1967

Začal další rok. Po loňské reorganizaci řízení leteckých sportů v rámci Svazarmu (zavedení dvoustupňového řízení) byl do funkce náčelníka OLPPS ÚV Svazarmu instalován válečný veterán plukovník Pavel Kocfelda. Bylo mnoho těch, kdož jej ctili, právě jako příslušníka RAF i 1.československého stíhacího pluku v SSSR, a viděli v jeho osobě záruku zvolna se rozbíhajícího demokratického procesu ve „stojatých" vodách Svazarmu. Byli však i tací, kterým válečný hrdina Kocfelda tak říkajíc „ležel v žaludku" a nechtěli se s jeho vlivem na svazarmovskou leteckou veřejnost smířit.

Po zrušení krajského řízení sportovního letectví byla v Čechách, na Moravě a Slezsku zřízena takzvaná Oblastní letecká střediska: středočeské, jihozápadní, východočeské a moravskoslezské. Tím sice došlo k dalšímu poklesu „profesionálních" pracovních míst v rámci Oddělení leteckých sportů Svazarmu a snížení zejména mzdových nákladů, ale současně i k dalšímu zhoršení poskytovaných služeb.

V čele Východočeského OLS Svazarmu se sídlem v Hořicích zůstal ve vedoucí funkci náčelníka pplk.Medřický a pod jeho řízení nadále spadalo těchto 18 sportovních letišť: Broumov, Dvůr Králové, Havlíčkův Brod, Hořice, Chotěboř, Chrudim, Jaroměř, Jičín, Moravská Třebová, Nové Město nad Metují, Podhořany, Polička, Přibyslav, Skuteč, Ústí nad Orlicí, Vrchlabí, Vysoké Mýto, Žamberk.

V celé ČSSR se tehdy nacházelo 91 sportovních letišť. Byla mezi nimi nadále i ta, která měla být původně k 31.12.1965 zrušena!

4.leden 1967

Hned po oslavách Nového roku se schází Rada aeroklubu, aby řešila organizační úkoly k akcím, které byly dlouhodobě plánovány. Šlo zejména o zabezpečení hladkého průběhu „Plachtařského plesu", jehož termín pořádání se kvapem blížil, a tak značná část létajících členů aeroklubu byla pověřena konkrétními úkoly.

Pilot Jiří Lýr vzal na svá bedra funkci hlavního pořadatele, „Mistr" Vršovský starost o propagaci. Zdálo se, že všechno „klape" jak se patří!

15.leden 1967

Je zorganizován prvý letový den tohoto roku. Na letišti sice bylo sněhu po kolena, ale to nijak nemohlo odradit 19 člennou skupinu plachtařských nadšenců od toho, aby se uskutečnilo 24 navijákových startů a letů po okruhu nad zasněženou krajinou. Každý z přítomných si „udělal" alespoň jeden start ve dvojím s „Pionýrem" OK-3253 nebo „Blaníkem" OK-9848, to včetně dalšího čerstvého letištního novomanželského páru Šatných (Ladislav a Michaela, rozená Dvořáková).

Pravda, zájem o létání byl daleko vyšší, ale v lednu jsou dny přeci jen ještě krátké, a tak se všichni těšili na další letový den. Ten však přišel až o dva měsíce později.

18.leden 1967

Schůze Rady AK naposledy kontroluje připravenost „Plachtařského plesu" a konstatuje, že z tohoto pohledu je snad vše připraveno a zajištěno. Od hospodáře aeroklubu Matušky však zaznívá první varování týkající se již vydaných prostředků na zabezpečení celé akce. Dosavadní náklady totiž dosáhly takové výše, že je nutné prodat minimálně 75% vydaných vstupenek, aby ples nebyl ztrátový.

Údaje z předprodeje však byly poměrně tragické. Deset dnů před akcí bylo prodáno v předprodeji vstupenek jen pár! Proto každý člen aeroklubu dostal za úkol „udat" minimálně 4 vstupenky.

28.leden 1967

Nastal ten dlouho očekávaný večer a z jeviště velkého sálu hotelu „Grand“ zazněly úvodní takty hudební produkce Tanečního orchestru PKO Pardubice pod vedením kapelníka Františka Bárty. „Plachtařský ples“ začal.

Bohužel, už pouhým pohledem bylo možno konstatovat, že hlavní sál i přilehlé prostory zejí téměř prázdnotou. Pravda, nejvíce návštěvníků se dalo napočítat v „Taneční kavárně“ v prvním patře, ale při bližším pohledu bylo jasné, že tam, u bufetu, si dodávala kuráž většina členů pořadatelské služby.

Propagace katastrofálně selhala, a ačkoliv plesová sezóna v Pardubicích byla věhlasná, o „Plachtařském plesu“ skoro nikdo z obyvatel města nevěděl!

Podle vzpomínek Standy Horáčka se všichni přítomní sice pobavili do sytosti, plesalo se až do brzkých ranních hodin a celá akce proběhla v „rodinném“ komorním duchu, ale hospodáře Matušku obcházely těžké chmury.

1.únor 1967

Svolaná schůze Rady AK mohla konstatovat, že ekonomický výsledek „Plachtařského plesu“ byl horší než špatný a celá akce jako propagace sportovního létání svůj účel absolutně nesplnila.

A snad právě proto se hned začalo s organizací a zabezpečením podobné akce, a to s tradičním „Plesem vousatých mužů a omašlených dam“, jak jinak než v „hotelu Franc“ na Novém Dvoře s termínem 25.2.1967.

Ve stejný den vychází číslo **3/1967** časopisu **„Letectví+kosmonautika“,** kde pod názvem „Mikrorozhovor“ zpovídá redaktorka časopisu Ema Márová plukovníka Pavla Kocfeldu, nového náčelníka OLPPS ÚV Svazarmu:

„Co bylo v roce l966 na leteckém úseku nejvýznamnější?

Podle mého názoru to, že aerokluby již pochopily nutnost nového systému hospodaření a našla způsoby, jak si vydělávat na částečnou úhradu nákladů za létání svých členů. Tedy - byť i s těžkostmi - přece jen vyřešily otázku vlastního podílu na finančním zabezpečení leteckého provozu ve Svazarmu. Pochopitelně, naše společnost i nadále hradí dotací velkou většinu nákladů.

Aerokluby svou výdělečnou činností prospívají i našemu národnímu hospodářství. Členové pěstují různé plodiny na okrajových plochách letišť, odpracovali v zemědělství velké množství brigádnických hodin, nabízejí průmyslovým podnikům svou účast při různých pracích, které by se mnohde při nedostatku pracovních sil - a možná i při nedostatku zájmu - těžko uskutečňovaly.

Výcvikové úkoly v bezmotorovém a motorovém létání i parašutismu aerokluby v podstatě splnily. Přes všechny potíže jsou i sportovní úspěchy - výsledky odpovídají našim personálním, výcvikovým i materiálním možnostem.

Co se Vám loni nelíbilo v činnosti aeroklubů?

Dobrou práci aeroklubů dost znehodnocuje poměrně velký počet mimořádných událostí. Příčinou nehod u nás nebývají konstrukční a materiálové závady, ale buď jsme pilota méně dobře připravili, nebo se přecenil.

Také jsou nedostatky v organizátorské práci těch, kteří mají řídit provoz - něco se opomene a už z toho vyplývá možnost nehody. A havárie vždy znamená velkou materiální škodu a mnohdy i ztrátu zdraví nebo dokonce života.

Jaké důležité úkoly čekají aerokluby v letošním roce?

Oblast organizátorské, řídící i výchovně výcvikové práce by se měla zlepšit. Když si členové rozeberou svou loňskou činnost, pak odhalí řadu nedostatků. Zamyslet se nad činností aeroklubu v uplynulé sezóně, v daných podmínkách, a konfrontovat ji s potřebami letového provozu - to je důležité! A také aby si každý pilot uvědomil, jaké hodnoty mu společnost svěřuje.

Ve větší míře se musí projevit politickovýchovná a výcviková práce funkcionářů aeroklubů. Řádná příprava, znalost předpisů a nařízení, vědomí odpovědnosti. Aby každý člen aeroklubu využíval drahé techniky bez ohrožení vlastního nebo cizího zdraví a materiálu. Aby provoz byl bezpečný.

Dále je zapotřebí, aby se aerokluby více sblížily se okresními výbory Svazarmu i základními organizacemi. Někdy totiž vznikal ve veřejnosti nezdravý dojem, jako by aerokluby byly ´něco mimo Svazarm´.“

15.únor 1967

V následujícím čísle **4/1967** časopisu **„Letectví+kosmonautika“** se autor Zdeněk Běhounek zamýšlí nad fenoménem posledních let článkem „Zimní přestávka“ (upraveno, kráceno):

“Zimní přestávka - málo populární, mnohokrát kritizovaná a proklínaná, ale vždy pravidelně se opakující. Vzpomeňte na několik uplynulých zimních období, kdy byl pod všemožnými (někdy i nemožnými) záminkami omezován zimní provoz. Nejčastěji to byla reorganizace našich řídících orgánů, nebo nepřipravenost výcvikových plánů na nový rok. Obojí je záležitost čistě formální, kterou mohou aktivisté těžko ovlivnit, třebaže právě jim je činnost zastavena. Jen těžko si lze představit podnik, který by po dobu reorganizace zastavil výrobu! V našem sportu je to však celkem běžná věc. Také různá odůvodnění, opírající se o nevyjasněné otázky cen za letovou hodinu, nemohou dne obstát. Aerokluby mají dostatečnou finanční rezervu na krytí prolétaných hodin svých členů!

Každý aeroklub se snaží udržet co možná nejživější celoroční činnost. Je proto ideální, může-li být i o zimní neděli provoz. Mnoho se toho nenalétá, ale dojmy a zkušenosti z letu nad zasněženou krajinou jsou nezapomenutelné.

Dosud hlavní náplní zimní činnosti aeroklubů jsou však teoretické školení a příprava na nastávající sezónu. Jaká je to však příprava na sezónu, když se začínají dělat přezkušovací lety (které jsou po delší přestávce nutné), a když se může (příkladně u plachtařů) jít na přelet? Proč nevyužít zimních měsíců k těm nutným opakovacím letům po okruhu a k nácviku přistání do terénu, které nás pak zdržují při zahájení vlastního výkonného létání?

Počet bezmotorových letadel se v aeroklubech zmenšuje o staré typy, které jsou postupně rušeny. Výcvik na L-13 je dobrá věc, ale na tyto letouny bude také největší nápor, protože to jsou jediné dvousedadlovky! Jen jejich dobrým celoročním využitím můžeme splnit všechny úkoly, pro které Blaníky potřebujeme. Podobná situace bude i u některých typů motorových letounů.

V létání není nic ponecháno náhodě. K tomu vedeme žáky od počátku výcviku. Musíme počítat s tím, že jednou budou létat za rozdílných meteorologických podmínek a podle toho také zaměřovat jejich návyky. Je sice několik dnů v roce, kdy je při mírném větru dohlednost 60-80km, ale to není typická situace. Proto se létá za každého počasí, pokud jsou ovšem dodržována bezpečnostní minima. Jenže, pak přijde zimní přestávka….. a na jaře musíme začít znovu.

Nejsem pro létání elementárního výcviku v zimě. Je ale nanejvýš nesprávné přerušit výcvik těch pilotů, kteří na podzim složili pilotní zkoušky. Pro ty je přestávka naprosto nevhodná. U plachtařské elementárky se snažíme výcvik ukončit v jednom roce a pak necháme nové piloty tři nebo čtyři měsíce bez létání. Jejich zkušenosti jsou malé a tak na jaře potřebují více letů ve dvojím na bezpečné rozlétání. Tento stav je nežádoucí a neměl by se vyskytovat. Bohužel, praxe je jiná!

V zimě se také nejčastěji vyskytuje při silném horizontálním proudění dlouhá vlna. Některé aerokluby se snaží využívat těchto podmínek k získávání výšek na zlaté a diamantové odznaky FAI. Je to u nás prakticky jediný způsob, jak tuto výšku legálně udělat. Avšak i k tomu potřebujeme nepřetržitý provoz.

Také v motorovém létání by nebyl zimní provoz samoúčelný. Na letadla řady Trenér máme lyže, které umožní létat i při vyšším stavu sněhu než na jaký jsme u nás zvyklí. Sněhová pokrývka zkresluje odhad na přistání a celkově mění ráz krajiny. Žádnému motoráři by nebylo na škodu, aby si udělal orientační let nad zasněženou krajinou. Odhalilo by se mnoho nedostatků v přípravách a mnozí piloti by si museli opravit mínění o svých navigačních schopnostech.

Závěrem bych chtěl požádat čtenáře, aby tento článek nebrali jako pláč nad ´rozlitým mlékem´. Zimní přestávku však nesmíme brát jako nutné zlo, s kterým se musíme smířit, ať je její zdůvodnění jakékoliv. Mnoho našich představených si zvyklo zadávat aeroklubům různá hlášení a zprávy s termínem plnění - včera. Nikdy neopomenou podotknout, že bez splnění tohoto příkazu není naděje na létání! A to rozhodně správné není. Bude-li každý ve své funkci plnit řádně své úkoly a vyžadovat totéž včas od druhých, nebudeme mít nežádoucí přestávky v létání!“

V týž den zasedá i Rada AK a konstatuje, že ač vize zimního provozu byla naplánována a připravena, skutečnost ji naplnit nemohla neb opět byl nadřízeným orgánem vydán zákaz provozu.

Současně je Rada AK informována, že zařazení pilotů Beneše, Poledňáka, Svatoně a Vinopala do výcviku v motorovém létání nebylo schváleno.

23.únor 1967

V Praze se konalo II.plenární zasedání letecké sekce ÚV Svazarmu. Krom jiného zaznělo z úst člena ÚV Svazarmu R.Šváchy následující:

„Vedle pozitivních výsledků nemůžeme zakrývat i některé vážné negativní jevy, zejména pokud jde o plnění úkolů na úseku motorového létání. Na tomto úseku nebyly úkoly stanovené plánem na rok 1966 splněny. Hlavní důsledek nesplnění plánu je nízká vycvičenou pilotů. Plánované minimum 20 letových hodin splnilo pouze 42% pilotů.

Závažným je i fakt, že 12% pilotů nalétalo za rok pouze do 5 letových hodin! Celostátní průměr na jednoho pilota je rovněž nízký, je to 15,45 hod. Tím jsou - mimo jiné vlivy - vytvářeny předpoklady pro vznik leteckým mimořádných událostí, značné materiální škody a ztráty na zdraví a životech, což v komplexu vytváří nepříznivý morálně politický stav na úseku sportovního letectví.

Příčinami tohoto nízkého průměru jsou:

- *neschopnost letecké techniky u některých typů*
- *poměrně dlouhé termíny generálních oprav v opravnách*
- *hospodářské potíže některých aeroklubů při získávání finančních prostředků k částečné úhradě nákladů na letecký provoz*

Tento stav potvrzuje i ta skutečnost, že v kategorii tzv. nezařazených pilotů bylo využito v loňském roce pouze 28% volných rezursových hodin. Důsledky těchto nedostatků způsobují nedostatečnou kvalitu pilotního výcviku.

V našich aeroklubech máme 12% pilotů, kteří v roce 1966 z plánovaných 20ti hodin nalétali do 7,30 hod., což nestačí ani k tomu, aby jim SLI, která požaduje nalétat 10 hodin, mohla prodloužit platnost pilotního diplomu. Deset hodin nalétalo 13% pilotů, do 15 hodin 17%. Jen 16% pilotů splnilo normu 20 letových hodin. Zbývající 42% nalétala víc než 20 letových hodin.

Jestliže vezmeme 20 letových hodin pro pilota jako únosné pro udržení dosaženého stupně vycvičenosti, pak každá hodina, kterou pilot pro udržení nalétá pod těchto 20 hodin, snižuje jeho kvality a vytváří - mimo další důsledky - podmínky pro vznik leteckých mimořádných událostí, jejichž počet v roce 1966 se zvýšil proti roku 1965.

Po rozboru příčin těchto událostí, který udělalo OLPPS, se zřetelně projevuje záporný vliv nízkého průměrného náletu hodin. Například 37% leteckých mimořádných událostí bylo způsobeno ve fázi na přistání, tedy tam, kde se maximálně mohou projevit neznalost, nízké návyky, malá zkušenost i metodické nedostatky.

Na úseku bezmotorového létání byly úkoly dané výcvikovým plánem v podstatě splněny. Pokud se jeví rozdíly mezi plánovanými a dosaženými ukazateli (počty startů, vleků, nalétané bezmotorové hodiny), pak vznikly zejména tím, že kontrolami byl počet pilotů upřesněn a proti roku 1965 snížen, neboť jim propadla platnost pilotních průkazů a byli z řad plachtařů vyřazeni.

Další příčina tkví v tom, že při přechodu z větroňů VT-109 na L-13 v elementárním výcviku většina cvičenců rozcvičená v roce 1965 musela vzhledem k přechodu z typu na typ podstatnou část výcviku opakovat. Dosažený stupeň vycvičenosti plachtařů je dobrý, ačkoli i zde příčiny leteckých mimořádných událostí ukazují na nedostatky v technice pilotáže, zejména ve fázi přistání.

Za velmi závažnou nutno považovat situaci v růstu leteckých nehod. V roce 1966 bylo zničeno za více jak 1,5 mil. Kčs letového materiálu, utraceny tři životy a ve 23 případech byl vážně narušen zdravotní stav našich sportovců. Po rozboru, který udělalo OLPPS, spočívají příčiny většiny z nich:

- *v nedostatcích organizace, zabezpečení a provádění létání*
- *v nízkém stupni techniky pilotáže a návyků*
- *letecké nekázni*
- *v některých případech se na příčinách podílí také závady na letecké technice a nesprávná činnost pilotů a techniků při exploataci letecké techniky*
-

Hodnocení těchto skutečností znovu potvrzuje, že za rozhodující pro další etapu vývoje musíme vidět otázku správného hospodaření se svěřenými prostředky. Mezi úkoly, které považujeme za nezbytně nutné v tomto roce řešit, je dosáhnout podstatného zjednodušení řízení leteckého úseku, zejména pokud jde o hospodářský systém.

I když hospodářské směrnice pro rok 1966 celý systém hospodaření poněkud zjednodušily a dosáhly vyšší hmotné zainteresovanosti aeroklubů na účelném využití zejména bezmotorových letounů, nemůžeme být spokojeni se stávajícím stavem hospodaření na úseku motorového létání a parašutismu.

Dosavadní velmi složitý systém hospodářského a materiálního řízení vyžaduje značně rozšířenou administrativu a v nežádoucí míře svazuje iniciativu aeroklubů, zmenšuje prostor pro intenzivnější využívání stávajícího materiálu a letištního zařízení.

Dosavadní příliš centralizovaný a do značné míry rovnostářský systém rozdělování materiálu a hospodářské pomoci je velmi strnulý a málo podněcující. Často se vydávají finanční prostředky na

takové věci, které by si aerokluby byly schopny pořídit laciněji, někdy i kvalitněji a zbytek ušetřených prostředků využít lépe, s větší podnikavostí a efektem pro vlastní leteckou činnost.

Vývoj, kterým procházíme, naznačuje, že aerokluby budou schopny převzít větší díl odpovědnosti za využití materiálu a finančních prostředků, zvláště budeme-li umět vytvořit podmínky, aby hospodařily s vědomím, že to, co budou mít k disposici nebo si budou schopny obstarat, bude sloužit tak dlouho, jak s tím budou zacházet.

Rovněž tak za přežitý je nutno považovat dosavadní systém centrálního rozdělování letových hodin prakticky na každého člena. Považujeme proto za účelné upravit tento systém, který by ve své podstatě neměl zaznamenat snížení příspěvků na sportovní letectví, ale jeho účelnější rozdělování, měl by aeroklubům umožnit s ním lépe hospodařit. ÚV Svazarmu by tak jen centrálně určoval direktivní úkoly, pokud jde o nezbytné počty pilotů a parašutistů, a na jejich přípravu poskytoval subvence.

Rovněž tak by řešil i otázku generálních oprav zařízení, letového materiálu apod.

To, co naprostou většinu aeroklubů nejvíce interesuje, tj. cena za jednu odlétanou hodinu v rámci uvolněných rezursů, by si aerokluby určovaly podle svých hospodářských podmínek, možností a samozřejmě jejich aktivity.

Povinností aeroklubů by bylo předvádět k přezkoušení ty počty vycvičených pilotů a parašutistů, jejichž příprava byla aeroklubům uložena a byla jim na ně poskytnuta subvence. Za kvalitu jejich přípravy, údržbu zařízení atp. by však v plné míře hmotně odpovídaly.

Jsme si vědomi toho, že budou v jednotlivých aeroklubech rozdílné možnosti. Dokonce je možno očekávat, že tento systém by se měl stát přirozeným regulátorem rozsahu letecké činnosti i nástrojem, který vytvoří podmínky ke sdružování aeroklubů v zájmu hospodářské prosperity. Nahradí tak většinou administrativní opatření dosud uplatňovaná při snaze vytvářet si na menším počtu letišť všestranně životaschopné aerokluby, kterým bude naše společnost schopna poskytnout i základní předpoklady k činnosti.

To hlavní, co občanům naše organizace přináší, je možnost podle svých odborných zájmů se sdružovat a využívat pod vedením kvalifikovaných cvičitelů různých výcvikových zařízení a pomůcek nebo se podílet na jejich budování.

Je jistě pochopitelné, že vytváření těchto předpokladů musí být úměrné hospodářským možnostem. Dobrovolný, iniciativní a skutečně zájmový vztah k práci organizace vytváří však ty nejlepší podmínky pro znásobení existujících možností. Svépomocné akce jsou proto pro společenskou organizaci přirozenou, výchovně velmi prospěšnou záležitostí, která vede k trvalejším svazkům členů s organizací a zájmovou a sportovní činností.

(„ Letectví+kosmonautika“ č.6 a 7/1967)

25.únor 1967

Jak bylo konstatováno, pardubický „Plachtařský ples“ neslavil v rovině společenské ani ekonomické úspěch. Ale v domácím prostředí „hotelu Franc“, kde se odehrála tradiční veselice „Ples vousatých mužů a omašlených dam“, panoval úplně jiný duch. Zábava to byla opět nestrojená, veselá a srdečná, „hotel Franc“ praskal ve švech!

Spokojeni byli nejen „letišťáci“, ale i místní obyvatelé a to bylo pro aeroklub nejcennější devizou!

12.březen 1967

Konečně se začíná létat! Sešlo se 20 pilotů, a protože ten den byla k disposici vlečná, létaly se přezkušovací aerovleky s dvousedadlovými L-13 OK-6814 a VT-109 OK-3253. Přezkoušení pak mohli létat v sóle na VT-116 OK-5514 (zapůjčeno z Hořic) a VT-425 OK-5364 (zapůjčeno z ÚPŠ Vrchlabí).

O týden později byl „spuštěn“ i běžný navijákový provoz.

„Orlík II“ VT-116 OK-5514; Nový Dvůr, jaro 1967

1.duben 1967

Byť bylo Apríla, počasí připomínalo krásný letní den. Na nebi naskákaly kumuly jak malované. Prostě plachtařská idyla!

Vojenské řízení letového provozu nebylo proti, a tak se na přelet stokilometrového trojúhelníku s OB Skuteč a Přibyslav aerovlekovým startem vydali: Horáček (VT-116 OK-5514), Šatný (VT-116 OK-6446) a Vršovská (VT-16 OK-2414).

Pro všechny tři aktéry to byly prvé úspěšné přelety toho roku!

8.duben 1967

SLI o sobě dala vědět a ten den na všech bezmotorových letadlech provedla dodatečnou zkoušku a prověrku letiště. Kontrola se pochopitelně neobešla bez zjištění závad, ale ty nebyly až tak podstatné a všem kluzákům i letišti byl po odstranění nedostatků povolen další provoz.

11.duben 1967

Šatný v Chocni přebírá a aerovlekem na Nový Dvůr přelétává zbrusu novou „stošestnáctku“ VT-116 „Orlík II“ OK-7411. Ta je do leteckého rejstříku zapsána až k datu 20.4.1967 pod poř.číslem 3033.

„Orlík II“ VT-116 OK-7411; lano zapíná Vlastislav Štrych, v kabině Eduard Vršovský, asistuje Naděžda Vršovská; Nový Dvůr, jaro 1967

15.duben 1967

Praktický výcvik zahajují žáci bezmotorového létání, kteří s úspěchem absolvovali zimní teoretický kurs. Byli to: Josef Bíbr, Jiří Hájek, Otakar Hovorka jr. (tentokrát už regulérně), Ladislav Jírek, Václav Kmoníček, František Mareček, Miroslav Michalec, Miroslav Mroček, Jan Němeček, Ladislav Procházka, Zdena Šedová a Turnovský.

Nová plachtařská žákyně Zdena Šedová a instruktor Josef Tichý v kabině „Pionýra“; Nový Dvůr, duben 1967

A protože počasí vypadalo slibně, na návratovou „stovku“ (do Poličky a zpět) se vydali na „Orlících II“ VT-116 OK-5514 Horáček, OK-6446 Vršovský. Na „šestnáctce“ VT-16 OK-2414 letěla Vršovská, s „Šohajem“ VT-425 OK-5320 se o štěstí pokusil Šatný. Spolu s nimi na stejnou trať odstartoval L-13 „Blaník“ OK-3814 s posádkou Beneš-Bednář, ale ti záhy po zdolání 17 km přistáli v Chrudimi a transportní družstvo pro ně ihned vyrazilo.

Všem pilotům jednomístných větroňů se podařilo „otočit“ Poličku, ale na zpáteční cestě postihla krize Horáčka, Vršovského i Šatného a všichni svorně sedli ve Skutči. Na trati zůstala pouze Vršovská, která za „chlapskou“ trojicí sice zaostala již při letu do Poličky, ale tam zdárně ve vzduchu přečkala dobu místního rozpadu konvekce v prostoru Skutče, a po obnovení termického proudění bez problémů dokončila let přistáním na Novém Dvoře.

Dlužno snad podotknout, že všichni přeletáři startovali pomocí navijáku, protože vlečný aeroplán k disposici nebyl, a proto tak trochu nastaly komplikace se zpětným transportem kluzáků, které přistály ve Skutči. Transportní družstvo, po té co z Chrudimi přivezlo „Blaníka“, se ale do Skutče vydalo už jen dvakrát, protože zafungovala ta správná letištní kolegialita a skutečští jeden větroň dopravili na Nový Dvůr nezištně sami.

23.duben 1967

Dnešek je důležitým dnem pro Vladimíra Hájka. Chystá se totiž na svůj první mimoletištní let, „padesátku“ do Poličky s VT-125 OK-0744! Pro další čtyři větroně je naplánován „dvoustovkový“ trojúhelník s otočnými body Vrchlabí a Mladá Boleslav. Ten se chystají pokořit: Bednář (VT-16 OK-2414), Horáček (VT-116 OK-5514), Štrych (VT-116 OK-6446) a Aubrecht (L-13 OK-3814).

Hájkovi se však moc nedaří a sedá v Chrudimi. Bednář a Štrych také nenacházejí ten správný recept na vyhledávání stoupavých proudů a předčasně přistávají v Hořicích. Aubrecht „Blaníka“ sice dotáhne do Vrchlabí, ale tam i on svůj boj s přírodou prohrává. Svůj um a kvality tak dokazuje jen Horáček, který celou trať ulétne a to s docela slušným průměrem.

Vladimír Hájek v kabině „Blaníka“; Nový Dvůr, duben 1967

26.duben 1967

V časopisu **„ Letectví+kosmonautika“ č.9/1967** opět pod značkou V.K., která však již teď opravdu představuje jméno Vladimíra Klínského, vychází článek o letišti s názvem **„Podhořany“**:

„Aeroklub Podhořany uskutečnil 15.ledna první letový den v letošním roce. V knize startů bylo zaznamenáno čtyřiadvacet přezkoušecích letů na sněhu. Jinak se zaměřujeme především na přípravu materiálu a zimní školení.

Protože se v pracovním prostoru našeho letiště vyskytují díky členitému terénu vhodné podmínky pro bezmotorové létání (létání na svahu ve vlně nad překážkou i v závětrné vlně), kterých využívají i sousední aerokluby (Chotěboř, Chrudim, Kolín, Zbraslavice, Havlíčkův Brod a Vlašim), rozhodla se rada aeroklubu uspořádat zimní školení meteorologie a předpisu o létání s ohledem na využití jmenovaných povětrnostních podmínek. Zúčastnilo se jej dvacet pět zástupců z okolních aeroklubů. Byly dohodnuty podmínky spolupráce a všichni účastníci shodně konstatovali, že svahové létání, létání na svahu s přechodem do vlny nad překážkou a létání v této vlně jsou výhodné pro výcvik v úloze 7 a umožňují aeroklubům výcvik i v době, kdy se na ostatních letištích prakticky nelétá.

V závětrné vlně v prostoru letiště Podhořany, kdy byly zatím dosaženy výšky 3.200 m sol Podhořany, je ideální možnost nácviku létání ve vlně I. a II.typu a přípravy posádek k plnění výškových podmínek pro zlaté a diamantové C v silnější závětrné vlně (např. Vrchlabí, Poprad, Chomutov atd.)

Mezi jednotlivými aerokluby byly projednány možnosti spolupráce i ve formě společných soustředění. Doufáme, že letošní rok bude v tomto směru úspěšný a že budeme moci oznámit celou řadu hodnotných plachtařských výkonů.“

Zmíněná dosažená výška 3.200 m SOL nebyla bohužel zdokumentována záznamem barografu, protože onen den meteorologická situace ani nenasvědčovala tomu, že by se nad

svahem Železných hor mělo vyskytovat vlnové proudění. Nepříliš zkušená pilotka ze Zbraslavic, která se do vlnového proudění s „Pionýrem“ bezděčně „trefila“, byla náhle nabytou výškou tak velmi překvapena, že záhy z nosného pole vlny vylétla a už jej nenalezla.

Stejně tak je marně hledali okamžitě startující „chrti s načouzenými báry“, kteří cítili možnost zisku „zlaté výšky“.

28.duben 1967

Oblastní letecké středisko Svazarmu
H o ř i c e v Podk.

T A J N É !

Čj :

Dne 28. dubna 1967

Věc : Zvýšení bdělosti a ostražitosti.

Aeroklubům Svazarmu
Východočeské oblasti.

V letošním roce v májových dnech bude náš lid oslavovat jubilejní 22. výročí osvobození naší vlasti sovětskou armádou. Aby nebyl narušen hladký průběh těchto oslav podvratnými živly, je třeba učinit všechna bezpečnostní opatření.

K zvýšení bdělosti a ostražitosti nařizuji předsedům Aeroklubů a náčelníkům letišť, aby v době od 30. 4. - 12.5.67 provedli následující opatření :

1. Zvýšit opatření k bezpečnému uložení zbraní a střeliva, zamezit jejich případnému zneužití. Z malorážních zbraní na tuto dobu vyjmout závěry a bezpečně je uložit.
2. Zabezpečit kolektivní radiostanice proti zneužití.
3. Na letištích věnovat pozornost zvláště provozu motorových letounů, učinit opatření proti zneužití nebo poškození.
   Před všemi lety letouny kontrolovat, nepovolaným osobám nedovolit přístup k letounům.
   Zvýšit ostražitost při střežení v době denní i noční.
4. Bezpečně zajistit psací a rozmnožovací stroje všeho druhu, aby nemohly být v době pracovní i mimo ni zneužity.
   Nedovolit odnášení těchto strojů v uvedené době mimo pracoviště.
   Vést evidenci pracovníků, kteří pracovali v místnostech Svazarmu v době mimo zaměstnání.
5. Vejít ve styk s městskou správou VB (okresním odd. VB) a podrobně s nimi projednat opatření, která je třeba ještě učinit podle místních podmínek.

Vyskytnou-li se některé případy narušení pořádku, hlaste je ihned orgánům VB a ÚV Svazarmu.

Náčelník OLS :

podplukovník M e d ř i c k ý Miloslav

Rozdělovník :

výtisk č. 1 - 16 Aerokluby
výtisk č. 17 OLS

Odesláno 28.4.67 EXPRESS

Dopis OLS Hořice z 28.4.1967 doručený všem východočeským aeroklubům

30.duben 1967

Bez ohledu na očekávané rejdy podvratných živlů se na „návratovou stovku“ do Poličky vydávají Vršovská (VT-16 OK-2414) a Šatný (VT-116 OK-6446). Vršovská přistává po 32 km do pole před Skutčí, Šatný se dotáhne až na letiště v Poličce, odkud se aerovlekem vrací zpět. Pro Vršovskou vyráží transportní družstvo.

I když byl o transportní družstvo počet toho dne létajících snížen, nic to nezměnilo na faktu, že do historie aeroklubu byl zaznamenán nový rekord v počtu uskutečněných navijákových vzletů. Těch bylo za letový den 110 a k tomu navíc i 10 aerovleků!

9.květen 1967

Tradiční prvomájový průvod v Pardubicích se tentokrát konal bez účasti podhořanských pilotů, ale i tak se v den oslav Svátku práce celostátně létat nesmělo.

Na 9.května zákaz létání kupodivu vyhlášen nebyl a tento rok aeroklub ani nezajišťoval pořadatelskou službu na motokrosu v Holicích, proto na Novém Dvoře bylo živo.

Byl totiž důvod k radosti! Karel Bednář v aerovleku z Vyškova přelétává na letiště v Novém Dvoře nového „Blaníka“ L-13 OK-6814 (do Leteckého rejstříku zapsán až ke dni 28.11.1966 pod poř.číslem 2997), čímž se flotila „Blaníků“ rozšířila na 3 kusy.

A tak snad pod dojmem radosti z nového „éra“ se naplánoval přelet po 200 km trojúhelníkové trati Podhořany - Křižanov - Moravská Třebová - Podhořany, i když vývoj počasí mnoho příslibů ke zdolání trati nedával. Přesto ke „dvoustovce“ odstartovali: Bednář (L-13 OK-3814), Vršovská (VT-16 OK-2414), Horáček (VT-116 OK-5514) a Štrych (VT-116 OK-7411). Mimo to měl svoji první „padesátku“ naplánovánu Vojtíšek (VT-125 OK-0744).

Příprava navijáku H-2, zleva: Bohumil Poledňák, Vladimír Hájek, Josef Svatoň, Herman Peschke, Jaroslav Mercl; Nový Dvůr, květen 1967

V tomto pořadí kluzáky i odstartovaly a po chvíli nabírání výšky u letiště zmizely pozorovatelům z očí.

Jako první se ozval Horáček, který vyloženě podcenil stávající meteorologické podmínky, let „přepálil“ a přistál do terénu 22 km od letiště u Libice nad Doubravou. I mistr tesař se utne!

Druhé hlášení přišlo od Bednáře, který sedl ve Vysokém Mýtě. O chvíli později přistání ve Skutči ohlásil Vojtíšek. Pro něj, jako prvého, se vydala vlečná, aby Vojtíška za řízením „Šohaje“ vystřídal Hájek, který se měl znovu pokusit zdolat onu kýženou „padesátku“.

Ve chvíli, kdy vlečná s Hájkem v Novém Dvoře startovala, přišlo hlášení z Křižanova, že pažitem místního letiště nepohrdli Vršovská ani Štrych.

Veškerá pozornost se tedy soustředila na Hájka a čekalo se, kdy a odkud se ozve. A ozval se, hlasem plným nadšení a štěstí. Doletěl do Poličky a „stříbro“ s číslem 2364 bylo jeho!

„Aeroklub Nemošice“, zleva: Josef Svatoň, Bóďa Vinopal, v „Šohaji“ Pepa Vojtíšek a na zemi sedí Pepova dcera Líba; Nový Dvůr, květen 1967

Tou dobou Klínský, Švabenský, Ruml a Jeník počali razantněji pracovat na projektu „hospodářského zařízení“ a pilně chodili na „rozumy“ k raketovým modelářům, jejichž „firma“ Synjet nestačila výrobou na brigádnické bázi vykrývat poptávku po modelářských raketových motorcích a začala přijímat pracovníky do řádných zaměstnaneckých poměrů.

To bylo v dosavadních poměrech novum, ke kterému zatím chyběly hospodářské i zákonné „mantinely“, mnohde a mnohdy se absence předpisů počala vykládat ve smyslu „co není vyloženě zakázáno, je povoleno“. Obecně to byl ústup od centrálního plánování.

Pozvolna nastupovala tzv.“Šikova reforma“, která realisticky viděla potřebu změny vyplývající z aktuálního stagnujícího stavu československého hospodářství, a jejíž koncept byl schválen ÚV KSČ již v září 1964. Socialistická ekonomika se měla vylepšit ukončením centrálního plánování „všeho“ (výdajů, tržeb, zisků, zásob, atp.) a státu by tak připadla pouze úloha určování obecných ekonomických podmínek. (V roce 1967 chtěl prezident Novotný obnovit tvrdší kurs, ale vzhledem k již probíhajícímu procesu uvolňování bylo příliš pozdě.)

10.květen 1967

jeden výtisk
trvale vyvěste

P O K Y N Y č. 6

OLS, Hořice, dne 10. 5. 1967.

1./ L e t e c k é nehody :

Dne 30. dubna 1967 zavinil u letiště Nové Město Met. nehodu větroně L 13 OK - 6805 rok výroby 1966
pilot Č e r n ý Oldřich, člen AK Jaroměř.
Větroň zničen - hmotná škoda Kčs 105.000.--.

Dne 8. května 1967 způsobil v Krkonoších na svahu Žalý nehodu větroně Vt 16 OK - 2425
instruktor T o u ž i m s k ý Petr, AK Jičín.
větroň zničen - hmotná škoda 76.368.-- Kčs.

V obou případech jde o vážná provinění, porušení předpisu a kázně a vědomé riskování - vyloženě hrubé zvláště v druhém případě. K nezodpovědnému jednání tak hrubého stupně dochází přes všechna dosavadní opatření - domluvy, připomínky a vgrování.

Proto v y h l a š u j i

Výstrahu

všem hazardérům a ničitelům velmi obětavé práce masy našich členů a n á r o d n í h o majetku.

Uvedené letecké události citelně zneváţily dobrou práci několika set našich členů a postavily naši oblast do neblahého prvenství. Při provozu v ostatních oblastech došlo totiž v letošním roce pouze v jednom případě k malému poškození větroně Vt 425.

Je proto bezpodmínečně nutné učinit vše k zamezení dalších let. nehod, zvýšit pozornost při řízení a provádění výcvikové činnosti, plnit všechna nařízení, zvláště ze závěrů PŘEHLEDU NEHOD 1966 /str. 31 v příloze/ a z b a v i t se všech členů, kteří se kázni podrobit nechtějí !

Ukládám všem členům, zvláště pak funkcionářům AK a instruktorům, aby všechny i drobné případy nekázně, jmenovitě pak případy nízkého létání všech letounů a přibližování v malých výškách větroňů IHNĚD h l á s i l i na OLS.

Současně upozorňuji, že jsme požádali VB ke spolupráci při zjišťování letounů, pohybujících se v malých výškách mimo letiště.

Náčelník OLS :

podplukovník M e d ř i c k ý Miloslav

„Agitka“ OLS Hořice, květen 1967

Mnozí členové aeroklubu se tak nějak nad textem náčelníka OLS pozastavili. Když budeme na sebe navzájem žalovat, sníží se tím počet nehod? A co s tím mají mít společného „esenbáci“? Oni budou určovat, kdy a kde byla výška letu bezpečná?

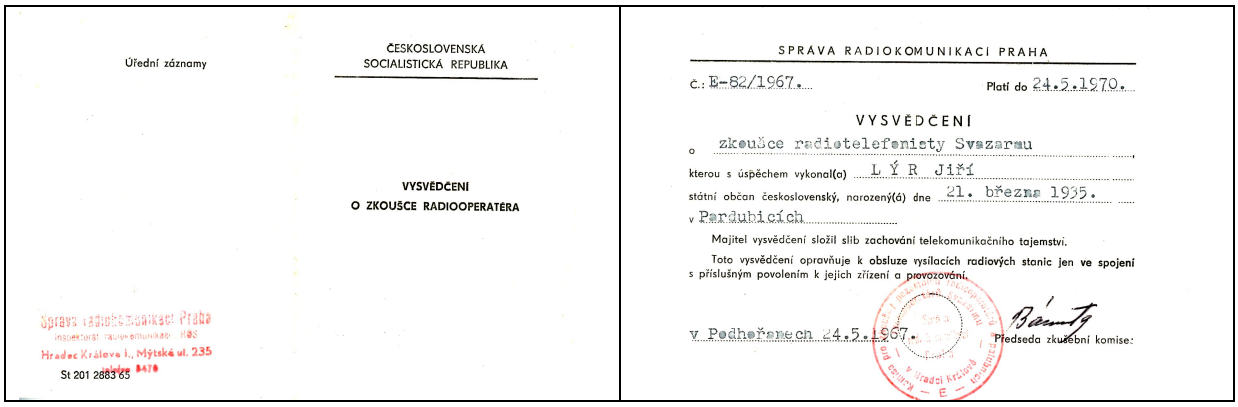
24.květen 1967

Ač o radiostanicích v bezmotorových letadlech si piloti stále zatím mohou nechat jen zdát, sem tam nějaká motorová „mašina“ už je tímto zázrakem techniky vybavená. Dokonce došlo

k postupné distribuci pozemních radiostanic na jednotlivá letiště, ale dělo se tak podle významu, tudíž podhořanský aeroklub nebyl v prvé linii.

Nicméně postupná příprava prvních zájemců o oprávnění radiooperátora-pilota probíhala již delší dobu, a tak bylo usneseno, že první uchazeči se podrobí úřední zkoušce.

Nebylo mnoho těch, kteří by zvládali dokonale učební texty v té době do aeroklubů distribuované! Ty připomínaly spíš skripta posluchačů vysoké školy elektrotechnické a pro běžně vzdělaného pilota byly „španělskou vesnicí“. Byli však tací, většinou vášniví radioamatéři, kteří nejenom že textům rozuměli, ale dokonce uměli zkušební komisi na jejich záludné otázky odpovídat (např.: Heřmánek, Čouda a pár dalších). Ti však byli výjimkou, a tak zkušební komise záhy pochopila, že musí ze své náročnosti hodně, hodně slevit.



Úřední záznamy

ČESKOSLOVENSKÁ SOCIALISTICKÁ REPUBLIKA

VYSVĚDČENÍ O ZKOUŠCE RADIOOPERATÉRA

Správa radiokomunikací Praha
Hradec Králové I., Mýtská ul. 235
St 201 2883 65

SPRÁVA RADIOKOMUNIKACÍ PRAHA

č.: E-82/1967. Platí do 24.5.1970.

VYSVĚDČENÍ

o zkoušce radiotelefonisty Svazarmu,

kterou s úspěchem vykonal(a) LÝR Jiří

státní občan československý, narozený(á) dne 21. března 1935.

v Pardubicích

Majitel vysvědčení složil slib zachování telekomunikačního tajemství.

Toto vysvědčení opravňuje k obsluze vysílacích radiových stanic jen ve spojení s příslušným povolením k jejich zřízení a provozování.

v Podhořanech 24.5.1967. Předseda zkušební komise:

Ukázka „kartičky“ radiofonisty, která si svoji podobu ponechala až do devadesátých let

4.červen 1967

Plán na dnešní den: trojúhelník 300 km s OB Šumperk a Vrchlabí, trojúhelník 100 km s OB Chotěboř a Skuteč.

Na „třístovku“ vyráží Bednář (VT-16 OK-2414) a Šatný (VT-116 OK-7411), „stovku“ se chystají pokořit Riegr (L-13 OK-3814) a Beneš (L-13 OK-6814).

Zatím co počasí směrem k severním horám vypadá slibně, od novodvorského letiště na jih je nebe bez mráčku a „stovkaři“ zápolí s „čistou termikou“. Riegr a Beneš doletí až nad Chotěboř, ale tam boj vzdávají a přistávají.

Bednář a Šatný spolu vzorně spolupracují a první rameno tratě do Šumperka zvládají se solidním rychlostním průměrem. Po průletu nad prvním otočným bodem nechtějí riskovat let přes polské území, přestože tam je kumuly vábí jak Sirény Odyssea, a vrací se poněkud do vnitrozemí až k Žamberku a podél nasluněných západních svahů Orlických hor se snaží postupovat k Vrchlabí. Bohužel, oblet státní hranice je stál hodně času a ve slábnoucí termice to byl až do Vrchlabí boj o každý metr výšky. V prostoru Hostinného tak oba nasazují na dokluz do Vrchlabí, protože je jim jasné, že poslední rameno tratě z Vrchlabí do Podhořan je pro ně tentokrát již zapovězeno.

Úkol sice nesplnili, ale zato se oba mohli aerovlekem vrátit před Slunce západem domů.

18.červen 1967

Opět se vytahují „dlouhá pravítka“. Varianty: Přerov - Křižanov 300 km, Šumperk - Vrchlabí 300 km, Šumperk s návratem 200 km, Polička s návratem 100 km a k tomu „cílák“ 50 km do Poličky.

První odstartoval, opravdu brzy (bylo 9,30 hod.), s VT-116 OK-7411 Jeník na „dvoustovku“ Šumperk s návratem. A opravdu se mu podařilo poměrně rychle do Šumperka doletět, ale při klouzání k šumperskému letišti, nad otočný bod, ztratil tolik výšky, že mu to dalo jen tak tak na okruh. Když přistál, tak zjistil, že shodou okolností letí šumperská vlečná

pro někoho do Chotěboře, a tak slovo dalo slovo, a v Podhořanech jen valili oči jak rychle je Jeník zpět. Podle času přistání to vypadalo málem na světový rekord! Pravda vzápětí vyplula na povrch, ale to nic neměnilo na tom, že do „Orlíka“ se již kurtoval Šatný s cílem „třístovku“ obletět. Odstartoval jen pár minut před 13 hodinou a záhy zmizel směr Šumperk.

Mezitím stejným směrem odlétl Vršovský (VT-116 OK-5514) a Vršovská (VT-16 OK-2414), ti s plánem ulétnout Šumperk s návratem, čili 200 km. Až do Šumperka postupovali společně, ale po dosažení otočného bodu se navzájem ztratili. Vršovská pak přistála v Ústí n.O., zatím co „Mistr“ úkol splnil a bez problémů se vrátil domů.

Po Vršovském převzal větroň Ruml se záměrem uletět alespoň návratovou stovku do Poličky. Přistál však už v Chrudimi, a protože vlečná byla již zaneprázdněna jinými převleky, uklidil „Orlíka“ do chrudimského hangáru, odkud ho Vršovský vyzvedl až za tři dny.

Aubrecht, který se s „Blaníkem“ OK-6814 vydal na „třístovku“ Přerov - Křižanov, srdnatě bojoval, ale ani on úkol nesplnil. Přerova sice dosáhl, ale přistál v Křižanově. Tam svého vzdušného oře zanechal v hangáru a na domácí letiště se vrátil autostopem. „Blaníka“ zpět pak přeletěl aerovlekem o dva dny později.

Před dvanáctou hodinou odstartovali na návratovou „stovku do Poličky“ s L-13 OK-3814 Matuška a Jurajda, ale také doletěli jen do Chrudimi. Je však stačila „vlečná“ navrátit zpět na Nový Dvůr, aby se o štěstí na stejné trati pokusila posádka Riegr s Krištofem.

Ti doletěli do Poličky, ale zpět už to v pokročilém odpoledni nešlo, a tak čekali, zda-li je bude v Poličce čekat osud trosečníků, nebo zda pro ně vlečná ještě stihne doletět. To se nakonec povedlo.

Ještě jeden kluzák (VT-125 OK-0744) přistál na poličském letišti. Jeho pilotem byla přešťastná Míša Šatná, která tak splnila nejobtížnější podmínku k zisku „stříbrného C“. (Ostatní podmínky splnila až k 28.5.1973 už jako členka Aeroklubu Tábor.)

Za „padesátku“ čekala Míšu Šatnou koupel pod pumpou; Nový Dvůr, 18.červen 1967

Pozornému čtenáři jistě neuniklo, že ve vzduchu je ještě jeden větroň, a to Šatný s „Orlíkem“ OK-7411. Dosud o něm nebyly žádné zprávy, tak celé letiště věřilo, že stále ještě

letí. A on doopravdy letěl a doletěl! Jeho závěrečný triumfální průlet nad letištěm zhruba v 18.30 hod. dával všem jasně najevo, že Šatný má „tříkilo“ v kapse!

Ano, bylo to poměrně slušný výkon, který Šatného měl „postrčil“ do seznamu kandidátů krajské reprezentace v plachtění na příští rok.

25.červen 1967

Tuto neděli odlétá se svým „osobním“ strojem VT-16 OK-2414 Naděžda Vršovská na Ranou, kde bude již podruhé reprezentovat aeroklub a Východočeský kraj u příležitosti 5. Plachtařského mistrovství republiky žen, které je plánováno na dny 26.6. - 9.7.1967.

Její start na 5.PMRž se nesl v duchu velkého očekávání, protože letos měla za sebou již pět pokusů o přelet (3x 100 km a 2x 200 km), z toho pár (2x 100 km) úspěšně splněných.

„Mistr“ všude rozhlašoval, že je k vrcholnému klání československých plachtařek výtečně připravena, ale mnoho příslušníků aeroklubu jeho nadšení nesdílelo a její odlet na závody provázela řada skeptických poznámek.

K „babinci“ se z celé ČSSR přihlásilo pouze 13 (!) plachtařek. V průběhu stanovené doby bylo vedením závodů vyhlášeno a odlétáno 6 disciplín.

Vršovská nikterak nezazářila a v konečném hodnocení skončila na 10.místě s celkovým náletem 341 km.

Naděžda Vršovská, Nový Dvůr, červen 1967

26.červen 1967

Tak jako na Rané zahajuje toto pondělí „babinec“, v Hořicích jsou zahájeny Oblastní plachtařské závody, kam byl v rámci krajského výběru nominován za aeroklub Standa Horáček (VT-116 OK-5514). Někteří funkcionáři aeroklubu se ještě snažili „lobovat“ ve prospěch Ladislava Šatného, který v době jen krátce minulé na sebe upozornil solidním výkonem na „třístovce“, ale s ohledem na zcela naplněnou kapacitu startovního pole, jeho dodatečná přihláška byla pořadatelem zamítnuta.

OPZ v Hořicích trvaly do 7.7.1967, bylo odlétáno 11 disciplín, při nichž Horáček nalétal celkem 1119 km. A jeho umístění? Skončil na vynikajícím 3. místě!

Kvarteto Jeník, Klínský, Ruml a Švabenský předstoupilo před Radu AK s vizí zahájení kovovýroby, pro kteroužto činnost měl být vyhrazen prostor v dílně u nového hangáru. Rada AK byla seznámena s konkrétním záměrem výroby úzkoprofilových stavoznaků pro chemický průmysl, které podle zkušeností Švabenského a Klínského (zaměstnanců VCHZ) neměly v republice výrobce a byly za devizy nakupovány v kapitalistické cizině.

Švabenský vypracoval projekt i technickou dokumentaci k výrobě stavoznaků z materiálů běžně dostupných na vnitřním trhu (Novodur), který byl Státním úřadem pro patenty a vynálezy (dnes Úřad průmyslového vlastnictví) přijat a registrován jako průmyslový vzor a ten jako duševní vlastnictví pak Švabenský věnoval aeroklubu.

Jeník spolu s Klínským Radě AK nastínili výrobní i obchodní strategii, včetně příslušnými úřady prověřené a schválené cenotvorby, a tak výroba dostala od Rady AK zelenou.

Technologie výroby a finální výrobek byly tedy známy, celé plánování výroby v aeroklubu však dosud naráželo na jednu věc, a to dost podstatnou. Tou byla stávající zaměstnanecká politika, protože stát dosud „do všeho mluvil“ a příslušné odbory pracovních sil ONV neměly

ve svých předpisech ustanovení, jak se vypořádat s případným odlivem pracovníků ze sektoru národního hospodářství do zařízení nestátních.

Proto se tehdy stal prvním zaměstnancem Aeroklubu Podhořany jen Vladimír Ruml, který musel přečkat šestiměsíční výpovědní lhůtu u svého původního zaměstnavatele a až k 1.7.1967 mu vznikl nový zaměstnanecký poměr, přičemž zaměstnavatelem mu byla Rada AK v čele s Jeníkem.

V této souvislosti nutno dodat a zdůraznit, že tehdy se hospodářská činnost plně nesla v amatérském duchu a v režii aeroklubu, tudíž všechny finanční operace související s výrobou procházely aeroklubovou pokladnou.

30.červenec 1967

Přestože se v červenci poměrně hodně létalo, na přelety se nechodilo. Pamětníci hovoří, že počasí přeletům příliš nepřálo, tak se létalo místně.

Tato neděle byla výjimkou, kdy počasí ukázalo plachtařsky vlídnější tvář. Naplánovala se „stovka“ Polička s návratem (oficiální vzdálenost do Poličky a zpět činila 112 km) a k přeletu se připravilo 6 kluzáků: VT-116 OK-5514 (Horáček), VT-16 OK-2414 (Vršovský), L-13 OK-3814 (Beneš), L-13 OK-6814 (Riegr), VT-116 OK-7411 (Matuška) a VT-125 OK-0744 (Hájek).

Kvarteto Horáček, Vršovský, Riegr a Matuška daný úkol splnilo, Beneš přistál v Poličce. Nedařilo se Hájkovi, který doletěl jen do Chrudimi.

Po návratu Vršovského usedl za řízení VT-16 OK-2414 Jeník s úmyslem, proletět stejnou trať. Až do Poličky se mu dařilo, ale po obletu OB ho zastihla krize, a tak Jeník nepohrdl dočasným azylem skutečského letiště.

31.červenec 1967

Zřejmě povzbuzeni úspěchem včerejšího dne naplánovali si Beneš a Rieger 200 km trojúhelník s otočnými body Křižanov a Ústí n.O. Šatný a Horáček si naplánovali tratě ještě delší, ale nepodařilo se identifikovat, které to byly. Faktem však bylo, že Horáček (VT-116 OK-5514) ulétl 195 km a přistál ve Vyškově, Šatný (VT-116 OK-7411) si do pilotního zápisníku zapsal 150 km s přistáním v Poličce.

V Poličce také skončili Beneš (L-13 OK-3814) a Riegr (L-13 OK-6814), ale ti měli naplánovánu „klasickou dvoustovku“ Podhořany - Křižanov - Ústí n.O. - Podhořany. Smutným byl opět Hájek, který se pokusil o „návratovou stovku“ do Poličky, ale uletěl pouze 42 km, protože přistál do terénu u Proseče a muselo pro něj vyrazit transportní družstvo. Ostatní „cestovatelé“ se dostali domů vzduchem a vlekaři si ten den opět dosyta zalétali.

1.srpen 1967

I tento den bylo „nebe plné kumulů“, jenže včerejšími vleky se zásoba benzínu do vlečné hodně ztenčila. Proto byl naplánován trojúhelník „kolem komína“: Podhořany - Přibyslav - Skuteč - Podhořany jako sprinterská disciplína.

Oblet trati absolvovali Horáček (VT-116 OK-5514), Šatný (VT-116 OK-7411), Vršovský (VT-16 OK-2414), Beneš (L-13 OK-3814), Hájek (VT-425 OK-5320). Aubrecht (L-13 OK-6814) trať prolétává dvakrát, stejně jako Šatný, který po prvním obletu přistál na letišti vzletu, ale po malém občerstvení šel „na to“ znovu. Po přistání Horáčka si „Orlíka“ bere Klínský a také celý trojúhelník zvládne bez problémů. Stejně tak Beneš, který přistál po prvním obletu, vzal na palubu „Blaníka“ Horáčka a znovu vyrazil na trať.

Nedařilo se Vojtíškovi. Ten letěl s VT-109 OK-3253 a bylo znát, že „Pionýr“ se na přelety opravdu moc nehodí. Vojtíšek jako jediný nepřistál na domácím letišti, nýbrž v Přibyslavi, a tak jeho zpáteční převlek byl jediným toho dne.

Přestože tedy bylo těch „stovek“ ulétnuto celkem osm (a jedna „dvoustovka“), dosažené rychlostní průměry nebyly nijak zázračné.

3.srpen 1967

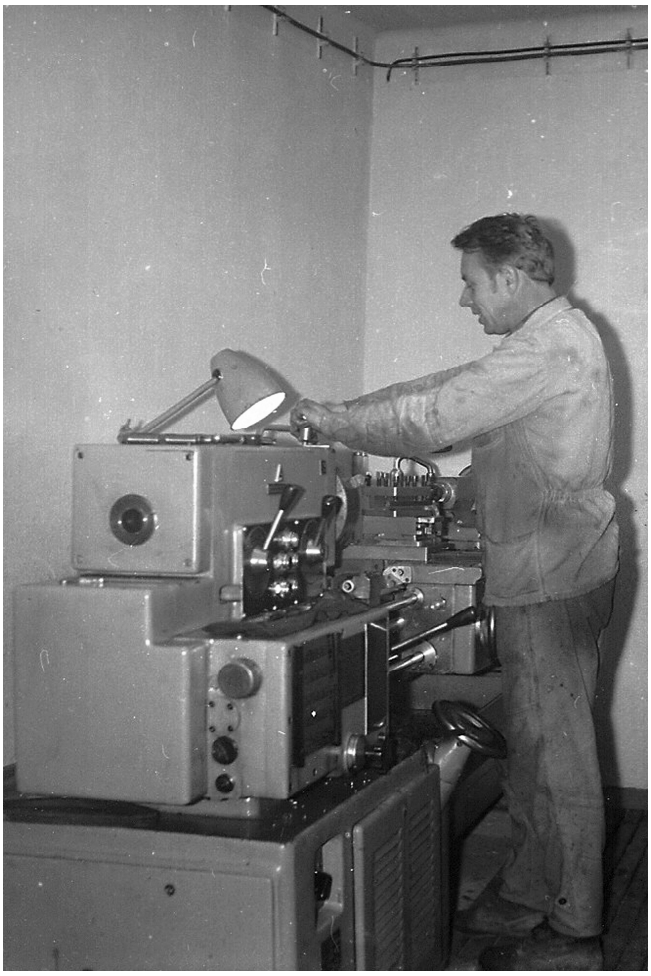
Plachtařské počasí pokračuje, a tak se letí opět „stovkový trojúhelník“, tentokrát s OB Skuteč a Chtěboř. Celou trať úspěšně absolvují Horáček (L-13 OK-6814), Šatný (VT-116 OK-7411) a Klínský (VT-116 OK-5514). Beneš a Mercl, kteří letěli s L-13 OK-3814 otočili Skuteč, ale přistáli v Chotěboři, stejně jako Hájek (VT-425 OK-5320). Ten však trať letěl v opačném pořadí otočných bodů, takže si na svoje konto mohl připsat pouhých 34 km.

6.srpen 1967

Tentokrát se naplánovala delší trať: 200 km trojúhelník Podhořany - Ústí n.O. - Křižanov - Podhořany a na trať se vydali Čermák a Mercl (L-13 OK-6814), Bednář (VT-116 OK-7411), Ruml (VT-116 OK-5514) a Vršovská (VT-16 OK-2414).

Počasí však nebylo ideální, proto ani jedna posádka úkol nesplnila. Vršovská přistála hned po 17 km v Chrudimi, o něco dál do pole u Nabočan sedli Čermák s Merclem. Bednář přistál ve Vysokém Mýtě, stejně tak Ruml. Ten ale dokázal otočit Ústí n.O., a protože meteorologické podmínky směrem na Křižanov vyhodnotil jako nevábné, správně se rozhodl k návratu domů, na Nový Dvůr. Nicméně u Vysokého Mýta zjistil, že rozumnější bude přistát na tamním letišti, než riskovat více než pravděpodobné přistání do terénu.

Nikdo však netušil, že tyto nezdařené pokusy o splnění disciplíny byly posledními přelety v tomto roce.



Vladimír Ruml při výrobě prvních stavoznaků

Zatím co se poměrně intensivně létalo, stejně pilně pracovala Rada AK. Bylo rozhodnuto, že dne 17.9.1967 se na letišti uskuteční letecký den v rámci oslav „Dne Československého letectva“.

Stejně tak intensivně počala s výrobou stavoznaků pro chemický průmysl (dle projektové a výrobní dokumentace V.Švabenského) skupina pod vedením Vladimíra Rumla. Ten, jak už bylo řečeno, se stal oficiálně zaměstnancem aeroklubu jako technik a při výrobě ověřovací série stavoznaků mu formou brigád asistovali všichni, kdož měli blíž k manuálním pracím při strojním obrábění. Krom toho se subdodavatelsky různě zabezpečovaly výrobní operace, které nebylo možné zajistit vlastní činností.

(Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)

„V té době se poznenáhlu začal formovat okruh sympatizantů kolem Václava Špryňara, který si mezi místním lidem leteckým, a zejména mezi mládeží, získával popularitu nejen jako instruktor

bezmotorového létání, ale i svým vystupováním proti poněkud zkostnatělému, direktivnímu a byrokratickému systému, který ve Svazarmu vládl.

Špryňarovi nahrávala i skutečnost, že Vršovský se jako současný náčelník provozu věnoval řízení aeroklubu velmi vlažně s odůvodněním, že výkon jeho občanského zaměstnání mu vyšší angažovanost nedovoluje. Nicméně, výkon jeho funkce v aeroklubu zatím nikdo nezpochybňoval, snad i pro to, že se velmi iniciativně zapojil do rozbíhající se kovovýroby a díky svému zaměstnání, kde si jako zásobovač Výrobního družstva Cyklos Urbanice pomocí své nevšední výřečnosti vytvořil významné portfolio nejrůznějších známých, se stal platným a někdy i téměř nepostradatelným členem týmu.

Ostatně, celá filosofie zahájení výroby na letišti spočívala v tom, že ´ten umí to a ten zas tohle, a všichni dohromady udělají moc´. Ale pořád to byla manufaktura! Pravda, s jedním soustruhem, svěrákem a stojanovou vrtačkou, které zpočátku tvořily strojní vybavení dílny, se nedala udělat ´díra do světa´, ale každý byl někde zaměstnán a většinou při své práci stihl i nějakou tu ´fušku či melouch´ nebo měl známého, který má známého, atd. Šedá ekonomika v prostředí socialistického hospodářství fungovala dobře! A tak se vyrábělo i prodávalo"

1.září 1967

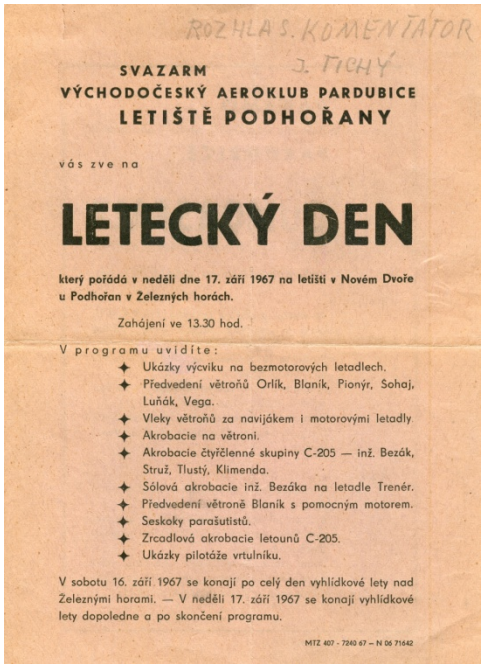
Na letišti se objevuje VT-109 „Pionýr" OK-4097 jako posila základního výcviku. Ten v letních měsících probíhal s opravdu velkou intensitou a vypadalo to tak, že řada pilotních žáků bude schopna do konce roku vykonat nejen teoretickou, ale i praktickou pilotní zkoušku.

Už padla zmínka o jistých procesech v široké společnosti, které, volně parafrázováno, vedly k „tání ledů". S jistým zpožděním se „obrodné" hnutí začalo projevovat i ve Svazarmu, ale ten jako takový byl „prolezlý" vysloužilými a režimu věrnými generály a plukovníky bránícími své „trafiky", že téměř nepřicházelo v úvahu nějaké očekávání zásadních změn.

Jenže lidé od létání byli (a snad dosud i jsou) v jistém slova smyslu velmi svobodomyslní, proto nebylo divu, že právě a jedině mezi letci a parašutisty, jako jedinými příslušníky z řady svazarmovských odborností, se začala rodit myšlenka o vyčlenění se ze Svazarmu a snahy o obnovení činnosti samostatného Českého národního aeroklubu.

17.září 1967

Moderátor Josef Tichý



ROZHLAS. KOMENTÁTOR J. TICHÝ

SVAZARM
VÝCHODOČESKÝ AEROKLUB PARDUBICE
LETIŠTĚ PODHOŘANY

vás zve na

LETECKÝ DEN

který pořádá v neděli dne 17. září 1967 na letišti v Novém Dvoře u Podhořan v Železných horách.

Zahájení ve 13.30 hod.

V programu uvidíte:

- Ukázky výcviku na bezmotorových letadlech.
- Předvedení větroňů Orlík, Blaník, Pionýr, Sohaj, Luňák, Vega.
- Vleky větroňů za navijákem i motorovými letadly
- Akrobacie na větroni.
- Akrobacie čtyřčlenné skupiny C-205 — inž. Bezák, Struž, Tlustý, Klimenda.
- Sólová akrobacie inž. Bezáka na letadle Trenér.
- Předvedení větroně Blaník s pomocným motorem.
- Seskoky parašutistů.
- Zrcadlová akrobacie letounů C-205.
- Ukázky pilotáže vrtulníku.

V sobotu 16. září 1967 se konají po celý den vyhlídkové lety nad Železnými horami. — V neděli 17. září 1967 se konají vyhlídkové lety dopoledne a po skončení programu.

MTZ 407 - 7240 67 – N 06 71642

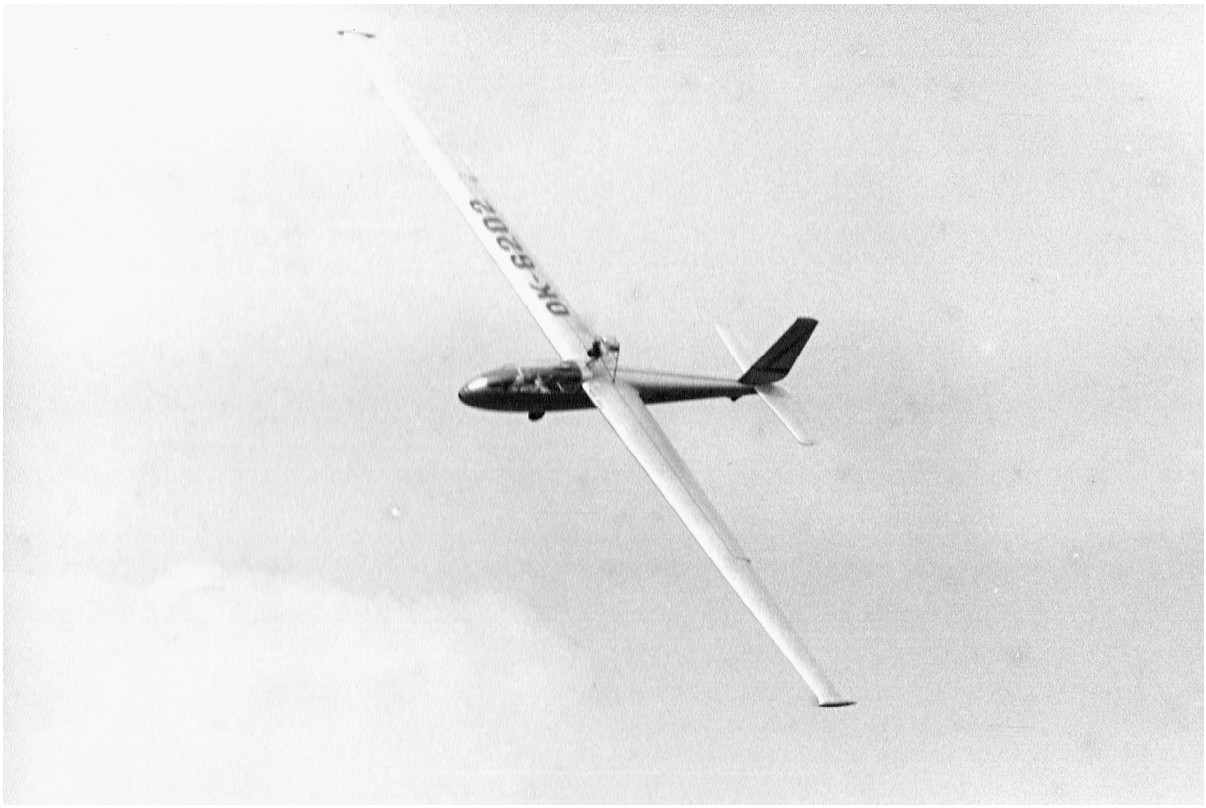
Plakát s programem

Oslava „Dne Československého letectva“ byla vydařená. Leteckému dni přálo počasí a jednotlivá programová vystoupení byla divácky atraktivní. Zasloužený obdiv získalo vystoupení chrudimských akrobatů Jiřího Tlustého a Božeje Struže, kteří předvedli tehdy nevídanou zrcadlovou akrobacii na motorových letounech Z-226 „Trenér“, srdce plachtařů plesala nad motorizovaným „Blaníkem“ XL-13M OK-6202, kterého po nebi vodil Miloš Vencovský.

Obdiv i potlesk si vysloužili chrudimští parašutisté, kteří vyskákali z útrob dvojplošníku An-2, aby všichni, až na jednoho, který se ladně přizemnil na poli vedle letiště, předvedli na letištní trávě divákům předpisový parakotoul.

I ostatní letecká vystoupení měla svoji hodnotu a veřejnost to s povděkem kvitovala.

Za vstupné (údajně se prodalo 1500 vstupenek) a za letenky k vyhlídkovým letům do „kasy“ aeroklubu přibyla slušná částka.



„Blaník“ XL-13M OK-6202 v letu; Nový Dvůr, 17.9.1967

8.říjen 1967

Zářijové počasí, byť bylo příjemné a stálé - bylo to typické „babí léto“ - nepřálo však přeletům, a i když sem tam to vypadalo, že by se letět dalo, přišla omezení od vojenského řízení letového provozu.

Čekalo se tedy, až zafouká ten správný vítr na kopec. A to bylo právě dnes! Z hangáru bylo vytaženo vše, co mělo křídla a všech deset bezmotorových strojů po startu navijákem se pak důstojně promenovalo mezi Krkaňkou a Lichnicí, někteří ještě dále. Toho dne se při 14 navijákových startech nalétalo 47:35 hod.

14.říjen 1967

Tato sobota se nesmazatelně vepsala do leteckého života plachtařských žáků Josefa Bíbra, Jirky Hájka, Oty Hovorky, Václava Kmoníčka, Miroslava Michalce a Miloslava Mročka. Ti všichni splnili úřední pilotní zkoušku!

Krom tohoto dne se v říjnu uskutečnilo ještě dalších 8 letových dnů.

Plachtařský žák Josef Bíbr, konec léta 1967

V té době, po vzoru mnohých ostatních letišť, se vedla usilovná jednání k získání vyřazeného vojenského stroje (nejlépe proudové stíhačky) jako symbolu sepětí sportovního letectví se vzdušnými silami socialistickho státu. Nutno podotknout, že takto si tuto symboliku v aeroklubu nikdo nevykládal. Prostě, mít na letišti nějaký unikát by bylo fajn!

A tak se jednoho říjnového dne na letišti objevila cvičná dvousedadlovka MiG-15UTI, samozřejmě bez agregátu a jakéhokoliv vybavení. Z trupu letounu bylo dokonce smyto i identifikační číslo stroje, nejspíš proto, aby to zmátlo imperialistické špióny.

„Patnáctka“ pocházela ze základny v Čáslavi a na Nový Dvůr ji přivezla Tatra 111 s křídly na vleku, doprovázená autojeřábem a četou vojáků-techniků, kteří křídla na místě k trupu připojili a podvozek „natvrdo“ zajistili proti jeho samovolnému zasunutí.

Letecký snímek dokumentující původní stanoviště MiGu-15UTI pochází z léta 1968

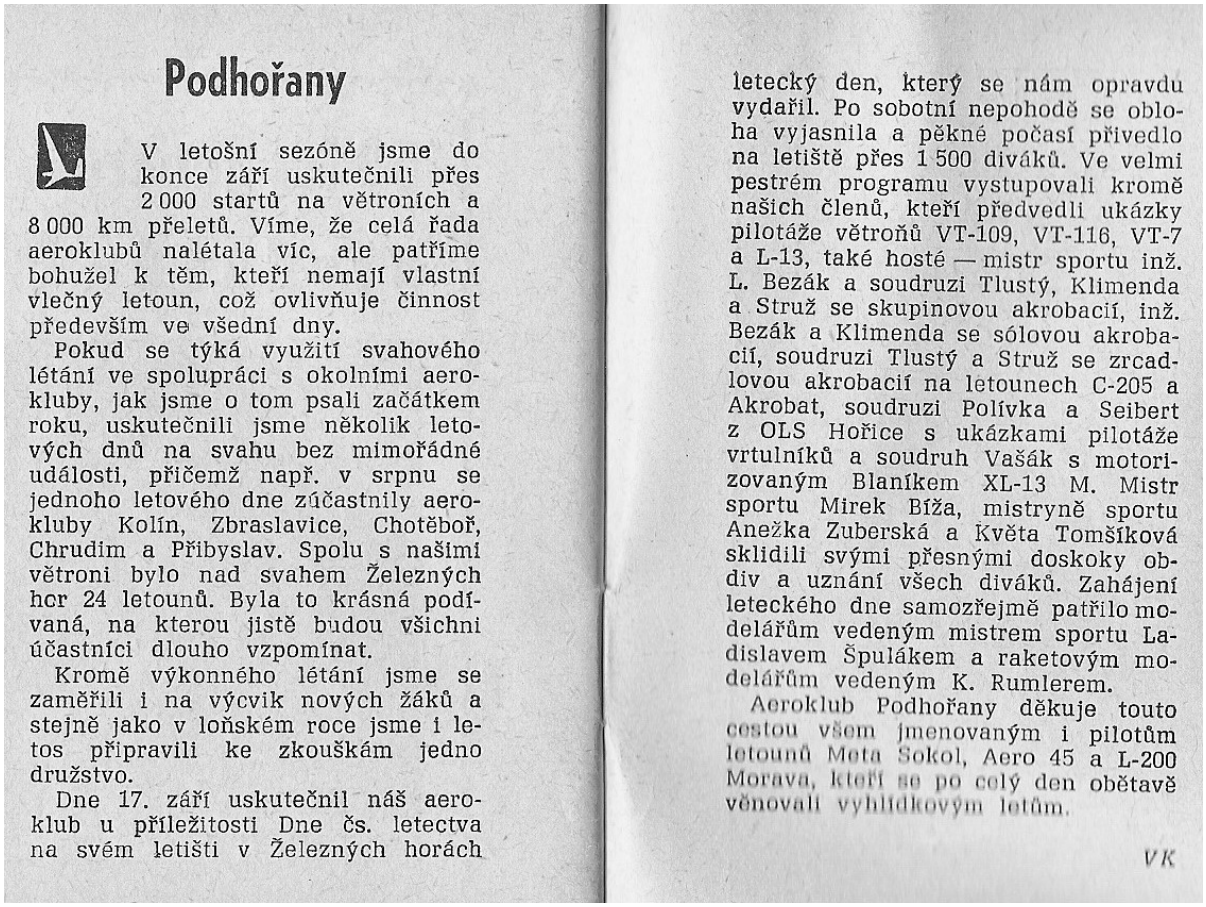
Rok 1967 se dal hodnotit jako úspěšný. A to nejen v činnosti letecké. I když o pracovní činnosti v tomto roce toho mnoho zmíněno nebylo, nebyla zanedbatelná. Naopak! Výpadek

příjmů z pořadatelské činnosti při holických motokrosech musel být nahrazen jinou brigádnickou činností. A jak bylo již dříve popsáno, jednalo se především o fyzicky náročné činnosti spojené zejména s nejrůznější údržbou a rekonstrukcemi stavebního charakteru.

Zpočátku pomalým, ale slibným tempem se v dílně na letišti rozeběhla výroba stavoznaků. Po první několika kusové zkušební sérii se jen zaprášilo, a ze Semtína přišla nejen okamžitá platba, ale i závazná objednávka na dalších několik desítek kusů! Tím odpadly starosti, zda aeroklub bude schopen „ufinancovat" pracovní sílu na plný úvazek a zda dostatečně vykryje konta brigádníků, jejichž výše narůstala úměrně se zdarma odpracovaným počtem brigádnických hodin.

6.listopad 1967

Na stránkách **L+K č.23/1967** opět pod titulkem **„Podhořany"** je uveřejněn příspěvek dopisovatele Vladimíra Klínského:



Podhořany

V letošní sezóně jsme do konce září uskutečnili přes 2 000 startů na větroních a 8 000 km přeletů. Víme, že celá řada aeroklubů nalétala víc, ale patříme bohužel k těm, kteří nemají vlastní vlečný letoun, což ovlivňuje činnost především ve všední dny.

Pokud se týká využití svahového létání ve spolupráci s okolními aeroklubu, jak jsme o tom psali začátkem roku, uskutečnili jsme několik letových dnů na svahu bez mimořádné události, přičemž např. v srpnu se jednoho letového dne zúčastnily aeroklubu Kolín, Zbraslavice, Chotěboř, Chrudim a Přibyslav. Spolu s našimi větroni bylo nad svahem Železných hor 24 letounů. Byla to krásná podívaná, na kterou jistě budou všichni účastníci dlouho vzpomínat.

Kromě výkonného létání jsme se zaměřili i na výcvik nových žáků a stejně jako v loňském roce jsme i letos připravili ke zkouškám jedno družstvo.

Dne 17. září uskutečnil náš aeroklub u příležitosti Dne čs. letectva na svém letišti v Železných horách letecký den, který se nám opravdu vydařil. Po sobotní nepohodě se obloha vyjasnila a pěkné počasí přivedlo na letiště přes 1 500 diváků. Ve velmi pestrém programu vystupovali kromě našich členů, kteří předvedli ukázky pilotáže větroňů VT-109, VT-116, VT-7 a L-13, také hosté — mistr sportu inž. L. Bezák a soudruzi Tlustý, Klimenda a Struž se skupinovou akrobacií, inž. Bezák a Klimenda se sólovou akrobacií, soudruzi Tlustý a Struž se zrcadlovou akrobacií na letounech C-205 a Akrobat, soudruzi Polívka a Seibert z OLS Hořice s ukázkami pilotáže vrtulníků a soudruh Vašák s motorizovaným Blaníkem XL-13 M. Mistr sportu Mirek Bíža, mistryně sportu Anežka Zuberská a Květa Tomšíková sklidili svými přesnými doskoky obdiv a uznání všech diváků. Zahájení leteckého dne samozřejmě patřilo modelářům vedeným mistrem sportu Ladislavem Špulákem a raketovým modelářům vedeným K. Rumlerem.

Aeroklub Podhořany děkuje touto cestou všem jmenovaným i pilotům letounů Meta Sokol, Aero 45 a L-200 Morava, kteří se po celý den obětavě věnovali vyhlídkovým letům.

VK

12.listopad 1967

Byl to poslední letový den toho roku. Opět se létalo na kopci a snad by se dalo bez problémů létat i další dny, ale stupidní zákaz létání vydaný orgány OLPPS ÚV Svazarmu udělal pilotům čáru přes rozpočet.

19.prosinec 1967

Týž orgán po svém zasedání vydává novelizované „Zásady řízení a hospodaření leteckého úseku Svazarmu". Ty se však v tiskové formě dostávají k jednotlivým aeroklubům až v náledujícím roce.

Jaký byl rok 1967 v číslech? 1739 startů navijákem, 443 aerovleků - celkem startů 2182. Celkový nálet na bezmotorových letadlech: 802:53 hod. a cca 8.000 km. Letových dní bylo celkem 94.

Park bezmotorových letadel tvořily:
VT-125 OK-0744, VT-425 OK-5320, VT-7 OK-0816, VT-109 OK-2243, VT-109 OK-3253, VT-109 OK-4165, VT-109 OK-4097, VT-16 OK-2414, VT-116 OK-5514, VT-116 OK-6446, VT-116 OK-7411, L-13 OK-3814, L-13 OK-6814, L-13 OK-9848 (ten však byl téměř celý rok v revizi).

A protože ve sportovní plachtařské komisi OLPPS ÚV Svazarmu v průběhu roku 1966 dozrálo rozhodnutí vyhlásit „Celostátní plachtařskou soutěž“ (bodovací soutěž, viz r.1966), která obsáhla jen část sezóny 1966, byly první oficiální výsledky „cépéseky“ vydány až po započtení i výsledků roku 1967.

V historicky prvém ročníku CPS (1966/67) byly evidovány výkony 628 pilotů ze 77 aeroklubů ČSSR. V první padesátce vydané výsledkové listiny však nebyl nikdo z Aeroklubu Podhořany.