1965

1.ledna 1965

Posledním dnem minulého roku zanikla Státní letecká správa (SLS) a k 1.1.1965 ji nahrazují dvě nové instituce: Správa dopravních letišť (SDL) a Státní letecká inspekce (SLI). Činnost zejména té na druhém místě jmenované se přímo dotýkala sportovních letišť a pilotů a prvním krokem, kterým o sobě SLI dala vědět, byla výměna průkazů sportovních motorových pilotů. Jejich vydávání plně přešlo do gesce SLI, zatímco plachtařské průkazy mohl nadále vydávat Svazarm.

Jen pro zajímavost: průkaz způsobilosti sportovního pilota motorových letadel mohl získat uchazeč ve věku nejméně 17 let, zdravotně způsobilý, s úspěšně odlétanou osnovou základního výcviku, přičemž počet nalétaných hodin musel být nejméně 25. Jednalo-li se o uchazeče s průkazem pilota bezmotorových letadel, mohl se počet požadovaných hodin dle jeho schopností snížit až na 10!

5.ledna 1965

Naposledy se schází „stará“ Rada AK, aby prověřila splnění organizačních úkolů vážících se ke svolání VČS.

Dalo by se konstatovat, že s počátkem roku 1965 zavládla mezi členskou základnou aeroklubu optimistická atmosféra. Záruka, že zrušení letiště není na pořadu dne, daná garancí OV KSČ v Chrudimi, se zdála být dostatečně pevnou zdí, chránící existenci letiště před turbulencemi, které ve Svazarmu neustále probíhaly.

10.ledna 1965

Za účasti hostů mjr.Miloslava Medřického (náčelník OLPPS VčKV Svazarmu) a mjr. Jaroslava Paukerta (předseda OV Svazarmu Pardubice) se v I.patře restaurace „Letka“ v Pardubicích odehrála Výroční členská schůze aeroklubu.

Zprávu o činnosti aeroklubu, kterou přednesl předseda Rady AK Eduard Vršovský, se nesla v duchu kladného hodnocení a v podstatě kopírovala materiál nedávno zpracovaný Jaromírem Jeníkem a Josefem Voženílkem *(pozn.aut.: viz rok 1964)*.

Jediným, méně optimistickým aspektem činnosti aeroklubu v roce 1964 bylo konstatování, že mnozí z plachtařských žáků, kteří v minulém roce zahájili výcvik, své členství ke konci roku zrušili s tím, že v roce 1965 ve výcviku pokračovat nebudou. Současně bylo i dost chlapců, kteří již nastoupili nebo měli nastoupit vojenskou základní službu. Členská základna se tak zredukovala na 42 létajících členů.

Volba nové Rady AK a KRK: předseda - Vršovský, jednatel - Horešovský, hospodář - Matuška, starší instruktor - Riegr, propagandista - Voženílek, technik - Jeník, správce materiálu - Tichý, KRK: Klínský, Švabenský a Jurajda.

O příjemné vzrušení v sále se postaralo až přednesení zprávy o hospodaření, ve které bylo konstatováno, že díky brigádním činnostem si aeroklub stojí ekonomicky velmi dobře. I prognóza tvořená návrhem rozpočtu hospodaření na rok 1965 vyznívala příznivě a optimisticky.

Ve stejném duchu zazněly i příspěvky hostů, současně s ujištěním, že status letiště nebude v budoucnosti nikterak dotčen či ohrožen.

To dodalo členům nové síly a většina se jich opět začala s novým elánem věnovat pracím, které byly závěrem roku minulého tak trochu zanedbány. Týkalo se to zejména oprav a údržby letecké a pozemní techniky.

12.ledna 1965

Ke své prvé schůzi se schází nově zvolená Rada AK a s novým nadšením se pouští do práce. První v pořadí je zajištění dokončení oprav startovacích navijáků, automobilu Praga A-150 a organizační příprava „Leteckého plesu“ ve Svítkově (13.2.1965). Rada se rovněž zabývala rozšířením družebního styku s plachtaři Taucha-Lipsko (NDR) a návrhem Vladimíra Klínského na zřízení kuchyňky na ubytovně a umývárny za ní.

Podle plánu práce se má Rada AK scházet během prvého čtvrtletí roku 1x týdně, vždy v úterý, v zasedací místnosti OV Svazarmu v Pardubicích.

19.ledna 1965

Při druhém zasedání rady dochází k fyzickému předání funkce hospodáře, kdy agendu od Vladimíra Klínského přebírá opět Alfons Matuška. V této souvislosti je konstatováno, že k tomuto dni činí aktiva aeroklubu částku 27.872,82 Kčs a aeroklub není zatížen žádnými závazky či pohledávkami.

OLPPS VčKV Svazarmu zařazuje do nové systemizace pilotů motorového létání pouze piloty Vršovského a Jeníka, kterým je k výcviku přidělen jistý počet resursových hodin.

26.ledna 1965

Na schůzi Rady AK je konstatováno, že je nepojízdný nákladní automobil Robur (prasklé pero přední nápravy) a služební motocykl také odmítá poslušnost. S ohledem na zjištěné termíny oprav v zařízeních Svazarmu Rada AK rozhoduje o provedení oprav svépomocí.

Je podána informace, že po strastiplném shánění náhradních dílů se k úspěšnému konci chýlí aktivisticky prováděná GO sanity Praga A-150.

Na neděli 7.2.1965 je na letiště svolána pracovní povinnost k přípravě letiště a techniky na zahájení provozu.

Čáru přes rozpočet všem letuchtivým udělalo počasí, které plachtařům nadělilo nečekané překvapení v podobě poměrně vysoké sněhové peřiny. Tu zlomyslný vítr nafoukal k vratům hangáru tak, že jen odklizení návěje od vrat dalo takovou práci, že na ostatní činnost už nevybylo moc času.

Krom toho od OLPPS KV Svazarmu přišel přípis, že sportovní létání v rámci organizací Svazarmu je až do odvolání zakázáno.

Himr Jaroslav

Dost práce dalo odkopat zmrzlý sníh, aby se dala otevřít vrata hangáru!; Nový Dvůr, únor 1965

4.února 1965

V časopise **„Letectví + kosmonautika“** (tak nyní zní název přejmenovaných „Křídel vlasti“) **č.2/1965** vychází článek **M.Kobra - O službě dispečerské** (kráceno):

„Dispečerská služba. Mnoho se na ni žehrá, dochází k nedorozuměním, hlášením, výčitkám, neshodám, padnou někdy i ostrá slova. Jsem přesvědčen, že ve většině případů zbytečně, a že naše spolupráce by mohla být ještě lepší.

Podívejme se na naši praxi a skutečnost, i když chci hned na počátku zdůraznit, že VDS (Vojenská dispečerská služba) není jenom pro Svazarm, a že má i jiné - své vlastní úkoly. Situace aeroklubů je někdy velmi obtížná. Každý klub chce vyvíjet činnost, chce létat, nemá však možnosti, aby si svůj provoz zabezpečil vlastními prostředky. Závisí tedy na službě VDS, která - řekněme si to upřímně - by měla mnohem snadnější a klidnější službu, nebýt právě aeroklubů.

Situace v našem vzdušném prostoru, zvláště pak kolem větších měst, je značně složitá. Předpisy, které máme a které jsou dodržovány s většími či menšími úspěchy, s větší či menší odpovědností, jsou dosti náročné a některé nesprávně chápané - i v řadách členů aeroklubů. Z toho pak vyplývá mnoho a mnoho nedorozumění mezi členy a funkcionáři a mezi funkcionáři a dispečery. Domnívám se, že je nutné zamyslet se nad skutečností a pokusit se o novelizaci některých směrnic. Při tom je pochopitelně třeba dbát především na to, aby byla zachována bezpečnost ve vzdušném prostoru, ale také aby osádkám byly dávány maximálně přesné informace o počasí a poskytnuta osádkám jistota, že od stratu až do přistání někdo pečuje o jejich osud.

Pro to, aby tyto požadavky (z hlediska pilota) mohla dispečerská služba plnit, je třeba ji vytvořit podmínky - odstranit formálnost v plánování. Tak například: je nutné denně hlásit z každého letiště plánek zaměstnání na příští den. Domnívám se, že tento hovor je naprosto formální. V podmínkách našich aeroklubů není možno vytvořit takovou situaci, aby náčelník provozu věřil, že bude míz následujícího dne tolik a tolik startů motorových, bezmotorových a výsadek, takové a takové úkoly. Toto vše je závislé nejen na počasí, ale i na docházce členů a mnoha jiných faktorech. Podle mé zkušenosti je denní plánování provozu skutečně jen formálností.

Mnoho roztrpčenosti vzniká při plánování přeletů, zvláště pak přeletů bezmotorových. Dispečerská služba musí mít hlášeno vždy předem to, o čem se rozhoduje teprve na základě vývoje počasí. Když plachtař chce plánovat reálně a otálí s vyhlášením své disciplíny, vystavuje se riziku, že si nezajistí „pořadí“, neboť se velmi často stává, že když „vypukne počasí“, VSD nám nepřijímá plánky s tím, že je nadřízený orgán nestačí zpracovat. Nehledě k tomu, že i když plánky přijme, trvá to značnou dobu, než se získá povolení - pak již je po počasí nebo pozdě. Povolení k přeletu není tedy dáno zaplněním vzdušného prostoru, ale tím, že plánky není možno zvládnout administrativně-technicky. Abychom se těmto případům vyhnuli, plánujeme maximalisticky, tj. plánkem si včas zajistíme takový let, který v sobě zahrnuje všechny trojúhelníkové trati, přímé trati i trati s návratem. A teprve na základě vývoje si pak pilot určuje skutečnou letěnou trať. Jsme si vědomi toho, že plánujeme mnohdy zbytečně a nereálně, ale jsme tak nuceni právě proto, abychom včas získali povolení. Jinými slovy, plánujeme nemožné, abychom dosáhli možné.

Další skutečnost je ta, že plachtaře na přeletu nemáme možnost nijak ovlivnit ani my, ani VDS. Jsme odkázáni pouze na to, že pilot dodržuje dané pásmo, atd. Tím, že VDS má v takových přeletových dnech opravdu mnoho práce, stálo by snad za úvahu prozkoumat, zda toto pracovní zatížení nejen přináší nějaký užitek, ale zda vůbec užitek přinést může. Je pochopitelné, že orgány PVOS mají zájem o situaci ve vzduchu a nemohou připustit volné létání, ale jednoduchý plánek ve smyslu, že dnes v době od 9,00 do 18,00 plánují trať takovou a takovou pro 10 větroňů, by plně vyhovoval požadavku. A pořadové číslo? Vždyť každý letoun má svou imatrikulační značku a přistání hlásí obvykle na letiště startu. Domnívám se, že udávání typů a imatrikulačních značek do plánů je zcela zbytečné, neboť rozdíly mezi jednotlivými typy nemohou být rozhodujícím činitelem pro splnění cílů, pro které jsou žádány. Obávám se, že návrh zkráceného plánování narazí u některých orgánů na nepochopení, avšak stojí za úvahu přesvědčit se o užitku, jaký přináší podrobné plánování.

Odstraněním formálnosti bychom ušetřili nejen papír, ale hlavně čas odpovědným funkcionářům na VDS i dalších orgánech, jejich nervy - a možná, že pak by měli i větší možnost věnovat se těm otázkám, které pilota z hlediska bezpečnosti zajímají nejvíc: meteorologickým zprávám, povolení cílového letiště, atd.

Funkce pilota není vždy jen příjemným zážitkem, ale je to odpovědná práce a bez pozemního zabezpečení si někdy musí připadat jak armáda bez dobrého zázemí. A v tom by měl být pravý smysl a význam slova dispečer. Nebylo by správné tento význam zaměňovat za „evidenční středisko“. Vždyť na evidenci našich letů nezávisí naše bezpečnost, spíše však na správné, přesné a včasné předpovědi počasí. Nechtějme vidět v každém pilotu člověka, který by chtěl odcizit letoun, dejme jim víc důvěry! Nic na věci nezmění, že i v nedávné době došlo k úletům, koukol se najde všude! Je však třeba zvážit, zda náklady na protiopatření podobných případů jsou ekonomické. Ono se v našem

životě něco změnilo a myslím, že v aeroklubech je dostatečný počet odpovědných funkcionářů, kteří otázku bezpečnosti považují za samozřejmou.

Letectví v celém světě prodělává veliký rozvoj a ani u nás nemůžeme neustále létat podle směrnic, které se „narodily“ před deseti i více lety. Zkušenosti v našem životě ukazují, že směrnice a předpisy - byť dobře míněné - stále narůstají a narůstají, až se stávají brzdou dalšího vývoje. Vezměme si i my příklad a hledejme cestu, jak odbourat „papíroviny“ při zachování prvořadého požadavku bezpečnosti letu a vzdušného prostoru. Někdy méně (předpisů) znamená více (bezpečnosti)!

9.února 1965

Na Radě AK finišují přípravy „Leteckého plesu“ ve Svítkově. K tanci a poslechu je zajištěno hudební těleso pod vedením kapelníka Dubského, určena pořadatelská služba a nakoupeny ceny do tomboly.

Členem plachtařského odboru Krajské letecké sekce se stává Stanislav Horáček.

13.února 1965

Poněkud zklamáním pro pořadatele, kteří perfektně zabezpečili vloni velmi úspěšný „Letecký ples“ ve svítkovské restauraci „U Klapků“, byla letošní návštěvnost! I přes bohatou tombolu počet „plesajících“ zdaleka nedosáhl očekávání a čistý zisk z akce činil pouze 249,64 Kč.

16.února 1965

Další zasedání Rady AK. Tentokrát jsou „na stole“ otázky přípravy k imatrikulacím letadel, které, jak se již ukázalo jinde, bere nově zřízená instituce SLI smrtelně vážně a detailně. Bylo nutno zajistit výměnu několika nefungujících přístrojů, zejména variometrů a provést kompenzace kompasů.

Rada AK rozhodla i o stavebních úpravách v „kanceláři“ a skladu aeroklubu, kde doposud podlahu tvořila udusaná hlína. Proto bylo náplní prvních svolaných „materiálových dnů“ provedení betonáže podlahy v uvedených prostorách a posléze i položení linolea.

Byl řešen i komerční neúspěch „Leteckého plesu“ ve Svítkově a současně proběhla organizační příprava tradiční kulturní akce na Novém Dvoře - „Ples vousatých pánů a omašlených dam“.

Pozvánka opět nese charakteristické rysy umělecké tvorby pilota Čoudy

27.února 1965

Veselice v „hotelu Franc“ dopadla o poznání lépe než „akce Svítkov“. Bujaré veselí až do ranního kuropění posílilo aeroklubovou kasu o výtěžek ve výši cca 700,- Kčs. Bylo opět znát, že na vesnici si obyvatelstvo „kultury“ váží víc než ve městě!

1.března 1965

ÚV Svazarmu vydává novelu „Směrnice pro střežení letišť a výkon strážní služby na letištích Svazarmu“. Ve směrnici je kladen důraz zejména na zákaz fotografování a vstupu nepovolaným osobám.

Podle přísného výkladu této směrnice by asi nikdy na letišti v Novém Dvoře nemohl být hangárován motorový letoun!

3.března 1965

Nenápadně skryta v úvodníku **“Náš rozhovor nad závěry X.pléna“ v č.5/1965 „L+K“** jsou mimo jiné zaznamenána slova Jana Hoťka - člena předsednictva ÚV Svazarmu. Na otázku: „**Které úkoly X.plénum zdůraznilo pro letecký úsek?“,** odpovídá:

„Energičtěji však musíme postupovat tam, kde je naše činnost neefektivní nebo kde celospolečenské zájmy vyžadují jiná řešení. Máme ještě kraje, kde jsou naše letiště nevyužita a kde současně ani neexistuje předpoklad zintenzivnění činnosti. Přitom je v těchto oblastech nedostatek zemědělské půdy. Kromě toho je několik krajů, v nichž je hustota našich letišť neúměrná činnosti a proto se ukazuje účelné spojit dva nebo více aeroklubů. To je úkol, s nímž se naše krajské orgány musí vypořádat především!“

Těm členům aeroklubů celé republiky, kteří si pozorně úvodník přečetli celý, jistě zatrnulo. Zejména těm na území Východočeského kraje. Tam bylo aeroklubů stále přes dvacet!

9.března 1965

V tomto ovzduší zasedala Rada AK a řešila nepříjemnou skutečnost způsobenou poklesem stavu pilotů a tím členské základny vůbec. Nadřízeným orgánem „seškrcené“ kvóty příjmu nových žáků plachtařského výcviku a poněkud zanedbaný nábor nových plachtařů způsobil, že v roce 1965 do praktického leteckého výcviku bylo zařazeno pouze pět žáků: Baďura, Kosina, Krupařová, Peschke a Svoboda V.

Oprávněně se členové Rady AK počali obávat skutečnosti, že nízká členská základna by mohla nepříznivě zapůsobit v případě, kdyby opět došlo „k lámání chleba“. Proto vzniklo usnesení, které členskou základnu opticky navýšilo. Tím usnesením bylo založení odboru leteckého modelářství (raketoví a letečtí modeláři), které tak přineslo do organizace 45 dalších členů.

Tato volba nebyla náhodná. Raketoví modeláři byli soustředěni kolem bývalého člena aeroklubu plachtaře Františka Rumlera při ZO Svazarmu v pardubické Synthesii a jim se podařilo vyvinout, vyrábět a prorazit do distribuční sítě modelářských prodejen s raketovým motorkem určeným pro letecké modely Synjet S-1 (později i S-2). Aby tomu tak mohlo být, „raketýři“ využili uvolňující se podmínky pro malé podnikání, které začalo být povolováno při složkách organizací Národní fronty a při zmíněné ZO Svazarmu založili stejnojmenné účelové „hospodářské zařízení“, tedy HZ Synjet.

Tento model podnikání se zamlouval i členům Rady aeroklubu Jeníkovi, Klínskému a Švabenskému, kteří sdíleli obdobnou vizi jak vydělat pro aeroklub tolik potřebné finance. Bohužel, následující události roku tyto snahy poněkud přibrzdily, ale idea už spatřila světlo světa!

K členské základně aeroklubu mělo později přibýt ještě 15 plachtařů z letiště v Chotěboři, nad jehož existencí již byl vynesen ortel. Proto se v nejrůznějších elaborátech, které byly

v následujících měsících zpracovány, objevila čísla o členské základně, která kolísala od 90 do 120 členů.

(Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)

„O trochu dalšího vzruchu v proudu událostí se ´postaral´ Pepek Tichý. Opět se verbálně střetl s Vršovským, který při každé, i méně vhodné nebo spíš nevhodné příležitosti, se do nás (pozn. aut.: rozuměj stavebníků) *´navážel´ a kladl nám za vinu, že to či ono na letišti není v pořádku, nebo že je to či ono nutno udělat, ale my, že se staráme jen ´vo svý hrady´, maximálně o to, aby byl pojízdný Robur a traktor pro navážení našeho materiálu!*

No, a to Pepka ´nadzdvihlo´, protože právě dovezl na letiště poslední potřebné díly k opravě Robura, které s obtížemi posháněl, kde se dalo. S těžkým rozhořčením složil funkci v Radě AK a se slovy, která by se v písemné formě jen těžko dala reprodukovat, hrdě opustil jednání. Za Tichého funkci správce materiálu převzal Himr.“

A jak to doopravdy bylo s těmi „hrady“ v Mezihoří?

„Stavebníci“ se opravdu činili! Od minulého září dokázali udělat spousty práce, takže do jarního slunečního svitu se v rokli probouzela „chatová osada“, byť stavby byly zatím jistými dočasnými provizorii a čekala je postupná proměna.

Pohled na rodící se chatovou osadu. Chatky zleva: Klínský, Jurajda, Tichý; Mezihoří, březen 1965

24.března 1965

Automobil Praga A-150 je konečně způsobilý provozu! A proto, že jeho oprava proběhla v režii aeroklubu a Svazarm nestála ani korunu, žádá Rada AK náčelníka OLPPS VčKA Svazarmu, aby povolil jeho výjimečné používání v případě nutného zabezpečení pozemních zpětných transportů. To proto, že se na období 24.5. - 7.6.1965 plánuje sportovní soustředění a počítá se s mnohými přelety a tím pádem i s vyššími nároky na pozemní transporty.

28.března 1965

Je svolána členská schůze a z jejího jednání vyplývá požadavek upravit pro letošní rok úhrady za letovou činnost, protože ekonomická bilance aeroklubu je nad očekávání dobrá. Členský příspěvek sice zůstává ve výši 300,- Kčs, ale každý plachtař má k dispozici zdarma na tento rok 50 navijákových startů, 3 aerovleky, veškeré zpětné transporty (ať vzduchem či po zemi) a 15 letových hodin. Nad toto penzum je ponechána úhrada stejná jako v roce minulém.

Žáci „elementárky" taktéž platí členský příspěvek ve výši 300,- Kčs, ale celá související letová činnost je pro ně zdarma, a to až do doby vykonání pilotní zkoušky.

Členská schůze vyhověla požadavku AK Chrudim a v rámci konání plachtařského sportovního soustředění umožní sportovní vyžití jeho 10 členům. Ti pak recipročně posílí pořadatelský sbor, který byl Okresním výborem Svazarmu Pardubice opět vyžádán k zajištění holických mezinárodních závodů v motokrosu.

Současně s členskou schůzí všichni létající absolvovali školení z nového předpisu o létání a byli přezkoušeni.

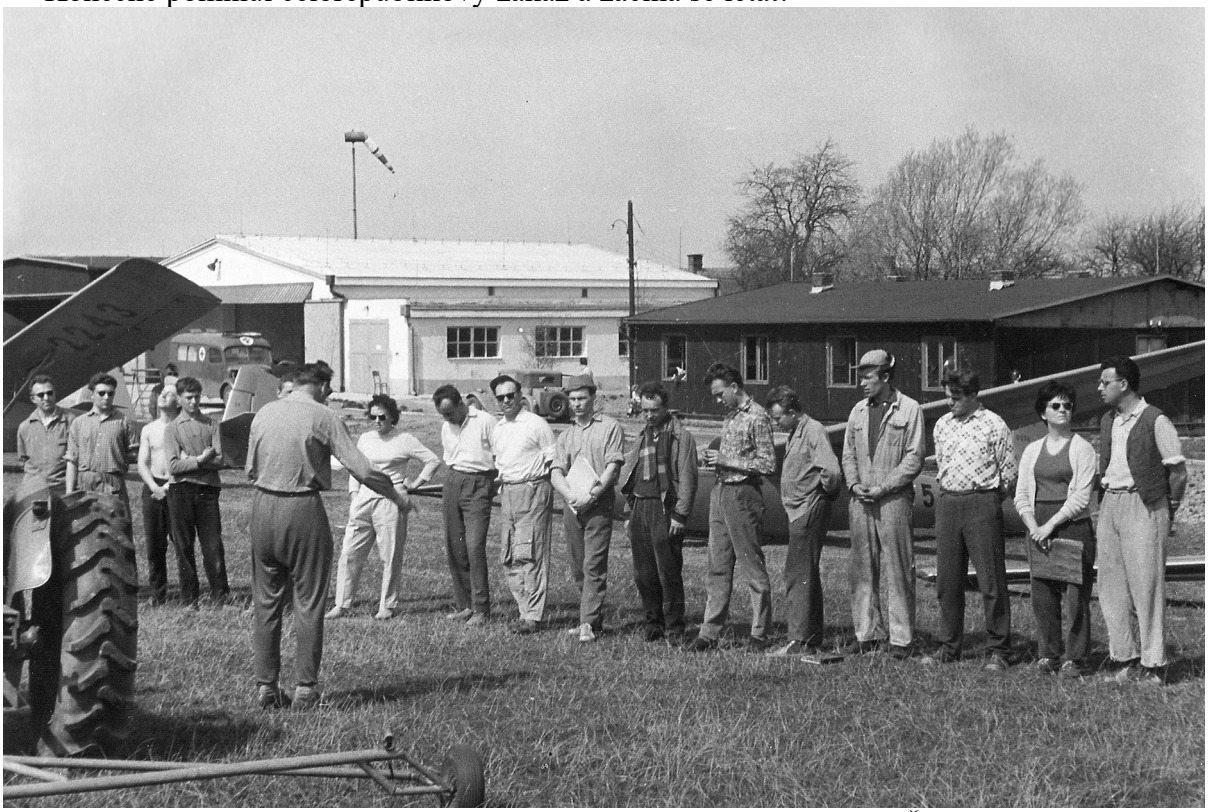
Dále byla na požadavek Rady AK zřízena nová funkce - správce budov. Jejím výkonem byl pověřen František Pletánek.

1.dubna 1965

V platnost vstupuje „Předpis o provádění a řízení leteckého provozu a výsadkové činnosti v aeroklubech Svazarmu" (vydalo: OLPPS ÚV Svazarmu, P-1).

4.dubna 1965

Konečně pominul celorepublikový zákaz a začíná se létat!



„Rozkaz" před zahájením letového dne. Zleva: Josef Tichý, Ladislav Šatný, Miroslav Keslar, Jan Svoboda, ???, Naděžda Vršovská, Vladimír Klínský, Alfons Matuška, Jan Kazda, Ladislav Čermák, Stanislav Horáček, Vladimír Ruml, Miloslav Heřmánek, Stanislav Moravec, Míla Jeníková, Jaromír Jeník, zády: Eduard Vršovský;

Nový Dvůr, duben 1965

Prvý letový den se k „rozkazu“ dostavilo 22 pilotů, pokračováků a žáků. Příležitost k letům dostávají „dvojsedadlovky“ - jeden L-13 (OK-9848) a tři VT-109 (OK-2243, OK-3253, OK-4165) a na navijáku se létají přezkušovací a opakovací lety v péči instruktorů Jeníka, Riegra, Špryňara, Štrycha a Vršovského.

Motoroví piloti (Jeník, Špryňar, Pletánek a Vršovský) absolvují během dne v Chrudimi přezkoušení pod dohledem zástupce SLI.

6.dubna 1965

Podhořany dne 6.dubna 1965.

Smlouva o zužitkování travnaté plochy letiště Svazarmu v Podhořanech.na r.1965.

Smlouva je uzavřena mezi aeroklubem Svazarmu Podhořany, jakožto uživatelem plochy, a JZD 19.prosinec Podhořany, zužitkovatelem travnatého porostu letiště.

Vzhledem ke zvýšení péče o travnatou plochu letiště, zavazuje se JZD 19.prosinec Podhořany, že bude každoročně plochu připravovat t.j. dle možností přihnojovat umělými hnojivy, případně močůvkování. Dále bude JZD provádět senoseč a sklizeň otavy v agrotechnických lhůtách.

V podzimních měsících bude porost spásán pasením dobytka z farmy v Novém Dvoře.

JZD bude společně se Svazarmem pečovat o cesty vedoucí přes letiště tak, aby nebyly vyježděny traktory nové cesty. JZD je povinno opravit rozbité cestyy a nové cesty, které vznikly tím, že traktoristé JZD jezdili mimo cesty, které jsou úředně uznané - do 30.dubna 1965. JZD bude kromě shora uvedených povinností též plochu vláčet a smykovat, případně válcovat lučními válci.

Se strany Svazarmu bude nutné, aby cesty, vzniklé připrovozu letadela při dopravě lana od navijáku, se nemnožily a byly používány stávající.

Členům Svazarmu se ukládá, aby při zaplétání lan byly odpady pečlivě sezbírány, aby nebylo způsobeno hynutí dobytka z tohoto důvodu.

Celková výměra letištní plochy se zastavěnou plochou t.j. s komunikací, hangáry a ubytovnami činí 28 hektarů.

JZD 19.prosinec Podhořany se zavazuje uhradit sklizeň z letištní plochy aeroklubu Svazarmu Podhořany částkou 7.000,- Kčs.

Tuto částku poukáže JZD na konto aeroklubu.

Toto ujednání vstupuje v platnost dnem 15.4.1965.

Za JZD 19.prosinec Podhořany
s.Hlušička St. - předseda

Za aeroklub Svazarm Podhořany
s.Vršovský Eduard - předseda

Jednotné zemědělské družstvo „19. prosinec“ v Podhořanech okres Chrudim

SVAZ PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDOU AEROKLUB PODHOŘANY KRAJ VÝCHODOČESKÝ

Smlouva s JZD; Nový Dvůr, duben 1965

Týž den zasedá i Rada AK. V diskusi přišel na přetřes dosavadní systém získávání finančních prostředků. Získané zkušenosti dokazovaly, že do budoucna zřejmě asi nebude možné příliš spoléhat na příjmy z kulturních akcí, sklizně sena, stejně tak jako na příjmy ze sběru druhotných surovin, zejména železa, protože všechny složky Národní fronty měly ve svých programech sběr a odevzdávání druhotných surovin jako jeden z bodů své ekonomiky.

V globálním měřítku se tak mnohdy stávalo, že jednu neděli v honbě za starým železem vesnici proslídili hasiči (tehdy požárníci), druhou neděli pro změnu sportovci, třetí neděli se o úspěch snažili třeba rybáři nebo myslivci. Zkrátka, hutě si přicházely na své, ale spolkovým organizacím se příjmy z těchto činností krátily neb staré železo počalo být vzácností jako lanýže v lese.

Takže pro aeroklub se jako ekonomicky nejvýnosnější dál jevilo zabezpečování pořadatelských služeb při sportovních akcích pořádaných Svazarmem a brigádnická činnost nejrůznějšího charakteru opřená zejména o fyzickou práci.

Ale protože se psal rok 1965, kdy ve společnosti se počalo zvolna „oteplovat" a proti dogmatickým padesátým létům se společnost, byť nadále ovládaná zastánci ortodoxního komunismu, posunula dál i v oblasti ekonomické, začal tak vznikat prostor pro drobné podnikání zejména v segmentu služeb či zakázkové výroby.

Jak bylo již řečeno, myšlenka vlastního podnikání aeroklubu přímo na letišti v oboru kovoobrábění nedala spát hlavně Jeníkovi, Klínskému a Švabenskému. Jejich vizi nahrávala skutečnost, že nyní se na letišti nacházely ne zcela využité prostory (zděná dílna u nového hangáru, garážový trojbox) a ekonomická pravidla života aeroklubů nastavená Svazarmem dávala jistou možnost jejich využití pro komerční účely. Zatím však chyběly (pomineme-li nákladní automobil Robur) výrobní prostředky.

A tak padlo rozhodnutí odkoupit od Kovopodniku Pardubice za 350,- Kčs (!) zánovní soustruh. Záměrem bylo zahájení drobné zakázkové kovovýroby, ale zatím vše bylo pouze v rovině ideového návrhu.

10.dubna 1965

Po vzoru OLPPS VčKA jsou i v aeroklubu zavedena tzv. IMZ (Instrukčně-metodická zaměstnání). Týkala se instruktorů a jejich posláním mělo být zkvalitňování činnosti instruktorského sboru, jeho odborných znalostí a politické způsobilosti.

(Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)

„Díky ´kvalifikaci´ Vršovského, který si přisvojil právo IMZy svolávat a vést, stala se jejich hlavní náplní zejména politická agitace a jejím prostřednictvím i nenápadné vyřizování si osobních účtů.

To tentokrát postihlo ´rebela´ Tichého. Ten v jistém slova smyslu stál v čele ´budovatelů chatové osady´, ale dosud měla jeho rodina zázemí v jedné místnosti ubytovny. Pravda, tlak na ubytování, zejména ze soboty na neděli, byl někdy enormní a někdy na všechny případné žadatele včetně instruktorů nevybyla postel, proto na IMZu padlo Vršovským iniciované rozhodnutí, že jedna místnost bude napříště vždy rezervována pro instruktory. To byl pádný argument, proti němuž bylo nemožné najít obranu, a tak Tichý musel do týdne místnost vyklidit."

17.dubna 1965

Místo Vršovského do Hradce Králové na IMZ OLPPS VčKA Svazarmu odjíždí Standa Horáček a Rada AK vyčkává se svým mimořádným zasedáním jeho návratu. Dostává se jí pak informace, že náčelník OLPPS Medřický na závěr zasedání pronesl tato slova:

„Soudruzi, usnesení stranických orgánů se bojím opakovat, budete s ním včas seznámeni. Budou se rušit letiště!"

Medřický nic nekonkretizoval, snad to ani sám v ten moment nevěděl, ale Rada AK nepocítila znepokojení. Vždyť za námi stojí OV KSČ v Chrudimi!

20.dubna 1965

Bez žádného velkého vzrušení se konala další plánovaná řádná schůze Rady AK. Její členové snad byli trochu zaskočeni informací, že se bude konat výměna všech leteckých průkazů, i těch, jejichž evidence i nadále byla v kompetenci Svazarmu. V souvislosti s ustavením nového kontrolního úřadu (SLI) to sice bylo chápáno jako celkem logický krok, ale vědomi si skutečností z let minulých, kdy obdobné administrativní úkony bývaly často zneužity k politickým čistkám, narůstala obava z dalšího poklesu členské základny.

Na základě výzvy OLPPS VčAK byly odeslány přihlášky ke Krajské navigační soutěži v motorovém létání na typu Z-126. Soutěžní dvojice měli tvořit: Voženílek + Jeník, Pletánek + Špryňar, Vršovský + Vojtíšek. *(pozn.aut.: Bohužel, o tom, zda se soutěž uskutečnila a jaké byly výsledky našich „borců“ se nedochoval jediný záznam.)*

Na letiště byl dodán „generálkovaný“ motor do navijáku H-2 č.212, a přestože původní motor prošel přes zimu střední opravou a byl schopen další služby, bylo nařízeno motory vyměnit a původní dodat do opraven v Trenčíně. A to do termínu 25.4.1965! Další zbytečné práce navíc se ujal Pavel Aubrecht s kolektivem a termín se mu podařilo dodržet!

Rozčarování však přišlo posléze, když se zjistilo, že dodaný „generálkovaný“ motor má prasklý blok válců a při dalším bližším ohledání se dalo usuzovat, že tzv. GO pravděpodobně spočívala pouze v tom, že blok motoru byl natřen hliníkovou barvou a víko ventilů černou barvou. Na podanou reklamaci prostřednictvím technika OLPPS VčKA Svazarmu se nikdo neobtěžoval odpovědět, a tak nezbývalo nic jiného, než zjištěné závady postupně opravovat. Do léta byl naviják H-2 č.212 uschopněn a v provozu odzkoušen. Po té byl zakonzervován a dál sloužil jako rezerva navijáku H-2 č.263.

Navijákař Vladimír Hájek; Nový Dvůr, duben 1963

27.dubna 1965

Od osmé hodiny ranní probíhají na letišti v Novém Dvoře imatrikulační prohlídky letecké techniky, k nimž se komise SLI dostavila „v plné parádě“ a pod heslem „nové koště dobře mete“ se pustila do jednotlivých letounů.

Budiž ke cti všem členům aeroklubu, kteří se na přípravě imatrikulací podíleli, že komise SLI, až na drobné závady nic neobjevila a se zjevnou nechutí do úředního protokolu musela poznamenat, že o techniku je pečováno dobře.

Následné zasedání Rady AK naplánovalo termín dalšího soustředění v termínu 7.6.-20.6.1965 a týdenní soustředění pro žáky v době 9.7.-18.7.1965

Oznámení OLPPS ÚV Svazarmu, že na dny 1. a 9.května je vyhlášen celostátní zákaz sportovního létání, už bylo vzato na vědomí jako nutný kolorit. Krom toho aeroklub čekal v Pardubicích prvomájový průvod a devátého se jel v Holicích motokros!

A protože z Chotěboře přišla informace, že místní aeroklub vyšle jako výpomoc pořadatelské službě při motokrosu cca 35 lidí, je OV Svazarmu v Pardubicích nahlášen celkový počet 90 pořadatelů.

4.května 1965

V prostorách pardubické restaurace „Letka“ se schází všichni přihlášení k pořadatelské službě v Holicích, včetně zástupců skupin z Chrudimi a Chotěboře. Na brífinku jsou rozděleny konkrétní úkoly a způsob zajištění dopravy, kterou organizuje OV Svazarmu Pardubice.

Dá se konstatovat, že i s přispěním členů AK Chrudim a AK Chotěboř obstála pořadatelská služba při seriálu MS v motokrosu opět na výbornou!

Z hlediska letových činností to sice byl ztracený den, ale jak výše uvedeno, byl celostátní zákaz, tak to letce až tak „nebolelo“. O to cennější pak byl moment, kdy na konta aeroklubů byly připsány alikvotní částky zisku z pořadatelské činnosti.

11.května 1965

OLPPS VčKV Svazarmu vydává zákaz provozu těm letištím východočeského kraje, která dosud prokazatelně neprovedla školení a přezkoušení z nového předpisu P-1.

Ačkoliv na letišti v Novém Dvoře k tomu došlo již 28.3.1965, nadřízený orgán tuto skutečnost neakceptoval a nařídil školení opakovat.

Rada AK, krom lektorů, ustavila i „zkušební komisi“ ve složení: Riegr, Tichý, Vršovský a stanovila datum školení a přezkoušení na 22.5.1965 s tím, že ten, kdo se školení nezúčastní či neabsolvuje přezkoušení, nemá povolenu další praktickou leteckou činnost.

Současně Rada AK uvolnila Stanislava Horáčka z funkce předsedy plachtařského odboru a na tento post jmenovala Vlastislava Štrycha.

15.května 1965

Další „letištní“ svatba! Své ano před zákonným zástupcem státu prohlašují plachtaři Jana Kvapilová a Vladimír Ruml.

26.května 1965

PODHOŘANY A MLÁDEŽ

Když Podhořanští v roce 1945 začínali, neměli kluzáky, letiště, ani hangáry a klubovny. Všechno si zřídili vlastním přičiněním a život aeroklubu šel potom rychle kupředu. Rok od roku byla jeho činnost mnohostrannější a stále náročnější; v minulém roce naléta-li plachtaři v Podhořanech přes 11 000 km – byla to vůbec nejúspěšnější sezóna.

Ani letos nechtějí zůstat nic dlužni bohaté tradici svého aeroklubu. Vytvářejí si pro to příznivé podmínky. V polovině dubna měli již na svém letošním kontě pět letových dnů.

Avšak největší chválu zasluhují Podhořanští za cílevědomou práci s mládeží. Při aeroklubu pracují již sedm roků dva leteckomodelářské kroužky, které vedou soudruzi Vršovský (předseda aeroklubu) a Tichý. V krajském kole STM členové kroužků zaslouženě obsadili čestná místa. Nemyslete si však, že vedoucí mladým leteckým modelářům všechno promyslí a propracují až do detailů. Takové pojetí práce s mládeží zde již před lety zavrhli jako škodlivé. Kdepak by potom bylo místo pro iniciativu a tvůrčí samostatnost? Proto také činnost v kroužku neznamená pro ně utloukat v mladých lidech smysl pro techniku nebo ctižádost přijít s vlastními nápady. Mladí letečtí modeláři v Podhořanech nejednou dokázali, že mají dost fantazie a nápaditosti; potřebují jen praktické rady, které usměrní jejich tvůrčí elán do správných kolejí. A tak se členové aeroklubu starají o mladé letecké modeláře co nejlépe, s vědomím, že jim z nich určitě vyroste několik budoucích plachtařů.

V. K.

Bylo otištěno v „L+K“ č.11/1965

Nikomu na letišti autorská značka V.K. nic neříkala a Vladimír Klínský se k autorství nehlásil. I obsahově byl článek poněkud nadsazený a poněkud mimo realitu, ale co, byla to svým způsobem reklama a ta se vždycky může hodit!

Začala přeletová sezóna. Jak už jsem v předchozích řádcích zmínil, pro toto období se nedochovala letová dokumentace (Hlavní kniha letů), takže uváděné údaje je třeba brát s jistou rezervou, nicméně jako určité vodítko posloužila „Kniha rozkazů“ či některé dochované „Zápisníky letů“

Standa Horáček váhou své osobnosti vypomáhá při údržbě „vlečné“ Z-226B OK-KMW; Nový Dvůr, květen 1965

27.května 1965

Jsou naplánovány přelety na stokilometrovém trojúhelníku pro piloty Voženílka, Šatného, Horáčka, Beneše a Himra. Otázkou však je, zda se ten trojúhelník doopravdy letěl.

Ještě malá poznámka k plánování. Plachtařské přelety bylo v této době už možné plánovat přímo v den letu, což byl ve zkostnatělém systému ŘLP neskutečný krok vpřed. Samozřejmě, také to ovšem neznamenalo, že k plánovanému letu vždy muselo být vydáno povolení!

Každý mimoletištní let motorového letounu však musel být naplánován i nadále den předem a před vlastním letem musel být vojenským řízením letového provozu ještě znovu povolen a byla mu přidělena tzv. „pořadová“, což bylo čtyřmístné číslo. Jím se letoun (pokud byl vybaven radiostanicí) hlásil. Jelikož dosud radiostanic bylo v letounech jako šafránu (o větroních nemluvě), musel pilot po přistání na cílovém letišti většinou podat hlášení vojákům telefonicky, což někdy byl docela „oříšek“ a zdroj nepříjemností.

A pak tu byl ještě jeden fenomén - „místní burnus“. Ten v rámci jedné služby vojenského řízení letového provozu umožňoval „motorové“ lety (tím pádem i převleky) mezi blízkými letišti bez plánování, ale na výhradní jednotlivé povolení. (Ale to také nemuselo být pokaždé vydáno!)

30.května 1965

Odvážnější plachtaři naplánovali dvousetkilometrovou trojúhelníkovou trať s otočnými body Křižanov a Ústí n.O. Nejdál se dostal Horáček (VT-16 OK-2414), ten přistál po letu trvajícím 2:18 hod. do terénu u obce Korouhev poblíž Jimramova, Šatný (L-13 OK-3814) sedl za 1:54 hod. na letišti v Křižanově. Poslední „dvoustovkář“ Vršovská (L-13 OK-9848) za 1:39 hod. doletěla pouze na letiště ve Skutči, jaksi hodně daleko od plánovaného kursu.

Ti méně odvážní plachtaři si dali za cíl oblet trojúhelníku 100km s otočnými body Skuteč a Přibyslav. Ani jim se nijak zvlášť nedařilo: Aubrecht (VT-425 OK-5322) doplachtil za 1:04 hod. pouze do Skutče. Ještě „hubenějšího“ výsledku dosáhl Beneš (VT-425 OK-5320); ten byl za 1:06 hod. pouze v Chrudimi.

Posledním, kdo se ten den pokusil něco uletět, byl Himr, jenž měl v plánu Poličku s návratem (100 km). Ani jemu se nedařilo a na letišti v Poličce přistál po letu trvajícím 1:52 hod.

Na „místní burnus“ si tak dosyta zalétali vlekaři Jeník, Pletánek a Vršovský s nově přidělenou vlečnou „mašinou“ Z-226B OK-KMW.

7.června 1965

Začíná plánované soustředění sportovců a pilotů pokračovacího výcviku. Do začátku prázdnin však chybí ještě skoro celý měsíc a to značně poznamenává účast. Ani počasí dvakrát nepřeje, čili, moc se nelétá.

16.června 1965

Tento den je výjimkou, počasí jak malované! Je sice všední den, středa, ale na letišti je dostatek lidí, kteří jsou schopni svým kolegům, pilotům-sportovcům Šatnému a Keslarovi zabezpečit jejich pokus o přelet na trojúhelníkové trati Podhořany - Skuteč - Přibyslav - Podhořany.

Šatný letí s L-13 OK-3814, Keslar s VT-425 OK-5322 a oba vzorně spolupracují, takže nebylo divu, že oba trať s úspěchem zdolali. Čas jejich letu sice nebyl rekordní, ale byly to letos první dvě splněné disciplíny.

20.června 1965

Opět je naplánována „dvoustovka“ s OB Křižanov a Ústí n.O. a opět se nikomu nedařilo. Štrych (L-13 OK-9848) po 1:50 hod. letu přistál do terénu poblíž Nového Města na Moravě při cestě do Křižanova, Šatný (L-13 OK-3814) po téměř pěti hodinách boje a obletu obou otočných bodů sedá na letišti ve Vysokém Mýtě. Vršovská (VT-16 OK-2414) dosáhne prvého otočného bodu, ale při letu ke druhému sedá v čase 3:26 hod. na letišti v Poličce.

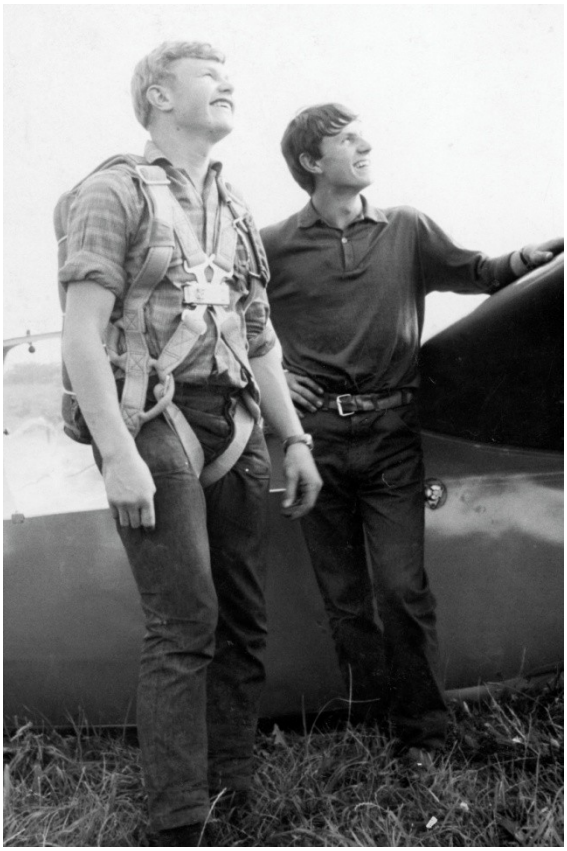
Ještě hůře se dařilo Čermákovi (VT-425 OK-5320) a Voženílkovi (VT-425 OK-5322), kteří zvolili oblet otočných bodů v opačném pořadí. Tak se stalo, že Voženílek přistál v Chrudimi (čas 0:57 hod.) a „Čouda“ ve Skutči (1:15 hod.).

Tradiční „stovku kolem komína“ (OB Skuteč a Přibyslav) si naplánoval Aubrecht (VT-125 OK-0744), ale asi ani on nepřinesl bohu Thermoskovi dostatečnou oběť, protože po 1:02 hod. letu nasadil na přistání v Chrudimi.

28.června 1965

Na základě dosažených výsledků v loňském roce uděluje OLPPS ÚV Svazarmu pilotům Horáčkovi, Šatnému a Štrychovi oprávnění k přeletům do ciziny! Tedy přesněji, do Maďarské lidové republiky a do Polské lidové republiky.

Nutno podotknout, že jmenovaní nedostali nikdy ani šanci ono povolení využít.



Zleva: Vladimír Hájek, Jaroslav Mercl; Nový Dvůr, červenec 1965

3.července 1965

Je sobota, na kterou svolala Rada AK členskou schůzi. Počasí je neletové a to snad bylo příčinou, že na schůzi se dostavila jenom hrstka těch nejvěrnějších.

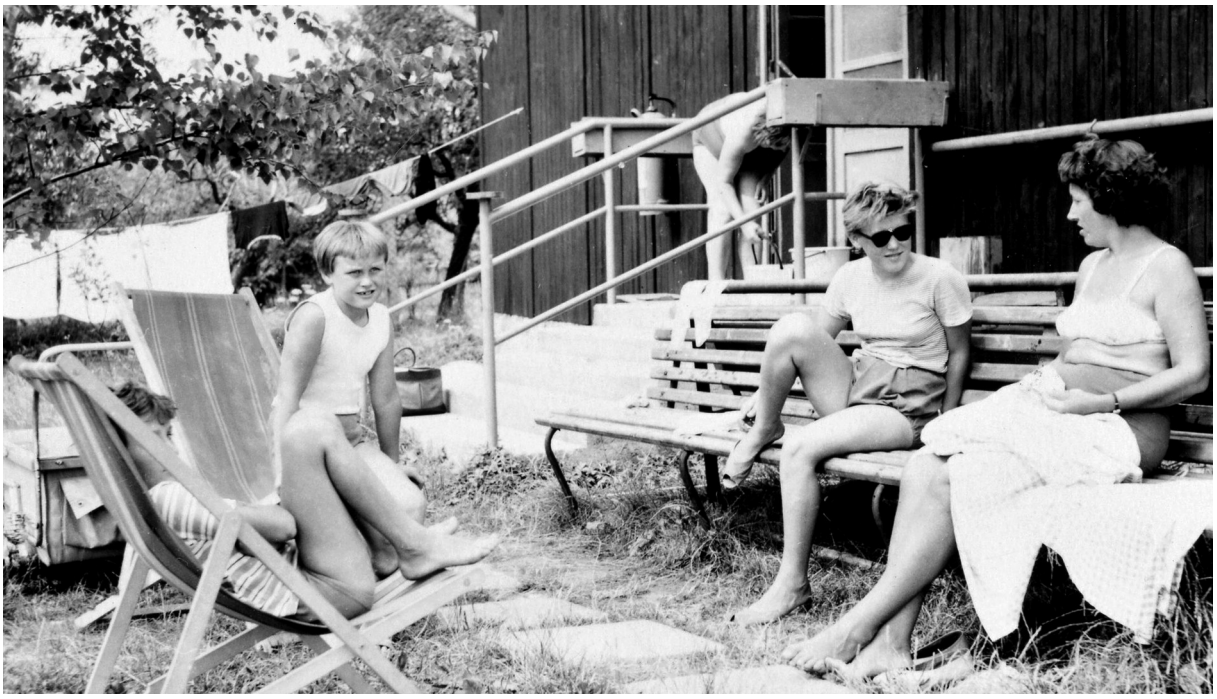
Programem schůze bylo organizační zajištění soustředění žáků a seznam prací, které by se měly během prázdninového období vykonat.

Valná většina z onoho mála přítomných nabylo dojmu, že snad kvůli práci na létání ani nevybude čas.

9.července 1965

Zahajuje devítidenní soustředění plachtařských žáků, ke kterému je zajištěno stravování (dovoz obědů). A protože žáků není mnoho (starší žáci: Horešovský, Mercl, Heřmánková a Peschke; noví žáci: Baďura, Kosina a Krupařová), přidávají se k nim i „pokračováci“ Hájek, Kadlec a Štěňha. Na starost je má instruktor Riegr, který od náčelníka Vršovského pro účely soustředění „fasuje“ 10ks lopat, 10ks košťat a 5ks krumpáčů.

Zdá se, že i počasí se umoudřilo a nastalo to pravé prázdninové léto. Na letiště přijely celé rodiny plachtařů a bylo družno a veselo. „Kulturním“ centrem letiště se staly schody do baráku.



Dámská „beseda“. Zleva: Alena Vojtíšková, Libuše Vojtíšková, Eva Tichá, Jaroslava Vojtíšková, Jiřina Matušková; Nový Dvůr, červenec 1965

Siesta u Blanika; Nový Dvůr, červenec 1965

13.července 1965

Po aeroklubech se opět začínají šířit zvěsti o rušení letišť, které klidu nepřidávají. Proto zasedá Rada AK a rozhoduje o vyslání delegace k předsedovi KV Svazarmu plk.Doležalovi.

Delegaci tvoří předseda Rady AK Vršovský, předseda ZO Svazarmu Heřmánek a k návštěvě nejvyšší krajské instance se uvolil i, právě na podplukovníka povýšený, předseda OV Svazarmu Pardubice Paukert.

Přestože delegace byla k předsedovi KV Svazarmu včas a řádně ohlášena, až na místě obdržela sdělení, že neočekávané pracovní zaneprázdnění „šéfa kraje“ audienci neumožní, nechť se dotyční se svými strastmi obrátí na náčelníka OLPPS VčKV Svazarmu mjr.Medřického! Tak se i stalo.

Ať si byl Paukert teď hodnostně vyšší než Medřický, nic konkrétního z něj nedostal. Buď měl Medřický od svých přímých nadřízených přísně nařízeno držet „bobříka mlčení“ nebo doopravdy nic nevěděl.

Takže informační mise vyzněla naprázdno, ale Paukert ujistil funkcionáře letiště, že i nadále trvá podpora nejen ze strany OV KSČ v Chrudimi, ale nyní i OV KSČ Pardubice a OV Svazarmu Pardubice nevyjímaje. A to jsou přeci dost vysoké karty! Nebo snad ne?

Ještě týž den je Rada AK s výsledkem jednání seznámena a snad možná ve falešné euforii rozhodla, že veškeré finanční náklady odboru motorového létání (konkrétně pilotů Vršovského, Jeníka, Voženílka, Špryňara i Pletánka) půjdou na vrub aeroklubové kasy, protože ti všichni piloti jsou vlekaři a vlastně poskytují plachtařům službu, tak si je musíme hýčkat!

Z kusých záznamů o letovém provozu toho dne ještě lze dovodit, že Šatný plánoval „stovkový trojúhelník“, ale zda jej letěl, toť otazník.

22.července 1965

I k tomuto dni existuje pouze záznam o podání plánu ke „stovkovému trojúhelníku“ pro piloty Riegra, Šatného, Beneše, Aubrechta a Lýra. Jiné podrobnosti však nejsou známy.

26.-31.července 1965

Pro velký počet mimořádných leteckých událostí v aeroklubech vydal ÚV Svazarmu na tuto dobu zákaz létání. Současně svolal aktivy zástupců všech aeroklubů podle oblastí, na nichž byli přítomní seznámeni s rozborem letošních mimořádných událostí a s opatřeními, která mají zajistit bezpečný provoz na letištích Svazarmu a omezit možnost vzniku leteckých nehod na minimum.

Počala tak praxe, že když si někde někdo „nabral hlínu do nosu“, tak do vyšetření a rozboru mimořádné události nelétala celá republika.

1.srpna 1965

Proto je opět svolána členská schůze. Je proveden rozbor mimořádných událostí a ti, kdož jej absolvovali, opět mohou do vzduchu.

5.srpna 1965

Plán přeletu na 100km trojúhelník podávají Aubrecht, Bednář, Vršovská a Čermák (L-13 OK-9848). Ten dosáhl vzdálenosti 72 km. U ostatních není známo, jaké výkony piloti dosáhli či zda vůbec letěli.

Stojící zleva: Karel Bednář jr., Karel Bednář sen., Eduard Vršovský, Anežka Bednářová, ???; v podřepu zleva: Pavel Bednář, Václav Jandl, Luboš Bednář; Nový Dvůr, srpen 1965

8.srpna 1965

Z tohoto dne, kdy se opět plánoval „stovkový trojúhelník“, se zachovalo o něco více informací. Čermák, který na L-13 OK-3814 ulétl vzdálenost 65 km, Horáček (VT-425 OK-5322) přistál ve Skutči, ostatní borci (Himr - VT-425 OK-5320, Bednář - L-13 OK-9848 a Klínský - VT-16 OK-2414) „popadali“ v Chrudimi. Voženílek, který si na trať připravil VT-7 OK-0816, raději na trať ani neodešel a poletoval na dohled domovského letiště.

Nakládání trupu VT-425 OK-5322; Horní Bradlo, 12.8.1965

12.srpna 1965

V plánu je „třístovka“ s OB Medlánky a Šumperk. Startují na ni Horáček (VT-16 OK-2414), Vršovský (L-13 OK-9848), Vršovská (L-13 OK-3814) a Špryňar (VT-7 OK-0816). „Dvoustovku“ Podhořany - Křižanov - Moravská Třebová - Podhořany hodlá pokořit Aubrecht (VT-425 OK-5320), „stovku“ s OB Přibyslav a Skuteč letí Himr (VT-425 OK-5322) a Vojtíšek (VT-125 OK-0744).

Jediný, kdo odešel na trať, byl Horáček. Ten po 2:15 hod. letu přistál v Medlánkách. Ostatní se „potloukali“ v okolí Železných hor a postupně přistávali na domácím letišti.

Až na Himra! Ten v prostoru Horního Bradla točil na minimální rychlosti v malé výšce nepatrné stoupání a stalo se, co se stát muselo.

Slabý poryv větru vykonal dílo zkázy a Himr v pádu ze zatáčky po křídle „zahučel“

do lesa. Stáli při něm všichni svatí! Pilot nezraněn, zato větroň byl dost zle pochroumán. Výsledkem pádu do lesního porostu bylo poškození obou křídel a zlomená výškovka. Trup větroně jako zázrakem z havárie vyšel vizuálně prakticky bez šrámu!

Na korbě Josef Vojtíšek, dole zleva: Vladimír Hájek, ???; nakládání VT-425 OK-5322; Horní Bradlo, 12.8.1965

Mimořádnou událost Vršovský řádným služebním postupem nahlásil a očekávalo se, že vyšetřovací komise vyrazí na místo havárie.

Ta však již někde v terénu šetřila jiný „karambol“, kde došlo k újmě na zdraví, a protože Himr nedošel pražádné zdravotní úhony a chyba pilota byla zjevná, tak byl vydán pokyn k převezení větroně na letiště. Protokolárně šetřit se bude zítra!

Tak se i stalo. Při vyšetřování Himr sice plně doznal svoji vinu, ale neopomněl zdůraznit, že je členem pléna OV KSČ a okresní velitel „Lidových milicí“!

Tím vyšetřování vzalo poněkud jiný „směr“ a po ujištění, že sám plně nahradí veškeré náklady spojené s opravou „Šohaje“, vyšetřovací komise spokojeně odjela domů a letišti ani nevydala zákaz létání!

Větroň byl neprodleně odvezen do „léčebny“, ale tam jeho zevrubná prohlídka odhalila dosud skrytá poškození, zejména v oblasti centroplánu, drobné praskliny byly shledány i na trupu v oblasti ocasních ploch.

(pozn.aut.: Větroň VT-425 OK-5322 prodělal prakticky GO a do provozu se vrátil až v říjnu r.1966.)

15.srpna 1965

Máme sice o aeroplán méně, ale hlavní je, že můžeme létat dál!

Dvojice Horáček+Hájek (L-13 OK-9848) a Štrych+Svoboda (L-13 OK-3814) mají naplánovánu opět „dvoustovku“ Podhořany - Křižanov - Moravská Třebová - Podhořany, stejně jako Vršovská (VT-16 OK-2414) a Beneš (VT-425 OK-5320), kteří ji ale chtějí letět v opačném pořadí otočných bodů.

„Stovku kolem komína“ (Podhořany - Přibyslav - Skuteč - Podhořany) hodlá pokořit Riegr s VT-125 OK-0744. Výsledek byl: Horáček+Hájek v Ústí n.O., Štrych+ Svoboda ve Vysokém Mýtě a Riegr v Chtěboři. Vršovská a Beneš na přelet ani neodešli.

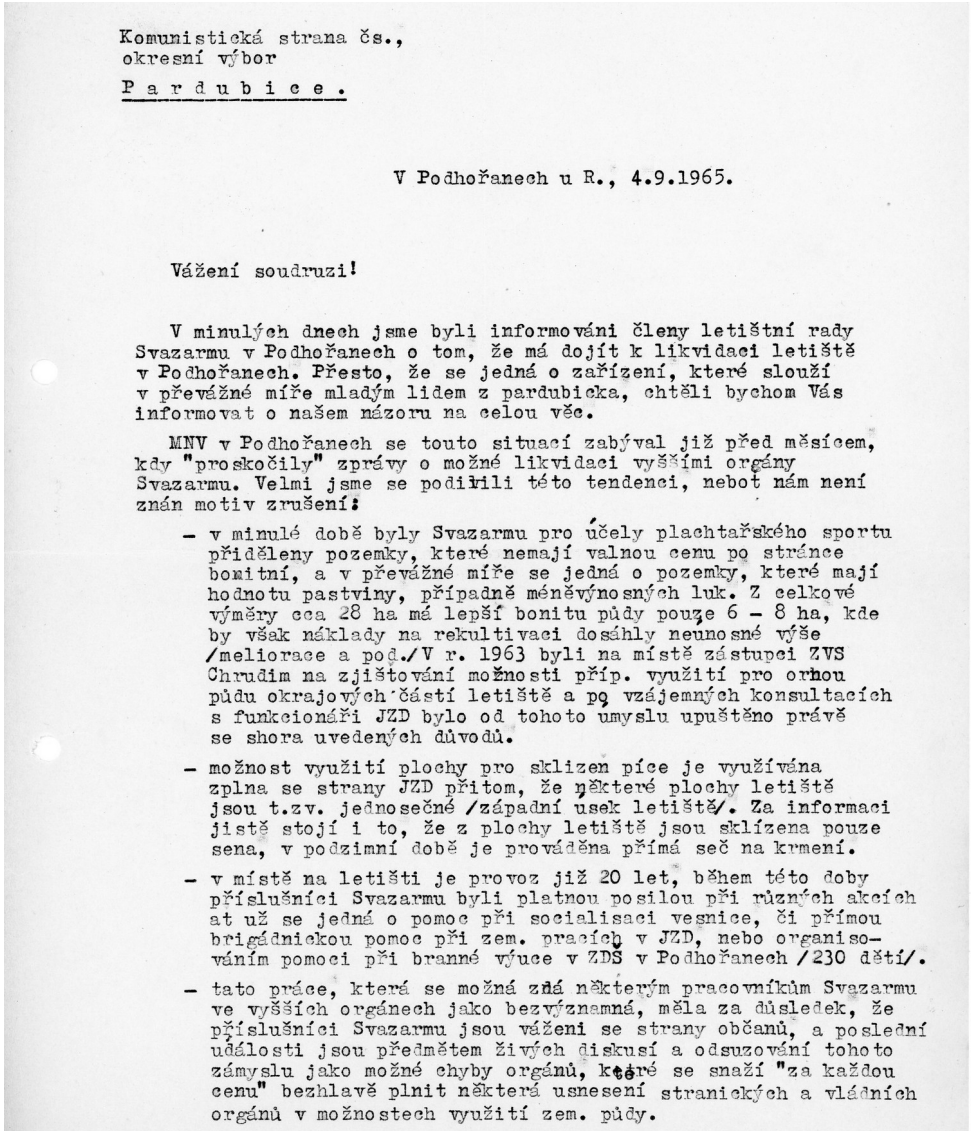
Ač byl na období prázdnin plánován skutečně intenzivní provoz, realita byla jiná. Celostátní zákazy a nepříliš příznivé počasí si vybraly svou daň. Za tyto dva měsíce bylo realizováno pouhých 22 letových dní, což se projevilo na kvalitě výcviku, zejména „elementárky“. Z kvarteta letošních žáků těsně po zahájení praktického výcviku „vypadl“ Kosina, který se svými kritickými připomínkami k organizaci letových dní znelíbil náčelníkovi Vršovskému a jeho zásluhou mu byla rozhodujícími orgány vystavena „stopka“.

Kosinu, tentokrát ze zdravotních důvodů, záhy následovala Krupařová a osamocený Baďura se nedostal dál než k úloze 2/1.

4.září 1965

Přichází Jobova zvěst - činnost letiště se ruší k 31.12.1965! Takovou zprávu přiváží předseda Rady AK Vršovský z dopoledního zasedání OLPPS VčKA Svazarmu. Všichni jsou v šoku.

Členové Rady AK burcují členskou základnu a svolávají na 5.9.1965 mimořádnou členskou schůzi. Vršovský běží dolů do Podhořan a daří se mu přimět předsedu a tajemníka MNV k sepsání tohoto dopisu, adresovanému OV KSČ v Pardubicích:



Komunistická strana čs.,
okresní výbor
P a r d u b i c e .

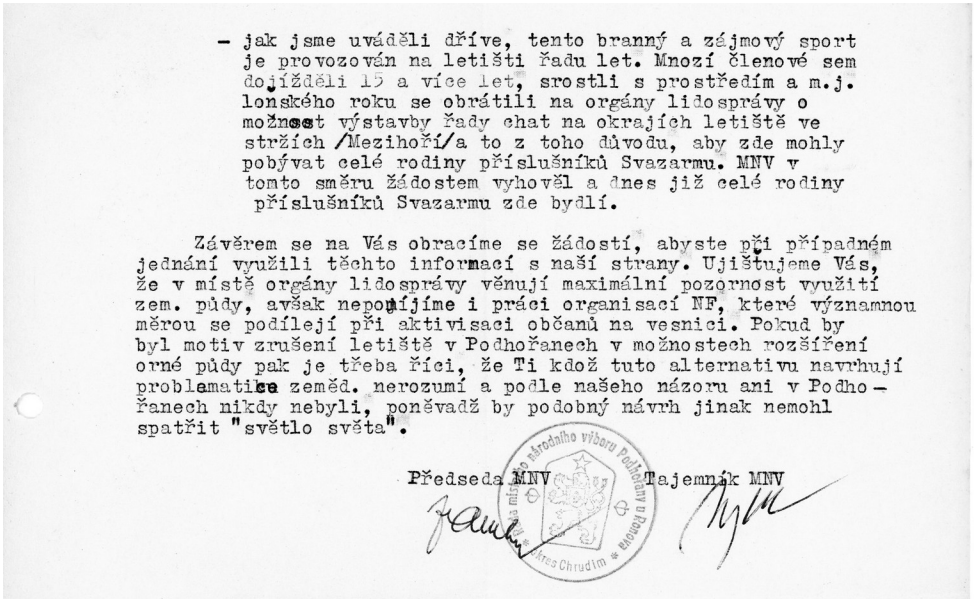
V Podhořanech u R., 4.9.1965.

Vážení soudruzi!

V minulých dnech jsme byli informováni členy letištní rady Svazarmu v Podhořanech o tom, že má dojít k likvidaci letiště v Podhořanech. Přesto, že se jedná o zařízení, které slouží v převážné míře mladým lidem z pardubicka, chtěli bychom Vás informovat o našem názoru na celou věc.

MNV v Podhořanech se touto situací zabýval již před měsícem, kdy "proskočily" zprávy o možné likvidaci vyššími orgány Svazarmu. Velmi jsme se podivili této tendenci, nebot nám není znán motiv zrušení:

- v minulé době byly Svazarmu pro účely plachtařského sportu přiděleny pozemky, které nemají valnou cenu po stránce bonitní, a v převážné míře se jedná o pozemky, které mají hodnotu pastviny, případně méněvýnosných luk. Z celkové výměry cca 28 ha má lepší bonitu půdy pouze 6 - 8 ha, kde by však náklady na rekultivaci dosáhly neunosné výše /meliorace a pod./ V r. 1963 byli na místě zástupci ZVS Chrudim na zjišťování možnosti příp. využití pro orbou půdu okrajových částí letiště a po vzájemných konsultacích s funkcionáři JZD bylo od tohoto umyslu upuštěno právě se shora uvedených důvodů.
- možnost využití plochy pro sklizen píce je využívána zplna se strany JZD přitom, že některé plochy letiště jsou t.zv. jednosečné /západní usek letiště/. Za informaci jistě stojí i to, že z plochy letiště jsou sklízena pouze sena, v podzimní době je prováděna přímá seč na krmení.
- v místě na letišti je provoz již 20 let, během této doby příslušníci Svazarmu byli platnou posilou při různých akcích at už se jedná o pomoc při socialisaci vesnice, či přímou brigádnickou pomoc při zem. pracích v JZD, nebo organisováním pomoci při branné výuce v ZDŠ v Podhořanech /230 dětí/.
- tato práce, která se možná zdá některým pracovníkům Svazarmu ve vyšších orgánech jako bezvýznamná, měla za důsledek, že příslušníci Svazarmu jsou váženi se strany občanů, a poslední události jsou předmětem živých diskusí a odsuzování tohoto zámyslu jako možné chyby orgánů, které se snaží "za každou cenu" bezhlavě plnit některá usnesení stranických a vládních orgánů v možnostech využití zem. půdy.



– jak jsme uváděli dříve, tento branný a zájmový sport je provozován na letišti řadu let. Mnozí členové sem dojížděli 15 a více let, srostli s prostředím a m.j. loňského roku se obrátili na orgány lidosprávy o možnost výstavby řady chat na okrajích letiště ve stržích /Mezihoří/a to z toho důvodu, aby zde mohly pobývat celé rodiny příslušníků Svazarmu. MNV v tomto směru žádostem vyhověl a dnes již celé rodiny příslušníků Svazarmu zde bydlí.

Závěrem se na Vás obracíme se žádostí, abyste při případném jednání využili těchto informací s naší strany. Ujišťujeme Vás, že v místě orgány lidosprávy věnují maximální pozornost využití zem. půdy, avšak nepomíjíme i práci organisací NF, které významnou měrou se podílejí při aktivisaci občanů na vesnici. Pokud by byl motiv zrušení letiště v Podhořanech v možnostech rozšíření orné půdy pak je třeba říci, že Ti kdož tuto alternativu navrhují problematice zeměd. nerozumí a podle našeho názoru ani v Podho – řanech nikdy nebyli, poněvadž by podobný návrh jinak nemohl spatřit "světlo světa".

Předseda MNV Tajemník MNV

5.září 1965

Přestože mimořádná členská schůze byla narychlo svolaná, dostavila se do zasedací místnosti OV Svazarmu Pardubice většina členské základny, nechyběl ani předseda OV Svazarmu Pardubice pplk.Paukert.

Ze vzrušeně probíhajícího zasedání byla vypracována a na adresu OV KSČ Pardubice doručena tato žádost o pomoc:

Titl

Okresní výbor KSČ

Pardubice

Podhořany 5.9.1965.

Dnešního dne se konala na letišti v Podhořanech členská schůze Aeroklubu Podhořany.

Členstvo bylo seznámeno s výsledky instrukčně metodického zaměstnání /IMZ/ náčelníků na KV Svazarmu v Hradci Králové dne 4.9.1965. Tohoto zasedání se zúčastnil s. Vršovský, předseda Aeroklubu Podhořany.

Z rozhodnutí členské schůze aeroklubu se obracíme na Vás s dopisem ve kterém se snažíme seznámit Vás s vývojem situace v Aeroklubu, s názory členstva a naší činností.

Letiště Podhořany má 56 aktivně létajících členů / 8 žáků, 37 sportovců v pokrač. výcviku, 11 instruktorů, 2o členů raketových modelářů a 25 leteckých modelářů. Celková základna tedy činí lol členů aeroklubu.

Veškerou práci letiště řídí rada aeroklubu ve spolupráci se ZO Svazarmu, která je založena rovněž na našem letišti. Všichni členové našeho aeroklubu jsou členy ZO a kromě letecké činnosti plní i úkoly, které vyplývají z činnosti ZO Svazarmu, která je jednou z aktivních organisací OV Svazarmu v Pardubicích.

Přes značnou pracovní i finanční náročnost na zajištění činnosti naší ZO vyrovnala se naše organisace v termínu s členskými příspěvky.

Činnost našeho aeroklubu, která představuje roční náklady cca 7o.ooo,- Kčs, je velmi náročná na řízení a organisaci práce. Je třeba si uvědomit, že značná část členů věnovala organisaci létání a výstavbě letiště veškerý volný čas. Finanční prostředky pro leteckou činnost získáváme brigádnickou prací, která je společensky dosti významná, protože např. v uplynulém roce jsme uskutečnili některé stavební akce, které podniky nemohly uplatnit u žádného dodavatele / např. družstvo KOVO Urbanice, Kovopodnik Pardubice atp/.

Nebudeme podrobně rozepisovat naši činnost a výsledky, které jsme dosáhli. Přikládáme jen pro dokreslení situace "Zprávu o plnění usnesení okresní konference Svazarmu v Pardubicích" za loňský rok, která byla předložena OVS a schválena. Podotýkáme jen, že je to zpráva ZO Svazarmu našeho aeroklubu a nepostihuje tudíž práci s organisací let. výcviku a finanční hospodaření. Soudruzi, budte tak laskavi a věnujte čas na přečtení této zprávy a nšeho dopisu.

V našich řadách je 15 členů strany a ostatní soudruzi jsou členy ČSM. Jak mají přihlížet klidně tomu, když v jedném týdnu jsou seznámeni s usnesením KV KSČ, že letiště Podhořany má výhled a rušit se nebude / toto usnesení obdržel jak OV Svazarm tak OV KSČ v Pardubicích/, když za týden po návštěvě gen.por. Hečko v Hradci Králové vyjde nový návrh, který usnesení ruší.

Nám je již rok známo, že se má v kraji zrušit 9 letišť. I když máme i k tomu své připomínky, nechápeme proč na území bývalého pardubického kraje se ruší letiště Polička, Skuteč, Podhořany, Přibyslav, Choceň, Ústí n/Orlicí, Chotěboř, a na území bývalého hradeckého kraje zůstávají klidně letiště, které mají daleko horší podmínky pro bezmotorové létání, prakticky jedno vedle druhého / Dvůr Králové, Jaroměř, Jičín, Hořice, Nové Město n/Metují, Vrchlabí/.

Myslíme si, že toto nemá s politkou strany nic společného a zavání to lokálním patriotismem.

Zaráží nás i to, že při projednávání posledního návrhu v Hradci Králové se jednání na KV KSČ zúčastnil jen s. Bulant a gen.por. Hečko a náčelník oddělení LPPS KV Svazarmu mjr.Medřický byl na tomto jednání "nežádoucí".

Celkově vypadá podle našeho názoru situace tak, že zájmová činnost mladých lidí, svazáků a komunistů, kteří ve svém volném čase mají vůbec o něco zájem a vykonávají pro společnost další práci při brigádách / i když pro získání prostředků pro svou činnost/ je některým pracovníkům Svazarmu a nadřízených složek lhostejná, protože oni nikdy nic za co nebyli placeni nepováděli. Také o této činnosti nic nevědí a nemají k ní žádný vztah.

O výchově mladých lidí a o jejich získání pro nějakou zájmovou činnost asi umíme psát jen v novinách.

Promiňte nám, jestli je náš tón příliš trpký, ale ono tady nejde nic vysvětlit.

Místní národní výbor Podhořany o pozemky ani budovy nemá zájem, J Z D rovněž ne. Naše spolupráce s nimi je velmi dobrá a navíc naši členové pomáhají místní škole při výchově mládeže v zájmových kroužcích.

Vojenský útvar užívá letiště pro výcvikové účely. Půda je pro zemědělské účely nevhodná, JZD má ze 28 ha letiště krmivo, v okrese zůstalo letos neobděláno 160x více půdy než je výměra našeho letiště, které neleželo ladem; lol "zapálených" lidí ztratí důvěru v nadřízené orgány, další desítky lidí / rodiče, známí, spoluzaměstnanci, přátelé/ budou rovněž překvapeni co těch lol lidí komu udělalo, co je na jejich práci a činnosti tak špatného a jistě to " posílí " jejich důvěru ke Svazarmu. Víme, že lol lidí nedělá společnost, ale nedivíme se tomu, že se z celé řady našich občanů, kteří mají obdobné zkušenosti, z jiných úseků lidské činnosti, stávají sobci, kteří se starají jen o sebe a nemají důvěru k ničemu.

Soudruzi, Pardubice byly kolébkou létání v československu. Ze řad aeroklubu vzešla celá řada pilotů, kteří bojovali v zahraničí i těch, kteří jsou příslušníky našeho vojenského letectva.

Letiště Podhořany je posledním výcvikovým zařízením pro sportovní létání v Pardubicích - v Pardubickém okrese a jak je z dřívějšího patrno i jedním z posledních v bývalém pardubickém kraji.

Obracíme se na Vás se žádostí. Pomozte nám při žádosti o revisi rozhodnutí o rušení letiště Podhořany. Přijďte mezi nás, seznámit se s názory členů aeroklubu. Pomozte zabránit likvidaci sportovního létání v Pardubicích.

S pozdravem

SVAZ PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDOU
AEROKLUB PODHOŘANY
KRAJ VÝCHODOČESKÝ

Kolektiv plachtařů
aeroklubu Pardubice - letiště Podhořany

Stejnému adresátovi je ještě téhož dne odeslán dopis:

Podhořany 5. 9. 1965

Okresní výbor KSČ

P a r d u b i c e

Vážení soudruzi, podáváme Vám informaci ve věci využití zemědělské půdy letiště Svazarmu v podhořanech u Ronova nad Doubravou.

Letiště Svazarmu v Podhořanech je využívámo pro bezmotorové létání a naše JZD využívá plochu jako pícninářskou základnu. Sklízíme převážně jenom seno a druhá podzimní sklizeň jest sečena na krmení.

Pokud se týká bonity půdy jest tato nevhodná pro zemědělské obdělávání, ornice jest velmi nízká vlivem rovnání letištní plochy která byla v minulosti upravována. dále jsme se přesvědčili o kvalitě pozemku v současné době kdy jsou prováděny v okrajích plochy geologické sondy.
V roce 1963 se jednalo o obdělávání letištní plochy na ZVS v Chrudimi a na místě byla provedena prověrka komisí složená ze zástupce ZVS předseda MNV a předseda JZD a agronom. Bylo zjištěno,že by bylo velice nákladné zužitkování půdy, bylo by nutné provést rozsáhlá meliorační opatření a ve valné míře provedena navážka ornice.

Tato prověrka ukázala a mi pracovníci JZD v Podhořanech potvrzujeme,že letištní plocha jest plně využita tím,že jest z letiště sklízeno seno při kterém nám výdatně pomáhají sami příslušníci letiště Svazarmu.

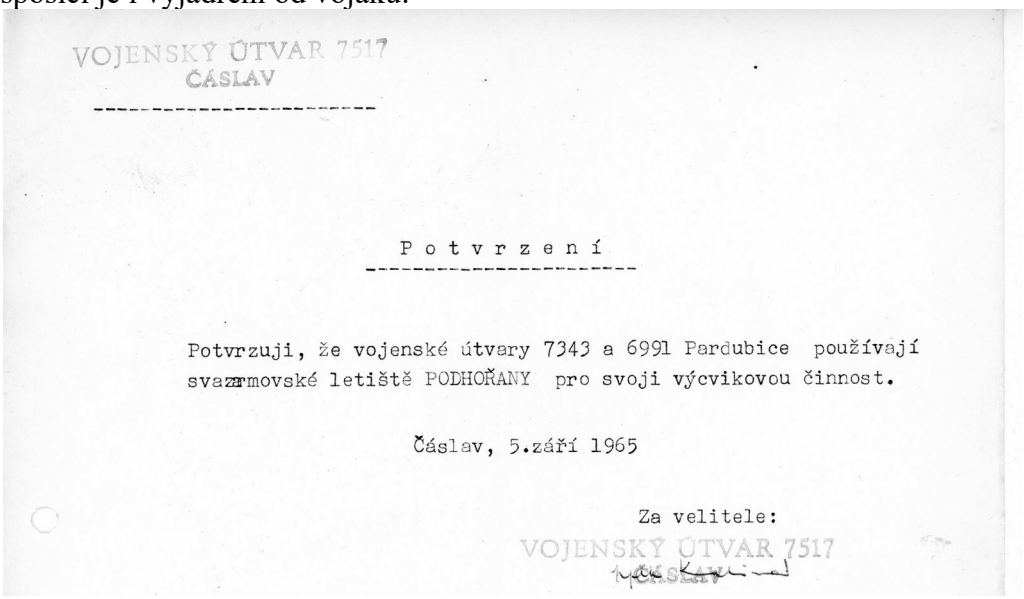
Věříme,že naše připomínka bude brána v úvahu aže k likvidaci tohoto zařízení v žádném případě nedojde.

Čest práci

předseda JZD Podhořany :

Jednotné zemědělské družstvo
„19. prosinec"
se sídlem v Podhořanech u Ronova
okres Chrudim

K disposici je i vyjádření od vojáků:



VOJENSKÝ ÚTVAR 7517
ČÁSLAV

Potvrzení

Potvrzuji, že vojenské útvary 7343 a 6991 Pardubice používají svazarmovské letiště PODHOŘANY pro svoji výcvikovou činnost.

Čáslav, 5.září 1965

Za velitele:
VOJENSKÝ ÚTVAR 7517

Možná, že někdo očekával od OV KSČ Pardubice rychlou reakci. Zejména „straníci“ věřili, že „všemocný“ okresní výbor vyvine horečnou aktivitu a spustí soukolí šetření, které zastaví „páchání zjevné křivdy“. Nic takového se však nestalo, ba co víc, nikdo z „potentátů“ ani telefon nezdvihl, natož aby někdo na poníženou supliku písemně reagoval.

Počalo období nejistoty, které se výrazně projevilo tím, že na letiště začalo jezdit méně a méně pilotů. Pravda, nadšení žáci byli vždy v převaze, ale i těch začalo ubývat, protože se moc nelétalo (v září 1965 se uskutečnily pouze tři letové dny - 9., 12. a 18.).

Václav Špryňar; Nový Dvůr, září 1965

Dost bylo těch, včetně náčelníka Vršovského, kteří odevzdaně složili ruce do klína se slovy, že nemá cenu nic dělat, když se letiště zruší! Naštěstí, mimo řady funkcionářů-skeptiků stáli zejména Riegr, Špryňar, Klínský, Švabenský a Jeník. Stále vyvíjeli organizační aktivitu a snažili se na letišti „udržet život“ co to šlo.

10.září 1965

Další dopis, který stylizoval „Timofej“ Jeník, odchází na tyto adresy: Antonín Novotný - president ČSSR, Otakar Šimůnek - poslanec NS, ÚV KSČ, gen.por. Josef Vosáhlo - náměstek ministra národní obrany, PVOS a letectvo - časopis, Obrana lidu - časopis:

Svaz pro spolupráci s armádou
Aeroklub - P o d h o ř a n y

Pardubice, 10.září 1965

Věc: Žádost o revizi rozhodnutí o zrušení letiště Svazarmu Podhořany

Vážení soudruzi !

Členové Aeroklubu Podhořany, rada Aeroklubu a výbor ZO Svazarmu na letišti v Podhořanech se na Vás obracejí se žádostí o prověření všech důvodů, které vedly k rozhodnutí o zrušení letiště Aeroklubu Podhořany.

V úvodu bychom chtěli upozornit na "Usnesení předsedníctva ÚV-Svazarmu" č.7/64 z 15.7.1964 o způsobech realizace dosavadních usnesení orgánů Svazarmu o letecké a parašutistické činnosti kde se na str.8 říká: ".... 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 v celostátním měřítku nebyl překročen počet 67 letišť. Ostatní letiště pokud jsou ve správě Svazarmu zrušit a předat k zemědělskému využití". Dále se na str.6 říká: "Vysvětlení " k těmto pokynům říká: " Letiště určená ke zrušení n e j s o u v š a k u r č e n a j m e n o v i t ě . J m e n o v i t é u r č e n í j e p o n e c h á n o k r a j s k ý m v ý b o r ů m . A to jednak proto, aby bylo reprezentováno právo krajských orgánů - ovlivnovat maximální měrou dislokaci letišť svého kraje, jednak proto, že krajské orgány znají dokonale situaci a podmínky svého kraje". Tolik z usnesení ÚV Svazarmu. Posuďte dále sami, jak je plněno.

Létání v Podhořanech má bohatou tradici, vždyť první lety na kluzácích a větroních zde byly prováděny již v létech 1934. V době okupace využívala terén k výcviku při svahovém létání nacistická organizace "NSFK". Po osvobození byl na letišti zřízen výzkumný tábor MNO a později plachtařská škola HIBV při MNO a konečně po zrušení aeroklubů Pardubice, Čáslav a Přelouč, přešly do Podhořan členové těchto klubů. Jádro členů je z Pardubic a také býv.Východočeský Aeroklub Pardubice organizoval první soustavné létání a začal s výstavbou objektů na dnešním letišti v Podhořanech. Tradice létání v Pardubicích má konečně jak známo hlubší kořeny, protože byly kolébkou létání - ing.Kašpar a Čihák. Z řad pardubického Aeroklubu vzešla celá řada pilotů, kteří bojovali v zahraničních armádách a ~~jx~~ v současné době slouží v řadách Čsl.vojenského i civilního letectva(např.Klempíř, Slavíček Sládeček a jiní). V současné době je letiště jediným plachtařským

výcvikovým zařízením pro mládež okresu Pardubice i když po územní reorganizaci leží cca 200 m za hranici okresu Chrudim. Veškerou činnost na letišti řídí rada Aeroklubu a výbor ZO složené ze zkušených pracovníků, kteří ve většině případů pracují v letectví již 20 let a mají bohaté zkušenosti, stovky nalétaných hodin a věnovali organizaci a výcviku létání a výchově mládeže veškerý volný čas, často na úkor svých rodin. Všichni členové Aeroklubu jsou členy ZO Svazarmu na letišti, která patří mezi nejlepší ZO okresní výboru Svazarmu v Pardubicích.

V současné době má Aeroklub následujícím členskou základnu která vykonává svoji činnost podle své odbornosti na letišti.

Létající členové	62 + 15 od 1.1.1966 z letiště Chotěboř.
letečtí modeláři	42
raketoví modeláři	20

Celkem má Aeroklub 124 členů a od 1.ledna 1965 bude mít celkem 139 členů.

Létající členové jsou rozděleni na 13 instruktorů, 53 sportovců a pilotů pokračovacího výcviku a 11 žáků(počet je uvažován včetně 15 členů z Chotěboře).

Aeroklub pracuje od založení Svazarmu v r.1953 jako výcvikové zařízení OV Svazarmu v Pardubicích, kde jeho členové organizují každoročně v zimní přestávce pravidelné školení nových mladých zájemců o letecký sport s průměrnou účastí 40-50 členů kroužku,(1962-1963 105 členů). Na úseku masově branných sportů prováděl Aeroklub každoročně několik akcí se zapojením školní mládeže z okolí a Pardubic a učňů ze střediska Kovolisu ve Vrdech. Například v uplynulém roce uspořádala rada Aeroklubu a ZV Svazarmu pro 60 školáků ZDŠ Vrdy branné odpoledně se střelbou ze vzduchovky, orientačním pochodem a na závěr s předvedením ukázek leteckého výcviku. Totéž bylo provedeno pro 60 učňů prvního ročníku ZUŠ Kovolis Vrdy jako závěr pochodového cvičení. Kromě toho byla organizována exkurze s besedou na téma: Práce Svazarmu" pro pionýrskou organizaci ZDŠ Stankova ul.Pardubice, kde 2 z našich instruktorů (Tichý, Klinský) pracují jako vedoucí modelářského kroužku a cvičitel dobrovolné tělesné výchovy. Tohoto odpoledně se zúčastnilo 135 pionýrů. U příležitosti MDD byla provedena velká propagační akce pro 350 školních dětí ZDŠ Vrdy. Toto byla velmi náročná akce na organizaci. V termínu jsme provedli místní kolo DZBZ pro 130 učňů ZUŠ Kovolis Vrdy. Někteří z těchto soudruhů u nás provádějí základní letecký výcvik.
Byla provedena celá řada dalších akcí, např.pro BSP s n.p.VCHŽ Synthézia pro pionýry z letního tábora na Zbyslavci atd.
Po celé období řídili naši instruktoři činnost 12-členného modelářského kroužku při ZDŠ Podhořany. O dobrém způsobu vedení těchto modelářů svědčí dosažené první místo v krajské soutěži pionýrů-modelářů. Na úseku propagace jsme například uspořádali i takové akce, jako např. Den otevřeného letiště spojený s "Okresním přeborem jednotek požární ochrany". Tato akce, která byla propagačně dobře komentována místním rozhlasem se u nás na vesnici zúčastnilo 3.500 diváků. Mimo to každoročně pravidelně zajišťujeme pořadatelskou službu na Motocrossu v Holicích a v roce 1963" i při Zlaté přilbě v Pardubicích. To je jen malá ukázka naší činnosti, která je organizačně velmi náročná a je prováděna ve volném čase členů zdarma a z aktivních mladých lidí svazáků a komunistů, jejichž věkový průměr 26,5 roku.

Vřadách členů aeroklubu je 15 členů KSČ a z Chotěboře přejdou další 3 členové strany.

Propagace, organizace práce ZO je jedna stránka naši činnosti. Jsou ale další, ještě náročnější.

a/ Údržba technických prostředků, letounů a budov,
b/ organizace a provádění vlastní letecké činnosti,
c/ získávání finančních prostředků na provádění celé naši činnosti.

Další částí žádosti provedeme ekonomický rozbor těchto bodů:

Údržba technických prostředků, letounů a budov.

V usnesení 4.pléna se hovoří o tom,že veškerý materiál (letouny, vozidla, navijáky atd.) byl Aeroklubu zapůjčen k užívání a budovy, které jsou majetkem KV Svazarmu jim byly dány k dispozici s tím, že g.o.zajišťuje KVS. K 1.lednu 1963 nastoupily Aerokluby do nové organizacex vlastního hospodaření. Rada tehdy vytýčila detailní popisy práce jednotlivým funkcionárům a stanovila finanční plán a rozpočet na r.1963, který jak se později ukázalo, byl naprosto reálný. Zde je třeba si uvědomit, že po létech kdy Svazarm vynakládal velké prostředky na platy značného počtu náčelníků, strážných, mechaniků, hrazení veškerých nákladů na leteckou činnost(létalo se zdarma) byly Aeroklubu předány veškeré prostředky a stanovení nákladů na leteckou činnost a řečeno - teď hospodařte! Díky tomu, že mezi členy byl kolektiv těch, kteří byli zvyklí hospodařit s vlastními prostředky v býv.VAPu, Aeroklub se nerozpadl a naopak získal množství finančních prostředků z brigád členů u nár.podniků, pořadatelskou službou a sběru šrotu a dosahoval postupně mimo hospodářského efektu nejlepší výsledky ve sportovní činnosti. Vzhledem k tomu, že revize větroně se pohybuje s malými výchylkami kolem částky 12.000 Kčs, byl Aeroklub, který začínal bez prostředků ještě navíc zatížen k 1.1.1963 částkou 20.110 Kčs, což byla hodnota za hodiny, které měly letouny nalétány v době ustavení Aeroklubu. Za tyto a každou další hodinu bylo nutno zaplatit dalších 40 Kčs. Dnes za sebou máme téměř 3 roky činnosti, kdy hospodaříme sami a ÚV Svazarmu nám na naši činnost kromě částečné úhrady motorových hodin vlečného letounu nepřispívá. Například letos měl Aeroklub přiděleno 26 hodin na vlečném letounu, a 100 Kčs/hod. Plná úhrada činí 288 Kčs/hod. Aeroklub tedy platí 2.600 Kčs ale skutečná hodnota je 7.488 Kčs. Rozdíl, t.j.4888 Kčs dostává tedy Aeroklub(jako každý jiný) jako dotaci(jedinou) od ÚV Svazarmu.

Hospodářský rok 1964 byl zahájen po zaplacení veškerých nákladů na benzin, odpisy větronů, administrativa, propagace, elektřina z hotovosti 21.210,07 Kčs. Na revize větronů měl mimoto ušetřeno a složeno na nedělitelném fondu plnou částku za odlétané hodiny v r.1963. Tedy po roce hospodaření jsme měli krytý i dluh 20.110 Kčs, který jsme dostali do vínku a v r.1964 činily náklady na veškerou činnost Aeroklubu 51.274,30 Kčs. Proto k 1.1.1965 začínala naše činnost s pokladní hotovostí 28872,82 Kčs a mimo to měl na opravě letounů uspořenou částku 27.948,21 Kčs, Všechny tyto prostředky byly získány z příspěvku členů, poplatků za leteckou činnost a z brigád. ÚV ani KV Svazarmu mimo odměnu instruktorům za jejich práci nám neposkytl žádnou jinou dotaci.

údržby a opravám materiálu věnovali naši členové 2105 kvalifikovaných hodin, které jsou zaregistrovány na jmenovitých akcích. Toto představuje hodnotu podle platných ceníků 20.525 Kčs. Například g.o.traktoru Zetor, g.o.sanotního vozu Praga A 150, oprava vozu Robur v rozsahu P 2, dále opravy navijáků, transportních vozů a údržbam budov, které jsou díky péči členů ve velmi dobrém stavu. Ostatní drobné práce, jako údržba 10 letounů, ošetřování půjčeného motorového letounu, které nabíhají a jsou plněny při zajišťování běžného provozu, sledovány pochopitelně písemně nejsou, ale jejich hodnota a časová náročnost je rovněž značná.

Celá výstavba dnešního letiště , t.j.2 hangáry, ubytovna garáže, sklad pohonných hmot, byt náčelníka, dílna, navíjarna baterií, studně, rozvod el.energie, oplocení, smetník, komunikace a betonová manipulační plocha jsou výsledkem téměř 18 leté velmi obětavé práce kolektivu lidí, kteří se vždy snaží hospodařit jak se společenskými prostředky amateriálem, tak i s aktivitou a iniciativou lidí a ne s nimi hazardovat. Odhadová hodnota celého zařízení letiště (mimo letištní plochy) z něhož podstatná část je nová, postavená v létech 1962-3 činí 1,275.000 Kčs. Z toho ÚV Svazarmu přispěl k této hodnotě investiční položkou ve výši 340.000 Kčs. Z toho vyplývá, že hodnotu cca 935.000 se podařilo vytvořit obětavým soustředováním a postupným zhodnocováním vyřazených objektů od vojenské správy a pod.brigádnicky s minimálními náklady a bez odborné asistence dodavatelských podniků. Původní investiční úkol zněl na rozpočtovanou částku 576.000 Kčs pro novou výstavbu v letech 1962-3. Z této částky ušetřili členové celkem 142.443 Kčs tím, že všechny pomocné práce od výkopů přes základní betonářské práce, svoz a příprava materiálu, elektroinstalační práce a dokončovací úpravy provedli v rámci předem uzavřených závazků, což bylo také podmínkou výstavby se strany ÚV Svazarmu.
Pro zajímavost-projekční práce v hodnotě 57.600 Kčs a přípravné stavební práce v hodnotě 84.843 Kčs jako skutečně dosažené výsledné úspory.

b/ Organizování a provádění vlastní letecké činnosti

Letošní výcvikový rok není dosud uzavřen a není možno jej tedy plně zhodnotit. V r.1964 jsme splnili výcvikové úkoly velmi dobře. Provedli jsme 91 letových dnů a celá naše činnost proběhla bez mimořádné události.Bylo provedeno 1940 startů a z toho 146 aeroletů. Odlétáno bylo 761 hodin 52 minut na větroni a 123 hodin 30 minut na motorových letounech. Větroně nalétaly 10788 km vcelku, Tyto úspěchy nejsou náhodné a jsou výsledkem systematické přípravy lidí a materiálu v zimě před zahájením praktické činnosti. Všichni členové prošli zimním teoretickým školením a byli přezkoušeni ze svých znalostí. O odpovědné přípravě svědčí i hodnocení KV Svazarmu oddělení LPPS.

c/ Získávání finančních prostředků na zajištění činnosti

Získávání finančních prostředků je prvořadou záležitostí celého kolektivu a podle podílu jednotlivých členů na brigádách jsou stanoveny i individuelní příspěvky na konta osobních účtů úspor. Tato praxe se nám plně osvědčila, zejména v tom, že vyvolává zdravou soutěživost a umožnuje bezpeněžný styk. Pro názor uvádíme plán příjmu a výdajů

na rok 1965.

Plánované příjmy:

a/	příspěvky členů 20 členů platilo podpisem ze svých účtů úspor.	10.800 Kčs
b/	noví žáci, letecký výcvik 7x300	2.100
c/	prodej sena z letištní plochy	7.000
d/	pořadatelská služba	6.000
e/	den otevřeného letiště	3.000
f/	taneční zábavy	6.500
g/	brigády členů	10.000
h/	dar ZO Svazarmu z výtěžku prací	17.000
ch/	jiné příjmy	2.000
i/	zbytek z r.1964	28.872
	Celkem	93.272

Plánovaná vydání

a/	rezerva na revize větronů	31.700,31 Kčs
b/	složeno na revize větronů za 1 let. hod.a 40 Kčs	25.000
c/	vlastní letecká činnost(benzin,náhradní díly, lana, opravy, mot.letoun)	20.000
d/	energie, admin.	2.500
e/	nepředvídané	2,000
f/	rezerva na r.1966	10.033,79
g/	odměny členům za výsledky soutěží na osobní účty	2.000
	celkem	93.272 Kčs

Z dosud uvedeného je patrné, že letiště je schopné se svou členskou základnou a její aktivitou plně krýt náklady spojené s vlastní činností, zajistit finanční prostředky na revize letounů a postupně když to bude situace vyžadovat a nebude letadlový park po zestárnutí doplňován ministerstvem dopravy nebo MNO i zakupovat vlastní letadla pro jeho doplňování.

V současné době má letiště následující park letadel:

VT 109 pionýr,	OK 41-65	životnost 13 let, má být zrušen	1968
VT 109 Pionýr	OK 32-53	13	1967
VT 109 Pionýr	OK 22-43	13	1967
VT 125 Šohaj	OK 07-44	15	1969
VT 425 Šohaj	OK 53-20	15	1970
VT 425 Šohaj	OK 53-22	15	1970
L 13 Blaník	OK 98-48	20	1980
L 13 Blaník	OK 38-14	20	1983
VT 16 Orlík	OK 24-14	15	1978
VT 7 Lunák	OK 08-16	15	1967

Rok zrušení je uveden na základě roku výroby a uznávané normy životnosti. Revize letounů jsou z rozhodnutí státní letecké inspekce prováděny nejdéle každé 4 roky nebo po nalétaných 300 hodinách. Na tyto revize běžně aeroklub skládá finanční prostředky a za dobu své samostatné hosp.existence (3 roky) nechal provést na svůj vlastní náklad 4 úplné revize větroňů a 1 částečnou v úhrnné hodnotě 48.000 Kčs.

Za letouny VT 109 Pionýr není v současné době možné zajistit v Republice náhradu i kdyby měl Aeroklub dostatek finančních prostředků. U větroně Orlík je pořizovací cena 78.000 Kčs, u větroně Blaník 113.000 Kčs.

Z dosavadních výsledků fin.hospodaření Aeroklubu je patrné, že je možno reálně počítat každý rok s částkou minimálně 15.000 Kčs, která by byla ušetřena na nový větroň při krytí nákladů rostoucího provozu. První z dřevěných větroňů se bude rušit pravděpodobně v r.1969 a do té doby by měl Aeroklub ušetřeno 5 x 15.000, t.j.75.000 Kčs mimo rezervy na revize ostatních letounů. Tedy naprosto reálně při dosavadním způsobu hospodaření a cenách v r.1969 může Aeroklub nahradit první zrušený větroň novým zakoupením za své vlastní prostředky.

U kovových větroňů je životnost minimálně do r.1980, t.j. ještě 15 let. Za tuto dobu jsme schopni ušetřit na nákup letadel částku 15 x 15.000 , t.j.225.000 Kčs. Upozorňujeme, že toto je předpoklad vycházející ze současných možností Aeroklubu, které jsou ovlivněny jeho současnými potřebami. Kdyby Aerokluby měly jasnou perspektivu a byl povolen nákup nových letounů(zatím je to ÚV Svazarmu zakázáno) zvýšila by se jistě aktivita členů i členská základna a uspořené částky by byly rozhodně vyšší. Tato situace je zatím stejně v rozporu s vyhl.144/57 Ú.l. o vlastnictbí letadel soukromými osobami ČSSR. Rada Aeroklubu vycházející ze znalosti situace a členstva může prohlásit, že Aeroklub Podhořany je schopen tuto částku ušetřit a letouny postupně za stejné úrovně cen zakupovat a doplnovat si tak letecký park. Tento rozpočet se netýká motorového letounu kde jsou náklady na provoz, pořizovací náklady, náklady na revize daleko vyšší a využití vcelku minimální. Pokud se týká techn.prostředků, zůstává situace beze zmeny, protože si je Aeroklub v minulosti opatřoval sám a při ustavení Svazarmu mu byly v rámci sjednoceného vybavení nahrazeny novými prostředky jejichž opravy si provádí rovněž ze svých zdrojů. Tolik snad k finančnímu hospodaření stačí.

Všechny údaje je možno doložit úředními doklady.

V naší činnosti jsou ještě další aspekty.V návrhu,který ve smyslu IV.pléna ÚV KSČ zpracoval náčelník odd LPPS s.mjr.Medřický a schválil Krajský výbor Svazarmu v prosinci 1964 bylo vybráno 9 letišť určených ke zrušení mezi kterými naše letiště Podhořany nebylo. Protože nám toto bylo oznámeno předsednictvo Okresního výboru Svazarmu nám uložilo rozpracování dlouhodobých úkolů do r.1970. Dále jsme stoupili v jednání s Aeroklubem Chotěboř, který se k 31.12.1965 ruší a ze kterého k nám má přejít létat 15 plachtařů(2 instruktoři, 10 pportovců, 3 žáci) čímž by se základna létajících členů našeho Aeroklubu dále zvýšila. Naše letiště leží na okraji Železných hor a jeho objekty navazují přímo na obec Nový Dvůr. Protože značná část členů rady klubu vykonává na zdejším letišti činnost již 17 let, je za ta léta "Letiště" samozřejmým vyhraněným pojmem pro místní obyvatele a mládež.

Proto se naše činnost nezaměřuje jen na ty otázky, o kterých jsme dosud psali, ale dík dobré úrovni členů a prací celého kolektivu bylo dosaženo dobrých úspěchů i na úseku veřejného zájmu. Byl to zejména sběr šrotu, ve kterém jsme sebrali 2530 kg lehkých slitin, 1900 kg odpadu olova. Velmi dobrý vztah má naše ZO k problémům budování soc.zemědělství, což se odráží v účinné pomoci našemu JZD v Podhořanech. Mimo pomoc ve žních, kdy jsme odpracovali 145 hpdin a vlastními dopr.prostředky urýchlili svoz obilí a slámy, poskytujeme dík odborným znalostem našich členů drobnou pomoc při menších opravách strojů a zařízení JZD. Za dosažené úspěchy při pomoci zemědělství jsme byli vyhodnoceni OV Svazarmu a odměněni diplomem "za budování soc.vesnice". Stejným diplomem byl odměněn i náš člen s.Karel Bednář za nezištnou pomoc JZD v době své dovolené. Naši pomoc a vztah k místním občanům se neprojevuje jen ve spolupráci s JZD, ale snažíme se působit i na mládež, pořádáním kulturních akcí a vyplnivat tak mezeru mezi životem na vesnici a ve městě. Několik našich členů bydlí se svými rodinami přímo v obci a již 6 soudruhů postavením rekreačních chat v těsné blízkosti letiště spojilo rekreaci svých rodin s prací pro náš kolektiv. Pořádáme již tradiční taneční zábavy, které jsou v místě velmi oblíbené, dobře pořadatelsky zajištěné a nedochází při nich k různým výstřelkům. Naše spolupráce s JZD i MNV je velmi dobrá a předseda rady našeho letiště je současně členem MNV a v min. letech vykonával funkci předsedy vesnické organizace KSČ.

Na pozemcích našeho letiště ani na objektech nemá zájem ani místní nár.výbor ani JZD. Pozemek letiště je dle vyjádření komise zemědělské správy Chrudim, která zde prováděla odbornou prověrku a zhodnocení pozemků v létech 1963-4(ing.Polák) za účasti odborníků z JZD a předsedy MNV, naprosto nevhodný pro jiné zemědělské využití než sklizeň pícnin pro abnormální kamenitost, nedostatek humusu, zvýšenou kyselost a v neposlední řadě i nerovnoměrným zavlažováním.

Objektů našeho letiště (ubykace, hangár a dílny) i plochy užívají letadla a posádky agroletu.Vojenské útvary z obou blízkých vojenských letišť používají rovněž letištní plochy i objektů při odborném výcviku a mají přímý zájem na jeho dalším užívání. Například v min.roce a letošním došlo celkem 3 x k vybudování klamných objektů, dále cvičné vytyčování SL pásu, včetně rozmístění radionagačních prostředků a zcela nedávno bylo,použito jako polní vrtulníková základna. Vojenské jednotky používají především obykací k umístění obsluh a stráž.jednotek, dále dílenského zařízení a elektrické energie k těmto účelům.Toto je rovněž možno doložit sdělením od těchto voj.útvarů nebo jejich vyššího velitelství.

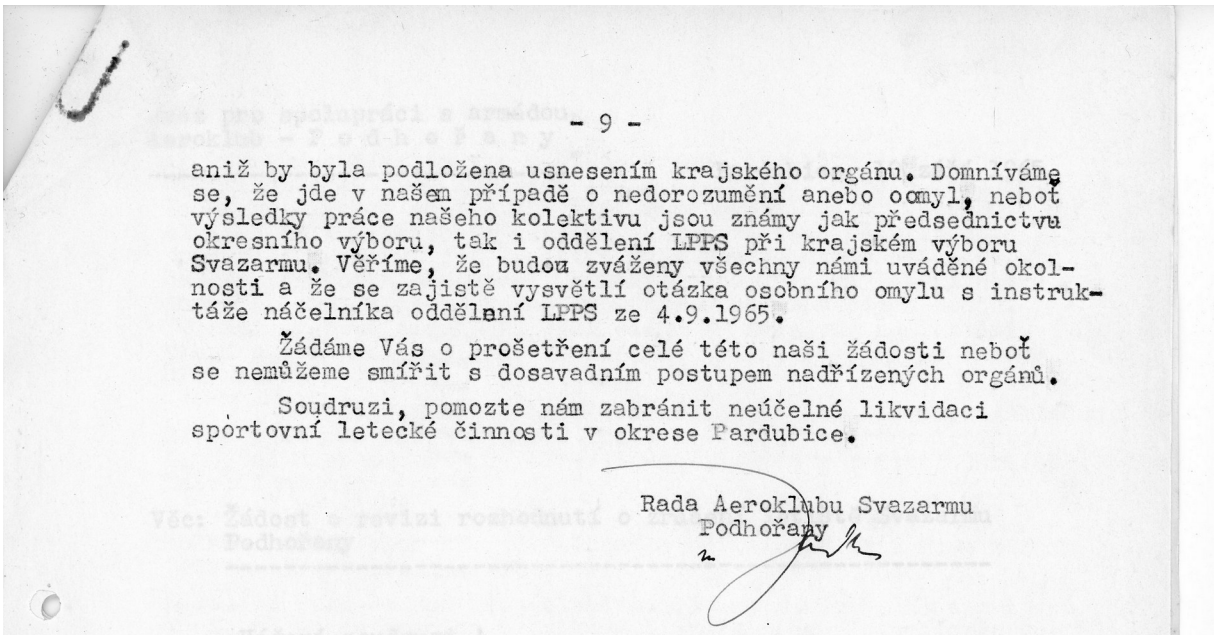
Raketové modelářství v ČSSR mělo na našem letišti svoji kolébku., protože raketové nízkotlaké motorky byly po vyrobení ve VCHZ Synthezia od svých prvních krůčků zkoušeny u nás.Rovněž v tomto případě se plně osvědčila zkušenost našich modelářů a nevšední zájem o tento nový druh sportu.

O jeho dobrých základech a úrovni dnes svědčí dobře připravená a předaná výroba do ZVS Dubnica, která je vyrábí a exportuje i do kapitalistických států, takže raketové nízkotlaké motorky slouží pro potřebu modelářů již v celé řadě států. Vývoj raketové techniky pokračuje i v dnešní době celou serií zkoušek větších raket pro službu v našem národním hospodářství, na př.pro překonávání řek, strží, roklin a pod. při budování energetických linek, spojařských vedení a záchr.pracech.Důkežitost tohoto nového oboru dokazuje i nedávné ustavení raketové sekce při ústředním výboru Svazarmu a dále i to, že vzhledem k nedostatku prostoru v Pardubicích, schválilo předsednictvo OV výstavbu nového objektu v hodnotě 40 až 50.000 Kčs na letišti v Podhořanech jako zkušební a vývojovou raketovou základnu. Tím bude umožněno daleko rychleji a přesněji pokračovat ve vývoji a výrobě menších serií raket tak, aby naše nár.hospodářství je dostalo co nejdříve a jejich výhody se promítly ve skutečných úsporách času i nákladu.

Další skupina našich leteckých modelářů je za své výsledky a výkony již druhý rok hodnocena v krajském měřítku jako nejlepší modelářský klub a rovněž okres Pardubice je hodnocen jako nejlepší v kraji jejich zásluhou. Mezi členy jsou mistři sportu a přeborníci republiky v různých kategoriích modelů letadel. Mimo tuto sportovní zájmovou činnost provedli členové klubu ve spolupráci s družstvem Jiskra Pardubice v průběhu roku 1964 provozní zkoušky nové radiové aparatury pro dálkové řízení modelů Gama. Zasloužili se tak o to, že novinka na našem trhu se mohla objevit co nejdříve a že výrobek je skutečně jakostní a pomůže větší měrou rozšiřovat technický obzor a tvůrčí iniciativu ostatních modelářů v celé republice.

Tuto letecko-modelářskou činnost jsme převzali na základě usnesení okresní konference Svazarmu v Pardubicích 1965 spolu s dalšími novými úkoly v duchu X.pléna ÚV Svazarmu a jsme tak zodpovědni za správné řízení a vedení leteckých a raketových modelářů v okrese Pardubice.

V duchu usnesení předsednictva ÚV Svazarmu č.7/64 z 15.7.1964 a na základě usnesení krajského výboru Svazarmu z prosince 1964 byla zabezpečena další perspektivní činnost našeho letiště. Ve smyslu těchto usnesení jsme rozpracovali úkoly, které nám uložila konference OV Svazarmu 1965 a připravovali se na III.sjezd Svazarmu. Velice nás však překvapila zpráva, se kterou přijel 4.září 1965 předseda naší rady z porady na krajském výboru Svazarmu, kde s.mjr.Medřický oznámil, že naše letiště má být k 31.12.1965 zrušeno.To znamená za 3 měsíce provést likvidaci toho, co jsme 18 let budovali aniž bychom znali důvody tohoto rozhodnutí, kdy zmíněným usnesením KVS bylo s činností našeho letiště počítáno v dlouhodobém výhledu. Zatím co ta letiště, která mají být zrušena rovněž do konce letošního roku měla tyto otázky vyřešeny a vyjasněny již na podzim 1964. Domníváme se, že tento postup je v rozporu nejen s usnesením ústř.výboru, ale i krajského výboru Svazarmu nehledě k tomu, že v jednom týdnu nám předseda OV Svazarmu ukládá a upřesnuje úkoly, které je nutno zajistit do konce r.1965 a ke III.sjezdu Svazarmu a v závěru tohoto týdne nám náčelník oddělení LPPS sděluje skončení naši činnosti vůbec. Nerozumíme tomu, že je vydávána osobní směrnice tak závažného obsahu, jako je zrušení letiště



- 9 -

aniž by byla podložena usnesením krajského orgánu. Domníváme se, že jde v našem případě o nedorozumění anebo omyl, neboť výsledky práce našeho kolektivu jsou známy jak předsednictvu okresního výboru, tak i oddělení LPPS při krajském výboru Svazarmu. Věříme, že budou zváženy všechny námi uváděné okolnosti a že se zajistě vysvětlí otázka osobního omylu s instruktáže náčelníka oddělení LPPS ze 4.9.1965.

Žádáme Vás o prošetření celé této naši žádosti neboť se nemůžeme smířit s dosavadním postupem nadřízených orgánů.

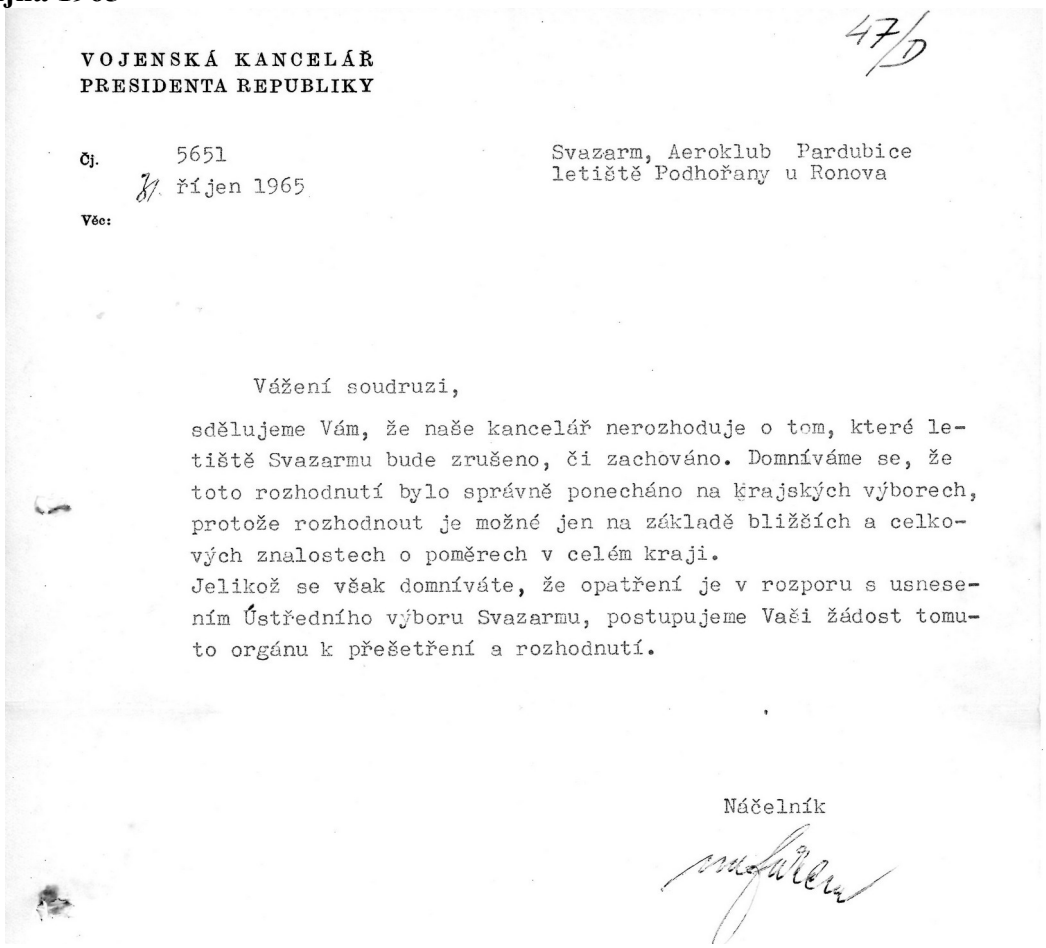
Soudruzi, pomozte nám zabránit neúčelné likvidaci sportovní letecké činnosti v okrese Pardubice.

Rada Aeroklubu Svazarmu
Podhořany

Byla to doba zlá a v terminologii let nedávno minulých, řekli bychom: velmi blbá nálada! Nebylo divu, že skepse přepadla téměř celou členskou základnu. Nebýt žáků, kteří na podzim chtěli ještě za každou cenu něco nalétat, tak by se provoz úplně zastavil.

Každým přibývajícím dnem v kalendáři, který oznamoval, že konec roku se blíží, ubývalo z řad i těch několika málo optimistů. Zlepšení nálady ani nenahrála odpověď „Hradu“:

31.října 1965



47/0

VOJENSKÁ KANCELÁŘ
PREZIDENTA REPUBLIKY

Čj. 5651
31. říjen 1965

Svazarm, Aeroklub Pardubice
letiště Podhořany u Ronova

Věc:

Vážení soudruzi,

sdělujeme Vám, že naše kancelář nerozhoduje o tom, které letiště Svazarmu bude zrušeno, či zachováno. Domníváme se, že toto rozhodnutí bylo správně ponecháno na krajských výborech, protože rozhodnout je možné jen na základě bližších a celkových znalostech o poměrech v celém kraji.
Jelikož se však domníváte, že opatření je v rozporu s usnesením Ústředního výboru Svazarmu, postupujeme Vaši žádost tomuto orgánu k přešetření a rozhodnutí.

Náčelník

(Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)

Musím přiznat, že v tomto období sehrál významnou úlohu předseda OV Svazarmu Jarda Paukert. Často s námi debatoval o nastalé situaci, probírali jsme společně všechny možné i nemožné alternativy a vždy jeho závěrečná slova byla: ´Soudruzi, přeci se z toho neposerete! Zatím žádnej traktor s pluhem k letišti nedorazil!´

Pravda, zatím se opravdu nic nedělo, od OLPPS VčKV Svazarmu nedošly žádné pokyny jak zahájit likvidaci organizace. Náčelník Medřický hrál roli ´mrtvého brouka´ a nechával se zapírat. Pokud nám omylem zvedl telefon, tak z něj stejně nic moudrého nevypadlo a jen blábolil o tom, že on za nic nemůže, že tak rozhodla ´strana a vláda´.

Po takové jedné vzrušené debatě s Paukertem, který působil dojmem, že se za letiště ´bude bít do roztrhání těla´, padlo rozhodnutí, že Rada AK bude pokračovat v práci tak, jakoby se nic nedělo.“

11.listopadu 1965

Bylo svoláno řádné zasedání Rady AK. Vršovský, Matuška, Jeník a Beneš převzali úkol vypracovat hlášení o celoroční činnosti, které vyžadovalo OLPPS VčKA Svazarmu.

Pro motorovou činnost letiště Podhořany v roce 1966 byli nominováni Vršovský, Jeník, Voženílek, Špryňar a Pletánek a byl stanoven termín VČS na 28.11.1965.

Rada AK současně rozhodla a pověřila Klínského zabezpečením náboru do „leteckého kroužku“ *(pozn. aut.: nábor nových plachtařských žáků)* pro rok 1966.

16.listopadu 1965

Na OV Svazarmu v Pardubicích se opět schází Rada AK a jediným programem jednání je příprava kandidátky Rady AK pro rok 1966. Ta měla mít tuto podobu:
Jeník - předseda, Matuška - hospodář, propagandista - Voženílek, technik - Riegr, jednatel - Klínský, skladník - Tichý, starší instruktor (vedoucí provozu) - Vršovský, zástupce modelářů - Špulák. Kontrolní a revizní komise měla mít předsedu Švabenského.

(Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)

Sestavování kandidátky nové Rady AK snad poprvé nebylo provázeno tlakem Vršovského, aby zastával funkci nejvyšší! Dokonce sám navrhl, aby do funkce předsedy Rady AK byl ustaven Timofej - Mirek Jeník, protože on sám, údajně z důvodů výkonu svého nynějšího zaměstnání (řidič a zásobovač v Cyklosu Urbanice), nemá na vrcholnou funkci v aeroklubu čas.

Několika lidem nezávisle na sobě napadla myšlenka, že Vršovský cítí konec letiště a chce se zbavit odpovědnosti, která na budoucího předsedu Rady určitě dolehne při likvidaci organizace. Vršovský totiž začal vystupovat tak, jakoby v nové Radě AK raději ani vůbec nebyl, ale proto, aby se neřeklo, že je zbabělec, a než aby to dělal Tichý, vezme ´jen´ funkci staršího instruktora. Prostě, nechával si otevřena ´zadní vrátka´.“

21.listopadu 1965

Na letiště je svolána členská schůze, která je presentována jako schůze ZO Svazarmu. Účast členů však byla velmi, velmi slabá, snad i z toho důvodu, že, jak už bylo řečeno, na 28.11.1965 se chystala VČS aeroklubu. Z těch několika aeroklubu a letišti opravdu oddaných, kteří se onu sobotu sešli, opravdu nesršelo nadšení zejména i proto, že kolem výhledu další činnosti stále existovalo informační vakuum a navíc začaly prosakovat zprávy, že do konce roku má být veškerá pozemní i letecká technika přestěhována na letiště v Chrudimi.

24.listopadu 1965

Přes všechna negativa se letecký park na Novém Dvoře rozšiřuje o výkonný větroň VT-16 „Orlík“ OK-5514, kterého Vršovský přelétnul právě z Chrudimi.

25.listopadu 1965

U poslance ONV Pardubice Šimůnka intervenují ve prospěch zachování letiště Klínský a Jeník, ale žádného konkrétního slibu se jim nedostává. Nikdo si zřejmě nechce pálit prsty!

28.listopadu 1965

V takové atmosféře se v restauraci „Slavia“ v Pardubicích-Polabinách schází Výroční členská schůze aeroklubu. Účast členů předčila očekávání. Všichni se chtěli dovědět, co bude dál!

Jednání schůze se pochopitelně v tom duchu odbývalo a přítomný host - předseda OV Svazarmu Pardubice pplk.Paukert - musel vyslechnout mnohé. Kritika pochopitelně padala zejména na adresu OLPPS VčKV Svazarmu, který ani neuznal za vhodné svého delegáta na jednání VČS aeroklubu vyslat!

Přes veškerou oprávněnou zlobu, skepsi i rozčarování přítomných se dalo vycítit, že ke změně na postu předsedy Rady AK (předsedou byl zvolen Jaromír Jeník) se upíná jistá naděje, protože Jeník, na rozdíl od Vršovského, byl valnou většinou členské základny brán jako přirozená autorita a jeho angažovanost pro letištní „záležitosti“ byla příslovečná.

1.prosince 1965

Tímto datem zahájil v zasedací místnosti OV Svazarmu v Pardubicích „kroužek mladých letců“. Jeho posláním bylo zájemce o bezmotorové létání pravidelnou výukou teoreticky připravit k praktickému leteckému výcviku. „Kroužek“ se měl scházet jednou týdně a jeho vedoucím byl jmenován Ladislav Šatný, který měl k ruce lektorský sbor ve složení: Klínský, Voženílek, Tichý a Švabenský.

3.prosince 1965

První zasedání Rady AK v čele s novým předsedou Jeníkem konstatuje, že zahajovací schůzka „kroužku“ nenaplnila očekávání, protože se dostavili pouze dva zájemci. Rada usoudila, že na vině byla velmi slabá propagace a v této předvánoční době možná i jistá nevhodnost termínu. Všem členům Rady AK a instruktorům je tedy uloženo, aby zajistili nábor osobní návštěvou a jednáním s řediteli středních škol, učilišť a internátů s tím, že „naostro se kroužek rozjede“ v lednu nadcházejícího roku.

Pro informovanost členské základny Rada AK rozhoduje o vydání „Podhořanského informátora“ a tímto úkolem je pověřen Voženílek.

(pozn.aut.: „Podhořanský informátor“ se pak po několik desetiletí stal informační platformou vydávanou náčelníkem. Bohužel, jeho historicky první vydání se nedochovalo.)

10.prosince 1965

Po týdnu Rada AK opět zasedá. Je konstatováno, že ve věci zrušení letiště nedošlo k žádnému posunu. Z kontaktů s představiteli ostatních „postižených“ letišť vyplynulo, že ani jinde nejsou „o nic chytřejší“.

Radou AK byl konzultován Vršovského poněkud naivní návrh předat pozemky letiště do správy MNV Podhořany. Z diskuse vyplynulo, že i kdyby to snad administrativně bylo možné, současná legislativa nepřipouštěla možnost, že by se provozovatelem letiště stal Místní národní výbor, o majetku Svazarmu ani nemluvě.

Host zasedání Rady AK - předseda OV Svazarmu Pce pplk.Paukert - se vyjádřil ve smyslu, že je záhodno co nejdříve „rozjet kroužek“, protože to by mohl být další argument proti

zrušení letiště. Současně garantoval, že pro schůzky „kroužku“ bude vždy zdarma zajištěna učebna na OV Svazarmu.

Přestože od volby nové Rady AK uplynulo jen pár dní, na svoji funkci jednatele z rodinných i pracovních důvodů rezignoval Klínský. Místo něj byl funkcí pověřen a do Rady AK kooptován opět Horešovský.

17.prosince 1965

Ačkoliv nejsou žádné nové zprávy a do avizovaného termínu zrušení letiště chybí pouhých 14 dní, Rada AK pokračuje v poměrně intenzivní činnosti a schází se v restauraci „Slavie“.

Zásluhou Pavla Riegra byla zajištěna ubytovací kapacita v Krkonoších - Dolní Malá Úpa, Zadní Renerovky v termínu 25.12.1965 - 3.1.1966 a nebyl problém „zájezd“ na hory obsadit.

21.prosince 1965

Ještě jednou a naposledy se v tomto roce schází Rada AK, protože od ÚV Svazarmu pod č.j. 20435/65 byla doručena žádost o vyjádření se k „Návrhu zásad pro přechod letecké a parašutistické činnosti na dvoustupňový systém řízení“.

Rada AK považovala vyjádření se k dané problematice za dobrou příležitost jak se znovu ohradit proti záměru zrušení letiště. Proto byla ustavena pracovní skupina ve složení Jeník, Klínský a Riegr, které měla za úkol po dobu „zájezdu na hory“ vypracovat stanovisko aeroklubu a před odesláním na ÚV Svazarmu s ním seznámit členskou základnu.

Proto bez ohledu na termín zrušení letiště je dohodnuto svolat na 7.1.1966 členskou schůzi.

Posledním činem roku Rady AK bylo uzavření dohody o dlouhodobém pronájmu jedné místnosti na ubytovně s Ladislavem Čermákem za účelem jeho přechodného pobytu.

Tak skončil rok 1965. Jelikož se nedochovaly oficiální statistické záznamy o letovém provozu, je nutné považovat následující údaje, které byly dovozeny z nejrůznějších indicií, pouze jako orientační:

- počet letových dnů: 48
- startů navijákem: cca 800
- startů aerovlekem: cca 250
- motorové hodiny: cca 60
- motorové starty: cca 320
- nálet km: cca 6000 km

Smutným faktem však bylo to, že v roce 1965 žádný z plachtařských žáků nebyl vycvičen natolik, aby mohl složit pilotní zkoušku.