

1964

## 8.ledna 1964

Přepis úvodníku z č.1/1964 „Křidel vlasti“, kdy na otázky kladené redakcí odpovídá plk.Václav Šindelář, náčelník OLPPS ÚV Svazarmu:

### **„Je za námi rok činnosti našich aeroklubů v nových podmínkách. Jaké zkušenosti a poznatky získali pracovníci OLPPS ÚV Svazarmu za toto období?“**

Uplynul rok 1963, ve kterém naše aerokluby provozovaly činnost v podmínkách přijatých usnesením o reorganizaci leteckého úseku Svazarmu. Ptáte se mne na poznatky a zkušenosti. Musím říci, že jsem s průběhem roku spokojen, ale přesto se musím zmínit i o tom, co se nám podle prokázané praxe neosvědčilo. V čem vidím klady? Především v tom, že naše členská základna - i když ztenčená - prokázala plné porozumění pro reorganizaci, uskutečněnou na základě reálného hodnocení situace a úkolů daných našemu leteckému úseku, a tím vlastně vysokou morální i politickou vyspělost. Díky tomu můžeme dnes konstatovat, že bylo založeno 96 aeroklubů a že téměř z ničeho byla zajištěna jejich činnost. Mnozí právem namítnou, že tato činnost byla o padesát i více procent slabší, než v létech minulých. Avšak budme střízliví a uvažujme věcně vzhledem k situaci, která byla počátkem roku. A proto si musíme říci, že loňský rok byl skutečně zkušebním, a to ve všem: v organizování aeroklubů, zajišťování finančních prostředků, organizaci a zabezpečení provozu, hospodaření, výchově členů v nových podmínkách, atd. Uvažujeme-li takto - a já jsem to tak v průběhu roku dělal -, nemůžeme čekat, že při všech těchto starostech rad našich aeroklubů by mohlo být dosahováno ještě nějaké enormní činnosti. A tak znovu opakuji: jsem spokojen s tím, jak se většina klubů konsolidovala, čímž splnila do důsledku usnesení pléna. Méně však mne uspokojovalo to, co zatěžovalo aktiv našich letců. A bylo toho mnoho, jak jsem již uvedl: organizování práce pro získání hmotných prostředků, údržba a příprava letecké techniky, studování a získávání zkušeností pro organizaci a zabezpečení provozu, hospodaření s resursy, zajišťování metodiky výcviku - prostě vše, co kladlo vysokou náročnost a odpovědnost na vedení aeroklubů, takže mnohde nebylo ani dostatek odvahy k činnosti, i když byla finančně zajištěna.

### **Jaké závěry - na základě těchto zkušeností - připravuje OLPPS spolu s ústřední leteckou sekcí?**

Odpovídám-li na tuto otázku, pak pokračuji vlastně v otázce první. Je samozřejmé, že naše oddělení po zvážení situace a zkušeností a po poradě s předsednictvem ústřední letecké sekce a náčelníky OLPPS a výcvikových středisek přistoupilo k novým opatřením, která - jak pevně věřím - nejen ulehčí další práci většiny aeroklubů, ale zjednoduší i jejich hospodaření a agendu a přinesou řadu výhod létajícím sportovcům. Při tom nijak nebudou narušovány zásady přijaté usnesením IV.pléna ÚV Svazarmu; naopak přinesou zrovnoprávnění všech našich členů a umožní zvýšení jejich praktické činnosti - létání. Jejich uskutečnění spočívá zejména v tom, že zbavíme široký aktiv řady úkolů, které jsem uváděl v odpovědi na první otázku.

### **Budou s těmito návrhy členové aeroklubů seznámeni před schválením, aby měli popřípadě možnost se k nim vyjádřit?**

Návrh přijatých opatření byl vlastně zpracován po poradě v předsednictvu letecké sekce, a to komisí, kterou předsednictvo ustavilo, takže již v tomto stadiu byla řada členů seznámena s opatřeními. Nechceme však zůstat jen při tom. Návrh po posouzení organizačním sekretariátem ÚV Svazarmu bude předán k připomínkám do krajů a bude záležet na krajských sekcích, aby se připomínkového řízení zúčastnil co nejširší aktiv zkušených pracovníků. Po těchto připomínkách a jejich zpracování bude pak návrh v definitivní úpravě předložen ke schválení předsednictvu ÚV Svazarmu.

### **Kdy vejde nová úprava organizace leteckého úseku v platnost?**

Předpokládám, že by připomínkové řízení mohlo proběhnout v lednu a v únoru by mohl být návrh předložen PÚV ke schválení. Mezi tím bude třeba vydat plány výcviku do krajů a začátek sezóny zahájit již podle navrhovaných opatření. Přál bych si proto, aby VČS aeroklubů byly plánovány a proběhly během měsíce února, protože na nich by již bylo možno konkrétně probrat zásady navržených úprav a plánovat podle nich i činnost aeroklubů.

### **Co přejete, soudruhu plukovníku, členům našich aeroklubů do nového roku?**

Rok 1963 byl rokem, který podrobil naše členstvo tvrdé zkoušce, ale celý náš aktiv dokázal naprostou životaschopnost leteckého úseku. Přeji proto našim členům, aby se jim splnila všechna přání, týkající se leteckého sportu, aby rok 1964 byl již rokem, ve kterém bychom mohli plně rozvinout leteckou činnost, tím zajistit vysokou úroveň našeho letectví a plně ji prokázat i na mezinárodním poli. Sobě pak bych přál, abych se svými spolupracovníky mohl našim členům co nejvíce prospět v jejich práci.“

Jistě mnoho funkcionářů i prostých členů aeroklubů hledalo mezi těmito řádky něco konkrétního, hlavně co by se týkalo nápomoci při financování aeroklubů a leteckých sportů, a nic nenašlo (snad až na informaci, že nové VČS aeroklubů se mají konat během února).

Úvodník byl opět důkazem toho, jak se dá jedna tisková strana zaplnit nic neříkajícím obsahem!

## 12.ledna 1964

První letový den v roce 1964!



*VT-109 OK-3253 „balancuje“ proti větru; Nový Dvůr, 12.1.1964*



*První letový den; stojící zleva: Jiří Lýr, Josef Tichý, Michaela Dvořáková, Míla Rautenkrancová, Stanislav Horáček, Ladislav Šatný, Vladimír Hájek, Václav Horešovský, v podřepu: Růžena Radostová; Nový Dvůr, 12.1.1964*

Téměř zanedbatelný sněhový poprašek jen vzdáleně připomínal zimu. Vítr foukal od jihu, Slunce občas zasvítilo, ale teplo rozhodně nebylo. Však také všichni aktéři letového dne na sebe navlékli několik vrstev.

V provozu je naviják H-2 a dva „Pionýři“ VT-109 OK-2243 a OK-3253, osm žáků základního výcviku a osm instruktorů (!), uskuteční se 30 navijákových startů. Všichni věří, že další letové dny budou následovat, ale krom jednoho letového dne v únoru (2.2.1964) začala pravidelná letová činnost až 11.4.1964.

## 24.ledna 1964

Rozpaky, které v členech aeroklubu zanechal v „Křídlech vlasti“ otisknutý „rozhovor“ s náčelníkem OLPPS ÚV Svazarmu plk.Šindelářem, jen prohloubil přípis OLPPS KV Svazarmu, který byl rozeslán aeroklubům východočeského kraje:

Svat pro spolupráci s armádou  
Východočeský krajský výbor,  
P r a g e K r á l o v é .

Čj. : 100 / 64.  
Dne: 24. ledna 1964.  
Věc: Dodávky zemědělských rostlin  
z letiště Svazarmu.

Na základě jednání se zástupci Ústřední správy nákupu v Praze, žádáme Vás o zaslání hlášení na jaké výměře a jaké druhy z níže navržených rostlin byste byli schopni pěstovat na vašem letišti.

Jedná se především o léčivé rostliny a dále o česnek, čočku, mák, slunečnice a pod. Jak nám bylo řečeno, jedná se o rostliny s vysokou výnosovostí. Na př. u heřmánku průměrný výnos z jednoho ha činí 50.000 Kčs. U ostatních plodin byl by náklad cca 1.000,- Kčs na osivo a 500,- Kčs na hnojivo na jeden ha a výnos by činil cca 10.000 - 12.000 Kčs. Ústřední správa nákupu by byla ochotna pro tento účel poskytnout prostřednictvím zemědělských nákupních a zásobovacích závodů v okresech jak potřebné osivo, tak i hnojivo. Smlouvy o dodávce by uzavíraly jednotlivé aerokluby s těmito okresními závody.

Odbornou radu při pěstování léčivých rostlin by poskytl n.p. Léčivé rostliny, Zbraslav. Odbornou radu při pěstování ostatních výše uvedených /neléčivých/ rostlin by poskytl agronom příslušného okresního závodu.

Na základě výše uvedených závěrů této porady bylo dohodnuto, abyste se obrátili za účelem realizace tohoto hlášení na příslušné okresní zemědělské nákupní a zásobovací závody, se kterými projednejte možnosti pěstovat výše uvedené rostliny, t.j. jaký druh a množství. Takto získané informace necht' rada aeroklubu posoudí, než si stanoví množství a druh rostlin, které by mohly pěstovat.

Žádáme vás, abyste neprodleně informovali OLPPS KV Svazarmu a abyste nám do 5.2.1964 nahlásili výměru a druhy rostlin po případných rozhodnutích rad aeroklubů o jejich pěstování na letišti.

Náčelník odd.LPPS  
KV Svazarmu VČK  
major

Miloslav Medřický.

*Přípis OLPPS KV Svazarmu doručený Radě AK; leden 1964*

Nic zatím nenasvědčovalo tomu, že systém financování aeroklubů by měl doznat nějakých změn, proto, po docela kladných zkušenostech z minulého roku, se Rada aeroklubu rozhodla, mimo jiné, pokračovat v pořádání kulturně společenských akcí.

### 16.února 1964

V režii zejména pilotů Balaše a Štrycha je v sále hostince „U Klapků“ v Pardubicích-Svítkově uspořádán „Společenský ples“, který tím, že byl místními občany hojně navštíven, přinesl i kýžený finanční efekt.

### 22.února 1964

Nejinak tomu bylo i za necelý týden, kdy „hotel Franc“ v Novém Dvoře se stal svědkem další, již tradiční zábavy, tentokrát s názvem „Ples nosatých pánů a omašlených dam“.



„Smím prosit?“; zleva: ???, ???, Ladislav Čermák, Mila Rautenkrancová; Nový Dvůr, restaurace „U Franců“, 22.2.1964

## 1.března 1964

Přestože, jak z minula známo, se poslední výroční členská schůze aeroklubu odehrála 29.11.1963 (jednání VČS z 15.11.1963 bylo anulováno), nařídil OLPPS VčKV Svazarmu termín pro další výroční členskou schůzi.

Důvodem pro opětovné svolání VČS byla „masáž“ členské základny k připravovanému novému „Řádu aeroklubů“. Však se krajský náčelník mjr.Medřický snažil seč mohl! A aby zabránil nepříjemným dotazům či dokonce kritice, přislíbil, že v nejbližší době bude aeroklubu do „socialistického vlastnictví“ předán vlečný letoun.

Opět byla volena Rada aeroklubu a opět od minulé volby došlo ke změnám. Obsazení funkcí v Radě bylo volbou posvěceno takto:

předseda - Vršovský Eduard  
jednatel - Jeník Jaromír  
hospodář - Matuška Alfons  
starší instruktor - Tichý Josef  
správce materiálu - Čermák Ladislav  
správce budov - Šatný Ladislav  
propagace - Kvapilová Jana

Povšimněme si, že ve výčtu funkcí opět chybí funkce náčelníka! Nový řád aeroklubů s touto funkcí na úrovni aeroklubů základní sítě nadále nepočítal (i když velmi brzy byla opět zavedena!).

Byla zvolena i kontrolní a revizní komise, tentokrát ve složení: Švabenský, Rautenkrancová, Lhotan. (Jurajda, který se svým minulým kritickým postojem k odhaleným nepořádkům v hospodaření aeroklubu ocitl „na indexu“, se na kandidátce KRK „kupodivu“ již neobjevil, což bylo zdůvodněno jeho očekávanou déletrvajícím stáží v NDR!)

U příležitosti VČS byla staronovým předsedou Rady aeroklubu Vršovským členská základně představena kriteria vnitřní soutěže pro členy AK s názvem „Memoriál Ing.Jiřího Šlechty a Josefa Mirejovského“.

Dalo by se říci, že propozice soutěže jednoznačně preferovaly „pozemní aktivity“ a s leteckou sportovní činností neměly moc společného, i když se snažily zohlednit tři kategorie, a to žáků, „pokračováků“ a pilotů.

Co se ekonomické situace týkalo, bylo s uspokojením přijato oznámení o uzavření smlouvy mezi aeroklubem a místním JZD v Podhořanech, které se zavázalo provádět zužitkování travnatých ploch letiště s výnosem pro aeroklub ve výši 7.000,- Kčs za rok.


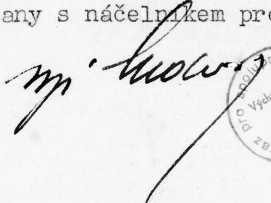
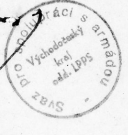
Stejně tak VČS s uspokojením kvitovala, že všechny ekonomické aktivity spojené s brigádními činnostmi členů v roce minulém daly k začátku roku 1964 částku v celkové výši 46.838,90 Kčs, což bylo pro nastávající sezónu velmi dobrým a vpravdě neočekávaným odrazovým můstkem.

Pro nastávající výcvikový rok VČS konstatovala, že z roků minulých zbývá docvičit k pilotním zkouškám žáky: Bocha, Dvořákovou, Jelínka, Mročka P., Musílka, Radostovou, Rautenkrancovou, Vavřinu a Vondráčka. Současně se VČS kladně vyjádřila k přijetí „prověřených“ žáků nových, a to: Přemysla Braniše, Karla Crkala, Arnošta Dittricha, Vladimíra Hájka, Václava Horešovského, Jaroslava Houhy, Josefa Kadlece, Ludmily Kopecké, Jaroslava Mercla, Miroslava Mročka, Josefa Pavlovce, Jana Rybičky, Karla Šebesty a Jana Štěňhy.

K 1.3.1964 tedy bylo evidováno celkem 59 létajících členů.

**16.března 1964**

Ke cti krajského náčelníka OLPPS mjr.Medřického nutno dodat, že dostal svému slovu a aeroklubu „přidělil“ vlečnou Z-226B OK-MPL:

	KRAJSKÝ VÝBOR <b>SVAZ PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDOU</b> VÝCHODOČESKÝ KRAJ Hradec Králové - Žižkovo náměstí 32	Výtisk čís. : Počet listů : <i>Zvýšenou branností k budování a obraně vlasti!</i>
		Aeroklub Podhořany letišťe Podhořany.
Č. j. .... Dne <u>16.3.1964</u> Vše: přidělení vlečného letounu C 205 OK- MPL		
<p>Na základě rozdělení vlečných letounů přiděluji tímto aeroklubu P o d h o ř a n y vlečný letoun C 205 OK- MPL do socialistické péče.</p> <p>Podhobností o předání letounu si vyřídí předseda aeroklubu Podhořany s náčelníkem provozu letiště Chrudim.</p>		
Náčelník OLPPS major	 	
Vyřizuje:	Telefon: 6618, 4960, 4015, 5136	Účet SBČS HK 405-205
J 21 3665 62		

*Přídělový list na „vlečnou“ OK-MPL*

Následně byla dokonce schválena i výjimka ze současných předpisů v tom smyslu, že vlečný letoun je po dobu intenzivního létání za stanovených specifických podmínek možno hangárovat na letišti v Novém Dvoře, přestože se jedná o letiště aktivisticky řízené a bez profesionální ostrahy. To tedy byl znatelný krok kupředu!

Nabytí vlečné „mašiny“ však přeci jen mělo háček: na základě případných požadavků musela i nadále „obsluhovat“ i letiště v Poličce, Skutči a Chotěboři a do výměny motoru jí chybělo pouhých 12 hodin.

Od konání VČS zasedala Rada AK pravidelně každý týden. Řešila se příprava na provoz, brigády, atd. V tom čase byla aktuální příprava další kulturní akce - Josefovské zábavy.

**21.března 1964**

Vzhledem k tomu, že únorový „Společenský ples“ zaznamenal nejen komerční úspěch a byl pro obyvatele Svítkova vítaným zpestřením kulturního života, zorganizoval aeroklub opět v sále hostince „U Klapků“ Josefovskou zábavu, jejíž součástí byla bohatá tombola. Mezi cenami v tombole byly i vyhlídkové lety!

Zábavu organizačně zabezpečili Tichý, Horáček, Štrych, Voženílek, Vojtíšek, Ruml a Jeník s pomocí pořadatelské služby tvořené z pilotních žáků ve složení: Boch, Musílek, Vavřina, Rautenkrancová, Heřmánek, Dvořáková a Radostová.

Akce se opět setkala s velkým úspěchem a hospodář aeroklubu Matuška s uspokojením konstatoval, že klubová pokladna opět posílila, stejně jako konta zainteresovaných.

Zdálo se, že organizování „tancovaček“ by mohlo být pro aeroklub celoročně výhodným zdrojem zábavy, ale skutečnost, že pořadatelé byli druhý den pro letový provoz většinou nepoužitelní, dávala tušit, že tudy cesta nepovede.

Konec března byl vyhrazen prohlídkám pozemní a letecké techniky před „vypuknutím“ sezóny i generálnímu úklidu ubytovny.



*VT-109 OK-2243 prochází důkladnou prohlídkou a očištěním, stejné úsilí věnovala děvčata úklidu ubytovny; Nový Dvůr, březen 1964*

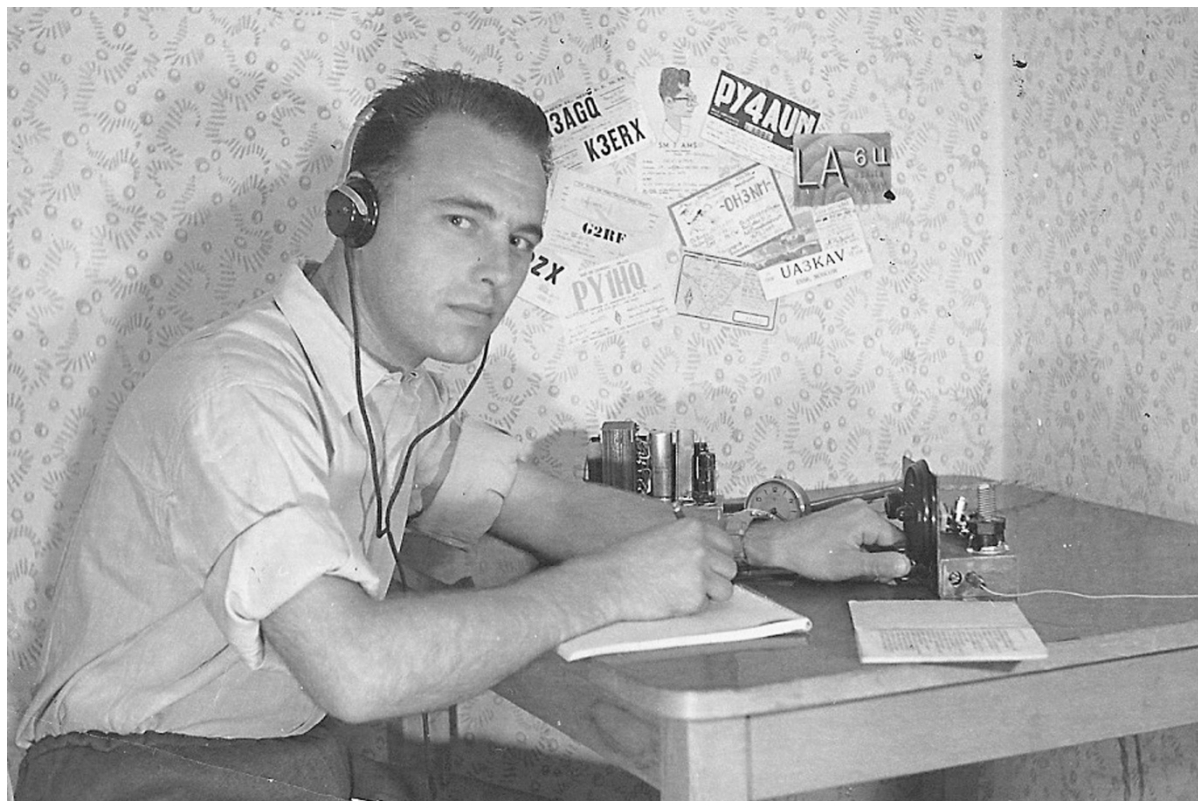


*Zleva: Himr Jaroslav, Šprincl Pavel, Jelínek Josef*

#### 4.dubna 1964

Na základě předchozích zkušeností s amatérským vysíláním meteorologických zpráv zaměřených na sportovní letectví zahájila „Meteorologická skupina Ústředního leteckého výcvikového střediska ve Vrchlabí“ vysílání zpráv o počasí a doporučení plachtařských disciplín. Slyšitelnost a srozumitelnost vysílání byly velmi dobré, a tak zprávy byly vysílány v otevřené řeči denně včetně nedělí a svátků na frekvenci 4731 kHz vždy v 9:10 hod.

I když tato služba vyšla z čistého entusiasmů několika nadšenců, ukázala se být velkým přínosem pro sportovní letectví neb do té doby se vhodnost počasí pro motorové létání či plachtařskou činnost na mnoha letištích odhadovala ze zprávy Československého rozhlasu, či spíše pouze pohledem z okna a nasliněným prstem.



*Ladislav „Čouda“ Čermák byl nejen dobrým pilotem, ale i zdatným radioamatérem a „chytání zpráv o počasí“ bylo jeho doménou; Nový Dvůr, duben 1964*

#### 11.dubna 1964

Konečně je zahájeno intenzivní létání, i když tohoto letového dne se účastnilo pouhých 16 pilotů či žáků. Nebylo divu, byla sobota odpoledne a do provozu tak byly přistaveny dva „Pionýři“ a jeden „Šohaj“.

Následující neděle však už měla charakter rušného letového dne, provedlo se téměř 60 navijákových startů. Stále se však čekalo na fyzické přidělení vlečného letadla, avizované Z-226B OK-MPL.

#### 21.dubna 1964

Dle směrnice vydané OLPPS ÚV Svazarmu dostaly aerokluby za úkol nahlásit na příslušná střediska ŘLP jména těch, kteří byli oprávněni zahajovat či ukončovat letovou činnost na letištích Svazarmu.

Na letišti v Novém Dvoře to byli současně i ti, kdož byli oprávněni vykonávat funkci ŘL: Heřmánek, Horáček, Jeník, Klínský, Riegr, Ruml, Špryňar, Štrych, Tichý, Voženílek, Vršovská, Vršovský.



**25.dubna 1964**

Konečně byl motorovým pilotem-instruktorem Voženílkem na letišti v Novém Dvoře přelétnut vlečný letoun Z-226B OK-MPL. To bylo slávy!



*Z-226B OK-MPL a plachtařští žáci; zleva: Jiří Boch, Vladislav Musílek a Vít Vavřina; Nový Dvůr, 25.duben 1964*

Současně s vlečným letounem zavítal na letišti i výcvikový letoun Z-226 OK-MGV, na kterém si motoroví piloti Jeník, Špryňar a Vršovský pod dohledem instruktora Voženílka odlétali povinné opakovací lety. Jelikož však toho dne počasí mnoho nepřálo, s vlečnou OK-MPL se udělalo jen 12 kontrolních aerovleků.



*Traktor Z-25 po „úspěšném“ loňském zdolání dveří dostal na kapotu líbivou šachovnici; za volantem Vladislav Musílek; Nový Dvůr, duben 1964*

## 25.dubna 1964

Před zahájením létání se odehrála rychlá členská schůze. Programem jednání byly dva body. Tím prvním byla úprava úhrad za leteckou činnost, kdy s ohledem na nečekaně úspěšnou ekonomickou bilanci, byly zrušeny úhrady za zpětné transporty formou aerovleku a každý pilot krom toho dostal 6 aerovlekových startů zdarma!

Druhým projednávaným bodem bylo, zda aeroklub bude schopen počtem pracovníků zabezpečit alespoň část pořadatelské služby Velké ceny Československa zařazené do seriálu motokrosového mistrovství světa.

Motokrosové závody se jezdily v poběžovické kotlině u Holic v Č. pod patronací Svazarmu a závod seriálu MS byl ve své době nesmírně populární. Byly zaznamenány účasti až 50.000 diváků! Na takové davy však musel organizátor zabezpečit odpovídající počty pořadatelů.

Proto byl Okresním výborem Svazarmu v Pardubicích opět osloven aeroklub, který se svojí pořadatelskou službou osvědčil již při plochodrážních závodech ve Svítkově. Jenže v Holicích byl požadavek na pořadatelskou službu několikanásobný, a i kdyby do služby nastoupili opravdu všichni evidovaní piloti, stále by to bylo málo!

Nicméně, požadavek OV Svazarmu byl akceptován a bylo potvrzeno vyslání 75 členné skupiny pořadatelů. I když tím aeroklub přišel minimálně o jeden letový den (10.5.1964), vedení aeroklubu k tomu vedly hned dva důvody: ten první byl ekonomický, protože pořadatelská služba byla zajímavě honorována; ten druhý byl spíše politického charakteru a měl demonstrovat úzké spojení aeroklubu s OV Svazarmu Pardubice.



*Vladislav Musílek a Jana Kvapilová ve VT-109 „Pionýr“; Nový Dvůr, duben 1964*

## 29.dubna 1964

Přiblížil se čas májových oslav, doba, kdy pracující lid slaví výdobytky socialismu. Jenže oslav by mohl využít podlý třídní nepřítel, proto bylo nutné učinit kroky směřující k zabezpečení letiště a tím dokázat, že i sportovní piloti v Novém Dvoře stojí pevně na stráži míru a budovatelského pokroku!

Dne 29.4.1964.

Vec: Zajištění letiště Svazarmu Podhořany u Ronova n.D. zajištění.

--- Rada letiště Svazarmu Podhořany u Ronova n.D. Doubravou projednávala na své schůzi dne 28.4.1964 zajištění a opatření letištních objektů a leteckého materiálu na letišti Svazarmu v Podhořanech, za účelem zajištění májových oslav po stránce bezpečnostního zajištění letiště v době od 30.4. do 10.5.1964.

Opatření které dosud letiště Svazarmu provedlo:

- 1./ Bylo prohlédnuto za přítomnosti npor. J a n ě i příslušníka VB proti požární zařízení, hasicí přístroje, kádě s vodou, písek doplněn, zavěšeny strhovací hasicí háky. Drobné závady se na místě odstranily.
- 2./ Letištní objekty nejsou v současné době stráženy závodní stráží. Na letišti Podhořany není na strážení ZS systémace.
- 3./ Na letišti bydlí náčelník letiště s. Eduard V r š o v s k ý, který má trvalé telefonické spojení /č. telf. 14/Rovněž jest umožněno telf. spojení i v noční době do bytu příslušníka CO-VB npor. J a n ě i.

Opatření které bude provedeno:

- 1./ V období květnových oslav od 30.4. do 10.5.1964 bude vypracován seznam těch členů aeroklubu, kteří budou přespávat na letišti v ubytovkách, kteří budou v noční době strážet objekty letiště. Jmenný seznam není možno uskutečnit, jelikož Rada letiště neví, kteří členové aeroklubu budou v uvedené období na letišti přítomni. Za vysílání hládek z odpovídá náčelník letiště s. V r š o v s k ý.
- 2./ Letecká technika je řádně uložena v hangárech a zabezpečena proti zneužití. V současné době není na letišti v Podhořanech hangárováno vlečné motorové letadlo. Na letišti jsou pouze větróně. Navičky jsou uloženy v nově vybudovaných garážích, a jsou technicky zneschopněny k použití nepovolených osob.
- 3./ Pohonné hmoty jsou uloženy v benzinovém skladu, sudy jsou zblombovány a celý objekt skladu uzamčen.

O p a t ř e n í v o b d o b í v o l e b .

V období sraz od 10.5.1964 v průběhu volební kampaně bude na letišti v Podhořanech uspořádáno několik běhů soustředěných výkonných plachtářů. K tomuto účelu bude na letišti v Podhořanech používán vlečný motorový letoun GK-MPL, který má letiště Podhořany v soc. péči. Vlečný letoun bude po ukončení zaměstnání tech. zneschopňován a hangárován mezi větróně tak, že bude zatažen bezmotorovými letouny. Technické zneschopnění bude provádět pouze náčelník aeroklubu s. V r š o v s k ý.

Přímo před volebním dnem bude tento letoun přelétnut na letiště Chrudim, kde bude strážěn člen ČSA. Ostatní letecký materiál bude zajištěn tak jako v období májových oslav.

za CO-VB npor. J a n ě i

Za radu letiště náčelník  
V r š o v s k ý Eduard.

Opatření k ostraze letiště.

## 1.května 1964

Na „Svátek práce“ je vydán celostátní zákaz sportovního létání, což se pomalu, ale jistě v Československu stává tradicí pro všechny obdobně významné dny.

Protože se členové aeroklubu dobře zapsali výkonem pořadatelské služby při akcích OV Svazarmu Pardubice, dostává se jim „vyznamenání“ tím, že jsou novým předsedou OV Svazarmu Pardubice mjr.Jaroslavem Paukertem opět pozváni do prvomájového průvodu v Pardubicích.

Před slavnostně vyzdobenou tribunou s čestnými hosty tak defiloval větroň VT-125 OK-0744 a poměrně početná skupina aeroklubáků.

Obecně by se dalo konstatovat, že příchodem mjr.Paukerta do funkce předsedy OV Svazarmu Pardubice byl navázán ještě užší vztah mezi okresním orgánem Svazarmu a aeroklubem (a to i na úrovni nejvyšších představitelů), což se v budoucnu mělo významně projevit.

Jisté osoby svého času tvrdily, že Vršovský a Paukert se znali od útlého mládí, tudíž jeden o druhém toho věděli tolik, že oběma byla prospěšnější vzájemná spolupráce, než vzájemné odhalování hříchů minulosti.



*„Padesátka“ na L-13 OK-9848; Nový Dvůr, květen 1964*

## 7.května 1964

Je sice všední den, čtvrtek, ale kumuly na nebi lákají! Vojáci nemají námítky proti letu na trati Podhořany - Skuteč - Příbyslav - Podhořany, a tak se na přelet vydávají Šatný (VT-125 OK-0744) a Vršovský (VT-16 OK-2414). Byť byla mezi nimi úmluva o spolupráci, před odletem na trať se ani nenašli, přestože, jak svědčili pozemní pozorovatelé, oba větroně kroužily v předem domluveném sektoru, piloti se neviděli! Tak se každý vydal plnit první přelet roku na vlastní pěst.

Šatný přistál do terénu poněkud hodně severně od prvního otočného bodu, ale chlapsky se hned přiznal k tomu, že „zakufroval“ (ztratil orientaci) a proto prý šel raději na pole, které, jak se od domorodců záhy dověděl, se nacházelo poblíž obce Zámorsk, cca 5 km od letiště ve Vysokém Mýtě.

Vršovský úspěšně otočil Skuteč, ale u Hlinska ho štěstí a stoupavé proudy opustily a i on byl nucen přistát do terénu.

Ze služebních důvodů rezignuje na funkci hospodáře AK Matuška. Výkonu funkce se ujímá Klínský.

„Vlečná“ OK-MPL se na týden stěhuje do Chrudimi, čeká ji výměna motoru. Obdobně je na tom letištní „sanita“ Praga A-150 s tím rozdílem, že o generální opravu jejího motoru se postará domácí parta letištních všeměľů.



*Oprava Pragy A-150; Nový Dvůr, květen 1964*

### **16.května 1964**

Podle předpovědi počasí měla minimálně po dva dny nastat plachtařsky výhodná situace, tak se „vytáhla dlouhá pravítka“. Trojúhelníkovou 200 km trať Podhořany - Moravská Třebová - Křižanov - Podhořany si naplánovali Ruml (L-13 OK-3814) a Horáček (VT-16 OK-2414). „Stovku“ do Poličky a zpět si do mapy zakreslili Šatný (VT-425 OK-5420) a Riegr (VT-125 OK-5422).

Prvně jmenované dvojici se spolupráce za letu dařila až k prvnímu otočnému bodu tratě - Moravské Třebové. Tam se však jeden druhému ztratili z dohledu a další let tedy byl každého sólovou akcí, přičemž Horáček dokázal doletět až k druhému otočnému bodu - do Křižanova (138 km). Tam let přistáním na letišti ukončil, protože času už moc nezbývalo a termika nedávala záruku zdárného dokončení přeletu.

Ruml po obletu Moravské Třebové, když ztratil s Horáčkem kontakt, se chtěl do Křižanova dostat co nejrychleji, ale v prostoru Žďárských vrchů ho zradilo stoupání a musel nuceně přistát u obce Studnice, cca 5 km od Nového Města na Mor. s výkonem 110 km.

Šatný a Riegr letěli do Poličky každý „na svou vlastní pěst“. Šatný dosáhl otočného bodu, ale cestou zpět musel přistát v Chrudimi. Riegr doletěl pouze do Poličky a tam také přistál.

### 17.května 1964

Neúspěch při pokusu o zdolání „dvoustovky“ poněkud ochladil závodní ambice pilotů, proto na dnešní den byla naplánována „pouze“ stovka na notoricky známém trojúhelníku Podhořany - Skuteč - Přibyslav - Podhořany.

Na trať se vydali Horáček (VT-16 OK-2414), Šatný (VT-425 OK-5322) a Voženílek (L-13 OK-3814). Toto trio při letu úspěšně spolupracovalo a všem se podařilo disciplínu splnit.

Rozkaz k letu obdrželi i piloti Vršovská (VT-125 OK-0744) a Aubrecht (OK-5320), ale ti nenašli ten správný recept využití stoupavých proudů k přeletu a poletovali pouze na dohled letiště.

### 23.května 1964

Po jistém dohadování s vojenskou dispečerskou službou, která nepovolila den předem plánovanou trať do Křižanova a Moravské Třebové, byl přijat kompromis v podobě cílového přeletu do Roudnice n.L.

Spolupráce pilotů Šatný (VT-425 OK-5322), Aubrecht (VT-125 OK-0744) a Horáček (VT-16 OK-2414) opět přinesla své ovoce a všichni Roudnice dosáhli.



*Děni sleduje Zdeněk Balaš s dcerou Ivanou;  
Nový Dvůr, květen 1964*

### 24.května 1964

Vzdušný prostor nad republikou byl již patrně volnější a tak byly povoleny hned dvě disciplíny: 200 km trojúhelník Podhořany - Křižanov - Moravská Třebová - Podhořany a 200 km cílový let s návratem Podhořany - Roudnice n.L. - Podhořany.

K letu po trojúhelníkové trati odstartovali: Voženílek (VT-16 OK-2414), Ruml+Himr (L-13 OK-3814) a Vršovský+Liška (L-13 OK-9848). Voženílek s „Orlíkem“ se rozhodl letět sólově a přistál v Křižanově, zatím co spolupracující posádka „Blaníků“ v pohodě dosáhli obou otočných bodů a jen směla zapříčinila, že „dvoustovku“ nedolétli. Ruml+Himr sedli v Chrudimi, posádka Vršovský+Liška šla „na doraz“ a přistála u Holotína, na dohled mateřského letiště.

O něco hůře se dařilo těm, kteří zvolili druhou variantu: Roudnici n.L. s návratem. Nejlépe na tom byla Vršovská (VT-425 OK-5320), která v Roudnici přistála. Keslar, který letěl „Luňáka“ VT-7 OK-0816 se dostal jen do Českého Brodu, Bednář s VT-425 OK-5322 byl nakonec rád, že „s odřenýma ušima“ doklouzal do Kolína.

25.května 1964

Tento den byl co do volby tratí ještě pestřejší! Trojúhelník Podhořany - Šumperk - Medlánky - Podhořany má hodnotu 300 km a na něj se vydávají Horáček (L-13 OK-9848) a Štrych (VT-16 OK-2414). Piloti nespolupracují, letí sólově, a tak Štrych přistává po 52 km v Chocni, Horáček sice dolétne k prvému otočnému bodu, ale v takovém čase, který mu už nedává ani naději na návrat do Podhořan, natož pro pokračování v letu dle vytyčené disciplíny. Tak tahá brzdy a podvozek jeho „Blanika“ rozčísne trávu šumperského letiště.

O něco lépe se vedlo Šatnému, který s L-13 OK-3814 letěl do Šumperka návratovou tratí (200 km). Ten svůj úkol splnil, jenže čas letu nepatřil mezi oslnivé.

Špryňar (VT-125 OK-0744) šel také na „dvoustovku“, ale do Liberce a zpět. Úkol splnil pouze na 50%, protože v Liberci přistál.

Voženílek (VT-425 OK-5320) byl skromnější, naplánoval si trojúhelník Podhořany - Skuteč - Příbyslav - Podhořany, ale ani on nezaznamenal úspěch, protože přistál hned na prvém otočném bodě.

Vlekaři Jeník a Vršovský měli ten den do Slunce západu o práci postaráno.

Kohosi „na kraji“ napadlo prověřit, jak to je s ekonomikou a využitím pronájmů v objektech, jejichž majitelem byl Svazarm.

Na adresu aeroklubu byl dodán tento doporučený dopis:

Výtisk čís.:  
Počet listů:

*Zvyšnou branností k budování a obraně vlasti!*

**SVAZ PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDOU**  
VÝCHODOČESKÝ KRAJSKÝ AEROKLUB

**Eduard Vršovský,**  
předseda Aeroklubu,  
Nový Dvůr čp. 14  
pošta Podhořany, okres Chrudim

Č. j. ....  
Dne **25. května 1964.**  
Věc: **nájemné s. Vršovský Eduard**  
**elektrický proud - proplácení.**

Dnešním přípisem žádáme Vás o sdělení a podání následujících informací:

a/ žádáme Vás o sdělení, komu a v jaké výši proplácíte nájemné z místnosti, které používáte k bydlení v objektu letiště Podhořany - v případě, že máte nájemní smlouvu, prosíme o její zapůjčení k provedení nahlédnutí a její opsání.

b/ současně Vás žádáme o podání informací, zda provádíte proplácení elektrické energie Aeroklub od 1. června 1963, případně zda znáte Vaše odběratelské konto, sdělte nám i toto. /Vaše konto se dá zjistit jest uvedeno na výběrčím listku./

Zodpovězení našeho dotazu potřebujeme nutně obratem, nejpозději do 2. června 1964. Doufám, že naši žádosti vyhovíte. Odpověď můžete přiložit k měsíčnímu hlášení, které se přiveze na IMZ dne 30.5.1964.

Náčelník KPS  
major:

Doporučeně!

Vyřizuje:

J 21 3665 62

Kočí Karel  
Účet SBČS

Svaz pro spolupráci s armádou  
VÝCHODOČESKÝ KRAJ  
Odd. LP 3 - PŘÍVOZNI SKUPINA  
letišta HORICE v P., pošta Ostroměř

I padla kosa na kámen! V aeroklubu snad každý věděl, že od roku 1957 v „altánku“ bydlí Vršovský s rodinou a členskou základnou to bylo chápáno jako nezměnitelný fakt. A jelikož až do nedávné doby šly veškeré úhrady z činnosti aeroklubu na vrub „kraje“, nikdo se proto nezajímal o to, zda vůbec, či komu a v jaké výši je Vršovským hrazen nájem a úhrada spotřeby energií. A jak možno vytušit z doručeného dopisu, nezajímal se o to za celou dobu ani soudruzi „na kraji“!

Zdalo se, že začne být „dusno“, protože bylo evidentní, že Vršovský za dodané služby, od data svého nastěhování se do „altánu“, nezaplatil ani korunu!

Jeho „šalamounská“ odpověď viz 31.7.1964.

Ještě téhož dne vychází v č.11/1964 „Křidel vlasti“, z pera Františka Kdéra, leteckého inspektora OLPPS ÚV Svazarmu úvodník zabývající se změnami v „Řádu aeroklubů“:

*„Při organizačních úpravách uskutečňovaných na úseku letecké činnosti Svazarmu byla zrušena krajská letecká výcviková střediska. Aerokluby jsou tedy v současné době jediná letecká zařízení Svazarmu, která zajišťují letecký a parašutistický výcvik a výchovu. Proto jim nový řád aeroklubů dává větší pravomoc a ukládá více povinností. V souladu s růstem pravomoci s povinností se rozšiřuje i jejich materiálová a hospodářská základna.*

*Již uplynulý rok ukázal, že rozsah přímých povinností a odpovědností předsedy aeroklubu je tak velký, že přerůstá možnosti jedné osoby - aktivisty. Proto nový řád aeroklubů stanoví novou funkci - **náčelníka provozu**. Ten bude zabezpečovat praktický výcvik a provoz aeroklubu a bude také proto přímo odpovědný za použití výcvikových metod a dodržování výcvikových a provozních předpisů. Tomu bude odpovídat i jeho pravomoc.*

*To ovšem neznamená, že by určoval koho, v jakém rozsahu a kdy bude cvičit! Právo výběru cvičenců, stanovení rozsahu jejich výcviku, naplánování provozních a výcvikových dnů, jakož i právo stanovit jiné provozně - výcvikové zásady náleží Radě aeroklubu! Tyto plány musí ovšem být v souladu s krajským výcvikovým plánem. Náčelník provozu bude organizovat zajištění těchto plánů.*

*V žádném případě však Rada nesmí na náčelníkovi provozu vyžadovat, aby porušoval jakékoli výcvikové nebo provozní směrnice, proto je také v tomto směru náčelník plně odpovědný přímo OLPPS KV Svazarmu.*

*Náčelník provozu má provoz a výcvik organizovat. To mimo jiné znamená, že bude určovat i jednotlivé provozní funkcionáře. Sám funkci ŘL vykonávat nemusí, ale může. Náčelníka provozu bude mít každý aeroklub, jen pouze u některých velkých aeroklubů bude do této funkce uvolněn zaměstnanec KV Svazarmu.*

*Obdobná situace je i u funkcí technika a mechaniků.*

*Další změna, která zjednoduší agendu aeroklubů a přiblíží aerokluby ještě blíže OV Svazarmu, je schvalování členů do výcviku. Podle nového řádu aeroklubů bude totiž nové členy schvalovat přímo předsednictvo OV Svazarmu.“*

(pozn.aut.: kráceno)

Tak už zase máme náčelníky! Experiment s přenesením veškeré odpovědnosti (organizační i letecké) na osobu představovanou předsedou aeroklubu jaksi nevyšel.

Dalo by se říci, že zapracoval zákon negace negace, který vyjadřuje poslušnost a progresivní charakter vývoje objektivní reality, vztahu starého a nového procesu kvalitativních změn, jakož i opakovatelnost nižších vývojových stadií ve stadiích vyšších.

Idea by tedy byla, ale skutečnost se spíše přikláněla k modelu let minulých, kdy náčelník (dnes tedy náčelník provozu) byl na letišti „prvním po Bohu“ a Rada aeroklubu v čele s předsedou se tak opět stala pouhým vykonavatelem jeho příkazů.

Přesně tak si to Vršovský vykládal; a upřímně řečeno, ono to na letišti v Novém Dvoře nikdy ani jinak nebylo!

## **28.května 1964**

Stokilometrovou trať (do Poličky a zpět) si naplánoval Rieger (L-13 OK-9848) a k němu se přidal Šatný (L-13 OK-3814). Měl to být „závod Blaníků“, piloti však nespolupracovali a po trati postupovali individuálně.

Jednoznačně lépe se dařilo Riegrovi, ten disciplínu splnil. Šatný neměl štěstí a na cestě do Poličky přistál ve Skutči.

## **30.května 1964**

Z usnesení zasedání Rady:

- *Letoun VT-109 OK-4165 byl dne 24.5.1964 po přistání v terénu neodpovědně smontován a před dalším létáním nedostatečně zkontrolován; mohlo dojít ke katastrofě!*
- *25.5.1964 se Keslar snažil zatížit křídlo VT-425 těžkou pneumatikou. Při manipulaci s ní prošlápl křídlo. Pokuta 50.- Kčs (křídlo opravil Balaš).*



- *Lýr v poslední době projevuje neustálé sklony k nekázní, zejména kroužení pod 200m, nedodržování rychlosti klouzavého letu, nebezpečné provádění navijákových vzletů. I přes výtky se neprojevuje zlepšení. Použil vozidlo A-150 bez povolení a k soukromým účelům! Zákaz létání a pokuta 100,- Kčs z konta.*

Marně Lýr poukazoval na to, že výtky k jeho létání jsou subjektivní. Stejně tak neuspěl s připomínkou, že „sanitu“ minimálně dvakrát do týdne užívá náčelník k jízdám pro rodinné nákupy. Naopak! Do konce června si nezlétal.

## 10.června 1964

Na řadu opět přicházejí „dlouhá pravítka“. Trasu v délce 300 km (Podhořany - Medlánky - Šumperk - Podhořany) si do svých map zakresluje hned kvarteto pilotů: Štrych (VT-16 OK-2414), Horáček (L-13 OK-9848), Šatný (L-13 OK-3814) a Riegr (VT-425 OK-5322).



Šťastný „Vokurek“ Štrych u VT-16 OK-2414

Na návratovou „dvoustovku“ (Podhořany - Roudnice n.L. - Podhořany) se chystají Vršovský (VT-425 OK-5320) a Aubrecht (VT-125 OK-0744).

Počasí vypadalo slušně, na startu vše klapalo jak na drátku a vlekař „Timofej“ Jeník během necelé hodiny „nasázel“ přeletáře do vzduchu.

Netrvalo ale dlouho, a Jeník měl o práci opět postaráno. Jako první volal Aubrecht - sedl v Kolíně. Druhým volajícím byl Riegr, který po cca 68 km letu sedl na pole u Radenic, asi 10 km před letištěm v Křižanově. Měl ale štěstí, protože obětavá parta z křižanovského letiště pro něj na pole s transportním vozem zajela, a tak teď čekal na křižanovském letišti, až pro něj Jeník přiletí. Jako třetí si pro aerovlek volal Vršovský z Roudnice a vzápětí po něm Šatný. Ten sice dosáhl obou otočných bodů „třístovky“, ale po obletu Šumperku už jen v podstatě klouzal a klouzal, až doklouzal k Rudolticům u Lanškrouna (192 km). To už byla práce pro transportní družstvo, které tak vyrazilo na cestu.

Čekalo se, kdy se ozvou Horáček se Štrychem, o nichž se zatím nic nevědělo.

K překvapení všech přítomných po 6:26 hod. od startu provedl nad novodvorským letištěm vítězný průlet Horáček a o hodinu později (v čase 7:37 hod), kdy už Slunce skoro zapadalo, dokonce i „Vokurek“ Štrych!

Dlouho do noci se pak probíraly zážitky z letů a čekalo se na transportní družstvo, které vyjelo pro Šatného.

## 11.června 1964

První ranní povinností bylo dát „do kupy“ L-13 OK-3814 a připravit kluzák na dnešní den, který opět měl být plachtařům příznivě nakloněn. Jenže, jak se při montáži větroně zjistilo, včerejší přistání „třicetoscičky“ se neobešlo bez závady. Praskla guma ostruhy a jako na potvoru ve skladu náhradní nebyla. Tak pro dnešek byl jeden „Blaník“ uzeměn.

To se ale vůbec nelíbilo Riegrovi, sedl na motorku a na plný plyn upaloval do Chrudimi ve snaze za každou cenu se vrátit s náhradní součástkou. Osud mu byl příznivě nakloněn, protože, nejenom že se při divoké jízdě nikde nerozmázl, ale vítězoslavně se s kýženým tlumícím elementem ostruhy bezpečně vrátil. Ostatní bylo dílem okamžiku.

Plán přeletů byl jasný, všichni byli „namlsaní na třístovku“! Tak to samé co včera, jen v opačném pořadí!

Protože Riegr rychle a obětavě opravil L-13 OK-3814, tak ho za odměnu „vyfasoval“, Horáček tentokrát osedlal VT-16 OK-2414, Štrych VT-425 OK-5320, Balaš VT-425 OK-5322, Aubrecht VT-125 OK-0744 a ukázat všem, jak se má létat, zatoužil Vršovský na L-13 OK-9848. V hangáru opět osířel VT-7 OK-0816, protože se nenašel odvážlivec, který by s ním chtěl jít na přelet.

Úloha vlekáře tentokrát připadla Špryňarovi, který se už škodolibě těšil, jak si dneska dosyta zalétá při zpětných převlecích. A jeho touha se vyplnila! Dvakrát se otočil do Vysokého Mýta a odtud „přeskočil“ i do Skutče. Ale nepředbíhejme!

Ve vzduchu tedy bylo šest kluzáků, ale ty si při vzájemné spolupráci spíš překážely, tak se formace rozdrobila a každý bojoval sám za sebe. Proto bylo téměř zázrakem, že Horáček, Štrych, Balaš a Vršovský přistáli v rozmezí deseti minut všichni na letišti ve Vysokém Mýtě! Mimo to Riegr seděl v Chocni a Aubrecht ve Skutči.

Na tu smůlu však všichni měli „kliku“, že přistáli na letištích, protože dostat se domů aerovlekem bylo o hodně rychlejší a pohodlnější než pozemním transportem. Sice to bylo dražší, ale co....

Riegra v Chocni zapřáhl tovární L-60 „Brigadýr“, který zrovna jako z udělání létal zkušební okruhy po výměně motoru a „hodil“ ho přes kopec na dokluz do Vysokého Mýta.

Jakmile Vršovský po přistání Riegra ve Vysokém Mýtě zjistil, že v Chocni je „brigouš“, okamžitě „zhavil drát“ a protože měl všude plno známých a neuvěřitelnou schopnost každého „ukecat“, za chvíli byl choceňský „Brigadýr“ na finále ve Vysokém Mýtě i s lany pro dvojevlek.

Mezitím se k Vysokému Mýtu už blížil rovněž s dvěma lany na palubě i Špryňar s „Bohatýrem“ OK-MPL. Ten zrovna sedal, když L-60 se s dvojevlekem „Blaník“ (Vršovský a Riegr) právě rozbíhal po trávě letiště.

Následoval dvojevlek „čtyřistapěťadvacítek“ (Štrych a Balaš) za „Bohatýrem“, a tak Horáček zůstal na zemi sám.

Obě vlečné cestou do Podhořan nastoupaly tak, že kousek za Chrudimí daly sbohem vlečeným kluzákům a ty z bezpečné výšky doklouzaly na mateřské letiště. „Brigouš“ se vracel do Chocně a Špryňar s „dvěstěpětkou“ mířil zpět do Vysokého Mýta pro Horáčka. Ti dva pak společně přeskočili do Skutče pro Aubrechta a odtud dvojevlekem zamířili domů do Podhořan.

Tam bylo veselo i smutno zároveň! Veselo proto, že všichni byli pohodlně a v pořádku doma, a navíc, někteří získali kvalifikaci vícevleků! Bez školení, bez přípravy, bez přezkušování, pěkně z jedné vody načisto! Nota bene, provalilo si i to, že ani vlekář Špryňar před tím nikdy dvojevlek neletěl!

Když pak na to o pár desítek let později přišla řeč (to v době, kdy se dvojevleky ve Svazarmu mohly létat pouze za L-60 a bylo jich jak šafránu), odbýval to Vršovský, který dbal na dodržování předpisů, jen když se mu to hodilo, slovy: „*Taková byla doba a stejně vždycky všechno musí být jednou poprvé!*“

No, a smutno bylo proto, že naplánovat si „třístovku“ a pak uletět sotva padesát kilometrů...!

A také proto, že se blížil termín voleb do Národního shromáždění, což znamenalo, že KSČ opět získá 99,99% platných hlasů, s čímž se více méně počítalo, ale navíc, od zítřka bude opět platit celostátní zákaz sportovního létání!!!

Od příštího dne se vždy v noční době od 22 do 06 hod. v dvouhodinových intervalech držely hlídky, které měly za úkol střežit letiště před nekalými živly. Vždy dvoučlenná hlídka jako výzbroj obdržela signální pistoli z navijáku a sadu nábojů „oranžový dým“. Druhou pistoli měl v pohotovosti pod polštářem náčelník, jehož úkolem bylo strážit letiště přes den.

A protože se zvěst o chrabře bráněném letišti jistě roznesla do širokého okolí, žádného podlého přísluhovače imperialismu ani ve snu nenapadlo pokusit se unést „vlečnou“.

Pracující lid tak mohl v klidu a míru 14.června 1964 bez obav přistoupit k volebním urnám a zvolit za poslance Národního shromáždění a národních výborů své nejlepší představitele, občany politicky a odborně vyspělé a schopné organizovat a sjednocovat tvůrčí síly pracujících v úsilí o plný rozvoj socialistické společnosti.

Ve volbách do zastupitelstva MNV Podhořany uspěl Vršovský a zároveň byl zvolen i předsedou výboru vesnické organizace KSČ tamtéž.

Další létání bylo povoleno až 17.6.1964 a letové dny v týdnu využívala hlavně plachtařská škola - elementárka. Rád bych v této souvislosti uvedl, že škola od 15.května 1964 s žáky ve všední dny létala poměrně často. Lví podíl na tom měli hlavně instruktoři Riegr, Špryňar, Tichý a Vršovský.

Plachtařský instruktor Pavel Riegr v tu dobu byl zaměstnán jako mistr odborného výcviku odborného učiliště strojního v nedalekých Vrdech a z Třemošnice, kde bydlel, to na letiště neměl daleko. A protože létání jej hodně bavilo a mezi mládeží ho nadšeně popularizoval, nebylo divu, že k létání „zlanářil“ kluky z učiliště, jmenovitě Vladimíra Hájka, Josefa Kadlece a Jaroslava Mercla. Ti dva prvně jmenovaní bydleli v Třemošnici jako Riegr, Mercl v Licoměřicích - letišti ještě blíž! Proto byla jasná volba místa, kde kluci trávili všechn svůj volný čas.

(Hájek a Mercl pak prožili svůj téměř celý produktivní život na letišti nejen jako piloti a instruktoři, ale i jako zaměstnanci hospodářského zařízení aeroklubu, a to až do devadesátých let minulého století. Dalo by se o nich bez nadsázky říci, že se z nich postupem času staly „základní kameny“ budoucí nové letecké generace.)



*Zleva: Karel Bednář, Vladimír Hájek, Václav Špryňar; Nový Dvůr, červen 1964*

### 23.června 1964

Skončil preletový „půst“ způsobený nejrůznějšími zákazy i počasím, a tak Riegr (L-13 OK-9848) a Keslar (L-13 OK-3814) se vydávají na „dvoustovku“ Podhořany - Křižanov - Moravská Třebová - Podhořany. Oba svorně otočili Křižanov, leč dál se jim moc nedařilo. Riegr přistál na otočném bodě v Moravské Třebové, Keslar se dostal o kousek dál, na letiště v Ústí n.O.

### 27.června 1964

Stejnou trať, jako před čtyřmi dny Riegr s Keslarem, dnes letí na VT-16 OK-2414 Horáček a daří se mu.

Keslar (L-13 OK-3814) po neúspěchu na „dvoustovce“ raději volí „stovku“ Podhořany - Kolín - Chotěboř - Podhořany, stejně jako „Čouda“ Čermák. Ten po obletu prvního otočného bodu nad druhým „otočňákem“ krachuje a v Chotěboři přistává. Ze země pak sleduje kolegu Keslara, který s výškovou rezervou nad Chotěboří nabírá kurs směr Železné hory a v pohodě dosahuje cílového letiště na Novém Dvoře.

### 28.června 1964

Posledního letového dne v měsíci červnu chtěl také Aubrecht využít k přeletu, i když meteorologické podmínky nebyly zrovna nejlákavější. Přesto se vydal s VT-425 OK-5322 na „stovku“ Podhořany - Chotěboř - Kolín - Podhořany, ale matku Přírodu nepřehytračil. Sedl v Chotěboři.

Nastaly tolik očekávané prázdniny. Ti z plachtařů, kdož očekávali preletové počasí, smutnili. Nedostavilo se. Občas i sprchlo, občas zafoukal vítr na kopec, sem tam do toho přišel od vojáků zákaz létání. Tak pilně létala jenom elementárka, které většinou povolených 300 m v prostoru letiště na okruhy bohatě stačilo.



*Šestnáctiletý Vladimír Hájek asistuje při aerovlekovém startu VT-425 OK-5320;  
Nový Dvůr, červenec 1964*

## 5.července 1964



*Josef Tichý; Nový Dvůr, červenec 1964*

Zdalo se, že počasí poodhalilo plachtařům svoji vlídnější tvář. Tak honem všichni na přelet!

Jsou naplánovány tratě Podhořany - Vrchlabí a zpět, Podhořany - Polička a zpět a trojúhelník Podhořany - Skuteč - Příbyslav - Podhořany. Výsledek byl ale docela žalostný. Ruml (L-13 OK-9848), Štrych (VT-16 OK-2414) přistávají ve Vrchlabí. Tam mířil i Rieger (L-13 OK-3814), ale sedá do terénu už u Nového Bydžova. Klínský (VT-125 OK-0744), který měl namířeno do Poličky a zpět nedoletěl dál než do Skutče. Tam skončili i ti, kteří se pustili na „trojúhelník“: Voženílek (VT-7 OK-0816), Šatný (VT-425 OK-5322) a Heřmánek (VT-425 OK-5320).

Krom Riegra, pro kterého muselo vyrazit po zemi transportní družstvo, se všichni dostali zpět domů aerovletem.

Toho dne se instruktor Tichý se stává mediální hvězdou, když létá asi 20 minut s kameramanem televizního štábu. Ten zpracovával pořad redakce zpravodajství Československé televize a z téměř půldenního natáčení na letišti v Novém Dvoře byl potom ve vysílání „celý“ půlminutový šot, v němž na tři sekundy zazářila okouzující Pepkova tvář!

## 11.července 1964

Ve snaze smazat kolektivní nezdár z předchozího dne se na „stovkový trojúhelník“ Podhořany - Kolín - Chotěboř - Podhořany vydávají Voženílek (L-13 OK-9848) a Ruml (VT-16 OK-2414). Ani jim však není souzeno úkol splnit. Oba po otočení 1.OB přistávají v Chotěboři.

## 12.července 1964



*Ruční tankování, zleva:  
Zdeněk Balaš, Jaromír Jeník;  
Nový Dvůr, červenec 1974*

Tentokrát se nedělní ráno zaskvělo příslibem obstojného plachtařského počasí a tak se opět plánovaly dlouhé tratě. Přestože stran armády by nebylo námitek dnes letět třeba do Tramtárie, čáru přes rozpočet udělala pilotům tenčící se zásoba leteckého benzínu pro „vlečnou“, která jasně dávala zapomenout na případné zpětné převleky a přinášela s sebou riziko, že i když se někomu podaří přistát na diverzním letišti, bude si muset zpětný aerovlek sehnat někde jinde nebo pěkně na zemi čekat na transportní tým.

A tak opatrnost vcelku rozumně zavelela naplánovat „klasiku“, trojúhelník Podhořany - Skuteč - Příbyslav - Podhořany. A světe div se, krom smolaře „Čoudy“ (VT-425 OK-5322), který přistál v Chrudimi, všichni ostatní trať zvládli! Byli to: Voženílek+Kvapilová (L-13 OK-9848), Klínský (VT-16 OK-2414 v docela slušném čase 1:16 hod.!), Vršovský+Vojtíšek (L-13 OK-3814), Riegr (VT-7 OK-0816) a Šatný (VT-425 OK-5320).

Po jejich přistání na mateřském letišti do některých větroňů nasedli jiní piloti a na „druhé“ kolo se vydali (a s úspěchem ho i dokončili) Vršovská+Jeníková (L-13 OK-9848), Voženílek (VT-16 OK-2414) a Štrych (L-13 OK-3814).

Obdiv sklídl Aubrecht, který celou trať najednou obletěl dvakrát!

Nakonec i ten „Čouda“ se domů dostal aerovletem, když pro něj k večeru s posledními litry benzínu v nádrži Jeník zaletěl. Byl to vskutku úspěšný den! I s navijákovými vzlety se udělalo 68 startů a celkový nálet za den byl víc jak 34 hodin.

### 13.července 1964

Benzínu je opět dostatek, z Chrudimi bylo dovezeno pět dvěstělitrových sudů, takže „vlečná“ může létat vesele dál.

Dnes si piloti do map rýsují tratě: 200 km do Šumperka a zpět, 100 km do Poličky a zpět, trojúhelník 100 km s otočnými body Skuteč a Přibyslav.

Na „dvoustovku“ se vydávají Riegr+Svoboda (L-13 OK-3814), Šatný+Sůra (L-13 OK-9848) a Klínský (VT-16 OK-2414). Aubrecht (VT-125 OK-0744) letí návratovou Poličku a zpět, Tichý (VT-425 OK-5320) a Špryňar (VT-425 OK-5322) odlétají na trojúhelníkovou trať.

„Dvoustovku“ zdárně dokončili jen Riegr+Svoboda, protože na zpáteční cestě ze Šumperka to posádce Šatný+Sůra jaksi nevyšlo a návštěvou poctili letiště v Ústí n.O. Smůlu měl také Klínský, který doklouzal jen do Chrudimi.

Ostatní piloti na dalších tratích si vedli docela dobře a své úkoly splnili na 100%, i když jejich časy k rekordním měly hodně daleko.

Zatím co pilotní „chrti“ naháněli letové hodiny a kilometry na přeletech, motorový pilot a plachtařský instruktor Špryňar v z Chrudimi zapůjčeném motorovém letounu Z-126 OK-FIB „vyváží“ na orientační lety méně zkušené začínající sportovce.

### 15.července 1964

Ústřední výbor Svazarmu oficiálně vydává:

- 1.) *Usnesení předsednictva ÚV Svazarmu o způsobech realizace dosavadních usnesení orgánů Svazarmu o letecké a parašutistické činnosti*
- 2.) *Vysvětlení k usnesení PÚV Svazarmu o způsobech realizace dosavadních usnesení orgánů Svazarmu o letecké a parašutistické činnosti*
- 3.) *Směrnice pro hospodaření v aeroklubech*
- 4.) *Řád aeroklubů Svazarmu*

Na letiště v Novém Dvoře přilétá z Chrudimi instruktor Voženílek se zapůjčeným letounem L-40 „MetaSokol“ OK-NPV. Sám pak na tento typ přeškoluje motorové piloty Jeníka, Pletánka, Špryňara i Vršovského.

Současně se s tímto typem létají i vyhlídkové lety pro šťastlivce, kteří tuto cenu vyhráli v tombole na pořádaných tanečních zábavách.

Ač byl podhořanský aeroklub stále řazen mezi aerokluby ryze plachtařské, svým způsobem byl nadřízenými orgány tolerován i jeho motorový provoz. A to dokonce i tak, že po několika následujících letech byl aeroklubu povolen regulérní výcvik žáků - motorářů.

Pravda, motorářů nebylo mnoho, i instruktor byl v roce 1964 jen jeden (Voženílek), ale s ohledem na skutečnost, že Vršovský létal motorově již od roku 1946, jeho letecké zkušenosti byly brány v potaz, a přestože nikdy nezískal oficiální instruktorské oprávnění pro motorové létání, často byl (zejména v sedmdesátých letech) pověřován k provádění základního výcviku.



L-40 „MetaSokol“ OK-NPV; Nový Dvůr, červenec 1964

„Meťák“ byl na letišti až do 19.7.1964 a krom zmíněného výcviku a vyhlídkových letů se dostalo i na „vybrané“ plachtaře aeroklubu, kteří byli svezeni na navigačních letech. Ke stejnému účelu posloužil i Z-126 OK-FIB, který na letišti „sloužil“ ve dnech 17.-24.7.1964.

### 27.července 1964

K tomuto datu se z dlouhodobé stáže v Německé demokratické republice vrací Drahomír Jurajda. Krom plnění svých pracovních povinností si rozšířil na letišti Taucha u Lipska své plachtařské letecké zkušenosti na větroních FES, Meise, Libelle Standart, Grunau Baby, Bocian a Libelle Laminar.

Krom toho, byl prostředníkem navázání družebního styku s plachtaři z Tauchy, kteří posléze novodvorské letiště na několik dní navštívili.

### 31.července 1964

SVAZ PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDOU <b>Podhořany</b>		Výšik č. Počet listů
Čj. .... OS Podhořany 31.7.1964 <sup>195</sup>		
Věc: S k čj.	Svaz arm ODD.LPPS provozní skupina Hořice pošta Ostromeř.	
Váš dopis ze dne 15. července zděluji : Výměr nájemného jsem doposud žádný oficiální nedostal. Dostal jsem jakési potvrzení od s. mjr. Medřického o tom že mě bude výměr zaslán potvrzení sloužilo k tomu abych měl něco v ruce že nebydlím zadarmo. Tímto žádám o zaslání výměru nájemného.		
SVAZ PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDOU <b>AEROKLUB PODHOŘANY</b> KRAJ VÝCHODOČESKÝ	Vršovský Eduard letiště Podhořany	

Takto zněla odpověď náčelníka Vršovského na dotaz Provozní skupiny OLPPS VčKV Svazarmu ze dne 25.5.1964.

I nezasvěcenému muselo být jasné, že v tomto případě cosi „nehraje“. O výši nájmu ani čárka, stejně tak o odběru energií.

Celých sedm let (od roku 1957) obýval Vršovský letištní „altán“ jaksi bezúplatně, co byl jakýsi bonus ke mzdě!

Upřímně řečeno, ze začátku to určitě nebyl žádný luxus - bez tekoucí vody, venkovní suchý záchod, o koupelně nemluvě! Ale přístavbou zděné části, vybudováním studny i septiku, později i garáže pro osobní automobil (to vše za peníze Svazarmu), se bydlení v „altánu“ stávalo porovnatelným s byty tehdejší 3.kategorie.

Ale ať tak či onak: bylo to zadarmo!

Nepodařilo se vypátrat, jak a zda vůbec, byla sutiace na úrovni OLPPS VčKV Svazarmu dále řešena. S největší pravděpodobností bylo vše v tichosti smeteno „pod koberec“ a zachován „status quo“, protože když na počátku devadesátých let minulého století došlo k delimitaci majetku Svazarmu, nikde v účetnictví nebyly dohledány příjmové doklady, které by svědčily o tom, že některému ze subjektů (ať OLPPS VčKV Svazarmu či aeroklubu) byly během těch desítek let Vršovským poukázány nějaké částky úhrady nájmu či odběru energií. Ba naopak, v archivu AK byly dohledány doklady o výdajích za nejrůznější materiál použitý k údržbě a zvelebování „altánu“, např. domácí vodárna, bojler, atp. Dokonce i za otop (uhlí)!

5.srpna 1964

„Křídla vlasti“ č.11/1964

## CO NOVÉHO V PODHOŘANECH



Sezóna je v plném proudu. Všichni členové aeroklubu se snaží jezdit na letiště jak jen je to možné. A tak je zajištěn provoz téměř po celý týden.

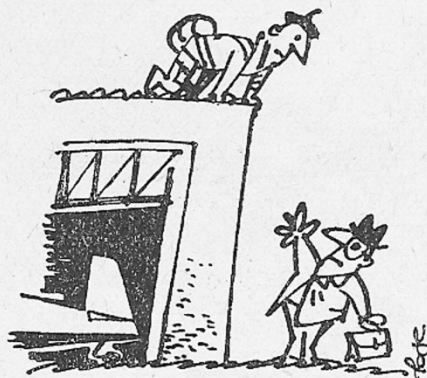
Že mezi námi nejsou jen „sváteční“ plachtaři, to dokazuje většina výkonů, které se uskutečnily v poslední době. Jsou to hlavně přelety. Zvlášť významným přeletovým dnem byl 10. červen. Oblétly se hned dva trojúhelníky 300 km (Podhořany – Brno – Šumperk – Podhořany) a tak se podařilo soudruhům Horáčkoví a Strychovi získat body do soutěže – Memoriálu inž. Šlechty a Jos. Mířejovského, ve kterém oba bezpečně vedou. Zkušenosti si nenechávají pro sebe, ale rádi poradí každému – zkrátka správní instruktoři. Mluvíme-li o instruktořech, tedy ti mají hodně práce s výcvikem a tak se pod vedením staršího instruktora soudruha Voženílka snaží, aby se všechny úkoly splnily. Dobře si vede instruktor Rieger; jeho družstvo zaznamenává dobrý postup a získává správný poměr k práci.

Létání nám trochu narušila oprava nového hangáru. Při kolaudaci nebyla uznána dokonalost střechy a kolejniště u vrat hangáru. Ale do začátku soustředění dáme všechno do pořádku.

Jak jsme na tom finančně? Od hospodáře aeroklubu, soudruha Kolínského, se do-

víte, že každý člen má šest aerovleků zdarma a že zpětné transporty jsou zdarma. Dále se vůbec nic neplatí za přelety 300 km. Navijákový start u nás stojí 3 Kčs, hodina letu na větroni 5 Kčs a vlek za C-205 nám zatím vychází na 100 Kčs za hodinu.

Až dosud jsme nalétali 5000 km. Na schůzích rady se nám objevují nové



perspektivy do budoucna a tak zvýšenou kolektivní péčí o svěřený materiál a kladným přístupem ke všem úkolům chceme dosáhnout dobrých výsledků a zařadit se mezi dobré aerokluby Východočeského kraje.

M. R.

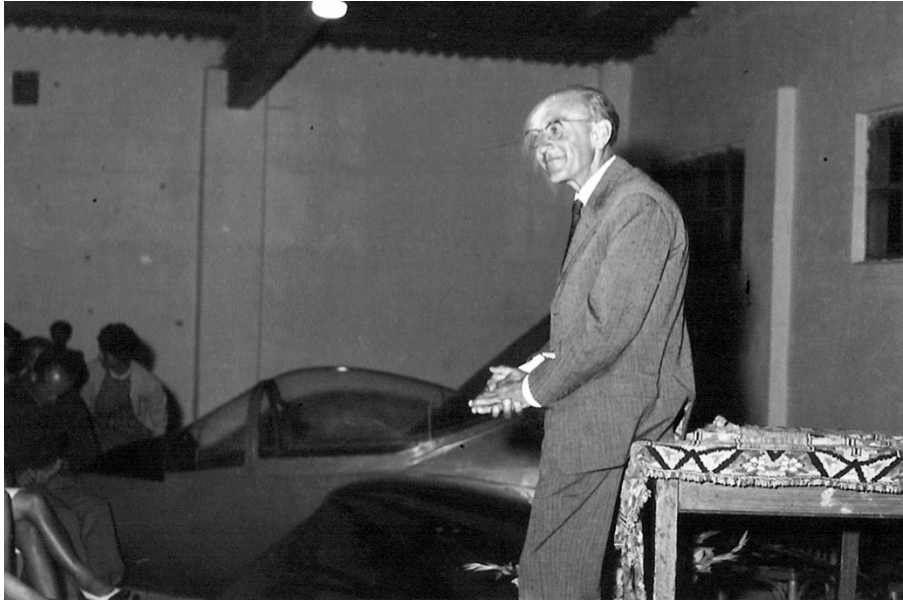
*Pod značkou „M.R.“ se skrývá jméno Mily Rautenkrancové*

Ozval se Mistr Filipovský: „*Přichystejte hangár, uděláme divadlo!*“ Byly divadelní prázdniny a tak Mistr měl čas zavítat na letiště a splnit daný slib z loňska.

Celý ansábl Národního divadla (Filipovský s rodinou a vrchní osvětlovač-elektrikář, který měl u Mistra na chatě rozdělanou nějakou „fušku“) na letiště dorazil v předstihu, aby připravil patřičné nasvícení „scény“ dvěma reflektory, které Mistr vyndal z kufru auta.

„Letišťáci“ mezitím rozestavěli z hospody u Franců a téměř všech stavení na Novém Dvoře vypůjčené židle, pilot Čouda se ujal funkce pomocného osvětlovače a představení mohlo začít. Onu památnou sobotu k večeru (bohužel, nepodařilo se zjistit přesný datum) praskal hangár ve švech. Aniž by se k vystoupení Františka Filipovského dělala nějaká reklama, oznámení o konání se šířilo po okolí letiště pouze ústním podáním, návštěva prý byla 260 osob!





*Mistr František Filipovský vypráví; Nový Dvůr, červenec 1964*

Scéna byla opravdu improvizovaná: stůl, ubrus, po Mistrově pravé ruce VT-7 OK-0816 a místo křesla pro hosta, poněkud omšelá židle s namalovanými písmeny ŘL (řídící létání). Jedinou vadou na kráse byl jižní vítr, který vál přímo do hangáru. Proto i ti, kdož původně stáli venku, se museli do hangáru vtěsnat a jeho vrata byla zavřena. Nicméně, vítr jimi občas „zarumploval“ a vrata tak vydávala nelibé zvuky.

Filipovský bavil přítomné hereckými historkami z „národního“, sem tam výborně imitoval některé své kolegy, ale jeho „majstštykem“ byl monolog Harpagona z Moliérova „Lakomce“. Mistr se do role opravdu položil: „*Peníze, penízky, vy moji zlatí drahouškové...*“, vítr zesílil a zarumploval vrata, „*...ó vy moje kulaťoučké zlaťáčky, děťátka, miláčkové moji...*“, vrata zase zaskřípala, Mistrovi povylétlo obočí, „*...vzali mi vás! Jste pryč a pryč je má opora, má útěcha, má radost...*“, grrrr, skříp, skříp, „*...pro mě už je všemu konec. Nemohu už...*“, skříp, buch, drrr, „*.....doprdele, takhle to pořádně nezahraju! Chlapi, vy tam vzadu! Opřete se vo ty vrata, ať tak zatraceně nevržou!..... Co bych na světě pohledával? Bez vás nemohu žít!!!...*“, a pokračoval dál.



*Závěrečná „děkovačka“; Nový Dvůr, červenec 1964*

## Zveme vás . . .

Po mnohaleté přestávce ožije v neděli 6. září letošního roku opět letiště v Podhořanech příznivci sportovního letectví, kde pro ně členové aeroklubu Podhořany připravili letecký den.

V bohatém, více jak dvouhodinovém programu se představí divákům ukázkami rozmanité činnosti v aeroklubech. Hned po zahájení vystoupí letečtí modeláři se svými radiem řízenými modely a předvedou také starty raket. Po modelářích vystoupí plachtaři, kteří předvedou školní dvousedadlový větroň a výkonný větroň, dále pak větroň čs. výroby celokovový Blaník a nový čs. větroň Orlík.

**Velkou pozornost upoutá jistě sólová akrobacie mistra světa v letecké akrobacii inž. Bezáka a sólová akrobacie Jiřího Koblíka, který letos na mistrovství NDR obsadil druhé místo. Oba tito naši akrobaté se zúčastní letošního mistrovství světa v letecké akrobacii ve Španělsku.**

Také skupinová akrobacie čtyř akrobatických letounů C 205 si získala již hodně obdivu v mnoha městech ČSSR i v zahraničí. Na leteckém dnu budou dále předvedeny: náš nejmenší vrtulník, letoun

L 200 Morava, META Sokol. Samozřejmě nebudou v programu chybět ani výsadkáři. Na závěr leteckého dne budou pořádány vyhlídkové lety nad Železnými horami.

**Plachtařský kroužek našeho odborného učiliště v Dolních Bučících zve tímto všechny příznivce leteckého sportu na letecký den do Podbořan.**

*Oznámení o konání leteckého dne, které otiskl závodní časopis n.p.Kovolis v srpnu 1964*

### 8.srpna 1964

Schází se Rada AK, aby rozdělila úkoly technického i organizačního zabezpečení k zamýšlenému „Leteckému dni“ na letišti v Novém Dvoře, který je plánován na 6.9.1964.

Byl nastíněn program leteckých vystoupení, do tisku dány letáky, které pak Vršovský z letadla rozhazoval po okolí.

Bylo rozhodnuto, že místnímu leteckému svátku budou 5.9.1964 předcházet vyhlídkové lety a taneční zábava, která se tentokrát bude konat v sále místního pohostinství v Podhořanech.

Z těchto důvodů Rada AK rozhoduje i o svolání členské schůze na 15.8.1964, aby mohly být rozděleny konkrétní úkoly.

### 24.srpna 1964

Je známo, že tento den Voženílek a Šatný podávají plán na zdolání tratě Podhořany - Křižanov - Ústí n.O. - Podhořany. Ale protože od 25.7.1964 až do konce roku 1964 se nezachovala téměř žádná dokumentace o plachtařské činnosti, nelze jednoznačně prokázat, zda se tyto přelety vůbec uskutečnily a jak byly úspěšné. Z různých indicií se však dá usuzovat, že to byly poslední dva pokusy o přelet v tomto roce.

### 29.srpna 1964

K tomuto datu je u bezmotorových letadel AK zpracován jejich celkový nálet a počty startů:

LG-109 „Pionýr“:

**OK-4165** (763,57/4607); **OK-3253** (730,54/5060); **OK-2243** (1025,11/7339)

VT-125 „Šohaj 2“:

**OK-0744** (1078,19/1527)

VT-425 „Šohaj 3“:

**OK-5320** (497,03/696); **OK-5322** (686,15/843)

VT-7 „Luňák“:

**OK-0816** (533,02/839)

VT-16 „Orlík“:

**OK-2414** (291,03/215)

L-13 „Blaník“:

**OK-9848** (470,17/763); **OK-3814** (108,34/82)

## 5.září 1964



*Aero Ae-45 OK-EPD na letišti v Novém Dvoře, září 1964*

Toto sobotní odpoledne je věnováno vyhlídkovým letům. Z Chrudimi přilétají Vršovský a Voženílek se stroji Aero Ae-45 OK-FHX a OK-EPD, které uskuteční celkem 18 startů s „vyhlídkami“.

Během odpoledne se však počasí dost kazí a organizátorům zítřejšího leteckého dne přibývají vrásky, i když večerní taneční zábava v Podhořanech, kde v režii hlavního pořadatele Riegra k tanci i poslechu vyhrávala hudba pod vedením kapelníka Motyčky, proběhla bez incidentů a v přátelské atmosféře i náladě.

V noci, když se návštěvníci taneční zábavy rozcházeli do svých domovů, již přšelo.

## 6.září 1964

Nedělní ráno bylo kalné, chladné a vlhké. Nízká oblačnost zakrývala vrcholek kopce Krkaňka, nejvyššího to bodu této části Železných hor a v čáslavské rovině se povalovaly cáry mlhy. Dvěma slovy jednoduše řečeno: neletové počasí.

Zoufalství pořadatelů začalo dosahovat vrcholu, když se na letišti v Novém Dvoře počaly sjíždět davy návštěvníků.

Ač se počasí po dvanácté hodině začalo vylepšovat a počet návštěvníků se přiblížil k patnácti stovkám, musel být letový program redukován. Asi dvě třetiny vystoupení byly zrušeny, protože již nebylo možno na poslední chvíli realizovat přílety předem nasmlouvaných programových vystoupení. A tak ze všech připravených čísel programu se jedinou záchranou se stali modeláři a plachtaři.

Bývalý člen aeroklubu František Rumler se svými kolegy veřejnosti představil létající modely raket, stejně jako modely letadel poháněné raketovými motorky. Rádiem ovládané modely předváděl Špulák a jeho kolektiv, stejně tak potom se s upoutanými maketami pochlubili modeláři soustředění kolem pana Vaněčka.

Plachtaři předváděli navijákové starty, C-104 z Chrudimi zalétala základní akrobacii a potom, když už to počasí dovolilo, odstartovaly vyhlídkové lety, o které byl nebývalý zájem. Těch se nakonec udělalo 39, takže i přes počáteční nepřízeň počasí, někteří z návštěvníků letiště odjížděli domů náramně spokojeni.

## 12.září 1964

Schází se Rada AK, aby zhodnotila akce minulého týdne a je to hodnocení příznivé, zejména pro pokladnu AK. Proto je rozhodnuto bez otálení zadat revize VT-16 OK-2414 (do Sopotnice) a VT-425 OK-5320 (do Medláněk).

Aeroklubu jsou formou brigádní činnosti nabídnuty akce: vybetonování manipulačního dvora v Kovopodniku Pardubice a mytí oken v pardubické Tesle.

Na to konto Vršovský prosazuje ke dni 30.9.1964 ukončit pro tento rok veškerou letovou činnost a maximálně se věnovat údržbě techniky a brigádnické činnosti. (Ze zápisu Rady není patrné, zda byl Vršovského návrh přijat, faktem však je, že do konce roku se uskutečnily již jen pouhé čtyři letové dny.)

Je rozhodnuto o konání členské schůze ZO Svazarmu. Ze zápisu, který pořizoval pilot Čouda, doslova: „na 17.10.1964, pak chlast a mecheche“

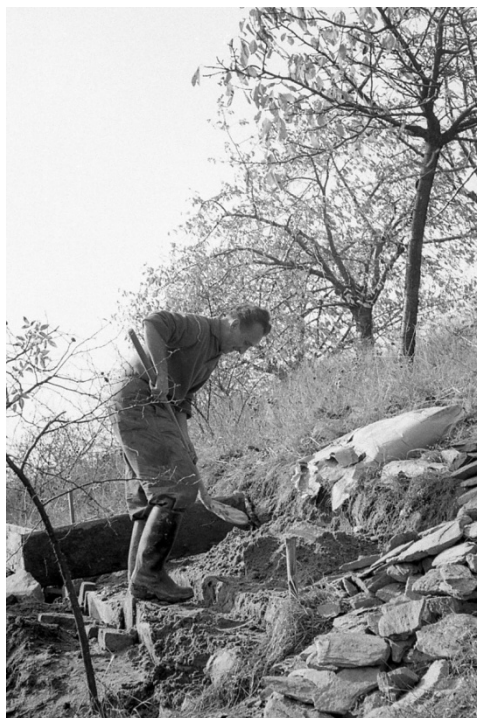
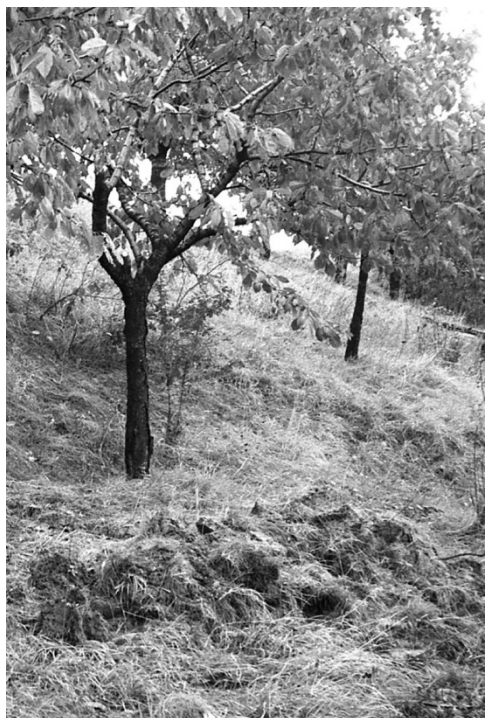
Radě se dostává informace, že se zformovala skupina členů aeroklubu, která z důvodů poněkud neutěšených, stísněných a soukromí vylučujících poměrů v letištní ubytovně se rozhodla ve vlastní režii založit „chatovou osadu“ v Mezihoří. Byli to: Tichý, Jurajda, Klínský, Horešovský, Jeník, o něco později se připojil i Švabenský.

(Ze vzpomínek Drahomíra Jurajdy)

*„Pokud jde o výstavbu chatové osady pod hranou letiště, pamatuji si, že toto iniciovali Klínský a Tichý a i mě v mé nepřítomnosti zajistili na MNV Podhořany povolení ke stavbě malé chatičky (stálo mě to tehdy asi 49 Kč na poplatku a to bylo vše, co jsem musel po administrativní stránce udělat!).“*

*Na podzim jsem začal společně s ostatními kopat. V povolení jsme měli povinnost postavit i slušný společný suchý záchod, který jsem vyrobil já, a který tam stojí možná dodnes. Švabenský si vyřídil povolení později a musel si postavit záchod extra sám.*

*Konečné pořadí chatek od shora dolů bylo: Švabenský, Tichý, Jurajda, Klínský, Horešovský, Jeník.“*



*První kopnutí do země při zahájení výstavby chat v Mezihoří, na pravém snímku Vladimír Klínský; Mezihoří, září 1964*

16. září 1964

V čísle 19/1964 časopisu „Křídla vlasti“ vychází článek, které opět vhání chmury ve tvář některým členům aeroklubu:

V usnesení předsednictva ústředního výboru Svazarmu k letecké a parašutistické činnosti bylo pod bodem pět přijato následující opatření:

Za účelem maximální hospodárnosti a efektivnosti je nutné usilovat o snížení celkového počtu letišť, koncentrovat zejména motorové létání na menší počet letišť v každém kraji a nedopustit, aby letiště s nákladným zařízením sloužilo pouze malému počtu cvičenců.

Z těchto důvodů se PÚV usneslo:

1. soustředit motorový výcvik nejvýše na dvě až tři letiště v kraji, kde budou vytvořeny podmínky pro hangárování a střežení motorových letadel a jejich hospodárnější využívání;
2. snížit počty letišť v jednotlivých krajích s přihlédnutím k potřebám, možnostem, lidnatosti a rozloze krajů a zájmům jiných organizací tak, aby do konce roku 1965 nebyl v celostátním měřítku překročen počet 67 letišť. Ostatní letiště, pokud jsou ve správě Svazarmu, zrušíme a předáme k zemědělskému využití.

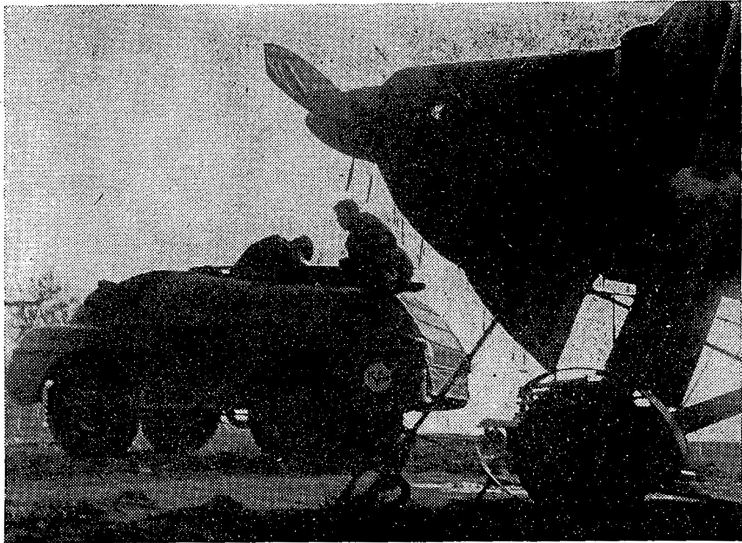
Tak zní usnesení předsednictva ÚV Svazarmu v otázce letištní sítě leteckého úseku, přijaté ke konečnému řešení perspektivy celého leteckého úseku. Usnesení bylo rozesláno do krajů pro všechny aerokluby a v současné době se jistě všichni příslušníci leteckého úseku podrobně seznámili s jeho obsahem a kriticky rozebírají i jeho jednotlivé body. A myslím, že právě tento pátý bod je podroben přísné kritice a zkoumání, zda je toto opatření správné, v čem přinese našemu sportovnímu letectví užitek a čím jej poškodí.

Je samozřejmé, že si všech těchto hledisek všimli i členové předsednictva při přijetí usnesení a že v plném rozsahu přihlíželi k současným celostátním a společenským potřebám, k nejvyšší hospodárnosti leteckého provozu a zásadám o hospodaření se zemědělskou půdou, což bylo stanoveno ÚV KSČ i vládou ČSSR.

Ke správnému pochopení tohoto bodu usnesení i celé otázky letištní sítě je proto zapotřebí vysvětlení.

Poválečný rozvoj letectví přinesl s sebou i značný počet dobrovolných aeroklubů a tím i vysoký počet letišť v naší republice. Kdybychom spočítali všechna letiště v době kolem roku 1952—1956 (vojenská, dopravní i sportovní), došli bychom k překvapivě vysokému číslu a poznání, že naše republika měla v té době snad nejhustší síť letišť v Evropě, ne-li na celém světě. To bylo známo všem našim řídicím orgánům a proto již v roce 1957 dal ÚV KSČ pokyn, aby se zhodnotila letištní síť sportovního letectví a po hlubokém rozboru bylo v roce 1959 přijato usnesení, kterým se měl počet sportovních letišť omezit na 75 v celostátním měřítku. Toto opatření se mělo realizovat v roce 1960. V té době už se přikročilo k omezování letištní sítě, avšak malá důslednost výkonných orgánů zapříčinila, že počet letišť nedosáhl stanoveného čísla.

Téměř současně (v roce 1961) se přikročilo k celému přehodnocení leteckého úseku z hlediska celospolečenských potřeb a IV. plenární zasedání v roce 1962 přijalo rozhodná opatření k zřehodárnění leteckého výcviku a leteckého provozu. Mezi jiným i zde se znovu řešila otázka letištní sítě a znovu bylo rozhodnuto o nutném snížení počtu letišť.



*Snímek K. Slavík*

Plukovník VÁCLAV ŠINDELÁŘ

## DISKUTUJETE O USNESENÍ?

Zkušenosti roku 1963 však ukazují, že některá usnesení IV. pléna, která mají rozhodující význam, neplníme dost energicky. A především je to zase usnesení o snížení počtu letišť v souladu s ekonomickým využitím letišť zbývajících. Letiště zabírají značné plochy a ve velké většině je to půda dobré bonity, vhodná k plnohodnotnému obhospodařování. Proto je třeba vidět, že letiště je oprávněné jen tam, kde může být po všech stránkách ekonomicky využito, tj. kde se může do výcviku zapojit 100—150 cvičenců. V současné situaci je naprosto neobhájitelné, jestliže letiště o rozloze několika desítek hektarů využívá jen 20—30 členů, přičemž v poměrně malé vzdálenosti je lépe vybavené a provozně kvalitnější letiště, které ze stejného důvodu nemůže být rovněž plně využito.

Myslím, že je třeba si tuto ekonomickou stránku celé věci rozvážit, nechat stranou místní patriotismus a rozumnou dohodu všech příslušných složek vyřešit dislokaci letišť v jednotlivých krajích. Přitom je třeba brát v úvahu, že dislokaci letišť nemůžeme chápat jako akci jednorázovou, ale jako proces, který ovlivňuje poloha letišť, funkční schopnost zemědělských podniků, bonita půdy, hustota letištní sítě v kraji, počet obyvatel, historické podmínky atd.

Stanovené číslo 67 není voleno náhodně, ale na základě všestranného rozboru, při kterém se uvažovalo předně, kolik motorových pilotů, parašutistů a plachtařů bude možné z hlediska společenské potřeby cvičit, tím spíše, že tato činnost vzhledem k své nákladnosti je maximálně závislá na státní podpoře. Při rozdělování směrných čísel na jednotlivé kraje se pak braly v úvahu faktory lidnatosti krajů, jejich rozlohy, historicky vzniklé podmínky i potřeby společnosti.

Takto stanovená směrná čísla pro jednotlivé kraje z hlediska využití letišť určují pak i počty letišť v jednotlivých krajích. Při stanovení těchto počtů se však přihlíželo i k potřebám jiných leteckých

organizací (MNO, ČSA), dosavadnímu využití letišť, různým provozním omezením i jejím případným ohrožením jinými zájmy, jako je výstavba měst, průmyslových závodů, energetických atd.

Výběr letišť je rozhodnutím PÚV ponechán krajským výborům. Tím je plně respektováno právo krajských orgánů ovlivňovat veškerou činnost v kraji, ale přihlíží se i k jejich dokonalé znalosti situace a podmínek. Ústřední orgány budou však návrhy krajů schvalovat, aby nedošlo k narušení některých celostátních zájmů.

Je třeba si uvědomit, že tímto opatřením jsou dány základy k ustavení početné a tím i hospodářsky silných aeroklubů, s možností dosažení dokonalé organizace a řízení leteckého provozu a tím i jeho všestranného zabezpečení.

*Snímek E. Jesenský*



*Křídla vlasti* 619

19.září 1964

Koná se opět zasedání Rady AK. Jejím úkolem je sestavit a podat ke schválení kandidátku Rady AK na rok 1965. Rada je poněkud zaskočena požadavkem OV Svazarmu Pardubice, aby byla předložena i kandidátka výboru ZO Svazarmu. Pár roků celá členská základna měla totiž za to, že Rada AK a výbor ZO Svazarmu jedno jsou!

No, ale když to tak soudruzi na okrese chtějí, tak jim to dodáme! A rázem se stali Heřmánek předsedou, Horešovský jednatelem a Aubrecht hospodářem ZO Svazarmu.

Kandidátka Rady AK pak vypadala takto:

N á v r h	
kandidátky rady Aeroklubu Podhořany pro rok 1965.	
Předseda :	V r š o v s k ý Eduard ..
Jednatel :	H o r e š o v s k ý Václav
hospodář :	M a t u š k e Alfnas
starší instr.:	R i e g e r Pavel
propagandist.:	V o ž e n í l e k Josef
technik :	J e n í k J.romír
spřávce mat.:	T i c h ý Josef
Revisní komise:	
Předseda :	K l í n s k ý Vladimír
člen :	Š v á b e n s k ý Viktor
člen :	J u r a j d e Drahomír
Ch a r a k t e r i s t i k y :	
S.V r š o v s k ý Eduard,	narodzený 12.4.1929 v Praze, bytem v Podhořanech 8.110. Pochází z dělnické rodiny, je členem KČP, je ženatý, otcem dvou dětí. Pracuje jako řidič v LD Cyklos - Úrbnice. Po dobu existence Svazarmu vykonával funkci náčelníka letiště a předsedu rady. Je instruktorem a létá všechny běžné typy letounů ve Svazarmu. Je členem lidospráv, v Podhořanech a předseda VO KČP ve všech těchto funkcích si počiná svědomitě a zodpovědně a proto je znovu navržen do funkce předsedy aeroklubu.
S.H o r e š o v s k ý Václav,	narodzený 15.6.34 Č.Budějovice, bytem Pardubice, Havlíčkova 84. Pochází z dělnické rodiny, je bezpartijní, ženatý, otcem jednoho dítěte. Je zaměstnan v Pozemních stávkách Pardubice jako výrobní kalkulant. Pracoval několik let ve odborových funkcích jako předseda členského výboru. Třebaže se jedná o mládežní členský Svazarm projevuje se velmi aktivně při plnění uложенých úkolů na letišti. Z těchto úkolů je navržen do funkce jednatele, kde získá širší přehled o záležitostech z práce ve Svazarmu.
S.M a t u š k e Alfnas,	narodzený 17.9.1924 v Olomouci, bytem Pardubice, Dučk. 2285, povoláním státní zaměstnanec. Pochází ze živnostenské rodiny, nepoliticky vespělý, ve Svazarmu v radě našeho aeroklubu pracoval několik let ve funkci hospodáře, ve které prokázal svoji svědomitost a zodpovědnost. Proto jej navrhuje do této funkce na další období. Je členem KČP.
S.R i e g e r Pavel,	narodzený 29.5.1939 v Košťálově okres Semily, bytem Třemošnice, okres Chrudim. Pochází z živnostenské rodiny, je bezpartijní, pracuje jako učitel v odborném učilišti Kovelis n.p. Hedvíkov. Je svobodný. Je instruktorem bezmotorového létání, kterou vykonává výtečně. Je v kolektivu oblíben, zejména pro vysoké teoretické znalosti. Proto je navržen do této funkce.
S.V o ž e n í l e k Josef,	narodzený 1.1.1924, Střečovice, okres Pardubice. Pochází z dělnické rodiny, je členem KČP, ženatý, bezdětný, pracuje jako bezpečnostní technik v Kovopodniku Pardubice. Ve Svazarmu byl zaměstnan řadou let jako instruktor létání a z tohoto období i z celou dobu kdy se venuje létání má bohaté zkušenosti, které může použít jako propagandist.
S.J e n í k J.romír,	narodzený 12.6.1930 v Pardubicích. Pochází z dělnické rodiny, je členem KČP, ženatý, bezdětný, pracuje jako technik v Kovopodniku Pardubice. V radě aeroklubu prošel celou řadou funkcí, jejichž výkonem získal řadu zkušeností, které může uplatnit v této funkci.
S.T i c h ý Josef,	narodzený 26.8.1926 v Třebuchotech okres Chrudim, bytem Pardubice, Dučk. 2237. Pochází z dělnické rodiny, je členem KČP, ženatý, otcem dvou dětí. Pracuje jako mechanik motičích přístrojů ve VÚOS Rybitví. V letectví pracuje již od roku 1949 a prošel řadou funkcí, které zajišťoval svědomitě a zodpovědně. Proto mu navrhuje svěřit tuto funkci.
S.K l í n s k ý Vladimír,	narodzený 16.2.1930 v Pardubicích, bytem Pardubice, Dučk. 2149. Pochází z úřednické rodiny, je členem KČP. Je ženatý, otcem dvou dětí, zaměstnan ve VCHZ Semtín jako technik. Po několik let zstával funkcí předsedy rady letiště a v uplynulém období pracoval jako hospodář. Vzáledem k tomto bohatým zkušenostem je u něj plný předpoklad, že funkci předsedy revisní komise bude vykonávat dobře.
S.Š v á b e n s k ý Viktor,	narodzený 3.3.1929 v Plstenicích okres Pardubice, bytem Pardubice, Rok. c-nov. 751. Pochází z úřednické rodiny, je členem KČP. Je ženatý, otcem jednoho dítěte. Je zaměstnan jako technik ve VCHZ Semtín. Během členství v aeroklubu prošel řadou funkcí, ve kterých pracoval zodpovědně a neohrožoval bohaté zkušenosti. Je u něj rovněž předpoklad pro dobrý výkon funkce.
S.J u r a j d e Drahomír,	narodzený 22.4.1938 ve "elých "slavicích, bytem tmešín. Pochází z dělnické rodiny, je členem KČP, svobodný. Je státní zaměstnanec a má dobré zkušenosti z výkonu funkce člena revisní komise v uplynulém období. Proto jej navrhuje i na další rok do této funkce.
Podhořany 26.9.1964	Za radu Aeroklubu:

Kandidátka Rady AK, která byla zaslána 26.9.1964 ke „kádrování“ a schválení OV Svazarmu Pardubice

Nutno zdůraznit, že ačkoli OLPPS ÚV Svazarmu v polovině roku opět zavedlo funkci náčelníka provozu, dle sestavené kandidátky a přidělení jednotlivých funkcí to vypadalo, že v AK Podhořany tato skutečnost nebyla vzata na vědomí a organizační struktura Rady AK tedy zůstala „po staru“.

Jistě, jedinou toho příčinou byla obava Vršovského, aby nepřišel o část svého absolutního vlivu. Nutno dodat, že to nikomu nevadilo, ani „pánům nahore“!

Rada AK ještě schválila předání jedné z nevyužitých nádrží, které měly být součástí neuskutečněného projektu benzínové tankovací stanice, a které pomalu zarůstaly křovím za garážovým trojboxem, do Aeroklubu Havlíčkův Brod.

Mezi staviteli chat v Mezihorí a Radou AK vzniká dohoda o vzájemné součinnosti a pomoci, kdy aeroklub svým členům - stavebníkům - vypomůže svojí přepravní technikou, případně pomůže zabezpečit pro soukromý sektor některé hůře dostupné stavební komodity.

(Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)

„Téměř upadlo v zapomnění, že na schůzi Rady AK proti dohodě ostře vystoupil Vršovský s odůvodněním, že stavební aktivity chatařů ovlivní jejich činnost na letišti, které teď potřebuje každou ruku při údržbě techniky i nemovitostí.

Naštěstí byl přehlasován (v Radě AK byli 'stavebníci' Horešovský, Jeník a Tichý, v revizní komisi já, Jurajda a Švabenský), ale s výstavbou chat se vnitřně nikdy neztotožnil a jako předseda Rady AK i jako člen lidosprávy MNV Podhořany se několikrát pokusil naše snažení 'torpédovat'.

## 26.září 1964

Den pilotních zkoušek. Ze „starších“ žáků získávají oprávnění pilota-plachtaře Jiří Boch, Michaela Dvořáková a Pavel Mroček. Ti, kdož výcvik pilotní zkouškou dokončili během jedné výcvikové sezóny, jsou hned tři: Vladimír Hájek, Josef Kadlec a Jan Štěňha. To byl opravdu úspěch a nedá se říci, že byl nečekaný. Těm klukům létání opravdu šlo!



*Vladimír Hájek po úspěšně složené pilotní zkoušce ve VT-125 OK-0744,  
Nový Dvůr, září 1964*

Začal měsíc říjen a pracovní ruch v Mezihorí neutuchal. Tím spíš, že na letišti vládl klid, nelétalo se. „Vlečná“ byla odvelena do Chrudimi. Jeden „Šohaj“ a „Orlík“ čekali v dílnách na revizi.

Když už se občas sešel na letišti dostatečný počet žáků a bylo i příznivé počasí, že by se dalo na navijáku létat, Vršovský měl přichystánu spoustu „důležitých“ prací, jako například okopávat trávu u obrubníků nebo řezat přerostlé roští podél plotu. Vrcholem bylo, když kluky nadšené do létání poslal asfaltovat lepenkovou krytinu střechy. Kdyby to bylo na střeše ubikace, budiž, ale na „altánu“?!

Zkrátka a stručně, na letišti začínalo být mrtvo!



*Stavební práce; Mezihoří, říjen 1964*

### **17.říjen 1964**

„U Franců“ se koná členská schůze ZO Svazarmu, jenže tentokrát ani vyhlášený „Francův guláš“ s knedlíkem nenalákal mnoho členů k účasti. Přijeli opravdu jen ti „skalní“, tak na každého vyšla guláše dvojitá porce.

Schůze se nesla v duchu monologu Vršovského, který neopomněl si rýpnout do stavebníků chatk a nepřímě je obvinil z úpadku pracovní morálky na letišti.

Trochu optimismu do řad přítomných vnesl hospodář aeroklubu Matuška, když členstvo seznámil s průběžným stavem hospodaření, které vykazovalo nečekaný zisk.

V očekávání konce schůze tak trochu zapadl Klínského diskusní příspěvek, který vyjadřoval jistou obavu o existenci letiště. Jeho tušení vyplývalo z kontextu přípravy opatření k naplnění usnesení PÚV Svazarmu k letecké a parašutistické činnosti, jak ji předeslal v září plk.Šindelář, náčelník OLPPS ÚV Svazarmu. Klínského slova nebral nikdo moc vážně a z mysli oslovených zmizela v momentě, kdy se dostavila kapela a spustila první kousek své hudební produkce.

Konec dobrý, všechno dobré! A tak k povznesené náladě přispěla i skutečnost, že bylo uzavřeno další letištní manželství - Míla Rautenkrancová se stala paní Heřmánkovou!



## 23.října 1964

Vršovský nechává na letišti dovést tři fůry štětového kamene a na zasedání Rady AK, která se toho dne odehrává, prosazuje, aby stavebníci-chataři projevili svoji loajalitu k letišti a aeroklubu tak za dosud poskytnuté služby svoji vděčnost projevili tím, že místo budování svých „hnízdeček“ do týdne provedou úpravy terénu před hangárem.



*V nastalém období úžasného „babiho léta“ stál před stavebníky-chataři nelehký úkol - upravit terén před hangárem, včetně přípravy štětového podloží pro budoucí manipulační plochu; Nový Dvůr, říjen 1964*

## 27.října 1964

Narychlo svolaná schůze Rady AK má k jednání jen dva body.

Tím prvním je informace hospodáře Matušky, že i když v letošním roce byl notně překročen rozpočet na straně výdajové, rozdíl je však sanován stranou příjmovou díky obětavé brigádnické činnosti členské základny. A to ještě před členskou základnou jsou nasmlouvané brigádnické akce v Elektrárně Opatovice, Cyklosu Urbanice a Kovopodniku Černá za Bory!

Matuška vyslovil domněnku, že po závěrečné roční bilanci bude „v kase“ přebytek cca 30.000,- Kčs, což by byl dobrý odrazový můstek pro činnost v následující sezóně.

Druhý bod jednání byl závažnější, protože porůznu opět začaly kolovat zvěsti o zamýšleném rušení sportovních letišť dle usnesení OLPPS ÚV Svazarmu. O tom, že tyto mnohdy protichůdné informace však měly racionální jádro, se členové Rady přesvědčili velmi brzy. Aeroklubu bylo doručeno pozvání pro zástupce Rady AK „na kobereček“, přímo na OV KSČ v Chrudimi, a to 10.11.1964.

Tam se mělo rozhodnout, zda zrušit letiště ve Skutči či na Novém Dvoře!

Nejednomu z členů rady tak vytanula na mysl varovná slova Klínského, která nedávno přednesl na poslední členské schůzi.

I začaly se tedy projednávat varianty opatření, jak případnému nátlaku na zrušení letiště co nejlépe argumentačně čelit. Byl přijat Vršovského návrh, že v předstihu bude osobně jednat s předsedou OV Svazarmu Pardubice mjr.Paukertem a bude ho angažovat pro jednání s cílem prosadit zachování existence letiště v Novém Dvoře, tak jako v minulosti již jednou, a to s odvoláním na vyšší stranické a společenské zájmy presentované OV Svazarmu Pardubice .

Jako argument měla sloužit i souhrnná zpráva o činnosti ZO Svazarmu za tři čtvrtletí roku 1964, kterou dostali za úkol vypracovat Jeník s Voženílkem:

## Zpráva

o plnění usnesení okresní konference Svazarmu v Pardubicích  
za 3/4 roku 1964 - ZO Podhořany.

---

Na základě závěru předsednictva Okresního výboru Svazarmu v Pardubicích k projednávání činnosti na leteckém úseku za I-pololetí 1964 předkládáme tuto písemnou zprávu o plnění úkolů, které z tohoto předsednictva vyplynuly. Úkoly byly vydány v souvislosti s upřesněným usnesením okresní konference Svazarmu.

1. Plnění usnesení okresní konference Svazarmu.
2. Zapojení ZO Podhořany do veřejného života.
3. Předpoklad pro plnění dlouhodobého plánu 1965 - 1970.

1. Výbor základní organizace společně s radou aeroklubu Podhořany zpracovaly úkoly okresní konference Svazarmu do vstátního usnesení z VČS ZO a do pracovních plánů na jednotlivá čtvrtletí tohoto roku. Usnesení a plány staly se tak řídicí směrnici pro činnost celé ZO. Desavědní průběh plnění těchto úkolů svědčí jednak o aktivitě členů ZO, dobré spolupráci s OV Svazarmu, některými dalšími ZO a o odpovídajícím stanovení výše těchto úkolů. Přes značnou pracovní i finanční náročnost na zajištění činnosti má ZO vyrovnala se naše organizace ve stanoveném termínu s členskými příspěvky. Všichni členové odebrali navíc sportovní členské známky a tak jsme ihned ze začátku podpořili významnou sportovní a politickou všesměrnou akci. Na úseku masově branných sportů jsme zorganizovali a provedli několik akcí se zapojením školní mládeže a učňů. Pro 60 školáků ZŠ Vrdy jsme uspořádali branné předvečerní se střelbou ze vzduchovky, orientačním pochodem a na závěr předvedení letecké techniky. Totéž bylo provedeno jako závěr pochodového cvičení 60 učňů I. ročníku ZUS Kovelis Vrdy. Pro P.O. ZŠ Stankova Ulice, Pardubice a ZŠ Slovenského povstání provedli jsme exkursi na letišti spojenou s besedou na téma "Práce Svazarmu" a plachtění. Této akci se zúčastnilo celkem 175 Pionýrů, z nichž nejlepší byli odměněni vyhlídkovými lety. U příležitosti MDD byla provedena velká propagační akce, kdy rovněž cílem pochodového cvičení se pro 250 školních dětí ZŠ Vrdy stalo letišti Podhořany. Zvládnutí besed s tak velkým množstvím mladých zájemců se podařilo členům místní organizace Svazarmu jen s velkým vypětím sil. Rovněž v tomto případě byly provedeny s nejlepšími žáky vyhlídkové lety. V rámci stanovená pro organizování DEBE připravili jsme a provedli organizací místního kola DEBE pro 150 učňů ZUS Kovelis Vrdy. Sami jsme se zúčastnili jako pořadatelé této akce. V letním období byla provedena exkurse 40 pracovníků N.P. Synthesia, soutěžících o titul BSP, spojená s besedou a vyhlídkovými lety. Mimo to bylo pozváno 87 účastníků letního pionýrského tábora na Zbyalovci k návštěvě letiště, která

se rovněž uskutečnila. Po celé sledované období jsme prodtřednictvím našich instruktorů řídili činnost 12členného modelářského kroužku při ZDŠ Podhořany. O dobrém způsobu vedení těchto modelářů svědčí dosažené první místo v "Krajské soutěži Pionýrů - modelářů".

V základních kroužcích letecké přípravy v Pardubicích a ve Vrdech bylo před zahájením praktického létání školeno po dobu 5 měsíců 53 mladých lidí. Z tohoto počtu bylo po teoretických zkouškách vybráno 14 nových pilotních žáků, třebaže plán výcviku ukládal cvičit pouze 7 žáků. O tom, že důsledně prováděná teoretická i praktická příprava měla vliv na pravidelnost výcviku, svědčí to, že 6 žáků již během letošního roku složilo úspěšně pilotní zkoušky. Tohoto úspěchu, kdy žáci v roce započítí výcviku složili pilotní zkoušky jsme dosáhli poprvé.

Mimo dříve uvedených akcí, kterých se celkem zúčastnilo 862 měřích občanů jsme provedli a organizačně připravili "Letecký den". Přesto, že přes spříznivé počasí jsme byli nuceni "Letecký den" v poslední chvíli o dvacet, zúčastnilo se asi 1500 lidí, pro které jsme improvizovali asi třetinu původně zamýšleného programu a pomocí rozhlasu jsme jejich zájem využili k propagaci svazarmovské činnosti. Počasí umožnilo provést pro několik desítek zájemců vyhlídkové lety. Celkem za letošní rok jsme provedli 289 vyhlídkových letů.

Z uváděných akcí je zřejmé, že na úseku propagace jsme se zaměřili na tuto formu osobní agitace a názornosti. Ostatní formy propagace, jako tisk a pod. jsme trochu opomíjeli. Na odstranění tohoto nedostatku jsme přijali na VČS ZO několik závažných bodů usnesení. Zkušenosti z organizování těchto propagačních akcí jsme získali již v roce 1963, ve spolupráci s Okresním svazem požární ochrany, kdy bylo na letišti uspořádáno "Okresní kolo jednotek požární ochrany". Rovněž této významné společenské události, které se zúčastnilo cca 3.500 občanů jsme využili k propagaci svazarmovské činnosti.

Ve spolupráci s ostatními organizacemi Svazarmu jsme v roce 1963 pomáhali zajišťovat pořadatelskou službu na "Zlaté přílbě". Rovněž tyto zkušenosti jsme použili při "Mezinárodním motocyclu" v Holicích v letošním roce, kde jsme počtem 75 lidí z naší ZO úplně zajišťovali pořadatelské služby na silnicích a v parkovištích. Tato akce měla pro naši ZO pochopitelně i finanční přínos. Na úseku mezinárodní spolupráce jsme praktické styky s Aeroklubem GST z NDR z Lipska, jehož představitelé /náčelník a 8 dalších funkcionářů/ s rodinnými příslušníky byli pozváni ke dvoudenní návštěvě našeho letiště. Této delegaci jsme zajistili ubytování a stravu ze svých prostředků a projednali jsme s nimi formy další spolupráce. Stejně tak jsme navázali styky s Aeroklubem Polské lidové republiky prostřednictvím jeho instruktora z podtatranského Aeroklubu, který k nám přiletěl při plnění výcvikového úkolu.

Vlastní výcvikové úkoly pro rok 1964 jsme plnili od počátku sezony velmi dobře, jak již bylo řečeno při zmince o výcviku nových žáků. Celkem jsme v roce 1964 připravili a provedli 91 letový den, a celá letecká činnost v tomto roce proběhla bez jediné mimořádné události.

Do konce měsíce září bylo provedeno celkem 1940 startů, z toho 446 aerovlektů. Odlétáno bylo 761 hodin 52 min. na větroních, 123,30 hod. na motorových letounech. V roce 1963 pro porovnání bylo provedeno pouze 133 aerovlektů, 440 hodin na větroních a 75 hod. na motorových letounech. Největší rozmach doznalo plnění úloh a cvičení v přeletech na větroních. Proti roku 1963, kdy jsme nalétali 2.889 km byla dosažena a poprvé v historii letišťopřekročena hranice v nalétaných kilometrech výkonem 10.788 km. Dosažené výkony v porovnání s rokem 1963 nejlépe dokumentují, jak organizační a politickou vyspělost funkcionářů a členů, tak i vysoce aktivní stabilizovanou finanční situací Z.O.

Dosažení těchto výkonů se podařilo jedi-ně zaktivisováním všech členů pomocí soutěže "Memoriál Ing. Jiřího Šlechty a Josefa Miřejovského", do které bylo zapojeno všech 21 žáků, 34 sportovci, 11 instruktorů a 5 motorových pilotů. Jasně stanovené propozice této soutěže a její pravidelná, měsíční hodnocení vzbudilo v lky zájem a zdravou soutěživost u všech členů. První místa obsadili skutečně zasloužili a vyspělí sportovci a nejaktivnější žáci., což svědčí o správném způsobu bodového hodnocení. Na úseku výkonného létání byly splněny nejhlavnější disciplíny.

Tratě 100 km byly odlétány 32 x, tratě 200 km 4x, a 300 km 2x. Mimo to bylo splněno 19 dalších přeletů o délce nad 100 km. Překážkou k dosažení větších úspěchů v kategorii pilotů pokračovacího výcviku byl naprostý nedostatek školních větronů kategorie VT 125 "Šohaj". Nedostatky v distribuci výkonných větronů v rámci VČ kraje která je prováděna podle nám známého klíče, ale pod heslem "vše severně od Pardubic" znemožnili ještě výraznější úspěchy v plnění sportovních disciplín.

Úspěchy, které jsou největší v historii našeho letiště od jeho založení v roce 1945 nebyly náhodné. Bylo jich dosaženo systematickou přípravou lidí i materiálu dlouho před zahájením praktické činnosti. Všichni členové, zejména instruktoři a funkcionáři prošli zimním teoretickým školením, ve kterém byl kladen hlavní důraz na výtečné znalosti předpisu o provádění letů ve Svazarmu, dokonalou znalost materiální části a ostatních důležitých odborných témat. Před vlastním zahájením létání bylo prováděno náročné přezkoušení všech členů. O zodpovědné přípravě leteckého materiálu který je pečlivě ošetřován svědčí výtečné hodnocení imatrikulační komise z KV Svazarmu. Rovněž před zahájením letových dnů bylo prováděno přezkoušování znalostí povinností jednotlivých funkcionářů, zajišťujících provoz a prováděny důkladné prohlídky a ošetření letecké techniky. Díky těmto opatřením, to je odborné a politické přípravě členů a funkcionářů, udržení vysoké aktivity prostřednictvím soutěže zajistila naše 20 hlavních úkolů výcvikového roku - splnění a překročení odborného výcviku - bez jediné mimořádné události.

Celou organizaci letecké činnosti nemohl výkon ZO samostatně provádět pouze na vlastní létatí, ale toto mohlo být prováděno pouze za předpokladu přímého dohledu poskytnutí letecké dispečerské služby a předpisu pro zajištění leteckého materiálu před případným zneuhodnocením nepovolenými osobami. Abychom ušetřili cenné minuty provozu víceúčelného letounu, které by bylo nutné strátit neustálým přelétáváním letounu z Chudčovic, vytvořili jsme po schválení podmínek k hangárování letounu v Podhořanech po dobu intenzivní letecké činnosti taková opatření, aby odpovídala platným předpisům a místním podmínkám. Opět díky aktivitě a zodpovědnosti členů bylo možné zajistit nepřetržitě střechou těchto prostředků.

2. Činnost ZO se nezaměřovala jen na plnění úkolů odborného výcviku, ale díky dobré kadrové i politické úrovni členů bylo dosaženo dobrých úspěchů i na ostatních úsecích veřejného zájmu. Byly to zejména práce šrotu ve kterém jsme sebrali a odvedli 2500 kg lehkých slitin a 1900 kg odpadkového. Velmi dobrý vztah má naše ZO k problémům budování socialistického zemědělství což se odráží v účinné pomoci našemu JZD Podhořany. Mimo pomoc ve žních kdy jsme opracovali 145 hodin a vlastními dopravními prostředky urychlili svoz obilí a slámy, poskytujeme díky odborným znalostem našich členů drobnou příležitostnou pomoc při menších opravách strojů a zařízení, ošetřování baterií a podobně. Nejhodnotnější však je naše pomoc JZD při zajišťování krajevné skládavy a plochy našeho letiště. Účelovou organizací letového provozu nedochází ke sbytočnému znehodnocování porostu a JZD tak má maximální výnosy, přestože půda letiště pro svou abnormální kyselost a nedostatečnou vrstvu humusu nemá předpoklad ke zvláštním výnosům. Pro sušení obilí ve žních jsme uvolnili JZD zejména v roce 1963 hangárovací prostory i za cenu omezení vlastního létatí. Za dosažené úspěchy při pomoci zemědělství jsme byli vyznamenáni OV Svazem a odměněni diplomem "Za budování socialistické vesnice". Stejným diplomem byl odměněn i náš člen s. Bedřich Karel za nosičskou pomoc JZD v době své dovolené, kterou trávil na letišti se svou rodinou.

Naše pomoc vesnici se neprojevuje jen ve spolupráci s JZD, ale snažíme se spříjemnit život místních občanů a současně výchovně působit na mládež z vesnice pořádáním kulturních akcí. Pořádáme tradiční taneční zábavy, které jsou v místě velmi oblíbené, hlavně proto, že jsou dobře pořádatelsky zajištěny a nedochází na nich k různým výstřelkům jako při zábavách jiných organizací. Z tohoto důvodu jsme také byli pořádání MNV Podhořany o pořádání zábavy v hostinci kde pravidelně docházelo ke rvačce a zábavy zde byly MNV několik měsíců zakázány. S úspěchem jsme i tento úkol splnili. Rovněž jsme využili přítomnosti naší umělkyně F. Filipovské s rodinou a uspořádali jsme "Kulturní večer" s umělkyní Národního Divadla. Toto jsme provedli ve volném hangáru, který jsme poměrně přesně upravili. Této akci se zúčastnilo z nejbližšího okolí cca 260 občanů. Rovněž ve spolupráci s OB Svítkov uspořádali jsme "Letecký ples" ve Svítkově. Účastníci plesu i funkcionáři OB Svítkov byli spokojeni s pečlivým provedením velmi spokojeni a pořádali nás o každoroční jeho reprisu.

Výchovný vliv organizace není zaměřen jen na okolní veřejnost, ale i první řadě na vlastní členy. Zařazováním do různých funkcí a kontrolou jejich vykonávání připravujeme i naše nejmladší členy k zodpovědnosti vůči kolektivu, společnému majetku a upevňování charakteru a ostatních dobrých osobních vlastností. V současné době je pověřeno funkcí v ZO nebo klubu celkem 26 členů, to je každý třetí člen naší ZO. Poměrně nízký věkový průměr našich členů vysvětluje, proč pouze 15 členů je zapojeno do veřejných funkcí, jako předs. VO KSČ, stran. skupiny, BSP, až po členy OV KSČ Pardubice s. Klapě.

V první části zprávy jsme se zmínili o nutnosti ošetřovat letecký materiál s největší pečlivostí. Této práci věnovali naši členové 2.105 hodin, které jsou registrovány na jmenovitých akcích. Toto představuje hodnotu 10.525 Kčs. Ostatní drobné práce, které nabíhají při zajišťování běžného provozu pochopitelně sledovány nejsou, ale představují hodnotu nejméně trojnásobnou. V současné době probíhají práce na přípravě materiálů na další výcvikový rok a navíc je svépomocí prováděna střední oprava sanitního vozidla A 150, které by nemohlo sloužit svému účelu v předchozím stavu. Vozidla těchto typů jsou vyjmuta dle vyhlášky z G O. Rovněž na startovací navijáku se provádí práce, v rozsahu střední opravy. Hodnota práce jen na těchto dvou akcích představuje cca 10.000 Kčs. Rovněž objekty a letištní plocha bylo nutno udržovat a také tyto akce si vyžádaly značné množství odpracovaných hodin. Na př. pro zlepšení podmínek ubytování na letišti a výuky upravujeme vlastním nákladem učebnu a ubytovny /cca 1000 Kčs/. Dokončujeme výstavbu letiště tím, že upravujeme terén a provádíme výsadbu stromů na vhodných plochách.

Na základě těchto skutečností je možno říci: Plachtařské střešisko v Železných horách, dávný sen našich předchůdců již z doby předválečné je skutečností. První pokusy o létání na svazích "Železných hor" které prováděl již v roce 1934 známý plachtařský nadšenec Visner z Ch. udi, o čemž svědčí zápis v místní kronice obce Pořeňany, pokusy našich známých plachtařů Elsnice a dalších, později létání plachtařů z Pželouče a Kutné Hory, kteří začali budovat zařízení letiště a pokračování ve výstavbě, ke kterému byli donuceni plachtaři z Pardubic budováním vojenského letiště v Pardubicích to byla cesta, která je ukončena. Vhodnost letiště byla tedy nad očekávání jasná. Tábor HIBV v roce 1947, kdy zde došlo k intenzivní plachtařské činnosti a padl zde také jeden světový rekord v plachtění /dnes zasloužilá mistryně sportu Šlechtová/, vyhledávací tábor plachtařů v letech dalších a hlavně poslední úspěchy již našich sportovců svědčí o tom, že vhodnost terénu a vhodnost letiště jako celku je pro plachtění nad míru dobrá. Celá dnešní výstavba, kterou se ukončila léta činnosti na tomto letišti spojená s nevšední obětavostí všech, kteří zde začali létat měla začátek ve výcviku pilotů pro naši armádu. V tehdejší škole se naučili létat mnozí z našich vynikajících vojenských pilotů mimo stovky dalších plachtařských nadšenců. Tuto školu po tři roky organizovalo a finančně zajišťovalo MNO. Bohužel MNO používalo pouze již dříve postavených objektů. Proto celá tíha výstavby zůstala na plachtařích z Pardubic, kteří materiálově i

finanční problémy museli řešit zvýšenou, dá se říci abnormální aktivitou a skrz obětavostí. Dávající cíle byly po 18 letech usilovné práce dosaženo a jen objekty letiště představují hodnotu dle odhadu cca 800.000 Kčs.

Dodnes tvoří základní kádr členů Aeroklubu ti, kteří mají hlavní zásluhu na jeho vybudování. Z těchto členů je také sestaven po mnoho let výbor ZO a rada klubu. Z celého vývoje je vidět kladný vliv na rozvoj dobrých vlastností všech členů, životaschopnost kolektivu, který zasazen do vhodného rámce prostředí dává všechny předpoklady k úspěšnému plnění dalších úkolů, které jsou v souladu se současnými zájmy společnosti, to je zejména vhodná forma zaměstnání a výchovy naší mládeže a jejího okolí.

3. Dlouhodobý plán činnosti na úseku vývoje naší ZO schválený předsednictvem OV Svazarmu nám ukládá postupně zvyšovat v letech 1963 - 1970 stav členů tak, abychom koncem tohoto období dosáhli počtu 70 členů. Současně nám ukládá cvičit pravidelně každý rok 6 nových žáků. Tohoto úkolu dosáhneme podle předpokladu při splnění usnesení z VČS ZO již v roce 1965 celkovým stavem 75 aktivních členů. Proto v dalších letech při cvičení 6 žáků ročně jasně plný předpoklad dosáhnout v roce 1970 cca 100 členů. Tato členská základna však předpokládá dostatečné vybavení letiště leteckou technikou pro všechny stupně vývoje, protože jinak takový počet členů není možno uspokojit a udržet v aktivní činnosti. Navíc, při nedostatku možnosti vystupuje do popředí nepřítel letectví č. 1. - nepraxidelnost v létání, která je hlavní příčinou leteckých událostí. Zatím není možno říci, že by byly poskytnuty předpoklady k takové činnosti ze strany řídicího oddělení na KV Svazarmu, zejména pokud se týká zmíněného přidělování výkonných větroňů a zajištění vlečných letadel.

Ke splnění dlouhodobého plánu vývoje dává předpoklady i situace ve finančním hospodaření naší ZO. Zodpovědným vypracováním plánu finančního hospodaření na počátku roku 1963, kdy pokladní hotovost činila 0 Kčs a pečlivým sledováním plnění jednotlivých položek tohoto plánu činil zůstatek ke konci roku 1963 35.962 Kčs. Rovněž rok 1964 přinesl úspěch ve finanční situaci, protože ke 26.10. 1964 je zůstatek finanční hotovosti ve výši 54.893 Kčs. Celkem za rok 1964 činil příjem 79.617 Kčs a vydání 58.128 Kčs. Také tato skutečnost svědčí o naprosté životaschopnosti naší ZO a klubu, přesto, že klub musí za revize tří větroňů v roce 1964 uhradit celkem 36.000 Kčs, nahléd k částkám, které zapletil za pohonné hmoty náhradní díly, lana, pusu a motorové letouny, které si půjčuje.

Předpokládáme, že předložená zpráva plně vystihuje úkol, <sup>uložený</sup> předsednictvem OV Svazarmu a potvrzuje oprávněný předpoklad k další činnosti naší ZO i v budoucnosti.

V Podhořanech, 1.11. 1964

SVAZ PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDAMI  
AEROKLUB PODHOŘANY  
KRAJ VYCHODOČESKÝ

## 10.listopadu 1964

Rada AK je informována o průběhu dopoledního jednání na OV KSČ v Chrudimi. S potěšením byla kvitována aktivita soudruhů Vršovského a Paukerta, kteří aeroklub zastupovali a stranické funkcionáře přesvědčili, že nastane-li tlak na zrušení jednoho ze dvou letišť, bude OV KSČ Chrudim zastávat a plnou vahou podporovat myšlenku zachování letiště na Novém Dvoře.

(Pozn.aut: Údajně byl tento „lege artis“ stvrzen i písemně, leč dokument v archivu aeroklubu nebyl objeven.)

## 11.listopadu 1964

V leteckém čtrnáctideníku „Křídla vlasti“ č.23/1964 vychází:  
**„Náš rozhovor s náčelníkem hospodářské správy ÚV Svazarmu plk. inž.Jaroslavem Jurkem o hospodaření v aeroklubech a nových směrnicích.“**

**Předsednictvo ÚV Svazarmu schválilo nové směrnice pro hospodaření aeroklubů. Které ze změn a novinek těchto směrnic pokládáte za nejpodstatnější pro život a činnost našich aeroklubů?**

Nové směrnice, plně vycházející z linie ÚV Svazarmu, mají vést k větší hospodárnosti na leteckém úseku. Liší se značně od směrnic platných pro ostatní činnosti, provozované členy Svazarmu, což vyplývá z charakteru letectví, především z jeho ekonomické stránky. Je nutno vidět, že přes veškerá úsporná opatření z poslední doby podílí se letectví značně na celkových výdajích Svazarmu. Proto většina členů aeroklubů pokládá za rozumné a se zřetelem na možnosti naší společnosti za správné, aby na krytí těchto výdajů též sami přispívali.

I když příspěvek členů tvoří jen malý podíl skutečných výdajů, nelze nevidět, že pro jednotlivce může znamenat značnou položku v jeho osobním nebo rodinném rozpočtu. Z tohoto hlediska je hlavním kladem směrnic, že umožní aeroklubům získávat vlastní finanční prostředky k částečné úhradě létání.

Z materiálního hlediska spočívá největší změna ve způsobu zabezpečování letecké činnosti. Nejde jen o to, že péče o údržbu materiálu - v některých případech i jeho obnova - je svěřena aeroklubům, ale hlavní význam úpravy spočívá v tom, že jsou vytvořeny předpoklady pro lepší využití materiálu a zvýšení úrovně jeho údržby, neboť se mění i vztah členů aeroklubu ke svěřenému majetku. Členové budou nyní více rozšiřovat své technické znalosti a lépe budou využívat svých schopností pro společnou věc.

Důležitá je i zásada, že majetkem, který členové aeroklubu získají z vlastních prostředků, nebude nikdo disponovat bez jejich souhlasu. Rozsah pomoci aeroklubům z centralizovaných zdrojů Svazarmu určují normy materiálového vybavení a hospodářské možnosti v daném období.

Zcela konkrétně vymezují směrnice zdroje příjmů, jež jsou nyní ponechány aeroklubům. Pevným příjmem, tvořícím základ finančního rozpočtu téměř každého aeroklubu jsou výnosy z letištních ploch. Zdrojem příjmů však bývá většinou pouze sklizeň trávy, ačkoliv při pěstování výnosnějších plodin by bylo možné příjmy aeroklubů podstatně zvýšit.

Novinkou proti praxi v loňském roce je stanovení částečné úhrady za létání na motorových letadlech v jednotné výši 100 Kč za hodinu letu. Tím se podstatně zlevnilo létání zejména motorovým pilotům, avšak i plachtaři nyní mnohem více využívají výhod levných aerovleků i zpětných transportů větroňů. Jednotná sazba rovněž zjednodušuje agendu v aeroklubech. Stanovení únosné částky za hodinu letu na motorových letadlech při současném vytvoření možnosti získávání vlastních finančních prostředků - a tím i poskytování dalších slev svým členům podle hospodářských možností aeroklubů - značně přispělo k překonání počátečních obtíží po loňské reorganizaci a k významnému oživení letecké činnosti v letošním roce.

**Občas se z aeroklubů ozvou hlasy, že nejsou dostatečně zajištěny GO letadel, zejména větroňů. Jaký je současný stav a jaká je perspektiva nejbližších let?**

Tyto hlasy jsou bezesporu na místě, neboť nezajištění GO by jistě vážně mohlo narušit činnost našich aeroklubů. Je pravda, že se vyskytla řada problémů na tomto úseku, postupně se však řeší.

GO všech typů sportovních motorových letadel provádějí Letecké opravny v Trenčíně. Opravy letadel typu L-40 budou však zahájeny až v roce 1966, protože zatím nebyla uskutečněna mezi výrobními podniky delimitace výroby náhradních dílů. V současné době nelze provádět ani opravy motorů M-4 a M-6 neboť se nevyrobějí motorové hlavy. Podle vyjádření příslušných výrobních podniků bude tento nedostatek odstraněn koncem roku 1964 a v průběhu roku 1965. Nedostatek náhradních



dílů znemožňuje opravovat také motory typů M-208 a M-332. Výroba náhradních dílů pro motory M-332 bude zahájena ve 4.čtvrtletí 1964 a pro motory M-208 v roce 1965.

Opravy větroňů se přes veškeré úsilí nepodařilo zajistit v žádných leteckých opravnách, a proto je musí zabezpečit opravný Svazarmu. Podle usnesení PÚV Svazarmu ze dne 23.9.1964 vytvoříme z dosavadního Vývojového plachtařského střediska v Brně-Medlánkách Ústřední letecké dílny Svazarmu. Z řízení vlastních opraven v Medlánkách se ukázalo po prostudování několika alternativních návrhů jako nejvýhodnější. V první etapě jde o urychlenou rekonstrukci stávajících objektů, aby zde bylo možno již v příštím roce provádět potřebné opravy větroňů dřevěné a smíšené konstrukce. Toto přechodné řešení si vyžaduje nutnost plynulého zajišťování oprav. Současně se bude připravovat výstavba nových objektů, které musí během čtyř až pěti let nahradit staré dožívající objekty. V pozdějších letech se má začít i s prováděním oprav větroňů kovových. Při tom bude třeba, aby se v našich opravnách vytvořily vhodnou organizací práce i technickým vybavením takové podmínky, které by vedly ke snížení cen oprav.

Pracovníci ÚV Svazarmu učiní vše, aby GO byly zajištěny. Očekáváme, že i u výrobních podniků najdeme plné pochopení.

**Loňská sezóna znamenala v životě svazarmovských aeroklubů velký přelom, neboť na leteckém úseku se začalo odlišně hospodařit; vedle dobrých zkušeností máme i řadu špatných poznatků. Na které problémy považujete za nutné upozornit aerokluby, aby se jejich Rady nedostávaly do rozporu s platnými předpisy a směrnicemi a nebyly stíhány kontrolními orgány?"**

Směrnice stanoví, jakým způsobem získávají aerokluby provozní prostředky, s nimiž pak plně disponují. Tyto prostředky mohou však získávat je z činností, které nejsou v rozporu se společenským posláním organizace.

Je potěšitelné, že aerokluby se již v prvním roce hospodaření podle nových zásad vytvořily dostatečné finanční rezervy pro plánovitě snižování poplatků za létání pro své členy. Získaly dobré zkušenosti v samostatném hospodaření a mnohé prokázaly značnou vynalézavost při vyhledávání dalších zdrojů příjmů.

Snaha získat finanční prostředky vede však aerokluby někdy až k soustavnému provozování činností, které zdaleka nejsou v souladu s posláním naší organizace. Nehledě k tomu, že by se aerokluby mohly dostat do rozporu s platnými hospodářskými předpisy, je nutno mít na mysli především bezpečnost členů aeroklubů, vykonávajících tyto práce, a jejich pojištění proti případnému úrazu a jiným škodám. Vzhledem k tomu, že pojistka Svazarmu se vztahuje jen na úrazy a škody vzniklé v souvislosti s činností patřící do působnosti Svazarmu, mohlo by dojít k nepříjemným důsledkům.

ÚV Svazarmu projednal tyto otázky s příslušnými státními orgány a předběžně dohodl zásady, podle nichž byl již vypracován návrh směrnic, které stanoví, co a za jakých podmínek mohou vyrábět a jaké služby a výkony poskytovat aerokluby a základní organizace Svazarmu. Současně se řeší otázky související s bezpečností práce a věcným i osobním pojištěním. Návrh směrnic vychází ze skutečnosti, že některá družstva, místní národní výbory, podniky i jednotlivci požadují od základních organizací a aeroklubů Svazarmu pomoc ve službách či výkonech, které zatím buď nikdo v našem národním hospodářství dodavatelky nezajišťuje, anebo provedení těchto služeb a výkonů by bylo pro příslušné organizace nevhodné vzhledem k malému rozsahu. Členové základních organizací a aeroklubů Svazarmu, kteří jsou ve svém oboru odborníky, by tyto služby a výkony prováděli ve svém volném čase a v rámci plánované výcvikové a zdokonalovací činnosti, čímž by nejen pomáhali tam, kde je třeba, ale zvyšovali by i svoji odbornost a neposlední řadě by získanými prostředky posilovali finanční i materiální základnu své činnosti.

Členové by poskytovali výkony své ZO nebo aeroklubu zásadně bezplatně. Pouze v odůvodněných případech by mohl výbor ZO nebo Rada AK schválit za tyto práce odměnu ve výši, kterou stanoví směrnice. Konečně, mají být ve směrnících velmi podrobně rozvedeny všechny druhy činností a služeb, které by přicházely v úvahu.

S ohledem na to, že vydání směrnic již není závislé na ÚV Svazarmu, je třeba, aby do doby jejich schválení a vydání dodržovaly aerokluby minimálně tyto hlavní zásady:

- provádět výkony a služby pouze ve prospěch aeroklubu. V žádném případě nelze připustit aby Svazarm kryl výdělečnou činnost, provozovanou jeho jednotlivými členy pouze v jejich osobním zájmu
- určit osobu zodpovědnou za dodržení všech bezpečnostních předpisů. Nepřipustit, aby práce konali neoborníci bez odborného dozoru
- zabývat se především činností, která je v souladu s posláním Svazarmu. Pokud jde o práce související s leteckou činností, je třeba se řídit platnými směrnicemi.

## 15.prosinec 1964

Na jednom z posledních zasedání Rady AK v tomto roce se řeší protahující se oprava vozidla A-150, kdy při GO motoru se narazilo na absolutní nedostupnost některých náhradních dílů. Protože materiálové požadavky podané technikovi OLPPS KV Svazarmu nemohly být naplněny, rozhodl proto náčelník Medřický předat aeroklubu do užívání osobní automobil Škoda Š-1200 STW v úpravě sanitní vůz.

Danajský to dar! Záhy se zjistilo, že z motoru teče olej a přední levý blatník drží na svém místě jen silou vůle. Vozidlo tak ihned putovalo zpět do dílen OLPPS.

Posledním rozhodnutím Rady AK bylo určení data VČS a její organizační zabezpečení.

## 23.prosinec 1964

V „Křídlech vlasti“ č.26/1964 je otištěn redakcí poněkud zkrácený článek z pera dopisovatele Josefa Voženílka s názvem „Rok na Železných horách“. Zde je doslovný přepis jeho nezkráceného a neupravovaného znění:

*„Slunce, dárce života, zkrátilo svoji 'pracovní dobu' a krásné dny roku jsou vystřídány chladným podzimem. Na horách se objevuje sníh a současně s touto změnou nastává čas, kdy je již definitivně konec krásným kumulům, motorům naší plachtařské činnosti. Nastává také doba účtování. Díváme se zpět do uplynulých dnů a hodnotíme svoji činnost.*

*Na letišti v Podhořanech, pracovišti pardubických plachtařů, můžeme být v roce 1964 spokojeni. Svoji činnost jsme hodnotili již na VČS ZO Svazarmu, která čítá stejný počet členů jako aeroklub a společně s aeroklubem žije na našem letišti, v krásném rámci Železných hor. Ruku v ruce pracovaly obě složky na výstavbě letiště, které v současné době ukončilo svoji výstavbu. Nyní se zabýváme již jenom zlepšením prostředí kolem dokončených budov.*

*Protože v dřívějších letech práce s výstavbou letiště tak trochu brzdila leteckou činnost, očekávali jsme v roce 1964 zvrát v činnosti. Naše předpoklady se splnily. V roce 1963, kdy bylo najeto na novou formu hospodaření na leteckém úseku, začínal náš aeroklub, jako mnohé jiné, s určitými obavami. Že změny měly podstatný vliv na leteckou činnost, svědčí nalétaných 2.800 km. Byl to značný skok dolů z roku 1962, kdy bylo nalétáno celkem 8.000 km. Aeroklub se však nevzdával. Důsledné vypracování finančního rozpočtu, jeho přísné dodržování a elán členů přinesly ovoce. Rok 1964 se stal nejúspěšnějším rokem v činnosti plachtařů na tomto letišti v jeho historii. Uskutečnili jsme 91 letový den, provedli jsme 1.494 starty navijákem, 446 aerovleků, nalétalo se na větroních celkem 761,52 hodin. Na motorových letounech jsme nalétali 123,30 hodin při 578 startech a docílili jsme dlouho vysněný počet kilometrů na přeletech větroňů - 10.788 km. V počtu nalétaných kilometrů bylo tedy překonáno vše, co zde dosud bylo. Tohoto úspěchu bylo dosaženo při provozu 1 VT-16, 2 L-13, tři „Šohajů“ a nějakého toho „Pionýra“. Všechno bez jediné mimořádné letecké události, což je také úspěch.*

*K takovým úspěchům nám nepomohly výkonné větroně, kterých se v sezóně vždy mnoho nedostávalo. Byla to nová forma hodnocení sportovních výkonů - soutěž. Na počest ss. Ing. Jiřího Šlechty a Josefy Miřejovské, kteří byli našimi členy a zahynuli při provozování plachtařského sportu v uplynulých letech, založili jsme soutěž - „Memoriál“ s jejich jmény. Proposice soutěže, vypracované na základě sportovních řádů a podle vzoru CPZ (PMR) byly tím činitelem, který dával možnost všem - jak žákům, tak i ostatním pilotům, zvítězit. Pochopitelně, pro žáky byla volena jiná, výhodnější měřítko, jako plnění osnovy, hodnocení výcviku a zkoušek, docházku atd. Také u pilotů pokračovacího výcviku bylo použito vhodných kritérií. Dnes můžeme hodnotit výsledky soutěže, která pomohla zlepšit výkony sportovců, přitáhla k lepší činnosti žáky a piloty pokračovací osnovy.*

*Vítězem soutěže v kategorii pilotů pokračovacího výcviku, sportovců a instruktorů se stal se 4.605 body s. Stanislav Horáček, který po několik let má stabilní formu a vždy je v čele, mezi nejlepšími. V letošní sezóně byl prvním plachtařem z našeho letiště, kterému se podařilo splnit 300 km přelet na uzavřené trati. Společně s ním splnil tento úkol s. Vlastimil Štrych,*

kteřý skončil v soutěži na čestném třetím místě přesto, že byl v sezóně nemocen a nelétal, jako ostatní. Druhé místo obsadil s. Ladislav Šatný, bratr našeho nového reprezentanta z Tábora. S. Štrych docílil v soutěži celkem 3.944 body, zatím co s. Šatný získal 4.258 bodů. Pěkným úspěchem je i 6. místo s. Vršovské se ziskem 2.525 bodů, v těsném závěsu za náčelníkem Aeroklubu, jinak jejím manželem s. Eduardem Vršovským. Úspěch je to zvláště proto, že děti nutí tyto dva naše plachtaře dělit se o volný čas pro výkonné létání napolovic.

Nejúspěšnějším žákem byl s. Vladimír Hájek se 2.250 body, který zahájil výcvik na jaře letošního roku. Byl také jedním ze šesti žáků, kteří úspěšně složili zkoušky.

Pro porovnání je třeba uvést, jakých výsledků ve výkonném létání bylo dosaženo: trať 2 x 50km byla ulétnuta 2x, 100km cíl 5x, 100km trojúhelník 25x, 200km trojúhelník 4x a 300km trojúhelník 2x. Přelety přes 200km byly provedeny 2, oba nedolétnutý trojúhelník, několik km před cílem. Přes 100km bylo provedeno 17 přeletů, mimo to další kratší, nesplněné lety. Celkem bylo splněno 39 disciplín. S tímto stavem spokojeni nejsme a v příštím roce provedeme potřebná opatření, aby nebylo tolik letů nedokončeno, zvláště ve vyhodnocování podmínek pro lety.

Protože jsme přísně dodržovali podmínku 100km na „stříbrné C“ podle nařízení OLPPS a navíc jsme měli jenom jediný větroň VT-125 pro pokračovací výcvik (VT-425 jsme nesměli pro tyto piloty použít) byla splněna jenom jedna podmínka pro získání tohoto odznaku a přibyl nám jediný „stříbrný plachtař“. Podmínky časové a výška jsou splněny u většiny pilotů pokračovacího výcviku.

Přes dobré výsledky v soutěži budeme nuceni provést některé změny v propozicích, které ještě dále zkvalitní sportovní výkony a budou přesnějším měřítkem pro naši leteckou i ostatní činnost.

Létání však nebylo jediným cílem naší práce. Protože jsme při členském příspěvku 200,- Kčs dávali členům zdarma 6 aerovleků i zpětné transporty po silnici i vzduchem, stanovili jsme poplatek za 1hod. letu 2,- Kčs a za start navigákem 3,- Kčs. Žáci měli při příspěvku - poplatku 300,- Kčs výcvik až do zkoušek zdarma.

Podle rozpočtu bylo nutné ukončit rok 1964 se zbytkem 20.000,- Kčs v pokladně na příští rok. Že rozpočet, vypracovaný vzorně hospodářem klubu s. Klínským, byl reálný, svědčí to, že jsme si mohli dovolit dát do revise tři větroně, na které byla složena odpovídající částka, sami jsme provedli částečnou revisi větroně VT-7 včetně laku, v současné době probíhá střední oprava sanitního vozu A-150, opravujeme traktor, navigáky a transportní vozy, mimo práce na ostatních letounech a zařízeních.

Toto je jedna z kladných stránek činnosti Aeroklubu. Poučení minulostí, zajišťujeme si připravenost materiálu již nyní, současně se skončením provozu. Bude se nám lépe začínat v roce 1965. A bude se nám lépe začínat i proto, že částka 20.000,- Kčs, kterou jsme měli mít jako rezervu do roku 1965 na svém účtu je podstatně vyšší. Rozpočet na příští rok budeme schvalovat s větší jistotou a lepším přehledem o tom, co si můžeme dovolit. To dokazuje, že jsme hospodařili lépe, než jsme sami doufali a že Aeroklub je naprosto životaschopný.

Také na úsecích veřejného života jsme udělali opět kus práce. Tradiční spolupráce s 'naším' JZD v Podhořanech byla oceněna diplomem 'Za budování socialistické vesnice', který nám byl předán OV Svazarmu na VČS ZO Svazarmu. Nejenom kolektiv letiště byl takto odměněn! Za svoji obětavou práci pro JZD v době své dovolené na letišti (kteřá jako vždy mu zmokla) byl stejným diplomem odměněn i náš člen s. Karel Bednář. Je to jeden ze členů, který toho moc nenalétá, ale nechybí při žádné práci pro kolektiv.

Letecký den, který nám zmokl, jsme improvizovali alespoň ze svých zdrojů pro těch několik stovek diváků, kteří se nenechali odradit počasím. Viděli ukázky létání akrobatického modelu (s. Špulák) a modelů větronů řízených rádiem, mimo to ukázky z plachtařského létání a akrobacie na letounu C-105. Při tomto malém leteckém dnu jsme mohli během programu

provádět vyhlídkové lety s Aero Ae-45. Výdělek však, vzhledem k oněm nešťastným 'přídělům' hodin, nepostavil Aeroklub na nohy, to je zřejmé.

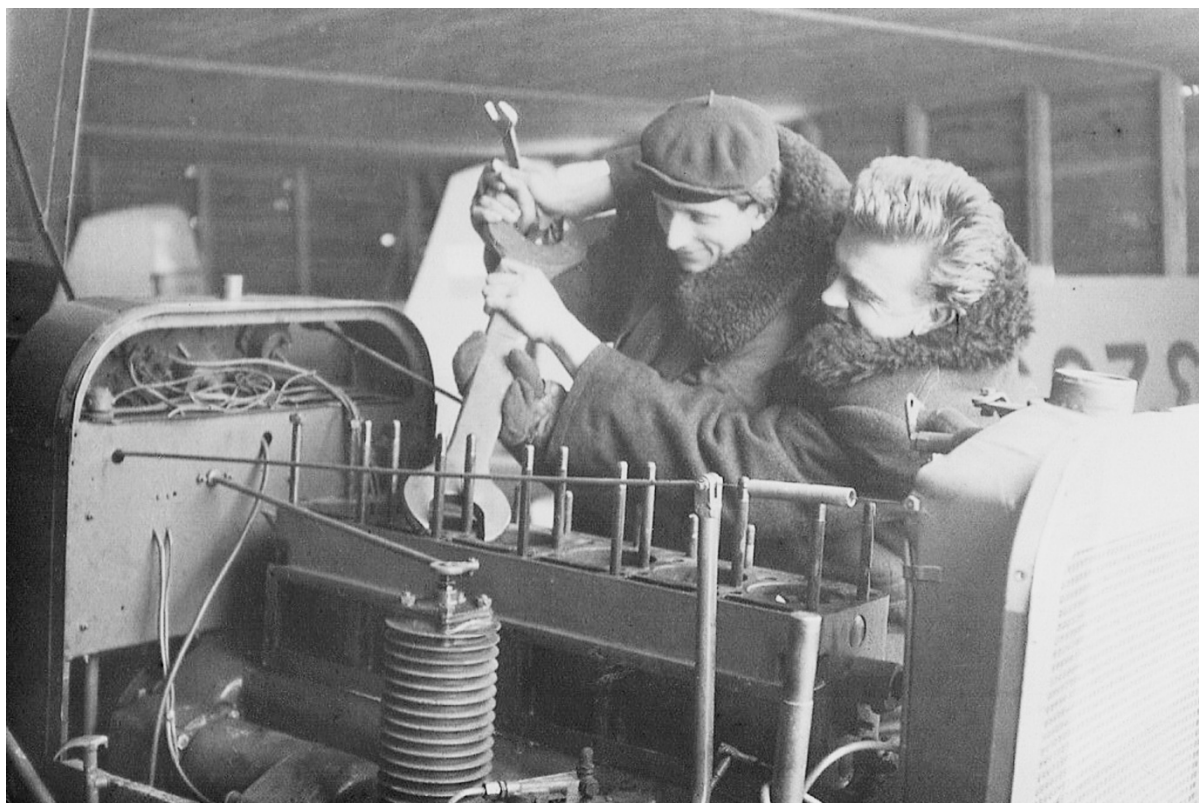
Získávání prostředků je někdy spojeno se značným množstvím potu, ale vzhledem k tomu, že na 'kolchoz' jako jinde nemáme bonitu a někdy ani čas, a že chceme létat, ne se dřít, jako se dřeme již od roku 1945, rádi nějakou tu kapku potu obětujeme, aby základ - peníze, byl co nejdříve a zbyl nám čas také na létání.

A co si přejeme do dalších let? Abychom se nemuseli v sezóně přetahovat o letouny, abychom ještě lépe využili jarní počasí, aby se množily dobré výkony, které se letos objevily. A abychom nyní, když přestala ta nejhorší práce s výstavbou letiště, měli všichni z našeho sportu to, co má přinášet - rekreaci!

Pro ty, kteří se nad naším letištěm v roce 1964 objeví: jestli jste si již zvykli na nový tvar serpentiny u letiště, zvyknete si jistě i na řadu chat, které nyní rostou v 'podhořanské rokli'. Lásky nezná mezí. A láska k létání se potáhne s našimi členy i do penze. I mladí se nakazili tímto zdravým bacilem a také oni si volí jako svoji rekreační oblast okolí letiště, na kterém tráví svůj nedělní volný den i dovolenou.

Těch 65 lidí, kteří si zvolili za svoje letiště v Podhořanech, se činí. A ne jen v rámci republiky. Po návštěvě soudruhů - plachtařů z NDR s rodinami v letošním létě a návštěvě polského plachtaře, který přistál při plnění úkolu u Pardubic po ulétnutí více než 500km se svou 'Fokou' a navštívil naše letiště, byla navázána spolupráce i na poli mezinárodním.

Škoda, že tolik překážek brání lepšímu rozvoji mezinárodního styku! Snaha i chuť do široké spolupráce na poli plachtění i chuť přinést osobní oběti ke zlepšení těchto styků zde jsou. Chce to jen pochopení!"



Na opravu navijáku máme skutečné „odborníky“; Nový Dvůr, listopad 1964