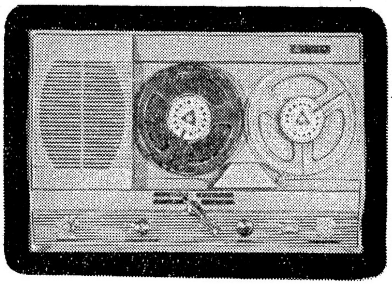


Letecká kosmonautika

NÁŠ ROZHOVOR



s předsedou
ústřední letecké sekce

Janem Hoťkem

★

co přinese nový rok

Na začátku nového roku bývá zvykem vést úvahy na téma co právě tento rok, na jehož začátku stojíme, přinese. Mohl bys, soudruhu Hoťku, ve stručnosti říci hlavní zásady činnosti aeroklubů v r. 1966?

Na leteckém úseku nás toho čeká hodně. Nerad bych opakoval, co všichni členové aeroklubů znají. Jednak již v polovině minulého roku se dozvěděli, že naše společenská organizace přechází od 1. 1. 1966 na nový způsob řízení, jednak koncem prosince 1965 rozeslal ústřední výbor Svazarmu všem aeroklubům a okresním výborům dopis, v němž předkládá k všeobecné diskusi návrh nové organizace.

Ve stručnosti — ruší se krajské výbory, takže zůstanou pouze dva řídicí stupně: okresní a ústřední výbor. Náročnost a jistá odlišnost leteckého a parašutistického výcviku, spočívající především v tom, že toto odvětví musí být řízeno direktivně, si vyžadují vytvoření specifických podmínek. Podle nového návrhu by měly být aerokluby zahrnuty do struktury okresních organizací a měly by mít charakter základní organizace.

Není zde již v zárodku této nové organizační struktury nebezpečí neodborného vedení či neodborných zásahů ze strany volených orgánů?

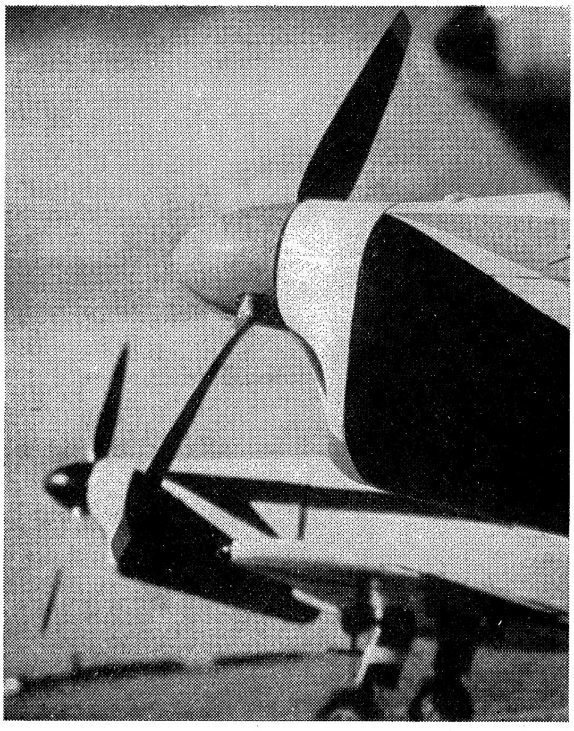
Nikoliv. Po odborné stránce budou aerokluby řízeny přímo ústředním výborem. V návrhu zásad pro přechod letecké a parašutistické činnosti na dvoustupňový systém řízení se předně vymezují práva a povinnosti řídících orgánů. Vzhledem k tomu, že aerokluby jsou nejen výcviková a sportovní zařízení, ale jsou i důležitou složkou v politickém a veřejném životě okresů, považuje ústřední výbor Svazarmu za nezbytné zajistit bezprostřední návaznost mezi společenskými organizacemi okresu. Proto dostávají charakter základních organizací a z toho jim vyplynou nová práva i povinnosti.

To tedy znamená, že budou mít právní subjektivitu?

Tato otázka se konzultuje. Není totiž tak jednoduchá, jak by se někomu mohlo zdát. Právní subjektivita má i řadu nevýhod, které by naše aerokluby mohly vážně poškodit. Proto pro r. 1966 zůstávají v platnosti všechny hospodářské směrnice. Aeroklubům se přiznává způsobilost nabývat práva a závazky vlastním jménem v rozsahu, který stanoví hospodářské směrnice. Prostředky, které získají, jsou jejich majetkem, musí se však využívat k zabezpečení plánovaných výcvikových a sportovních úkolů. Nadřízené orgány včetně revizní komise okresních výborů mají nejen právo, ale i povinnost hospodaření kontrolovat. Samozřejmě, že hospodářská činnost aeroklubů musí být v souladu s všeobecně platnými zákony a předpisy. V případě, že aeroklub zanikne, přebírá veškerý majetek ústřední výbor, který rozhodne o dalším využití.

Bude ústřední výbor stačit řídit aerokluby v plném rozsahu?

Ústřední výbor Svazarmu si vytváří pro řízení letecké a parašutistické činnosti v aeroklubech tzv. oblastní letecká střediska ÚV Svazarmu. Jejich úkolem je zabezpečit aeroklubům technickou, inspekční a metodickou pomoc. O počtu těchto středisek se hodně diskutovalo. Protože jde



o novou formu řízení, nechává ústřední výbor pro r. 1966 v činnosti 10 středisek, která jsou v podstatě shodná s bývalými OLPPS krajských výborů. Jejich sídlem by mělo být nejlépe vybavené letiště v oblasti. Středisko řídí náčelník, který je odpovědný přímo ústřednímu výboru Svazarmu. Ostatní zaměstnanci, kteří dosud byli zaměstnáni na OLPPS KV, přecházejí do střediska. Jediná výjimka je v tom, že při oblastním středisku se nevytváří žádný volený ani poradní orgán.

V souvislosti s novou organizační strukturou se znovu hovoří o rušení řady letišť. Jaké je stanovisko ústředního výboru Svazarmu k této otázce?

Zůstalo nezměněno, to znamená, že zůstává v platnosti usnesení předsednictva ústředního výboru Svazarmu ze 17. června 1965. Samozřejmě, že došlo k mnoha intervencím, odvoláním i snahám usnesení obejít. Předsednictvo ÚV však vychází z toho, že budoucnost mají pouze větší a hospodářsky silnější aerokluby, které mohou zajistit hospodárné využití techniky a letišť. Jde o to, aby se postupně snižovaly náklady a lépe využíval velmi drahý materiál. Neobstojí dnes, natož pak v příštích letech argument, že po válce bylo v činnosti takřka 200 aeroklubů a nikomu to nevadilo. Jenže jakou činnost většina z nich vykazovala a s jakou technikou létala, to už se zamlčuje. Vždyť před dvaceti lety stačil pro skoky s kluzákem kdejaký plácek, který se honosně nazýval letištěm. Jenže pro dnešní a budoucí techniku je tento plácek sotva nouzovou plochou.

Vybavujeme letiště náročnou a drahou technikou, která musí být řádně využita. Proto předsednictvo ústředního výboru stanovilo počet letišť, která nezbytně potřebuje k zajištění naší činnosti. Na ostatních letištích není z hlediska současných i perspektivních úkolů naší organizace zájem. Existuje-li však na těchto dalších letištích, která Svazarm dává k dispozici, zájem jiných leteckých provozovatelů — ČSA, Agroletu, podniků, armády — nechť si je převezmou. Pak by nemělo být důvodů, abychom na těchto letištích bránili létat i našim členům, pokud tam bude uspokojivá členská základna. Ukazuje se však, že je mnohem hospodárnější organizovat dopravu členů na nejbližší vhodné letiště, než držet vedle sebe dvě menší provozovny. Nemůže obstát námitka, že létání je součástí kulturního vyžití občanů. To bychom se dostali do absurdních situací. Těch, kteří takto argumentují, bych se chtěl zeptat, jak to dělají asi ti, kteří se chtějí věnovat například vodním sportům, ale v jejich okolí v okruhu 50 km není žádná vhodná vodní plocha. Chtějí-li se této zálibě věnovat, musí něco obětovat a za svým koníčkem dojíždět. A totéž bychom mohli říci například o lyžování.

Naši členové v aeroklubech se mnohdy pozastavují nad tím, že na jedné straně jsou počty hodin limitovány, ale na druhé straně je dost letounů, které stojí nevyužity. Jak z toho?

Tato situace je skutečně nepříznivá a ústřední výbor se jí zabývá. Potřebujeme najít cestu, jak využít přebytku některých letadel, která jsou k dispozici. Řešit však tento problém tak, že bychom zvýšili počet pilotů nad plánované stavy, je neúnosné, neboť bychom tím značně zkomplikovali situaci těchto lidí. Dnes by sice létat mohli, ale co za několik let?

Od kdy budou nové formy řízení platit?

Všem aeroklubům a okresním výborům zaslal ústřední výbor Svazarmu koncem minulého roku návrh nového řízení k diskusi. Do 15. ledna očekává jejich připomínky, aby se mohly definitivně zpracovat směrnice a řády. Ty projedná III. sjezd, který bude v březnu. Než budou nová nařízení schválena, jsou v platnosti všechny řády, osnovy, předpisy i směrnice, podle nichž jsme činnost zajišťovali doposud.

Věřím, že nové formy přinesou do naší činnosti ozdravení, zjednoduší řízení a budou celému leteckému kolektivu ku prospěchu. Závěrem bych chtěl všem členům svazarmovských aeroklubů popřát jménem předsednictva ústřední letecké sekce Svazarmu do nového roku mnoho úspěchů v jejich činnosti. Hledejme společně cesty, jak zajistit úspěšně splnění všech úkolů i uspokojení potřeb a přání našich členů.

S JANEM HOŤKEM HOVOŘIL J. FRÝBA

Snímky: Karel Masojídek



Tak začal rok 1966. Úvodník **L+K** ze dne **5.1.1966** nenechal nikoho na pochybách, že se budou dít věci. A také, že se děly.

7.ledna 1966

Hosty svolané členské schůze aeroklubu byli za OLPPS ÚV Svazarmu František Kdér, za OLPPS VčKV Svazarmu mjr.Medřický, za OV Svazarmu Pardubice pplk.Paukert.

Jednání schůze se pochopitelně točilo kolem zrušení letiště a odpovědi aeroklubu na výzvu ÚV Svazarmu:

Pardubice 7.ledna 1966

P ř i p o m í n k y k d o p i s u ÚV-SVAZARMU č.j. 2o435/65 ze dne 2o.12.1965 a k " N á v r h u z á s a d p r o p ř e c h o d letecké a parašutistické činnosti n a d v o u s t u p ň o v ý s y s t é m ř í z e n í .

Členská schůze Aeroklubu Podhořany projednala dne 7.1.1966 shora uvedené materiály, které byly vypracovány ÚV-Svazarmu.
Připomínky členů projednané v diskusi byly po zpracování přečteny a schváleny.

Připomínky k dopisu ÚV-Svazarmu č.j. 2o435/65.

Dopis ÚV-Svazarmu jako celek působí dojmem, že byl vypracován příliš subjektivně, bez přihlédnutí k celé řadě faktů, které vyplývají ze samostatného hospodaření aeroklubů v uplynulých třech letech.
Dále dopis nebere vůbec v úvahu opatření ÚV a některá rozhodnutí ve věci rušení letišť, která již byla provedena nebo navržena a jsou s tímto dopisem v rozporu.
V dalším tyto otázky rozebereme a to jak ze subjektivních hledisek našeho aeroklubu, tak, jak se alespoň domníváme, z objektivnícho hodnocení celé situace ve sportovním létání.

1) V úvodu dopisu se hovoří o tom, že členství v aeroklubech má být na úrovni ZO.
   Zde je několik nejasností : Odvod příspěvků, vylepování známek, legitimace, název ZO a aeroklubu.

2) Mají-li být aerokluby zároveň ZO-Svazarmu /tedy např. ZO - Aeroklub Podhořany / potom mají mít všechna práva ZO, vykonávat nebo plnit ostatní úkoly OV-Svazarmu mimo vlastní leteckou činnost a tedy mají mít i vlastní právní subjektivitu!

3) Mají-li být a/erokluby ZO-Svazarmu, potom se projevuje určitá dvoukolejnost ne-li "tříkolejnost" v jejich řízení:
   a/ řízení letecké činnosti přímo ÚV Svazarmu
   b/ materielní a techn. otázky - oblastní LPPS
   c/ život ZO - OV Svazarmu

   To je značná roztříštěnost přenášení úkolů na vlastní aeroklub a komplikovaný styk i vykazování činnosti na několik míst.

./.

4) Otázka jediného zodpovědného funkcionáře za veškerou činnost Aeroklubu není také jasná. To se týká funkce předsedy aeroklubu a náčelníka provozu.

5) Ve zdůvodnění začlenění aeroklubů do rámce okresních organisací se říká, že "aerokluby jsou důležitou organisací"při plnění úkolů, které společenským organisacím ukládají Okresní výbory KSČ a Národní fronta.
Když jsou aerokluby důležitou organisací, tak proč se ruší a když se ruší, proč se důvod zrušení zdůvodňoval různými argumenty a ne hospodářskými důvody / t.j. množstvím letounů v blízké budoucnosti/.

Proč ÚV při rušení letišť nepřihlíží k hospodářským výsledkům aeroklubů, k jejich letecké činnosti, členské základně a i tradicím a proč nedodržuje usnesení ÚV-Svazarmu č.7/64 ze dne 15.července 1964 jehož dosavadní platnost sám potvrdil v ~~xxxx~~ časopise "Letectví" i v dopise ÚV ze dne 2o.12.1965. Konkrétně : V usnesení ÚV-Svazarmu č. 7/64 se říká, že rozhodnutí, která letiště budou v jednotlivých krajích zrušena se ponechává krajským orgánům.

V případě našeho aeroklubu a letiště rozhodlo předsednictvo bývalého KVS v Hradci Králové, že letiště Podhořany bude ponecháno. Dopis s příslušným zdůvodněním tohoto rozhodnutí byl podepsán předsedou KVS s.plk. Doležalem a odeslán na ÚV-Svazarmu.
K našemu překvapení byl přes existenci shora uvedených dokumentů vydán s.gen.por. Hečkem, po jeho návštěvě v Hradci Králové v září 1965 pokyn, že letiště Podhořany má být zrušeno a s.pplk. Medřický dostal příkaz, aby tám toto oznámil.

Na straně třetí, dopisu ÚV, je odstavec, který citujeme doslovně : " Je třeba mít neustále na paměti, že vzhledem k významu letectví a parašutismu pro obranu země dává naše socialistická společnost aeroklubům Svazarmu jednu z nejvyšších výhod a možností, provádět tento oblíbený sport. Příspěvek na létání, kterým aerokluby přispívají k úhradě nákladů, tvoří pouze malou část vznikajících nákladů. Tyto skutečnosti je třeba členům aeroklubů správně vysvětlovat tak, aby členové aeroklubů ještě více přispívali svou prací k budování a obraně naší socialistické vlasti a správně chápali politiku a cíle Komunistické strany Československa."
Celý tento odstavec působí dojmem fráze. Úspěchy Komunistické strany u nás, v československu, byla vždy v tom, že říkala lidem pravdu. Dnes, kdy zavádíme novou soustavu řízení a kdy strana hovoří s mládeží to platí dvojnásob. A to,co je uvedeno na straně 3, v citovaném odstavci, pravda není.
Aerokluby hospodaří již více než 3 roky samostatně. Každý měsíc předkládaly příslušným oddělením LPPS při KV Svazarmu zprávy o své činnosti a stavu finančních prostředků. Za tu dobu si ÚV mohl pořídit přehled,kolik komu ze státních prostředků stála bezmotorová činnost, kolik motorová, kolik parašutismus a kolik platy zaměstnanců. Potom by snad nemusely být psány polopravdy nebo nepravdy.

Konkrétně náš aeroklub : Patří trvale mezi nejlepší aerokluby v kraji, byl vyznamenán OV za budování socialistické vesnice, provádí činnost na nezemědělské půdě, má tradice a historii, která sahá do samých počátků bezmotorového létání a létání vůbec, svahový terén je jedním z nejlepších v republice, letiště využívají pro svahové létání aerokluby Kolín, Chotěboř, Havlíčkův Brod, Chrudim, Zbraslavice a Točná,

má novou výstavbu, ukončenou v roce 1964, nákladem téměř půl miliónu korun, má velkou členskou základnu, složenou převážně z mladých lidí, již tři roky kryje veškerou leteckou činnost /při průměru ročních výdajů 7o.ooo,- Kčs/ sám až na odměny instruktorů od ÚV a motorové lety za sníženou úhradu, které představují cca 2.7oo,- Kčs ročně. Bývalé oddělení LPPS KV-Svazarmu mělo zájem na našem zachování a my máme být jako aeroklub zrušení a vysvětlovat přitom mladým lidem, že mají atd ..... jak stojí na konci odstavce.

Co se získá zrušením aeroklubů, které jsou aktivní, když žádné jiné důvody než direktivní příkaz k jejich rušení nejsou ?

6) Na činnost aeroklubů, a my mluvíme především o činnosti bezmotorové, se vydává každý rok a bude vydávati v budoucnu určitá finanční částka. Převážná část těchto peněz se pravděpodobně využívá na nákup nových větroňů. Ty jsou majetkem ÚV a přidělují se jednotlivým aeroklubům na základě jejich sportovních výsledků, s přihlédnutím ke stavu členské základny. Často špičkové aerokluby žádají další větroně, které nemohou dostat. Mají-li v budoucnosti existovat jen větší aerokluby hospodářsky silné, proč se nepovolí těm aeroklubům, které mají zájem nákup letadel za vlastní prostředky. Částka, která by se ušetřila z rozpočtu ÚV by mohla být použita na nákup jiných věcí /radiostanice, padáky apod./

7) V dopisu ÚV se nevyskytuje vůbec stať o vztahu mezi ÚV-Svazarmu a Státní leteckou inspekcí, když je známo, že provozní povolení, zkoušky, imatrikulace a další, provádějí pracovníci MD a SLI.

8) Na straně první, dopisu ÚV-Svazarmu, se v posledním odstavci hovoří o společenské důležitosti aeroklubů a na straně šesté se hovoří o tom, že všechny aerokluby a OV-Svazarmu mají zodpovědně posoudit účelnost rozsahu letectví a jeho sportovní činnosti vzhledem k jeho náročnosti a vynakládaným prostředkům.

Soudruzi, my jsme při jednáních, která jsme vedli ve snaze zabránit likvidaci letiště Podhořany hovořily s místopředsedou vlády se s.ing.Ot.Šimůnkem, s nám.min.nár.obrany s. gen.por. Vosáhlem, s taj. ÚV-KSČ s. Kolderem a celou řadou dalších soudruhů a funkcionářů KV a OV a poslanců NS. Všichni nám potvrdili, že strana má na zachování letectví, jako sportovní činnosti, zájem, i když na snížením počtu letišť, která zůstanou po zrušení malých nebo málo aktivních aeroklubů. Jestli-že je takové stanovisko stran.orgánů a ved.funkcionářů, potom bychom neměli posuzovat účelnost letectví, ale zabývat se jeho účelnější organisací v nových podmínkách, hospodářskými otázkami, jeho dalším zkvalitňováním a vedením takového systému hospodaření a organisace, které by snížily finanční prostředky na činnost aeroklubů vynakládané. A o tom by měli rozhodovat především ti, kteří práci v aeroklubech důvěrně znají a všechny složky, které organisaci a provoz na letištích povolují, zajišťují a kontrolují. Ktom by se nemohlo stát, aby aerokluby ve kterých je členství dobrovolné a které jako téměř jediné sportovní odvětví získávají značnou část prostředků na svoji činnost svépomocí, byly řízeny direktivně bez voleného orgánu.

N a v r h u j e m e !

1/
Aby oddělení LPPS při ÚV-Svazarmu připravilo a předběžně projednalo s ÚV-Svazarmu, SLI, MD, MNO jednací program celostátního aktivu aeroklubů.

2/
Svolat ještě před sjezdem Svazarmu celostátní aktiv aeroklubů, který by na svém zasedání projednal návrh organisace sportovního létání ve státě a tento předložil sjezdu Svazarmu ke schválení, jako změnu org. řádu Svazarmu na úseku letectví.

3/
Aby nedošlo ke zvýšení nákladů ÚV-Svazarmu, projednat přes příslušná oddělení LPPS, aby aerokluby hradily průměr nákladů na dva delegáty z každého aeroklubu ze svých prostředků. /cestovné, nocleh, stravné a event.organis. náklady/.

4/
Aerokluby, které by se tohoto aktivu nezúčastnily zrušit !

5/
Na sjezdu aeroklubů projednat následující opatření :

a) Místo oddělení LPPS při ÚV-Svazarmu ustavit ARČSSR při ÚV-Svazarmu. Toto je účelné, protože na mezinárodním poli vystupujeme jako ARČSSR a to i jako člen FAI.

b) ARČSSR by byl volen na celostátním sjezdu Svazarmu.

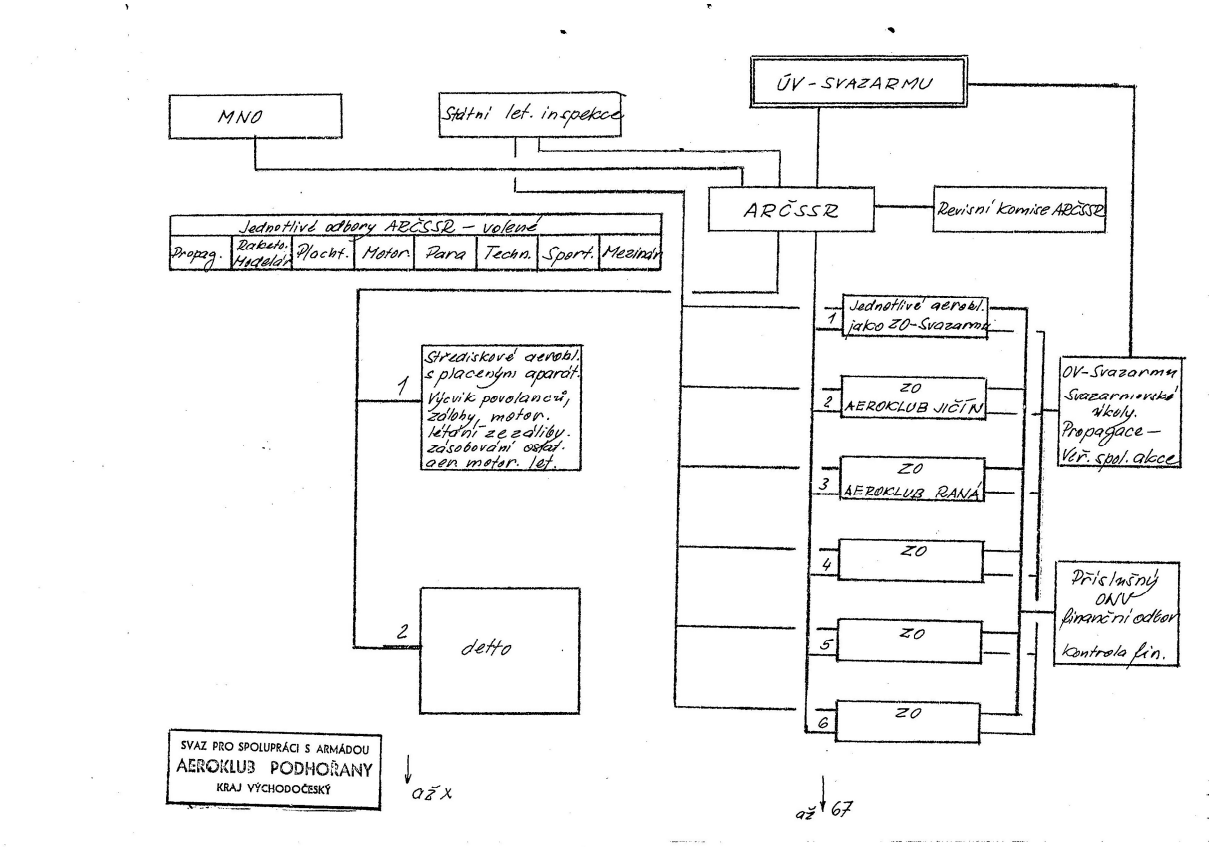
c) Při AR ČSSR ustavit volené odbory - propagační, modelářský, plachtařský, motorový, para, technický, sportovní a mezinárodní.

6/
K návrhu přikládáme organisační schema s příslušnými vysvětlivkami.

7/
Jsme si vědomi, že s touto otázkou souvisí celá řada detailních otázek, které nám nejsou známy a bylo by je třeba projednat na úrovni ÚV-Svazarmu, MD, MNO, SLI atd.

8/
Touto organisací by se měl snížit počet pracovníků od úseku letectví, zvýšit aktivita členů, zjednodušit řízení a postupně snižovat náklady na finanční dotaci ze státních prostředků a zvýšit hospodářskou soběstačnost aeroklubů. Dále by se přirozenou cestou stabilizovaly jen silné aerokluby.

SVAZ PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDOU
AEROKLUB PODHORANY
KRAJ VÝCHODOČESKÝ



Členskou schůzí projednaný návrh aeroklubu předaný prostřednictvím OV Svazarmu Pardubice na ÚV Svazarmu; leden 1966

14.leden 1966

Pod vedením „Timofeje“ Jeníka zasedá Rada AK. S ohledem na současnou situaci aeroklubu dochází v jeho řízení k určitým dílčím změnám.

Švabenský je Radou AK uvolněn z funkce předsedy revizní komise a přebírá funkci technika AK místo Riegra, který naopak přebírá funkci předsedy RK.

Dalo by se konstatovat, že rozjitřená atmosféra kolem rušení letiště se poněkud zklidnila a ač k 31.12.1965 uplynul stanovený termín a aeroklub měl být zrušen, letiště „fungovalo“ dál! Ale onen pověstný Damoklův meč však nad existencí letiště stále visí!

S počátkem nového roku měl obnovenou premiéru „kroužek“ základní letecké přípravy, s tentokrát více než tuctem nových adeptů bezmotorového létání, kteří se pod Šatného vedením scházeli v učebně OV Svazarmu v Pardubicích. Osobní agitace se tedy vyplatila.

Plánovala se brigádnická činnost, opakování teoretické přípravy pilotů a materiálové dny.

Někdy v polovině měsíce ledna našli členové aeroklubu ve svých poštovních schránkách druhé číslo „Podhořanského informátora“, kdy iniciativy se místo Voženílka chopil Vršovský, což bylo ihned k poznání nejenom co do formy, ale i co do obsahu.

PIN/ 1/2/66

PODHOŘANSKÝ INFORMÁTOR č. 2

Leden 1966

Podhořanský informátor vydává rada aeroklubu Podhořany pro potřebu informování svých členů - modelářů, plachtařů a motorářů. Veškeré příspěvky zasílejte na radu aeroklubu, písemě adresované na: Aeroklub letiště Podhořany - Informátor č.3 vyjde v měsíci únoru v první polovině měsíce.

220

Z rady aeroklubu

Rada aeroklubu společně se ZO Svazarmu připravuje přebor v SZBZ, který se bude konat v neděli dne 23. ledna - přijďte všichni, včetně modelářů i těch "nejstarších" start bude na letišti v 9.30 hodin. Odjezd bude Robusem v 8.00 hodin od hasičárny.

Letový den hodláme uskutečnit v neděli 16. ledna a 30. ledna. Je zapotřebí, aby se těchto letových dnů zúčastnilo maximální množství členů - létání na sněhu je krásné a zdravé, přijďte všichni.

V měsíci únoru bude zorganizována hromadná prohlídka u s.dr.Bačůzy v nemocnici v Pardubicích, přesný termín bude oznámen informátorem č.3.

Nábor nových členů

Rada aeroklubu vypisuje novou soutěž, která má pomoci našemu aeroklubu získat maximální množství členů klubu. Za získání člena do výcviku uděluje: 5minut aeroklubu
nebo 3 navijákovéstarty
Za získání člena do řad modelářů nebo přizpívajícího člena
2 navijákové starty
Přihlášky obdržíte na letišti.

Slovo k našim modelářům

Soudruzi v zájmu upevnění našeho kolektivu uvažujte o možnosti uspořádání modelářské soutěže, radiové modely - větroně A 2 nebo A 1 přijďte s návrhem co nejdříve. Uvažujte o stavbě větroně pro svahové létání - parametry jsou dostatečně známé. Je zapotřebí, aby schůze rady navštěvoval předseda modelářského odboru.

Náčelník provozu

upozorňuje na povinnou účast všech pilotů a instruktorů na zimním školení, které započne dne 21. ledna 1966 v 17.00 hodin na OV Svazarmu v Pardubicích. V první dvouhodině budete seznámeni s náplní školení. Kromě meteorologie - navigace - zeměpisu - přístrojů aerodynamiku bude probírána technika přeletu - rozbor poláry větroně VT 425 - L 13 - VT 16 a VT 116. Stávajícím žákům doporučuji navštěvovat školení kroužku ZLP.
Závěrem bude provedena ze všech předmětů přezkoušení.
Je třeba při přezkušovacích letech předložiti doplněné a uzavřené zapisníky letů - žáci uzavřené a doplněné pracovní knížky.

Poznámka ke dni

"Každá liška chválí svůj ocas", kakové je úsloví, které pochopitelně nemůže platit v našem aeroklubu. Soudruzi, stále máme velké mezery v propagaci naší činnosti. Nedostatečně upravujeme skříňku. Aeroklub má právo na to, aby skříňka byla representaci klubu - vázne nám publicistická služba - L + K čeká na naše zprávy - LM také. Musíme se snažit prodávat naši práci. Víte jak hodnotil náš aeroklub s.Kolér. Je třeba propagovat a získávat nové a nové členy.

Hned ve druhém vydání „Podhořanského informátora“ Vršovský překřtil člena OLPPS ÚV Svazarmu Kdéra na Koléra!; leden 1966

17.leden 1966

Prostřednictvím OV Svazarmu Pardubice je ÚV Svazarmu odeslán soubor návrhů a připomínek, který přijala členská schůze aeroklubu 7.1.1966 (viz výše). Materiál byl odeslán s průvodním dopisem předsedy OV Svazarmu Pardubice pplk.Paukertem, který jasně deklaroval stanovisko OV Svazarmu Pardubice.

POV

OKRESNÍ VÝBOR
SVAZ PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDOU
VÝCHODOČESKÝ KRAJ
P a r d u b i c e

Výtisk čís.:
Počet listů:
Zvýšenou brannosti k budování a obraně vlasti!

ÚV Svazarmu
odd.LPS
Opletalova 29
Praha 1.

Č. j. (23/66)
Dne 17.1.1966
Věc: připomínky k dopisu č.j.20435/65

Přiloženě zasíláme připomínky Aeroklubu letiště Podhořany,který pracuje v rámci našeho okresu.

Předsednictvo okresního výboru projednávalo v předcházejícím roce několikrát činnost ZO a Aeroklubu letiště Podhořany a za příkladné plnění úkolů mimo leteckou činnost jak na veřejnosti,tak v organizování masově branných soutěží a akcí a za zapojení do budovatelské činnosti byla tato ZO k 20.výročí osvobození vyhodnocena jako jedna z nejlepších ZO na okrese a obdržela čestné uznání.

Předsednictvo okresního výboru Svazarmu se během předcházejícího roku vyjádřilo k činnosti tohoto Aerokubu a nadále plně zastává názor o zachování činnosti tohoto Aeroklubu jako sportovního odvětví bezmotorového létání s tím,že v duchu X.pléna rozhodlo plénum OV v červnu 1965 vytvořit při tomto Aeroklubu zvláštní odbor,který bude řídit veškerou leteckomodelářskou činnost na našem okrese.Jednání,která byla se soudruhy vedena byla vždy pracovního charakteru,i když zde v tomto kolektivu nastalo značné rozladění na podzim minulého roku,kdy bylo vyhlášeno zrušení tohoto letiště,aniž by kdokoliv tuto otázku s našim orgánem projednával.Pokud jde o vlastní obsah dopisu, domníváme se že je nutné zpřesnit postavení okresních výborů v rámci dvoustupňového řízení letecké a parašutické činnosti a to jak z hledisek organizačních,hospodářských,methodických a kontrolních,současně i z hlediska schvalování kádrových materiálů a jejich evidence.Vzhledem k hodpodářské,stabilitě tohoto Aeroklubu i příkladnému plnění úkolů,žádáme aby jeho činnost byla nadále zachována.

Předseda OV Svazarmu
pplk. Paukert Jaroslav

Pořízeno ve 2 výtiscích
Výtisk čís.: 1 ÚV Svazarmu
Výtisk čís.: 2 OV spis
Výtisk čís.:
Vyřídit: 1968
Vyřizuje: Čítková

ITZ 411 - 1965

Dopis OV Svazarmu Pardubice odeslaný na ÚV Svazarmu; 17.1.1966

20.ledna 1966

Další dopis se žádostí o revizi rozhodnutí zrušení letiště stylizuje Klínský a s vědomím Rady AK jej odesílá tajemníkovi I.odd. ÚV KSČ Mamulovi.

(214)
(215)

814/66

Pardubice 20.ledna 1966.

Rušení aeroklubu Podhořany.

Titl.
Ústřední výbor K S Č,
první oddělení s.M amula,
P R A H A

Vážený soudruhu !

Při jednáních která jsme měli ve věci rušení našeho letiště a aeroklubu Podhořany se s.ing.Otakarem Šimůnkem,s.gen.por.Vosáhlem a s.řed.n.p. VCHZ-Synthesia Vojtasem nám bylo doporučeno zajistit si návštěvu u Vás prostřednictvím OV-KSČ v Pardubicích.

Žádali jsme o vyjednání návštěvy s.taj.OV-KSČ Vyčítala ale ten nám oznámil že se budeme moci s Vámi sejít při Vaší návštěvě v Pardubicích, protože v současné době to není na ÚV-KSČ možné.

Protože v současné době,jak nás informovali zástupci ÚV-Svazarmu,řeší otázku sportovního létání ve státě oddělení ÚV-KSČ,rozhodli jsme se obrátit se na Vás s dopisem a zaslat Vám kopii naší původní žádosti, kterou jsme předali již dříve následujícím soudruhům a institucím:
a/presidentská kancelář d/řed.n.p. VCHZ-Synthesia Vojtas
b/místopřed.vlády s.ing.Šimůnek e/redakce časopisu Obrana lidu.
c/nám.min.nár.obr.gen.por.Vosáhlo f/poslanec NS s.Zvára

Dále Vám zasíláme opis našich připomínek k dopisu ÚV-Svazarmu č.j.20435/65 ze dne 20.12.65 o nové organisaci sport.létání.Tyto připomínky jsme odeslali dle pokynů na ÚV-Svazarmu k 15.1.1966.

Buďte tak laskav,věnujte pozornost našim dopisům a uznáte-li naši žádost za oprávněnou,pomozte zabránit likvidaci našeho aeroklubu.

Předem Vám děkujeme za pochopení.

S pozdravem společně za mír

Klínský

21.leden 1966

Schůze Rady AK konstatovala, že přes všechna učiněná odvolání k verdiktu o zrušení letiště, nebylo zatím dosaženo žádoucího výsledku a v podstatě se ani jedna z oslovených institucí nikterak nevyjádřila.

Přes to se většina Rady AK rozhodla v dosavadní organizační práci nepolevit a dát tak najevo nadřízeným orgánům, že aeroklub stojí na pevných základech a jeho zrušení by bylo nejen ekonomickou, ale hlavně politickou chybou!

V ten samý den se v učebně OV Svazarmu Pardubice sešla i početná skupina pilotů-plachtařů, aby zahájila „zimní školení“, které tentokrát bylo naplánováno na několik příštích pátečních podvečerů.

23.leden 1966

Snad právě proto, aby aeroklub dokázal svoji akceschopnost, se k zorganizovanému místnímu kolu „Sokolovského závodu branné zdatnosti“, který se toho dne konal v areálu letiště, sešla početná skupina členů AK, která by za jiných okolností v tomto zimním období zcela určitě zůstala v teple a pohodlí svých domovů.

Účastníci z Pardubic byli na letiště hromadně dopraveni Roburem a bez ohledu na kvalitu dosažených sportovních výsledků později OV Svazarmu vyhodnotil toto místní kolo SZBZ jako nejvíce obsazené v rámci celého okresu, čímž si aeroklub pro argumentaci k zachování letiště zajistil další „plusové“ body.

Přestože vydaný „Podhořanský informátor“ sliboval na 18. a 30.1.1966 letové dny, protože „létání na sněhu je krásné a zdravé“, létat se nezačalo z prostého důvodu: OLPPS VčKV Svazarmu vydal zákaz létání, který v podstatě trval až do konce března.

Měsíc únor 1966 byl tedy pouze ve znamení schůzovní činnosti Rady AK, pravidelných seminářů kroužku základní letecké přípravy a pátečních teoretických „dvouhodinovek“ pro plachtaře.

18.únor 1966

Tento den byl v šedi plynoucích dnů výjimkou. Na letiště se dostavila komise ze Státní letecké inspekce, a to za účelem rekognoskace veškerého letištního vybavení. Účelem prohlídky bylo též ověření administrativních podkladů k případnému vydání nového provozního povolení, proto SLI vydala závazný pokyn k vypracování nového letištního řádu. Jinak revize proběhla bez zjištění podstatných nedostatků, a tak už jenom tím, že šetření proběhlo, letišti svitla jiskřička naděje!

6.březen 1966

Rada AK na tuto neděli svolala další členskou schůzi. Předseda Rady Jeník obšírně seznámil členskou základnu s dosavadním stavem v otázce rušení letiště a s odvoláním na průběh kontroly SLI a jí vydaných pokynů, vyslovil i jistou dávku optimismu.

Naděje, i když dosud nepotvrzená, na zachování plachtařského provozu na novodvorském letišti byla tou správnou povzbuzující injekcí pro všechny přítomné, a proto ani tak nevadilo, že z dosavadních (většinou neoficiálně získaných a neověřených) informací, by se měla činnost motorového odboru zcela přenést na letiště v Chrudimi.

Rozhodujícím momentem bytí či nebytí aeroklubu se mělo stát zasedání III.sjezdu Svazarmu.

18.-20.březen 1966

V těchto třech dnech se ve Smetanově síni Obecního domu v Praze konalo rokování III.sjezdu Svazarmu.

Protože se v mnoha aspektech III.sjezd Svazarmu považoval za klíčový, jeho usnesení bylo nutné v jednotlivých sekcích detailně rozpracovat, což vyžadovalo nějaký čas. Ti, kdož počítali s tím, že po sjezdu dojde k okamžitým změnám, přišli tak zkrátka a mnohdy svoji nespokojenost dávali nepokrytě najevo.

9.duben 1966

Po dlouhé odmlce se na Novém Dvoře naplno otevřela vrata hangárů a na denní světlo byla vytažena veškerá letecká a zabezpečovací technika. Nejprve dostavivší se pracovníci SLI provedli imatrikulace letadel i navijáků a pak se konečně dostalo i na piloty. Po jednom přezkoušecím startu na navijáku absolvovali Klínský, Šatný, Šprincl, Špryňar,Vršovská a Vršovský. Na ostatní se již nedostalo, protože Letecká dispečerská služba od 15.15 hod. vydala zákaz provozu.

Ale i tak to byla radost veliká, přestože v myslích některých z členů AK stále zůstávala obava, aby to nebyla radost předčasná.

10.duben 1966

K nedělnímu oficiálnímu zahájení provozu se dostavilo 21 pilotů, z nichž skoro čtvrtina byli noví žáci, kteří s úspěchem absolvovali kroužek základní letecké přípravy a vypořádali se s nástrahami kádrového řízení.

Nových žáků, kteří byli letos připraveni zahájit praktický letecký výcvik, bylo celkem 11. Byli to: Hartman Petr, Hovorka Otakar jr., Kalhous Václav, Keprt Milan, Krištof Josef, Kučera Pavel, Poledňák Bohumil, Svatoň Josef, Špaček Miroslav, Tatíček Oldřich a Vinopal Bohuslav.

Zajímavostí bylo, že Ota Hovorka jr., ač byl k praktickému výcviku připuštěn jako jeden z prvních, musel po několika navijákových startech létání přerušit, protože dosud nesplňoval věkovou hranici a musel si tak počkat až do dne svých 15.narozenin.

Pilotní žák Josef Krištof si elementární výcvik odbyl již v létech 1953-4, ale protože jeho přestávka v létání byla příliš dlouhá, musel výcvik absolvovat znovu.

Z loňských pěti žáků zůstali ve výcviku pouze Baďura a Peschke (Krupařová a Svoboda skončili z vlastního rozhodnutí, Kosina dál neprošel kádrově), z předloňských a starších žáků zůstal v této kategorii pouze Mercl.



O situaci kolem letiště diskutují (zleva) Josef Krištof a Jiří Liška; Nový Dvůr, duben 1966

15.duben 1966

Svazarmovské hnutí se začíná seznamovat s prvními závěry a rozpracovanými usneseními III.sjezdu. Usnesením orgánů ÚV Svazarmu č.4/66 vstupují v platnost:

- Směrnice pro činnost aeroklubů
- Směrnice pro hospodaření v aeroklubech
- Zásady pro poskytování výkonů základními organizacemi (aerokluby) Svazarmu

Současně se doplňuje a upřesňuje organizační schéma aeroklubů, kdy volenými funkcionáři Rady AK jsou: předseda, místopředsedové, jednatel, pokladník (hospodář), vedoucí jednotlivých odborů (případně další funkcionáři dle specifik činnosti)

Náčelník provozu může být sice Radou AK navrhován, není však volen, nýbrž je schvalován (jmenován) přímo ÚV Svazarmu a je plně odpovědný (i v právní rovině) za praktický výcvik, jeho metodiku, organizaci a bezpečnost, střežení majetku letiště atd.

V tento den se schází i Rada AK a konstatuje, že SLI dosud neschválila novelu letištního řádu.

Z tohoto důvodu náčelník provozu Vršovský, právě čerstvě jmenovaný ÚV Svazarmu do funkce, požadoval, aby letecký provoz na letišti v Novém Dvoře byl zastaven do doby, než SLI nový letištní řád potvrdí.

V diskusi na toto téma se Rada AK většinově shodla na názoru, že ač dosud není příslušným orgánem schválen nový letištní řád, není to důvod k zastavení provozu, jak na svém požadavku trval Vršovský, protože dosavadní letištní řád platí v plném rozsahu a zrušen bude až momentem schválení řádu nového.

Současně se Rada AK rozhodla opět svolat členskou schůzi, a to na 22.4.1966



I když se třeba nelétalo, nedostatek práce nehrozil. V pozadí zleva:Bóďa Poledňák, Petr Hartman, Josef Svatoň; v popředí: Josef Vojtíšek; Nový Dvůr, duben 1966

16.duben 1966

Konečně dorazila první pozitivní zpráva!

KOMUNISTICKÁ STRANA ČESKOSLOVENSKA
ÚSTŘEDNÍ VÝBOR
STÁTNĚ ADMINISTRATIVNÍ ODDĚLENÍ
PRAHA 1, NÁBŘEŽÍ KYJEVSKÉ BRIGÁDY 12
Adresa telegramů: UVKOMSTRANY
Telefon 099

PRAHA dne 16 dub[illegible] 1966

54

Svaz pro spolupráci s armádou
Aeroklub
Podhořany u Ronova n.Doubravou
okr. Pardubice

Uveďte v odpovědi:
Č. j.: VIII/1-8191/65-Ra
Věc:

Vážení soudruzi,

na vaše dopisy z října 1965 a ledna 1966, v nichž jste upozorňovali na nesprávnost rozhodnutí ÚV Svazarmu o zrušení vašeho letiště, vám sdělujeme:

Ústřední výbor Svazu pro spolupráci s armádou těmito opatřeními realizuje usnesení ÚV KSČ z 10. 2. 1965, v němž m.j. se také ukládá, aby byl podstatně snížen počet letišť v ČSSR, na nichž se provozuje sportovní létání a parašutismus. Usnesení tím sledovalo především zvýšení efektivnosti leteckého provozu, neboť náklady na letecký sport vynakládané, jež jsou i dnes značné, dále porostou úměrně se zvyšováním nároků na technickou vybavenost tohoto odvětví (letecká i zabezpečovací technika). Předpokládalo se přitom, že budou rušena především neefektivní a neperspektivní letiště s malou členskou základnou a tam, kde bude možné převést činnost aeroklubu na jiná, blízká a perspektivní letiště.

Přípravné práce na rušení některých letišť se v současné době dostala již do takového stadia, že je již možno vás seznámit s výsledkem dosavadních rozborů. Po pečlivém zvážení všech podkladů bylo komisí ÚV Svazarmu doporučeno předsednictvu ÚV Svazarmu, aby vaše letiště bylo ponecháno v provozu. My se s tímto návrhem ztotožňujeme a předpokládáme, že bude schválen.

Vaše připomínky k návrhu zásad řízení leteckého úseku ve Svazarmu, které jste nám zaslali na vědomí, byly spolu s připomínkami a náměty ostatních aeroklubů posouzeny ÚV Svazarmu a využity při konečné formulaci zásad. Aerokluby byly s výsledky diskuse k návrhu zásad seznámeny na oblastních aktivech aeroklubů těsně před III. sjezdem Svazarmu. Domníváme se, že zásady řízení, které respektují likvidaci krajského článku, jakož i dokumenty III. sjezdu Svazarmu a připravované změny ve způsobu ustavování ústřední letecké sekce vytvářejí dostatečný prostor pro další prohlubování demokratických principů činnosti Svazarmu - v duchu lednového pléna ÚV KSČ, jakož i tezí k XIII. sjezdu strany.

Očekáváme, že i vy v další činnosti přispějete k realizaci úkolů, které XIII. sjezd KSČ uloží Svazarmu jako jednotné společenské organizaci, sdružující ty druhy sportů a činností s výrazně branným posláním.

Se soudružským pozdravem

ÚSTŘEDNÍ VÝBOR
KOMUNISTICKÉ STRANY
ČESKOSLOVENSKA
ODDĚLENÍ
STÁTNĚ ADMINISTRATIVNÍ

19.duben 1966

Vzápětí je doručeno i vyjádření ÚV Svararmu:

SVAZ PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDOU
sekretariát ústředního výboru
PRAHA 1, OPLETALOVA č. 29

(53)

Čj. S 91/66 /OS
Datum: 19.dubna 1966.
Věc: Zrušení letiště - odpověď na stížnost.

Výtisk čís. 1
Počet listů 1

Zvýšenou branností k budování a obraně vlasti!

K Vašemu čj.

Aeroklub Svazarmu
letiště
P o d h o ř a n y

K Vašemu dopisu ze dne 30.10.1965 zaslanému Kanceláři presidenta republiky ČSSR Vám sdělujeme :

Návrh na zrušení Vašeho letiště vycházel ze zásady potřeb a možností zabezpečení sportovní letecké činnosti naší organizace a prověření letištní sítě ČSSR.

Ve Východočeském kraji je značný počet letišť se zájmem ostatních složek o zabezpečení jejich provozuschopnosti. Vaše letiště z velké části postrádá tento celospolečenský zájem. Byla však prověřena současná možnost a potřeba ponechání letiště Podhořany v provozuschopném stavu, vzhledem k dosaženým výsledkům kolektivu aeroklubu i možnostem výkonného bezmotorového létání. Bude však třeba, aby Váš kolektiv zabezpečil maximální možnou hospodárnost a soběstačnost činnosti aeroklubu. Při zabezpečování let.provozu je nutné počítat se současnou leteckou technikou, vzhledem k omezeným možnostem ÚV Svazarmu.

Věříme, že Váš kolektiv zhodnotí celospolečenské potřeby a plně pomůže zabezpečit sportovní leteckou činnosti Vašeho aeroklubu.

Náčelník odd.LPPS
major gen. pil. Rostislav Švácha

Pochopitelně, radost všech zainteresovaných na osudu letiště neznala mezí! A nic na ni nezměnila skrytá výhrůžka: *„i když vám strana a vláda dovolila létat, nepočítejte s tím, že vám Svazarm něco dá; vydělejte si na to vaše létání sami!“*

22.duben 1966

Svolané členské schůzi vládla slavnostní atmosféra. Z členů aeroklubu konečně spadla tíha starostí o osud letiště a s novou iniciativou se chopili práce, která před nimi stála. A tak se hned začalo s přípravou a organizací pořadatelské služby pro motokros v Holicích.

S nadšením byla přijata i provozní koordinační směrnice s vojenským letištěm v Čáslavi, které oznámilo plánování vlastní letové činnosti na pouhé dva letové dny v týdnu, které budou oznamovány minimálně jeden měsíc předem! Proto byly ještě do konce dubna uskutečněny tři letové dny, které byly povětšinou věnovány opakovacím letům po dlouhé zimní přestávce a „elementárce“.



Žák základního plachtařského výcviku Pepa Svatoň ve cvičném kluzáku VT-109 „Pionýr“; Nový Dvůr, duben 1966

29.duben 1966

Jednání Rady AK se zaměřilo na organizační zajištění očekávaných nejbližších akcí, kterými byla účast v pardubickém prvomájovém průvodu (1.5.1966) a holický motokros (8.5.1966).

Vystoupení plachtařů v nedělní Svátek práce bylo poněkud redukováno - do slavnostního průvodu byl připraven trup VT-109 na transportním voze taženém Roburem a doprovázela jej pouze hrstka členů aeroklubu.

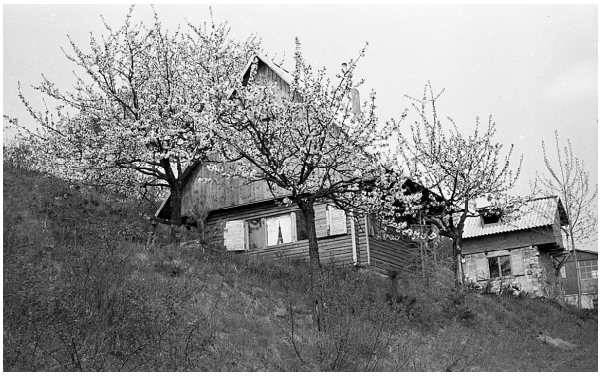
Jejich podstatně větší skupina o týden později pod taktovkou „Timofeje“ Jeníka opět rutinně zvládla pořadatelskou službu při zápolení jezdců na terénních motocyklech v Holicích a postarala se o nezanedbatelný příjem do aeroklubové pokladny.

12.květen 1996

Na tento den svolaná schůze Rady AK měla na pořadu jednání finanční dořešení havárie VT-425 OK-5322 Jaroslava Himra, který směrem k aeroklubu nedodržel smluvní splátkový kalendář úhrady předepsané škody. Rada AK mu proto, až do veškeré úhrady nákladů, které dosud nesl ke své tíži aeroklub, zastavila praktické létání.

Druhým bodem jednání Rady AK bylo sestavení termínů brigád, kdy před aeroklubem stály výkopové, planýrovací a betonářské práce pro pardubický Kovopodnik.

Jak známo, v rokli „Mezihoří“ vyrůstala chatová osada členů aeroklubu Jeníka, Horešovského, Klínského, Jurajdy, Tichého a Švabenského. V květnu tohoto roku měly některé stavby už svoji téměř definitivní podobu:



chaty Jeníka a Horešovského



chata Klínského



chata Jurajdy



chata Tichého a Švabenského

Chatová osada v Mezihoří, květen 1966

Měsíc květen proběhl ve znamení poměrně intenzivního létání zejména „elementárky“. Bylo zorganizováno 12 letových dnů, kdy hlavní břímě výcviku nesly cvičné kluzáky VT-109 „Pionýr“ OK-2243 a OK-3253. Na dvousedadlovkách L-13 „Blaník“ OK-3814 a OK-9848 se létalo také, ale ty nebyly používány pro základní výcvik, nýbrž pro výkonné létání. Flotila dalších výkonných větroňů (VT-125, VT-425 a VT-16) poněkud zahálela nejen z důvodů nepříliš vhodného počasí pro sportovní létání, ale zejména proto, že nebyl k disposici vlečný letoun. Ten byl z Chrudimi zapůjčen až ke konci měsíce.

4.květen 1966

Pilot Čermák (L-13 OK-9848) si do svého letového deníku zaznamenává pokus o přelet na trati Podhořany - Skuteč - Chotěboř - Podhořany (100 km). Ten se mu nepodařil, přistál v Chotěboři.

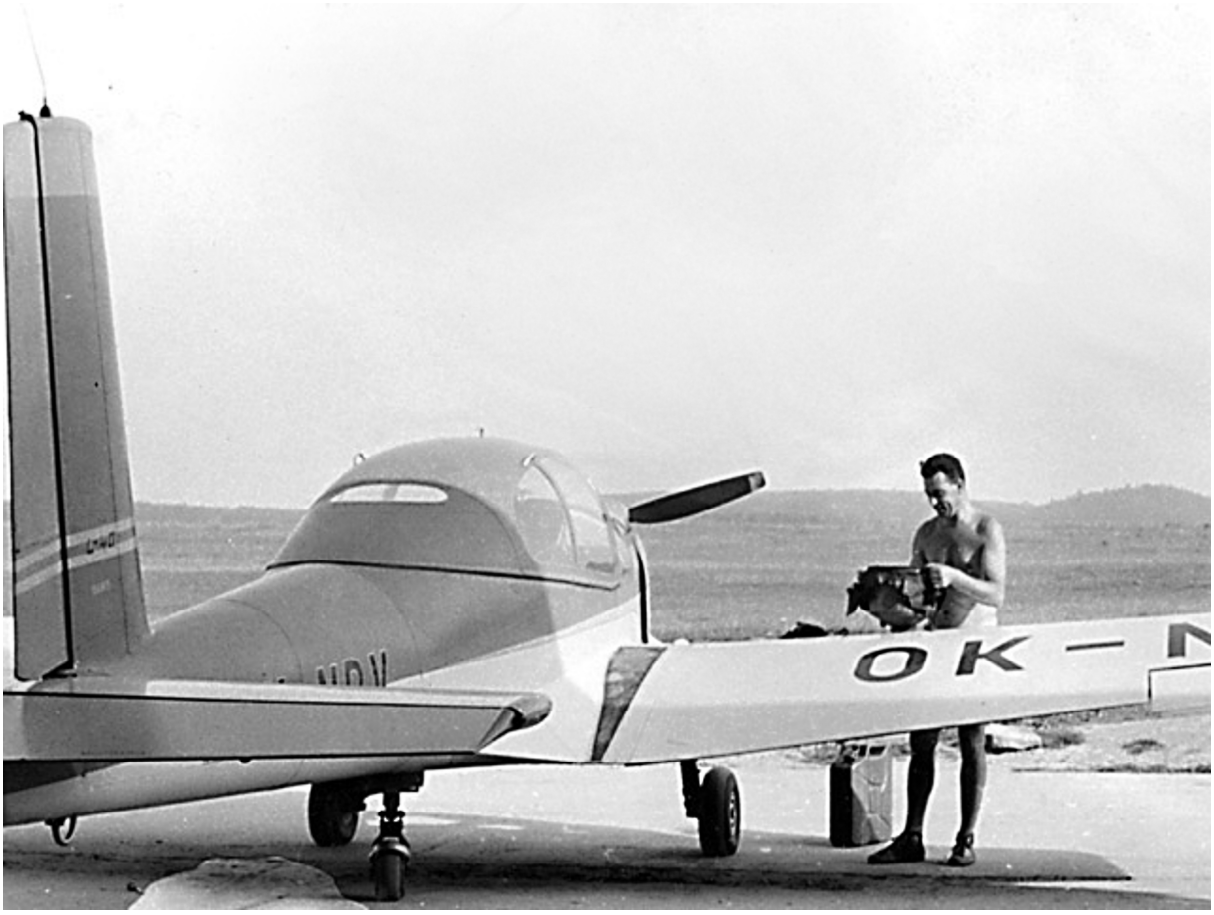
1.června 1966

Podle dochovaných (byť neúplných záznamů) lze konstatovat, že na tento den byly naplánovány prvé mimoletištní lety v tomto roce. Pilot Lýr měl splnit podmínku pro zisk „stříbrného C“ padesátikilometrovým přeletem na VT-125 OK-0744 do Poličky, jemu měl sekundovat na „návratové stovce“ Štrych (VT-425 OK-5320). „Dvoustovku“ plánovali Čermák (L-13 OK-9848), Aubrecht (L-13 OK-3814) a Vršovská (VT-16 OK-5514), o „třístovku“ se měl pokusit Šatný (VT-16 OK-2414).

Bohužel, z dostupných dokumentů lze dovodit, že „dvoustovku“ ulétl pouze Čermák. Víc údajů známo není.

11.červen 1966

Na letiště je zapůjčen L-40 „MetaSokol“ OK-NPV a piloti Jeník a Vršovský s ním střídavě podnikají několik navigačních letů s plachtaři-sportovci. Vozila se hlavně Vršovská, která se měla za pár dní účastnit Plachtařského mistrovství republiky žen na Rané (PMRž), a tak byly tyto navigační lety směřovány především do oblasti Českého středohoří a Podkrkonoší.



Jaromír „Timofej“ Jeník tankuje L-40 „MetaSokol“ OK-NPV; Nový Dvůr, červen 1966

19.červen - 2.červenec 1966

PMRž (pracovně nazývané „babinec“) se toho roku konalo již počtvrté, současně jako „Pohár časopisu Letectví + kosmonautika“ a jak výše uvedeno, na letišti v Rané u Loun.

S velkými ambicemi na něj s větroněm VT-16 OK-2414 odlétla Naděžda Vršovská, svým manželem neustále protěžovaná a označovaná za fenomenální plachtařku, aby jako jediná žena - držitelka „stříbrného C“ v našem aeroklubu, tam sbírala vavříny.

Bohužel, jak se záhy ukázalo, žádná sláva to nebyla. Po odlétaných pěti disciplínách, z nichž dolétla jedinou, měla na vítěznou Hudcovou (4004 b.) z Medlánek ztrátu propastných 2863 b., což nestačilo na jiné, než 14. místo z 16 startujících.

Nicméně i závody žen, které si získaly docela obstojnou popularitu, stejně jako nedávno skončené VII. plachtařské mistrovství ČSSR (PMR) ve Vrchlabí, ukázaly na jisté disproporce ve výkonnosti soutěžících a zejména v jejich nominaci k závodům. Zatímco u závodů žen málokdy počet přihlášek přesáhl dvacítku, u PMR byla situace trochu jiná.

Řada plachtařů, zejména těch mladších, si dost hlasitě stýskala, že závodníci, kteří se v minulosti závodů účastnili, mají tak nějak svoji nominaci „předplacenou“ bez ohledu na současnou výkonnost a mladí „dravci“ nemají šanci se mezi ně dostat!

Proto OLPPS ÚV Svazarmu rozhodlo o novém systému nominací. PMR se mělo i nadále konat jednou za dva roky, a to vždy v mezidobí konání Mistrovství světa, a měli být k němu nominováni postupující z Oblastních plachtařských závodů. Ty se měly konat rovněž jednou za dva roky, v mezidobí konání PMR. Na OPZ by postupovali na základě svých výkonů piloti, kteří úspěšně absolvovali Krajské plachtařské závody (KPZ), konané každoročně.

Pravda, systém to nebyl dokonalý, protože podle něj by se závodník startující v KPZ mohl nominovat na PMR v ideálním případě nejdříve až čtvrtým rokem!

Proto se začalo uvažovat o vyhlášení tzv. Celostátní plachtařské soutěže (CPS), která by bodově vyhodnocovala čtyři nejkvalitnější dosažené, řádně ověřené a přihlášené sportovní výkony konkrétního plachtaře během roku. Takto sestavený žebříček nejlepších pilotů měl být pomocným vodítkem pro nominace na PMR i další soutěže.

22.červen 1966

Na tuto středu byly naplánovány další pokusy o přelety. O reparát na 50 km trati do Poličky se měl pokusit Lýr (VT-125 OK-0744). Obletět „trojúhelník 200 km“ s otočnými body Mladá Boleslav a Vrchlabí se měli pokusit Horáček (VT-16 OK-5514), Aubrecht (L-13 OK-3814) a „Čouda“ Čermák (L-13 OK-9848).

Ani pro tentokrát se nepodařilo vypátrat, jak to vše dopadlo. Ví se jen, že „Čouda“ skončil v Mladé Boleslavi.



Zleva: Jaroslav Mercl, Ladislav „Čouda“ Čermák, Vladimír Hájek u navijáku Herkules H-2; Nový Dvůr, květen 1966

25.červen 1966

V Hořicích začínají Krajské plachtařské závody. Na ně jsou aeroklubem vysláni hned dva závodníci. Standa Horáček letí na VT-16 OK-2414 a Vlastislav „Vokurek“ Štrych má z Hořic vypůjčený stejný typ s imatrikulací OK-3402.

Zatímco při závodech (25.6. - 9.7.1966) Horáček potvrzoval své kvality a jen smůla ho připravila o palmu vítězství (ale i tak mu patřilo obsadit vynikající celkové 3.místo!), Štrych skončil hluboko v poli poražených a svůj neúspěch dlouho odůvodňoval tvrzením, že v aeroklubu mu nejsou vytvářeny náležité podmínky pro jeho výkonnostní růst.

Někdy v polovině července je vydáno další číslo „Informátora“:

230

P o d h o ř a n s k ý i n f o r m á t o r.

Aeroklub Podhořany se v poslední době zapojil do sportovní činnosti tak jak to má být.
Modelářský odbor se zúčastnil několika závodů v radiem řízených modelech a vždy velmi čestně členové modelářského odboru na těchto soutěžích obstáli.
Plachtaři se zúčastnili mistrovství ČSSR žen na Rané a Naďa Vršovská se umístila na 14 místě a získala pro aeroklub nalétané hodiny, km 540 a navíc závodnické zkušenosti.
S. Horáček a s. Strych se zúčastnilkrajských plachtařských závodů v Hořicích. S. Horáček se velmi čestně umístil když získal třetí místo v bohaté konkurenci. S. Strych žápolil jak mohl a byla vidět na jeho létání mala příprava.
Všichni členové jež se těchto soutěží zúčastnili přinesli našemu letišti opět zvýšenou popularitu mezi leteckou veřejností což aeroklub potřebuje. Nutno vyzdvihnout,že se všichni snažili ve velmi špatném počasí kdy byla dohlednost mnohdy menší než 1 km

Upozorňujeme naše členy,že ve dnech od 24 července do 7 srpna bude na letišti uspořádáno soustředění výkonnách plachtařů a žáků.
Soustředění žáků se bude konati od 23 července do 31 července v této době musíme odlétat maximum startů a přivést žáky na samostatné lety a dle možností stanovit již termín zkoušek.
Proto vyzývám všechny žáky k tomu aby se řádně připravili na příští úlohy a cvičení které se budou létat.
Upozorňuji,že musí mít každý pracovní knížky v naprostém pořádku.

Soustředění výkonných plachtařů bude zaměřeno na nalétání maximálního množství odlétaných km.
Je třeba aby ti piloti kteří se doposud velmi málo zúčastňovali letových dnů aby soustavným létáním se dostali opět do formy aby pomohli aeroklubu v další činnosti bez leteckých nehod a bez předpokladů k událostem.

V době soustředění bude na letišti zkoušeno radiové spojení mezi větroni a zemí , stanicemi které zapůjčuje do zkušebního provozu výrobce n.p. Tesla Pardubice za přičiněním s. Maštalíře Václava.
Přijďte si zalétat na větroních s radiem !

Naši modeláři jak jste připraveni k provedení rekordního letu s motorovým modelem? Je nejvyšší šas něco dělat!

Upozorňuji na konec prvního pololetí a na nedopsané zápisníky letů. Je třeba aby všichni naši létající členové si tento svůj zápisník dali do patřičného pořádku.

Tuto sobotu dne 23. července 1966 svolává náčelník provozu IMZ instruktorů které se bude konati v 17,30 hodin na letišti v Podhořanech.

Žádáme předsedu modelářského odboru o dodání nějakého propagačního materiálu pro potřebu propagace klubu.

3.červenec 1966

Opět se plánují přelety, tentokrát na „stovkovém trojúhelníku“ s OB Skuteč, Přibyslav. O zdolání plánované trati se měli pokusit Matuška (L-13 OK-9848), Šatný (L-13 OK-3814) a Riegr (VT-425 OK-5320). Jak to vše dopadlo, je velkou neznámou.

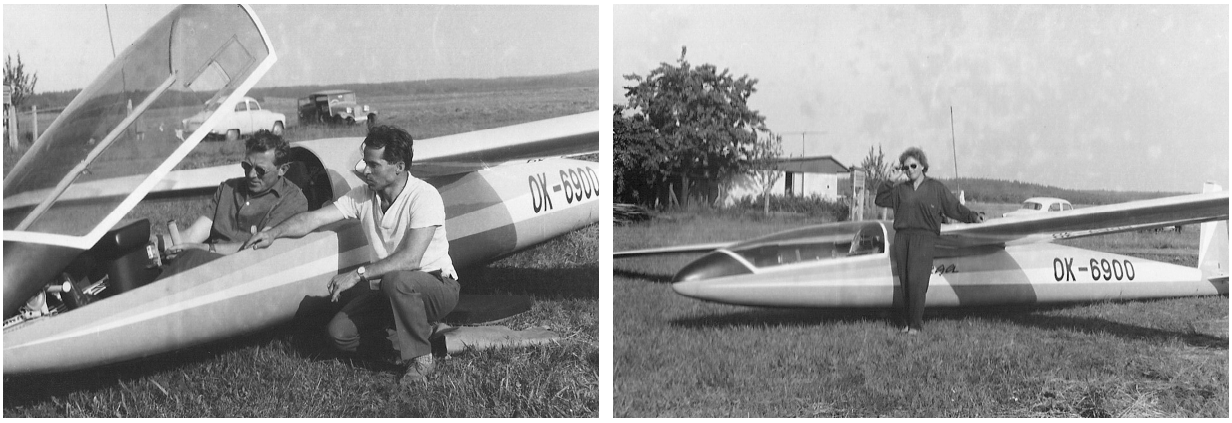


Standa Horáček před vzletem s VT-425; Nový Dvůr, červenec 1966

23.červenec - 7.srpen 1966

Toto období bylo ve znamení konání soustředění žáků (23.7.-31.7.1966) a sportovců (23.7.-7.8.1966). Bohužel, do dnešních dnů se nezachovala jiná dokumentace, než „Kniha rozkazů pro létání“, ze které však lze vyčíst pouze omezené údaje. Z nich lze dovodit, že letových dnů sice nebylo málo (červenec 18, srpen 14) a účast pilotů na nich také byla slušná, ale tak nějak „zlobilo“ počasí. Pro místní létání, zejména pro „školu“, bylo vyhovující, ale jak se zdá, až do konce roku už nebyl proveden žádný mimoletištní let.

Někdy v tomto období na novodvorském letišti přistál v rámci továrních zkoušek Vladislav Zejda s nádherným „ptákem“ OK-6900, což byl první ze dvou postavených prototypů celodřevěného vysokovýkonného větroně VSB-62 „Vega“.



Na levém snímku v kabině VSB-62 „Vega“ OK-6900 Eduard Vršovský, v podřepu Vladislav Zejda, na pravém snímku u téhož větroně pózuje Naděžda Vršovská; Nový Dvůr, červenec 1966

Samozřejmě, to byla událost! Při této příležitosti vznikla řada fotografií a také jedna velká blamáž! Ale o té později.

Tak jako došlo k náhodné návštěvě „Vegy“, stejně tak náhodně na letiště v Novém Dvoře zavítal další unikát. Byl jím třetí prototyp L-13 označovaný jako XL-13M s imatrikulací OK-6202, vybavený pomocným motorem Walter „A“ (M-100).

Tehdy jej pilotoval při zkušebním letu Ing.Miloš Vencovský. Nutno dodat, že celý projekt, za kterým stáli Ing.Vladimír Frynta, Vladimír Hruška, Jiří Vašák a Jiří Dopita, realizovali tito členové letňanského aeroklubu aktivisticky, bez jakékoliv finanční podpory od Svazarmu. *(pozn.aut.: Tomuto konkrétnímu větroni, jak už jsem se dříve zmínil, bude věnována samostatná kapitola)*





XL-13M na trávě novodvorského letiště, motor „nahazuje“ Vršovský; léto 1966

K tomuto období se vztahuje ještě i tato událost:



MEZI NEBEM A ZEMÍ

Na samých hranicích Východočeského a Středočeského kraje se nachází plachtářské výcvikové středisko v Podhořanech. Tady je

ců stovky mladých mužů a žen ve všedních dnech i nedělích. Většinou jezdí z Pardubic, vzdálených 25 kilometrů, jen málokterý

sport utužuje kolektiv takovou měrou. Tisíce nalétaných hodin a kilometrů a úspěšný výcvik nových pilotů - plachtářů to dokazuje.

Vlastním přičiněním

Prostředky na vlastní provoz si opatřují různými brigádami. Představuje to stovky hodin na různých profesích. Pomáhají socialistickému sektoru i národním výborům. Nyní betonují dvůr provozovny Kovopodniku v Pardubicích, další betonáže jsou připraveny ve VCHZ Semtín. Oba stavbyvedoucí, soudruzi Šatný a Klínský, dokončí akce do konce roku. Za sběr odpadových surovin je zodpovědný Pavel Rieger. Získané prostředky využívají k činnosti i k rozšíření plachtářského parku. Na letišti jsou k výcviku k dispozici dva větroně jednomístné značky Orlík, dva větroně celokovové značky Blaník, dva větroně Šohaj, jeden akrobatický větroň Luňák, a školní dvoumístný Pionýr. K provozu mají i další potřebné vybavení, navijáky, nákladní automobil a sanitku. V činnosti je i dílna, kde se opravuje a montuje. Pro členy aeroklubu platí i přísný režim. Musí dodržovat při výcviku letový řád, řídí se pokyny náčelníka a když je po sezóně vyhlášena pracovní povinnost, větroně se nakonzervují a uloží k zimní přestávce. Za největší sportovní úspěch v oblastních závodech je považováno třetí místo Stanislava Horáčka, kterým se kvalifikoval do celostátního finále příštího roku. Nada Vršovská se zúčastnila mistrovství ČSSR žen a skončila na čtrnáctém místě.

Experiment s kohoutem

Plachtaři jsou dobrá parta. Všichni táhnou za jeden provaz a také u nich není o legraci nouze. Nedávno byl středem pozornosti náčelníkův kohout. Sázka zněla — umí létat? Někteří tvrdili, že ano, druzí oponovali, že nikoliv. Když ho pilot Josef Vojtíšek vypustil ve 200 metrech k zemi, byl z toho kohout celý zkoprnělý. Několikrát zamával křídly, ale potom padal k zemi volným pádem. Pak už nic jiného nezbývalo, než ho sebrat. Náčelník letiště měl o dobrý oběd postaráno... Iniciátory těchto sázek ještě dnes pronásledují různé vtipy.

Pilot Josef Vojtíšek před startem...

Tento novinový článek neznámého autora vyšel v **deníku Východočeského KV KSČ „Pochodeň“** sice až **16.11.1966**, ale z důvodů časové posloupnosti dějů jej uvádím na tomto místě, stejně tak jako toto originální foto:



Josef Vojtíšek a kohout; Nový Dvůr, červenec 1966

Ze stejného důvodu je zde uvedeno následující přiblížení „causy kohout“ jak vyšlo v časopise **L+K 10/1982**.

Pochopitelně, v tomto případě zapracovala „autorská licence“ i nutnost změnit jména a děj přesunout do jiného časového období, protože tenkrát se o takových konkrétních věcech a událostech psát více méně nesmělo.

EXPERIMENT



TOMÁŠ HLOBIL

„... říkám, že poletí!“
„Těžko; už jsi ho někdy v takové výšce viděl?“
„Neviděl, ale co by mělo bránit v tom, aby neletěl?“
„Co já vím ... Jenom se mi to zdá být proti přírodě. Copak je to nějaký letec?“
„No, letec to sice není, ale létat přesto umí. Takže nevím, proč by nemohl ... Ale takhle to sotva vyřešíme – musíme experimentovat!“
„???“
„Uděláme takový pokus a pak se ukáže, kdo z nás má pravdu.“
„Souhlasím – ale jak to provedeme?“
„Nestarej se, hlavně o tom nemluv. Já ti dám vědět.“

Zhruba k takovémuto dialogu došlo mezi dvěma přáteli, Vojtou a Standou, před drahnou dobou u sklenky vychlazeného moku v útulné hospůdce. Tam, kde se po letovém dnu scházívala většina osazenstva místního letiště. Proč – aby prodiskutovala dopodrobna události dne právě končícího ...

Dlužno zdůraznit, že to bylo v době, kdy se po nebi prohánějí Arada, Pipery a cé sto čtyřky, kdy nebem tiše pluly Olympie, Bejbiny, Krajánci a když ještě leckde skotačil glajtr. V době, kdy hodně záleželo na tom, jak se ten který aeroklub dokáže rychle po válce zorganizovat a zajistit si letecký materiál kde se dá.

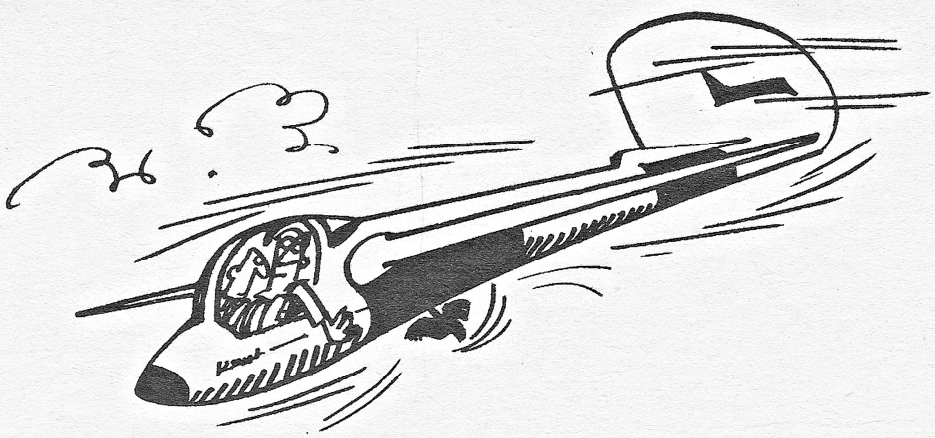
Éra kořistní techniky se však uzavírala. Dílem hlodal v materiálu zub času, dílem celistvost strojů nahlodávali technikou pilotáže letečtí nadšenci, jimž vůbec nevadilo, že to či ono příslušnému letounu nepřísluší. Co na tom, že Bejbina má jedno křídlo kanárkově žluté a druhé v barvě khaki? Hlavně, že to létá! Adaptabilita součástek používaného materiálu byla příslovečná, navíc u převzatého letadlového parku chyběla provozní dokumentace. A stíny znepokojení nad tím, jak jsou ona křídla směřující do výšin nebeských skutečně letitá, stačilo zahnat letecké nadšení.

A tak se létalo – i padalo. „Dřeva“ bylo dostatek. Nikdo si příliš nelámal hlavu nad tím, proč po přistání v předpolí letiště, mezi dvě švestky, na svých původních místech zůstaly stromy a proč ne nosné plochy onoho větroně.

Jednoho krásného dne se však stalo, že poslední Bejbina, nemohouc už déle snášet příkoří na ní páchaná, řekla dost a po nepříliš hladkém přistání se rozložila na více než jednotlivé díly. Pro přihlížející to nebylo nic nového a tak s přiměřeným humorem a zájmem sledovali snahu aviatika vyhrabat se z lanoví, plátna a překližky. Humor byl ten tam, když se o několik hodin později zjistilo, že rezervy v hangáru nestačí pokrýt nárokovanou spotřebu materiálu na její obnovu. Nedobře zapůsobilo rovněž zjištění, že ani okolní letiště součástku malou, leč nepostradatelnou, ve skladu nadnormativních zásob nevedou. A jelikož součástky nebylo, skončila na našem letišti éra Bejbin. Upřímně řečeno, bylo už na čase. On totiž v hangáru, vedle dvou Šohajů, stál i zcela nový Kmotr. Šohaje byly brusy, kol nichž jsme chodili v úctě přímo posvátné, Kmotr začínal nově koncipované metodice výcviku sloužit jako školní kluzák. My, mladí adepti umění leteckého, jsme výše jmenovanou techniku vítali s nadšením, leč staří letečtí vlci naše nadšení nesdíleli. K našemu údivu se k Šohajům a Kmotrovi chovali okázale chladně, byť jejich výkony objektivně uznávali. Dlouho trvalo, než nám došlo – proč. Důvod byl prostý, stačilo zaposlouchat se do jejich meditací a pak už jsme znali ono „proto“. Nebylo to ono, co jsme odhadovali – že by ta letadla jaksi nesplňovala jejich představy, nýbrž protože ostříleným kozákům překážela kabina. Jeden z nich se totiž nechal slyšet, že není nad proudící ovzduší kol uší letcových, sloužících co by ten nejspolehlivější a nejpřesnější rychloměr. S takovým důvodem jsme nemohli nesouhlasit tím spíš, že jsme se přesvědčili o tom, jak jsou uši starších perfektně vycvičené a způsobilé. V málokteré Bejbině totiž – pokud tam vůbec byl – rychloměr fungoval. Nicméně i u starých leteckých es tři jmenované letouny, přestože neměly odkrytý pilotní prostor, došly po zásluze uznání a získaly si jejich sympatie: díky letovým výkonům. A Kmotr navíc skýtal možnost přibrat spolucestujícího a s tím si vyměňovat bezprostředně silné dojmy!

Naši experimentátoři, Vojta a Standa, byli zánikem poslední Bejbiny viditelně roztrpčeni. Vypadalo to, že její tragický skon v jejich vědeckém sporu udělal čáru přes rozpočet. Ale nepropadli beznaději. Rozhlíželi se po jiném vhodném prostředku. Avšak Krajánek, jediný který u nás byl letuschopný, se zrovna v té době nacházel v dlouhodobé péči letištního mistra truhlářského, které léčil jeho zhmožděniny s nepříliš velkým elánem doprovázeným slovy, že je truhlář a ne restaurátor. Z toho všeho mohlo vyplynout, že vědecké bádání Vojty a Standy se odloží na neurčito. Ale chyba lávky! I když Vojta a Standa měli původně vyhlédnutý jiný stroj, jenž jim umožní vědecký pokus, dokázali se pohotově přeorientovat a bezezbytkově se smířili s Kmotrem a jeho krytou pilotní kabinou. Tajně pokračovali v přípravách. Po několika důkladných měřeních došli k závěru, že při troše dobré vůle bude danému účelu skutečně docela dobře svými rozměry vyhovovat větrací okénko pilotní kabiny. Přitom objevili i světlou stránku, ba uvítali možnost jim nabízenou: vědeckého pokusu se mohou zúčastnit oba, zatímco v případě nasazení jednomístného letounu by byl jeden z nich nucen hrát roli pozemního pozorovatele. Nepočítaje tuto výhodu Kmotr svými letovými parametry předstihoval Bejbiny i Krajánky a tím se stal žádoucím co do přeletů. Tato skutečnost, spolu s cestovním vakem na přelety užívaným, zaručovala experimentátorům dokonalé utajení pokusu až do hodiny dvanácté. A ta na sebe nenechala dlouho čekat.

Ačkoli plechové nebe neslibovalo nějaké přeletové počasí, povolení k letu naše dvojice po téměř hodinovém přemlouvání od náčelníka letiště získala. Do jednoho všichni jsme mlčky zírali, s jakým elánem a soustředěním se pak ti dva dali do předletové přípravy. Bylo to tak veliké, že jsme jim nabídli pomoc, tušíce, že budeme svědky něčeho ojedinělého, na našem letišti nevídaného. Tím, že Standa s Vojtou zachovali téměř všechna pravidla konspirace, mohli jsme se jen dohadovat, čím vyvrcholí jejich



počínání. Alternativ bylo několik. Jeden mínil, že Standa s Vojtou hodlají zaútočit na světový rekord v délce letu na zádech, druhý uvažoval nahlas, že budou patrně prověřovat konstrukci kluzáku v nově vymyšleném akrobatickém prvku. Třetí, fantasta, prosazoval domněnku, že ti dva se chystají na velký výlet s cílem navázat kontakt s neznámými letištními civilizacemi až na moravsko-slovenském pomezí.

Letiště obklopila napjatá atmosféra. A provoz se zastavil – začalo pršet. Ukonejšen a pobídnut deštěm, v přesvědčení že se nebude nic dít, náčelník se vydal směrem na své latifundie nasypat slepicím zrní. I naše zvědavost postupně ochabovala, nedělo se opravdu nic. Jen Vojta již asi podesáté kontroloval, zda do letounu uložil vše potřebné, ale jeho přeletový vak se pořád ještě povaloval v temném zákoutí hangáru.

Asi za dvě hodiny se k údivu našeho rosničkáře cáry mraků prodralo slunce. Zprvu sice nesměle, ale po chvíli zalévalo svými paprsky zemi tak intenzivně, že snad ten den vešel do učebnic meteorologie jako příklad typicky plachtařského počasí po přechodu studené fronty. Dodnes nikdo neví, zda to byla náhoda, intuice, anebo výsledek cílevědomého studia chodu počasí. Ať tak či onak, hned nato sto čtyřka vyrolovala z hangáru, Standa a Vojta se usadili na svých místech, a my odstoupili do uctivé vzdálenosti. A pak jsme jen závistivě sledovali nebe, kde naskakovaly kumuly jeden za druhým. Abych nezapomněl – téměř nepozorovaně a na poslední chvíli zmizela v útrobách letounu i ona přeletová brašna! A pak startér nadirigoval aerovlek, mávl bílý praporek, vlek se dal do pohybu a odpoutal se od země. Pomalu jsme se začali rozcházet, zklamaně, vědomi si, že bude-li se v následujících chvilkách něco dít, pak to bude našim zrakům ukryto. Někdo se rozloučil, někdo přece jen zůstal – a k té malé druhé skupině jsem se přidal i já.

Standa s Vojtou vypnuli asi ve čtyřech stech a ve stoupání začali točit. Stočtyřka šla zvolna na stažený plyn na přistání. Zarolovala zpět před hangár, pilot vypnul magneta, vrtule sebou ještě několikrát škubla a pak se rozhostilo ticho. Takové ticho, že až z těch osmi set metrů, kam mezitím Kmotr vystoupal, k našim uším dolehlo svištění vzduchu, oblévajícího jeho nosné plochy.

Lelkovali jsme a po očku sledovali větroň. Náhle Kmotr přestal točit ve stoupavém proudu a v přímém letu se jal snižovat rychlost až na samou hranici pádu. A pak – pak se od Kmotra oddělil temný bod, po několika málo sekundách volného pádu rozevřel jakési nosné plochy, a plavnými kruhy, sledován letounem, se blížil k zemi. Asi po pěti otočkách se k nám donesl křik, s ničím co bychom byli někdy slyšeli, nesrovnatelný. Následovaly tři další okruhy, křik ustal, předmět nedefinovatelné podoby zmenšil poloměr otoček a přešel do strmé spirály. Několik dalších sekund, křídla toho letícího se sepjala a z nějakých pěti set metrů ono něco směřovalo nejkratší cestou k zemi. Kluzák, letící do toho okamžiku v sestavě, nestačil už snižovat výšku za normálního režimu letu a tak se rozhodl pro vývrtku. Po jejím vybrání nasadil na přistání. Mezitím okřídlený předmět dopadl doprostřed letištní plochy, nějakých pět set metrů od našeho stanoviště, když těsně nad zemí – opět pomocí křídel – zbrzdil svůj pád na celkem přijatelnou hodnotu.

Ani snad nemusím zdůrazňovat, že jsme vzali nohy na ramena a byli vedeni jedinou snahou – co nejdřív být u toho, co přistálo. Jenže Kmotr, který právě končil výběh – přesněji jeho osádka – byl rychlejší. A tak jsme dřív než uviděli – uslyšeli konec dialogu, jenž proběhl mezi Standou a Vojtou.

„Vidíš, nepřežil to," pravil Standa a znalecky dodal, „vypadá to na infarkt."

„Ale letěl," spokojeně konstatoval Vojta.

A pak jsme se konečně a na vlastní oči přesvědčili, o co – vlastně o koho – šlo. Vědecký spor pokračoval ještě po celou dobu, co se z náčelníkova plemenného kohouta vařila polévka; byla výborná.

Poslední slovo vyřkl, pochopitelně, náčelník letiště. (Další hodiny jsme se mu všichni jako jeden muž vyhýbali, neb jsme zvážili, že mimo jiné nebude jen tak ochoten se smířit se ztrátou vládce svého kurníku . . .) A po slovech následoval čin: nechápaje záměr v podstatě ušlechtilý, uzamkl po rozhovoru mezi šesti očima náčelník pilotní diplomy obou badatelů do té nejspodnější zásuvky svého pracovního stolu.

Jak sami aktéři experimentu přiznali, bylo to zcela na místě a současně ponaučení pro jiné . . .

Kresby K. Helmich



2.srpen 1966

V časopisu **L+K č.16/1966** vychází informace o vyhlídkových letech na L-13 „Blaník“:

„V rámci opatření na leteckém úseku po 4.plénu ÚV Svazarmu, byla diskutována i otázka uvolnění vyhlídkových letů na větroních typu L-13. Na žádost plachtařského odboru obrátil se s touto otázkou na SLI a MD tehdejší místopředseda ÚV Svazarmu. Podle jeho informací byla tato myšlenka na jedné z porad se zástupci MD a SLI zamítnuta.

Stanovisko MD:

Podle Směrnic pro provádění vyhlídkových letů letadly Svazarmu je povoleno uskutečnit vyhlídkové lety pouze na motorových letadlech L-40 MetaSokol, Ae-45 a L-200 Morava.

Jiných typů k provádění vyhlídkových letů nesmí být použito. Údržba, příprava a provádění letů musí být v souladu s předpisem PL-1 hlava III. a IV.

Větroň L-13 Blaník svých charakterem není určen pro dopravu osob. Cestující by totiž měl možnost nebezpečně zasahovat do letu - vypínací zařízení, nožní a ruční řízení - též ze zadního sedadla. Cestující nemůže mít padák, protože s ním neumí zacházet a neovládá nouzové opuštění letadla.“

17. a 31.srpen 1966

Časopis **„Letectví + kosmonautika“ č.17 a 18/1966** otiskuje článek „**Úkoly na leteckém úseku (výňatky z úvodního referátu Jana Hoťka na ustavující schůzi pléna ústřední letecké sekce** (kráceno)“:

„Na základě ustanovení organizačního řádu Svazarmu byla před III.sjezdem svolána závěrečná schůze pléna letecké sekce, která zhodnotila uplynulé období, schválila obsah vystoupení předsedy sekce na sjezdu organizace a návrh k ustavení sekce po III.sjezdu Svazarmu.

Všechny uskutečněné přípravy nasvědčují tomu, že přikládáme velký význam budoucí práci letecké sekce a usilujeme o to, aby spolu s oddělením LPPS mohla zcela odpovědně a se znalostí věci pomáhat orgánům OV Svazarmu kvalifikovaně řešit problémy a řídit úsek letecké a parašutistické činnosti. Jsme toho názoru, že v sekci bude možné dobře posuzovat otázky jak z hlediska práce aeroklubů, tak i z hlediska potřeb celé naší společnosti, celostátních úkolů i perspektivních možností. Proto vedle aktivních a osvědčených členů aeroklubů byli zařazeni do sekce i zástupci MNO, dopravy a leteckého průmyslu, aby byly vytvořeny skutečně dobré podmínky pro komplexní řešení problémů naší letecké činnosti.

Chceme dosáhnout toho, aby letecká sekce velmi odpovědně přistoupila k realizaci usnesení III.sjezdu i k řešení všech ožehavých problémů, se kterými se na leteckém úseku v současné době potýkáme. Přitom však otevřeně podotýkáme, že budeme přistupovat k řešení těchto problémů z pozic jednotné branné organizace, všech zákonných ustanovení a celkové linie a politiky naší Komunistické strany Československa. Z tohoto hlediska je zapotřebí i správně pochopit postavení sekce, kterou si ÚV Svazarmu vytváří proto, aby mohl odborného aktivu využívat při řešení a zajišťování správného vývoje tohoto odvětví činnosti i určení perspektivních cílů, aby mohl využívat její existence při účasti na zajišťování přijatých usnesení. Z tohoto hlediska chceme orientovat práci sekce především na řešení otázek výhledových, perspektivních problémů a odborně posuzovat zásadní otázky, které mají být rozhodnuty ve volených orgánech ÚV - otázky sportovních a zahraničních akcí, práce s representanty, hodnocení období a pod.

Důsledně budeme dbát na to, aby v přístupu k řešení rozhodujících otázek vývoje sportovní letecké činnosti existoval naprostý soulad sekce se zaměřením práce oddělení, které v každodenním řízení celého leteckého úseku musí hrát i v budoucnosti rozhodující úlohu. Budeme bojovat proti snaze nahrazovat oddělení nebo jeho úlohu snižovat.

Československé sportovní letectví plní v současné době řadu funkcí; domníváme se, že úloha není dostatečně ujasněna a že bude nutné propracovat jeho perspektivu nejméně pro následujících deset let. Vzhledem k životnosti leteckého materiálu a vzhledem k času, kterého je zapotřebí pro vývoj a sériovou výrobu nových letadel, je perspektiva na dobu minimálně deseti let naprosto nezbytná a nevyhnutelná.

Přitom musíme vycházet z té skutečnosti, že pro nejbližší období čtyř až pěti let máme letecké techniky dostatek. Nebylo by však správné, abychom již nyní neuvažovali o dalším vývoji a postupné obnově. Současně bude zapotřebí přihlédnout jak k návrhům aeroklubů na vytvoření koncepce jednoduchého sportovního letounu pro základní výcvik motorářů i plachtařů (kterého by bylo možno používat pro leteckou turistiku a udržovací lety), tak i k předpokládaným potřebám armády a k technickým požadavkům ministerstva dopravy. Přirozeně bude nutné přihlédnout i k možnostem naší organizace a neposlední řadě také respektovat komerční zájmy našeho leteckého průmyslu, zejména v orientaci na zahraniční obchod.

Zabývat se perspektivním rozvojem naší činnosti vyžaduje především důkladný rozbor současné situace. Bezmotorové létání bylo nejvíce postiženo přehodnocením letecké činnosti vzhledem k tomu, že jde o zájmovou sportovní činnost. Od té doby dosažené výsledky potvrzují správnost podílu aeroklubů na hmotné zainteresovanosti. Počet cvičenců na tomto úseku nejen že nepoklesl, ale dokonce došlo ke zvýšení aktivity plachtařských kolektivů. Patrný je i vzestup letecké činnosti: v roce 1963 připadalo na jednu letovou hodinu asi 9 odlétaných kilometrů, v roce 1964 již 12,5 km.

Stále se zlepšující výcvikové výsledky jsou pochopitelně přímo závislé na hospodářské situaci aeroklubů. V průběhu roku 1965 vydaly plachtařské odbory aeroklubů na svou činnost téměř 4 milióny Kčs a vytvořily si přitom i potřebné finanční rezervy pro zahájení letošního výcvikového roku. Vedle vlastního hospodářského efektu je na této skutečnosti potěšující zejména to, že členové aeroklubů získávají tyto prostředky vesměs vlastní prací zaměřenou na pomoc národnímu hospodářství. Uvedenou částkou se plachtařské odbory podílejí na krytí nákladů toho úseku asi jednou třetinou. Po roce 1968, kdy bude v podstatě ukončena současně probíhající výměna materiálu, se tento podíl zvýší na více než dvě třetiny. I tak se však musí plachtařské odbory aeroklubů připravit na nutnost zajišťovat výcvik s nižším počtem větroňů. Toho můžeme dosáhnout větší centralizací výcviku a lepším využíváním materiálu.

Tradice bezmotorového létání u nás a zájmy našeho leteckého průmyslu i možnosti technické výchovy mládeže dostatečně zdůvodňují společenský význam tohoto sportu, který bude i nadále péčí naší organizace zajišťován potřebným základním materiálem, výcvikem kvalifikovaných kádrů a přípravou určitého počtu reprezentantů. V bezmotorovém létání jsou již po řady let vyřešeny základní výcvikové otázky, jako jsou kvalitní osnovy a výcvikové sportovní směrnice. K disposici je i dostatečný instruktorský sbor s potřebnou kvalifikací a materiálové zabezpečení. Avšak ani plachtařská činnost není přirozeně bez problémů, z nichž některé mají běžný vývojový charakter, jiné jsou pak způsobeny vnějšími okolnostmi, s nimiž je třeba se bezpodmínečně vypořádat. Jde především o tyto problémy:

- *nynější systém sportovního plachtařského výcviku a systém plachtařských soutěží neodpovídají celkové úrovni plachtařského sportu u nás; je nutné je změnit ve prospěch zvýšené závodní činnosti*
- *elementární výcvik přechází na větroně L-13 Blaník; je tedy nutné provést kompletní prověrku instruktorského sboru*
- *vybavení aeroklubů transportními vozy je již nevhodné a neumožňuje bezpečnou přepravu větroně; s tím souvisí i otázka vlečných automobilů vybavených vhodnými radiostanicemi*
- *vývoj standardního větroně i větroně pro volnou kategorii se ukazuje nutností; s tím souvisí i otázka vhodných radiostanic, palubních přístrojů a zdrojů k těmto přístrojům*
- *současné metody závodního plachtění ve světě značně pokročily; v souladu s tím je potřeba zajistit i dostatek mezinárodních zkušeností.*

Bezmotorové letecká technika je v současné době doplňována podle plánu obnovy dvěma typy větroňů: VT-116 Orlík a L-13 Blaník. Závažným problémem jsou však GO a v poslední době to byl i problém klížení větroňů starších deseti let. Vyplývá z toho, že ještě letos je třeba vyřadit a okamžitě zrušit větroně typu VT-125, které nebyly v průběhu let 1964 a 1965 až do dnešního dne podrobeny generální revizi. Rovněž bude nezbytné provést restrikci větroňů VT-109, a to hlavně z hledisek možné kapacity našeho opravárenského zařízení ÚLDS Brno-Medlánky. Bude totiž možné opravit pouze 50-60 větroňů tohoto typu a proto musíme vyřadit staré kusy, pro které není reálný výhled na revizi.

Restrikce se nebude prozatím týkat větroňů VT-425, pokud ovšem jejich fyzický stav nevyžaduje zrušení.

Sortiment bezmotorových letadel se nám tedy sníží na následující typy: zbytek VT-125 na dolétání po revizích provedených do dnešního dne, VT-425, část VT-109, VT-16 a 116 a L-13. Mimo to budou ještě po nějakou dobu v provozu (v omezených počtech) větroně VT-107 a výkonné letouny novější výroby pro reprezentační družstvo plachtařů.

Velmi kritický stav je ve vybavení letounů radiostanicemi. Máme dostatek radiostanic (palubních i pozemních), a proto nelze v žádném případě omluvit tu skutečnost, že dodnes nejsou zabudovány. Doporučujeme, aby tento nedostatek byl odstraněn v nejkratší době bez dalších zbytečných usnesení!

U pomocné provozní techniky není situace o nic lepší a navíc s ní špatně hospodaříme. Bude nezbytné nové rozdělení motorových vozidel, obnova vozového parku, startovacích navijáků atd. podle potřeby jednotlivých letišť.

V současné době stojí před námi otázka realizace usnesení ÚV KSČ z 10.2.1965, kde bylo naši organizaci uloženo upravit počet využívaných letišť tak, aby byla co nejefektivněji zabezpečena letecká činnost. Dochází tedy ke slučování některých aeroklubů a k rušení takových letišť, která nevyhovují provozním předpisům.

K současnému zabezpečení úkolů na úseku motorových pilotů by stačilo 30 až 32 vyhovujících letišť; na úseku bezmotorového létání ovlivňuje potřebu letišť zejména stav letecké techniky. Současný počet letišť zapříčiňuje značnou rozptýlenost letecké techniky a tím i její nízké využití malými kolektivy členů. Po snížení současného počtu letecké techniky a zásob materiálu nebude možné obnovovat letecký park v dosavadním rozsahu, což značně ovlivní počet využívaných letišť právě tak, jako zvýšené požadavky na kvalitu plochy. Značný počet letišť zanikne i plánovanou výstavbou měst, takže můžeme očekávat, že v průběhu budoucích čtyř let dosáhneme pro nás výhodného a velmi hospodárného rozmístění letišť. Nedostatkem však je, že usnesení přijaté ke snížení počtu letišť nebyla dosud ve stanoveném rozsahu uskutečněna. Jednou z příčin bylo nesprávné politické a organizační zabezpečení tohoto úkolu i nedostatečná a málo důsledná práce bývalých krajských výborů v tomto směru. Rovněž koordinace s MNO a MD nebyla dobře připravena. Nyní některé aerokluby přicházejí s návrhem, že pokud letiště zůstane zachováno, budou si hradit ze svých prostředků veškeré náklady. I přes to je bezpodmínečně nutné v zájmu zabezpečení dalšího vývoje letecké činnosti dovést realizaci tohoto usnesení až do konce. Letiště navržená na zrušení byla prověřena v úzké součinnosti s MD, MNO a místními stranickými i ostatními orgány. Dále pak na základě usnesení předsednictva ÚV Svazarmu budou řešeny majetkoprávní otázky, zajištěn odsun letecké techniky a převedení členské základny. Snažíme se o to, aby finančních prostředků, které získáme odprodejem, bylo zčásti využito pro pomoc aeroklubům při jejich přechodu na jiné letiště.

Jako ústřední letecká sekce budeme především důsledně dbát na dodržování a uplatňování organizačního řádu Svazarmu a směrnic pro činnost sekcí a aeroklubů. Dále budeme řešit otázku způsobu hospodaření na leteckém úseku tak, aby se jej dalo využít jako jednoho z regulátorů rozsahu letecké činnosti. Chceme najít cestu k dalšímu zhospodárnění i zvýšení hmotné zainteresovanosti na dobrém hospodaření aeroklubů. Zvýšenou péči budeme věnovat neustálému zlepšování řídící a organizátorské práce a účinnosti výchovného působení. Rovněž chceme s větší cílevědomostí využívat zahraničních styků, odstraňovat jejich samoúčelnost a více je podřizovat potřebám vývoje jednotlivých sportovních odvětví, obchodním i politickým zájmům naší republiky a jejího průmyslu.

Jedním ze závažných problémů, kterému musíme věnovat velkou pozornost, je politickovýchovná práce. Její úroveň v našich aeroklubech neodpovídá úkolům, které máme plnit. Svědčí o tom celá řada faktů a jedním z nejprůkaznějších je značný počet leteckých nehod, nedodržování předpisů, směrnic, nařízení. Zaslepené fandovství a vědomé obcházení elementárních zásad řízení letecké činnosti patří mezi nejhorší a nejškodlivější. Pro takové funkcionáře, kteří jsou nositeli takovýchto metod práce, by v aeroklubech nemělo být místa.

Musíme se také poučit z minulosti, kdy často malá nebo i nesprávná informovanost zapříčinila vznik celé řady nesprávných názorů a z toho také v mnohých případech pramenily i přestupky, nedodržování kázně, organizačního řádu a leteckých předpisů.

Nové složení naší ústřední letecké sekce skýtá dostatečnou záruku, že se s uvedenými problémy postupně vypořádáme.“

28.srpen 1966

Rada AK opět svolala členskou schůzi, aby se se svými členy poradila o plnění úkolů, které před organizací stály.

Předně to byly akce, které měly do aeroklubové pokladny přinést další finanční prostředky. Jak již bylo zmíněno, byla předjednána velká brigáda v pardubickém Kovopodniku a VCHZ, kde se jednalo zejména o provedení betonářských prací.

Dále byla kolektivně řešena žádost pilota Himra, kterému byla pozastavena praktická letecká činnost z důvodů neprovedení úhrady za škodu, kterou aeroklubu vloni způsobil. Členská schůze potvrdila dřívější rozhodnutí Rady AK s tím, že dotyčnému bude povoleno létání v okamžiku, kdy provede plnou úhradu svého závazku vůči aeroklubu.

Členská schůze rozhodla i o konání společenské události pro širokou pardubickou veřejnost, která měla v kolébce českého letectví posílit povědomí o existenci leteckého spolku, který navázal na činnost aviatika Jana Kašpara. Tou akcí mělo být uspořádání „Plachtařského plesu“ v prostorách tehdy kulturního centra Pardubic - v sálech reprezentativního hotelu „Grand“, a to dne 28.1.1967. Organizaci plesu na svá bedra dobrovolně přijal Jiří Lýr.

V tu dobu byla aeroklubu jako sanitní vozidlo přidělena Škoda Š-1201, která měla nahradit dosluhující Pragu A-150.

29.září 1966

Pod č.j. 3376/66 vydává Státní letecká inspekce novodvorskému letišti provozní povolení, současně je i schválen nový letištní řád.

Ač se činnost členské základny od létání přesunula více méně k činnosti pracovní, ještě v tomto měsíci se uskutečnilo 9 letových dnů. A to zejména proto, že většina z frekventantů základního výcviku dospěla do stádia, kdy byli připraveni k vykonání pilotních zkoušek.

Největší zásluhu na tom měli instruktoři Riegr, Šatný a Vršovský.

12.říjen 1966

Vydání časopisu **„Letectví + kosmonautika" č.21/1966** přineslo opět trochu vzruchu do aeroklubového dění. Autor (opět skrytý pod iniciálami V.K.) znovu popustil uzdu své fantazie a zaslal redakci časopisu k uveřejnění článek s následujícím textem:

„Vedení aeroklubu Pardubice dovede ocenit význam názorné agitace. Nástěnné noviny najdete nejen na letišti - v hangárech, učebnách a klubovnách, ale i na různých místech ve městě. Kolektiv, jemuž byl tento úkol svěřen, klade důraz především na aktuálnost zpráv a na to, aby byly tématicky pestré. Zprávy, články a komentáře jsou bez zbytečných frází a formálních rčení, zakže působí bezprostředně a jsou čtivé. Nástěnky mají dobře řešenou úpravu s pěkným barevným laděním, estetickým členěním ploch, s vhodnými ilustracemi nebo fotografiemi.

Pravidelnou rubriku nástěnných novin tvoří grafy o docházce do cvičebních hodin, o množství startů, letových hodin, nalétaných kilometrů, atd. Dočteme se tam, jaký mají členové vztah k plnění úkolů, k hospodaření aeroklubu, ke společnému majetku, k brigádnické povinnosti. Několik ukázek:

´Nejúspěšnějším plachtařem aeroklubu Pardubice je Standa Horáček, který letos získal v oblastních závodech třetí místo a zajistil si tak postup do celostátní soutěže. Na větroních má nalétáno 560 hodin a odlétal přes 6500 kilometrů. Na letišti pracuje jako instruktor a ačkoliv je jeho pracoviště toho času až v Košicích, pravidelně sem dojíždí a vzorně plní instruktorské povinnosti.

Členka aeroklubu Naďa Vršovská létá již od roku 1947, a ačkoliv je matkou dvou dětí, vykonává funkci instruktorky bezmotorového létání. Dvakrát překonala národní rekord na 100 km rychlostí 76 km/h na větroni Orlík.

Na našem letišti zalétáváme větroň L-13 Blaník s pomocným motorkem. Naďa a Eduard Vršovských zkoušejí další experiment - vysoko výkonný větroň VEGA se klouzavostí 1:42.´

Pardubické nástěnné noviny si již vytvořily okruh stálých čtenářů, k nimž patří i nečlenové aeroklubu, nejširší veřejnost. Jistě to není k zahození, když obyvatelé celého města jsou dobře informováni o činnosti ´svého´ aeroklubu!"

(Další viz 9.11.1966)

15.říjen 1966

Slavnostní, i když možná trochu nervózní den. Plachtařští žáci totiž úspěšně skládají pilotní zkoušku, cíl svého dosavadního snažení. To se podařilo splnit žákům: Hartmanovi, Horešovskému, Keprtovi, Krištofovi, Merclovi, Peschkemu, Poledňákovi, Svatoňovi a Vinopalovi. A tím letový provoz na letišti prakticky skončil.

2.listopad 1966

Zasedá Rada AK. Krom vyřizování běžné agendy se diskutují nové trendy, které se jeden za druhým počínají v rámci Svazarmu i ve společnosti pozvolna projevovat. Jisté uvolnění zkostnatělých principů hospodářského, společenského i politického života začíná být „cítit ve vzduchu".

Přestože (anebo snad právě proto) se život na novodvorském letišti po uhájení existence v jistém slova smyslu normalizoval, odpovědným funkcionářům ale docházelo, že současné „samofinancování" aeroklubu má své jisté meze, a že do budoucna aeroklub bude muset, pokud bude chtít udržet alespoň dosavadní úroveň, nastoupit poněkud jinou cestu.

Obecně v letecké „branži" začal na povrch vyplývat názor, že existence leteckých sportů po III.sjezdu Svazarmu značně utrpěla, a že letecké sporty by se v rámci Aeroklubu ČSSR měly ubírat samostatnou cestou, mimo Svazarm.

Rada AK svolává na 26.11.1966 výroční členskou schůzi.

(236)

P o d h o ř a n s k ý informátor č.8.
2.11.1966

Vyslovujeme uznání všem našim žákům plachtařům, kteří 25.X.66 složili zkoušku pilota bezmotorových letadel. Uznání patří všem instruktorům a všem členům kteří se na tomto výrazném úspěchu našeho aeroklubu podíleli. Upozorňujeme naše členy, že tím, že byly provedeny zkoušky ještě výcvikový rok neskončil, je proto nutné aby se na letiště ve dnech, 6.11.- 13.11.- 20.11.

Na tyto dny vyhlašujeme pracovní povinnost se zaměřením na to abychom připravili již nyní letouny a všechnu techniku pro zimní provoz a na jarní ofenzivu. - Cíl je ponechat v provozu

1 VT 109 OK- 2243 1 -1 13 OK 9848
VT 7 0816 1VT 125 OK- 0744

ponechat pro propagační účely-

Demontovat, opravit, nakonservovat a uložit do stojanů :
1 VT 109 OK 3253 1 VT 425 OK- 5322
1 L 13 OK 3814 1 VT 16 OK- 2414
1 VT 116 OK 5514
Navijáky : H II 263 přístavit do dílny- opravy dle nálezu
H II 212 připravit pro zimní provoz

Traktor : běžná oprava dle nálezu

Upozorňujeme s. Vojtíška Josefa a členové jeho skupiny že je třeba obrubníky dokončit aby nám nezamrzly VIZ FEJFARKA L.P.61-64- TU

Totéž upozornění platí pro s Jurajdu a jeho pracovní skupinu která ještě neskončila zasklívání rozbitých oken !!!!

Dokončiti tyto akce Vojtíšek + Jurajda jest do 13.11.1966

V případě vhodných meteorologických podmínek bude uskutečněn letový den, zejména když bude vanout na svah nebo podmínky vlnění.

V ý d ě l e č n é a k c e

Aeroklub Podhořany má rozpracováno několik zakázek socialistickému sektoru. Jsou to akce :
K o v o p o d n i k- betonování dvora provozovny v Dašické ulici s. Šatný zajistí přísun betonové směsy- Špryncl Poledňák- Vinopal- Svaton zajistí dokončení.

V C H Z Synthesia Semtín- betonování patek pro sklady zajistí tito soudruzi: Klínský- Tichý- Pletánek- Švabenský Aubrecht- Keprt-

Soudruzi stavbyvedoucí Š a t n ý a s. K l í n s k ý zajistí aby fakturace byla provedena do konce prosince 1966.

S b ě r starých akumulátorových baterií. zajistí s. R i g e r

Upozorňujeme všechny piloty, že bude v brzké době provedena výměna průkazů každý si zajistí dvě fotografie 4,5 x 6 cm během listopadu předá každý s. Vršovskému. Dále upozorňuji na obnovení kádrových dotazníků , každý vyplní nový dotazník + fotografii a předá jej s. Vršovskému. Dotazníky jsou k dostání na letišti.

Dne 26. 11. 1966 pořádá Aeroklub Podhořany členskou schůzi na kterou Vás všechny srdečně zveme, přijďte i s rodinnými příslušníky případně přiveďte i své známé Po jednání HUDBA TANEC ROVNÁNÍ ÚČTU to vše v hotelu FRANC-

„Podhořanský informátor č.8“; Nový Dvůr, 2.11.1966

4.listopad 1966

Přišla však neočekávaná katastrofa. „Zlý“ jižní vítr dosáhl té noci takové intenzity, že mu neodolala vrata dřevěného hangáru a při svém pádu poškodila křídlo VT-425 OK-5320.

Krom toho bouřlivý vítr si pohrál i se střechou na zděném hangáru, tudíž najednou bylo na letišti práce až nad hlavu. Ihned musela nastoupit „záchranná četa“ a alespoň provizorně zabezpečit majetek tak, aby „zlé jižní větry“ nenapáchaly další škody.

9.listopad 1966

Na pořadu této schůze Rady AK, vyjma organizace dalších zabezpečovacích prací na obou hangárech, bylo sestavení kandidátky nové Rady, která bude zvolena na VČS.

Na funkci předsedy Rady AK byl opět navržen Jaromír Jeník, hospodáře Alfons Matuška, jednatele Milan Keprt, technika Josef Svatoň. Do dalších funkcí v Radě AK byli navrženi: pro propagaci Vladimír Klínský, pro správu budov Bohuslav Vinopal, pro správu PHM Pavel Aubrecht.

Revizní komisi měli tvořit Vladimír Klínský jako předseda a Viktor Švabenský a Václav Horešovský její členy.

O postu náčelníka se diskuse nevedla.

Vzhledem k tomu, že řada příslušníků aeroklubu byla rozladěna obsahem článků o letišti, které byly uveřejňovány v nejrůznějších tiskovinách a z jejich autorství (byť to úporně popíral) podezřívala Klínského, ten jménem Rady AK vypracoval a odeslal redakci L+K dopis následujícího znění:

239

239/Ký

9.11.1966

Titl.

Redakce časopisu
Letectví a kosmonautika
Lublaňská
P r a h a 2

článek "Názorná agitace" - LK č.21 - odvolání

Vážení soudruzi !

V letošním ročníku Vašeho i našeho časopisu v č.21 byl uveřejněn článek s nadpisem "Názorná agitace".

I když nás potěšilo, že se o nás píše, aniž by kdokoliv z rady našeho aeroklubu do Letectví psal, některé údaje a nepravdy v článku uvedené nás vedly k rozhodnutí napsat Vám tento dopis.

Obsah článku až na poslední dva odstavce souhlasí se skutečností a informace v článku obsažené jsou zřejmě čerpány z naší propagační skříňky v Pardubicích.

V předposledním odstavci se píše o tom, že u nás zalétáváme L - 13 s pomocným motorkem. To není pravda. To je zkreslená zpráva. Faktem je, že u nás 1x přistál s.ing. Miloš Venclovský s tímto motoris.větroněm. To, že Nada a Eduard Vršovský zkoušejí větron Vega je experiment, ale s našimi nervy, protože každému kdo se o plachtění trochu zajímá je jasné, že je to nesmysl.

Žádáme Vás, aby tyto dvě zprávy byly opraveny, protože nás v očích ostatních aeroklubů staví do posice lhářů a vychloubačů. Dále Vás žádáme, abyste nezveřejňovali zprávy, které nebudou opatřeny razítkem aeroklubu. Protože někteří naši členoví mají iniciály VK, jsou považováni za "paralytiky" mezi ostatními členy aeroklubu. Proto Vás žádáme o oznámení "uživatele" této zkratky.

Děkujeme Vám za pochopení.

S pozdravem " Letux zdar !"

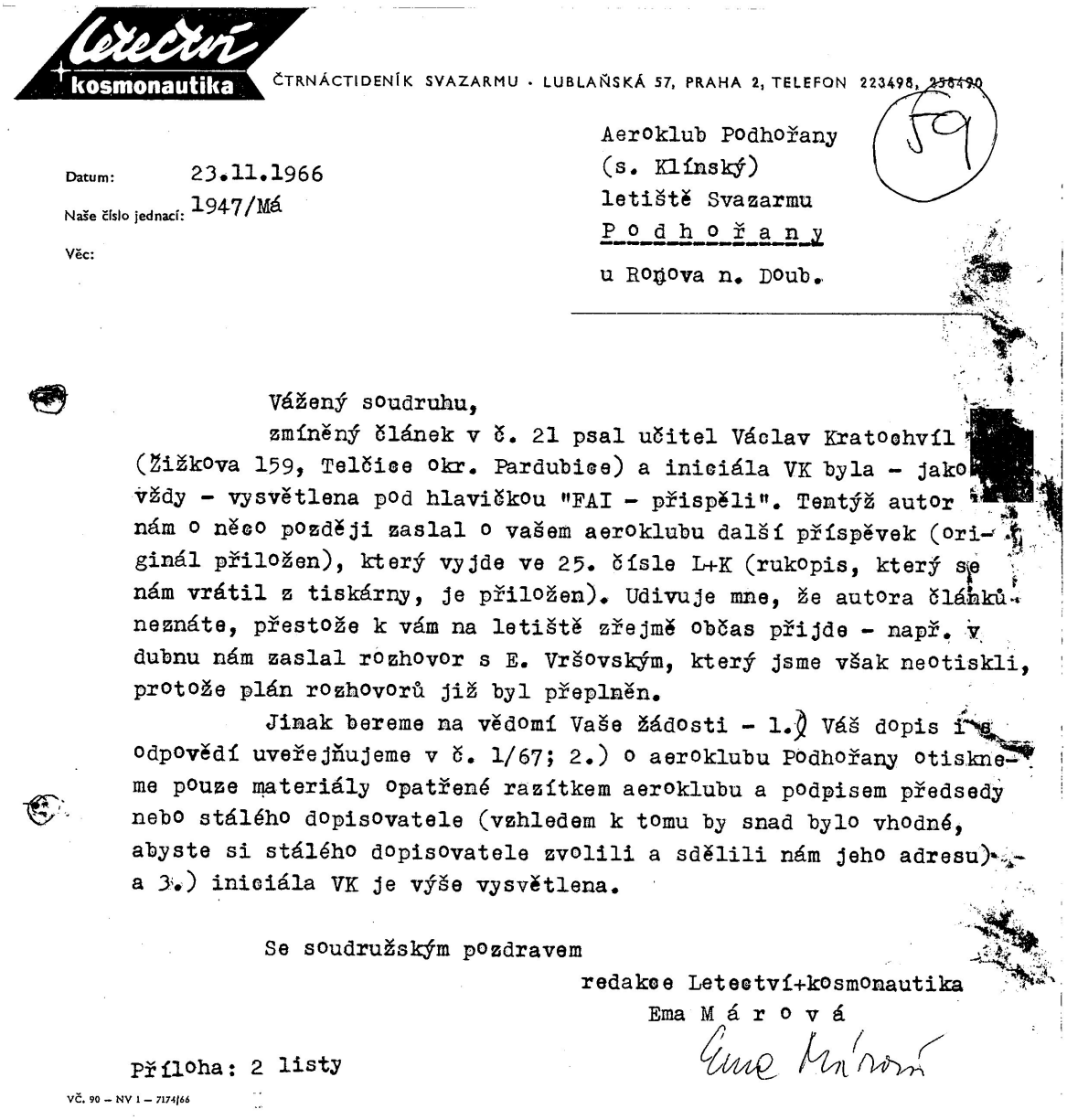
16.listopad 1966

Zasedání Rady AK se tentokrát konalo v salónku restaurace „Tatran“ (dnes „Zelená žába“). Bylo totiž nutné vypracovat hlášení o škodní události a pokusit se ze Státní pojišťovny (byla to tehdy jediná instituce na poli pojišťovnictví) „vyrazit“ nějakou tu korunu.

Ač nakonec způsobená škoda nebyla až tak závratná a rychle se ji podařilo opravit, náklady poškozeného křídla větroně však zanedbatelné nebyly, tak proč to na pojišťovnu nezkusit, že?

Na odpověď z redakce L+K nemusela Rada AK dlouho čekat. A když dorazila, hned bylo jasné „odkud vítr fouká“, odkud tajemný autor V.K. „čerpal rozumy“!

23.listopad 1966



letectví + kosmonautika ČTRNÁCTIDENÍK SVAZARMU · LUBLAŇSKÁ 57, PRAHA 2, TELEFON 223498, 258490

59

Datum: 23.11.1966
Naše číslo jednací: 1947/Má
Věc:

Aeroklub Podhořany
(s. Klínský)
letiště Svazarmu
P o d h o ř a n y
u Rokycan n. Doub.

Vážený soudruhu,

zmíněný článek v č. 21 psal učitel Václav Kratochvíl (Žižkova 159, Telčice okr. Pardubice) a iniciála VK byla - jako vždy - vysvětlena pod hlavičkou "FAI - přispěli". Tentýž autor nám o něco později zaslal o vašem aeroklubu další příspěvek (originál přiložen), který vyjde ve 25. čísle L+K (rukopis, který se nám vrátil z tiskárny, je přiložen). Udivuje mne, že autora článků neznáte, přestože k vám na letiště zřejmě občas přijde - např. v dubnu nám zaslal rozhovor s E. Vršovským, který jsme však neotiskli, protože plán rozhovorů již byl přeplněn.

Jinak bereme na vědomí Vaše žádosti - 1.) Váš dopis i s odpovědí uveřejňujeme v č. 1/67; 2.) o aeroklubu Podhořany otiskneme pouze materiály opatřené razítkem aeroklubu a podpisem předsedy nebo stálého dopisovatele (vzhledem k tomu by snad bylo vhodné, abyste si stálého dopisovatele zvolili a sdělili nám jeho adresu) - a 3.) iniciála VK je výše vysvětlena.

Se soudružským pozdravem

redakce Letectví+kosmonautika
Ema M á r o v á

Příloha: 2 listy

VČ. 90 – NV 1 – 7174/66

26.listopad 1966

Na členy aeroklubu čeká příjemně vytopený a patřičně vyzdobený sál „hotelu Franc“ včetně hostů (Čítková za OV Svazarmu Pardubice, mjr.Medřický za Vč OLPPS a Matějíček za ???).

Po přečtení obligátních zpráv o činnosti a hospodaření (bohužel, nedochovaly se) se slova ujal mjr.Medřický a jak bylo jeho zvykem (a vlastně i povinností neb byl za to placen) jal se plamenně obhajovat současnou koncepci, postupy i vize Svazarmu a jeho letecké sekce,

včetně opětovné výměny pilotních průkazů. S optimismem promluvil o perspektivách příštího roku, ale bylo znát, že jeho slova nenacházela (až na pár výjimek) posluchače.

Nakonec svého vystoupení oznámil členské základně, že ÚV Svazarmu v rámci své kádrové politiky jmenoval na další funkční období Eduarda Vršovského do funkce náčelníka letového provozu.

Pak proběhla volba nové Rady AK a „kupodivu“ navržená kandidátka byla všemi hlasy schválena.

A potom na členy aeroklubu už jen čekala HUDBA, TANEC, KLOBÁSA a radost až do rána!

30.listopad 1966

Pod vedením staronového předsedy Rady AK Jeníka uzrává k realizaci myšlenka pilotů Jurajdy a Klínského a na ÚV Svazarmu je zaslána žádost o povolení družebního styku s Aeroklubem Taucha (Lipsko) v NDR.

Dalším bodem jednání je kontrola organizačního zabezpečení „Plachtařského plesu“, ke kterému je vzhlíženo nejen ve smyslu společenského, ale zejména ekonomického zájmu!

2.prosinec 1966

Časopis **L+K 25/1966** opět dává prostor značce V.K., i když článek nebyl autorizován zástupcem aeroklubu. To redakce omluvila technologií výroby, protože podklady předala do tiskárny ještě před obdržením stížnosti ze dne 9.11.1966.



Podhořany

Rada aeroklubu Podhořany každoročně vyhlašuje plachtařskou soutěž „Memoriál inženýra J. Šlechty a J. Mířejovského“. Iniciátoři pamatovali na nejmladší členy aeroklubu a stanovili všechny koeficienty soutěže tak, aby i žáci mohli splnit soutěžní limit. Podmínky pro účast totiž jsou: hodnocení návštěvy letiště (a to i v neletových dnech, kdy se pracuje na údržbě letištního zařízení), účast na letových dnech, splnění úloh, účast na cvičeních.

Soutěž má ještě další klad. Vede mladé členy k tomu, aby se od začátku podíleli na hospodaření aeroklubu. Každý člen má své konto, v němž se přesně uvádí, jakou měrou přispěl k tomu, aby byl aeroklub zabezpečen po všech stránkách. Z výtěžku brigád, jichž bývá každý rok několik, obdrží zúčastněný na svůj osobní účet 33 %, ostatní připadá do společné pokladny aeroklubu.

Takové zaměření soutěže má nesporně velký výchovný dosah. Mladí členové se učí pečlivě zacházet s inventářem, poznávají, že ani v leteckém sportu nedostane nikdo nic zadarmo, bez vlastního přičinění. Podhořanský aeroklub nemá proto problémy s financováním své činnosti. Do uplynulé sezóny vstupoval s aktivem 50 tisíc Kčs a nebude tomu jinak ani pro příští sezónu. Soutěž pomohla vytvořit předpoklady, aby činnost aeroklubu byla co nejúspěšnější.

V. K.

L+K 37/997

Naštěstí výše uvedený článek už tolik „zlé krve“ nenadělal, a i když obsahoval jistá zkreslení skutečnosti, nebyl dále komentován.

11.prosinec 1966

Byl to poslední letový den roku 1966. Obstojně foukalo na kopec a vyzkoušet jej přiletěli ze Zbraslavic. A když tedy byla k dispozici jejich vlečná, šly do provozu i naše větroně a 8 pilotů.

20.prosinec 1966

Náčelník Vršovský ještě před vánočními svátky rozeslal všem svůj „dárek“:

253

P o h ř a n s k ý informátor 9.

26. 12. 1966

Činnost aeroklubu Podhořany v zimním období.

1./ pracovní úkoly :

Uložení a nakonservování dementovaných letounů,uschopnění obou navijáků, oprava traktoru, zhotovení letištních stříšek oprava přistávací řady, oprava vytyčovacích znaků na letišti natření barvou veškerých stříšek. Další drobné prá ce které jsou potřeba udělat zveřejní T E C N I K aeroklubu na nástěnce.

2./ Kulturní a společenské akce

V měsíci lednu 1967 28. pořádá aeroklub Plachtařský ples ve všech sálech hotelu Grand v Pardubicích. Pro členy bude povinnost kterou určí rada aeroklubu a každý obdrží určitý počet lístků které se budou členové aeroklubu snažit prodat předem aby byla zaručena režie plesu která je značně vysoká již nyní. 25. února 1967 v hotelu Franc na Novém Dvoře ples Fousatých pánů a omašlených dam. Žádáme všechny naše členy aby se do těchto akcí zapojili v plném rozsahu.

3./ Sportovní činnost

O Vánočních svátcích pořádá aeroklub pod přímým organisátorským do dozorem a Rirera zájezd na hory. V případě vhodných sněhových podmínek na letišti uspořádání SZBZ s maximální účasti. Během zimního období uspořádat hromadnou návštěvu městských zimních lázní za účelem vymáchání své kostry.

4./ Letecká činnost

~~Připravit alespoň 12 nových žáků~~ pro zahájení výcviku /,nejpozději do konce února ~~1966~~ 1967.
Provést celodenní školení ,předpis o létání aerodinamika meteorologie navigace, dále školení o svahovém létání a létání v dlouhé vlně. Na toto školení pozvat zástupce aeroklubů kteří využívají svah Železných hor. Seznámení s letovými cestami a létání na nich.Technika přeletů, materielní část používaných letadel, sportovní komise a další věci související těsně s výcvikem v roce 1967.
Létání v zimním období:

Pracovní neděle	8.1.67	určí technik rozsah prací
letová neděle	15.1.67	
pracovní	22.1.67	
letová	5.2.67	
pracovní	12.2.67	
letová	19.2.67	
pracovní	5.3.67	

5./ Činnost rady aeroklubu

Rada aeroklubu koná pravidelně své schůze ve středu od 17,oo hodin v klubovně restaurace Zlatý soudek v Pardubicích.

6./ Informátor

Pro zlepšení celkového vzhledu a náplně našeho informátora vypisujeme konkurs na návrh první stránky . Může být barevná Návrhy předložte radě aeroklubu do18.ledna 1967.
Všem naším členům přejeme do Nového roku mnoho pevného zdraví, vůle a vytrvalosti, kteréžto znaky jsou pro získání maximálních výkonů nejdůležitější.

28.prosinec 1966

Naposledy v tomto roce se schází Rada AK. Byť při schůzi panuje poněkud slavnostní atmosféra, jsou projednány návrhy zařazení do motorového výcviku v příštím roce pro Beneše, Poledňáka, Svatoně a Vinopala.

Kontroluje se organizační zabezpečení „Plachtařského plesu“ a je konstatováno, že dodaná sanita Š-1201 je jaksi nepojízdná.

Tady vyprávění o dramatickém roku 1966 končí. Bohužel, jak bylo již několikrát zmíněno, nedochovaly se důležité dokumenty, které by čísly něco blíže statisticky vypověděly. Jediným relevantním údajem je počet uskutečněných letových dnů. Těch bylo podle „Knihy rozkazů“ celkem 89.