

Zleva: Ladislav Musílek, Jan Svoboda, Míla Rautenkrancová; Nový Dvůr, červenec 1963

30.července 1963

Na poslední týden měsíce a na první týden v srpnu se pár výkonných plachtařů domluvilo na „soustředění“, vzalo si dovolenou a společně trávili čas na letišti. Zprvu počasí moc nepřálo, ale dnes (bylo úterý) vycházející Slunce a ráno třpytící se rosou daly tušení solidních podmínek k přeletům. I u vojáků byl volný koridor na východ, takže letiště v Šumperku se stalo otočným bodem plánovaných „dvoustovek“.

Vršovský z Chrudimi sice přilétl s dýchavičnou „stočtyřkou“ OK-AXY, ale to nemohlo zkalit nadšení aktérů. Šatný „osedlal“ VT-425 OK-5320, stejný typ s imatrikulací OK-5322 si připravil Kezlar, zatímco Čouda-Čermák si vylosoval „stopětadvacítku“ OK-0744. Nad „losovačkou“ si liboval Klínský, kterému byl osudem přiřčen „brus“ VT-16 (OK-2414), spokojen byl i Heřmánek s L-13 OK-9848. Jen Rieger trochu posmutněl, ale hrdinsky přijal skutečnost, že na něj zbyl VT-7 „Luňák“ OK-0816. A tak, když nadešla ta pravá chvíle a v okolí letiště naskákaly kumuly jak karfióly, Vršovský nahodil vlečnou a v pravidelných intervalech „sázel“ nahoru jeden větroň za druhým.

Hoši sice měli domluvu, že Šumperk zdolají vzájemnou spoluprací, ale znáte to…. Prvního ve vzduchu, Šatného, ve stoupácích u letiště pod zadkem tak pálila sedačka, že prostě nevydržel a vyrazil kupředu. Jen tak tak ho v pořadí druhý startující Klínský s Orlíkem dohonil. Ti dva pak spolu Šumperk „otočili“ a ulétli onu kýženou „dvoustovku“.

Musím jen na okraj připomenout, že palubní rádiové stanice byly ještě i v roce 1963 v říši plachtařských snů, proto, než se ve stoupácích u domovského letiště našli Kezlar s Čoudou, uplynulo poměrně dost času, a ten jim pak chyběl. Oba po vzorné spolupráci to dotáhli až do Šumperka, ale ke zpátečnímu letu už na trati nebyly vhodné podmínky. Proto oba svorně přistáli na otočném bodě.

Poslední dva přeletáři, Rieger a Heřmánek, se spatřili až na letišti v Ústí n.O., kde přistáli po cca 60 km letu. Ten den si nejvíce zalétal Vršovský, který s vlečnou dvakrát musel otočit Šumperk a dvakrát Ústí n.O.

Večer, při letovém rozboru v hospodě pana France, neúspěšným přeletářům pivo hořklo na jazyku. Jedna hodina vlečné je totiž stála 100,- Kčs, a víte, kolik by se za „stovku“ dalo pořídit „plzní“?

31.července 1963

Je naplánována další „dvoustovka“, tentokrát Medlánky s návratem. Počasí nic moc, ale na trať se přeci jen vydaly tři větroně: VT-425 OK-5322 pilotoval Heřmánek a skončil po 18 km na letišti v Chrudimi, Šatného VT-425 5320 po 56 km přivítala Polička. Nejvíc se zadařilo Vršovské, která na „Orlíku“ VT-16 OK-2414 dolétla až do Medlánek, ale zpáteční cesta by už byla velkým riskem, tak vzala za vděk pohostinností Moravanů.

2.srpna 1963

Nad Českomoravskou vysočinou panuje plachtařsky poměrně dobré počasí, i když od západu se pozvolna nasouvá studená fronta. Také vojáci dnes dávají „volnost prostoru“, jenže podle zpráv z moravsko-slovenského pomezí se počasí za Brnem povážlivě kazí. Takže z rekordních přeletů dnes asi nebude nic. Keslar na VT-425 OK-5322 tedy plánuje trojúhelník Podhořany - Křižanov - Moravská Třebová - Podhořany (200 km). Pilot Čouda s VT-125 OK-0744, Klínský s VT-16 OK-2414 a osádka Vršovský-Šindelář na L-13 OK-9848 jsou skromnější, jim stačí Polička s návratem (100 km).

Sláva, dolétli všichni!

3.srpna 1963

Obdobná povětrnostní situace se opakovala, proto výběr klasické trojúhelníkové tratě Podhořany - Skuteč - Přibyslav - Podhořany (100 km) byl sice opatrnou, ale dobrou volbou.

Nezadařilo se však Heřmánkovi (OK-5320), který skončil ve Skutči, nadšením neplesal ani pilot Čouda s OK-0744, toho přivítala Chotěboř. Trať zdolali Vršovský (OK-2414), Šatný (OK-5322) a Matuška se Švabenským (OK-9848).

(pozn.autora: Možná jste si všimli, že většinou neuvádím u výkonů časové údaje či údaje o rychlosti. Ty jsou sice známy, ale vzhledem k tomu, že se létalo spíš na jistotu než na čas, tak nejsou sportovně moc zajímavé a nerad bych snižoval jejich hodnotu. Tehdy se totiž létalo zejména pro radost!)

K letu s VT-16 „Orlík“ OK-2414 se chystá Josef Voženílek, asistuje Josef Tichý; Nový Dvůr, srpen 1963

6.srpna 1963

Přešla avizovaná studená fronta, ale počasí žádný zázrak. Přesto je opět naplánována Polička s návratem, vleká C-104. Na trať se tentokrát vydávají pouze tři větroně: L-13 OK-9848 (Vršovský-Jeníková), VT-425 OK-5320 (Šatný) a VT-125 OK-0744 (Jurajda)

Drahomír Jurajda, tentokrát u VT-425 OK-5320; Nový Dvůr, srpen 1963

Ale ani jednomu z přeletářů není přáno. Cestou do Poličky jako první přistává Jurajda v Chrudimi, ve Skutči následují jeho příkladu Vršovský s Jeníkovou, Šatný se „dotáhl“ až do Poličky, ale zpět už to nešlo.

K přeletářům měl ten den přibýt ještě Matuška, jenže….

Tak toto už asi doma slepit nepůjde…. VT-16 „Orlík“ OK-2414; Nový Dvůr, 6.8.1963

R o z b o r letecké nehody
která se stala dne 6.8.1963 na letišti v Podhořanech.

Větroň : Vt 16 CK - 2414
pilot : Alfons M a t u š k a

K nehodě došlo při startu v aerovleku za letounem C 104, kdy došlo podle údajů pilota k svévolnému vypnutí vlečného lana u větroně. Na to chybně reagoval pilot tím, že nepřistával z dané výšky, která v okamžiku přerušení tahu nemohla býti větší jak 5 m, přímo před sebe, ve směru startu. Od odhadovaného místa vypnutí, zbývalo ku konci letiště cca 350 m. Pilot zřejmě s ohledem na klesající plochu ke konci letiště se rozhodl pro zatáčku, při které došlo buď k pádu, nebo pilot prudce potlačil, čemuž nasvědčuje stopa podvozku v délce cca 60 cm a hloubce cca 8 cm, která je téměř kolmá na směr startu. Od této stopy ve vzdálenosti cca 20 m se větroň zastavil.

Byla provedena zkouška vypínače při které zjištěno :
vypínač se po uvolnění táhla plně zapíná a v tahu drží. Při tahu ve směru dozadu a kroucením kroužku lana ve vypínači tlakem cca 5 kg se otevírá. Z toho je zřejmé, že vypínač je vadný a že je třeba provést jeho demontáž a zjistit příčinu závady. Demontáž provede technik AK s. B e d n á ř a o výsledku prohlídky podá do 10.8.63 zprávu na KV Svazarmu, případně mjr. Kočímu do Hořic.

Oprava větroně : větroň bude opraven v letecké výrobně v Sopotnici k čemuž dal ředitel pobočného závodu tamtéž /s.Novotný/ dnes souhlas. Oprava bude provedena na zakázku Aeroklubu Podhořany k termínu cca 15.9.63. K přistavení větroně bude Aeroklub Podhořany továrnou vyzván.
Otázku nákladů opravy větroně vyřeší si interně Aeroklub Podhořany s pilotem s. Alfonsem Matuškou.

Podpis : pilot větroně - Alfons M a t u š k a !!.....
předseda AK - Vršovský Eduard .....
za KV Svazarmu - Novák Ludvík !!!!.....

Podhořany dne 7. srpna 1963.

Protokol z šetření nehody; Nový Dvůr, 7.8.1963

Bylo jasné, že tato nehoda bude pěknou „ranou“ pro aeroklubovou kasu (a také, že byla!). Závěr nehody však vyzněl od předsedy-náčelníka Vršovského„šalamounsky“: letos konec přeletům.

Na Zetoru Z-25 žák „elementárky“ Jiří Boch; Nový Dvůr, srpen 1963

Při pohledu nezasvěcenýma očima na „reorganizaci“ leteckých sportů se zdálo být vše v naprostém pořádku. Odborný tisk uveřejňoval oslavné články o uzavíraných závazcích, pracovních činnostech a dosahovaných úspěších ve sportovní činnosti i výcviku v aeroklubech napříč republikou. Jejich autory však většinou byli „funkcionáři“ všech stupňů a ti povětšinou záměrně skrývali realitu.

Ta zase až tak jásavá nebyla. Tím, že se létání stalo neúměrně drahým koníčkem, stalo se obecným zvykem „šulit“ třeba povinné opakovací lety po zimní přestávce a mnohdy se tak na první přelety v sezóně vydávali piloti nedostatečně rozlétaní.

Dalším rychle se šířícím nešvarem, ve snaze vyhnout se nákladům za zpětné transporty při přistání mimo letiště, bylo při přeletech létání „na doraz“ s vědomou velkou mírou rizika, což s sebou přineslo nárůst mimořádných událostí či předpokladů k nim.

I vyvstala potřeba prostý „lid letecký“ nějak usměrnit a umravnit. Proto v **Křídlech vlasti 16/1963** vychází článek autora MUDr. Vokrouhlického s názvem „**Zamyšlení nad politickou prací v aeroklubech“:**

„Naštěstí nežijeme ve vzduchoprázdnu. To bychom nemohli ani plachtit, ani si skočit na Trenéru nebo padákem. To chápe každý. Složitější už je, když si tohle tvrzení vypůjčíme pro náš společenský život. Ani tam totiž nežijeme ve vzduchoprázdnu!

Jsme příslušníky rodiny, školy, továrny, úřadu, československými státními občany, součástí socialistického bloku, žijeme na jedné zeměkouli s bezmála třemi miliardami lidí. Ať chceme či ne, tento okolní společenský svět na nás působí: podporuje naše snažení a plány nebo je maří, dává nám úkoly a možnosti a naopak my v různé intenzitě působíme na něj, spoluvytváříme, posunujeme vpřed nebo jej brzdíme. Je to složité hemžení a nějaká metoda je musí usměrňovat.

Můžeme zavírat oči, jak chceme, nevyhneme se tomuto působení. Proto je moudřejší být s okolním světem, společností, ve styku dobře promyšleném, kladném, tvořivém. Jenže ono to není tak jednoduché. Mnohdy nevíme, co je správné, co je to nové, co je třeba podporovat, čemu bránit, čeho je třeba chopit se nejdřív.

Jen živelný přístup k těmto problémům nám mnoho nepomůže. Je třeba mít dobré znalosti o společenském dění, jeho zákonech a vývoji, mít hodně informací a umět je správně hodnotit; potom budeme schopni - alespoň v okruhu nás se bezprostředně týkajícím - lépe si vytvářet správný názor, správně se rozhodneme a také naše činy budou efektivnější. Politickovýchovná práce - to je právě to, co nám má pomoci vytvářet toto základní vědění a přístup k okolnímu světu.

Pro podmínky v našich aeroklubech si musíme tento cíl politicko-výchovné práce, který samozřejmě není vyčerpávající, ještě dále zúžit. U nás by se politicko-výchovná práce měla orientovat na:

1. *výchovu našich příslušníků ve všeobecných znalostech, ve všeobecné orientaci a přístupu k politickým, kulturním a společensky závažným událostem - seznamovat a vysvětlovat zahraničně politické události, důležité dění vnitropolitické, hospodářské, kulturní, sportovní atp., nikoli však „výstřižkovou“ formou. Je třeba naučit lidi chápat vnitřní souvislosti a příčiny těchto událostí, jejich význam pro nás a pro naši další orientaci, práci, názory. Naučit všechny, aby si na základě faktů dovedli analýzou vytvořit vlastní názor a jím správně řídit své činy;*
2. *výchovu našich příslušníků v speciálních otázkách vnitroklubového života - tj. správné chápání otázek obrany země, orientace v otázkách plánování, organizování, řízení a kontrolování života klubu. Aby se naučili orientovat se v tom, co je dobré v naší organizaci, co je životné, co je chybné. Aby uměli zaujímat aktivní postoj ke klubovému životu v otázkách výchovy, odborné činnosti, hospodaření. Aby nepřejímali pasivně názory jiných, ale při tom chápali správně otázky kázně;*
3. *výchovou našich příslušníků jako lidí - tedy výchovu komunistického člověka, který se harmonicky vyvíjí morálně a charakterově, ve svém poměru veskrze kladném a aktivním k rodící se společnosti, ve vztahu k práci, k ostatním soudruhům. Stručně řečeno: vychovat čestné, přímé, pravdivé, silné a obětavé jedince. To je úkol nejdůležitější, ale samozřejmě také nejtěžší!*

Hodně se diskutuje o naší mládeži; jsou hlasy kritické i pochvalné, skeptické i optimistické. Myslím si, že drtivá většina naší mládeže je zdravá, že sama o sobě kladně přijímá všechno nové a správné v dnešní společnosti, že je spontánně pokroková a čestná. A je-li kritická víc, než se někdy dospělým zdá být přípustné? Kéž by si svoji dobře míněnou kritičnost udržela hodně dlouho!

V našich aeroklubech tento závěr dokázali mladí lidé opravdu hmatatelně: spočtěte si ty statisíce brigádnických hodin, vezměte aktivitu, s jakou se zvládnul náročný úkol přestavby aeroklubů letos, podívejte se na řadu dobře stmelených kolektivů, nezištných, s dobrým poměrem lidí k sobě, vezměte tu obětavost, která v leteckém sportu vládla a vládně a bez níž to prostě není možné.

Bezesporu, máme v aeroklubech soudruhy, kteří mají plné předpoklady růstu v opravdu krásné lidi. Je třeba jen někdy pomoci, ukázat cestu, poradit, vést - pružně, s pochopením pro mladou vitalitu a bez suchosti.

A tak se dostáváme k další nesmírně důležité stránce věci: k otázce forem politicko-výchovné práce. Tady jsme totiž v aeroklubech dělali až dosud mnoho chyb, když jsme přebírali formalismus a administrování. Je jisté, že i nadále budeme používat řekněme zevní formy politicko-výchovné práce - desetiminutovky, nástěnky, výstavy, aktivy, odběr tisku, přednášky, schůze, besedy. Nelze je podceňovat, pokud mají dobrou náplň, záživnou formu, pokud jsou stručné a nejsou příliš časté.

Důležitější pro výchovu lidí jsou však bezesporu vnitřní formy politicko-výchovné práce: dobrá znalost lidí. Znalost jejich nejvnitřnějších názorů, postoje, mínění; znalost jejich opravdového poměru k socialismu, k lidem okolo. Znalost ne toho, co říkají, ale co si opravdu myslí, jak jednají - a proč tak myslí a jednají.

A dále - na základě těchto znalostí - je třeba ovlivňovat tyto názory, formovat vnitřní profil každého trpělivou výchovnou prací, přesvědčováním, ukazováním toho, na čí straně je pravda, proč je třeba pomáhat tomu novému ve společnosti. Ukazovat, v čem kolektiv vidí nedostatky v jeho charakteru, znalostech, aktivitě.

Takto chápaný úkol politicko-výchovné práce je nesmírně těžký. Je to vlastně pedagogická práce, která se nám nebude dařit stoprocentně, protože se nedaří ani k tomuto účelu vysokoškolsky vychovaným odborníkům. Ale je třeba se tomuto úkolu alespoň přiblížit, plnit jej s nejlepší vůlí a vědomím.

Jak konkrétně? Každá rada je cenná. Jisté je na počátek jedno: takovouto práci mohou úspěšně dělat jen lidé vnitřně přesvědčení o dobré budoucnosti lidstva, lidé vnitřně oddaní a nadšení pro boj o lepší zítřek!“

8.srpna 1963
(Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)

„Po oné nešťastné události s poškozeným ´Orlíkem´ nebyla na letišti obecně příliš dobrá nálada. Na navijáku sice létala škola, ale na personálu byla znát jistá míra sklíčenosti. Z lidí se dokonce tak nějak vytratil tradiční, někdy i trochu drsný humor, který létání vždy provázel.

V tu dobu na silnici u letištní brány zastavil osobní automobil a jeho posádka se jala sledovat letištní ruch. Po hodné chvíli pasivního pozorování startujících a přistávajících kluzáků se dvojice, dosud dlející v útrobách auta, osmělila a nedbaje výhružné cedule na vratech (Vstup na letiště a fotografování přísně zakázáno!), vydala se ke srocenému hloučku adeptů leteckého umění v prostoru navijákových startů.

Už, už se chystal Vršovský, toho času ve funkci řídícího létání, proti vetřelcům tvrdě zakročit, zejména když příchozím dost nízko nad hlavou profrčel přistávající ´Pionýr´, z něhož probouzel ze zádumčivosti přihlížejících řev instruktora, nelibě nesoucího, že žák je na přistání poměrně krátký. Jenže postava blížícího se muže byla Vršovskému, a nejen jemu, nějak podezřele povědomá a to zbrzdilo jeho jistě jadrná slova.

V moment, kdy příchozí promluvil, bylo jasno. Byl to přeloučský rodák, zasloužilý umělec, Mistr František Filipovský s dcerou Pavlínou, kteří se toho dne vraceli od Lichnice, kde u Lovětínského rybníka stavěl Mistr chatu. Cestou kolem je zaujal letištní provoz.

Hned se kolem vzácné návštěvy vytvořil besední hlouček a po chvilce počátečních oboustranných rozpaků se Mistr jistě cítil jako na divadle neb ´kašparů´ měl kolem sebe najednou hned dost. Druhý ´Mistr´, Vršovský, jak bylo jeho zvykem, se počal verbálně předvádět, a to on uměl dobře! Provedl Mistra Filipovského po letišti, nakoukli do hangárů, zastavili se i u právě dokončeného výkopu pro septik . Tam Filipovský stavbu „pokřtil“, a byl vlastně prvním, kdo si v místě budovaného nového sociálního zařízení ulevil.

I slovo dalo slovo, pro Mistra Filipovského byl z temnoty hangáru vytažen a přichystán ´Blaník´ OK-9848 k vyhlídkovému letu.

Dva Mistři - vpředu František Filipovský, vzadu Eduard Vršovský; Nový Dvůr, 9.8.1963

Jenže, při poněkud neopatrné pozemní manipulaci s větroněm, se Vršovského hlava dostala do bezprostřední blízkosti poměrně špičatého zakončení vřetene křídla. Šlo o celkem malou tržnou ranku, ale najednou všude bylo krve jako o zabijačce. Proto na fotografiích zachycujících tuto památnou událost nemá Vršovský na hlavě módní čelenku, ani samurajský šátek Šógun, jak by se mohlo na první pohled zdát, ale docela obyčejný fáčový obvaz.

´Mistr´ Vršovský usedl na zadní sedadlo, Mistr „Filipinda" zaujal místo pilotního žáka a už se letělo. Náhoda tomu chtěla, že nad Přeloučí počal růst kumul, široko daleko jediný, a tak vlekař Špryňar zatáhl „mistrovskou dvojici" rovnou přímo pod něj.

Po půldruhé hodině kroužení nad Přeloučí a okolím se ´vyhlídka´ vrátila a nadšený Mistr Filipovský svým nezaměnitelným hlasem neustále opakoval: ´Lidi, to je krása, to je nádhera! Skoro jsem viděl toho vola, jak ho přeloučský konšelé tahaj´ na věž radnice, aby spásl trávu, co jim tam roste!´, a všem se ukláněl, jak z jeviště ´Národního´.

Druhý ´Mistr´ chtěl ještě vyhlídkovým letem potěšit i Pavlínu, ale vzhledem k tomu, že se už slunko klonilo k západu, domluvili se na příští týden."

13.srpna 1963

„*Filipovští opravdu na letiště přijeli a Pavlína též absolvovala vyhlídkový let. Tentokrát roli vyhlídkového pilota sehrála manželka Vršovského - Naděžda. Odvážné Pavlíně kupodivu nevadilo, že řídit bude ženská. Však Vršovský manželku jako pilotku a instruktorku patřičně vychválil!*

A aby nezůstalo z minula jen u letu kluzákem, „Mistr" svezl Mistra v Z-226 OK-MPL.

Zleva: František Filipovský, Eduard Vršovský; Nový Dvůr, 13.8.1963

´Jó, nebylo to špatný, byl to fofr, ale v tom bez motóru, to bylo jiný kafe!!!´, zhodnotil po přistání František Filipovský let ´Bohatýrem´.

Zasloužilý umělec František Filipovský v ....

.... a u Z-226B OK-MPL; Nový Dvůr, 13.8.1963

A protože Vršovský už v minulosti proslul tím, že dokázal ´vymámit z jalový krávy tele´, Filipovský mu na revanš za vyhlídkové lety slíbil uspořádat divadelní představení. Kde? No přece na letišti, v hangáru, vhodný termín se najde!

Ten den se stala ještě jedna věc, která je hodna vzpomínky. Jak výše uvedeno, přelety byly náčelníkem Vršovským ´zaříznuty´, což ovšem nevadilo Keslarovi, aby s konstatováním, že na to má (finančně i pilotážně!), si sám vypsal rozkazu k letu a dal jej Vršovskému k podpisu. Tomu, maje plnou hlavu Filipovského, ani nedošlo, že přelety zakázal a rozkaz podepsal. A tak Keslar osedlal ´Šohaje´ OK-5320 a letěl.

Přistál v Roudnici n.L. a muselo se pro něj jet po zemi, protože aerovlek by se už do západu Slunce nestihl.

Vršovský zuřil a měl Keslarovi za zlé, že ho obelstil a porušil vydaný zákaz. Keslar však argumentoval tím, že mu rozkaz k letu nemusel podepisovat, což byla pravda pravdoucí.

Dost se ti dva tehdá nepohodli a od té doby to mezi nimi jiskřilo.“

Na mnoha letištích se v té době stala fenoménem sklizeň sena, některá letiště z toho vyloženě žila.

Minimálně třem členům Rady AK (Jeník, Klínský, Matuška) ležela myšlenka financování chodu aeroklubu v hlavě víc, než ostatním členům. Tak sedli a počítali. Senoseč by se mohla provést zhruba na 15 ha plochy VPD, přičemž tabulková výtěžnost z jednoho hektaru je cca 30q sena, jeho stanovená výkupní cena za 1q je cca 30,- Kčs podle kvality. Ideálně by se tedy za jednu seč dalo vyrobit 450q sena a to prodat za 13.500,- Kčs! A seče se dvakrát do roka! To by šlo!

Ale co náklady? Nejprve se musí počkat, až tráva dostatečně povyroste, teprve pak pokosit, sušit, obracet, chránit před deštěm, sebrat, odvézt, uskladnit atd. Až pak prodat. A kde vzít lidi a stroje na senoseč a další zpracování? A také se musí hnojit! A co když o to seno nebude zájem? Hrůza pomyslet, jdeme od toho!

Tak i nadále trávu kosili, obraceli, sušili a sváželi místní záhumenkáři, a aby tráva dobře rostla, vyváželi na letiště obsahy svých septiků.

Letištní senoseč -„hoteliér“ pan Franc s krávou Máňou; Nový Dvůr, léto 1963

4.září 1963

Správná cesta v Soběslavi

I na letišti v Soběslavi bylo mnoho diskusí jak a co, než zvážili všechny okolnosti a vytkli si úkoly: vytvořit pevný kolektiv, zvýšit pracovní aktivitu a zlepšit organizaci letecké i hospodářské činnosti; to byla v nových podmínkách jediná cesta k úspěchu. Bývalá rada stanice zvážila za spolupráce celého kolektivu všechny možnosti získávání finančních prostředků a sestavila rozpočet, základ pro plán činnosti, který předpokládal letecký provoz v nezměněném rozsahu – jako v minulých letech.

Jaké finanční zdroje má aeroklub Soběslav? Malý díl rozpočtu tvoří členské příspěvky (plachtař 200 Kčs, pilotní žák 300 Kčs a motorový pilot 400 Kčs). Jinak členové nic neplatí; veškeré náklady spojené s jakýmkoli druhem výcviku (včetně zpětných transportů) se hradí ze společné pokladny. – Dalším dílčím zdrojem zisku může být výtěžek z letištní plochy. Mnoho se diskutovalo o pěstování výnosných zemědělských plodin. V Soběslavi od toho upustili, ale neznamená to, že by s ním perspektivně nepočítali. Stejně tak zavrhli i myšlenku sklízet seno vlastními silami; nedostatek vhodných a výkonných mechanizačních prostředků nutně přináší malou produktivitu práce a výsledný finanční efekt neodpovídá vynaložené práci.

Soběslav se vydala jinou cestou. Nabídla podnikům a závodům v okolí svoji „pracovní sílu". Svým elánem, aktivitou a kvalitně provedenou prací se stali plachtaři hledanou výpomocí. Dodnes uskutečnili řadu akcí, jejichž výnos činí rozpočet – při intenzívnější činnosti – aktivním. Výpočet jejich prací je rozmanitý: betonářské, montážní a pokrývačské práce, vykládka vagónů, sběr šrotu atd. Dobrým pomocníkem je jim Tatra 128, kterou nedávno koupili.

Nemají úspěchy jenom po pracovní stránce. Plachtařská činnost je v porovnání s rokem 1959 (kdy byli na letišti systemizovaní pracovníci) daleko vyšší, zejména stoupla kvalita výkonů. Letos již nalétali na přeletech 5000 km a splnili podmínky na 3 stříbrná „C". Stejně intenzívní činnost vyvíjejí i příslušníci motorového odboru.

Křídla vlasti 16/1963

Článek autora plk.Šindeláře, náčelníka OLPPS ÚV Svazarmu **„Zamyšlení nad politickou prací v aeroklubech"** (kráceno):

"Uplynulo půl roku od reorganizace leteckého úseku. V době jejího uskutečňování tvrdili škarohlídi a pochybovači, že reorganizace bude koncem našeho sportovního letectví. Těžké organizační začátky a zejména hospodářské zabezpečení aeroklubů nebarvily situaci rovněž růžově. Řada členů, kteří si zvykli na příliš jednoduše zabezpečenou činnost, odešla a zůstali jen ti, kteří skutečně naším letectvím žijí. Jejich láska a zaujetí pro letecký sport dokázaly ka krátkou dobu divy.

Byly zpracovány plány materiálně-technického a finančního zabezpečení a jim odpovídající plány sportovní činnosti. A právě v těchto plánech se odráží vynalézavost a iniciativa příslušníků aeroklubů. Mnohé aerokluby si zajistily kromě peněz získaných z travního porostu další prostředky. Je pozoruhodné, že takovou iniciativu dokázali vyvinout právě členové těch aeroklubů, kde již před reorganizací nebyl buď žádný, nebo jen malý kolektiv placených zaměstnanců.

I když se členská základna částečně snížila, 98 aeroklubů v současné době ukazuje na zdravé jádro a jejich činnost vyvrací předpovědi pochybovačů.

To svědčí o vysoké uvědomělosti našich aktivistů, bez nichž by nebylo dosaženo i solidních sportovních úspěchů. A přece nejsme ještě v plné míře spokojeni s výsledky na poli politicko-výchovné práce! Chceme i v tomto směru víc; ve všech aeroklubech obrátíme pozornost našich členů na tyto otázky a v rámci přípravy VII. pléna Svazarmu budeme všichni společně hledat cesty jak zajistit, aby politicko-výchovná práce byla jedním ze zdrojů posilující morálku našeho členstva."

Roudnice létá za okurky

Před časem jsem psal do Křídel o tom, jak hodlají aerokluby Severočeského kraje finančně zabezpečit svoji činnost. Plán se stal skutkem, neboť úroda okurek-nakládaček je již mezi spotřebiteli.

To, co bylo předmětem smíchu mezi ostatními aerokluby, se ukázalo jako výtečná myšlenka. Mnoha pochybovačům by zamrzl smích na rtech, kdyby se podívali na konta našich aeroklubů, Roudnici nevyjímaje (zatím náš nejchudší aeroklub má na kontě přes 20 tisíc Kčs!). Roudnice je samozřejmě z těch aeroklubů, kde příliš neschůzovali, ale chopili se práce, která jim v současné době přináší hmotné výsledky. A to ještě nezačali sklízet cibuli – a ta se rovněž vydařila. *K. K.*

14.-15.září 1963

Město Pardubice je světově proslulé dvěma sportovními podniky - koňskou Velkou pardubickou steeplechase a motoristickou plochodrážní Zlatou přílbou.

Do roku 1962 se oba závody odehrávaly na pardubickém dostihovém závodišti, ale protože plochodrážní závod, ač se dosud konal na široké a dlouhé travnaté trati koňského závodiště se čtyřmi zatáčkami a byl divácky velmi atraktivní, leč pro jezdce příliš nebezpečný, byl pro další konání přesunut na „klasickou škváru“ nově vybudovaného plochodrážního stadionu ve Svítkově. A protože motorismus spadal do „ranku“ Svazarmu, bylo na něm, aby pro plochodrážní stadion zabezpečil na závody pořadatelskou službu.

Tak se stalo, že mezi pořadateli onu sobotu i neděli „fungovala“ řada členů podhořanského aeroklubu a výtěžek z této činnosti byl dalším vítaným příspěvkem do aeroklubové pokladny.

16.září 1963

Kolaudační komise stavebního odboru ONV Chrudim schvaluje k provozu „garážový trojbox“, přestože ještě nejsou osazena všechna vrata. Ačkoliv dodavatel stavby (OSP Chrudim) nechal vyrobit rozměrově troje identická dvoukřídlá vrata, při jejich osazování se zjistilo, že do vyzděných „futer“ zapadnou jen jedna, a to ta prostřední. Následným přeměřením rozměrů stavby a rozmístění dveřních otvorů se zjistilo, že při výstavbě se zedníci trochu „sekli“. Levá garáž byla o délku cihly užší, pravá naopak širší! Komise konstatovala, že se jedná pouze o vadu „kosmetickou“ a odstranitelnou, nebránící účelu využívání objektu. „Aeroklubáci“ si s vraty určitě poradí!

Díky neleteckým činnostem byly v měsíci září uskutečněny jen tři letové dny a představa, že alespoň někteří žáci budou s nastávajícím podzimem připraveni k pilotním zkouškám, vzala za své. (Pilotní zkoušku 9.11.1963 složili pouze loňští žáci Sůra a Svoboda J.) Vinu na tom bezesporu mělo pozdní zahájení sezóny, ale hlavní příčinou, proč se letos létalo méně, byla tolik přetřásaná a vášnivě diskutovaná, mnohdy i příkře odsuzovaná reorganizace leteckého úseku Svazarmu. Nebylo mnoho těch, hlavně v řadách na výkon svého povolání připravující se mládeže, kteří mohli osobní či rodinný rozpočet krátit o nemalé sumy vynakládané na činnost spojenou s létáním!

K nastupujícímu podzimnímu období se váže ještě jedna příhoda.
(Ze vzpomínek Ladislava Čermáka)

„V té době se už moc nelétalo. Spíš se jen makalo a při jedné takové pracovní neděli plachtařský žák Suchánek popojížděl před ´horním´ hangárem s traktorem Zetor 25. Už přesně nevím, jaký měl být smysl jeho činnosti, ale on s traktorem zamířil k dřevěnému přístavku, který k hangáru přiléhal. Tam byla ´kancelář´ a za ní, oddělený tenkou sololitovou přepážkou, sklad.

No, před přístavkem nezastavil. V celé čelní stěně tak najednou s praskotem dřeva vznikl otvor odpovídající rozměrům traktoru. Suchánek však ani nadále nejevil snahu nějak zastavit, ale Zetoru naštěstí došly síly, když se snažil překonat kancelářský stůl. Nebýt toho, že stůl byl poměrně bytelný, určitě by projel skladem i druhou prkennou stěnou k sousedovi Hamsovi na zahrádku.

Až na pár třísek v Suchánkově předloktí k jiné zdravotní újmě nedošlo, v podstatě i škoda na technice byla zanedbatelná, ale náčelník řádil jak ´černá ruka´.

Snad proto se Suchánek už víckrát na letišti neobjevil.“

11.října 1963

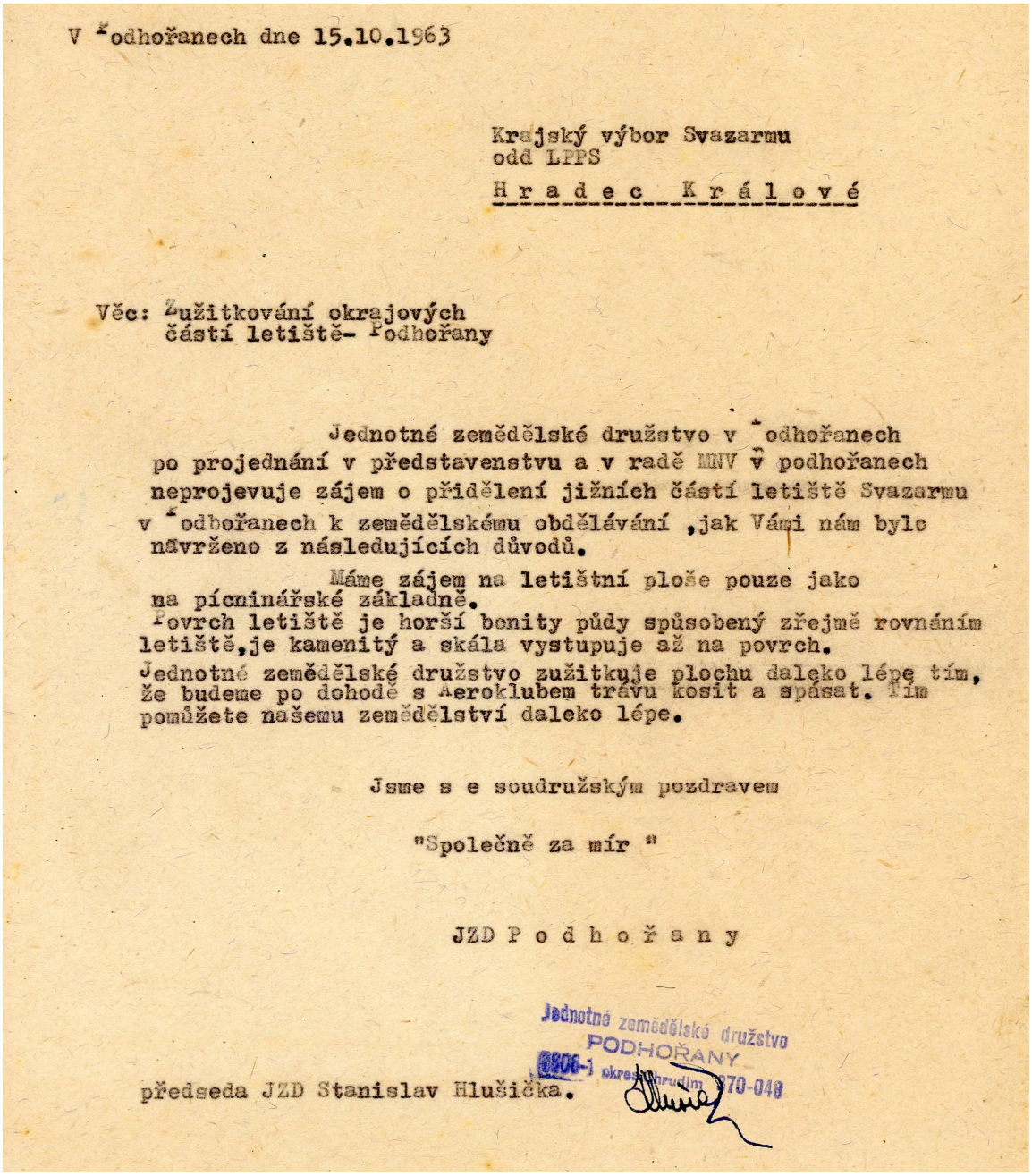
Krajské provozně technické skupině OLPPS VčKV Svazarmu v Chrudimi je odevzdána Praga RN. Od března roku 1954 najezdila pro aeroklub spoustu kilometrů, ale také obrala místní techniky o spoustu usilovné práce, kterou vynakládali k udržení její provozuschopnosti.

„Vyfasováním“ Robura význam „ereny“ povadl, zejména i tím, že její unavený motor vyžadoval čím dál tím větší investice do nejrůznějších oprav.

Mezitím vytanula reálná hrozba zrušení VPD 12-30. Stalo se totiž, že nějaká „chytrá“ hlava na KV Svazarmu usoudila, že statisticky vzato je tato dráha provozně minimálně využívaná, tak je nutné ji v celospolečenském zájmu zrušit a předat k prospěšnějšímu národohospodářskému využití místnímu JZD.

Onen úředník krajského orgánu nelenil a bez jakékoliv konzultace s Radou AK odeslal na adresu Jednotného zemědělského družstva v Podhořanech dopis, v němž představenstvo družstva vyzývá k převzetí dotčených pozemků, které jsou pro Svazarm zbytné, a k zabezpečení zahájení zemědělské výroby na nich!

Naštěstí tehdejší předseda JZD Podhořany Stanislav Hlušička Radu AK informoval a ve spolupráci s ní odeslal OLPPS VčKV Svazarmu odpověď následujícího znění:



V Podhořanech dne 15.10.1963

Krajský výbor Svazarmu
odd LPPS
Hradec Králové

Věc: Zužitkování okrajových
částí letiště- Podhořany

Jednotné zemědělské družstvo v Podhořanech po projednání v představenstvu a v radě MNV v podhořanech neprojevuje zájem o přidělení jižních částí letiště Svazarmu v Podbořanech k zemědělskému obdělávání ,jak Vámi nám bylo navrženo z následujících důvodů.

Máme zájem na letištní ploše pouze jako na pícninářské základně.
Povrch letiště je horší bonity půdy spůsobený zřejmě rovnáním letiště,je kamenitý a skála vystupuje až na povrch.
Jednotné zemědělské družstvo zužitkuje plochu daleko lépe tím, že budeme po dohodě s Aeroklubem trávu kosit a spásat. Tím pomůžete našemu zemědělství daleko lépe.

Jsme s e soudružským pozdravem

"Společně za mír "

JZD P o d h o ř a n y

Jednotné zemědělské družstvo
PODHOŘANY
okres Chrudim 570-048

předseda JZD Stanislav Hlušička.

Dopis předsedy JZD adresovaný OLPPS VčKV Svazarmu; Podhořany, 15.10.1963

15.listopadu 1963

V prostorách OV Svazarmu Pardubice se tento pátek odehrála schůze Rady AK, která měla za úkol připravit statistické podklady pro zprávu, která bude přednesena u příležitosti plánované prosincové VČS.

Zdálo se, že i tato schůze bude patřit k těm rutinním, ale poněkud klidné vody rozčeřila zpráva revizní komise vedené Drahomírem Jurajdou, protože komise ať dělala, co dělala, nějak se nemohla dopočítat zásob benzínu.

(Ze vzpomínek Drahomíra Jurajdy)

„Toto se stalo v době, kdy jsem ještě těsně před odjezdem na vědeckou stáž do NDR, byl předsedou revizní komise aeroklubu.

Zjistili jsme totiž, že Vršovský si poněkud vydatně ´půjčoval´ pohonné hmoty ze skladu aeroklubu a prodával je dál, aniž by zisk z jejich prodeje odváděl do pokladny. Rada aeroklubu se rozhodla, že to nebude ´rozmazávat´ ani směrem k ostatním členům aeroklubu, ani hlásit ´nahoru´, že se to vyřeší jenom v rámci Rady aeroklubu, interně a kamarádsky gentlemanskou dohodou, a to změnou a rozdělením funkcí.

Vršovskému bylo navrženo, ať rezignuje na post předsedy-náčelníka a v Radě AK vystřídá Horáčka ve funkci staršího instruktora. To vše se zachováním dosud poskytovaných výhod (konkrétně se jednalo o bezúplatné bydlení v domečku na letišti). Funkci předsedy opět převezme neplacený aktivista ze stávající Rady, Josef Tichý. Manipulace s hotovostí a hospodaření s majetkem aeroklubu pak plně přejde do kompetence člena Rady, hospodáře aeroklubu. Tento návrh byl připraven pro projednání na prosincové VČS.

Jak bylo usneseno, tak bylo vše projednáno na členské schůzi aeroklubu a změna ve výkonu funkcí se jako obvykle demokraticky odhlasovala. I když byla funkce předsedy Rady aeroklubu tzv. nomenklaturní (´vedoucí´ strana do všeho kecala!) ve Svazarmu si v té době již hráli na demokracii, a proto funkce byla, byť vskutku jen formálně, volena.

Dobře si pamatuji, že i sám Vršovský, s klidným výrazem ve tváři, demonstrativně hlasoval pro navrhované změny. Situace se tak zdála být bezbolestně a k všeobecné spokojenosti vyřešena.

Ale do čtrnácti dnů byli někteří významní členové Rady (členové KSČ) odvezeni po večerech na pardubickou STB, obviněni z protikomunistického spiknutí a přinuceni změnit ´postoj´. Na mě si pardubičtí ´estébaci´ netroufali, neboť jsem byl v tu dobu ještě důstojníkem na MNO a do Prahy, na ministerstvo, se neodvážili si pro mě přijet. Ale dotčeným členům Rady AK z výslechů pěkně rozbolela hlava.

Následně VčKV Svazarmu prohlásil neplatnost členské schůze i hlasování se zdůvodněním, že usnesení schůze bylo na kraj odesláno opožděně (pochopitelně záměrně a vinou Vršovského)!!!

Když jsem po čtrnácti dnech opět přijel do Podhořan, zjistil jsem, aniž bych byl jako člen předem nějak informován, že je na onu sobotu svolána nová členská schůze, kde se již o změnách či rozdělení funkcí nejednalo, a většina členů Rady seděla za předsednickým stolem s výrazem spráskaných psů. Eduard Vršovský byl novým hlasováním ve funkci předsedy a náčelníka aeroklubu opět jednomyslně potvrzen! Dosti jsem se tenkrát styděl, že jsem se jako předseda revizní komise neodvážil proti této množině jednotně zdvižených rukou vystoupit.

A tak vše dál pokračovalo ´ve starých kolejích´, ale to už je jiné vyprávění.“

17.listopadu 1963

Pomalu končící sezóna však členům aeroklubu přinesla ještě jedno překvapení. Tentokrát opravdu velmi milé, a to v podobě přidělení druhého L-13 „Blaník“ s imatrikulací OK-3814. Do ukončení letošního provozu (poslední letový den se uskutečnil 1.12.1963) se s novým „Blaníkem“ ještě stačilo na svahu nalétat něco přes čtyři hodiny.

Jaká tedy byla bilance roku 1963:

- počet členů k 31.12.1963 - 52 (z toho 39 pilotů, včetně 8 instruktorů; 13 žáků)
- 75 letových dní; celkem startů 1593; z toho 1460 navijákem a 133 aerovlekem
- celkový nálet: 440 hodin, 35 minut; na přeletech nalétáno 2.889 km

V porovnání s rokem předešlým šlo v některých parametrech o více než 50% propad, v počtu aerovleků a celkovém náletu km se jednalo dokonce pouze o zhruba 1/5 loňské skutečnosti.

V úplném závěru roku rozeslal OLPPS ÚV Svazarmu na všechna letiště návrh textu usnesení zabývajícího hodnocením přijaté koncepce včetně dalších opatření (poznámkami a podtrženými citacemi vybavil Klínský):

CESTA K LIKVIDACI LETIŠŤ A AEROKLUBŮ SUCHOU CESTOU 1963

N á v r h

u s n e s e n í PÚV Svazarmu ke zhodnocení koncepce přijaté IV.plénem a o dalších opatřeních na let.úseku.

Usnesením IV.pléna ÚV byly pro letecký úsek vytýčeny tyto cíle :

1./ Zabezpečit komplexní řízení leteckého úseku volenými orgány na všech stupních.

2./ Vytvořit podmínky ke kvalitnímu plnění úkolů pro armádu.

3./ Vytvořit podmínky pro maximální zainteresovanost dobrovolného aktivu na řízení a provádění leteckých sportů ve všech odbornostech.

4./ Podstatně zefektivnit vynakládání finančních a materiálních prostředků na leteckou činnost ve všech druzích výcviku a sportu.

K dosažení stanovených cílů byly vytýčeny hlavní úkoly, jejichž výsledky v zásadě PÚV hodnotí kladně.

Pokud jde o řízení volenými orgány a o organizační struktuře leteckého úseku získané zkušenosti potvrdily, že bylo v podstatě dosaženo vytýčeného cíle. Volené orgány Svazarmu na všech stupních více než kdy jindy a mnohem konkrétněji se zabývají problematikou leteckého úseku a i sekce na příslušných stupních plní své úkoly.

Vytvoření a začlenění OLPPS do aparátu KV se rovněž osvědčilo, protože se tak uskutečnilo přímé a komplexní řízení krajskými výbory. V práci KV bylo docíleno toho, že se postupně volené orgány hlouběji seznamují s problematikou leteckého úseku, vnikají konkrétněji do jeho úkolů, projednávají výsledky výchovy, výcviku a hospodaření klubů, což se odráží na zvyšování jejich zájmu o letecký úsek a v řízení s větší znalostí věci. Tím došlo k podstatnému prohloubení demokratických zásad v řízení leteckého úseku.

Přes tyto kladné výsledky je nutno usilovat, aby v tomto směru bylo uplatněno maximum možností se strany volených orgánů, protože jde o úsek velmi náročný po stránce organizace práce, provozu, výchovy, složitosti výcviku, technické a hospodářské náročnosti.

Zrušení krajských aeroklubů a vytvoření menších aeroklubů řízených volenými orgány se projevilo přímo blahodárně v rozvoji aktivity a iniciativy funkcionářů aeroklubů i členů. Tím, že nově vytvořené aerokluby jsou řízeny svými volenými orgány, byl v podstatě že z dřívějších rad letišť, které byly poradním orgánem se staly orgány, které komplexně s plnou pravomocí a odpovědností řídí život a práci

aeroklubů. Členové rady vykonávají konkrétní funkce z náročnou odbornou kvalifikací, takže během jednoho roku zapojili do řízení aeroklubů 1.500 funkcionářů s odborností instruktorů létání a parašutistů, materiálních hospodářů, finančních hospodářů, řídících leteckého provozu, paravysazovačů, propagandistů a jiných.

Tyto skutečnosti je třeba bezesporu považovat za nejcenější přínos pro letecký úsek který nám přinesla opatření učiněná usnesením IV.pléna v oblasti řízení a politicko organizační práce.

Vytvoření výcvikových středisek umožnilo přednostní soustředění prostředků a zkušených kádrů na plnění úkolů pro armádu. Uložené úkoly splnila střediska ve výcviku vojenských záloh. Kromě plnění úkolů pro armádu měla však výcviková střediska i povinnost poskytovat nově vytvořeným aeroklubům organizační, metodickou a technickou pomoc. Tento úkol většina pracovníků středisek neplnila ani přes několikeré upozornění.

Tyto nedostatky se projevovaly během roku v morálně-politické nejednotě kolektivů na letištích a dále v tom, že výcvik, zejména jeho praktické řízení po stránce provozní, metodické a údržby techniky, trpěl nedostatek zkušených kádrů, které byly soustředěny ve výcvikových střediscích. Slabá pomoc aeroklubům se strany pracovníků výcvikových středisek byla též příčinou poklesu v rozsahu a úrovni sportovního výcviku a projevem řady předpokladů k mimořádným událostem.

Krajské provozně technické skupiny byly určeny pro technické zabezpečení v celokrajském měřítku, které spočívalo v činnosti inpekční, normotvorné a opravářské. Praxe potvrdila oddůvodněnost a opodstatněnost těchto útvarů.

Závěrem k řízení a organizační struktuře možno říci, že v zásadě úkoly stanovené IV.plenem ÚV byly splněny. Přesto však si situace vyžaduje provést koncepční úpravu, protože MNO již v roce 1962 zrušilo svůj požadavek na výcvik oranců, pilotů pro Letecké učiliště. Dále, zatím co ještě v roce 1963 byl ze strany MNO přímý požadavek na několik kategorií záloh, byl pro rok 1964 a další léta zrušen i tento úkol s tím, že případné potřeby mohou být pokryty z počtu cvičenců ve sportovním výcviku.

Z tohto důvodu je nutné veškeré motorové letání provádět na jednotné sportovně výcvikové bázi, jako sportovně zájmovou činnost a výcviková střediska zrušit. K tomuto řešení napomáhá ještě ten fakt, že se v průběhu roku plně neosvědčila.

Ve výchově a výcviku byly úkoly v kvantitativních ukazatelích splněny, kromě plachtařského úseku. Přesto hlavní kádr zůstal věrný svému oblíbenému sportu a rozvíjí iniciativu a aktivitu.

Kvalitativní nedostatky se projevily zejména v poklesu úrovně metodiky výcviku, v pořádku a organizovanosti leteckého provozu a v kultuře údržby letecké techniky v aeroklubech, což zapříčinilo i řadu mimořádných událostí a předpokladu k nim.

Tyto nedostatky mohou být překonány tím, že po zrušení výcvikových středisek budou zkušení stálí pracovníci převedeni na systemizované místo do aeroklubů, kde budou organizovat praktický provoz a údržbu techniky jakož i školení dobrovolného aktivu. Dále tyto nedostatky mohou být překonány rozvojem aktivity členů s cílem snižování provozních nákladů a získávání dalších prostředků na činnost, aby mohly být stále ve větší míře prováděny i náročnější výcvikové úkoly, včetně nákladnějších pokusů o rekordy.

Protože aerokluby nejsou schopny ani kvantitativně ani kvalitativně zabezpečit výcvik kádrů vyšších stupňů, najmě výcvik instruktorů a učitelů létání je nutné tento výcvik zajistit v jednom centrálním výcvikovém zařízení, které bude používáno i k plnění některých speciálních mimoorganizačních úkolů /výcvik VŠI/.

V hospodaření na leteckém úseku došlo rovněž ke kvalitativním změnám. Nové podmínky, které ovlivňovaly život aeroklubů způsobily těmto nemálo starostí s hospodařením. Po počátečních značných nesnázích a pochopení podstaty a příčin nových opatření projevila řada aeroklubů správný poměr k věci a začala se rozvíjet iniciativa za snižování provozních nákladů a za získávání finančních prostředků na činnost. Je možno uvést řadu dobrých příkladů. Tak například aerokluby Roudnice, Raná, Hodkovice pěstovaly úzkoprofilové druhy zemědělských plodin na okrajových a nevyužitých plochách letišť. Aerokluby Slatina, Vlašim, Spišská Nová Ves, Skuteč získávaly finanční prostředky brigádami, stavebními pracemi apod. Na převážné většině letišť byla odevzdána přebytečná okrajová plocha zemědělským závodům k intenzivnímu obhospodařování.

Kromě těchto akcí řada aeroklubů svépomocnou výstavbou vybudovala hodnotná výcviková zařízení a mnoho drobné práce na údržbě a opravách letištních ploch a letištních zařízení. Např. na letišti Kladno postavili sociální zařízení v hodnotě 200.000,- Kčs, na což spotřebovali 88.000,- Kčs. Aeroklub Hosín dokončil oplocení letiště, v Chotěboři vybudovali sklad pohonných hmot, v Jičíně dokončili přesstavbu letištního pásu a vystavěli garáže, ve Frýdlantě postavili kontrolní věž, ve Strakonicích postavili garáž a sociální zařízení a rozšířili kapacitu místností, na řadě letišť postavili moderní paratrenažéry a bylo by možné uvést celou dlouhou řadu příkladů, které svědčí o vysoké aktivitě aeroklubů v oblasti hospodářské činnosti.

Přesvědčujícím důkazem podstatného pokroku v hospodaření je to, že aerokluby dokázaly v obtížnějších pro ně podmínkách provádět v nemalém rozsahu a kvalitě aktivní sportovní činnost, na kterou si opatřili finanční prostředky a kromě toho mají ještě na svých kontech reservy. Je pravda, že je však i několik aeroklubů, které mají mimořádně těžké podmínky a nedokázaly zahospodařit během roku žádné reservy. Závěrem k této části je možno říci, že nový systém hospodaření aeroklubů je účinný, aerokluby prokázaly houževnatost a velké úsilí aby získaly svým přičiněním prostředky na činnost. Je však třeba systém hospodaření dále zdokonalovat, vyřešit z právního hlediska možnosti výdělečné činnosti a se vším urychlením dořešit majetko právní poměry na letištích. Při činnosti všech orgánů a aeroklubů sledovat cíl dalšího snižování režijních nákladů, aby letecký provoz byl ještě více efektivní a tím aby byly vytvářeny stále příznivější podmínky pro rozvoj letecké činnosti.

V letištním fondu a jeho využívání bylo uloženo usnesením IV. plena přehodnotit situaci vzhledem k současným podmínkám a potřebám.

Soustřeďovat činnost na větší a lépe vybudovaná letiště a nevyhovující letiště s malým provozem postupně rušit.

Tato koncepce byla pak v průběhu roku ještě ovlivněna usnesením ÚV KSČ o hospodaření s půdním fondem, což pro nás znamenalo provést prověrku rozměrů letištních ploch a přebytečné okrajové plochy předat zemědělským závodům.

Úkoly byly v roce 1963 splněny takto :

Bylo zrušeno 8 letišť a půda z nich včetně nadměrných ploch na dalších letištích, která zůstala v provozu, byla odevzdána. Celkem bude odevzdáno 1.460 ha půdy k intenzivnímu zemědělskému využívání. Do konce roku 1963 bylo fakticky předáno více než 50 % této výměry. !!! jak vedou tak i na Ob. Dodržovaný !

V letecké technice bylo usnesením IV.pléna uloženo odstranit nedostatky v hospodaření s technikou a hledat možnosti plného a ekonomického využití letounů. Přebytečné letouny, které nemohou být využity nabídnout k prodeji. !

V plnění tohoto úkolu bylo dosaženo v roce 1963 jen dílčích výsledků. V údržbě a hospodaření s technikou sice nastalo určité zlepšení, nebylo však dosaženo alespoň obstojného využití výcvikových letounů pro to, že během roku došlo k dalšímu snížení úkolů pro armádu. Se strany ÚV Svazarmu nebylo též dosaženo dohody se správou civilního letectví o využití našich letounů k plnění některých úkolů v dopravě a zemědělství. V poslední době nabývají úmluvy konkrétní formy a bude moci být přikročeno k praktickým zkušebním úkolům. Z těchto důvodů byla značná část letadlového parku nakonzervována a uložena. Podařilo se prodat jen 15 letounů typu C-11.

Park bezmotorových letounů je využíván daleko lépe než motorový. Celkový stav je však rovněž vysoký a přebytek se zvýšil ještě v roce 1963 úbytkem plachtařů. Tento stav bude však zregulován na potřebné počty v průběhu dalších tří let, kdy bude vyřazeno z provozu 527 větroňů dřevěné konstrukce z důvodů vyčerpání dobových resurzů.

V padákové technice je stav padáků odpovídající potrebám výcviku. Je zatím nedostatek paratrenažérů, který však bude překonán v průběhu roku 1964 a v první polovině roku 1965, kdy bude kapacitně krýt plně potřeby paravýcviku.

V opravárenské činnosti jsou běžné a střední opravy plně zajištěny, nejsou však dosud zajištěny generální opravy větroňů. Pro tento účel se dosud nepodařilo získat a upravit potřebnou kapacitu.

V plnění úkolů státní reprezentace byly docíleny velmi dobré výsledky. Motoroví letci se umístili na prvním, druhém, třetím místě v mezinárodní akrobatické soutěži Coventry, v SSSR družstvo mužů na druhem místě, v NDR družstvo mužů na prvem místě.

Parašutisté se velmi úspěšně umístili v mezinárodní soutěži o Jadranský pohár, kde získali v družstvech mužů i v jednotlivcích prvé místo a při mezinárodní soutěži v NDR družstvo mužů i jen druhé místo. Plachtaři se nezúčastnili žádných mistrovských soutěží. Počítá se však v plánu na tento rok s jejich účastí na řadě mezinárodních utkání.

V politicko organizační práci byl rok 1963 pro letecký úsek zatěžkávací zkouškou. Provedené úpravy, vyplývající z opatření přijatých IV.plenem z počátku jen ztěží pronikaly do širokého aktivu a nebyly vždy přijímány s pochopením. Je třeba přiznat, že se sem přenášela nejednotnost názorů na věc i od vlastních pracovníků ÚV a KV, kteří měli být především propagátory její účelnosti a nutnosti a postupným trpělivým přesvědčováním zejména na ustavujících schůzích aeroklubů usměrnit myšlení členů aeroklubů a získát v nich přesvědčení o morální nutnosti koncepce, přijaté IV.plénem ÚV o letectví.

Nakonec počet založených aeroklubů, snaha členů tyto organizačně konzolidovat a hospodářsky zabezpečit jejich činnost svědčí o jejich morálně politické vyspělosti.

Ze získaných zkušeností je možno vyvodit závěr, že každou změnu v naší práci je nutné ujasnit až na podstatu věci, politicky řádně zdůvodnit a jednotně všemi orgány a pověřenými pracovníky v hnutí vysvětlovat a aktivně prosazovat. Přitom je třeba mít na zřeteli, že cíle může být dosaženo jen tehdy, docílíme-li změny v samotném myšlení a přesvědčení lidí tak, aby oni považovali novou věc za správnou.

Vycházejíc z těchto závěrů, předsednictvo ÚV pokládá za účelné, dále rozvíjet a prohlubovat koncepci přijatou IV.plénem o letectví. Aby bylo v celém hnutí dáno jednotné stanovisko odpovědného orgánu s cílem jednoznačného chápání základních problémů a otázek ve všech orgánech Svazarmu i aeroklubech, vytýčilo PÚV tyto zásady :

1./ Letecký sport je značně oblíbená, kulturně a branně zájmová činnost. Posláním sportovního letectví ve Svazarmu je provádět a rozvíjet sportovní discipliny v motorovém, bezmotorovém létání a v parašutismu. Ve všech odvětvích této činnosti dosahovat vysoké úrovně s cílem propagovat a reprezentovat

kulturní a technickou vyspělost socialistické společnosti a kvalitu výrobků socialistického leteckého průmyslu.
K aktivní činnosti v aeroklubech získávat především mládež a vychovávat ji k vysokým morálním vlastnostem a politické vyspělosti v duchu zásad komunistické výchovy. Všemožně zvyšovat technickou úroveň členů aeroklubů i ostatní mládeže a vštěpovat jí pocit osobní odpovědnosti za budování a obranu socialistické vlasti.

2./ Letecký sport je značně nákladný a není možno jej provádět bez vydatné pomoci státu. Rozsah sportovního letectví a jeho úroveň i v podmínkách socialistické společnosti jsou řízeny potřebou a možnostmi státu. Z těchto důvodů nemůže být letecký sport sportem masovým ale výběrovým. Proto také lidi ucházející se o aktivní provádění leteckého sportu jsou přijímáni podle stanovených kriterií a praktickým výsledkem výběru musí být to, že je do aeroklubů zařazena jen nevelká část lidí. Z těchto důvodů je nejvýše nutne, aby přijetí každého nového člena bylo pochopeno tak, že se mu dostává od společnosti vysoké cti a odměny, což každého na druhé straně zavazuje ke vzornému plnění všech povinností a úkolů. Jednou z těchto povinností, která má morální podstatu je podílet se na vysokých nákladech vynakládaných státem na letecký sport, obdobně jak je tomu i u jiných druhů sportu.

3./ Hlavními ukazateli rozvoje letectví je počet lidí a letounů ve výcviku a počet hodinaa náročnost letových úloh na jednoho pilota a rok. Velikost těchto ukazatelů je dána potřebou a možnostmi státu. Proto hlavní ukazatele /počty letounů, resurzů a pilotů/ určuje ÚV Svazarmu ve svých perspektivních a ročních plánech činnosti, ktere rozepisuje na jednotlivé kraje s přihlednutím k jejich podmínkám. Další rozvoj v rámci těchto daných možností je závislý na tom, do jaké míry dokážeme snižovat provozní, investiční a režijní náklady na straně jedné a zvyšovat příjmy aeroklubů na straně druhé. Proto trvá i nadále nutnost, aby všechny orgány a aerokluby usilovaly o další snižování provozních a režijních nákladů, zlepšovaly

řízení a organizaci výcviku, zvyšovaly podíl členů na údržbě a opravách letištního zařízení a letecké techniky, hledaly další možnosti příjmů a každou korunu vynakládaly s péčí řádného hospodáře.

4./ Zvlášť významné místo a úlohu mezi leteckými sporty v současné době zaujímá parašutismus. Toto je určeno je branným, tedy i společenským významem, spočívajícím na zásadě nezbytnosti silných ozbrojených sil, v nichž výsadkové jednotky zaujímají důležité místo jak z hlediska množství výsadkářů, tak i z hlediska vysoké úrovně výcviku. I v našich aeroklubech budeme klást na úroveň výcviku vysoké nároky. Protože však parašutistický výcvik je velmi tvrdý a náročný, je velmi obtížné získat každoročně potřebné počty do výcviku, aby mohly být spolehlivě pokryty potřeby armády.
K výcviku těchto velkých počtů je třeba i početného aktivu instruktorů. Z těchto důvodů je nutné, aby každý výkonný sportovec pracoval jako instruktor při výcviku branců a záloh, při základním výcviku nebo v kroužcích mladých parašutistů na školách. Protože na nich požaduje kvalifikovanou instruktorskou práci, bylo by nespravedlivé chtít od nich ještě aby se podíleli na úhradě jejich sportovního výcviku. Proto jim bude poskytován potřebný počet seskoků, nutný k udržení a zvyšování jejich odborné kvalifikace bezplatně, s podmínkou, že tuto funkci budou plnit řádně a dobrovolně.

5./ Příprava státních a krajských reprezentantů ve všech odvětcích leteckých sportů je důležitou společenskou ale i nákladnou potřebou, která může být provádena jen s úhradou organizace. Proto počty reprezentantů a jejich úroveň se řídí požadavky a možnostmi státu. Být státním reprezentantem je nejvyšší ctí, ale také nejvyšším závazkem sportovce vůči státu a společnosti. ÚV Svazarmu nejen zabezpečuje přípravu a výchovu reprezentantů, ale stanoví i jejich počty na výcvikový rok v každém odvětví.
Na základě těchto zásad stanoví ÚV význam, úlohu, místo a úkoly jednotlivých druhů činnosti na leteckém úseku:

Parašutismus:

V souvislosti se vzrůstajícím významem výsadkových jednotek v armádě je třeba chápat i společenský význam a nutnost provádění parašutistického sportu a přípravy ve Svazarmu. Vlivem této situace se zvyšují i úkoly Svazarmu ve výcviku branců - výsadkářů a záložních kádrů výsadkového vojska. Tento stav je nutno chápat jako společenskou nezbytnost, které musí být podřízeno i zaměření sportovní části tmoto odvětví leteckého úseku.

S cílem připravit dostatečně širokou základnu pro splnění hlavních výcvikových úkolů (branců a záloh) , zesílit propagačně výcvikovou činnosti mezi mládeží na školách II.cyklu a ještě ve větší míře zakládat kroužky mladých parašutistů v souladu s požadavky výhledového plánu. K tomu využít i nábor do nácviku a účasti na III.CS. Mládeži v kroužcích dát základní teoretické znalosti a pozemní praktický výcvik bez seskoku padákem.

Za další stupeň přípravy pokládat " základní výcvik " do kterého získávat především tu mládež, která prošla výcvikem na školách, při čemž výběr zaměřit na ty, kteří mají kádrové, zdravotní a fysické předpoklady stát se branci výsadkáři. Za tím účelem základní výcvik účelně a konkretně přiblížit výcviku branců.Přesto, považovat tuto kategorii za sportovní činnost a požadovat od cvičenců,částečnou úhradu za praktické seskoky. Výcvik všech kategorií včetně branců a záloh zajišťovat širokým aktivem výkonných sportovců - instruktorů. Z toho důvodu zařadit instruktory do dvou kategorií :

a) kategorie instruktorů určená pro vedení kroužků na školách a pro výcvik cvičenců v základním výcviku .
b) kategorie instruktorů vyšších tříd určená pro výcvik branců a záloh.

Za tuto odbornou práci poskytovat kategorii a) omezenou normu praktických seskoků, postačující k udržení kvalifikace instruktora pro nižší výcvikové kategorie.

Instruktorům v kategorii b) poskytovat zvýšenou normu seskoků , která zajišťuje zvyšování kvalifikace a dává předpoklad k růstu potřebného počtu a úrovně representantů.

Zrušit u obou kategorií dosavadní povinnost částečné úhrady seskoků ve výši Kčs 150,- s tím, že jsou povinni platit klubový poplatek, který jim stanoví aeroklub, jhož jsou členy.

Motorové létání.

Z důvodů, které byly vysvětleny v úvodní části zrušit kategorii záložních pilotů a veškeré motorové létání provádět na jednotné sportovně výcvikové báti, t.j. v aeroklubech, jako sportovní zájmovou činnost.

Počet pilotů ve výcviku včetně dvoumotorových letounů a vrtulníků, jakož i počty letounů stanoví ÚV ve výcvikových plánech pro každý rok. Rozpis plánu provedou KV Svazarmu na jednotlivé aerokluby. V motorovém výcviku v plánovaných počtech mohou být zařazeni sportovci, kteří kromě zdravotních a morálně politických hledisek zaručují svým věkem dlouhodobou činnost, při minimální fluktuaci.

Zařazení pilotů starších 45 let může výjimečně povolit ÚV Svazarmu individuálně, jde-li o dlouholeté, zvlášť zasloužilé funkcionáře aeroklubů. Na základě lékařských posudků ÚLZ povoluje tyto výjimky ÚV Svazarmu na doporučení PKV a letecké sekce.

K zabezpečení ekonomičnosti, metodičnosti, správné kontinuity a bezpečnosti leteckého výcviku stanoví ÚV normu 20 výcvikových hodin na pilota a rok. K dodržení maximální hospodárnosti a účelnému využití počtů a typu letounů stanoví ÚV krajským výborům resursové hodiny pro jednotlivé typy letounů.

Jako částečnou úhradu nákladů na výcvik v jednotné, sportovní kategorii motorových pilotů stanoví ÚV aeroklubům poplatek Kčs 100,- za jednu letovou hodinu na všech typech letounů. Z plánovaných výcvikových hodin na letounech C-205 mohou aerokluby využít část hodin pro aerovleky v bezmotorových odborech a z plánovaných výcvikových hodin na letounech L - 40, AE-45 mohou aerokluby využít 50% a na letounech L-200 30% hodin pro vyhlídkové lety. Toto opatření sleduje cíl co nejúčelnějšího všestranného využití letounů a ulehčení hospodářské situace aeroklubů s tím, že stanovená částka úhrady Kčs 100,- za letovou hodinu je při těchto opatřeních pro aerokluby únosná.

Počty pilotů stanovené plánem pro rok 1964 by v některých krajích a na některých letištích zdaleka nedosahovaly počtů, které byly ve výcviku v roce 1963 a aby nemuselo dojít k hromadnému vyškrtnutí dosud vycvičených pilotů může ÚV Svazarmu po zhodnocení

situace povolit sportovní létání určitého počtu pilotů nad plán na letounech C - 105 a to po dobu, po kterou bude trvat přebytek resursů těchto letounů. Pro piloty cvičené v nadplánu se stanoví minimálně 10 výcvikových hodin na rok a aeroklubu povinnost za každou letovou hodinu zaplatit částečnou úhradu ve výši Kčs 100,-. Pro stejný účel může být použito i nadbytečných resursů letounů AE-45 za úhradu Kčs 350,- za letovou hodinu.

Bezmotorové létání.

V pojetí zásad stanovených v tomto usnesení, je bezmotorové létání kulturně - sportovní zájmovou činností, jejímž posláním je morálně politická a technická výchova členů plachtařských odborů a ostatní mládeže. Z řad pilotů plachtařských odborů se doplňují nutné počty pilotů v motorových odborech a někteří specialisté v civilním, případně vojenském letectvu. Protože bezmotorové létání je rovněž nákladným druhem sportu, řídí se jeho rozsah a úroveň potřebou a možnostmi státu. Hlavní ukazatele rozvoje proto určuje ÚV Svazarmu ve svých perpektivních a ročních plánech činnosti a rozpisuje je na jednotlivé kraje.

Současný stav bezmotorového létání odpovídá potřebám i možnostem a proto PÚV neshledává nutným provést větší korektury nebo jiné zásahy.

Za účelem zlepšení výcvikových možností v bezmotorovém létání povoluje PÚV využít část letových hodin motorových odborů, plánovaných pro typ C - 205 pro aerovleky za podmínky úhrady Kčs 100,- za letovou hodinu.

Pokud jde o úhradu nákladů na generální opravy větroňů, zůstává stanovený poplatek beze změny.

V oblasti reprezentace leteckých sportů všech odborností:

- Státní representace je důležitou společenskou záležitostí a proto poskytuje ÚV Svazarmu potřebné prostředky na výchovu a výcvik representantů jako dosud. Je úkolem všech orgánů i aeroklubů vytvářet příznivé podmínky pro vysokou úroveň státní representace.

V souladu s přijatými závěry ze zhodnocení činnosti v roce 1963 a v souladu s vytýčenými zásadami pro činnost leteckého úseku se PÚV usnáší :

1) Zrušit letecká výcviková střediska KV Svazarmu pro výcvik záloh a branců. Placené pracovníky z nich převést na systemisované funkce náčelníků leteckého provozu a systemizované funkce techniků (mechaniků) do větších aeroklubů. Vztah těchto zaměstnanců k aeroklubům upravit řádem aeroklubů. Zaměstnanecký poměr uvedených pracovníků vůči KV Svazarmu zůstává zachován s tím, že budou vedeni v kategorii zařízení KV.
2) Ponechat oddělení LPPS při KV Svazarmu s dosavadní působností.
3) Ponechat krajské provozní technické skupiny s dosavadní celokrajskou působností, navíc jim uložit povinnost zajišťovat po technické stránce i provoz těch aeroklubů, na jejichž letištích jsou dislokovány a školení mechaniků - aktivistů.
4) Ponechat současnou strukturu aeroklubů. Do aeroklubů převést na jednotných podmínkách sportovního výcviku ty motorové piloty z kategorie záloh, kteří budou mít o výcvik zájem. Do odpovědnosti aeroklubů též převést výcvik branců a záloh výsadkového vojska.
5) Zrušit letecké výcvikové středisko Vrchlabí a podřídit je přímo na ÚV za účelem trvalého kvalitního výcviku instruktorských kádrů a plnění některých speciálních úkolů. Středisko k tomuto účelu personálně i materiálně vybavit a zajistit jeho plné vytížení.
6) Všechna nová opatření přijatá tímto usnesením nabývají platnosti dnem schválení a vydání příslušných dokumentů.

K zabezpečení realisace úkolů plynoucích z tohoto usnesení ukládá PÚV:

<u>Krajským a okresním výborům Svazarmu:</u>

a) Přijmout účinná politicko organizační opatření k plnění tohoto usnesení;
b) Výroční členské schůze aeroklubů provést v březnu a dubnu 1964.

<u>Radám aeroklubů a všem členům:</u>

Seznámit se se všemi hlavními zásadami a úkoly přijatými tímto usnesením , projednat je na VČS a učinit konkrétní opatření k tomu, aby úkoly plynoucí z usnesení plnili všichni funkcionáři a členové aeroklubů.