

1974

Vstup do nového roku 1974 se jevil téměř všem členům Východočeského aeroklubu Svazarmu Podhořany poměrně optimisticky, přestože aeroklub v loňském roce přišel o jakékoliv příjmy z činnosti AERO-SYNJETu i z pronájmů strojního zařízení. Hospodář aeroklubu Klínský (ještě před svým „vyhazovem od létání“) zpracoval reálný rozpočet na rok 1974, který zohlednil rostoucí náklady na výcvikovou a sportovní činnost, která byla v roce 1973 na dosavadní poměry celkem slušná. Výpadek financí generovaných vedlejšími hospodářstvími měly opět vykrývat příjmy zejména z brigád a ostatních činností zabezpečovaných členy aeroklubu pro blízké socialistické výrobní podniky, úspory na poli vlastní hospodářské činnosti a nezanedbatelnou položkou v příjmové části rozpočtu měla být podpora výcviku branců a uchazečů o studium na Vojenské vysoké letecké škole (VVLŠ) v Košicích.

Leč vloni, 6. října 1973, zaútočily Egypt a Sýrie na Izrael podporovaný Spojenými státy a několika evropskými zeměmi ve snaze odčinit ostudnou porážku v tzv. Šestidenní válce z roku 1967, kdy obě země přišly o rozsáhlá území (Sinajský poloostrov a Golanské výšiny) ve prospěch židovského státu. Útok byl z důvodu fatálního selhání vlastních zpravodajských služeb pro Izrael překvapením a izraelská armáda se v prvních dnech ocitla v defenzívě a zaznamenala těžké ztráty. Teprve po několika dnech, po dokončení mobilizace, se Izraelským obranným silám podařilo na Golanských výšinách zastavit útok a zatlačit syrské jednotky zpět. Současně byla odražena i egyptská ofenzíva na jižní frontě.

To popudilo většinu arabských zemí sdružených v OPEC (Organization of the Petroleum Exporting Countries = Organizace zemí vyvážejících ropu), která na počátku sedmdesátých let produkovala dvě třetiny světové ropy. Těžba ropy se záměrně snížila o asi 5 % a státy OPEC ovlivnily její cenu ve svůj prospěch (rozhodly zvýšit její cenu téměř na dvojnásobek - ze tří na pět dolarů za barel). Zároveň „šejkové“ vyhlásili embargo na vývoz ropy do zemí, které ve válce podporovaly Izrael (USA, Kanadu, Velkou Británii, Nizozemí, ke kterým pak v prosinci přibýlo i Japonsko). To přinesla mimořádná konference OPEC konaná 16.-17.10.1973 ve Vídni.

Celý západní svět tak zachvátila ropná krize, která měla za důsledek strmý růst cen surové ropy na světových burzách a katastrofální nedostatek benzínu a motorové nafty nejen v západní Evropě, ale i v USA. Ropa však nepoháněla jen dopravní prostředky, sloužila také k topení nebo výrobě elektřiny. Vyrábí se z ní mimo jiné chemie i plasty, pesticidy a dokonce léky. Již v době vzniku ropné krize spotřebovaly USA, Japonsko a západní Evropa dohromady přes polovinu světové vytěžené ropy.

Do té doby byla ropa považována za poměrně levnou surovinu, které je dostatek a není s ní třeba nijak zvlášť šetřit. Vždyť od konce druhé světové války se cena ropy držela na zhruba stejné hodnotě, oscilující mezi 2,5 a 3 dolary za barel.

Počátkem sedmdesátých let začala ve Spojených státech klesat zdejší produkce ropy. Tehdy se zde spotřebovalo 17 milionů barelů ropy denně, přitom z vlastních zdrojů USA jich pocházelo zhruba 11 milionů. Domácí zásoby by postačily na pouhých deset let. Spojené státy dovážely 27 procent ropy a závislost na jejím importu tudíž začala být poměrně zásadní.

Dva měsíce po vyhlášení ropné krize cena barelu přesáhla jedenáct amerických dolarů a za necelý rok od počátku takzvaného ropného šoku byla ropa čtyřikrát dražší.

Embargo těžce ochromilo veškerý průmysl, který využíval ropu. A to nejen v USA. Začaly krachovat velké podniky, z milionů lidí se stali nezaměstnaní. Svět zachvátila hluboká finanční krize, největší od třicátých let. Vysoké ceny energií způsobily inflaci a ceny se zvyšovaly, přičemž hospodářství stagnovalo. Přišla stagflace ekonomiky, tedy vysoká inflace doprovázená poklesem produkce a z něj vyplývající zvyšující se nezaměstnaností.

Ropná krize ukázala, v jaké iluzi žily západní státy. Jak byly přesvědčeny, že ropa je pro ně levný, snad nevyčerpatelný zdroj energie. Například západní Německo zjistilo, že pokud

bude se svými ropnými rezervami zacházet šetrně, vystačí mu jen na tři měsíce. Tamní vláda reagovala na ropný šok velmi rychle. Již 19. listopadu, zhruba měsíc od vyhlášení embarga OPEC, byl v Německu uzákoněn přechodný mimoměstský rychlostní limit 80 km/h, 100 km/h na dálnici a zákaz jízdy v neděli. Zákaz jízdy osobních vozidel jeden den v týdnu přijaly i vlády Rakouska, Belgie, Nizozemska a Itálie. Britská vláda zavedla v závodech náročných na spotřebu ropy pouze třídní pracovní týden.

Zvýšené ceny ropy a následná inflace způsobily sérii ekonomických recesí, která trvala až do počátku osmdesátých let a ukončila dlouhotrvající období poválečné prosperity.

Z ropného šoku pochopitelně profitovali ropní vývozci, především země OPEC, ale např. i Sovětský svaz a potažmo země sdružené pod jeho kuratelou v RVHP (Rada vzájemné hospodářské pomoci, jíž byly členy téměř všechny státy socialistického bloku). Podle některých historiků zvýšené devizové příjmy pomohly udržet sovětskou ekonomiku nad vodou mnohem déle, než by bývala byla sama od sebe schopná).

Ropa se bezpochyby stala strategickou surovinou.

Vážený čtenář si jistě položí otázku: proč se autor ropnou krizí tak poměrně podrobně zabývá? Odpověď je jednoduchá - nemalou částku v ročních výdajích aeroklubu tvořil nejen letecký a automobilový benzín, ale i motorová nafta do traktoru a hlavně na topení, protože celé tepelné hospodářství v provozních budovách aeroklubu bylo postaveno na naftových kamnech! Pravda, tenkrát skoro všude visela reklama „BENKALOR - palivo budoucnosti“ a na poště se daly koupit poukázky na topnou naftu za 0,90 Kčs/lt! To, že na počátku roku 1974 se svět zmítal v ekonomické krizi zaviněné nedostatkem ropy, neznamenal, že v ČSSR docházelo k nějakým opatřením. Levná sovětská ropa tekla do Československa dál, kam přitékala ropovodem Družba (do Záluží u Mostu byl doveden v roce 1965). Jedním z mnoha důsledků „ropného ráje“ bylo například rušení trolejbusových provozů v některých čs. městech včetně Prahy, neboť jízda na naftu byla levnější – životní prostředí tehdy nikdo z vládních kruhů neřešil. Automobilové benzíny a motorová nafta se dál prodávaly za ceny - BA Normal 2,10 Kčs/lt, BA Special 2,40 Kčs/lt, BA Super 3,- Kčs/lt, NM 2,- Kčs/lt a topná nafta BENKALOR 0,90 Kčs/lt. (A topná nafta „Bencalor“ nebyla nic jiného, než nafta motorová, která na pumpách stála 2,- Kčs.)

Jenže tento stav ale nebyl trvalý....

Vraťme se tedy na začátek roku a proberme jednotlivé události ve Východočeském aeroklubu Svazarmu Podhořany v chronologickém pořadí:

10.ledna 1974

V salónku pardubické restaurace „Letka“ poprvé v tomto roce zasedá Rada AK. Moc zvolených členů Rady se tentokrát nesešlo (pouze Klínský, Křištof, Tichý, Vršovský), přisedícími byli Oliva a Toman. Řešila se rezignace Klínského na místo hospodáře, ale po Vršovského ujištění, že vynaloží veškeré úsilí a svůj vliv na příslušné orgány ve věci zrušení Klínského zákazu létání, Klínský svoji rezignaci odvolal.

Na této schůzi padla jména těch, kteří prošli základní leteckou přípravou (teorií) a od kontrolních orgánů dostali „zelenou“ k praktickému leteckému výcviku. Byli to: Kužela Stanislav, Lehký Petr, Luptovský Jan, Tomanová Alena, Zacharová Táňa a Žatečka Milan. Ten se hlásil jako branec ke studiu na VVLŠ.

K těmto žákům bezmotorového létání se jako nový člen přidal i pilot pokračovací osnovy Šimáně Lubomír, který přišel z jiného aeroklubu. Prověřovacím kolečkem prošel i jistý Drahokoupil, ale s praktickou leteckou činností ani nezačal.

Začátek roku 1974 tak zaznamenal v odboru bezmotorového létání 75 létajících členů (22 sportovců - z toho 12 instruktorů, 24 pokračováků a 17 žáků). K dispozici bylo 11 motorářů-vlekařů a jeden žák motorového výcviku, z nichž pouze jediný nebyl současně plachtařem.

Tato čísla však byla ovlivněna výkonem vojenské základní služby některých plachtařů a u motorářů bylo číslo zkresleno tím, že během roku byl vydán zákaz létání „v civilu“ všem vojenským pilotům. Znovu se projevila značná fluktuace, když mnozí ze započtených plachtařů výcvik ani nezapočali či během roku svou leteckou činnost ukončili a z těch, kteří si odbyli vojenskou základní službu, se mnozí k létání již nevrátili.

Problémy s kádrovým profilem postihly i Milana Švorce, kterému bylo létání „zatrženo“ kvůli strýčkovi žijícímu v kapitalistické cizině.

(Ze vzpomínek Jiřího Nejezchleba)

„Na jaře roku 1974 jsem se já blbec 'klepal' strachy z maturity na Gymnáziu v Přelouči a z přijímaček na Vysokou školu dopravní v Žilině - obor provoz a ekonomika letecké dopravy. A tak jsem na letiště chodil velmi sporadicky.

Po maturitě a přijetí na VŠ v Žilině, kde mi pilotní průkaz zřejmě k přijetí pomohl, protože kádrově jinak nic moc, jsem již na letiště přestal chodit. Cesta ze Žiliny domů totiž trvala vlakem přes 6 hodin a v Žilině jsem se dal do party s jinými Čechy, kteří domů také moc nejezdili, a začali jsme pořádat výpravy do slovenských hor, zejména Malé Fatry.

Poslední moje vzpomínka na letiště, je z Mikulášské zábavy v Turkovicích, ze sklonku roku 1974, kam jsem byl pozván. Tam jsem se ze smutku, že již nemohu jezdit na letiště mezi skvělou partu, pěkně opil. “

Nicméně, rokem 1974 počal generační zlom, kdy mládí početně začalo převyšovat „staré ostřílené orly“.

24.ledna 1974

Pod vedením předsedy Křištofa opět zasedala Rada AK, tentokrát v silnější sestavě a krom provozních organizačních věcí souvisejících se svoláním členské schůze schválila motorový výcvik pro Krahulce.

26.leden 1974



Zleva: Eduard Vršovský, Josef Křištof (zády), Vlastislav Štrych, Jiří Hájek, Jiří Pilný, Vladimír Hájek, Ota Hovorka st., Karel Bednář, Josef Tichý ml., v popředí Václav Málek - předseda OV Svazarmu Pardubice; Pardubice, 10.1.1974

V konferenční místnosti pardubické restaurace Letka se odbyla výroční členská schůze, kdy členská základna byla seznámena se závěry šetření letecké nehody pilota Tužila (s L-13 OK-6814, 19.6.1973), kterému byl vydán zákaz činnosti na 6 měsíců.

Členská základna vydala společenskou záruku za Vladimíra Klínského, kterému byla zakázána praktická letecká činnost, a očekávalo se, že náčelník Vršovský dostojí svému slibu a pro „Klindů“ u příslušných orgánů vyjedná „milost“. Leč nestalo se a později se prokázalo, že Vršovský petici členů aeroklubu zastrčil do šuplíku svého pracovního stolu, kde zůstala po dlouhá léta.

31.leden 1974

Na tento den si současný předseda OV Svazarmu Pardubice předvolal „na kobereček“ Josefa Tichého st. Ten, nic zlého netuše, od předsedy Stodoly převzal dopis následujícího znění:

	OKRESNÍ VÝBOR SVAZ PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDOU VÝCHODOČESKÝ KRAJ PARDUBICE TŘ. 7. LISTOPADU 181	Výtisk čis.. Počet listů:
C. j. 29		Soudruh
Dne 31.1.1974		T i c h ý Josef
Věc:		Moskevská 2233
		P a r d u b i c e

Vážený soudruhu !

POV Svazarmu na své řádné schůzi dne 14. února 1974 projednalo Vaši možnost dále aktivně provádět leteckou činnost ve Svazarmu a jednoznačně rozhodlo tuto Vám nedoporučit.

Letecká činnost ve Svazarmu je považována za výběrovou a jsou stanovena přesná kritéria pro výběr a povolení letecké činnosti.

V krizových letech 1968-69, které byly prověrkou politické pevnosti, jste podlehl tlaku pravicových sil ve společnosti. Na základě těchto skutečností jste vážně porušil politická kritéria svazarmovského letce.

Přesto POV Svazarmu Vám vyslovuje poděkování za dlouholetou činnost v řadách svazarmovských letců, kde jste udělal velký kus práce pro jeho rozvoj. Nemůžeme však v žádném případě tolerovat nedostatky, kterých jste se dopustil.

Předseda OV Svazarmu :  M á l e k Václav



Jistou zajímavostí tohoto dopisu je datum předání (31.1.1974) a datum projednání (14.2.1974)?! Poprava proběhla dříve než odsouzení?

A spadla klec! Vršovského oponenti (a možná i konkurenti) šli k ledu. Tichý na letišti zanevřel, a pokud se tam vyskytl, neopomněl pustit jedovatou slinu na adresu náčelníka a jeho posluhovačům.

Klínský se vydal za předsedou OV Svazarmu Pce Stodolou, aby přímou „soudružskou diskusí“ zmírnil klatbu uvalenou na něj i na Tichého.

(Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)

„Stodola mě sice přijal, ale dost najevo mi dával, že moje osobní návštěva mu není příliš vhod. Hned zpočátku mě upozornil, ať od Pepka Tichého dám ruce pryč a raději se starám sám o sebe! Doporučil mi, i když nebudu smět létat, abych dál pracoval pro aeroklub, že strana a vláda to jistě vezme v potaz a možná za pár let svůj verdikt milostivě změní! Když jsem se ho zeptal, zda předsednictvo OV projednalo sepsanou společenskou záruku, viditelně ho to zaskočilo, ale uhrál to do autu. Bylo mi hned jasné, že o něčem takovém nemá ani potuchy. Vršovského však nepotopil.

Tak jsem opět podal rezignaci na funkci hospodáře AK, protože jsem vycítil, že s cejchem pravicového oportunisty stejně nemohu tuto odpovědnou práci vykonávat, čímž jsem byrokratům na OV usnadnil práci s mým odvoláním.“

7.února 1974

Konalo se další zasedání Rady AK. Schůze se účastnil i Čestmír Novotný, který počal připravovat plány pro uvažovanou rekonstrukci dřevěného hangáru, který tak měl získat podezdívku a novou, zděnou dílnu.

Výše členského příspěvku byla stanovena na 130,- Kčs/rok pro piloty a 300,-Kčs/rok pro žáky.

10.února 1974

Zasedá plachtařská komise AK ve složení: Hovorka O.st., Mikláš, Záveský, Žatečka V. a Čermák. Za předsedu komise je zvolen Hovorka O.st., Mikláš za instruktory, Čermák za sportovce, Záveský za pokračovány a Žatečka V. za žáky.

21.února 1974

Protože došlo k významným změnám ve vedení plachtařského odboru a k rezignaci Klínského na funkci hospodáře AK, došlo i ke změnám ve funkcích Rady AK. Proto v tento den svolaná schůze Rady AK přijala tato kádrová opatření:

- z funkce předsedy plachtařského odboru byl odvolán Kareš a nahrazen zmíněným Hovorkou st.
- Hovorku st. na místě technika nahradil Pilný
- na funkci předsedy motorového odboru rezignoval Gaál, toho nahradil Držík
- do funkce správce materiálu místo Keprta nastoupil Machač
- Klínského ve funkci hospodáře nahradil Keprt
- ve funkci předsedy Rady AK dál zůstal Křištof

Rada dále rozhodla, že ve spolupráci s VÚ 1115 Čáslav dojde k úpravám vzletových a přistávacích drah, které již vyžadovaly razantnější zásah.

1.března 1974

V rámci organizace Svazarmu ČSSR opět došlo k ustavení Krajských výborů Svazarmu. Do čela Východočeského krajského výboru Svazarmu se sídlem v Hradci Králové byl instalován bývalý předseda OV Svazarmu Pardubice pplk. Jaroslav Paukert.

Oblastní aeroklub východních Čech byl přejmenován na Východočeský krajský aeroklub (VČKA) v jehož čele jako náčelník stál nadále pplk. Medřický.

6.března 1974

Tuto středu se na letišti v Novém Dvoře uskutečnil první letový den. Sešlo se dost lidí, ale většina, včetně nových žáků, kteří se na svůj první let neskutečně těšili, byla náčelníkem odeslána na přípravné práce k opravě hangáru, což představovalo odkopání současných základů. Místo letadla - krumpáč a lopata.

Ten den létala pouze „šlechta“, ale následující sobotu i neděli se dostalo i na obyčejný „plebs“. Tedy vyjma žáků. Ti si na své první starty museli ještě nějaký ten pátek počkat.



Jiří Oliva v kabině L-13 OK-9848; Nový Dvůr, březen 1974

(Ze vzpomínek Milana Žatečky)

„Píši tyto řádky tak trochu i za mého brášku Vaška, který již není mezi námi, jenž měl, aspoň co se leteckých začátků týká, podobný průběh života jako já.

Narodili jsme se s odstupem 2 roků (Vašek byl ten starší) do rodiny vojenského pilota. Tatík sloužil nejprve v Bratislavě na letounech MiG-15, a když mi bylo 7 roků, tak jsme se přestěhovali do Čáslavi, kde taťka začal létat na Su-7.

Rodiče nás vychovávali spartánsky a sportovně. Jediné, co jsme v té době z létání vnímali, byl neskutečný rachot nadzvukového stíhacího bombardéru Su-7, který jsme slyšeli často i v noci. Také jsme s bráškou stavěli kity letadel II.WW. Občas jsme se účastnili leteckých dnů pořádaných na vojenském letišti v Čáslavi.

Poprvé jsem v letadle letěl v 8 letech, kdy mě svezl táťův kamarád pan Židek v Aerovce 45 nad Kolinem. Bylo to sice moc pěkné, ale protože můj druhý letecký zážitek byl z letu na dovolenou z Prahy do Varny letounem Il-18, který jsem celý prozvracel neb celou dobu letu jsme letěli v turbulentní oblačnosti, létání na mě moc pozitivních dojmů nezanechalo.

Pomalu jsme s bratrem dorůstali do pubertálního věku a začínali nás zajímat holky, zábavy a čundry. Mnohé tyto aktivity probíhaly bez povolení rodičů, a tak následovaly zákazy a různá omezení včetně slušivého vojenského střihu vlasů.

Když bylo bráčkovi 15, zeptal se ho táta, jestli by nechtěl chodit na letiště a začít létat, že má v Podhořanech kamaráda náčelníka. Bráška se nechal přemluvit a začal chodit na letiště. Od té doby neměl kupodivu čas na nic jiného, což mě utvrdilo v tom, že já na letiště chodit nebudu. Vaška ale létání očividně bavilo.

Když došla řada i na mě, tak jsem měl na tátův dotaz, zda nechci taky létat, jasnou odpověď... NE!!! Tatka mě kupodivu nepřemlouval, ale o to víc bráška! Šel na to, darebák, chytře... jó na letišti hodně lítáme, staráme se o letadla, jezdíme na traktoru, ale hlavně večer chodíme do hospody na pivo, v sobotu na zábavy, tam je hodně holek a vlastně si můžeme dělat, co chceme!!!

A bylo rozhodnuto! Přidaná hodnota volného života bez dozoru rodičů byla podstatná v mém rozhodnutí začít létat!

Přípravný kurz si už moc nepamatuju, začátek byl v Pardubicích na podzim roku 1973 a zbytek brzy z jara 1974 na letišti v Novém Dvoře. Někdy v dubnu jsem se ještě jako nelétající žák zúčastnil letového dne, samozřejmě po odpracování patričního počtu brigádnických hodin při natírání hangáru, letištních značek, zvelebování ubikací, atd. Po celodenním tlačení Blaníků na místo startu se mně instruktoru Karlu Bednářovi, zvanému Bedy, zželelo a vzal mě do Blaníku na navijákový vzlet a let po okruhu. Ten pocit!!! Zatlačení do sedačky při rozjezdu, pohybu po balistické křivce při stoupání následovaném prudkým potlačením před vypnutím lana, stav bez tíže a naprosté ticho klouzavého letu! Ten první start na navijáku byl tak famózní, že se mi nesmazatelně zapsal do mých vzpomínek na celý život! Až tento zážitek mě definitivně přesvědčil, tohle chci a budu dělat, a nic jiného!

Takže, když to vezmu ve zkratce, velkou zásluhu na mé pozdější celoživotní letecké kariéře má Bedy.

7.března 1974

Jednání Rady AK se zabývalo stavem přípravných prací pro rekonstrukci dřevěného hangáru a bylo rozhodnuto, že ta se provede zcela svépomocí, aby se ušetřilo na nákladech.

Černé mraky kádrových čistek se začaly stahovat i nad Ferdou Karešem.



Takto vypadal „dřevěný“ hangár před započatím stavebních prací; Nový Dvůr, březen 1974

9.března 1974

Funkci hospodáře AK oficiálně od Klínského přebírá Milan Keprt. V té době, i když sezóna teprve začínala, si aeroklub ekonomicky stál celkem dobře a dařilo se držet rozpočet, který Klínský vypracoval už s koncem roku minulého.

15.března 1974

Na letiště dorazila těžká zemní technika, kterou i s obsluhou zapůjčil patronátní VÚ 1115 z Čáslavi. Travnaté plochy byly ponejprv diskováním drnu odlehčeny, aby následně nastoupil válcovací stroj s vibračním hutněním a plochu zbavil krtinců, zaječích nor a jiných nerovností. Bohužel, tímto postupem na mnoha místech vzala za své meliorace z roku 1953.

Klínský sice varoval Vršovského, že keramické drenáže položené nehluboko pod povrchem letiště nemusí činnost vibračního válce přežít, ale svým varováním si pouze vydobyl pověst nepřejícného škarohlída a brzdy budování lepších zitrků! Pokrok nezastavíš, soudruhu!

Letiště sice bylo jako mlat, ale musela utéct řada let, než se Klínského varování naplnilo.



Na „plac“ vjíždí těžká zemní technika, v popředí Z-226T OK-LMF; Nový Dvůr, březen 1974

18.března 1974

Nyní je nutné vrátit se k výše zmíněné světové ropné krizi. V tento den, po pěti měsících, OPEC zrušil embargo na ropu, ale vliv na její cenu to nemělo. Ta zůstala drahá - její cena z 12 US\$ za barel již pod tuto hranici nikdy neklesla, naopak, dále rostla. OPEC krize ve skutečnosti spíš využil a cenu ropy neustále zvyšoval. A tak nastalo to, co nastat muselo!

Kormidelníci ekonomiky SSSR šli s dobou a s vidinou bezprácného zisku. Ropu též zdražili a důsledek toho kroku se objevil i v ČSSR i v ostatních moskevských satelitech. Cena automobilového benzínu a motorové nafty se v ČSSR rázem zvedla o 100%! Na pumpách ze dne na den stál Normal rázem 4,- Kčs/lit, Special 4,30 Kčs/lit, Super 5,- Kčs/lit. Cena motorové nafty sice zůstala na 2,- Kčs/lit, ale cena poukázek na topnou naftu BENCALOR narostla rovněž na 2,- Kčs/lit.

Pravda, straně a vládě se tento krok nepodařilo zcela utajit a šuškaná v celém Československu fungovala perfektně, a tak se stalo, že těsně před půlnočním zdražením měly některé pumpy vyprodáno. Motorových paliv sice byl i nadále dostatek, ale pro soukromý i socialistický sektor to byl i tak šok!

Zdražením ruské ropy však nastal i problém s leteckým benzínem, který se v ČSSR nevyráběl a dovážel se z bývalé Německé demokratické republiky. Jeho cena z dosavadních 2,70 Kčs/lit rázem vyskočila na 5,70 Kčs/lit.

A celý rozpočet aeroklubu tak šel do kopru.

23.března 1974

Je svolána mimořádná schůze Rady AK a řešilo se, jak zdražením pohonných hmot zalepit vzniklou díru v rozpočtu neb nádrže leteckého paliva byly prázdné a sezóna na krku. Padaly sice různé nápady, ale ty spíš byly na bázi utopie a k realitě měly daleko. Tak například

náčelník Vršovský se dušoval, že bude jednat se stranickými orgány a politicky jim vysvětlí situaci aeroklubu. Možná se tak i stalo, ale jeho naivita úspěch neslavila - letecký benzín stál dál 5,70 Kčs/lt a o nějaké dotaci nepadlo ani slovo.

V příkrém rozporu s nastalou situací Vršovský pro Radu AK přichystal „dárek“ - promítnutí filmu o maďarských událostech z roku 1956, který autenticky okomentoval Lajosz Taba. Jistě se hned všem členům Rady AK ulevilo!

28.března 1974

Opět zasedala Rada AK, ale po zkušenostech z doby nedávno minulé se k jednání presentovali pouze tři řádní členové Rady (Vršovský, Křištof a Keprt) a jim sekundovali přisedící Horešovský a Toman.

Schůze tak byla sice neusnášenischopná, ale za to plná politických proklamací náčelníka, se kterými byl připraven vystoupit na členské schůzi aeroklubu. Ta byla svolána na 30.3.1974.



Jaro na letišti; v popředí Tomáš Mikláš; Nový Dvůr, březen 1974

30.března 1974

K narychlo svolané členské schůzi aeroklubu se kupodivu dostavil nebývalý počet členů. Všichni byli plni očekávání, jak Rada AK „vybruslí“ z nenadálé situace. Rozřešení se ale členské základně nedostalo, Vršovský jen „politicky“ zdůvodnil nedávné zdražení pohonných hmot ve smyslu, že za všechno mohou imperialisté!

A aby členská schůze nevyzněla úplně naprázdno, předložil více méně povinný seznam brigád při opravě hangáru, seznámil letuchtivé s novým seznamem určených tratí a s výsledky CPSky za rok 1973.



Zleva: Milan Záveský, zády ???, Vladimír Hájek, Václav Horešovský a VT-116 OK-7411; Nový Dvůr, březen 1974

11.dubna 1974

Zasedání Rady AK se zabývalo průběhem a plněním brigádnických povinností při opravě hangáru - na letišti se začalo s podezdíváním dřevěného hangáru, byla stržena stará dřevěná dílna a vykopány základy pro dílnu novou - zděnou.

Rada AK naplánovala na den 1.6.1974 „Dětský den na letišti“. Ten měl být zpestřen letovými ukázkami výcviku i vrcholnou leteckou akrobacií. Bohužel, ze strany VČKA přišel striktní zákaz provozování vyhlídkových letů, a tak plánovaný příjem do aeroklubové kasy se opět o něco ztenčil.

Z OV Svazarmu Pardubice přišel pokyn, že není plánována účast členů VAP v prvomájovém průvodu, snad z obav, aby se předešlo případným výstřelkům kritizujícím nedávné zdražení pohonných hmot.

25.dubna 1974

Na žádost OV Svazarmu Pardubice měla Rada AK na programu projednání vyjádření Rady k neprověření Klínského. Náčelníkem letiště byl vypracován poměrně obsáhlý elaborát, který mapoval Klínského činnost od roku 1946 a zejména v letech 1968-70. Rada AK po připomínkovém řízení kádrový profil Klínského schválila i s dovětkem, že jmenovaný svých postojů v krizovém období lituje. Leč, ničemu to nepomohlo - zákaz létání Klínskému platil dál.

Současně Rada AK projednala kádrové otázky k vyloučení Ferdy Kareše z KSČ, což v tehdejší době se rovnalo zákazu létání. Proto Kareš odešel do Středočeského aeroklubu ve Zbraslavicích, kde kádrová politika byla poněkud shovívavější.

Na základě výnosu Ministerstva národní obrany musel praktickou leteckou činnost motorového pilota ukončit i pilot ČSLA Jan Daněk.

26.dubna 1974

Na letišti se konala členská schůze, která posvětila všechny body projednané Radou AK předchozí den.

Rovněž byly diskutovány připomínky týkající se přetrvávajících problémů s telefonním spojením s vojenským střediskem řízení letového provozu. Nezřídka se totiž stávalo, že telefonní linka na letiště zejména o víkendech byla „hluchá“, což způsobovalo problémy se zahajováním či ukončováním provozu, o plánování přeletů ani nemluvě.

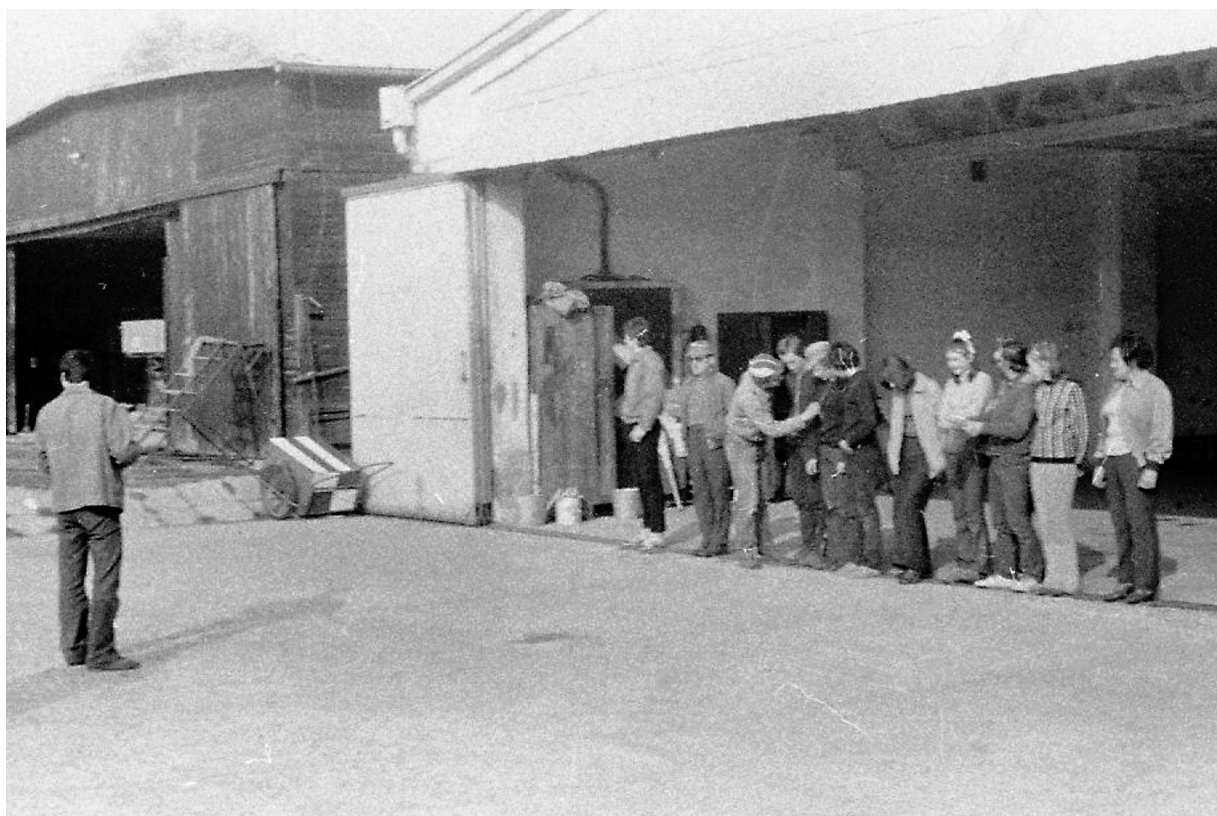
Letiště Aeroklubu Svazarmu P O D H O Ř A N Y - seznam přeměřených tratí pro bezmotorové létání stanovených oblastní sportovní komisí OAK.

1./ 50 km	→ PH- Jaroměř	= 53,2 km	53 km
2./ 50 km	→ PH- Jičín	= 57,8 km	57 km
3./ 50 km	→ PH- Polička	= 56,4 km	56 km
4./ 100 km	→ PH- Olomouc	= 127,8 km	127 km
5./ 100 km	→ PH- Medlánky	= 105,6 km	105 km
6./ 100 km	→ PH- Liberec	= 103,0 km	103 km
7./ 100 km	→ PH- Šumperk	= 105,0 km	105 km
8./ 100 km	△ PH-43,2 Píibyslav-34,6 Skuteč-34-PH		112 km
9./ 100 km	△ PH- Skuteč-Chotěboř- PH		101 km
10./ 100 km	→ PH- Jaroměř-PH		106 km
11./ 100 km	→ PH- Jičín-PH 115,6		115 km
12./ 100 km	→ PH- Polička-PH 112,8		112 km
13./ 200 km	→ PH-Olomouc-PH 255,6		255 km
14./ 200 km	→ PH- Medlánky - PH 211,2		211 km
15./ 200 km	→ PH-Liberec- PH 206		206 km
16./ 200 km	△ PH-78 Vrchlabí-58,4 M.Boleslav 70 PH		206 km
17./ 200 km	△ PH- 83,2-Mor. Třebová-61,6 Křížanov 72,8 PH		217 km
18./ 300 km	→ PH- Očová 311,5		311 km
19./ 300 km	→ PH-217-Trenčín-102,0 Nové Zámky		319 km
20./ 300 km	→ PH-Kroměříž-PH		310 km
21./ 300 km	→ PH- Kyjov- PH		314 km
22./ 300 km	△ PH-Šumperk-Brno Medlánky		301 km
23./ 500 km	→ PH- Nitra 266,5-Košice 240,5		507 km
24./ 500 km	→ PH- Partizánské PH		507 km
25./ 500 km	→ PH- Nitra PH		533 km

Tyto tratě jsou schváleny a jsou neměnné.
za sport. kom. OAK Trávníček Jan v.r.

Kučer

Tak vypadala tabulka schválených přeletů. Jinam se nesmělo!



„Rozkaz“ před létáním zleva: ???, ???, Vlastislav Štrych, ???, ???, ???, ???, Kateřina Vršovská, Táňa Zachařová, Jindřiška Šulcová, Alena Tomanová, Naděжда Vršovská; Nový Dvůr, duben 1974



Práce na „dřevěném“ hangáru započaly. Zleva: zády na zemi sedící: Milan Poskočil, Jiří Hájek; stojící zleva: Vlastislav Štrych, ???, zády Eduard Vršovský, v podřepu Josef Vojtíšek, Milan Kepřt, Josef Křištof, v podřepu Luboš Peřina, Jiří Pilný, František Jiráček; Nový Dvůr, květen 1974

4.květen 1974

Stále se řešil výpadek financí zapříčiněný zdražením pohonných hmot. Klínského návrh z části sanovat výpadek novou smlouvou o pronájmu základních prostředků aeroklubu (technické, kancelářské a sociální prostory), která by zohlednila růst cen PHM (všude se topilo naftou!), Vršovský jako ředitel HZ Svazarmu OV Pardubice AERO-SYNJET zprvu zásadně odmítal z obavy růstu režijních nákladů podniku, ale posléze pod většinovým nátlakem ostatních členů Rady a konzultaci s předsedou OV Svazarmu Pardubice Stodolou od svého odmítavého stanoviska ustoupil.

Hospodářská smlouva

o dočasném užívání základních prostředků

Níže uvedeného data byla sjednána mezi Východočeským Aeroklubem Svazarmu v Podhořanech u Ronova n. D. zastoupeným Josefem Křištofem - dále "VAP" a AERO - SYNJETEM podnikem OV Svazarmu Pardubice se sídlem v Podhořanech u Ronova nad Doubravou zastoupeným ředitelem Eduardem Vršovským - dále AERO - SYNJET" tato hospodářská smlouva.

I.

VAP je vlastníkem níže uvedených základních prostředků, které dává do dočasného užívání AERO - SYNJETU ve smyslu statutu pro zajišťování jeho výrobní činnosti.

1/ Budovy a stavby:

Podrobnosti jsou uvedeny v příloze č. 1 této nájemní smlouvy, která je její neoddílnou částí.

Skupina prostor	m2	po Kčs za 1 m2	Kčs celkem
výrobní prostory	204	95,--	19.380,--
skladovací prostory	75	70,--	5.250,--
ubytovny, stravovny a soc.zař.lál	111	96,--	13.536,--
kanceláře	38	110,--	4.180,--
c e l k e m	458	x	42.346,--
srážky za neposkytnutí služeb po Kčs 4,-- za 1 m2, t.j.			
za 458 m2			- 1.832,--
roční nájemné			40.514,--
			=====

II.

Tato smlouva se uzavírá s platností od 1. ledna 1974 na dobu neurčitou a každá ze smluvních stran ji může vypovědět doporučeným dopisem 6 měsíců před ukončením toho kterého roku. Vypověď se strany VAP nesmí být ohroženo plnění výrobních úkolů, které jsou v souladu s rozsahem činnosti AERO - SYNJETU. Tato hospodářská smlouva nahraňuje předchozí z 3. ledna 1974 a k její změně dochází vlivem bezplatného předání strojů a zařízení v září 1974³ a rozšířením nájmu výrobních prostor.

Kdyby vypověď se strany VAP došlo ke škodám, je VAP povinnen tyto nahradit.

Změny nebo doplňky této smlouvy mohou být provedeny pouze písemně formou dodatku.

III.

AERO - SYNJET se zavazuje v předaných objektech zajišťovat požární ochranu a dodržovat bezpečnostní předpisy.

AERO - SYNJET se zavazuje uhrazovati VAP příslušnou část pojistného podle pojistné smlouvy s ČsSP číslo 507740 pro případ poškození nebo zničení věci živelnou událostí. VAP pojistný příspěvek vyfakturuje jednou ročně. Bez souhlasu AERO - SYNJETU nesmí shora uvedenou pojistnou smlouvu VAP vypovědět.

Případné a potřebné stavební úpravy je uživatel oprávněn provádět na vlastní náklad po předchozím projednání s VAP.

Po skončení užívání je AERO - SYNJET povinen předati objekty v téže stavu, v jakém je převzal s přihlédnutím na přiměřené opotřebení. Předání se provádí písemnou formou.

IV.

Veškeré škody, které vzniknou po dobu užívání zaviněním AERO - SYNJETU nebo jeho pracovníků, je tento povinen vlastním nákladem odstraniti.

VAP se zavazuje udržívat objekty dané do užívání v řádném stavu tak, aby mohly být užívány k účelu ve smlouvě vymezeném.

Pracovníci AERO - SYNJETU i externí jsou oprávněni užívat i nenajaté části sociálního zařízení a mají právo chůze a jízdy na pozemcích VAP.

V.

Pro tuto smlouvu platí podpůrně ustanovení hospodářského zákoníku č. 109/64Sb. v platném znění.

VI.

Tato smlouva se vyhotovuje ve 4 exemplářích, z nichž každá smluvní strana obdrží po dvou kusech.

Na důkaz souhlasu se zněním smlouvy jsou připojeny podpisy statutárních zástupců smluvních stran.

Smlouva nabývá platnosti zpětně od 1. ledna 1974.

V Páňhořanech dne 4. května 1974.

.....
nájemce/AERO-SYNJET/

.....
pronajímatel/VAP/

Příloha č. 1 nájemní smlouvy

Soupis najatých nebytových prostorů podniku AERO - SYNJET OV Svazarmu Pardubice se sídlem v Páňhořanech /nájemce/ od AEROKLUBU Podhořany /pronajímatel/ upřesněný k 1. lednu 1974.

	rozměry místností v m	m ² - zaokr.
a/ Výrobní prostory		
- dílna přední	5,- x 6,5	32,5
- dílna střední	5,- x 6,5	32,5
- dílna zadní	5,- x 4,6	23,-
- nabíjárna	4,2 x 1,5	6,-
- garáž větší /u silnice/	4,2 x 8,1	34,-
- garáž střední	4,2 x 8,1	34,-
- východní část společen. místn.	7,3 x 5,8	42,-
		204,-
		=====
b/ Skladovací prostory		
- garáž menší /k soc. zařízení/	4,2 x 6,3	26,-
- kiosek plechový	5,6 x 3,-	17,-
- přístřešek za garáží	4,- x 8,-	32,-
		75,-
		=====

<u>c/ Ubytovny, stravovny</u>		
- kuchyně a jídelna	5,- x 7,5	37,-
- záchody	50%	9,-
- šatna muži	4,5 x 5,1	23,-
- umývárna muži	4,5 x 3,2	14,-
- šatna ženy + 1 záchod	4,6 x 4,-	19,-
- umývárna ženy	2,1 x 4,5	9,-
- chodba v sociál. zařízení	2,- x 15,-	30,-

		141,-
		=====
<u>d/ Kanceláře</u>		
- letišti	5,- x 3,8	19,-
- k severu /ředí tel/	5,- x 3,8	19,-

		38,-
		=====

Smlouva byla uzavřena se zpětnou platností od 1.1.1974.

Bylo to takové sice malé, ale přeci jen vítězství „normálních“ členů Rady nad diktátorským řízením představovaném osobou náčelníka!

5.května 1974

Sezóna je v plném proudu, do tohoto dne se již uskutečnilo 13 letových dní bez závad. Ale nic netrvá věčně.....

Vršovský natankoval vlečnou „dvěstěpětku“ OK-KML a vyrazil od pumpy. Žel křídlem rovnou do parkující OK-LMF! A malér byl na světě! Pochopitelně, že v tu chvíli byl na letišti zastaven veškerý letecký provoz a na místo střetu se dostavila vyšetřovací komise VČKA vedená krajským náčelníkem Medřickým. Pravda, poškození obou letounů nebyla katastrofální, nicméně letu schopna nebyla.



Vlevo: Eduard Vršovský „Příště si dám většího majzla, soudruhu podplukovníku!“, vpravo: pplk. Medřický; Nový Dvůr, květen 1974

(Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)

„Komise moudře pokývala hlavou, sepsala protokol a šéf komise Medřický si vzal Vršovského stranou. 'Edo', pravil Medřický, to nemůžeš dávat větší pozor?! Jste tady teď samej kádrověj průser - Klínský, Tichý, Kareš - Jeník chlastá; už se o Podhořanech začíná moc mluvit! Tak si dávej na manšaft většího bacha. S tou opravou to už dovedeš nějak skoulet, tak to nechám na Tobě.'"

A nic dalšího, žádný 'flastr', jen poznámka do zápisníku letů! Být to někdo jiný, asi by si hodně dlouho nezáležal!"

26.května 1974

Příloha k nehodě č. 8

Zpráva o odstranění vzniklé škody

Poškozené letouny po nehodě, která se stala dne 5.5.1974 na letišti v Podhořanech pilotem s. Eduardem Vršovským, byly tyto letouny opraveny a v současné době jsou provozuschopné.

Z 226 OK LMF byl opraven koncový oblouk a koncové žebro, opravu nanýťování žebra provedl s. Chovanec z podniku Apron Bubovice dne 7. 5. 1974

Z 226 OK KML oprava byla ukončena dne 26. 5. 1974

Na letadle Z 226 OK KML bylo použito pravé křídlo v.č. 802 č. části 126-22 21, které bylo řádně prohlédnuto a provedena obnova nátěru včetně základu. Kýlová a směrová plocha byla vyměněna a osazena novými částmi, závěsy vystuženy na míru 10,2 mm. Letoun byl nivelován dne 26. 5. 1974 dle nivelačního schématu letounu Z 126 a Z 226. Měření bylo provedeno pracovníkem vojenských oprav VÚ 1115.

Celá záležitost opravy letadla byla projednána pracovníky národního podniku Moravan a byl vydán souhlas k opravě letounu vedoucím pracovníkem HZ AK Holešov s. Maděm M.

Letoun Z 226 je připraven k záletu a imatrikulačního letu.

Oprava letounu Z 226 OK KML byla projednána a na základě tohoto doporučení provedena mechanikem AK Podhořany s. Peřinou.

Opravu hradil převážně ze svých prostředků s. Vršovský, který se podílel následujícími způsoby:
opatření křídla z AK Chrudim, projednání v AK Holešov a příslušnými pracovníky, kteří dali souhlas k opravě letadla. Opatření odstraněním starých nátěrů a odstranění starý nátěr z křídla a umytí na holý plech, opatření základové barvy na stříkání letadel. Nastříkání základní barvou a krycím nátěrem.

AK Podhořany se podílel na opravě letounu pouze dopravou křídla z letiště Chrudim na letiště Podhořany, ujetím cca 45 km vozem Gaz 69.

Odbornou montáž křídla, ocasní svislé plochy, jakož i kýlové plochy směrového(křídla) kormidla provedl s. Peřina, mechanik AK.

Nivelaci letounu provedl pracovník voj. opraven VÚ 1115 Čáslav.

Viník nehody s. Vršovský se podílel na opravě letadel z 80%, převážně zajištěním nutných materiálů a prací. Výsledek je, že letadla jsou obě schopna letu.

Josef K r i š t o f
předseda AK Podhořany

Eduard Vršovský
pilot AK

26.5.1974

U
Rozpis podílu nákladů na opravě letounu Z 226 OK KML který poškodil s. V r š o v s k ý Ed. dne 5.5.1974 na letišti v Podhořanech

- 1./ Bylo jednáno s HZ AK Holešov o možnosti výměny křídla které bylo uskladněno v Chrudimi. Na základě dohody a písemného souhlasu bylo provedeno. Cesta Podhořany- Holešov- Podhořany vozem s. Vršovského 392 km x 38 litrů á 4,30 165,40
- 2./ Zajištění barev a odsraňovače starých nátěrů
Podhořany Pardubice Podhořany 50 km 20,-
nákup odsraňovače starých nátěrů 15 kg 195,-
nákup acetonového ředidla 15 kg 172,-
nákup barva základová speciální pro letadla
dovoz z Prahy 230 km 65,-
základní barva 15 kg 195,-
- 3./ vlastní provedení práce
celé křídlo umýt vodou, odstranit starý nátěr
umýt acetonem a odsraňovačem starých nátěrů, demontáž
klopek křídélka, výměna táhla křídélka, umytí všech
kluzných částí, výměna koncového oblouku, vše připraveno k
nátěru, nátěr základní barvou 2x, povrch letounu
nastříkání barvou 3x na této práci bylo odpracováno
s. Vršovským 140 hodin á 10,- Kčs 1.400,-
- 4./ nutné vedlejší výdaje v hotovosti 220,-

Celkový finanční náklad jímž se s. Vršovský
podílel na opravě letadla činí

2.432,40 Kčs

Předseda AK Svazarmu Podhořany
Krištof Josef

Krištof

pilot letadla s. Vršovský Eduard

Krištof

*2x předáno
s. Taurin
dne 26. 9. 74*

Tento výčet nákladů k odstranění vzniklých škod, který předložil pilot Vršovský a stvrdil jej svým podpisem předseda Rady AK Krištof, se stal výsměchem. Posuďte sami: ke škodám došlo 5.5.1974 a k jejich konečné likvidaci 26.5.1974, tj. opravy trvaly 21 dní včetně. Za tu dobu si Vršovský napsal 140 odpracovaných hodin (tj. necelých 7 hodin denně -soboty, neděle nevyjímaje) a při tom chodil do zaměstnání, létal v aeroklubu, jezdil Trabantem do Holešova, Chrudimi i do Prahy a možná, že i někdy spal. Také se vám to zdá být neuvěřitelné?

31.května 1974

Vyšetřování Vršovského karambolu bylo posledním počinem pplk.Miloslava Medřického ve funkci náčelníka VČKA a tímto dnem odešel spokojeně do důchodu. Na jeho místo nastoupil pplk.Jiří Penker.

1.června 1974

S velkou pompou připravovaný „Dětský den na letišti“ nevyšel. Mraky až na zem, že i vrabci chodili pěšky. Ale to se u létání někdy stává, poručit větru a dešti se zatím socialistické společnosti moc nedařilo.

V ten den mělo začít na letišti v Novém Dvoře i soustředění plachtařských reprezentantů Východočeského kraje, které mělo trvat do 8.6.1974. Jelikož lilo a lilo, vzalo soustředění za své.

11.června 1974

Opět zasedá Rada AK, kdy Vršovský konstatuje, že Olda Machač neplní své úkoly správce materiálu. Jinak celé jednání se neslo v duchu příprav 7.ročníku PŽH.



Plukovník v.v. Pavel Kocfelda

Besedu se závodníky přislíbil veterán II.světové války Pavel Kocfelda. Ten 14.7.1939 odešel do Polska, pak do Francie, kde absolvoval poddůstojnickou školu v Agde, od května 1940 pilotní výcvik v Bordeaux. Po evakuaci do Anglie prodělal výcvik stíhače. 15.1.1942 přidělen ke 313. peruti (čet., Sgt.) z 57. výcvikové jednotky /OTU/. Jako operační pilot zaznamenal 47 stíhacích letů nad nepřátelským územím. 13.4.1943 odešel k 1. A.D.F. (útvár pro přepravu letadel z továren k jednotkám). Ke 312. peruti přidělen 15.6.1943. Dnem 1.2.1944 propuštěn z RAF, odeslán do SSSR.

Tam se stal operačním pilotem 1. československého stíhacího pluku od jeho vzniku. Od 17.9.1944 převelen na Slovensko, na pomoc SNP. Od 3.12.1944 přidělen ke 2. československému stíhacímu pluku jako instruktor, od 16.1.1945 velitelem letky.

V letech 1945-1946 byl instruktorem v leteckém učilišti v Prostějově a Olomouci, od ledna 1946 dopravním pilotem u fy Baťa.

Po rekvalifikaci se vrátil do armády, 1948-1949 absolvoval školu pro velitele letek, pak působil u 3. letecké divize Brno jako velitel stíhací letky. Školil izraelské piloty.

Po té (1950) byl převelen k týlové službě, od 1955 znovu do leteckého učiliště v Prostějově. Po přeložení školy do Prešova (1959) velitelem 1. školního pluku. Od 1966 pracovníkem ústředí Svazarmu, náčelníkem leteckého oddělení. Dvakrát vyznamenán Československým válečným křížem, třikrát medailí Za chrabrost.

Hrdina odboje Pavel Kocfelda na podhořanské letiště opravdu zavítal a před plnou učebnou dychtivých posluchačů zavzpomínal na své válečné i poválečné prožitky. Odměnou mu pak byla hodinová „vyhlídka“ v kluzáku L-13, kterou pod dohledem instruktora Vršovského sám pilotoval od startu až po přistání.

28.června 1973

Na cestu k maďarskému letišti Farkaszhegy u Budapešti se vydává delegace aeroklubu. „Výlet“ je plně v režii aeroklubu včetně leteckého transportu pomocí služeb ČSA na lince Praha - Budapešť a Budapešť - Praha



Levá foto zleva: Josef Křištof, Jaroslav Mercl, ???, Marcela Hájková, Karel Bednář ml., Josef Svatoň, ležící Vladimír Hájek; pravé foto: u „orchideje“ Cobra 15 vlevo Josef Svatoň, vpravo Josef Křištof; letiště Farkaszhegy u Budapešti, červenec 1974

29.června 1974

Začalo žakovské soustředění. Ke čtrnáctidennímu pobytu na letišti se dostavili všichni žáci i někteří „pokračováci“, ale nastal problém s instruktory. Klínskému a Tichému byla zakázána veškerá letecká činnost, Bednář, Hájek Vl., a Mercl dleli na dovolené v Maďarsku, Vršovská se připravovala na závody. Takže pro žáky zbyl pouze instruktor Jirka Hájek, jemuž občas sekundovali Štrych, Mikláš a Vršovský. I tak soustředění proběhlo úspěšně, žáci je většinou končili s rozlétanou úlohou 2/1 (start - okruh - přistání), samozřejmě „ve dvojím“ a vše na navijáku.

Létalo se hlavně brzy ráno (budíček leckdy i ve 4.30 hod.) a část dopoledne. Kolem desáté se většinou na letišti dostavili „chrti“, a tak škola musela své kluzáky předat k výkonnému létání. Žakovské létání pak pokračovalo v pozdním odpoledni a až do Slunce západu.

Brzké ranní a odpoledně večerní poletování však mělo svůj půvab. Vzduch byl většinou klidný, bez termiky - prostě „volej“ a o úžasné pohledy na východ či západ Slunce nebyla nouze.

(Ze vzpomínek Milana Žatečky)

Vrcholem našeho žakovského létání bylo letní soustředění. Vzpomínám si, že v červenci roku 1974 byla taková zima, že služba na startu a na kopci musela být oblečená do zimního kožichu. Většina z nás splnila v průběhu soustředění úlohy před sólem a absolvovala první sólo, což je základní milník každého adepta létání.

Jednou z důležitých součástí soustředění byl závěrečný táborák s opékáním buřtů, alkoholem a sblížování mužské a ženské části našeho místního letectva.

Velkým vyznamenáním pro mě bylo, když mi svěřili řízení letištního tahače lan - traktoru Zetor 25 zvaného 'HEKTOR'. Nejednou se nám ho podařilo na mokré trávě v zatáčce před navijákem převrátit. Také služba mávače na kopci byla náročná ... neusnout a neusnout...! Jinak se střídaly drahocenné světlice a večer provinilec platil piva.“



Vlevo: frekventanti soustředění, zleva Jindra Souček a Jaroslav Toman; vpravo zleva v pokleku Josef Tichý ml., Jan Luptovský, stojící zleva: Milan Žatečka, Stanislav Kužela; Nový Dvůr, červenec 1974



Frekventantky soustředění zleva: Hana Dvořáková, Alena Tomanová, Táňa Zacharová a Eva Vampolová; Nový Dvůr. červenec 1974

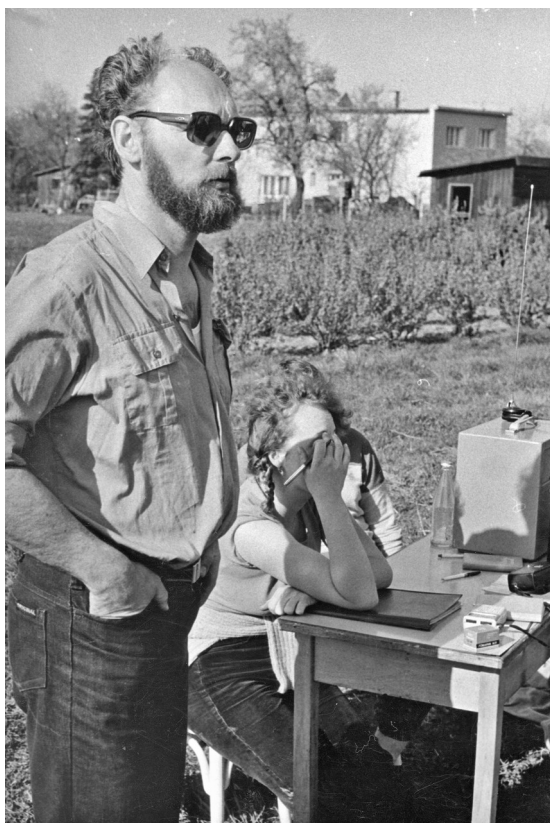
1.července 1974

VČKA povoluje motorový výcvik Vaškovi Krahulcovi.

13.července 1974

Zasedá Rada AK a funkci správce materiálu teprve nyní Keprt předává Macháčovi. Dále se jednalo o zastoupení podhořanských plachtařů na Oblastních závodech v bezmotorovém létání konaných 15.7.-26.7.1974 v Hořicích. Nominace byla následující: na VT-16 OK-2414 Naděžda Vršovská, na VT-116 OK-7411 Jaroslav Mercl a na vypůjčené L-13 OK-4309 Vladimír Hájek.

O nominaci na „8.Plachtařské mistrovství ČSSR žen“ bylo rozhodnuto předem - Naděžda Vršovská. Ostatně, jinou sportovní letkyni v té době aeroklub neměl.



Milan Kepřt



Alena Tomanová

Nový Dvůr, červenec 1974

15.-26. července 1974

Oblastní závody v Hořicích provázela velká nepřízeň počasí, ale na startovní listině bylo zapsáno celkem 25 pilotů a pilotek. Počasí však dovolilo vyhlášení pouze 4 disciplín. V celkovém pořadí se Mercl umístil na solidním 5. místě, Hájek byl 9. Zcela propadla Vršovská, která bodovala pouze v jediné disciplíně (v 1.disc. neodešla na trať, 2. ani nestartovala, 3. neodešla na trať), body jí přinesla až disciplína poslední a tím umístění na celkovém 17.místě. Černou kaňkou její poslední disciplíny bylo navíc přistání do předpolí letiště, při kterém „Orlík“ utřžil solidní díru do trupu.



*VT-16 OK-2414 v té době létal s tímto slušivým zabarvením;
v kabině Bohumil Rosička z Letňan;*

Nový Dvůr, červenec 1974

23.července 1974

Vršovský posílá do Maďarska dopis tohoto znění:



VÝCHODOČESKÝ AEROKLUB SVAZARMU ČSR PODHOŘANY

Titl.
Magyar Honvédelmi Szövetség
Csepel Vasúti Repülőkész
Eltérnyös Klubja

C. j. 87/74 Vr

Datum 23.7.1974

B U D A P E S T

Vác
vzájemná návštěva - plachtařské setkání.

Vážení soudruzi !

Úvodem přijmeme nejsrdečnější pozdravy od nás plachtařů podhořanského aeroklubu. Na základě průjezdní návštěvy Vašeho soudruha Feješe Kalmana, který se zastavil v Podhořanech při své cestě domů Vám zdělujeme následující podrobnosti.

Předně se zdvořile omlouváme, že jsme se tak dlouho nenechali slyšet a za to, že se Vašeho plachtařského soustředění nezúčastníme. Jak Vás zajisté informoval náš člen a Váš příslušník soudruh Lajoš Taba prodělal náš aeroklub řadu kádrových změn zejména pokud jde o instruktorský sbor. Toto má samozřejmě dopad na organizační zajištění celého chodu aeroklubu instruktory. Byli jsme nuceni vycvičit nové mladé instruktory a ty nemůžeme určit jako vedoucí zájezdu zahraniče k Vám. Zajisté pochopíte Vážení soudruzi tuto obtížnou situaci a proto nám prominete, že v letošním roce jak jsme se dohodli nepřiletíme s Blaníkem ale po Vašem příjezdu do Podhořan dohodneme osobní návštěvu na několik dnů na Vaše letiště.

V termínu kdy máte soustředění/ tábor/ v Budapešti probíhá v Podhořanech 7 ročník plachtařské juniorské soutěže o Pohár Železných hor. Vaši delegaci přijmeme na letišti v Podhořanech dne 10.8.1974 a pobyt v ČSSR by skončil dnem 25.8.1974. Na den 10.8.1974 jsme připravili malý letecký den na kterém Vám předvedeme amaterské letadlo BROUČEK dále motorásovaný větron M17 a jiné zajímavosti. Tak Vás očekáváme dne 10.8. v Podhořanech. Prosíme o zaslání jmenného seznamu lidí kteří se zúčastní a imatrikulační značky typů letadel které s sebou do Podhořan přivezete.

Tak tedy těšíme se na shledanou s Vámi na letišti v Podhořanech dne 10.8.1974 kdy končí PŽH a začíná soustředění tří aeroklubů
BUDAPEST/ PODHOŘANY/ PRAHA-

Za radu aeroklubu Vršovský Eduard
Náčelník aeroklub Podhořany.

Vyřizuje

Č. úč. STSP Pardubice 200-671, SBČS Pardubice 80-245

Adresa: Východočeský aeroklub Podhořany u Ronova n. Doubravou. Telefon Podhořany 14

VCT 07-12389 70

26.července - 8.srpna 1974

V období těchto dní se na letišti v Novém Dvoře uskutečnil 7. ročník PŽH. Ředitelem soutěže byl Vršovský Eduard, sportovním komisařem Trávníček Jan, meteorslužbu zabezpečoval Klínský Vladimír.

Na poměrně zdárném průběhu soutěže se podíleli vlekaři: Šprojcarová Dana (AK Chrudim), Držík Teofil, Šára Václav, Vinopal Bohuslav (všichni VAP).



Ladislav Čermák při 7. ročníku PŽH; letiště Nový Dvůr, červenec 1974



Relativní klid před startem; 7. ročník PŽH, Nový Dvůr, červenec 1974

startující na **VT-16**: OK-2431 Škorec Milan (AK Moravská třebová), OK-1416 Theis František (AK Skuteč),

startující na **VT-116**: OK-6438 Brabec Miloš (AK Chotěboř), OK-4315 Drahotský Jiří (AK Dvůr Králové), OK-4302 Zelinková Eva (AK Mladá Boleslav), OK-8418 Krejčí Antonín (AK Holešov), OK-4309 Štrych Vlastislav (VAP), OK-7411 Křištof Josef (VAP), OK-6445 Dostál Pavel (AK Hodkovice), OK-7413 Leník Jiří (AK Raná),

startující na **L-13**: OK-3814 Čermák Ladislav (VAP), OK-9848 Mercl Jaroslav (VAP), OK-6814 Hájek Vladimír (VAP)



Vladimír Klinský jako pomocník při 7. ročníku PŽH; Nový Dvůr, červenec 1974



Ke startu se chystá Ladislav Čermák s kopilotem Antonínem Mervartem; 7. ročník PŽH, Nový Dvůr, červenec 1974

1974

(6)

Konečná výsledná listina
soutěže o POHÁR ŽELEZNÝCH HOR v Podhořanech 1974.

Umístění	St. čís.	Jméno soutěž.	Celkem bodů	Umístění v jednotlivých disciplínách					
				28.7.	29.7.	30.7.	31.7.	6.8.	7.8.
1	1	Krejčí Antonín	3909,8	3	3	7	3	1	2
2	71	Škorec Milan	3400,9	2	13	2	4	2	3
3	42	Dražotský Jiří	3389,1	5	4	3	2	3	5
4	14	Hájek Vlast.	3199,8	6	11	4	5	9	4
5	19	Dostál Pavel	2888,4	1	1	8	1	4	6
6	26	Štrych Vlast.	2805,2	7	5	1	9	7	7
7	12	Leník Jiří	2725,3	11	6	5	6	5	1
8	10	Mercl Jaroslav	2368,5	8	8	6	8	11	8
9	5	Křištof Josef	2231,7	4	7	9	7	8	9
10	4	Theis František	863,7	12-13	2	12	11	6	11
11	2	Zelinková Eva	334,6	12-13	10	11	10	12	10
12	3	Čermák Ladislav	84,3	10	12	10	12	10	12
13	47	Brabec Miloš	471,7	9	9	ze závodu odstoupil			

St. čís.	Jméno soutěž.	naletaná kilometry							Celkem km
		27.7.	28.7.	29.7.	30.7.	31.7.	6.8.	7.8.	
1	Krejčí Antonín	72	100	117	100	139	224	111	863
2	Zelinková Eva	0	0	83	0	0	42	55	180
3	Čermák Ladislav	0	0	0	0	0	57	35	92
4	Theis František	72	0	117	0	0	84	75	348
5	Křištof Josef	0	100	98	0	139	70	55	462
10	Mercl Jaroslav	62	96	98	100	114	42	55	567
12	Leník Jiří	0	0	117	100	139	84	111	551
14	Hájek Vlast.	72	100	81	100	139	67	108	667
19	Dostál Pavel	91	100	117	0	146	84	55	593
26	Štrych Vlast.	0	100	117	100	107	80	55	559
42	Dražotský Jiří	91	100	117	100	139	84	55	686
47	Brabec Miloš	72	50	115	-	-	-	-	237
71	Škorec Milan	72	100	0	100	139	100	111	622
Celkem kilometrů		604	846	1177	700	1201	1018	881	6.427

Ředitel soutěže :

Vma

Hlavní rozhodčí :

Čermák

POHÁR ŽELEZNÝCH HOR

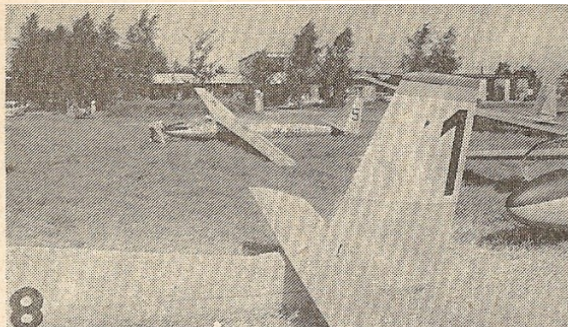
Pro plachtaře, kteří se většinou ještě neúčastnili vyšších soutěží, byl letos již posedmé uspořádán Východočeským aeroklubem Podhořany tradiční Pohár Železných hor. Tento převážně plachtařský aeroklub dokázal vytvořit dobré podmínky pro tuto soutěž jak v minulých, tak i v letošním ročníku, a ve spojení s velmi dobrým plachtařským terénem Železných hor a z hlediska letošního léta i dobrým počasím, tak velmi hezky oslavil 40. výročí letání na podhořanském letišti.

Soutěžící se sletli v Podhořanech v pátek 26. července. V sobotu po důkladné pozemní přípravě a výkladu pravidel byl

ve 13.15 otevřen start první disciplíny, 150km přeletu s návratem na trati Podhořany – Křižanov – Podhořany. Na trať odešlo všech třináct závodníků, avšak zhoršené meteorologické podmínky způsobily, že OBT dosáhlo pouze 5 závodníků a jen dva z nich pokračovali zpět, přistáli na 92. kilometru a disciplína nebyla bodována.

V neděli 28. 7. byl vyhlášen 100km trojúhelník na trati Podhořany–Zbraslavice–Havlíčkův Brod–Podhořany. Ze třinácti startujících doletlo do cíle 7 závodníků. Třetí letovou disciplínou, v pondělí 29. 7., byl 100km trojúhelník Podhořany – Hav-

líčkův Brod – Skuteč – Podhořany, který obletlo 6 soutěžících. Čtvrtá disciplína byla vyhlášena 30. 7. opět na 100km trojúhelníkové trati Podhořany – Zbraslavice – Havlíčkův Brod –, Podhořany.



Klíd před bouří – Orlíky na startu



Ředitel závodu Vršovský a v Orlíku předs. rady AK Podhořany Křištof

Start byl otevřen v 11.30 h a do cíle doletlo 7 soutěžících. Ve středu 31. 7. odstartovalo dvanáct závodníků na trať 224 km dlouhého trojúhelníku Podhořany – Křižanov – Moravská Třebová – Podhořany. Druhého OBT dosáhlo 9 závodníků, kde však s výjimkou jednoho všichni ostatní pro velmi silný protivětr přistáli. Disciplína byla bodována jako volný přelet.

Po nucené přestávce 1.–3. 8. byly 4. 8. i 5. 8. pro plachtařsky nevhodné meteorologické podmínky připravené disciplíny odvolány a tak start další disciplíny byl až v úterý 6. 8. Na trojúhelníkovou 224 km dlouhou trať Podhořany – Moravská Třebová – Křižanov – Podhořany odešlo všech 12 závodníků. V prostoru Moravské Třebové však souvislá vrstva oblačnosti se cugen utlumila konvekci, takže polovina soutěžících zde přistála, dva dosáhli vzdálenosti 100 km a pouze jeden z nich doletl do cíle. Sedmá disciplína byla vyhlášena 7. 8. na 111km návratové trati Podhořany – Polička – Podhořany, start však mohl být otevřen až ve 13.00 h. Na OBT přistála polovina soutěžících, do cíle doletli tři závodníci.

Další dva dny již nebyly pro nevhodné meteorologické podmínky vyhlášeny letové úkoly a soutěž byla po sedmi letěných a šesti bodovaných disciplínách v pátek 9. 8. 1974 zakončena. V žádné disciplíně nebyl podán protest, ze závodu odstoupil jeden soutěžící pro poškození větrone ve třetí disciplíně.

Meteorologické podmínky, popsané v minulém čísle v článku o VIII. plachtařském mistrovství ČSSR žen, které sou-

časné probíhalo ve Zbraslavicích, naprosto shodně ovlivnily i Pohár Železných hor jak při volbě trati, tak i v dosažených výkonech.

Pořádající aeroklub splnil cíl, který touto soutěží sledoval a připravil tak začínajícím závodníkům dobrou průpra-

dimír Klínský, pomocník dispečera Josef Kafka, pomocníci z podhořanského aeroklubu a v neposlední řadě kvarteto vlekařů, složené z Dany Sprojcarové, Teofila Držíka, Václava Šáry a Bohuslava Vinopala, které zvládlo všechny problémy zpětných převleků.

KONEČNÁ VÝSLEDKOVÁ LISTINA POHÁRU ŽELEZNÝCH HOR

Jméno závodníka	Aeroklub	Umístění v jednotlivých disciplínách						Celkem bodů	Konečné pořadí
		28. 7.	29. 7.	30. 7.	31. 7.	6. 8.	7. 8.		
Krejčí Antonín	Holešov	3	3	7	3	1	2	3909,8	1
Škorec Milan	Mor. Třebová	2	13	2	4	2	3	3400,9	2
Drahotský Jiří	Dvůr Králové	5	4	3	2	3	5	3389,1	3
Hájek Vladimír	Podhořany	6	11	4	5	9	4	3199,8	4
Dostál Pavel	Hodkovice	1	1	8	1	4	6	2888,4	5
Štřich Vlastislav	Podhořany	7	5	1	9	7	7	2805,2	6
Leník Jiří	Raná	11	6	5	6	5	1	2725,1	7
Mercí Jaroslav	Podhořany	8	8	6	8	11	8	2368,5	8
Křištof Josef	Podhořany	4	7	9	7	8	9	2231,7	9
Theis František	Skuteč	13	2	12	11	6	11	863,7	10
Zelínková Eva	Mladá Boleslav	12	10	11	10	12	10	334,6	11
Čermák Ladislav	Podhořany	10	12	10	12	10	12	84,3	12
Brabec Miloš	Chotěboř	9	9	ze závodů odstoupil				471,7	–

vu do jejich další sportovní činnosti. Lvi podíl na úspěchu 7. ročníku Poháru Železných hor mělo vedení závodu, složené z aktivistů – ředitel Eda Vršovský, hlavní rozhodčí Jan Trávníček, meteorolog Vla-

A tak zkušenosti i tradice, kterou podhořanští mají, je dobrým příslibem pro další, 8. ročník Poháru Železných hor, připravovaný na příští rok.

–Vr-
Fotografoval: Petr Váňa

(L+K č.20/1974)

27.července - 7.srpna 1974

V tomto termínu se ve Zbraslavicích konal v pořadí již osmý „babinec“ - Mistrovství ČSSR v plachtění žen. Ke startu se zaprezentovalo 19 závodnic z celé republiky. VAP reprezentovala Nad'a Vršovská, která se z Hořic rovnou přesunula do místa konání, jen VT-16 OK-2414 zaměnila za VT-116 OK-7411. Nebyla bez ambicí, protože Zbraslavice leží necelých 30 km od Podhořan, tudíž navigace v relativně známém prostoru pro ni měla být výhodou. Leč, nestalo se.

I když se z důvodů jistých dispečerských omezení létaly povětšinou „stovkové“ tratě (bylo odlétáno sedm disciplín), Vršovské bilance byla následující: 1.disc. nebodovala, 2. 11.místo, 3. nebodovala, 4. 12. místo, 5. nebodovala, 6. nebodovala, 7. 9.místo; (nebodovala = ani neodešla na trať!).

Z devatenácti startujících žen tak Vršovská skončila na 13. místě, což byl opět propadák, ale její manžel - náčelník letiště - dosažený výsledek „obalil“ takovou aureolou, jakoby snad závody vyhrála. Dlužno dodat, že tentokrát se závodnice Vršovská domů vrátila s nepoškozeným větroněm.

Na letišti tou dobou panoval neobvyklý ruch. Skončilo soustředění žáků a žezlo převzali sportovci a létalo se a létalo. Žel žádné zázračné výkony. Z letového zápisníku pilota „Čoudy“ Čermáka:

27.7.1974 - návratová „stovka“ do Křižanova a zpět s kopilotem Jirkou Hájkem; přistání do terénu u Pikárce po 71 km; L-13 OK-3814

28.7.1974 - „stovka“ trojúhelník, přistání po 28 km na letišti ve Zbraslavicích; L-13 OK-3814

29.7.1974 - opět „stovkový“ trojúhelník, po 38 km přistání na letišti v Havlíčkově Brodě; L-13 OK-3814

30.7.1974 - znovu návštěva Zbraslavic, 28 km; L-13 OK-3814

30.července 1974

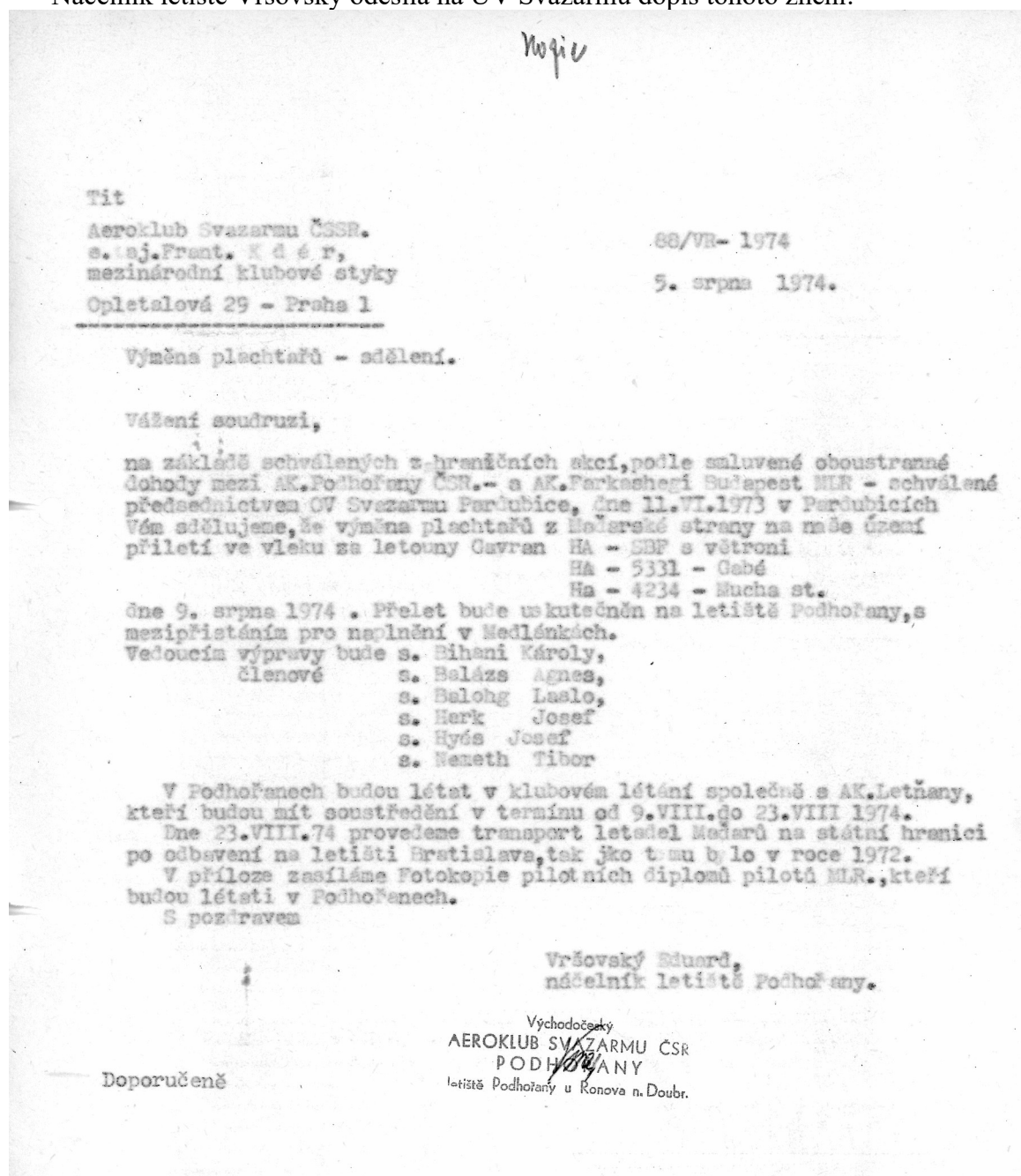
Svůj velký den slaví Milan Záveský. Měl s „Veloušem“ OK-6202 sice namířeno do Poličky, ale i když přistál v kopcích u Studnice, dalo to 54 km a tím splnil poslední podmínku k zisku „stříbrného C“. Číslo jeho odznaku je 3495.



XL-13 OK-6202 „Velouš“ po poslední revizi v novém hávu pomohl Milanovi Záveskému k zisku „stříbrného C“; Nový Dvůr, srpen 1974

5.srpna 1974

Náčelník letiště Vršovský odesílá na ÚV Svazarmu dopis tohoto znění:



Opět z letového zápisníku pilota „Čoudy“ Čermáka:
6.8.1974 - návratová „stovka“ do Poličky a zpět; přistání do terénu u Vendolí po 69 km; L-13 OK-3814
7.8.1974 - znovu pokus o návratovou „stovku“ do Poličky, jenže tentokrát přistání už po 26 km na letišti ve Skutči

9.-23.srpna 1974

Na letiště v Novém Dvoře ke svému soustředění výkonného bezmotorového létání opět dorazila početná skupina plachtařů z Letňan. Soustředění probíhalo společně s Maďary (Bihari Károly, Balázs Ágnes, Balogh László, Herk József, Illyés József, Németh Tibor), kteří částečně přiletěli ve dvojvleku za Gawron HA-SBF + Gobé HA-5311 + Mucha Standard HA-4243, částečně po vlastní ose. O tomto soustředění vypráví letňanský pilot Karel Douša:

(Ze vzpomínek Karla Doudy)

„Potkalo mě to jako novopečeného pilota na soustředění v Podhořanech. Dopustil jsem se takové pošetilosti, že jsem si nevzal s sebou předepsanou mapu. Prostor kolem letiště mi připadal známý a zdálo se, že není možné zabloudit. Navíc bylo právě volné jedno letadlo, kamarádi šli na oběd a vlečná neměla zrovna žádnou práci. Okamžité rozhodnutí letět.

Ten den pilotovala vlečnou místního aeroklubu Dana. Byla to velmi zvláštní osoba. Na první pohled bych nikdy nehádal, že umí řídit letadlo. Nebyla hezká, nebyla hubená, nebyla ani nijak zvlášť přátelská, věk těžko odhadnutelný a činy též. Teprve mnohem později jsem poznal její ryzí charakter a obrovskou obětavost, ale to je jiný příběh.

Dana přivřela s vlečnou, ukázal jsem jí rukou, že chci někam do stoupáku, a letěli jsme. Letěli jsme dlouho. Bud' se dokázala stoupákům mistrně vyhnout, nebo je jako pilot, který nikdy nelétal s plachťákem, ignorovala. Občas jsem sice mrknul dolů, kde se nacházíme, ale na nějaký přehled, kudy vedou naše smyčky, jsem čas neměl.

Když Blaník, jako již poněkolikáté, v rovném letu nadskočil, variometry kmitly směrem vzhůru, tahám za vypínač a točím s kniplem na břiše. Ještě vidím, jak Dana letí dál rovně. Rádiem upozorňuji, že má za vlečnou už jen lano. Tento úkon mě tak vyčerpával, že z toho, co jsem považoval za stoupání, elegantně vypadávám a jediný výsledek mé snahy je, že ručičky variometrů z hodnot nad nulou přecházejí na hodnoty, které nevidím rád.

Ve výšce asi 800 metrů je velmi výrazný opar. Horizont neexistuje a podrobnosti na zemi jsou vidět jen kolmo pod letadlem. Se svou postavou z Blanika dolů vidím jen v zatáčce. Proto točím doprava, hned zas doleva a zaklínám boha Termosku, aby se dostavil stoupák. Termoska byl asi také na obědě, tak aspoň koukám, kde že to vlastně jsem. Vidím velkou, průmyslovou stavbu, krajinu zaprášenou něčím bílým. Prachovice.

Výška ubývá, netuším, jak je na letiště daleko, protože není vidět. Když jsou tu Prachovice, tak letiště musí být tamhle. Odhaduji směr a opouštím místo svého působení. Že má Blaník kompas, mě v tu chvíli ani moc nenapadlo. Letím letním oparem a koukám, až se objeví nějaký známý orientační bod. Potí se mi ruce, odkládám brýle proti slunci a snažím se proniknout ten opar. Krajinu nepoznávám, ale vidím, jak jsou Železné hory členité a obilí na polích vysoké. Ve výšce asi 400 metrů mi dochází, že pokud přistanu, nebude to na letišti.

Přízemní dohlednost je poněkud příznivější a z oparu se přímo před letadlem objevují obrysy nějakého městečka. Ani vpravo, ani vlevo nenacházím pole, kam by se mi chtělo přistát. Lesy střídá obilí a místy se objevují rybníky. Při přemýšlení o tom, jaké že město je přede mnou, vidím za nějakou větší silnicí, vedoucí z toho města, dva traktory a za nimi světlejší pásy zeleného porostu. Doufám, že je to vojtěška, protože na nějaké předpisové prohlížení pole není čas ani výška. Budu vůbec rád, když k těm traktorům doletím.

Ještě je tu jeden problém. Kolem té silnice rostou obrovské duby a já musím přes ně. Ani nevím, z jaké strany mám vítr. Košaté koruny dubů se plíží vstříc čumáku Blanika. Větší stromy jsem v životě neviděl. Chvilé pravdy je strašně dlouhá, ale nemohu říct, že bych měl jinou myšlenku než tu, jestli to vyjde. Vzpomínám si na nouzové postupy pro přistání do lesa a lehce vyšlapuji doleva tak, aby čumák letadla mířil mezi dva velikány. V okamžiku, kdy se mihly lístečky stromu kousek pod křídlem, otevírám klapky. To mi jde, ale nemohu udržet nohy v klidu. Pěkně se mi klepou.

Nevím, jestli mělo přistání předepsané fáze, všechno šlo nějak moc rychle za sebou. Když se svět zastavil, zůstávám chvilku v kabině. Teče mi do očí pot, který jsem dříve nevnímal. Vedle letadla zastavuje jeden z traktorů. Vystupuji z kabiny a obcházím letadlo. Ta úleva, nic mu není. Traktorista, starší pupkáč, vtipkuje, jestli prý mi nedošla nafta. Nechápe však otázku, kde že to vlastně jsem. Nevěřím svým uším, když tvrdí, že se to tu jmenuje Nové Dvory. Ptám se ještě jednou, protože vesnička Nové Dvory je hned vedle letiště a tady žádné letiště není. Vůbec mi nedošlo, že Nové Dvory a Nový Dvůr není totéž! Traktorista trvá na svém a tváří se velmi nedůvěřivě. Pochopil jsem, že je nutno se ptát jinak. Zabralo to. Městečko se jmenuje Heřmanův Městec.

V Blaníku funguje rádio. Volám letadla z Podhořan a za chvíli mi někdo potvrzuje, že mou polohu sdělil na letišti. Nastává čekání na transport a „pochvalu“ za můj výkon.

Koukám kolem sebe a nacházím nové okolnosti, které mi náhoda přihrála. Je tu taky vysoké napětí, kterého jsem si nevšiml, ale vede rovnoběžně s osou přistání. Je tu nádherný povrch kvalitně posekané vojtěšky, jsem vedle silnice a hned za mnou je krásný můstek přes škarpu. Vítr fouká mírně zleva a pole nemá žádný svah. Ideální místo pro přistání. Možná pro vyhodnocení mého letu přivřel můj instruktor Miloš s vlečnou. Mávám mu, jen se divím, proč létá tak nízko, když má pověst opatrného člověka.

Nemám čisté svědomí, proto se čekání zdá nekonečné. Miloš odletěl vlekat další kamarády a mě nejde z hlavy, proč se tu plazil při zemi. Odpověď mi dávají až dvě jednadvacítky MiGy letící nade mnou taky hrozně nízko a mávají křídly. Navíc mají otevřené podvozky, protože se chystají přistát na letišti v Pardubicích. Tak jo, jsem asi v okrsku vojenského letiště. To bude asi soda!

Nakonec všechno dobře dopadlo. Přistál jsem. Při odhadu návratového kurzu jsem se spletl jen o 11 stupňů. Když mi Miloš sdělil, že jiné vhodné pole v širém okolí nebylo, rád jsem zaplatil večerní rundu v hospodě u Franců a bylo mi nesmírně dobře, že jsem letadlo nerozbil. Myšlenky o tom, jakou jsem na tom vlastně měl zásluhu, odsunula ta runda stranou. Snad proto mě ještě někdy děsí v ošklivých leteckých snech. A piloti MiGů? Děkuji Vám, po tolika letech.

Berte si s sebou mapu i v době pokročilejších technologií!“

<https://www.aeroweb.cz/autori/karel-douda>



Letňanští piloti před „hotelem Franc“, zleva: Neckář, manželé Francovi, Příhoda, Zvěřina, Vinter, Flek; Nový Dvůr, léto 1974

10.srpna 1974

Na letišti se uskutečnil „kapesní“ letecký den, jehož hvězdou se stal W-01 „Brouček“ OK-YXA konstruktéra Vladislava Vernerá. Ten své letadélko postavil doma na půdě a použil do něj dvouválcový motor Praga B-2 o výkonu 34 kW (45 k).



První poválečné amatérsky postavené a imatrikulované letadlo W-01 „Brouček“ OK-YXA

K vidění byl i celodřevěný větroň M-17 „Universal“ s pomocným motorem Stark Stamo MS-1500-1 o výkonu 34 kW/45 k konstruktéra Jiřího Matějčka s imatrikulací OK-62.

Ostatní program byl zabezpečen systémem „co dům dal“, ale i tak se bylo na co koukat.

Tím, že Svazarm „zatrhl“ vyhlídkové lety a tentokrát poněkud zanedbaná propagace zapříčinily, že na letiště přišla jen hrstka diváků.

Ten den s mezipřistáním v Medlánkách a Bratislavě odletěl zpět do Maďarska vlečný Gawron.



*Maďarská R-23 „Gobé“ HA-5331 vlevo, PZL „Mucha“ HA-4234 vpravo;
Nový Dvůr, srpen 1974*

16.srpna 1974

Na letiště se dostavil oblastní plachtařský inspektor Ludvík Novák a konaly se praktické pilotní zkoušky loňských žáků. Tehdy platilo pravidlo, že kdo pilotní zkoušku nesložil do dvou let, bude z výcviku vyřazen.

(Ze vzpomínek Jaroslava Zvěřiny)

„Já jsem Ludvu Nováka zažil jako již postaršího plachtařského inspektora, když v Podhořanech někdy v roce 1974 nebo 1975 přezkušoval žáky na sóla na navijáku.

Místní instruktor Bednář jim před Novákovým příjezdem kladl na srdce, ať nepředvádějí strmé starty - to že 'Ludva' nemá rád a od přezkoušení je za to vyhodí. A řekl jim, že dnes bude létat s žáky na navijáku 'katolické' starty, tak ať to dělají taky tak jako on.

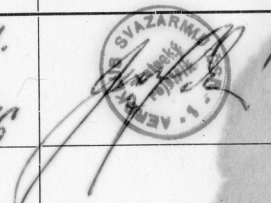
Mezitím Ludva vyšel s adepty na sólo z baráku a pozoroval Bednářovy starty. Přitom prohlásil: 'Tak tohle nechci vidět - kdo zaletí tak strmý start, toho na sólo nepustím.'

Výsledkem byly při přezkoušení tak "placaté" navijákové starty, že z té psi výšky nešel udělat ani pořádný okruh. Jak to pan Novák zhodnotil nevím, ale na sóla pouštěl.

Tak to je moje osobní vzpomínka tehdy čerstvého letňanského pilota na mé jedno z mých setkání s pověstným Ludvou Novákem na soustředění v Podhořanech.

Jinak ve východočeském KA měli ještě jednu vyhlášenou osobnost a to krajského plachtařského technika, kterému všichni neřekli jinak než 'technik kapitán Šumpík'. Ten tehdy (z nám neznámého důvodu) zakazoval nosit ocas Orlika za konec trupu pod směrovkou - ve východočeských aeroklubech se podle něj měly Orlíky nosit jediné pomocí popruhu se dvěma madly.“

Letecký průkaz je platný:

od:	do:	podpis:
16.8. 1974	30.1. 1976	

Jiří NEJEZCHLEB
Jméno a příjmení

31.7.1955 Havl.Brod
Datum a místo narození

Přelouč, Gottwaldova 1064
Stálé bydliště

Průkaz pilota bezmotorových letadel platný od 16.8.1974, přestože Jirka Nejezchleb pilotní zkoušky složil již 20.10.1973. Tak to tehdy ve Svazarmu chodilo!

23.srpna 1974

Maďaři se vrací domů pomocí našich vlekařů. Nešlo to však nějak podle plánu a nastaly takové zmatky, že to až musela řešit komise VČKA.

Zpráva ze šetření záležitosti zpětného transportu hostujících členů AK Csepel Budapest v Aeroklubu Podhořany :

otázka 1./ v rámci několika-letých družebních styků hostovali u Vás i v letošním roce příslušníci Aeroklubu CSEPEL Budapest se dvěma větroni. Kdy a které orgány Svazarmu tuto akci povolili ?

odpověď : předseda AK s. Kryštof : První výměna sportovců byla uskutečněna v roce 1972. Od tohoto roku probíhá každoročně, tedy i v letošním roce. Které orgány Svazarmu a kdy tuto akci v letošním roce povolili mně známo není. S kompletním organizováním této záležitosti byl pověřen náčelník AK s. Vršovský, který je t.č. mimo území ČSSR. Ten o stavu příprav výměny sportovců informoval občas radu AK, tak jak si to situace vyžadovala. Doklady o jednání s orgány Svazarmu a ostatními orgány státními můžeme předložit až po návratu náčelníka AK.

otázka 2./ Jak byly stanoveny podmínky pro návrat příslušníků MLR a kým a jak byl tento jejich návrat zajišťován ?

odpověď : Návrat těchto příslušníků měl být uskutečněn dne 24.8.1974 aerovlekem dvěma letouny C 205 OK - LMF a OK - KML, piloty Šárou a Vinopalem. K tomu účelu podal náčelník AK dne 23.8.74 plán letu, který je obsažen v knize Plánování hromadných letů a přeletů. V této knize jsou uvedeny i připomínky náčelníka pro případ, že bude nutné odložit let na druhý /další/ den. /Výpis připomínek z knihy plánování letů :
Pokyny pro piloty - Šára, Vinopal : v případě, že se let nebude moci uskutečnit v plánovaném čase, je možné let posunout až na dobu startu 12,00 s tím, že přenocujete v Nitře !! A druhý den poletíte domů .. V Nitře se informovat o způsobu přiletu na Ivánku, abyste nevytvořili / Když by to nešlo na 24., tak to dejte na 25.8.74. podepsán : Vršovský. /

Dne 24.8.74 nebyl let povolen dispečerskou službou pro nevyhovující počasí. Dne 25.8.1974 při ověřování počasí v místě plánovaného přistání ve Vajnorech, sdělil tamnější náčelník, že dohlednost v prostoru letiště Vajnory je do 4 km a vzhledem k tomu, že se jedná o přistávání cizích státních příslušníků s větroni, že let nedoporučuje. Proto byl plánovaný transport přeložen na další den t.j. pondělí dne 26.8.74. Vzhledem k tomu, že na den 26.8.74 nebylo možné počítat s piloty našimi, požádal jsem telefonicky o spolupráci AK Hořice. Tamnější náčelník s. Bret přislíbil, že zajistí k tomu účelu piloty z AK Hořice. Podle dohody s ním jsme měli ještě zavolat v pondělí ráno, aby byly upřesněny některé podrobnosti. Když pak ve stanovenou dobu volal do Hořic zástupce náčelníka našeho AK s. Mercl, dostal zprávu, od s. Šumpíka, že s. Bret má havarii s vozem v bytě a že se dostaví na letiště až asi kolem poledne. A řekl dále, že nám osobně pomoci nemůže, abychom si poradili sami. Proto jsme ihned zahájili shánění pilotů v okolních Aeroklubech. Ochotu projevili AK Havlíčkův Brod odkud se dostavili piloti s. Miksa a s. Němec asi před 13. hodinou. Start byl proveden ve 13,50 s tím, že vlekaři přistanou na cílovém letišti v Nitře a hned se vrátí, vzhledem k tomu, že neměli možnost se uvolnit na delší dobu z práce.

./.

otázka 3./ Jestliže vlekaři měli přistát v Nitře a ihned se vrátit, jakým způsobem byl zajištěn další transport příslušníků MLR a jejich celní odbavení ?

odpověď : odpovídá náčelník MAK s. Mercl : Uvažoval jsem a navrhoval že poletím jako zástupce náčelníka AK Podhořany sebou do Nitry, kde že zorganizují další přesun příslušníků MLR. Že se tak nestalo zdůvodňuji následovně. V družstvu členů Aeroklubu Csepel Budapest dělal tlumočníka Ing. TABA Lajoš. Známe jej od roku 1970, kdy jsme se poprvé sešli na radě našeho AK, kde se zajímal o možnost spolupráce mezi naším AK a AK CSEPEL. Jednalo se tehdy o studujícího na Vysoké škole chemické v Pardubicích. Sám je též létajícím členem jmenovaného AK v Budapešti. Od té doby navštěvoval náš AK Podhořany velice často a jeho zásluhou došlo ke družební spolupráci mezi naším AK a AK CSEPEL. Jedná se o zdatného organizátora, který zná i naše pravidla létání, protože se podrobně zajímal o možnost získat i u nás povolení k létání a vydání Žákovského průkazu. Vysokoškolské studium ukončil v Pardubicích v letošním roce a získal titul inženýra. Když jsem jmenovanému řekl, že poletím s nimi do Nitry, abych se o jejich družstvo postaral až do přechodu přes státní hranici, podotýkal, že jsme jejich družstvu věnovali již příliš hodně pozornosti a času a že moje spoluúčast je zcela zbytečná, že se o další transport jejich družstva postará zcela spolehlivě sám. Uznal jsem, že je skutečně schopen si další osud jejich družstva vzít na starost a abych zbytečně nemeškal v zaměstnání souhlasil jsem s jeho návrhem. Vybavil jsem jej Pověřovací listinou /opis v příloze/ a souhlasil jsem s odletem. Předtím ještě jsem volal Leteckou školu Svazarmu v Nitře, kde znám tamnějšího náčelníka jako stejně dobrého organizátora a ochotného člověka, kterého jsem měl v úmyslu jednak informovat o plánovaném přistání 2 vleků a jej požádat o poskytnutí své spolupráce Ing. TABovi Lajošovi. K telefon. spojení nedošlo i když jsem volal obě čísla letiště Nitra /č. 22662 a 27181/ ta jenom vyzváněla, ale nikdo se v telefonu neozval. Volal jsem proto do Nitry znovu v odpoledních hodinách, když jsem předpokládal, že vleký již musí být v Nitře. To bylo cca v 16,30 hod. Spojení se však zase neuskutečnilo, zase se nikdo na telefonu nehlásil. Proto jsem si stav s vleký ověřoval u dispečera, který mne informoval, že oba vleký přistály v Nitře a že v 17,20 vlečné letouny odstartovaly ke zpětnému letu. Během dalšího čekání u telefonu, protože jsme měli dohodnuto s Ing. TABOU, že po přistání bude on volat do Podhořan, k tomuto skutečně došlo a od něj jsem se dověděl, že letiště Nitra má nové číslo a sice 71123. Zároveň jsem se dověděl od něho, že vlečné letouny na letišti v Nitře nejsou, že se nacházejí na letišti v Bratislavě. Dohodli jsme se spolu, že bude znovu volat druhý den ráno, aby nás informoval o jejich situaci, zda se jim podaří zajistit jejich další transport. Tého dne ovšem byl telefon mimo provoz, protože byl vypnut elektrický proud na větším úseku nebylo spojení v žádném směru. Teprve v odpoledních hodinách /kolem 14,00 hod./ bylo možno opět telefonování. Volal jsem proto hned dispečery, abych se jich optal, znám o situaci v Nitře, protože jsem předpokládal, že mají snadnou a rychlou možnost spojení a při objednávce telefonu na dispečery jsem se ptal na poštu - meziměstě, zda nás efektivně volala Nitra. Pošta odpověděla, že nikdo nevolal a u dispečerů jsem byl odmítnut. Objednal jsem si proto avia pilně Nitru.

Tam jsem se asi kolem 15,30 od přítomného člena AK Nitra dověděl, že maďarská skupina byla AK Nitra převezena na státní hranice transportními vozy. Pak došel telegram - podaný telefonicky, v němž Ing. Taba při průjezdu Novými Zámky sděluje : = AK Nitra nás odvezl na hranici transportním vozem. Už jsme doma. Díky Lajoš =
S uspokojením jsem vzal na vědomí znění tohoto telegramu a ve středu v dopoledních hodinách jsem o situaci informoval kapitána Šumpíka.

otázka 4./ Máte ještě co k podotknutí ?

odpověď : ~~nametl~~ k pondělnímu transportu větronů do Nitry za použití služeb aktivistických členů AK Havl. Brod jsem se rozhodl na základě předpovědi o počasí v čsl. rozhlasu, podle které /z jedné hodiny v noci/ byl hlášen přechod studené fronty v odpoledních hodinách přes naše území. Ing. Taba na mne též naléhal, aby transport byl uskutečněn co nejdříve, vzhledem k tomu, že po prvé nastupuje do zaměstnání a že se mohou plně na něj spolehnout, že zařídí vše tak, aby se v pořádku dostali na státní hranici.

O P I S pověřovací listiny :

Dopisní papír s hlavičkou - Východočeský Aeroklub Svazarmu
ČSR Podhořany

č.j. 420/74/M

Datum 26.8.1974

Pověřovací listina

Tímto dokladem pověřuje Východočeský aeroklub Svazarmu Podhořany u Ronova nad Doubravou tlumočnicka maďarské delegace s. Tabu Lajoše, nar. dne 16. května 1950, aby při přepravě delegace do MLR jednal jménem výše jmenovaného aeroklubu a veškeré náklady s cestováním, ubytováním, stravováním a přepravou větronů byly tomuto aeroklubu vypočítány.

Členové delegace :

T a b a Lajoš, nar. 16.5.1950 č. průkazu Se 159929

BIHARI Károly, nar. 13.8.1930 č. průkazu SE 020860

Ilyés Josef, nar. 24.9.1936 č. průkazu SD 220850.

Za Vaší ochotu předem děkujeme !

S pozdravem Letu zdar

razítko : Východoč. AK Svazarmu ČSR
Podhořany
letišť Podhořany u Ronova
nad Doubravou.

podpis : v.z. Mercl J aroslav

Předseda AK : *Kupf*
Mercl

Císlo listu 041	1656 NOVEZAMKY S 3 CHRUDIM 1 1 ^o	
Prijat	= JF... = JAROSLAV MERCL	Vypraven na
VYCHODOCESKY AEROKLUB OODHORANY		8 srpna 1974
U RONA VA P RONOV NAD DOUBRAVOU =		90414
28 srpna 1974		
Druh	Adresní stanice	Podací stanice
321 NOVE ZAMKY	2 444 21	28 1350
AK NITRA NAS ODVEZL NA HRANICI TRANSPORTNYM VOZEM UZ SME DOMA		
DIKY LAJOS +		
COL MERCL +		
23 - 121 (III - 1971)		
St 3 - 52777 - S		



Ještě jeden snímek z „letňanského“ soustředění, zleva: ???, Josef Ječný, Jan Nyč u L-13 OK-1825; Nový Dvůr, srpen 1974

(Ze vzpomínek Milana Žatečky)

„Celý rok 1974 jsem létal základní výcvik, který se skládal hlavně z letů po okruhu, přistání, nácviků jednoduché pilotáže, pádů a vývrtek. Létání se, jak mi bráška sliboval, střídalo s hospodou U France, prvními pivky a návštěvami zábav s muzikou a tancem po okolních vesnicích. Na ty vzdálenější jsme jezdili převážně v Lukešákové Š-105 a protože nás bylo vždy více, než se regulérně do tohoto vozu vešlo, tak ti nejhubenější, tzn. já a Jindra Souček, obvykle vyplňovali prostor v předním kufří. Moc příjemný pocit to nebyl, ale za první zážitky a doteky ženského těla při tanci to stálo!

Jednou jsem měl službu na kopci a přistával ze sóla Petr Lehký zvaný Gulf (podle nášivek ropných společností na jeho kombinéze). Trochu jsem podřimoval, když jsem jako ve snu náhle uviděl Blanika dva metry nad cestou (tam, kde i ti nejdelší na přistání dávno stáli) ve skluzu a s následným přibitím letadla na zem a razantním brzděním. Letadlo zastavilo cca 3m od navijáku, ze kterého navijákař v panice už dávno utekl.

Také bylo takovým zvykem, že novopečení sólisti byli dovezeni k místnímu rybníku, který byl zarostlý zeleným brčálem a žabincem, přivázáni k žebříku a vhozeni do vody. U Gulfa jsme tuto taškařici moc nedomysleli, protože než jsme jeho 90kg stačili vylovit z bahna a chaluh, tak se málem utopil. O to byl večer u Franců bujařejší! Tam jsem poprvé pil takzvané 'Magické oko' - panák zelené ponořený do piva a vypitý na ex. Závěr toho večera si už nepamatuji, ale myslím, že to nejvíc odnesl Bedy, kterého jsem se shora z palandy pozvracel.

29.září 1974

V aeroklubu začal být problém s motorovými piloty - vlekaři. K jiným aeroklubům odešli Gaál, Šimek a Pletánek, létat přestal Jeník, zákaz létání v civilu dostali všichni vojenští piloti. Sice se na našem letišti zalíbilo Dagmar Šprojcarové (stala se členem), vlekali Šára, Vršovský a občas Svatoň a Vinopal. Ale často se stávalo, že v daný den neměl kdo vlekat, i když vlečná Z-226B OK-KML stála v hangáru.



*V kabině Z-226B Dagmar Šprojcarová, které se neřeklo jinak než „Divá Bára“;
Nový Dvůr, září 1974*

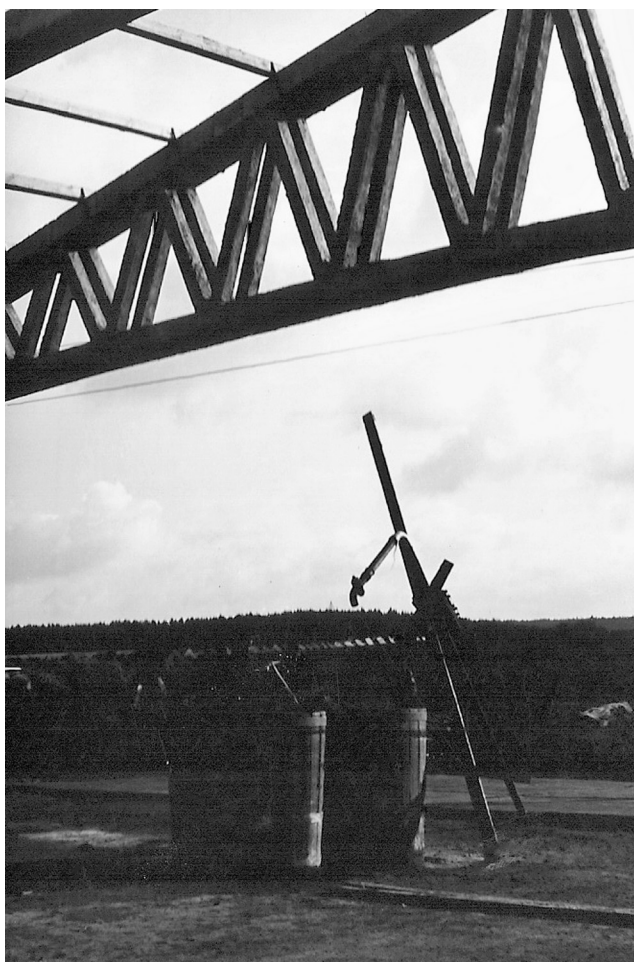
Jako na zavolání přišla nabídka z MNO pro Jardu Poskočila, který nedávno ukončil vysokoškolské studium. Armáda mu v rámci leteckých záloh nabídla motorový výcvik a „Boreček“ nezaváhal a k tomuto datu hned výcvik zahájil.



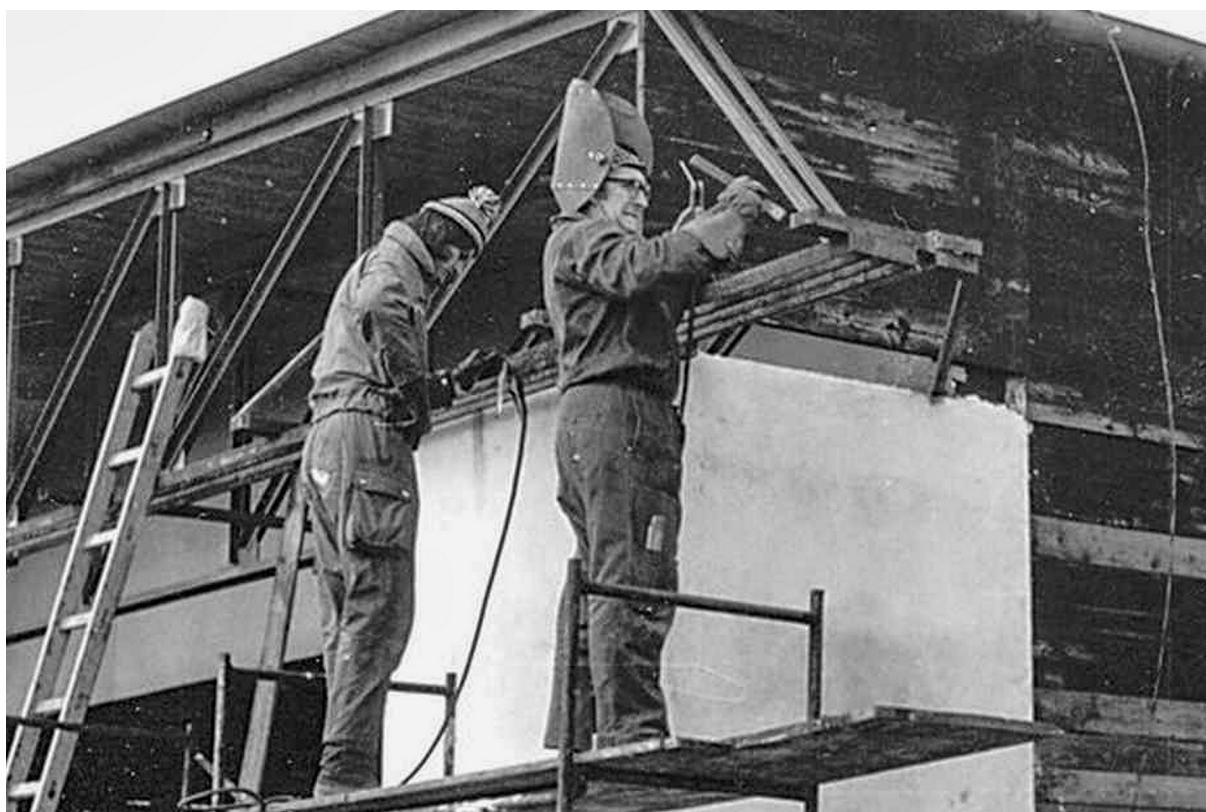
*Za kniplem Z-226T OK-LMF Jaroslav Poskočil, nahazuje Milan Žatečka;
Nový Dvůr, září 1974*



Příprava ocelové konstrukce prodloužení „dřevěného“ hangáru, zleva: Josef Vojtíšek, Jiří Pilný, Josef Křištof, Milan Eiselt; Nový Dvůr, září 1974



Úprava „horního“ hangáru



Svářečský „mistr“ Vlastislav Štrych (vpravo) se svým pomocníkem Václavem Žatečkou (vlevo); Nový Dvůr, říjen 1974

1.října 1974

Zápis z jednání o integraci HZ AERO-SYNJET Podhořany OV Svazarmu Pardubice do HZ MODELA ÚV Svazarmu ČSSR jako záv. 16.:

Zápis z jednání na OV Svazarmu Pardubice o

integraci podniku Aerodynamet Podhořany do podniku Modela
Praha dne 1. 10. 1974.

Přítomni: Za OV Svazarmu Pardubice - předseda OV Svazarmu
Václav M á l e k
Za ÚV Svazarmu - vedoucí odboru pro řízení
účelových zařízení
Vladimír Temanec
Za podnik ÚV Svazarmu Modela - ředitel
Bohumil Hubáček
Za podnik ČÚV Svazarmu - Aerodynamet
Eduard Vrbovský

Soudruh Temanec informoval předsedu OV Svazarmu s. Málka
o usnesení 4. schůze předsednictva ÚV Svazarmu ze dne 23. a
24. 4. 1974 o rozhodnutí, dnem 1. 7. 1975 bude převeden pod-
nik Aerodynamet Pardubice se sídlem v Podhořanech do podniku
ÚV Svazarmu Modela Praha 1, Opletalova 21, jako záved s od-
povídající pravomocí a delegací odpovědnosti.

Při jednání bylo konstatováno, že zbývá k dořešení otázky
vyrovnaní majetkoprávních vztahů mezi AK Podhořany a podnikem
OV Svazarmu, kterýžto na podkladě směrnice I/-1-36 z 21. 6. 1973
uverejňného dopisu předsedy ČÚV Svazarmu č. j. 2794 a usne-
sení federálního výboru 31. 7. 1972 částky III je povinen vy-
rovnat (zbývající částku) t.j. zbývající částku z hodnoty pře-
daného majetku ve výši Kčs 286 900,--.

.....
.....

.....
.....

Modela
PODNIK SVAZARMU ČSSR
Praha 1, Opletalova 21
ředitelství

AERO — SYNJET
podnik OV Svazarmu Pardubice
PODHOŘANY u Ronova n. D.
okres Chrudim

Zápis z jednání zmiňuje částku 286.900,- Kčs, kterou má od OV Svazarmu Pardubice aeroklub obdržet. Je to však důkaz toho, že papír snese všechno, protože zmíněnou kompenzaci aeroklub nikdy neobdržel. Důsledkem toho byl pozdější rozkol mezi funkcionáři OV Svazarmu Pardubice a aeroklubu.



Na letiště opět zavítal prototyp M-17 „Universal“ pilotovaný Radkem Nejdlem ještě s prototypovou imatrikulací OK-62 zleva: ???, Vladimír Hájek, Antonín Mervart; Nový Dvůr, podzim 1974

(Ze vzpomínek Milana Žatečky)

„Po jednom podzimním letovém dnu jsme jako obvykle vyrazili podle šipek na hangáru —> K FRANCOVI <— K LETIŠTI na pivo. Trochu jsme to přehnali a při návratu nás nenapadlo nic chytřejšího než ukrást z králikárny u jednoho domu králíka, že si ho upečeme.

A jak jsme vymysleli, tak jsme také udělali. Králíka jsme vyhnali z kůže a patřičně nasoleného a načesnekovaného strčili na kuchyňce do trouby. V poklidu jsme pak hráli na učebně ping -pong a čekali, až pečínka začne vonět.

Tu však znenadání do klubovny vstoupil příslušník VB i se psem a jestli jsme prý panu XY neukradli králíka? Naštěstí, králík z trouby ještě moc nevoněl, čmuchací pes nic nezavětril a my jsme zapírali, jak jsme mohli. Příslušníkovi nezbylo, než odejít, ale pro jistotu nás napráskal náčelníkovi, takže ráno bylo další vyšetřování, a protože to Vršovákovi bylo jasné, tak došlo i k přidělování patřičných trestů. Nutno ale přiznat, že byl poněkud shovívavější než obvykle, protože ten králík byl z chovu čáslavského policejního náčelníka, souseda Miřejovského, se kterým Vršovák měl vztahy dlouhodobě poněkud napjaté.“

14.listopadu 1974

Jednání Rady AK se zabývalo situací kolem administrativního převedení aeroklubu do organizační struktury OV Svazarmu Chrudim současně s avizovanou výměnou členských průkazů Svazarmu.

Rada AK rovněž řešila mimořádnou událost poškození kluzáku L-13 OK-3814, kterou při přistání 1.11.1974 zavinil pilot Pilný.



Ke startu s VT-116 OK-7411 se chystá Karel Bednář st.; Nový Dvůr, podzim 1974



Na startu dráhy 13 zleva: Táňa Zachařová, zády Eva Vampolová, stojící František Jiráček, sedící zády Alena Tomanová, ???, Radek Hájek, Milan Záveský, Jiří Hájek, stojící místní obyvatel Jiří Marek, dole sedící ???, ve vojenském Milan Poskočil; Nový Dvůr, podzim 1974

23.-24.listopadu 1974

Letiště na Novém Dvoře hostí kolegy z družebního maďarského Aeroklubu Csepel Budapešť, jmenovitě Jenő Erdeia a Sándora Csillaga. Aeroklub Podhořany při jednáních zastupují Josef Křištof (předseda Rady AK) a Eduard Vršovský (náčelník AK)

Návrh dohody mezi Aeroklubu Csepel MLR a Aeroklubem Podhořany
ČSR pro rok 1975 a 76.

Oboustranná dohoda o vzájemných stycích navazuje na dohodu mezi
oběma Aerokluby pro rok 1975 a 1976 a navazuje na dlouhodobé
tradice uzavřené v roce 1971 mezi oběma Aerokluby.

Cílem této dohody je další prohlubování vzájemných styků na úseku
bezmotorového létání, výměna zkušeností v duchu internacionální
spolupráce mezi socialistickými státy a výměna zkušeností na úseku
práce s mládeží v obou Aeroklubech.

Realisace podléhá oboustrannému schválení nadřazených složek
obou Aeroklubů.

Oba Aerokluby jsou povinny se vzájemně písemně nebo osobně in-
formovat o všech podrobnostech a termínech, které jsou pro usku-
tečnění vzájemných styků nutné.

Vedení obou Aeroklubů na dnešním setkání vzájemně konstatovalo
že dosavadní styk a spolupráce probíhá dle stanoveného programu.
Rok 1974 je hodnocen s hlediska prohloubení vzájemných politic-
kých a odborných styků velmi dobře, zejména pokud se jedná o
poznání historie obou socialistických států.

Výměna účastníků hlavně z řad mládeže napomáhá upevňování inter-
nacionálních svazků a spolupráce mezi oběma Aerokluby.

Na úseku práce s mládeží mají oba Aerokluby stejné výchovné pos-
lání a pro budoucí činnost je nutné věnovat tomuto úkolu zvýše-
nou pozornost.

Zástupci obou Aeroklubů formulovali zásady další spolupráce
do následujících bodů :

- 1/ oba Aerokluby dojednaají ve smyslu této dohody na příslušných
národních Aeroklubech MLR a ČSR podrobnosti vzájemných styků
pro rok 1975 a 76 a o výsledcích jednání se budou vzájemně
informovat,
- 2/ oba Aerokluby shodně konstatují, že dosavadní forma výměny
delegací plachtařů je vhodná i pro rok 1975. Vedení obou
Aeroklubů se postará o to, aby účastníci vzájemné výměny
byli z řad mládeže,
- 3/ piloti každé skupiny budou vedeni odpovědným instruktorem,
který se v organizaci létání a celé další činnosti podřídí
řádu příslušného Aeroklubu. Všichni piloti musí být vybaveni
platným mezinárodním průkazem a dalšími potřebnými doklady.

- 4/ letecká činnost se bude provádět na větroních mateřského Aeroklubu, členové Aeroklubu MLR budou v ČSR létat na větroních typu Blaník s instruktorem Aeroklubu Podhořany. Naopak členové AK Podhořany budou létat v MLR na větroní typu Gobé / event. jiného typu / s instruktorem AK Csepel.
AK Podhořany požádá ÚV Svazarmu o možnost udělení výjimky z předpisu o létání k tomuto účelu .
- 5/ vzájemné styky budou bezplatné na základě plné reciprocity. Členové obou delegací si hradí jen osobní výdaje ze svých vlastních prostředků.
- 6/ počty plachtařů ve skupinách řídit tak, aby počet nepřesáhl 6 čl. včetně tlumočnicka.
- 7/ hlavním cílem oboustranného soustředění zůstává prohlubování internacionálních svazků mezi AK obou socialistických států na úseku leteckém dbát zejména na účast mladých méně zkušených pilotů plachtařů.
- 8/ AK Csepel uskuteční 9.II.1975 v rámci 30.výročí osvobození MLR slavnou sovětskou armádou a u příležitosti 25.let založení AK Csepel slavnostní zasedání na které zve představitele AK Podhořany a představitele nadřazených stranických a svazarmovských orgánů. AK Csepel zajistí písemné pozvání.
- 9/ v rámci uvedených oslav uspořádá AK Csepel plachtařskou soutěž v průběhu první polovici června, kde počítá rovněž s účastí AK Podhořany.
- 10/ Tato dohoda ve své činnosti zdůrazňuje důležitost politické práce v obou socialistických státech, hlavně v práci s mládeží. Vyjadřuje perspektivu činnosti mladé generace v obou státech na úseku sportovní letecké činnosti, která je v roce 1975 situována ve znamení 30.výročí osvobození ČSR a MLR slavnou sovětskou armádou.

V Podhořanech dne 23.11.1974

za AK Csepel :

Erdei Jenő

Csillag Sándor

za AK Podhořany :

Křištof Josef

Východočeský
AEROKLUB SVAZARMU ČSR
PODHOŘANY
letišť Podhořany u Ronova n. Doubr.

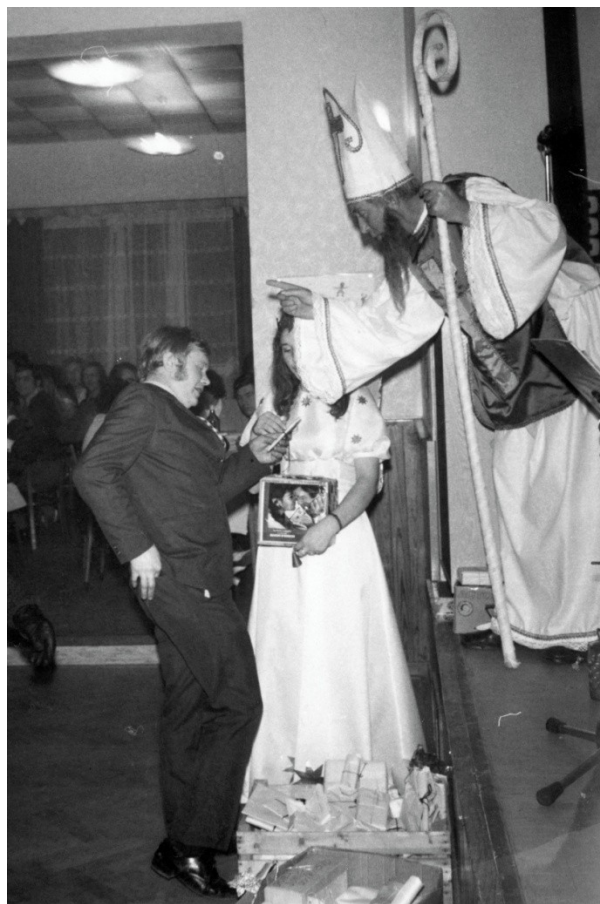
Maďarům Vršovského svérázná česká gramatika tohoto dokumentu nevadila, a tak dohoda vešla v platnost.

7.prosince 1974

V sále Kulturního domu JZD Turkovice se odbyla tradiční „Mikulášská“. O dobrou náladu se postarala živá hudba a „Svatá trojice“ ve složení: Mikuláš - Eduard Vršovský, čert - Marcela Hájková, anděl - Táňa Zachařová.



*Zleva: Táňa Zachařová, Marcela Hájková;
„Mikulášská 1974“*



*Zleva: Vladimír Hájek, Táňa Zachařová,
Eduard Vršovský; „Mikulášská 1974“*

12.prosince 1974

Poslední zasedání Rady AK se opět konalo v salóнку pardubické restaurace Letka. Rada AK byla seznámena se zněním uzavřené dohody s Aeroklubem Csepel Budapešť a zabývala se přípravou VČS.

Krom toho byl předložen inventurní soupis majetku aeroklubu, který mimo jiné osvědčoval i vlastnická práva k těmto základním prostředkům:

- Sanitní automobil Š-1201 CR-10-16
- Nákladní automobil Robur CR-09-62
- Osobní terénní automobil GAZ 69 CRA-20-50
- Traktor ZETOR 25A CRA-14-47
- Z-226B OK-KML
- Z-226T OK-LMF
- L13 OK-9848, OK-3814 (toho času v opravě), OK-6814
- XL13 OK-6202
- VT-16 OK-2414 (toho času v opravě),
- VT-116 OK-7411
- naviják H-2 Herkules č.263, č.212 (toho času neschopen)

Podle výkazů statistiky bylo za rok 1974 provedeno celkem 1349 startů (822 naviják + 467 aerovlek) na bezmotorových letadlech, ale nálet byl pouhých 578° 58' hod., a to při 69 letových dnech.

Statistika motorového létání dohledána nebyla, většina výcvikových letů proběhla v Chrudimi.