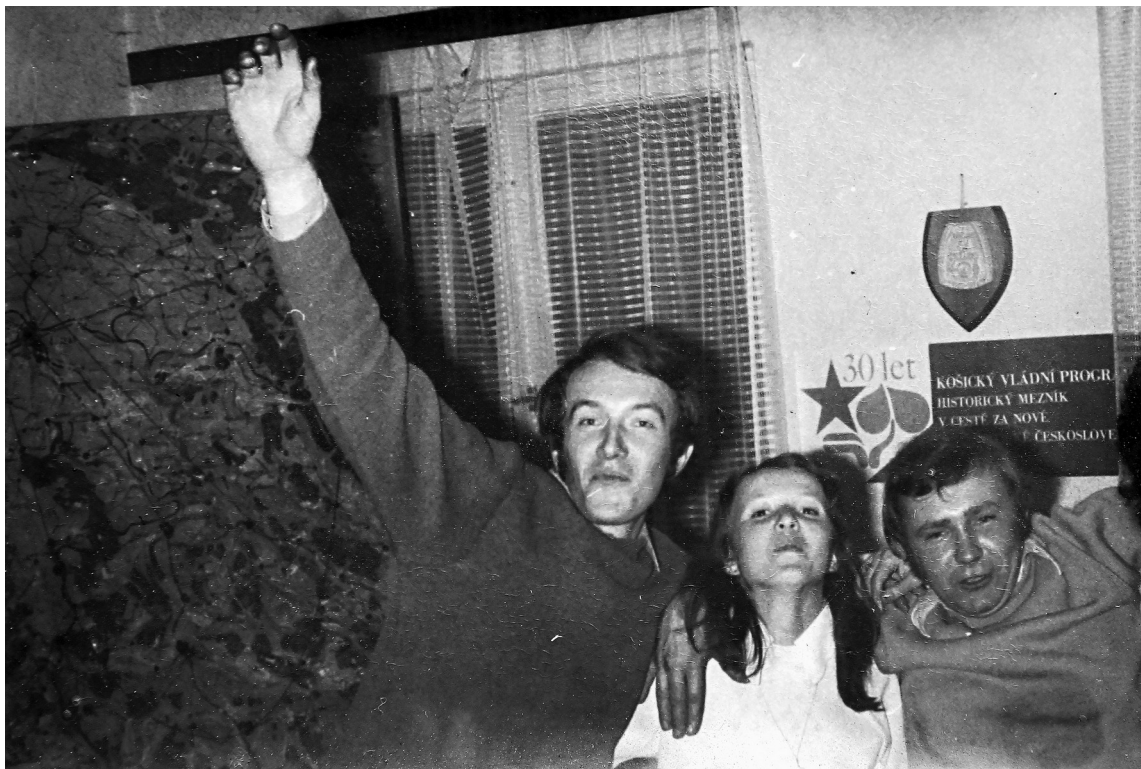


1977

1.ledna 1977

Mnozí členové Východočeského aeroklubu Podhořany opět zvesela a plni optimismu oslavili příchod Nového roku v prostorách letiště.



zleva: Milan Poskočil, Alena Tomanová, Karel Bednář; Nový Dvůr, 1.1.1977

2.ledna 1977

Na tuto neděli svolal náčelník Vršovský Radu aeroklubu. Pravda, moc členů Rady se v tento poněkud nevhodně zvolený termín ke schůzování nedostavilo. Přijel pouze předseda Rady VAP Křištof, a tak si s Vršovským schůzovali v altánku při kávě. Upřímně řečeno, schůzovat nebylo o čem, protože ačkoliv bylo zvykem v lednu svolávat výroční schůzi, tentokrát bylo všechno jinak. V té době totiž bylo prováděno administrativní převedení aeroklubu z OV Svazarmu Pardubice pod „křídla“ OV Svazarmu Chrudim. Transfer měl být ukončen k 1.3.1977 a předsedou OV Svazarmu Chrudim Josefem Stodolou byl vysloven požadavek, aby se VČS VAP konala až 26.3.1977.

Vršovský i Křištof považovali bez ohledu na smýšlení členské základny tvořené především „pardubáky“ převedení aeroklubu do Chrudimi za krok nejsprávnějším směrem, protože byli přesvědčeni (jak se později ukázalo však mylně), že finanční pohledávka za OV Svazarmu Pardubice ve výši 286.900,- Kčs bude převzata novou organizační strukturou. Snad v té věci dostali od předsedy OV Svazarmu Chrudim i nějaký příslib, proto jejich vzájemné styky byly poslední dobou velmi hojné. Neuvedomili se však, že i když s pardubickou svazarmovskou „vrchností“ se vzájemné osobní vztahy poněkud zkalily, aeroklub v rámci pardubického okresu zaujímal jedinečné postavení v tom, že byl jediným aeroklubem v okrese, což přinášelo s sebou sice malé, ale v jistém slova smyslu zřetelné výhody. V organizační sféře chrudimského OV Svazarmu byly však historicky už aerokluby dva, Chrudim a Skuteč, a každý z nich se snažil pro sebe „urvat“ co nejvíc. A teď měl přibýt i podhořanský aeroklub. A to pro něj žádná výhoda nebyla, spíš naopak!



LETKA 53 (1) 1-40 (1977)

LETECTVÍ + KOSMONAUTIKA
LAURÉAT DU DIPLOME D'HONNEUR
DE FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE
INTERNATIONALE, NOSITEL VYZNA-
MENÁNÍ ZA BRANNOU VÝCHOVU

■ Vychází čtrnáctidenně – vydává ústřední
výbor Svazarmu ve Vydavatelství Mag-
net n. p., Vladislavova 26, Praha 1,
telefon 26 06 51-9

■ Šéfredaktor Zdeněk Formánek

■ Zástupce šéfredaktora PhDr. Jan F. Šára
Sekretář redakce ing. Rudolf Munzar
Grafická úprava Jan Brskovský

■ Členové redakce a telefonní linky:

- Ctibor Čejpa (349)
- prom. fil. Vlasta Hlušíčková (349)
- Libuše Kavanová (349)
- Jiří Kroulík (349)
- Karel Masojidek (480, 485)
- Dana Procházková (480)
- Pavel Týc (471)
- Josef Veselý (471)

■ Redakční rada

Pavel Beckovský, PhDr. Eduard Čejka,
CSc., PhDr. František Grznár, JUDr. Jin-
dřich Hanzal, Zuzana Holitscherová, Mi-
roslav Kašpar, František Kdér, ing. Jiří
Kobřík, ing. Jan Kolář, RNDr. Jaroslav
Kopáček, CSc., doc. ing. Světlomír Láta,
CSc., Arnošt Marek, ing. Jaromír Mrá-
zek, Václav Němeček, Oldřich Paprskář,
Václav Skála, ing. Jaromír Strejček

■ Adresa redakce Jungmannova 24,
113 66, Praha 1, telefonní ústředna
26 06 51-9 a 26 15 51-8

■ Rozšiřuje PNS, v jednotkách ozbroje-
ných sil MAGNET n. p., administrace
Vladislavova 26, Praha 1. Objednávky
přijímá každá pošta a doručovatel. Ob-
jednávky do zahraničí vyřizuje PNS, vý-
voz tisku, Jindřišská 14, Praha 1. Dohlé-
dací pošta 07

■ Cena výtisku 4 Kčs, pololetní předplatné
52 Kčs

■ Inzerce přijímá MAGNET n. p. inzertní
oddělení

■ Za původnost příspěvku ručí autor. Re-
dakci nevyžaduje materiálu se navrác-
ením. Přetisk povolen s uvedením prame-
ne a při zachování autorských práv

■ Číslo podepsáno k sazbě 24. 11. 1976.
Datum vyjití podle výrobního harmono-
gramu 3. 1. 1977

■ Tiskne Naše vojsko, závod 8, Praha 6
46 806 © VYDAVATELSTVÍ MAGNET

Na titulní straně tohoto čísla:

L-39 Albatros
(K článku „Pokus pro jednoho“ uvnitř čísla)

Snímek: K. Masojidek



PŘINESE:

● PROSTŘEDKY ZVYŠOVÁNÍ VZTLAKU ● KDO
BYL HENRI COANDA ● MALÉ LETECTVO: SPITFI-
RY NAŠICH PILOTŮ ● LETÁDLA 39-45: PWS 33'
● PRVNÍ STUPEŇ K NESMRTELNOSTI ● KOSMIC-
KÁ LOď MERCURY ● ZROD KONSTRUKČNÍ KA-
NCELÁŘE MIG ● MONOGRAFIE L + K: MITSUBI-
SHI F1M PETE



Nové úkoly LETECTVÍ A PARAŠUTISMU VE SVAZARMU

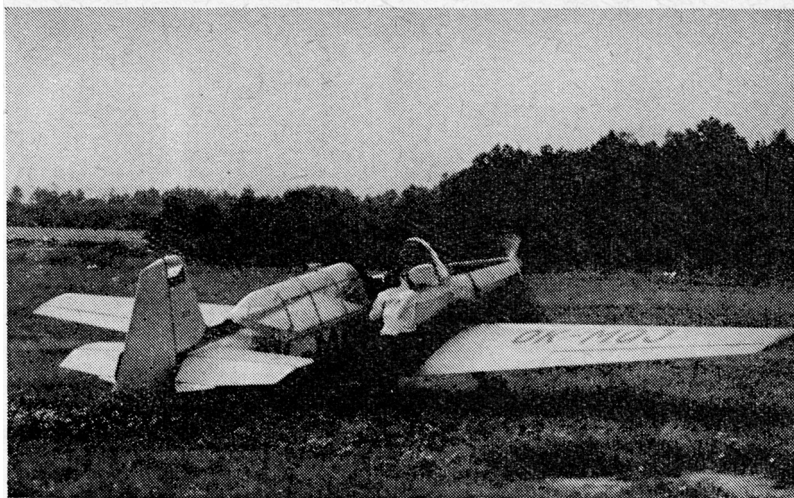
FRANTIŠEK KDÉR,
náměstník Aeroklubu Svazarmu ČSSR

Usnesením předsednictva ÚV KSČ o dal-
ších směrech rozvoje Svazarmu z 30. 3.
1973 a usnesením 5. sjezdu Svazarmu
bylo uloženo zpracovat a předložit orgá-
nům ÚV KSČ návrh dokumentu, který by
stanovil směry a úkoly dalšího rozvoje
letecké a parašutistické činnosti Svazar-
mu. Koncem září minulého roku byl tento
dokument, po předcházejícím projednání
v PÚV Svazarmu, projednán a schválen
oddělením státní administrativy ÚV
KSČ. Tak byla ukončena první etapa
téměř třiletého úsilí mnoha funkcionářů
a pracovníků, kteří se při přípravě dok-
umentu opírali o široký aktiv svazarmov-
ských aeroklubů a o vydatnou pomoc
stranických a svazarmovských funkcio-
nářů a pracovníků, soudruhů z velitelství
letectva MNO a mnoha dalších pracovní-
ků z různých společenských organizací,
úřadů a závodů.

Dokument „Směry a úkoly dalšího
rozvoje letecké a parašutistické činnosti
Svazarmu“, který vstoupil do podvědomí
většiny členů aeroklubů a svazarmov-
ských funkcionářů pod zkráceným a po-
někud nepřesným názvem „koncepte le-
tecké a parašutistické činnosti Svazar-
mu“, je dokumentem politickým, který
má pro další rozvoj této činnosti ve
Svazarmu nesmírný význam. Poprvé
některá svazarmovská odbornost dostává
dokument, který na podkladě stranické-
ho usnesení umožňuje dlouhodobě, plá-
novitě a systematicky, v souladu s potře-
bami naší socialistické společnosti, tuto
odbornost rozvíjet. Je příznačné, že touto

odborností je letectví a parašutismus,
tedy činnosti s velkou společenskou zá-
važností, všestranně náročné a nákladné,
které byly v minulosti, právě pro tyto své
charakteristické znaky, nejednou před-
mětem mnoha rozporných názorů
a diskusí.

Při povrchním pohledu se bude jevit
doba, která uplynula mezi zadáním úkolu
a schválením dokumentu, mimořádně
dlouhá. Ve skutečnosti ovšem nešlo
o pouhé zpracování dokumentu, ale pře-
devším o ujasnění celé řady otázek a pro-
blémů s jeho tvorbou spojených. Lze říci,
že šlo o formování nového a perspektivní-
ho postavení letecké a parašutistické čin-
nosti ve Svazarmu a tím i v celé naší
společnosti. To se neobešlo bez mnoha
konzultací a jednání s ostatními spo-
lečenskými organizacemi, úřady, výrobní-
mi závody, ministerstvy i jinými organi-
zacemi, při kterých se ujašňoval jejich
vztah k letecké a parašutistické činnosti
Svazarmu, jejich potřeby, požadavky
a názory. Všechna tato jednání byla dia-
lekticky ovlivňována souběžným vnítro-
politickým a v určitém smyslu i zahraní-
ně politickým vývojem, zejména pak zá-
važnými usneseními orgánů KSČ až po
závěry XV. sjezdu. Šlo tedy o proces,
který vyústil ve zpracování dokumentu,
jenž je syntézou všech těchto ujasňujících
jednání. V jeho průběhu bylo třeba analy-
zovat dosavadní vývoj i současný stav,
abstrahovat nepodstatné. Bylo třeba ur-
čit místo letecké a parašutistické činnosti
v obsahu dokumentů, které dlouhodobě



určují činnost Svazarmu, to je v Jednotném systému branné výchovy obyvatelstva a v zákonu 73/73 Sb. o branné výchově, i její místo v samotném obsahu činnosti a organizační struktuře Svazarmu.

Koncepce staví na všem, co bylo ve vývoji letecké a parašutistické činnosti Svazarmu pozitivní, potlačuje negativní vlivy, zdůrazňuje ty celospolečenské aspekty této činnosti, které je nutné všestranně podporovat a posilovat, a stanoví mnohé, zcela nové úkoly nebo úkoly nově pojaté.

Zcela jednoznačně je v koncepci formulován požadavek naprosté nedílnosti politickovýchovné práce a odborně technické přípravy, výcviku a sportu. Tedy požadavek, který se ještě zdaleka nestal samozřejmým, i když při jeho uplatňování bylo v posledních letech dosaženo v aeroklubech Svazarmu mnoha úspěchů. Přitom nejde o jakoukoliv spojitost. Zejména pak ne o spojitost chápanou jako souběžné zajišťování výcviku a sportu s odděleně probíhající, v takovém případě zpravidla formální, politickovýchovnou činností. Politickovýchovný vliv musí přímo vyvěrat z odborné výcvikové a sportovní činnosti a nemůže zde existovat žádné dělítko. Takový je cíl. Přitom je třeba mít stále na paměti, že Svazarm je brannou společenskou organizací, a že v tomto duchu musí být orientována i politickovýchovná práce.

Dokument zdůrazňuje společenskou závažnost letecké a parašutistické činnosti a v souvislosti s její nákladností jednoznačně staví do popředí plnění celospolečenských úkolů v návaznosti na zájmovou činnost jednotlivců a skupin. V práci aeroklubů Svazarmu nemůže být tedy místo pro samoúčelné naplňování osobních zájmů jednotlivců. Veškeré naše počínání musí mít hlubší celospolečenský smysl a cíl.

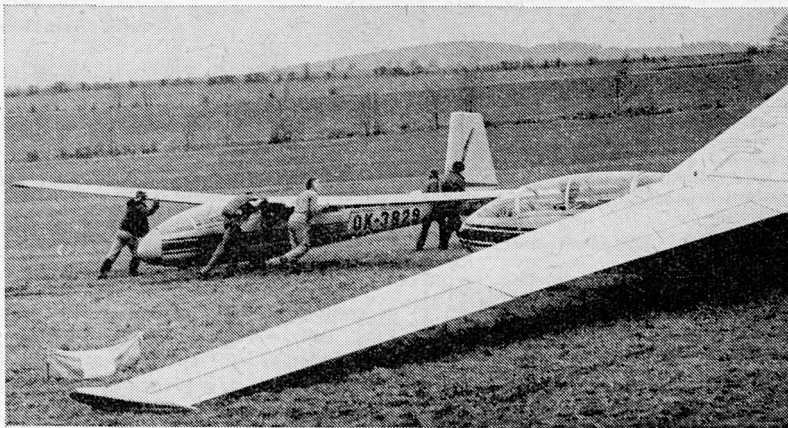
Tak jako v celém našem společenském životě, je nutné i v letecké a parašutistické činnosti, a vzhledem k její všestranné náročnosti zejména v ní, neustále zkvalitňovat a upevňovat organizačtorskou a ří-

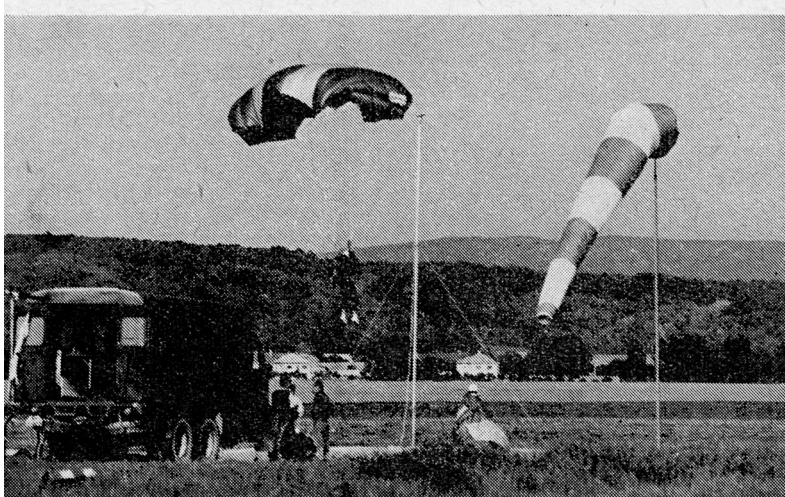
dící práci, tak jak to zdůraznil XV. sjezd KSČ. Plnění tohoto úkolu je třeba orientovat současně do několika důležitých směrů. V prvé řadě to vyžaduje upevňovat a prohlubovat centralizaci řízení, zejména v oblastech plánování, materiálně technického zabezpečení a řízení leteckého a parašutistického provozu a výcviku v celém jeho rozsahu. Na tento úkol bezprostředně navazuje požadavek důrazného upevňování provozně výcvikové

a technické kázně. To vyžaduje, v bezprostřední návaznosti na vysokou úroveň politickovýchovné práce, další prohlubování a zkvalitňování práce volených orgánů i funkcionářů odpovědných za výcvik, provoz a technické zajištění a upevňování jejich vzájemné spolupráce.

Do oblasti organizace nesporně patří i klasifikace jednotlivých aeroklubů a z toho plynoucí vybavenost i úkoly, které budou plnit. Koncepce předpokládá koncentraci některých náročnějších výcvikových úkolů do krajských a střediskových aeroklubů, které k tomu budou také materiálově a personálně vybaveny. Na druhé straně musí tyto aerokluby plánovitě zajišťovat pomoc ostatním aeroklubům svého teritoria. Jen tak lze efektivně využívat drahou leteckou a parašutistickou techniku a kvalitně plnit uložené úkoly.

Jako samozřejmý je v koncepci zakotven požadavek plnit všechny úkoly s maximální efektivností. Půjde nejen o daleko vyšší využívání letecké a parašutistické techniky a ostatního zařízení, ale také o maximálně účelné využití každého vzletu, letové hodiny a seskoku, o pečlivou údržbu techniky a její provozuschopnost, a to vše s cílem dosáhnout co největšího výchovného a výcvikového efektu. To se neobejde bez plnění požadavku na daleko vyšší organizovanost vlastního leteckého a parašutistického





Fotografie charakterizují tři základní sporty v aeroklubech: motorové a bezmotorové létání a parašutismus. O zařazení čtvrtého, létání na podvěsném kluzáku, není zatím rozhodnuto

Fotografovali: Jan Brskovský, Karel Masojídek, Aleš Stratil a J. F. Šára

výcviku, ve kterém by nemělo být místo pro časové ztráty způsobované nepřipraveností techniky, služeb, instruktorů či jinými okolnostmi, které odčerpávají funkcionářům i řadovým členům zbytečně čas a působí negativně zejména na výchovu mladých pilotů a parašutistů. S tím souvisí centralizace některých činností.

Základním předpokladem pro splnění všech úkolů jsou kádry. Na leteckém a parašutistickém úseku činnosti to platí dvojnásob. Proto koncepce stanoví jako jeden z prvořadých úkolů zkvalitňování kádrové práce v souladu s principy stranické kádrové politiky i systémem přípravy kádrů ve Svazarmu. Vzhledem k obecnému nedostatku volných pracovních sil nelze počítat s výraznějším posilováním placeného aparátu. Proto půjde především o získávání, kvalitu a přípravu volených funkcionářů a instruktorů.

Vedle uvedených i některých dalších úkolů, obecně platných principů a předpokladů správné funkce svazarmovského letectví a parašutismu, přináší koncepce některé zcela nové nebo odvozené úkoly a pohledy na tuto činnost.

Především je to, v souladu s usnesením ÚV KSČ, soustavné rozšiřování a posilování vlivu na mládež. Nejde zde o ústup od výběrovosti vlastního leteckého a parašutistického výcviku, zejména pak pro jeho vyšší stupně, ale o uplatňování některých nových forem práce s mládeží a rozšiřování těch, které se v minulosti osvědčily a dávají předpoklad ještě širšího uplatnění. Ukazuje se, že ve svazarmovském letectví a parašutismu je pro plnění tohoto úkolu daleko širší prostor, než se dosud připouštělo. Že to však vyžaduje daleko uvědomělejší a iniciativnější přístup k řešení tohoto problému a překonávání různých lokálpatriotických a skupinových zájmů.

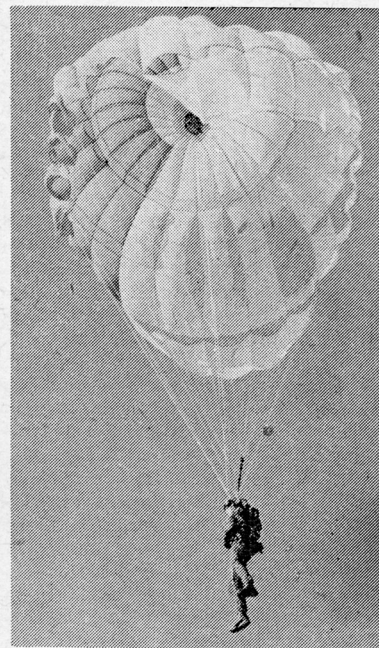
V tomto směru klade koncepce před aerokluby Svazarmu nemalé, ale zcela

konkrétní úkoly. Jestliže prošli v roce 1975 různými formami letecké a parašutistické přípravy v aeroklubech Svazarmu a jejich kroužcích 21 542 cvičenci, pak koncepce předpokládá do konce roku 1980 zvýšení tohoto počtu o plných 20 %. Projevit se to musí především v kroužcích mladých parašutistů, kde se předpokládá zvýšení o 2500, v kroužcích mladých letců o 1500 mladých lidí a v základním zájmovém parašutistickém výcviku. Tam by počet ročně vycvičených chlapců a děvčat měl vzrůst téměř o 700. Pro plnění všech těchto úkolů jsou dnes v aeroklubech Svazarmu již vytvořeny zcela reálné předpoklady a je proto pochopitelné, že nepřetržitý růst počtu cvičenců v těchto základních výcvikových formách je plánován i na období 7. a 8. pětiletého plánu.

Koncepce však současně předpokládá i rozšíření propagačně výchovného působení aeroklubů Svazarmu vně organizace s využitím všech forem, které se zde naskýtají a nabízejí, od jednorázových propagačně výchovných akcí až po trvalé patronáty, tradiční soutěžní akce pro mládež a jiné akce organizované samotnými aerokluby nebo v úzké spolupráci s jinými svazarmovskými útvary či s jinými společenskými organizacemi. Žádoucí je, aby postupně převládly formy trvalé, aby především šlo o akce, které budou mít vždy jasný politickovýchovný cíl. Jedním z rozhodujících momentů při plnění tohoto úkolu bude úzká spolupráce s organizacemi SSM a s oddíly Pionýrské organizace.

Zcela novým je v této oblasti úkol prověřit účelnost, realnost a opodstatněnost začlenění tzv. závěsného létání do činnosti svazarmovských základních organizací a v kladném případě vytvoření takových podmínek, které by při zachování vysoké bezpečnosti umožnily využít této činnosti především pro výchovu a technickou přípravu mládeže.

Zásadní změnou je nová orientace závažných úkolů na leteckém úseku plněných pro ČSLA. Vyplyvá z požadavků ČSLA zabezpečovat cestou aeroklubů Svazarmu nábor, výběr a základní letecký výcvik budoucích frekventantů Vysoké vojenské letecké školy SNP. Tímto úkolem je v podstatě nahrazován úkol cvičit záložní piloty, plněný do roku 1975. Jde ovšem o úkol mnohem odpovědnější a náročnější. Úspěšné absolvování náročného výcviku vojenského letce a pozdější aktivní služba v letectvu vyžadují od žadatelů vlastností, které nelze plně prověřit a tím méně získat byt sebnáročnější lékařskou prohlídkou a kádrovou prověrkou, vlastností, které nezaručí ani sebelepší výsledek psychotechnických testů či sebelepší známky na školním vysvědčení. Jde o morálně volní a psychické vlastnosti jako vytrvalost, houževnatost a obětavost spojené s přirozenou ochotou věnovat letectví maximum volného času. Tyto vlastnosti jsou prověřitelné pouze v náročném procesu dlouhodobého praktického leteckého výcviku uskutečňovaného v podmínkách, které současně umožňují prověřovat předpoklady nezbytné ke zvládnutí vlastní techniky pilotáže i případných složitých situací za letu. Postup-



ný výcvik v aeroklubech Svazarmu postavený na dobrovolnosti k tomu škytá nezbytné podmínky.

Důležitost tohoto úkolu plně pochopíme však teprve tehdy, když si uvědomíme, jak závažným společenským a národohospodářským ztrátám dojde při nezvládnutí výcviku ve VVLŠ SNP nebo ještě později při neschopnosti pro plnění bojových úkolů, když hodnota výcviku a používané techniky představuje milió- nové a desetimilionové částky.



Proto je tento úkol pro aerokluby Svazarmu úkolem prvořadým. Podmínkou pro jeho plnění je široký nábor mezi mládeží, pro který je třeba vytvářet předpoklady již na základních devítiletých školách. Právě zde vystupuje do popředí bezprostřední vazba na úkoly v oblasti výchovy a výcviku mládeže. Bude vyžadovat systematickou dlouhodobou práci s mladými lidmi, kteří mají předpoklad úspěšného absolvování středoškolského studia a výběr těch, kdož splňují i morálně politické, zdravotní a ostatní předpoklady. V zásadě to znamená výrazné změny ve skladbě členské základny aeroklubů, které nebudou vždy populární. Zejména bude nutné zkorrigovat důsledky neuváženého a nedostatečně kontrolovaného růstu členské základny v motorovém létání, ke kterému došlo přes četná varování v posledních letech, ještě v souvislosti s některými negativními jevy krizového období. Jde o závažný politický úkol, jehož cílem je dostat do souladu potřeby a možnosti naší společnosti v této oblasti. Jeho plnění nelze odkládat. Je však třeba plnit jej citlivě, uváženě, postupně, s přihlédnutím k potřebám úseku, využitelnosti jednotlivých pilotů a předpokladům jejich růstu i úkolům, které v organizaci svazarmovských aeroklubů plní. Optimální stav 1200 pilotů, s nímž koncepce počítá, k tomu skýtá dostatek prostoru.

V tomto procesu omlazování členské základny bychom neměli ztratit ani jednoho schopného funkcionáře, obětavého instruktora či prostého člena. Na druhé straně však bude nutné rozejít se s těmi, pro něž je létání především osobním zájmem, který nechťejí nikterak podřizovat celospolečenským zájmům.

Celospolečenským zájmům a úkolům je

třeba podřídít i úsek bezmotorového létání. Ten bude sloužit především jako široká výběrová základna pro plnění úkolů v motorovém létání. I zde tedy dojde ke změnám ve složení členské základny, především však k rychlejší obměně cvičenců, které bude nutné dosahovat zvyšováním nároků při zařazování do vyšších výcvikových kategorií. Výrazná orientace na středoškolsky vzdělanou mládež, která je nutná, má-li být plněn nábor budoucích pilotů-branců, bude na druhé straně vyžadovat zvýšenou pozornost sociálnímu složení členské základny, tedy posilování vlivu dělnické a zemědělské mládeže.

Jestliže koncepce předpokládá jisté korekce členské základny v motorovém létání, pak na druhé straně počítá se sice pozvolným, ale soustavným růstem členské základny v bezmotorovém létání. Je ovšem třeba připomenout, že se předpokládá postupný přechod plachtařského elementárního i dalšího výcviku na motorizované větrone, čímž se do značné míry smaže dělčítko mezi motorovým a bezmotorovým létáním.

Nové je v koncepci formulováno postavení parašutismu. Jde o sport, který má významnou roli v přípravě a výchově mládeže. Parašutismus bude také i nadále plnit již tradiční úkoly pro ČSLA, to je přípravu branců, záloh i žáků vojenských škol. Těmto důležitým úkolům musí odpovídat i rovnocennost postavení parašutistické činnosti v aeroklubech Svazarmu. Nejde zde jenom o materiálně technické a finanční zajištění, které je v současné době již na vysoké úrovni, ale především o novou kvalitu vztahů, aby parašutismus byl skutečně nedílnou součástí aeroklubové činnosti, aby zanikla dosud nesporně existující jistá, někde

méně, někde více výrazná separace této odbornosti. To bude vyžadovat podstatně větší podíl parašutistických funkcionářů na práci volených orgánů aeroklubů a na druhé straně bude nutné, aby tyto orgány věnovaly daleko větší pozornost problémům parašutismu.

V souladu s koncepcí rozvoje vrcholového sportu je nově pojato i řízení této oblasti letecké a parašutistické činnosti. Vyžaduje dokončení organizační výstavby středisek a základů vrcholového sportu a jejich plné využití k podstatnému zkvalitnění přípravy reprezentantů při zachování úzké součinnosti s jednotlivými odbornostmi. To mimo jiné vyžaduje i výrazné zkvalitnění a upevnění soutěžního systému a na něj vázaného systému výběru reprezentantů. Všeobecně půjde o to, aby byl umožněn rychlejší růst mladých, talentovaných sportovců, zkvalitnění jejich výběr a jejich morálně politická i odborná sportovní příprava.

Dalším důležitým aspektem je požadavek organizovaného výběru pilotů Svazarmu pro jiné provozovatele letecké činnosti, zejména Slovair. Jde o to, aby k tomuto účelu bylo využíváno především těch pilotů, kteří nebudou zařazeni ke studiu na VVLŠ SNP, ale budou i tak patřit do vysoce kvalitní kádrové základny. Proto musí mít na výběr rozhodující vliv Svazarm na podkladě vzájemně dohodnutých zásad a smluv.

Pro plnění všech úkolů zahrnutých v koncepci je nutná nezbytná materiálně technická základna. Její výstavba a rozsah jsou v tomto závažném dokumentu pevně zakotveny a odpovídají plně ukládaným úkolům. Samozřejmým předpokladem je však vysoká efektivnost při jejím využívání. Na druhé straně si však plnění těchto úkolů vyžadá mimořádné úsilí při zajišťování inovace letadlové techniky i jejích oprav. Složitost situace vyplývá v podstatě z vyčerpaných kapacit leteckého průmyslu i značně omezených možností vlastní výroby a opravárenské základny, na kterou však koncepcí klade mimořádný důraz.

Do této sféry spadá také letištní síť, její výstavba, údržba a využívání. Koncepcie v tomto směru předpokládá daleko užší vazby na ostatní provozovatele letecké činnosti a považuje je za základní podmínku zhuštění leteckého a parašutistického provozu.

Rozsah úvodníku neumožňuje ani zdaleka vyčerpat celou problematiku nově přijatých směrů a hlavních úkolů rozvoje letecké a parašutistické činnosti Svazarmu. Jde o dokument pro svazarmovské letectví a parašutismus nesmírně závažný, který vymezuje těmto činnostem pevné místo ve Svazarmu a tím i v celé naší společnosti, dává jim jasnou perspektivu a vytváří tak nezbytný předpoklad pro jejich další rozvoj. Proto nejbližším úkolem všech aeroklubových orgánů a funkcionářů bude seznámit se dokonale s jeho obsahem, správně pochopit stanovené směry rozvoje a cíle a neprodleně, v úzké spolupráci s ostatními svazarmovskými orgány, vytvářet podmínky pro plnění stanovených úkolů. ■

(pozn.aut.: Není mým úkolem polemizovat o jednotlivých kapitolách a závěrech „koncepce“ a ani ji hodnotit. Přináším pouze svědectví doby, proto si nedovolím vytrhovat jednotlivé myšlenky z kontextu. Z toho důvodu čtenáři předkládám plná znění materiálů uveřejňovaných v leteckém časopise L+K.)

KONCEPCE. To slovo se stalo jedním strašákem, druhým nadějí. Jakkoli však význam přijaté nové koncepce leteckých sportů ve Svazarmu vyzníval optimisticky, nedalo se popřít, že orgány Svazarmu hledaly cestu, jak vybědnat z nelichotivé situace, která spočívala ve skutečnosti, že „státní“ peníze na letecké sporty nebyly k mání v potřebném rozsahu. Svazarmovské letectví začalo být „stranou a vládou“ bráno pouze jako prostředek získávání a výcviků studentů VVLŠ v Košicích, případně jiných vojenských škol, a branců pro výsadkové vojsko. Sportovní letectví a parašutismus se tak stalo více méně okrajovou záležitostí.

Členové Východočeského aeroklubu Podhořany se vzpomínkou na začátek loňského roku žili v očekávání zimního provozu. Podporovala je v tom i skutečnost, že náčelník letiště začal rozesílat tzv. „Informátor“. V něm zval všechny piloty k návštěvám letiště a svým osobitým způsobem informoval o nových skutečnostech vycházejících z „Koncepce“

Toho roku byly podmínky k zimnímu létání ideální. Nastaly slunečné dny, vzletové dráhy byly dostatečně umrzlé a na letišti bylo tou dobou asi 15 cm prašanu. Žel, v tu dobu platil zákaz provozu vydaný náčelníkem VČKA, a tak když „klatba“ s koncem ledna skončila a bylo možno začít s létáním, jezdilo o víkendech na letiště docela dost nadšenců v očekávání zimních leteckých zážitků.

únor 1977

Však stalo se téměř pravidlem, že ráno náčelník rozdělil přítomným nejružnější práce a odjel svým Trabantem do Čáslavi, údajně do sauny. A tak ti, co celí dychtiví po létání přijížděli s nadějí na letiště, trávili dobu povětšinou údržbou techniky a mobiliáře nebo u Franců. Příště se už vzletnými slovy v „Informátoru“ napálit nedali. Vršovský totiž trpěl fixní představou, že bez jeho osobní přítomnosti není možno provoz zahájit a nikdo si mu netroufl v tom odporovat. Tak se nelétalo a i ti největší nadšenci potom přijížděli na letiště velmi sporadicky.

V Radě aeroklubu došlo oproti minulým časům k určitým změnám. Předsednictví plachtařského odboru se ujal instruktor Jaroslav Merc, post technika obsadil Ota Hovorka st., úmrtím Zdeňka Nohela byla zrušena komise propagační a tato kompetence přešla na komisi politicko-výchovnou, v jejímž čele stála Naděžda Vršovská.

Stěžejním bodem následujících schůzí Rady byla příprava Výroční členské schůze. Termín byl stanoven, jak bylo již uvedeno na 26.3.1977, ale rozhodovalo se, zda se VČS uskuteční jako tradičně v Pardubicích, či zda by nebylo příhodnější schůzi svolat na letiště, aby se předseda OV Svazarmu Chrudim seznámil blíže s podmínkami práce aeroklubu. Tato myšlenka dostala zelenou a v důsledku toho byla brigádnická činnost směřována ke zkulturnění učebny. Byl vystěhován pingpongový stůl, u nějž svého času probíhaly nelítostné sportovní souboje, učebna byla vymalována a řádně vybavena budovatelskými hesly, též se nakoupily nové stoly a židle, okna dostala nové závěsy. Předěl mezi učebnou a klubovnou byl vybaven shrnovací zástěnou.

Rada, mimo jiné, řešila i žádosti plachtařských instruktorů Josefa Tichého st. a Vladimíra Klínského o přezkum rozhodnutí svazarmovských orgánů k vysloveným zákazům létání z roku 1973. Členy Rady byl vysloven souhlas k zahájení řízení s nadějí, že OV Svazarmu v Chrudimi se k jejich žádostem postaví nezaujatě a nestranně. Proto oba jmenovaní podstoupili „kádrové kolečko“. Z oné doby se zachoval posudek zaměstnavatele na Josefa

Tichého st., který doplnil jeho kádrové materiály postoupené prostřednictvím OV Svazarmu Chrudim kádrové komisi KV Svazarmu v Hradci Králové:



VÝZKUMNÝ ÚSTAV ORGANICKÝCH SYNTÉZ
PARDUBICE - RYBITVÍ

PSČ 532 18

Doporučeně

Východočeský aeroklub SVAZARMU ČSR

k rukám s.E.Vršovského

538 41 Podhořany

u Ronova n.Doubravou

Váš dopis značky - ze dne

(Uveďte v odpovědi)
Naše značka

Vytizuje - linka

Pardubice - Rybitví

Věc

11/861/Vř

Vojířová 2545

16.února 1977

Josef T i c h ý , narozen 26.8.1926

Na základě Vašeho dopisu 89/76/Vř ze dne 15.12.1976 zasíláme Vám hodnocení na shora uvedeného zaměstnance našeho ústavu.

S. Josef T i c h ý pracuje v našem ústavu v oddělení Automatizace od roku 1952. V průběhu svého zaměstnání v ústavu si dalším studiem zvýšil svoji kvalifikaci; získal výuční list zámečnicka a mechanika a obě tyto profese využívá při své denní práci.

Po pracovní stránce hodnotíme s. Tichého velmi dobře. Uložené úkoly plní ochotně, svědomitě, s pracovním zaujetím pro novou techniku. Aktivně se zapojil do zlepšovatelského hnutí a podal několik dobrých zlepšovacích návrhů. Podal též dvě přihlášky vynálezu, na které byla udělena autorská osvědčení. Každý rok uzavírá hodnotné sociálnětiskové závazky.

Do roku 1969 byl členem KSČ, v dubnu 1969 na vlastní žádost z řad KSČ vystoupil. Před rokem 1968 často zaujímal kritická stanoviska k hospodářské a politické situaci. Vývoj v roce 1968 přivítal v domnění, že přinese zlepšení v politickém i hospodářském životě. Později, když se přesvědčil, že politické vedení v čele s Dubčekem je slabé a nedůsledné, byl zklamán. Pozdější vývoj ve straně, směřující ke konsolidaci politických i hospodářských poměrů dobře nepochopil a z KSČ vystoupil. Když byl po prověrkách ve Svazarmu v r. 1973 zbaven možnosti bezmotorového létání, nesl to jako osobní křivdu, se kterou se dlouho nemohl vyrovnat. Pracoval v Aeroklubu od r. 1945 a instruktorské činnosti věnoval veškerý svůj volný čas.

Soudruh Tichý souhlasí s principy socialismu a uznává proletářský internacionalismus. Vstup spojeneckých vojsk na naše území uznává za nutný s ohledem na tehdejší politickou situaci. Vztah k SSSR a zemím socialistického tábora má kladný. Od roku 1969 do roku 1973 pracoval v komisi národního pojištění ZV ROH ve VÚOS. V letech 1971 - 1972 vedl pionýrský modelářský kroužek na ZDS ve Stankově ulici v Pardubicích.

Jeho povahovým rysem je, že ve svém vystupování nebývá někdy dostatečně kritický, dá se i vyprovokovat a nesoudí pak skutečnosti s náležitou rozvahou. Je-li za nevhodné vystoupení kritizován, uzná svou chybu a slíbí nápravu. Pokud je nám známo, žije spóraderým rodným životem.

Hodnocení bylo projednáno a schváleno v ZO KSČ 27.1.1977 a v ZV ROH 14.2.1977.

Výzkumný ústav organických syntéz

Pardubice-Rybitví

Albert B a f r i

vedoucí kádrového

a personál. úseku

Telefon Pardubice 492 — Telegramy Výzkum Rybitví — Dálnopis Pardubice 19222, 19223 - Výzkum

O materiálně technickém zabezpečení sportovního letectví ještě bude dál řeč, přesto byly informace o vývoji a výrobě nového výkonného kluzáku, který by měl nahradit dosluhující VT-16 a VT-116 velmi skoupé, viz následující noticka v L+K:

28.února 1977



▲ (L + K) *Koncem loňského roku byly v choceňském Orličanu zahájeny letové zkoušky prototypu nového československého větroně VSO-10. Vzhledem k tomu, že nám nebyl během stavby prototypu umožněn vstup do závodu a že jsme nedostali pozvání ani na oficiální zahájení letových zkoušek, nemůžeme vám zatím sdělit další podrobnosti*

(L+K č.5/1977)

19.března 1977

Ti, kdo opět celkem pravidelně o víkendech přijížděli na letiště, se konečně dočkali! Nastal kýženě očekávaný první letový den tohoto roku, navijákový provoz s Blaníky OK-3841 a OK-9848. Na rozkazu před létáním stála dvacítká pilotů, ale povinné opakovací lety si ten den odlétali zejména jen instruktoři.



*zleva: v pozadí Vlastislav Štrych, v kabině Stanislav Kužela, přihlíží Jiří Hájek;
Nový Dvůr, 19.3.1977*

Prvou novinkou leteckého výcviku, kterou s sebou „koncepce“ přinesla, bylo zavedení nové osnovy bezmotorového i motorového výcviku:

PŘEHLED VÝCVIKOVÝCH OSNOV – BEZMOTOROVÉ LETÁNÍ (informativně)			
Cis. cv.	Obsah cvičení	Cis. cv.	Obsah cvičení
	ZÁKLADNÍ VÝCVIK	51.	Přístroje v nezakryté kabině
1.	Seznamovací let	52.	Přímočary let podle přístroje
2.	Přímočary let	53.	Zatačky podle přístroje
3.	Zatačky do 30°	54.	Hadovitý let podle přístroje
4.	Vzlet navijákem, okruh, přistání	55.	Přímočary let s dodržováním kurzu
6 X	Přerušení tahu, visící lano	56.	Zatačky do stanovených kurzů
7 X	Opravy vadných přistání	57.	Zatačky o větší výchylce rudičky
5 X	Skluzy, pády, ostré zatačky	58.	Vybírání zataček do stanovených kurzů
8.	Vývrtky	59.	Vybírání ostrých zataček, pádu
9.	Opakovací lety po okruhu	60.	Vybírání vývrtek a spirál podle příst.
10.	Přezkoušení před prvním solo letem	61.	Ustředování podle přístroje
11.	Samostatné a kontrolní lety	62.	Let po trati s dodržem času
12.	Aerovlek, sestup, skluzy, zatačky, pády	63.	Zdokonalování TP podle přístroje
13.	Přezkoušení před prvním solo aerovlekem	64.	Závěrečné přezkoušení
14.	Samostatné aerovleky		
15.	Závěrečný přezkoušecí let	65.	
	POKRAČOVACÍ A SPORTOVNÍ VÝCVIK	až	Výcvik akrobatického létání
16.	Let po okruhu	79.	
17.	Okruh se zakrytými přístroji		
18.	Okruh s mimořádnými případy	80.	
19.	Přistání s bočním větrem	až	Skupinová slétanost
20.	Přistání se zadním větrem	84.	
21.	Skluzy do 25 metrů		
22.	Vývrtky, pády, ostré zatačky	85.	Víceveleky
23.	Nácvik přistání do omezeného prostoru	86.	
24.	Vyhledávání a ustředování	až	Přeškolení na nové typy kluzáků
25.	Dlouhodobé termické lety	94.	
26.	Navigační termický let		
27.	Přelet 50 km	86.	Seznamovací let
28.	Lety pro získání podmínek pro FAI D	87.	Zdokonalovací lety po okruhu
29.	Průběžná přistání do omezeného prost.	88.	Nácvik pádu a vývrtky
30.	Opakovací termické lety	89.	Přistání do omezeného prostoru
31.	Let po okruhu		
32.	Okruh se zakrytými přístroji		Pro dvousedadlový kluzák:
33.	Okruh s mimořádnými případy	90.	Seznamovací let
34.	Přistání se stranovým větrem	91.	Zdokonalovací lety po okruhu
35.	Přistání se zadním větrem	92.	Nácvik pádu a vývrtky
36.	Skluz do 25 m	93.	Přistání do omezeného prostoru
37.	Vývrtky, pády a ostr. zatačky	94.	Zdokonalovací lety
38.	100 km cílový přelet		
39.	100 km trojúhelník		Výcvik instruktora:
40.	100 km cíl s návratem	95.	Seznamovací let
41.	200 km cíl, trojúhelník, návrat	96.	Přímočary let
42.	300 km cíl, trojúhelník, návrat	97.	Zatačky do náklonu 30°
43.	500 km přelet – převýšení 3000–5000 m	98.	Vzlet za navijákem, okruh, přistání
44.	Přelet 750 nebo 1000 km, rekordy	99.	Základní přerušení tahu navijáku
45.	Průběžná přistání do omez. prostoru	100.	Opravy vadných přistání
46.	Opakovací termický let	101.	Nácvik skluzu, pádu, ostrých zataček
47.	Let nad svahem	102.	Nácvik vývrtky
48.	Zdokonalovací lety nad svahem	103.	Opakovací lety po okruhu
		104.	Přezkoušecí let po okruhu
49.	Let v dlouhé vlně	105.	Samostatné lety po okruhu
50.	Zdokonalovací lety ve vlně	106.	Sestup, vývrtky, pády, ostré zatačky
		107.	Samostatné lety do prostoru
		108.	Závěrečné přezkoušení instruktora
		109.	Závěrečné P instruktora na navijáku

PŘEHLED VÝCVIKOVÝCH OSNOV – MOTOROVÉ LÉTÁNÍ (informativně)

Čís. cv.	Obsah cvičení	Čís. cv.	Obsah cvičení
	ZÁKLADNÍ VÝCVIK	52P	Přezkoušení po okruhu
1.	Seznamovací let	53.	Solo po okruhu v noci
2.	Základní prvky TP	54.	Solo prostor – jednoduchá TP
3.	Zatáčky, spirály, skluzy, bezp. rychlost		
4.	Odhad výšky vyrovnání a výdrže	55.	Radionavigace – ARK, zatáčky
5.	Okruh, opravy chyb při přistání	56.	Sestupy na 2 NDB (1 NDB)
6.	Přistání na kola, vylučování větru	57.	Sestup na zeměrovač a radar
7.	Zatáčky 60°, minim. rychl., pády	58.	Přelety po LC s příst. na stát. let.
8.	Okruh – zakryt. rychloměr, výškoměr		
9.	Zdokonalovací okruhy, vysazení mot.	59.	
10P	Přezkoušení před prvním solo	až	Výcvik IFR
11.	Samostatný let po okruhu	73.	
12.	Kontrolní lety po okruhu		
13.	Solo okruhy		
14.	Prostor – vývrtky, pády, minim. rychl.		
15.	Solo okruhy a prostor		
16.	Cvičné a solo lety do prostoru		
17.	Přístroje – odkrytá kabina		
			Výcvik instruktorů:
18.	Nácvik srovnávací orientace	74.	Prostor – seznámení s instr. sedadlem
19.	Navig. lety 300 a 500 m	75.	Okruhy
20.	Přelety ve výšce 300 m	76.	Jednoduchá TP, minim. rychl., vývrtky, pády
21P	Přezkoušení lety navig.	77.	Solo lety po okruhu
22.	Solo navig. lety 300 a 500 m	78.	Solo prostor, TP, vývrtky, pády
23.	Přelety 300 m solo	79.	TP a let po okruhu 100 m
		80.	Navigační 100 – 300 m
	POKRAČOVACÍ A ZDOKONALOVACÍ	81.	Skupinová sestava dvojic
25.	Nácvik jednoduché pilotáže	82.	Solo skupiny sestava dvojic
26.	Okruhy	83.	Nácvik vyšší pilotáže
27.	Cvičné a solo po okruhu = 100 m	84.	Prostor – TP v noci
28.	Prostor 100 – 200 m	85.	Lety po okruhu
29.	Kontrolní navigační 300 m	86.	Jednoduchá TP, minim. bezp. rychlost
30.	Solo navigační 300 m	87P	Přezkoušení prostor, okruh v noci
31.	Solo navig. s přistáním na cizím let.	88.	Seznámení s dvoumot. letounem – den, noc
32.	Cvičné navig. 200 – 100 m	89.	Cvičné okruhy – den, noc
33.	Přezkoušení z navig. – 100 m	90P	Přezkoušení z letu po okruhu – den, noc
34.	Solo navig. 100 – 200 m	91.	Seznámení s novým typem – den, noc
35.	Slétanost v roji	92.	Lety po okruhu – den, noc
36.	Okruhy v sestavě dvojic	93P	Přezkoušení po okruhu – den, noc
37.	Solo prostor – v roji		
38.	Dvojice 200 – 100 m		
39.	Solo navigační – dvojice		
40.	Přístroje v zakryté kabině		
41.	Přístroje v zakryté kabině		
42.	Lety s nácv. jednoduché TP, min. rychl.		
43.	Navig. lety v letových hladinách		
			Přeškolení pilotů na nové typy
44.	Zatáčky, střemhlavé pády, vývrtky	94.	Seznámení s dvoumotorovým let. – den, noc
45.	Souvraty, přemety, výkruty	95.	Lety po okruhu – den, noc
46.	Výkruty, zvraty, souvraty, překruty	96.	Prostor – let na 1 motor
47.	Vyšší TP – spojování prvků	97.	Okruh s příst. na jeden motor
48P	Přezkoušení z vyšší pilotáže	98P	Přezkoušení po okruhu a v prostoru
		99.	Solo lety po okruhu – den, noc
49.	Prostor v noci	100.	Solo prostor – den, noc
50.	Zatáčky, přechody, minim. bezp. – v noci	101.	Seznámení s jednomot. letounem – den, noc
51.	Okruhy v noci	102.	Lety po okruhu – den, noc
		103P	Přezkoušení po okruhu, v prostoru
		104.	Solo po okruhu
		105.	Solo do prostoru
		106.	
		až	Výcvik vlekařů a vysazovačů
		115.	
		116.	
		až	Výcvik vysoké pilotáže
		121.	

Rada VČKA vydala pro všechny aerokluby ve své kompetenci rozpracovaný dokument „Směry a úkoly dalšího rozvoje letectví a parašutismu ve Svazarmu“ z něhož vyplynulo, že pro aglomeraci Pardubice-Chrudim se střediskovým aeroklubem stala Chrudim. Tím pádem se veškerý provoz motorového létání přenesl do Chrudimi a výcvik se týkal výhradně zájmové skupiny branců vybraných pro studium na VVLŠ.

Uchazeči výcviku létání na bezmotorových letadlech byli tímto výnosem selektováni do skupin s odstupňovaným zájmovým určením:

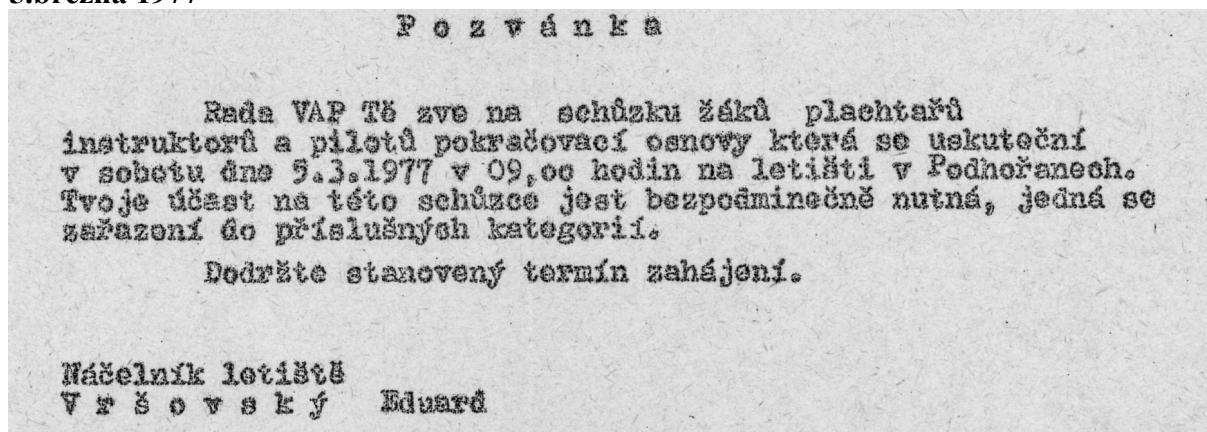
- skupinu I./a tvořila mládež ve věku 14-18 let studující střední školy s maturitou; byla to skupina prioritní a ve výcviku upřednostněná s vizí pokračování v leteckém výcviku na motorových letounech a studiu na VVLŠ
- skupinu I./b tvořila mládež ve věku 14-18 připravující se k výkonu dělnických povolání
- skupinu I./c tvořili ostatní zájemci ve věku 19-25 let
- skupinu I./d tvořili zájemci nad 25 let (ostatní „plebs“ - výjimka z věku)

Bylo stanoveno, že žákovský průkaz pro bezmotorové (i motorové) létání bude vystaven na dobu platnosti dvou roků s tím, že nedokončí-li ve stanovené době žák základní výcvik pilotní zkouškou, bude z dalšího výcviku automaticky vyloučen.

Skupinu II. tvořili piloti pokračovacího výcviku, skupinu III. piloti sportovci (splněné podmínky „stř.C“)

Dalším důsledkem přijetí „konceptu“ byla snaha snížení počtu pilotů ve Východočeském kraji a to u motorových pilotů z 200 na 180, u pilotů plachtařů z 924 na 806!

5.března 1977



(Ze vzpomínek Tomáše Hlobila)

„Pro nás, nové žáky, to byl slavnostní den. Mnozí jsme byli na letišti poprvé, takže jsme na vše koukali jak čerstvě vyorané myši. Mě bylo sedmadvacet, byl jsem z žáků zdaleka nejstarší, ale přiznám, že jsem byl stejně tak vyjukáný jako ti patnáctiletí. Kolem noví lidé, spousta věcí, které jsme znali jen teoreticky nebo viděli poprvé. Z kroužku teoretické přípravy, který se každý čtvrtek konal od září minulého roku, jsme se znali jen s Honzou Juračkou, který nás učil aerodynamiku a mechaniku letu, Vladimírem Klínským, který velmi zajímavým a uchopitelným způsobem nás učil základy meteorologie, Otou Hovorkou st., ten fundovaně přednášel stavbu letadel a přístroje, Jardou Poskočilem, jehož doménou byla letecká navigace a pochopitelně s náčelníkem letiště Eduardem Vršovským, svérázným expertem na letecký předpis, který na nás zprvu působil příznivým dojmem boдрého a rovného člověka.

Do kurzu teoretické přípravy nás zpočátku chodilo hodně, asi kolem dvaceti, ale časem řady řídly a po prověrkách nás zbylo deset. Ale i tak to bylo poměrně velké číslo.

Prověrky - to byl fenomén, který mnohým změnil život. Alespoň mně určitě. Moje první, poněkud úsměvná historka se váže k době, kdy příslušné úřady lustrovaly člověka v místě jeho bydliště. I stalo se, byl to jeden studený prosincový podvečer, kdy jsem přijel z práce domů. U vchodu, zimou zkrehlý, nejistě přešlapoval obrýlený pochůzkář VB a studoval bytové zvonky. Slušnost mi nedala, policajta jsem pozdravil a ptám se: 'Hledáte někoho?' Otočil se na mě zaměřenými čočkami a povídá: 'Hledám pana Hlobila. Bydlí tady? Znáte ho? Von totiž chce létat a já ho musím prověřit.' V hlavě mi výstražně zašrotovalo. Přemýšlel jsem, zda se

mu nepředstavit, ale od policajtů vždycky raději dál, a tak jsem zachoval inkognito. 'Jo, znám ho', odpovídám. 'A je to slušnej člověk?', ptá se rameno spravedlnosti. Povídám: 'Jo, jo, slušnej člověk! Chodí do práce, má manželku a dvě děti. Ty choděj čistě oblikaný a na chodbě každýho hezky pozdravěj!' Strážník olízl ingoustovku a něco si nasmolil do notýsku. 'Tak vám pěkně děkuju a nashledanou!', otočil se na podpatku a odpochodoval.

Ta druhá historka už taková sranda nebyla. Do práce mi zavolal předseda KV Svazarmu v Hradci Královém plk. Paukert. Já byl v té době zaměstnán jako metodik OV ČSTV, takže jsme se profesně znali. 'Všeho nech a hned přijed' sem ke mně do Hradce. Jde o to tvoje lítání!'. No, hrklo ve mně jak ve starých pendlovkách, všeho jsem nechal, v práci si vzal náhradní volno a asi za hodinu jsem Paukertovi zaťukal na dveře kanceláře. 'Vem místo,' dí Paukert a ukazuje na volnou židli u svého pracovního stolu, na kterém leží asi dvoucentimetrový fascikl s mým jménem a datem narození. Začínám tušit něco velmi nepříjemného, tady zřejmě půjde z tlustejch do tenkejch!

Začal s rukou položenou na deskách: 'Nemysli si, že o tobě nic nevíme. Všechno víme! Že jsi v realizačním týmu reprezentace ČSSR ve vodním lyžování, že máš mezinárodní licenci, že jezdíš ven, že jsi začal dálkově studovat FTVS, všechno víme! I o tom tvým mladistvým průseru s tramvají a žeš v devětašedesátém strhával ve Švermovce sovětský vlajky! Všechno víme! Ale jestli chceš hochu i lítat, tak podepiš tohle!' A položil přede mě přihlášku kandidáta KSČ. 'Nechci slyšet ani slovo o tom, že seš nezralej a nezkušený, na to seš už dost starej! Podepiš a budeš lítat, a když nepodepíšeš, tak věř, že i to ostatní půjde do kopru!'

Byl to hrubý nátlak a zjevná hrozba. Nebylo pro mě jiné řešení, podepsal jsem. "

26.března 1977

Tuto sobotu se na letišti sešla dlouho očekávaná Výroční členská schůze VAP. Účast byla nebývalá, všichni byli zvědaví, jak nová „Koncepce“ ovlivní chod aeroklubu. Někteří se optimisticky domnívali, že dojde i k personálním změnám. Proslýchalo se totiž, že převodem aeroklubu z Pardubic do Chrudimi by mělo dojít i k novým volbám Rady a jmenování nového náčelníka. Ten měl být nahrazen některým z vrcholných funkcionářů aeroklubu Chrudim, údajně proto, aby Vršovský se mohl naplno věnovat práci ředitele závodu Modela č.16.

Nestalo se ani jedno, ani druhé a bylo jasné, že ona zavádějící informace byla vypuštěna záměrně jen z toho důvodu, aby se upevnilo postavení Křištofa a Vršovského v dosavadních funkcích. To ve svém referátu potvrdil i host VČS - předseda OV Svazarmu v Chrudimi.

Průběh samotné schůze tedy nepřinesl nic převratného, zprávy předsedy Rady VAP i ostatních funkcionářů nikterak nevybočily z modelu let minulých.



Zleva: Eduard Vršovský, Milan Poskočil, Jaroslav Poskočil, Teofil Držik, Naděžda Vršovská;
Nový Dvůr, 26.března 1977

Náčelník letiště Vršovský při této příležitosti vypracoval hodnocení instruktorského sboru:

**Stav na úseku instruktorského sboru Východočeského aeroklubu
Svazarmu P o d h o ř a n y ku konci výcvikového roku 1976.**

Aeroklub Podhořany má ve svém kolektivu poměrně mladý instruktorský sbor. Starší soudruzi předávají zkušenosti jak z výcviku žáků tak z politickovýchovné práce, která jest nedílnou součástí výchovy leteckého dorostu který se v aeroklubu sdružuje.

Můžeme proto charakterisovat celkovou činnost instruktorů našeho AK Takto :

B e d n á ř Karel narozen 1951 bytem Pardubice ^{Ma}akarenkovo náměstí 2444 létá jako instruktor bezmotorových letadel od roku 1974. Jest bezpartijní, člen SSM, dělnického původu, sám pracuje jako frézař n.p. Tesla Pardubice. V instruktorské práci se osvědčil jako velmi dobrý organisátor s kladným postojem vůdčí svým svěřencům.

H á j e k Jiří narozen 1950 instruktor našeho AK od roku 1974. Bydlí v Třemošnici 219. Jest členem KSČ zaměstnán ve Státním statku Heřmanův Městec jako traktorista. Jest zapojen v politické práci na statku jako předseda ZO KSČ. Pochází z dělnické rodiny sám jako dělník hájí zájmy dělnické třídy. Při výchově ~~mládeže~~ mládeže musí být s. Hájek více důsledný a náročný. Jinak má všechny předpoklady pracovat jako vychovatel mládeže. Jako instruktor nalétal v roce 1976 45,25 hodin na větroních.

H á j e k Vladimír narozen 1948 bytem Podhořany 5. Patří do střední generace našeho instruktorského sboru. Jest bezpartijní člen ROH, jako instruktor ve výcviku pokračovacího dosahuje průměrných výsledků. V poslední době se věnuje technickému stavu leteckého materiálu. V roce 1976 nalétal jako instruktor 50,18 hodin. Má dobré zkušenosti ve sportovním výcviku. Půjde i v budoucnu o to aby svoje znalosti stále prohluboval a předával svoje zkušenosti mládeži. Pracuje v podniku Modela Podhořany.

K a l h o u s Václav narozen 1948 bytem Třemošnice 219. Jest instruktorem od roku 1974. Ve výcviku nedosahoval výrazných úspěchů. V roce 1976 se létání nezúčastňoval údajně pro zaneprázdnění- večerního studia. Jest bezpartijní, člen ROH. Truhlářský dělník, pracuje v n.p. Kevolis. V roce 1977 se bude muset s. Kalhaus vyjádřit zda bude v let. činnosti pokračovat či ne.

M i k l á š Tomáš 1945, bytem Pardubice Sluneční 303, jest vojenským pilotem stíhačem, Vaeroklubu pracuje jako instruktor řadu let. Jest reprezentantem AK Podhořany ve výkonném plachtění v rámci VČKA jest v první polovině závodníků. Jest členem SSM na letišti příkladným pracovníkem. Vede sportovní evidenci v našem AK V roce 1976 se pro zastavení let. činnosti jako voják nezúčastnil. V roce 1977 bude však v činnosti instruktora pokračovat. Má velmi vysoké teoretické znalosti, zejména aerodynamiky a mechaniky letu.

M e r c l Jaroslav 1948, bytem Přelouč, pracuje v podniku UV Svazarmu Modela Praha záved Aerokeu Podhořany jako soustružník. Jest bezpartijní, střední generace instruktorského sboru, jako instruktor vychoval řadu dobrých plachtařů, nyní se věnuje pokračovacímu výcviku, kde dosahuje dobrých výsledků. Jako instruktor nalétal v roce 1976 33,14 hodin. Sám jest velmi dobrým výkonným plachtařem. Má všechny předpoklady pracovat jako instruktor i nadále.

P e s k e č i l Milan 1953, bytem Pardubice Jungmanova 759.

2./

Jest bezpartijním, pracuje jako dispečer výroby v n.p. TMS Pardubice. Je členem ROH. Má velmi dobrý vztah ke kolektivu s vysokým přehledem k osobní a kolektivní odpovědnosti. Jest na jeho osobu absolutní spolehnutí. Má velmi dobré organizační schopnosti. Patří mezi nejmladší instruktory našeho AK. Instruktor ský kurs v ULPS Vrchlabí absolvoval v roce 1976 napodzim s výtečným prospěchem. Pro rok 1977 počítáme s jeho zařazením jako instruktor základního plchtařského výcviku. V roce 1976 nalétal 25,15 hodin na větroních.

Š t r y c h Vlastimlav, nar. 1926 patří k dříve narozeným instruktorům. Létání dal všechen svůj volný čas. Jest zaměstnán jako svařeč v n.p. Pozemní stavby- stavomentáže Pardubice, bydlí v Popkovicích 39. Jest bezpartijní, člen ROH. Má kladný vztah k našemu zřízení a jeho vztah k mládeži jest stále velmi dobrý. Patří mezi dobré instruktory. V posledních letech byl nemocen nyní však jeho zdravotní stav jest již dobrý. V roce 1976 nalétal jako instruktor 9,14 hodin. Létá jako instruktor sportovního výcviku. Sám dosahuje stále dobré sportovní výkonnosti. Pro rok 1977 se počítá s využitím s. Štrycha jako instruktor sportovního výcviku.

Vinopalová Václava 1948 bytem Nemošice 73. V současné době jest na mateřské dovolené. Hodlá po odchvání dětí opět se zapojit do letecké činnosti v našem AK.

V r š o v s k á Naděžda, nar. 1924, bytem Podhořany 110, jest členem KSČ, členkou MNV Podhořany, členkou PVK při OV Svazarmu v Pardubicích a předsedou PVK našeho AK. Jest v jednání nekompromisní a pod jejím vedením dosahuje PVK dobrých výsledků. Na úseku leteckém jest stále velmi dobrou pilotkou a při instruktorské činnosti se věnuje sportovnímu létání. Vede družstvo sportovců kteří dosahují dobrých sportovních výsledků. Jako instrukterka nalétala v roce 1976 41,29, v roce 1975 78,- leteckých hodin. Svoje získané zkušenosti velmi účinně předává mladším sportovcům. Předpokládáme, že bude v této činnosti pokračovat i v roce 1977.

V r š o v s k ý Eduard, nar. 1929, bytem Podhořany 110, jest členem ROH a KSČ, je dlouholetým funkcionářem v organizaci KSČ, zapojen do veřejné činnosti v MNV Podhořany jako aktivista, člen kulturní a školské komise. Jest jedním ze zakládajících členů Svazarmu, držitel nejvyššího svazarmovského vyznamenání. Na leteckém úseku pracuje řadu let jako náčelník letiště. Pod jeho odborným vedením dosahuje aeroklub Podhořany dobrých výsledků zejména pokud jde o plnění hlavních branných úkolů. Jest prvním instruktorem který AK Podhořany měl. Stále se věnuje instruktorské činnosti což jest jeho hlavním posláním. Létá bezmotorově i motorově má kvalifikaci leteckého inspektora.

Záveský Milan nar. 1950, bytem Svítkev 696, jest jedním z nejmladších instruktorů. V roce 1976 cvičil poprvé družstvo žáků plachtařů. Po počátečních obtížích, se z něho stává odpovědný instruktor. Odpovědnost za žáka, letoun a za sebe jest nezbytná vlastnost každého instruktora. Jest zapojen do výcviku mladých adeptů v kroužku teorie, jako ostatně většina našich instruktorů. Jest bezpartijním, pracuje jako elektro mechanik na úseku ČSD v Pardubicích. Svoje znalosti si prohlubuje studiem večerní průmyslové školy. Patří mezi dobré členy aeroklubu ze kterých by v budoucnu měli vyrůst dobří funkcionáři AK. s. Záveský nalétal v roce 1976 jako instruktor 41,30 hodin.

P a u š o v á Jindra 1925, bytem Přelouč ubytovna n.p. Škoda Plzeň. Jest bzpartijní, členka ROH. Pracuje v letectví od roku 1945 v roce 1946 se stala instruktorkou. Jest držitelkou mnoha československých rekordů v bezmotorovém létání. Jest ZMS a mnohonásobná reprezentantka ČSSR v plachtění. Několikrát byla mistre ČSSR v plachtění žen. V naší republice jest nejstarší plachtařskou i instruktorskou. Jest zaměstnána na výstavbě Chvaletické elektrárny jako jeřábnice. s. Paušovou známe velmi dobře jednak proto, že naušil v roce 1945 létat náčelníka aeroklubu s. Vršovského, dále ze stálých sportovních styků. Jejím mateřským aeroklubem jest Raná u Leleunu. Bude však alespoň 4-5 let zaměstnána na elektrárně v e Chvaleticích. Počítáme se s. Paušovou jako instruktorkou sportovního výcviku v našem AK pro rok 1977.

Š p r o j c a r o v á Dagmar, nar. 1945, bytem Skuteč V. Nováka 390. Létá na letišti v Podhořanech jako pilot motorových letadel. Jest instruktorkou pilotkou motorových letadel. Pro rok 1977 počítá AK s jejím zařazením jako instr. pro výcvik pilotních žáků pro VVLU SNP v Košicích. Jest zaměstnána v n.p. Východočeské plynárny jako dělnice, jest členkou ROH bzpartijní.

D r ž í k Teofil nar. 3.2.1943 bytem Čáslav J. z Poděbrad 1143 je bzpartijní, příslušník vojenského letectva, létá na let. v Podhořanech jako pilot motorových letadel, jest instruktorem motorového létání. Pro rok 1977 počítáme jako instruktorem který by doplňoval práci stálého sboru instruktorů v motorovém výcviku, zejména na úseku výcviku pilotních žáků určených pro VVLU SNP Košice.

Rezber instruktorů které má AK podhořany pro rok 1977 k dispozici pro svoji rzsáhlou činnost. V průběhu roku 1977 ve druhé polovině bude nutné zařadit do výcviku instruktorů další ho jednoho nebo dva plachtařské instruktory, kteří by nahrazovali dosud nutné staré instruktory.

Náčelník letiště
V r š o v s k ý Eduard

předseda rady aeroklubu
K r i š t o f Josef



(pozn.aut.: Toto hodnocení práce instruktorů tak úplně pravdě neodpovídalo, a to zejména v případě samotného Vršovského, který o sobě v tomto materiálu prohlašuje, že je historicky prvním plachtařským instruktorem VAP, což pravdou není, zrovna tak, jako tvrzení, že je leteckým inspektorem. Pravdou je, že v bezmotorovém létání měl kvalifikaci instruktora až od r.1952 a o mnoho let později (1978) i kvalifikaci aktivistického inspektora. V motorovém létání měl kvalifikaci pouze pomocného instruktora (nebyl oprávněn pouštět žáky na sólo)!

I údaje o instruktorské práci Naděždy Vršovské jsou silně nadhodnoceny. V roce 1975 sice nalétala cca 78 hodin a v roce 1976 cca 42 hodin, ale instruktorsky z toho jen mizivou část.)

VČS přijala za členy nové žáky, kteří od září minulého roku absolvovali teoretickou přípravu a prošli kádrovým šetřením. Byli to: Hlobil Tomáš, Hynková Blanka, Chaloupský Jiří, Klínská Lenka, Novák Vladimír, Petržilka Miloš, Pilný Miroslav, Pospíchal Milan, Skyva Pavel a Švabenská Jana. Na popud náčelníka Vršovského začala s plachtařským výcvikem i motorová instruktorka a vlekařka Dagmar Šprojcarová.

Jelikož během roku 1976 odešlo několik mladých mužů plnit čestnou občanskou povinnost v zeleném suknu a výcvik „nepřežila“ řada žáků i pokračováků, statistika létajícího personálu pro začátek roku vypadala takto:

- 18 starých a nových žáků
- 17 pokračováků
- 19 sportovců, z nichž 10 mělo instruktorské oprávnění
- 9 motorových pilotů (z toho 8 vlekařů a 2 instruktory)

Počet pilotů bezmotorového pokračovacího výcviku zrcadlil, jak málo pozornosti bylo pilotům věnováno, jak málo příležitostí se jim dostávalo k plnění podmínek „stř.C“. To bylo alarmující a v řadách pokračováků vzrůstala oprávněná nespokojenost.

27.března 1977

Nedělní dopoledne bylo věnováno teoretickému školení, po obědě se létalo na navijáku.



zleva: Tomáš Hlobil, ???, Eduard Vršovský, Kateřina Vršovská, ???, Václav Žatečka, Petr Potůček, Zdeněk Lukeš, Jiří Šanda; Nový Dvůr, 27.3.1977

8.dubna 1977

Motoroví piloti jsou svoláni do střediskového aeroklubu Chrudim, aby si zde odlétali povinné lety po zimní přestávce.

Aeroklubu byl dočasně jako vlečný letoun přidělen Z-226 AS OK-MHC. Ale o ten se musel dělit s aerokluby Polička, Skuteč a Chotěboř.



Z-226 AS OK-MHC, v kabině Teofil Držík; Nový Dvůr, duben 1977

duben 1977

(Ze vzpomínek Jana Juračky; zde i dále volně citováno se souhlasem autora z knihy „Paměti starého práškaře“, kterou v roce 2015 vydalo nakladatelství „Svět křídel“)

„Na průšvih s Pýchou se už pomalu zapomnělo, chrudimským paragánům byla činnost opět povolena. A tak nám, kdož jsme měli parašutistickou teorii za sebou, bylo milostivě povoleno pokračovat v praxi.

Opět přišel den seskoků. Taťka, aby byl při tom, mě odvezl na chrudimské letiště a sledoval cvrkot. Všechno probíhalo, jak mělo. Padáky jsme si pod dozorem balili sami, což mě uklidnilo a už se batolíme k Andule v plné zbroji. Každý svírá karabinu křečovitě v ruce, aby nedopadl stejně jako vloni Pýcha.

Jdu opět ve druhém výsadku poslední ze všech a zase si říkám - jen jeden seskok a už do toho nevlezu! Hlavně se nepodělat u dveří, ať mě Švadla nemusí vyhodit násilím! Nevyhodil, jak na mě kývnul, vypadnul jsem z letadla do prázdna a čekal, co se bude dít. Otevření padáku bylo mnohem jemnější než na ptákoťru, až jsem se vyděsil, že se mi neotevřel. Přes helmu jsem nemohl zvednout hlavu a podívat se nad sebe jak to vypadá, vadil mi postroj. Pak jsem se ale přitáhl za popruhy a koukám, nade mnou nádherný bílý vrchlík padáku nafouklý tak, jak má být. To byla úleva! Strach vystřídala neskutečná euforie. To byla nádhra viset v prostoru, ticho, rozhled, no prostě paráda! No ticho, okolo kluci z aeroklubu, řvali jsme na sebe jak pominutí. Byl to nečekaně nádherný pocit, připadalo mi, že se zem ani nepřibližuje. Až na těch posledních pár metrů. Vypadalo to, že jsem pořád dost vysoko, tak jsem neměl ani nohy před sebou, připravený na parakotoul a najednou hrc - a už jsem se válel v bramborách, hubu plnou hlíny. Honem na nohy, vylít padák, aby mě nevláčel po poli, zmuchlat ho do náručí a zpátky na stanoviště balení padáků. Proti mně běží táta a křičí nadšením, že jsem naživu! Pomáhá mi s transportem i s balením padáku a za chvíli už zase sedím v Andule.

‘Ty vole, už jsi v tom zase, jeden skok ti nestačí?’, hučí mi v hlavě. No nějak bylo, nějak bude. A znovu první výsadek, kontrola otevření a zase ten nádherný pocit štěstí. Tentokrát jsem už dopadl blíž k letišti, ani hlínu jsem už nepolykal! Mezitím všichni naši už měli po třech seskocích a odjeli do Podhořan, já měl seskoky jen dva. Jde kolem Švadlenka a povídá: ‘Tak mladej, my poletíme na nějaký seskoky v Hořicích, takže tě vezmeme s sebou, nad Chrudím nastoupáme a ty si hupneš tu trojku. Montérky, kanady, přilbu a padák nech pak ležet na chodbě před mým kanclem. Koukám, že máš tady tátu, tak kdyby se něco stalo, tak ať si tě do špitálu dopraví sám nebo ať rovnou zavolá havrany.’ Docela povzbuzující před seskokem, že jo?



Při balení padáků; zleva: ???, ???, Miloslav Balek, Jan Luptovský, Miroslav Haubner, Eduard Vršovský, Naděžda Vršovská, Karel Bednář, na zemi zleva: Jiří Hájek, Jiří Pilný, ???, Kateřina Vršovská, ???, Jindřiška Šulcová; Chrudim, duben 1977

Tak si sedím v Andule hned naproti dveřím, za Švadlenkovými zády. Ten stál ve dveřích a kochal se výhledem na krajinu a na mě zapomněl. Andula leze nahoru, koukám na výškoměr, už máme hodně přes 1000 metrů a najednou se Švadla otočí, vyvalí oči a řve na mě: 'Co tu děláš, vole?' Odpovídám: 'Já? Nic, čekám na povel!' Zavolal interkomem dopředu pilotům, ať se vrátí nad Chrudim. 'Postav se, máš strach? Jsme vysoko.' Myslím si, to je dobře, kdyby něco, aspoň budu mít čas na záložák!

Nad Chrudimí jsem vypadl z éra, na strach jsem si ani nevzpomněl, nebyl čas. Po otevření padáku se rozhlížím kolem a koukám, že jsem opravdu nějak nezvykle vysoko a daleko od letiště. Tak jsem se pověsil na přední popruhy, aby padák se mnou doletěl nad letiště. No, a když už to vycházelo dobře, vidím, že tam nastartovali nějaké letadlo a to začalo pojíždět na start. Měl jsem pocit, že mu spadnu rovnou do vrtule, tak honem tahám za jiné popruhy a pryč od letiště. Pak mi to zase vycházelo, že spadnu rozkrokem přímo na letištní stříšku. Tak zas jiné popruhy a pryč zpátky do brambor. Parakotoul mi zase nevyšel, opět žeru hlínu.

To už ke mně přiběhl brácha, který se také přijel podívat na to moje skákání a povídá: 'Tak mě otecko vytáhl z baráku podívat se na mladšího bráchu, jakéj že to je borec, že skáče s padákem. A koukám, ono nic moc, válíš se tady v bramborách, půl kilometru od letiště a v hubě máš hlínu!'.

Tak to byl v mém životě poslední seskok padákem.“



Na startu „u rokle“; jeden z posledních startů L-13 OK-6814 před revizí; Nový Dvůr, duben 1977



BESEDA O KONCEPCI

Tentokrát o branných úkolech aeroklubů

Směry a úkoly dalšího rozvoje letecké a parašutistické činnosti Svazarmu, které přišly do povědomí členů aeroklubů pod pojmem koncepce, to je často a mnohdy dlouze diskutované téma na všech stupních řízení svazarmovského letectví a parašutismu.

Plně si to uvědomila i redakce, a proto jsme po úvodních článcích zásadního charakteru uspořádali 12. dubna besedu, v níž se diskutující snažili ukázat věci tak, jak jsou, a nebo jak je vidí, neboť, jak řekl úvodem předseda ústřední rady Aeroklubu Svazarmu ČSSR dr. Čeněk Kepák: „Musíme vytvářet podmínky k tomu, aby se lidé v aeroklubech bavili, aby tam chodili rádi, aby tam uspokojovali své zájmy, ale současně plnili společensky prospěšné úkoly.“

Na besedu, v níž jsme se zaměřili především na branné úkoly aeroklubů, na ideově politickou práci a péči o mládež v návaznosti na současnou a perspektivní počty lidí v jednotlivých odbornostech, na současnou situaci v letecké a parašutistické technice, na přestavbu sítě svazarmovských letišť, a neušel nám ani pohled na aerokluby jako liheň reprezentantů, jsme pozvali řadu funkcionářů – aktivistů i zaměstnanců Svazarmu. Účast jsme nabídli i zástupci čs. leteckého průmyslu. Je škoda, že právě aktivisté, předsedové a členové rad aeroklubů z ČSR a SSR, se téměř všichni omluvili, stejně jako zástupce průmyslu. Je to škoda o to větší, že měli říci mnohé za a pro všechny členy aeroklubů. Přesto se domníváme, že beseda v aeroklubech splní svůj účel.

Aktivně se jí zúčastnili soudruzi: náčelník Aeroklubu Svazarmu ČSSR, z. m. s. František Kdér, předseda Aeroklubu Svazarmu ČSSR JUDr. Čeněk Kepák, náčelník Aeroklubu Svazarmu SSR plk. Pavel Beckovský, starší inspektor parašutistického výcviku Aeroklubu Svazarmu ČSR pplk. Miroslav Řepka, tajemník ústřední rady Aeroklubu Svazarmu ČSR Josef Šedivý, hlavní trenér reprezentačního plachtařského družstva a předseda rady Aeroklubu Svazarmu v Moravské Třebové ing. Jaroslav Vach, československý reprezentant v letecké akrobacii, člen Aeroklubu Svazarmu v Jaroměři z. m. s. Ivan Tuček.

O úvodní slovo jsme požádali dr. Čenka Kepáka: „Okruh otázek, jimiž bychom se měli zabývat, je na jednu besedu velmi rozsáhlý, ale je dobrým počínem, že L + K se iniciativně ujímá úkolu, který jí náleží, tj. podílet se na zpracovávání veřejného mínění leteckého a parašutistického v tom smyslu, aby nová koncepce vešla do povědomí členů aeroklubů a aby se také uskutečňovala. Realizace totiž závisí na nás všech.“

Koncepce, která je v současné době přijatá a platná, odráží jednak potřeby naší společnosti v současné době, a zároveň respektuje její možnosti, protože víme, že naše sporty jsou dost nákladné. Tyto faktory koncepce respektuje a jde o to, aby koncepci respektovali v obou těchto aspektech, tj. v potřebách i možnostech naší společnosti, všichni členové aeroklubů, všichni funkcionáři.“

Redakce L + K: Na XV. sjezdu KSČ byly formulovány úkoly Svazarmu při všestranné morálně politické, ideové, branné, polytechnické a fyzické přípravě a výchově zejména mladé generace, stejně jako úkoly při zajišťování obranyschopnosti našeho státu. V duchu těchto úkolů jsou koncipovány i Směry a úkoly dalšího rozvoje letecké a parašutistické činnosti. Úkoly stanovené v oblasti výchovy mládeže tu tvoří nedílnou jednotu se specifickými úkoly, jež zajišťují a posilují obranyschopnost státu a jež v koncepci zkráceně nazýváme závaznými úkoly.



Zasloužilý mistr sportu
František Kdér, náčelník
Aeroklubu Svazarmu ČSSR

František Kdér: „V nové koncepci jsou dvě, respektive tři oblasti, kterým je třeba věnovat maximální pozornost. Jednak je to podstatně větší zapojení mládeže do jednotlivých druhů výcviku, jednak jsou to závazné úkoly a pak otázka sportu. Všechny tyto tři úkoly se dostávají do poněkud jiné pozice, než tomu bylo doposud. Existuje mezi nimi, nebo by měla existovat, na rozdíl od minulých let, velmi bezprostřední návaznost. Říkáme, že celá činnost aeroklubů by měla být podřízena závazným úkolům, ale cílů v závazných úkolech bychom měli dosahovat prostřednictvím zájmové sportovní činnosti.“

V té souvislosti se objevuje v aeroklubech určitá obava, zda zůstane při preferenci závažných úkolů dostatek prostoru pro zájmovou a sportovní činnost. Domnívám se, že je to obava naprosto zbytečná. Jestliže podle závažných úkolů je stanoveno vycvičit ročně několik desítek motorových pilotů a začínáme s náбором 1500 plachtařů, jestliže máme vycvičit několik set branců parašutistů a začínáme s několika tisíci parašutisty, pak jsou tyto obavy skutečně zcela bezpředmětné. Znamená to, že několik set lidí, které v náboru získáme, se může věnovat sportovní činnosti, protože nikdo s nimi se všemi nepočítá pro splnění závažných úkolů. Představuje to však dost značnou změnu v myšlení lidí v aeroklubech. Doposud jsme žili v takové představě, a tak jsme také úkoly chápali, že koho v létání a v parašutismu vycvičíme, ten by měl v aeroklubech pokud možno nejdéle zůstat.

Nové pojetí vyžaduje podstatně rychlejší pohyb kádru, ale neznamená v žádném případě, že by měli všichni odejít. Pokud se tato zájmová činnost nestane pro mladé lidi sportem výkonostním, pokud nezískají jinou leteckou profesi a pokud nebudou působit jako funkcionáři a instruktoři, je ovšem třeba, aby uvolnili místa dalším mladým lidem.

Bude se zkracovat průměrná doba pobytu člena v aeroklubu. Doposud plachtaři pobývali v aeroklubu průměrně 7,5–8 let,

že tím, že uspokojujeme silný individuální zájem každého, kdo se zajímá o letectví a parašutismus, tím, že mu tato společnost k tomu dává možnosti, můžeme tuto činnost vhodně usměrňovat a tím fakticky vytvářet podmínky pro plnění závažných úkolů."



Plk. Pavel Beckovský, náčelník Aeroklubu Zvázarmu SSR



Plk. Pavel Beckovský: „Konceptia je dokumentom, ktorý má vstúpiť do života našich aeroklubov behom tejto päťročnice. Niektoré úlohy však musíme plniť stopercentne už teraz. Je to predovšetkým výber a výcvik uchádzačov do VVLS v Košiciach. Nie to úloha celkom nová. V aerokluboch sa plnila už pred 12 rokmi. A môžeme povedať, že s úspechom. Samozrejme mala armáda v tej dobe inú techniku. S jej zmenou sa zvyšujú nároky na uchádzačov, hlavne zdravotné.“

Úlohou Zvázarmu je vychovávať našich občanov k láske k vlasti, k jej obrane. Pre nás z toho teda logicky vyplýva získavať mladých ľudí do vojenskej školy, v našom prípade leteckej. Týmto náborom však získavame, ako už zdôraznil s. F. Kder, mladých ľudí aj pre ďalší život aeroklubov.“

Redakce L + K: Závažné úkoly platí i pro parašutismus. Ani v tomto druhu výcviku nejde zdaleka o úkol nový, ale koncepce předpokládá a dokonce určuje změnu forem a kvality tohoto úkolu.

František Kder: „Výcvik branců se doposud plnil dobře. Otevřená zůstává otázka výběru branců z oblasti zájmového výcviku. Do braneckého výcviku by neměl přijít nikdo, kdo neprošel zájmovým základním výcvikem. Je to otázka velmi složitá, hlavně pokud jde o spolupráci s okresními vojenskými správami, ale nesmírně důležitá, neboť tímto způsobem je možné vybírat chlapce, kteří mají o parašutismus skutečný zájem.“

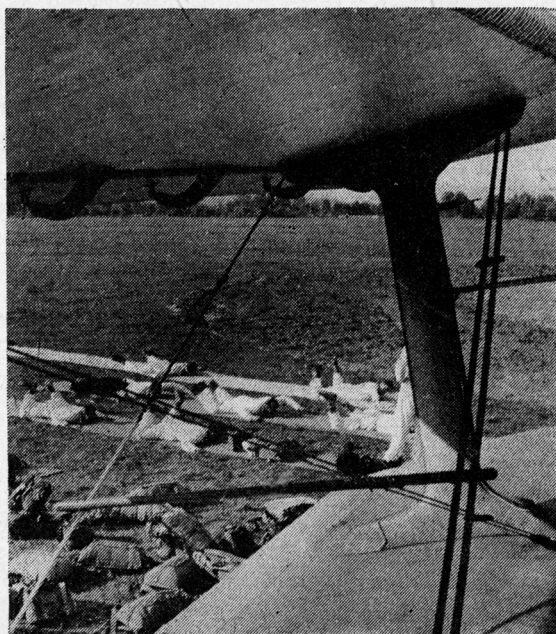
v koncepci, podle stanovených čísel se předpokládá, že by se tato doba měla zkrátit zhruba na 5–4,5 let. Obdobná situace je v oblasti motorového létání, i když s jistou odlišností. Koncepce stanoví vycvičit ročně průměrně 140–160 nových motorových pilotů, z nichž budou vybíráni piloti do ČSLA a do Slovairu. Jde o to, abychom do výcviku zařazovali mládež ve věku, kdy je naše výchovné působení plně účinné.

Proto je třeba znovu zdůraznit, že nové pojetí letecké a parašutistické činnosti znamená zařazení podstatně většího počtu mladých lidí do výcviku vzhledem k závažným úkolům výběru pilotů do Vysoké vojenské letecké školy SNP a výcviku branců parašutistů. Mezi těmito dvěma úkoly existuje naprosto bezprostřední vazba, v níž by měl hrát výraznou roli sport, sportovní a zájmová činnost.“



Dr. Čeněk Kepák, předseda Aeroklubu Svazarmu ČSSR

Dr. Čeněk Kepák: „Plnění závažných branných úkolů je jeden z hlavních úkolů Aeroklubu, je také smyslem celé koncepce. Na první pohled se zdá, že není logické, aby dobrovolná společenská organizace plnila závažné úkoly. Je však třeba vycházet z toho,

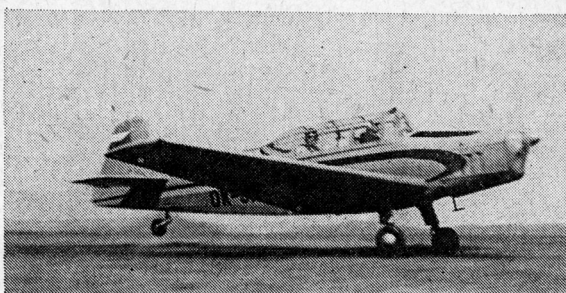




Josef Šedivý, tajemník ústřední rady Aeroklubu Svazarmu ČSR

Josef Šedivý: „V parašutismu se branné úkoly plní s dlouholetou tradicí a podle hlášení v podstatě stoprocentně. Nyní ale půjde o otázku kvality, návaznosti ve výcviku a zejména využití těch, kteří přijdou po službě v armádě zpět do aeroklubů.

V loňském roce jsme začali plnit podle plánu branné úkoly v bezmotorovém a motorovém létání. To, že se nám nedaří zatím plnit všechny úkoly beze zbytku, vyvolává v myslích některých funkcionářů určité obavy do budoucna. Zdá se jim, že půjde



o úkol složitý, náročný, těžce splnitelný. Proto se musí aktiv funkcionářů naučit tyto úkoly plnit, ale nikoliv z hlediska zkušeností z let padesátých, ale z hlediska současných podmínek, kdy zájmy mladých lidí už neodpovídají zájmům, které měla mládež v 15–17 letech v tehdejší době.

Při plnění branných úkolů je nutné nalézt správné vazby na orgány, ať už vojenských správ, tak škol a závodů. Jestliže někdy docházíme k paradoxu, že vybereme a připravíme uchazeče do vysoké letecké školy a vojenská správa je přesvědčí tak, že odejdou do jiné vysoké vojenské školy, pak ze strany vojenských správ nebylo ještě uděláno všechno.

V parašutismu bylo vždy velmi dobrým zvykem, a doposud se to tak dělá, že každý parašutistický instruktor-zaměstnanec měl ve své oblasti velmi dobré kontakty s OVS. Částečně jsme tak mohli ovlivňovat výběr branců a zařadit ze základního výcviku vždy zhruba 50 % chlapců.

S brannými závaznými úkoly bezprostředně souvisí problematika skladby členské základny. Nemůžeme do aeroklubů přijímat pouze středoškolské studenty. Vždyť existují závazná usnesení stranických i svazarmovských orgánů o tom, že se mají vytvářet podmínky pro větší zapojování dělnické mládeže a žen do svazarmovské činnosti.

Bude proto nutné vypracovat metodiku tvorby členské základny z hlediska úkolů, z hlediska těch aspektů, které členskou základnu ovlivňují. Jestliže si zhodnotíme strukturu členské základny v posledních letech, zjistíme, že se postupně měnila a plně odpovídala těm úkolům, které se v tomto období plnily. Situace se však změnila a bude tedy nutné promyslet, jak pracovat s členskou základnou, jakými formami a metodami její tvorbu ovlivňovat z hlediska úkolů, které jsou před nás postaveny.

V souvislosti s tím je nutné se více věnovat oblasti politicko-výchovné práce, zvláště v instruktorském sboru. Zejména oni mají odpovědnost za ideovou výchovu mladých lidí v aeroklubech Svazarmu. I vzbuzení zájmu o činnost a výchova pro službu v ČSLA je součástí ideového působení a souvisí tak bezprostředně s plněním branných úkolů.“

Besedu připravili: Dr. J. F. ŠÁRA A VLASTA HLUŠIČKOVÁ

V příštím čísle: Péče o mládež a práce kroužků mladých pilotů a parašutistů

(Ze vzpomínek Tomáše Hlobila)

„Začali jsme pravidelně jezdit na letiště. Nejenom kluci, ale i dívky. Ty se počaly zaučovat v letištní administrativě, psaly hlavní knihy, dopisovaly deníky letadel nebo se účastnily provozu jako časoměřičky. Jejich druhou povinností bylo zkulturování ubytovny, praly závěsy, myly okna, nádobí, no prostě ženské práce.

A kluci? Žáků mužského pohlaví bylo každoročně a tradičně využíváno k těm nejhorším a fyzický náročným pracím, do kterých se stávajícím pánům pilotům moc nechtělo. Vzal si nás na starost osobně sám náčelník Vršovský a povídá: 'Soudruzi, vaše doba letecká ještě nenastala. Ted' musíte sami dokázat, že jste hodni se aeroplánu alespoň dotknout! Tady je sud asfaltu a tři kartáče, rozdělte si oheň támhle na betonu a bude se natírat střecha hangáru. A né, že to odfláknete! Aspoň dvě vrstvy!'

Po tři víkendy jsme se domů vraceli od dehtu upatlení až ve vlasech. Ale střecha hangáru byla 'eňo ňůňo'.

Pak dehet vystřídala modrá barva a vrata hangárů, ale to už jsme byli rozděleni na dvě party. Ta druhá parta chodila s krumpáčem a lopatou od jedné letištní značky ke druhé a dívky okopané a očištěné značky přetíraly vápnem.

Když náčelník uznal, že jsme svůj zájem o létání dostatečně projevíli, byli jsme zařazeni do provozu. Pod dohledem starších pilotů jsme se učili chodit 'po řadě' a tlačit větroně po přistání zpět na start. Jo, jo, tenkrát se éra tlačila, žádné auto, a někdy jsme s nimi museli i utíkat, aby se starty nezdržovaly! Někdo spočítal, že při padesáti navijákových startech dvou kluzáků každý jedinec naběhal něco kolem 15 km za den!

Dokonce těm, kdož měli řidičské oprávnění alespoň na mopedu, bylo dovoleno tahat lana od navijáku 'Hektorem' (traktor Z-25). A to už bylo něco!

Znavení, ale navýsost šťastní jsme se vraceli domů. Vždyť z nás jednou budou piloti!

14.dubna 1977

Podhořany 14.4.1977

P o d h o ř a n s k ý informátor č. 3.

Informace pro členy aeroklubu Svazarmu Podhořany

Rada aeroklubu Podhořany připravila ve spolupráci s krajskou správou radiokomunikací Kraje Králové zkoušky radiooperátorů, pro členy VAP za účelem získání oprávnění k obsluze radiostanic užívaných v letadlech Svazarmu.

Evence Tě tímto na školení o radiokomunikačním řádu a radiotechnice které se bude konati dne 23.4.1977 na letišti v Podhořanech. Těchto školení se účastní všichni žadatelé, kteří již podali přihlášku ke zkoušce. Bude proveden výklad nákladů radiotechniky odborníkem spojačem, dále bude podán výklad k radiokomunikačnímu řádu a vysvětlení otázek připadajících ke zkoušce kterou provede s. Svatý Josef. Začátek školení v 08,00 hodin v sobotu 23.4.1977.

Vlastní zkoušky radiotelefonisty se budou konati dne 25.4.1977 od 18,00 hod a účastní se :

druhý den jsou zkoušky od 08,00 hodin to jest 26.4.1977 účastní se souhrnní :

Pro uvolnění ze zaměstnání se vztahuje zákon o hraně výhově , jako omluvenka slušní tento informátor.

Dne 23.4.1977 se v odpoledních hodinách účastní krátkého proškolení všichni naši členové plachtaři i motoráři s předpisu TECH 1. Tento výklad provede s. Otakar Hovorka, technik AK. Souhrn Hovorka provede po ukončení zápis do zápisníku letu každému našemu členovi.

V pátek dne 13.4.1977 probíhale na letišti v podhořanech komisionální zahájení letošního provozu formou prověrky připravenosti.

Komise ve složení : náčelník KA pplk. ing. Penker, kpt. Šumpík, s. ing. Toužinský, s. ing. Hynek.

Komise odhalila některé nedostatky v našem počínání a vložila nápravná opatření které náčelník AK Podhořany rozpracoval s adresným odpovědným funkcionářem který odpovídá za odstranění závad. Závady musí být odstraněny pokud se dotýká jmenovaných jednotlivců ihned. Do odstranění závady má dotyčný člen zastavenou leteckou činnost. Proto ve vlastním zájmu ihned neprodleně odstraň svoje nedostatky abys mohl nerušeně pokračovat v letecké činnosti v našem aeroklubu.

GO L 13- 6814. V minulém týdnu byl konečně převezzen náš letoun L-13 OK-6814 do generální revize která se bude provádět v n.p. LET Kuncovice. Podle příslibu bude letoun hotový do jednoho měsíce.

Technická příprava letounu C-205 OK- MNC probíhá na letišti v Chrudimi jest nutná aby letoun byl pokud možno v brzké době hotov, aby se na jeho uschopnění podílela technická skupina našeho AK řízená technikem aeroklubu s. Hovorkou.

V případě dobrých povětrnostních podmínek se provádí výcvik zatím v sobotu a neděli. Po uschopnění vletného letadla bude plánován provoz denně. Bude možno využívat jarních podmínek pro přelety. Mož však pojedet na letiště zavelej Podhořany 90714 zda jest provoz přelety povolany tyto informace budou dány kolem 08,30. V případě nepřítomnosti náčelníka tuto službu zajistí předseda plachtařského odboru s. Marcel.

Napsal : Vrbovský Ed.
Náčelník AK

Poznámka redakce : letošního roku se opět účastní AK VAP s letounem oslav prvního Máje. Informace budou včas zveřejněny.

Napadlo by někoho z vás, že na takový „canc“ vás někdo pustí z práce nebo ze školy? A představte si, fugovalo to!



DŮSLEDNĚ A ÚČINNĚ

Dvoudenní aktiv ve dnech 22.-23. dubna 1977 uspořádaly na Kladně ČUV Svazarmu a ČÚR Aeroklubu Svazarmu. Předmětem jednání prvního dne byly Směry a úkoly dalšího rozvoje letecké a parašutistické činnosti ve Svazarmu. S tímto závazným dokumentem seznámil funkcionáře krajských aeroklubů místopředseda ÚV Svazarmu plk. PhDr. Josef Havlík.

Zdůraznil především, že přijatá koncepce klade na krajské i místní aerokluby Svazarmu a jejich volené orgány nové a kvalitativně náročnější úkoly, na jejichž splnění je třeba v nejbližším období zaměřit pozornost a usilí všech členů aeroklubů Svazarmu.

Nová koncepce se musí odrážet v plánech činnosti na všech stupních řízení aeroklubů, neboť je nedílnou součástí realizace závěrů XV. sjezdu KSČ v podmínkách aeroklubů Svazarmu.

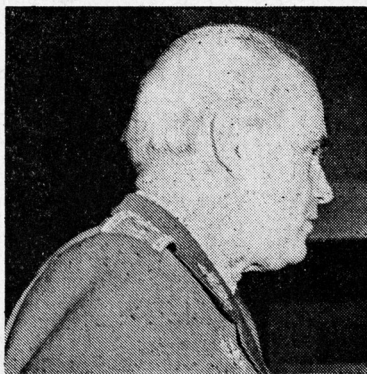
K výkladu Směrů a úkolů dalšího rozvoje letecké a parašutistické činnosti ve Svazarmu se rozvinula bohatá diskuse, z níž vyplynulo, že funkcionáři aeroklubů se s novou koncepcí už seznámili, a vážně se zamýšlejí nad tím, jak úkoly z ní vyplývající v plné míře plnit. Nebude to vždy snadné, protože jde skutečně o náročné úkoly, které si vyžadují především zlepšení organizační a řídicí práce volených orgánů, rad i komisí.

Jsou však problémy, s nimiž se nemožou vypořádat místní aerokluby, ale kde se musí síly spojit, a někdy bude třeba požádat o pomoc ústřední orgány Svazarmu. Jde především o metodiku pro práci s kroužky mladých letců a parašutistů, chybějící učební a výcvikové pomůcky i filmy, propagační materiály všeho druhu. Musí se zlepšit spolupráce s okresními vojenskými správami, se školami, s pionýrskou organizací. Problémy jsou i v oblasti letecké techniky.

Na všechny dotazy, týkající se Směrů a úkolů dalšího rozvoje letecké a parašutistické činnosti odpověděl náčelník Aeroklubu Svazarmu ČSSR František Kdér.

Na závěr prvního dne jednání vystoupil místopředseda ČUV Svazarmu plk. Alexander Trusov, který ve svém příspěvku vyzvedl myšlenku, že jedním z nejdůležitějších předpokladů pro splnění vytyčených úkolů je každodenní, hluboce promyšlená politickovýchovná práce.

Generálmajor ing. Miroslav Vrba, předseda ČÚV Svazarmu



Politickovýchovná práce v aeroklubech byla předmětem jednání druhého dne aktivu. Hlavní referát přednesl předseda Českého ústředního výboru Svazarmu generálmajor ing. Miroslav Vrba. Řekl mj.: „Všechny naše organizace věnovaly od sjezdů velkou pozornost aktivitě a iniciativě svých členů i základních organizací. Nejen v odborných činnostech, ale i ve vytváření všech podmínek politických, organizačních, kádrových i materiálních. Aktivitu a iniciativu celé republikové organizace jsme rozvinuli zejména v roce 1975 na počest 30. výročí osvobození Československa Sovětskou armádou. Další socialistické závazky byly uzavřeny na počest XV. sjezdu KSČ a 25. výročí založení Svazarmu. Je potěšitelné, že

v této aktivitě, v politické a společenské činnosti republikové organizace se odrazil i podíl a účast členů aeroklubů. Rozvoj politické angažovanosti a pracovní aktivity našich členů se projevil i v aktivním přístupu k přípravě a průběhu voleb do zastupitelských orgánů.

V průběhu přípravy a vyvrcholení těchto významných událostí se v roce 1976 v našich aeroklubech uskutečnily 1954 významné politicko-sportovní akce, z nichž můžeme uvést 20 leteckých dnů se zdařilými výsledky, 1013 besed a přednášek, 258 dnů otevřených letišť, 327 akcí pro mládež a pionýrskou organizaci.

Členové aeroklubů ČSR odpracovali 418 052 brigádnických hodin. Jejich převážnou částí se podíleli na plnění programu Národní fronty a vytvářejí tak nové hodnoty. Národní výbory ocenily a oceňují iniciativu členů aeroklubů.

Nesmíme však zapomínat na další rozvoj aktivity a iniciativy, tak jak o tom jednalo 9. plenární zasedání ČÚV Svazarmu v červenci minulého roku, neboť si musíme být vědomi toho, že bez rozvoje aktivity a iniciativy se neobejdeme při plnění kvalitativně náročnějších úkolů, které přináší období po XV. sjezdu KSČ, nové volební programy Národní fronty a na leteckém a parašutistickém úseku nové úkoly vyplývající z přijaté koncepce.

Kritériem kvality a účinnosti naší práce musí být to, jak plníme úkoly stranických a svazarmovských usnesení. Prohloubili jsme spolupráci se složkami a organizacemi Národní fronty a chceme spolu s nimi rozvíjet brannou výchovu, branně technickou, sportovní i zájmovou činnost. Přijali jsme zásadu rozšiřovat v jed-

Plk. PhDr. Josef Havlík, místopředseda ÚV Svazarmu



notě s ideově politickými úkoly KSČ podíl Svazarmu na uskutečňování ideového, sociálního a kulturního programu naší strany.

Politickovýchovná práce, to je práce s lidmi, v níž musí být příkladem volené orgány, funkcionáři, cvičitelé a instruktoři. Proto také ve Svazarmu, v souladu s usnesením ÚV KSČ o přípravě a školení kádrů, věnujeme této problematice velkou pozornost. Musíme docílit toho, aby organizátoři branné politické výchovy a sportovní technické činnosti byli v denním spojení s politikou strany, s životem a prací lidu.

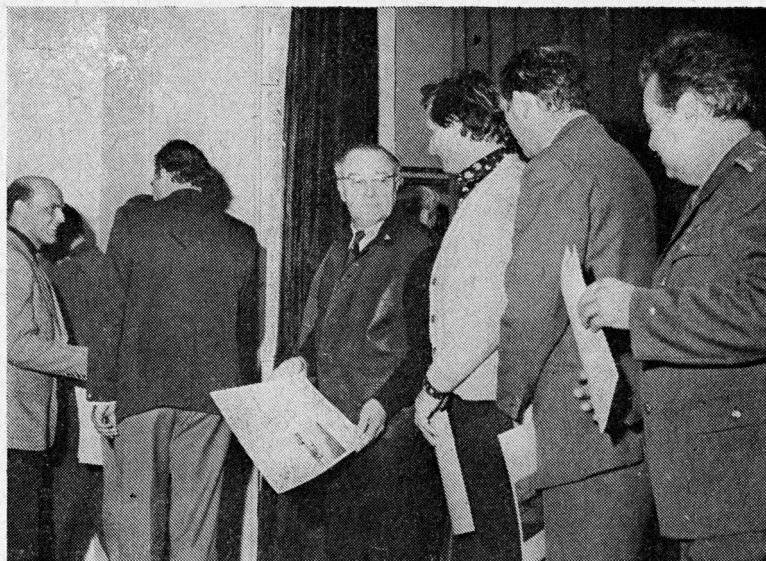
Také k tomuto tématu se rozvinula diskuse, v níž vystoupila řada předsedů rad místních aeroklubů, krajských náčel-

níků i členů komisí. Ukázalo se, že je třeba mnohé promyslet a dořešit. Týká se to především vyhodnocování socialistické soutěže, rozšiřování členské základny v aeroklubech o nelétající členy, zlepšení práce a vztahů s okresními a krajskými výbory Svazarmu, účinnosti boje proti mimořádným událostem, práce s mládeží atd. Mnozí diskutující se pod vlivem jednání předešlého dne vraceli k problematice nové koncepce.

Nejzávažnější diskusní příspěvek k politickovýchovné práci přednesla náčelnice ÚLPŠ ve Vrchlabí Věra Špačková. Hovořila v něm o posílání instruktora a jeho úloze v aeroklubu. „Instruktor by měl být nosným pilířem aeroklubu, neboť je to on, který přichází denně do bezprostředního styku s mládeží a měl by jí být vzorem,“ řekla Věra Špačková. „V naší škole se zabýváme přípravou těchto špičkových kádru, nemůžeme však v tak krátké době kvalitně odborně i ideově instruktory připravit bez úzké spolupráce s místními aerokluby. V mnohých aeroklubech totiž dobře nechápou úlohu instruktorů a jejich výběru nevěnují dostatečnou péči. Ve škole už bychom měli přípravu pouze završit, neboť základy teoretické i ideové by si měli instruktoři přinést už z místních aeroklubů.“

Ani po návratu z kursů si instruktoři v aeroklubech příliš nevyšimají, ačkoliv by měli pokračovat v jejich dotváření, neboť výchova socialistického člověka je otázkou složitou, náročnou a dlouhodobou, a právě instruktor má ve výchově mládeže své nezastupitelné místo.

O významu a výsledcích socialistické soutěže hovořil v diskusi Ivo Vaicenbacher. Zároveň se obrátil na všechny aero-



Snímky: K. Masojídek a J. Valenta

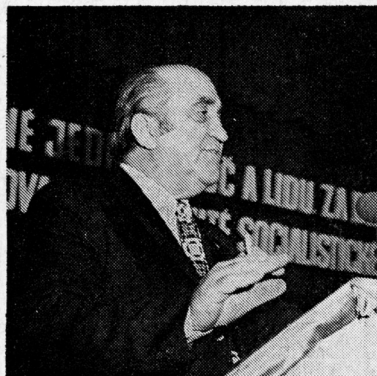
Jménem velitele a náčelníka politického oddělení leteckého útvaru Klementa Gottwalda předal dlouholetý svazarmovec Václav Palíčka (první zleva) patnácti soudruhům a kolektivům u příležitosti 25. výročí založení útvaru čestná uznání za dlouholetou spolupráci aeroklubů Svazarmu s útvarem

kluby ČSR s výzvou k zapojení do socialistické soutěže na počest 60. výročí VŘSR, kterou vyhlásil Jihomoravský krajský aeroklub. Soutěž je zaměřená na kvalitní plnění úkolů ve všech úsecích práce aeroklubů Svazarmu.

Také účastníci aktivu se ve svém „Sta-

novisku“, které schválili na konci aktivu, obrací ke všem aeroklubům s výzvou rozvinout širokou aktivitu a iniciativu k důslednému a účinnému plnění úkolů na počest 60. výročí VŘSR, závěrů V. sjezdu Svazarmu a při nástupu do před-sjezdové kampaně naší organizace. —Hlš—

Ivo Vaicenbacher, předseda rady Aeroklubu Holešov



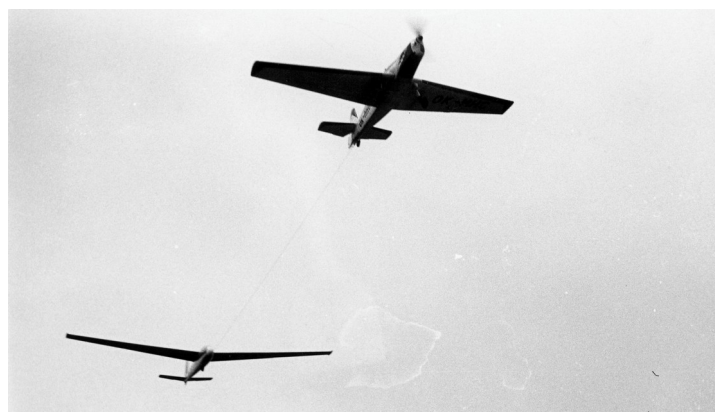
Václav Dlouhý, předseda ČÚR Aeroklubu Svazarmu ČSR



Věra Špačková, náčelnice ÚLPŠ ve Vrchlabí



(L+K č.13 1977)



Aerovlek; Nový Dvůr, duben 1974

24.dubna 1977

Vážení členové- aeroklubu Svazarmu VAP dovolte nám abychom Vás seznámili se zněním Socialistického závazku našeho aeroklubu vyhlášeného na počest 60 výročí Velké Říjnové Socialistické Revoluce.

- 1./ Členové aeroklubu Podhořany se zavazují plnit podmínky socialistické soutěže vyhlášené mezi aerokluby Východních Čech. Dále budeme plnit podmínky soutěže ZO Svazarmu vyhlášené OV Svazarmu v Pardubicích.
- 2./ Vynaložit veškeré organizační úsilí k tomu aby aeroklub Podhořany splnil všechny hlavní úkoly které před náš AK jsou pro rok 1977 postaveny. Všichni členové svoji aktivní práci, vzornou docházkou na letiště, na letové a neletové dny se musí na tomto úkole podílet.
- 3./ Pro zlepšení prostředí na letišti provedeme v roce 1977 tyto práce na údržbě stavebních investic :
Provedeme nátěr střechy starého hangáru asfaltovým nátěrem
- provedeme natření dvou nosníků ~~hangáru~~ střešní konstrukce barvou.
- natření okapových žlabů na novém hangáru, provedení přeložení eternitových šablon a hřebenačů na novém hangáru.
- provedení terénní opravy vzletových a přistávacích drah našeho letiště, zavezení nerovností zeminou a válcování celé letištní plochy, dbát na její předpisové značení.
- provést svépomocí elektrický rozvod v dílně AK a starém hangáru.
Tímto opatřením uspoří AK na nákladech minimálně 25.000 Kčs
- 4./ Soustavně prohlubova teoretické politické znalosti našich členů. Využívat členských schůzí k organizování besed o současné politické situaci, organizovat odborné školení na všech stupních výcviku.
- 5./ Zorganizovat " rodičovské sdružení " pozvat rodiče všech našich žáků, plachtařů a motorářů, seznámit je s problematikou leteckého výcviku a s účelem bezmotorového létání v podmínkách aeroklubu Svazarmu se záměrem pro prospěšnost celé naší společnosti. červen.
- 6./ Pro zlepšení údržby naší letecké a pomocné techniky předat veškeré letouny a technické prostředky do socialistické péče našim členům
- 7./ Provést tematický zájezd do technických oprav leteckého útvaru 1115 Čáslav za účelem poznání vojenské letecké techniky její důsledné ošetřování- využít termínů soustředění pilotních žáků plachtařů a soustředění pokračovacích pilotů.
- 8./ Zúčastnit se prvomájové manifestace v Pardubicích s leteckou technikou.

V Podhořanech 25.4.1977

25.-26.dubna 1977

Již bylo zmíněno, že v minulém roce byla všechna letecká technika vybavena radiostanicemi LS-4. I nastal problém s tím, kdo je bude smět používat. Radiokomunikační úřad lpěl na tom, že obsluha radiostanic se neobejde bez proškolených radiooperátorů vlastních příslušné oprávnění. Rozsah znalostí byl taxativně dán úřadem, tak nezbylo nic jiného než všechny piloty a pilotní žáky svolat a řádně je proškolit. Mnoha pilotům katoda, anoda a další technické lahůdky radiového spojení, jejichž znalost byla daná přepisem, naprosto nic neříkaly, dokonce i ti, kteří měli elektrotechnické vzdělání, tápali. Všem bylo jasné, že tudy asi cesta nepovede. Nicméně, podmínkou pro létání byl zisk tzv. „omezeného osvědčení radiooperátora letadlových stanic“. Tak to vyžadoval zákon.

Proto pondělí 25.4.1977 bylo vyhrazeno pro „nalejvárnou“, kdy ti někteří z mála, kteří problematice rozuměli a profesně se jí zabývali, dostali za úkol ostatním totálním nevzdělcům poodhalit oponu tajemství technických fines radiofonie, protože následující den se na letiště měla dostavit zkušební komise radiokomunikačního úřadu.

Tak se i stalo. Zkušební komisaři byli naštěstí na výsost shovívaví a asi i plní předchozích zkušeností, které dokazovaly, že bude těžko od pilotů vymahatelné, aby měli znalosti inženýra spojové techniky. Postačilo, když jim předhozená oběť dokázala vyblekotat, že v radiofonii se „O“ vyslovuje jako „Oto“, „K“ jako „Karel“, „M“ jako „Marie“ atd., a že věděli, co to je „PAN, PAN, PAN“, a že „MAYDAY“ neznamena „májový den“, anobrž signál nouze.

25.dubna 1977

Podhořanský informátor č. 4.
informace pro členy Východočeského aeroklubu Svazarmu Podhořany
25.4.1977

Rada aeroklubu společně s technickou skupinou našeho aeroklubu rozděluje letecký materiál a pomocný technický materiál do péče našim členům takto :

Letouny VT 116 OK 7411	mechanik	Hovorka	v péči s. Marcel
VT 16 OK 2414	mechanik	s. Hovorka	s. Vršovská M.
L 13 OK 6814	"	s. Hájek	s. Závaský
L 13 OK 3814 6202	"	s. Hájek	s. Mikláš
L 13 OK 3814	"	s. Kužela	s. Bednář K.m.
L 13 OK 9848	"	s. Kužela	s. Poskočil M.
Z 226 OK MHC	"	s. Poskočil	s. Šára
Z 126 OK	"	s. Poskočil	s. Vinopal
			s. Zatečka M
vozík na lano		s. Juračka	s. Luptovský
pedály		s. Křištof	s. Lehký
naviják H II 263		s. Hájek J	
naviják H II 212		s. Čermák L.	
Gáz 69		s. Zatečka V	
Robur		s. Vojtišek J	
Zetor 25 A		s. Hájek J.	
radiovýzbroj		s. Krahulec s. Svatoň	
fousy		s. Liška	
barevná dokonalost		s. Pilný- univerzální lakování	
technická dokumentace			
rezursy mot., bezmot.		s. Šprojcarová	
dopisování hlavní kn. bezmotorové, dopisování			
palubních denníků vět.-		s. Tomanová- Zacharová	
propagace		s. Vršovská K.	
vytyčovací terče		s. Šulcová	
protipožární opatření		s. Čermák	
dílna AK		s. Hájek	
transportní vůz		s. Bednář K. st.	

Na základě rozhodnutí příta politickovýchovné komise OV Svazarmu a projednání v radě AK Podhořany dne 24.4.1977 bylo rozhodnuto o účasti našeho aeroklubu v prvomájovém průvodu v Pardubicích. Organizace bude probíhat takto :

- s. Hovorka provede přesun větroně L 13 OK-6202 "Velouš" do barevné opravy s. Pilnému do Kovopodniku Pardubice kde bude letadlo připraveno.
- sraz účastníků manifestace- členů i rodinných příslušníků bude dne 1. Máje v 07,45 na křižovatce 7. listopadu a Smilovy ulice/ roh Nového bytu a OV SSM. //
- zde bude letoun smontován a dovezena veškerá vlajková výzdoba.
- transportní vůz a automobil bude zaparkován v uličce před farou u kostela.
- ústroj pokud možno šedé nebo modré kalhoty/ i děvčata / modrá košile a červená kravata / pod košili si vezměte něco teplého. V případě zhoršení počasí se pojistit pláštěnkou neb podobně, bude uloženo v zavazadlovém prostoru letounu což bude sloužit jako atraktivní šatna.

2./

- vlajková výzdoba se bude skládat ze tří vlajek našeho aeroklubu- jedné vlajky SSM- jedné vlajky Svezarmu.
 - transparenty- budou vyznačovat účelnost našeho létání směrem k naší společnosti- budou dva kusy
 - v čele průvodu/ AK / bude nesen velký znak V A P sledován obrazovým záměrem našeho aeroklubu od bezmotorového létání přes motorové létání až do vrcholného zvládnutí náročné letecké techniky.
 - Rada aeroklubu společně s politickovýchovnou komisí sledují účasti manifestace v Pardubicích to, že budeme popularisovat leteckou činnost mezi širokou veřejností pardubicka a dokázat tak, že náš aeroklub má nejenom velké tradice v letectví v našem státě- že je nositelem tradice ing. Jana Kašpara, ale že naplňujeme usnesení naší strany o branné výchově našeho obyvatelstva ve výběru rovněž sportu jako je bezmotorové létání.
 - účast v prvomájové manifestaci jest pro všechny naše členy nejenom povinností ale musíme konstatovat, že jest nutná, abychom dokumentovali svoji vysokou organizací nejenom v provozu na letišti ale v politickém životě. Rada aeroklubu a náčelník letiště věří, že se zúčastní maximální počet našich členů. Proto Vás tímto
Z V E M E D O M Á J O V É H O P R U V O D U D O
P A R D U B I C
- Před nebo v závěru budou účastníkům vydány potvrzenky o účasti budete-li toto vyžadovat.

Tak 1. M Á J E v 07,45 u Nového bytu !!!

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



Jarní pohoda na startu, zleva: Jaroslav Mercl, Vladimír Hájek, Jiří Hájek, Ota Hovorka st.,
Táňa Zacharová, Alena Tomanová a ležící Karel Bednář ml.; Nový Dvůr, jaro 1977

1.května 1977

Ač aeroklub už s Pardubicemi teoreticky neměl nic společného, přeci jen jeho funkcionáři vyhověli požadavku OV NF Pardubice k účasti na oslavách Svátku práce.

A tak tomu bylo až do roku 1989.



*„Velouš“ na 1.máje; uprostřed zleva Jan Luptovský, Jan Juračka, Miloš Petržilka;
Pardubice, 1.5.1977*



*V kabině L-13 instruktor Eduard Vršovský (vzadu) a Táňa Zacharová (vpředu), asistuje Jiří
Pilný; Nový Dvůr, květen 1977*

5.května 1977

Podhořanský informátor č. 5.
informace pro členy Východočeského aeroklubu Svazarmu Podhořany.

5. května 1977.

Rada aeroklubu Podhořany děkuje touto cestou všem členům aeroklubu kteří se zúčastnili májové manifestace pracujících v Pardubicích. Bylo opět prokázáno velké uvědomění našich členů a organizovanost řad členů našeho aeroklubu což jsme opět prokázali, když postihla naši organizaci nehoda v podobě prasklého čepu otočného kloubu. Děkujeme s. Milanu Poškočilovi a s. Milanu Záveskému za operativní zásah při opravě zařízení. Naše složka měla velký úspěch a byli jsme velice dobře orgány ONV a OV KSČ dobře hodnoceny

Upozorňuji instruktory s. Bednáře K. a Mercla J. na hlavní úkol který AK má.

Plachtařská sezona již započala a je na čase plnit úlohy v základní i pokračovací výcviku. Současně upozorňuji žáky : s. Bulis, Eiselt Halža, Potůček, Semerád, Pýcha od. instr. Záveského, že je nutností pokud možno pravidelně navštěvovat letiště a létat. Instruktoři jsou povinni těmto žákům a pokračovací plachtařům dávat maximální počty letů.

Pokračovací plachtaři s. Juračka, Žatečka V. Lukeš Z. mají úkol splnit v letošním roce stříbrné C FAI.

Dnem 9. Května bude na naše letiště přelétnout další motorový letoun Z 126 určený k výcviku pilotních žáků motorových. Upozorňuji proto naše žáky s. Žatečku, Lehkého, Luptovského a s. Kuželu, že je nutné se sejít v některý den od 7.-9. května na letišti abychom zopakovali přípravy pro létání a dohodli se na letových dnech abychom měli do soustředění odlétáno maximum letů.

V májových dnech letošního roku se dostává do našich kin premiéra českého filmu o květnových dnech 1945- OSVOBOZENÍ PRÁNY- umělecký dokument národního umělce OTAKARA VAVRY.

Film bude promítán v kině JAS Pardubice.

Představení se bude konat dne 11.května v 17 hodin.

V příloze Ti přikládáme vstupenku kterou AK podhořany obdržel pro své členy.

Vzhledem k hodnotě uměleckého díla, žádáme členy našeho AK o účast na tomto představení.

Letové dny se konají - 7.8.9. května . je zapotřebí těchto tří dnů využít a započít létání v ranních hodinách/ ne v dopoledních hodinách / tak jak se v posledních dnech stává zvykem! Zde bude dohodnuto jak se bude létat v týdnu !

Upozornění !

Upozorňuji všechny naše členy na plnění P O V I N N O S T Ě vůči celému kolektivu našich členů kteří se zúčastní na provozu. Není možné se omluvit že nepřijdu do s l u ž b y RL, sniče by nebyla určena náhrada. Potom se na letišti improvizuje ! Každý obdržel rozpis služeb RL- navigákařů- vlekařů ! Toto jest povinnost všech členů kteří provoz řídí jako RL nebo navigákaři-piloti vlekaři !

Za radu A^h Vráňovský Ed.



Jeden z nástupů před rozkazem k létání; zleva: Teofil Držík, Petr Potůček, Eiselt Miloš, Vladislav Halža, Miloš Petržílka, Dagmar Šprojcarová, Eduard Vršovský, Karel Bednář st., Tomáš Hlobil, Ota Hovorka st.; Nový Dvůr, květen 1977

13.května 1977

Již byla zmíněna diferenciacce ve výcviku žáků bezmotorového létání, kdy zájmovou skupinu Okresních správ MNO tvořili studenti středních škol. Ti měli po maturitě výhledově nastoupit ke studiu VVLŠ v Košicích či na jiné vojenské školy a na jejich výcvik v motorovém létání byly prostřednictvím Svazarmu vyčleněny prostředky a resursově hodiny cvičných motorových letounů. V našem aeroklubu byli v hledáčku „vojenských pánů“ plachtaři Juračka, Kužela, Lehký, Luptovský a Potůček.

A právě v onen den zahájili na podhořanském letišti s pověřeným pomocným instruktorem Vršovským motorový výcvik na Z-126 OK-IFL Stanislav Kužela a Jan Luptovský.



Standa Kužela alias „Aeverel“ žákem-motorářem; Nový Dvůr, 13.5.1977

24.května 1977

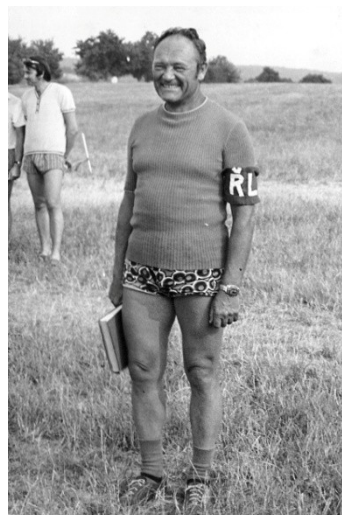
Pěkného termického počasí využívá Ota Hovorka st. a odlétá si pětihodinovku i s převýšením. A protože 50 km přelet si splnil již 6.7.1975, patří mu „stříbrné C“ s číslem 3967.

28.května 1977

Opět krásný den pro výkonné létání. O stokilometrovou trať (do Poličky a zpět) se pokusili Křištof (XL-13 OK-6202), Vršovská (VT-16 OK-2414) a Mercl (VT-116 OK-7411). Žel úkol nesplněn, všichni tři přistáli v Poličce.

25.května 1977

Trojúhelník 100 km Podhořany - Skuteč - Příbyslav - Podhořany se podařilo zdolat Milanovi Záveskému na VT-16 OK-2414.



Ota Hovorka st. tentokrát ve funkci řídicího létání; Nový Dvůr, květen 1977

5.června 1977

Jako žák motorového výcviku poprvé zasedá za knipl Z-126 OK-IFL Petr Lehký, řečený „Gulf“. Jeho prvním instruktorem je „Divá Bára“ - Dagmar Šprojcarová.

18.června 1977

Výcvik žáků-motorářů byl přesunut do střediskového aeroklubu v Chrudimi. Tam byla soustředěna výcviková technika - „stopětky“ OK-IFL, OK-HLH a OK-JHE a žáci Kužela, Lehký a Luptovský pod vedením instruktorů Držíka a Šprojcarové získávají další ostruhy na motorových letečcích.

19.června 1977

Říká se, že trpělivost růže přináší. Jenže růže mají trny a ty dokážou pěkně popíchat! Klínskému je povoleno létat! Nemůže však provádět instruktorskou práci a nesmí ani na přelety!

Takové šalamounské rozhodnutí vydaly VČKA a kádrová komise KV Svazarmu.

Pepkovi Tichému st., který také bojoval za opětovné povolení létání, se vrchnost nepodařilo přesvědčit, byť vyžádané posudky na něj byly pozitivní.

Tichý byl přesvědčen, že Vršovský někde opět „rozlil žluč“. Navíc počal Klínskému nepokrytě závidět, a to až tak, že jejich letité přátelství se stalo minulostí.



Vladimír Klínský; Nový Dvůr, červen 1977

Klínského přiletěl osobně přezkoušet krajský plachtařský inspektor Petr Hynek. Stačil jeden let, aby Hynek pochopil, že zakázat Klínskému létat jako instruktora je naprostý nesmysl. Bylo v jeho kompetenci mu kvalifikaci instruktora potvrdit a to bez ohledu na politické názory svých nařízených. Hynek to udělal a my měli dalšího instruktora!



Závazné branné úkoly aeroklubů jsou součástí systému letecké a parašutistické činnosti, jehož základnou je široce rozvinutá propagační výchovná činnost mezi mládeží a její příprava v kroužcích mladých letců a parašutistů.



BESEDA O KONCEPCI

TENTOKRÁT O MLÁDEŽI

František Kdér. „V oblasti náboru, výchovy a výcviku mládeže v aeroklubech je i bude mnoho komplikací, které si dnes ještě v plné míře neuvědomujeme. V první řadě je to nutnost koordinace výchovné činnosti mladých lidí na dnešních základních devítiletých školách. Někdy se totiž přehlíží velmi závažný moment, a to je využitost mládeže v této věkové kategorii. Vycházíme často z dosti falešné představy, že mládež v tomto věku má na ZDS spoustu času a čeká na jakoukoliv nabídku činnosti. Tento názor je mylný, zatížení dnešní mládeže školou je trochu jiné, než před patnácti, deseti lety. A nejen to. Úkoly, které má na školách Svazarm, má také tělovýchova a v neposlední řadě, spíše především, Pionýrská organizace Socialistického svazu mládeže, jejíž vliv a organizovanost zcela určitě v poslední době nepřetržitě narůstá.

Bude nezbytné pečlivě promyslet spolupráci s PO, abychom si nekonkurovali, snad bude vhodné vytvářet specializované pionýrské oddíly se zaměřením na parašutismus a letectví, a podílet se na jejich vedení.

Řešení se zkomplikuje ještě tím, že školský systém přechází na osmiletý, čímž se posune věková hranice mládeže končící základní školní vzdělání z 15 na 14 let. Problém, zda budou existovat pionýrské oddíly ještě v prvních ročnících středních škol, nebo zda se už tam bude vstupovat do SSM, musí řešit na UV SSM.

Jako celek není tato problematika nijak jednoduchá, protože vzniká roční difference právě v nejkritičtějších věku, a s tím se budeme muset vypořádat i my. Kroužky bychom měli mít orientované na mládež, která dovrší 15 let, protože pak může v aeroklubech začínat s praktickým výcvikem. Jestliže kroužek založíme na základní škole, a děti vyjdou ze školy ve 14 letech, kroužek se nám rozpadne. Pak si musíme položit otázku, zda organizovat kroužky až na středních školách. Já si netroufám v této chvíli odpovědět, jakým způsobem budeme postupovat, ale času na rozmyšlení mnoho není, protože v roce 1982

s konečnou platností končí devítiletý cyklus základního vzdělání.

Se zaváděním nového školského systému souvisí další otázka, o níž hovořil s. Šedivý (viz minulé číslo – pozn. red.), problematika skladby členské základny, dělnické mládeže a děvčat. Závaznými úkoly jsme orientováni především na mládež středoškolskou, ale nemůžeme přehlížet ty momenty, které hrají podstatnou roli v novém školském systému, zejména vznik učebních oborů s maturitou, nyní už čtyřletých, na rozdíl od minulosti, kdy byly pětileté. Dosavadní tříleté zkušenosti s tímto druhem výuky jsou velmi dobré a proto se počet těchto oborů bude zvyšovat, a skupina chlapců, která dosud odcházela do normálního učebního poměru se začne zužovat.

Mezi děvčaty určitý zájem o letecký a parašutistický sport je, ale není takový, abychom jej mohli srovnávat se zájmem chlapců, a zřejmě to vyplývá z dlouholetého společenského vývoje a předpokladů. Není to zkušenost jenom naše, ale i SSSR, NDR, Polska atd. Zde všude se do těchto sportů děvčata prosazují, ale vždy jen v určité míře. Násilný tlak by rozhodně nebyl na místě.“

Josef Šedivý: „V praxi se ukazuje, že velmi dobrou činnost i životaschopnost prokazují ty kroužky mládeže, které spolupracují s PO a tam, kde jsou organizovány v rámci Domů pionýrů a mládeže. Tam mají solidní úroveň, protože nejsou starostí pouze našich instruktorů, ale PO i Domy pionýrů poskytují určitou pomoc i při získávání dětí i udržování jejich zájmu.

Myslím si, že bychom v současné době neměli striktně rozdělovat kroužky na mladé parašutisty a mladé letce, ale organizačně je sjednotit jako kroužky mládeže, protože odborná činnost tam není rozhodující.

Práce s mládeží a činnost kroužků by se měla stát skutečnou záležitostí aeroklubů. Doposud je situace taková, že např. o kroužky mladých parašutistů se starají parašutistické odbory

nebo ZO Svazarmu, kde jsou parašutisté organizováni a ze strany rad aeroklubů jim není věnována taková péče, jako kroužkům mladých letců, které organizujeme zhruba v posledních třech letech: Projevuje se zde určitá odtrženost a mělo by naopak dojít k souladu.“

Plk. Pavel Beckovský: „Súhlasím s tým, že kružky mladých parašutistov sa trochu odťahujú od aeroklubov. Je to tým, že paraodborní organizujú tieto kružky už desať rokov a tak sa postupne stalo, že rady aeroklubov sa k nim moc nehlásili. Začínajú sa o ne zaujímať až teraz, keď musia organizovať kružky mladých pilotov. Nesúhlasím však so spojovaním oboch kroužkov v jeden, pretože mnohí mladí ľudia vidia v špecializovanom kroužku návaznosť na svoju budúcu odbornosť. A okrem toho, ak kroužok bude jediný, nebudú sa oň jednotlivé odbory dobre starať.“

Ešte chcem pripomenúť stanovy Zväzarmu, kde sa hovorí o tom, že máme členov Zväzarmu aj do 15 rokov, tzv. mladých zväzarmovcov. To si musia uvedomiť aj v aerokluboch a spolupracovať s okresnými výbormi Zväzarmu, lebo ide predsa o nových členov, o rozšírenie členskej základne.“



Pplk. Miroslav Řepka, starší inšpektor parašutistického výcviku Aeroklubu Svazarmu ČR

Pplk. Miroslav Řepka: „Když jsme minule hovořili o závazných úkolech, bylo tu řečeno, že v parašutistické odbornosti s jejich plněním problémy nejsou. Nejsou skutečně pokud jde o počty branců výsadkářů a záloh. Ale jsou v kategorii přípravy kroužků mladých parašutistů a základního výcviku, kde jsou ještě velké rezervy. Jestliže se má uskutečnit zásada určité posloupnosti – kroužek mladých parašutistů – základní výcvik – bránc výsadkář – sportovec instruktor, pak se v žádném případě neobejdeme bez dovršení vztahů mezi Svazarmem, SSM, PO a školou. Jestliže však chceme s někým jednat, musíme mít přesný záměr o činnosti této kategorie výcviku.“

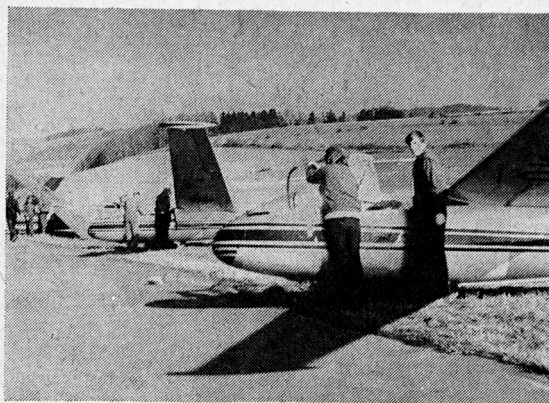
Souvisí to i s tím, že bychom chtěli, aby kroužky mladých parašutistů nepracovaly jen tam, kde jsou školy nebo letiště, ale aby pronikly i na sídliště, na vesnice atd. A proto se neobejdeme bez spolupráce se SSM a PO.“

Redakce L+K: Základním předpokladem pro úspěšné plnění tohoto úkolu je obsahová náplň kroužků. Ještě důležitější však je osobnost instruktora či vedoucího kroužku, na němž především záleží, zda svými ideovými a odbornými kvalitami dovede mládež strhnout a nadchnout.

Josef Šedivý: „Nově stanovené branné úkoly nás nutí mít piloty vycvičené daleko dříve, mladší, než tomu bylo doposud. Abychom mohli plnit úkoly v motorovém létání, musíme mít plachtařský výcvik ukončený v 16, nejpozději v 17 letech, a tím vzrůstá důležitost kvalitní práce s kroužky mládeže ve věku do 15 let.“

I když budeme spolupracovat, jak řekl s. Kdér, vlastně odborně připravovat instruktory nebo vedoucí pro pionýrské oddíly, bude se muset příprava kádrů diferencovat. Zatím to tak není, nebo tak málo, že úroveň vedoucích neodpovídá potřebám a nejsou dokonale připraveni na to, jak s mládeží ve věku 13–15 let pracovat.“

Pplk. Miroslav Řepka: „Obsahovou náplň přípravy v kroužcích se musíme zabývat. Došli jsme k jednoznačnému závěru, že ta dnešní naprosto nevyhovuje těm požadavkům, které se kladou na svazarmovce, na mladé lidi. Musí se tedy vypracovat programy nové. Měly by mít dvě části – ideovou a odbornou. Do jaké hloubky, to si nyní netroufám říci. Podstatné však je, že dobře zpracované programy jsou předpokladem k tomu, kolik mladých lidí se nám podaří ve výcviku udržet, protože doposud



je v této kategorii obrovský odpad. Kvalitní programy budou ovlivňovat i instruktory, neboť jestli je zaujmou, tak se budou i lépe připravovat, a to se samozřejmě projeví i na kvalitě kroužku.“

Kdo vlastně bude instruktory pro kroužky mladých letců a parašutistů připravovat? Bylo to doposud značně podceňováno. Souvisí s tím otázka vážnosti instruktorů. Domnívám se, že dnes už instruktor není takovou osobností jakou býval, jak bychom si ho představovali. Možná je to důsledek toho, že práci instruktora nedoceňujeme tak, jak by si zasloužila. Všichni instruktoři neplní své povinnosti tak, jak by měli, ale my je hodnotíme stejně, dáváme jim stejné odměny, např. ve formě saskoku. Domnívám se, že vážnost instruktora je do určité míry závislá i na tom, jakým způsobem je hodnotíme, jak si jich vážíme a co jim vlastně za jejich práci, skutečně těžkou, namáhavou a tvrdím znovu nedoceněnou, dáváme.“



Ing. Jaroslav Vach, hlavní trenér reprezentačního plachtařského družstva a předseda rady Aeroklubu Moravská Třebová

Ing. Jaroslav Vach: „V našem aeroklubu vedou kroužky pedagogové z povolání a máme s tím velmi dobré zkušenosti.“

Chtěl bych se ještě zmínit o určité dvoukolejnosti. Na jedné straně máme kroužky mladých letců a na druhé straně modeláře, přibližně ve stejném věku. Základní náplň obou kroužků se mnohdy prolíná a stálo by za úvahu je spojit.“

František Kdér: „Koncepte počítá s docílením podstatně užší návaznosti mezi leteckomodelářskou činností a činností aeroklubů. Je fakt, že prorazit s myšlenkou, že modelářské kroužky mohou být organizovány přímo u aeroklubů, dalo dost práce, protože v posledních letech se modelářská činnost od aeroklubů značnou měrou diferencovala a našla si své nové organizační formy.“

Dnes se však určité nikdo nebude stavět do cesty jakékoliv formě sepětí leteckomodelářské činnosti s aerokluby. V této chvíli spíše záleží na tom, abychom hledali cesty, jak letecké modelářství do aeroklubů vrátit, cesty nestereotypní, podle podmínek jednotlivých aeroklubů.“

Redakce L+K: Pro mládež jsou přitažlivé především takové výcvikové formy, v jejichž průběhu, nebo alespoň jako vyvrcholení se zúčastní konkrétního praktického výcviku, k němuž směřovala jejich teoretická a fyzická příprava.

František Kdér: „Je neoddiskutovatelnou skutečností, že pro mladé chlapce a děvčata je činnost lákavá potud, pokud má atraktivní náplň. Poměrně dobře jsou na tom v kroužcích mladých parašutistů, kde je možné se zaměřit na oblast fyzické, pozemní přípravy, která, vedena tím dobrým někdejší způsobem je i dnes poutavá, ať už je to překonávání překážkových drah, či cvičení v terénu, orientační pochody atd. V leteckých kroužcích se stává často pravidlem, že praktickou náplní jejich činnosti je stavění leteckých modelů.“

Existuje však několik dalších možností. Máme sice zaveden výsoce kvalitní výcvik na klasickém dvousedadlovém větroni, ale nyní jsme se ve Vodochodech setkali s nápadem, vrátit se k výcviku na kluzácích. Organizace SSM Aero-Vodochody za spolupráce konstruktérů skupiny ing. Vlčka navrhla postavení jednoduchého kluzáku. Když jsme se s nimi o tomto problému bavili, společně jsme dospěli k názoru, že by nebylo na škodu vyzkoušet, na základě současných poznatků ze stavby letadel, postavit dvousedadlový kluzák. Relativně velmi jednoduché konstrukce, poměrně laciný, který by bylo možné tahat na letišti také jednoduchým navijákem. Výcvik na tomto kluzáku by mohl být vyvrcholením činnosti kroužků mladých letců, než se přejde ke klasickému výcviku v aeroklubech.

Diskusní otázkou je i podvěsné létání. Zatím s ním nemáme vůbec žádné zkušenosti a nevíme tedy, zda je létání na podvěsných kluzácích pro mládež ve věku 15–16 let vhodné. Nechceme toto létání zatracovat. Existuje a je nutné je objektivně prověřit, aby se hned na začátku nevytvořila situace, která by mohla tuto činnost perspektivně podkopat. V kladném případě by to mohla být další forma činnosti kroužků mladých pilotů.

I parašutisté by se měli zamyslet nad tím, zda by se nenašly také další jednoduché formy, jimiž by se mohl parašutistický výcvik podstatně rozšířit. Vráťme se k někdejší myšlence tažného padáku za automobilem, která se dosud chápala jako atraktivní záležitost. Je to otázka technická, jestli se dá nebo nedá vymyslet takové zařízení, které je naprosto nebo relativně velmi bezpečné. A pokud by takový prostředek existoval, zcela určitě by se dal na ukončení zájmového výcviku v kroužcích použít.

Takže je zde široké pole působnosti, ale také sféra, kde musíme myšlení lidí v aeroklubech změnit tak, aby se nedívali na tyto problémy z pohledu svých dosavadních názorů. Máme v aeroklubech výsoce kvalitní výcvik bezmotorový, motorový i parašutistický, a proto je tendence podceňovat jednoduché formy výcviku v širokém měřítku. Nyní však musíme nad nimi přemýšlet, neboť nám koncepce ukládá cvičit v kroužcích v roce 1985 kolem 20 000 mladých lidí. Ti všichni však nemohou přijít do aeroklubů, k tomu nikdy nemůžeme vytvořit podmínky. Musíme tedy pro tuto mládež hledat a nacházet nové, zajímavé formy činnosti.“

Besedu připravili: dr. Jan F. Šára a Vlasta Hlušíčková
Snímky: J. Brskovský, C. Čejpa, K. Masojidek, J. Svět

V příštím čísle: o členské základně aeroklubů



(L+K č.13/1977)

Podhořanské nebe bylo plachtařům přívětivé, dokonce i vojáci dali prostor, a tak pokusů o přelety nebylo až tak málo.

25.června 1977

Vlastislav Štrych s pokračovákem Jirkou Pilným na L-13 OK-9848 zdolávají trojúhelníkovou trať v délce 252 km, stejnou trať se daří obletět Tomášovi Miklášovi s dalším pokračovákem Kateřinou Vršovskou na L-13 OK-3814.

V sóle na VT-116 OK-7411 tuto trať zdolává i Naděžda Vršovská.

Ten den návratovou stovku do Poličky pokoří i Karel Bednář na VT-16 OK-2414, na stejné trati se však nedaří Josefu Křištofovi na XL-13 OK-6202, který na zpáteční cestě přistává v Chrudimi.

27.června 1977

Od prvního startu Standy Kužely za kniplem motorového letounu uplynulo jen něco málo přes jeden měsíc a inspektor motorového létání Petr Toužimský ho přezkoušuje na sólo! Bylo to sice v Chrudimi, ale na Novém Dvoře se pak odehrála ta pravá sláva!

1.července 1977

Pod dohledem inspektora Toužimského svá motorové sóla absolvují i naši další dva motoroví pilotní žáci Petr Lehký a Honza Luptovský. Opět je co slavit!

Citováno ze zápisu Rady VČKA -
 Vyhodnocení plnění úkolů za I.pololetí 1977:

„Rady MAK projevují snahu vracet bývalé členy MAK do aktivní činnosti i v případech, kdy museli pro kádrové nedostatky létání zanechat. Rady MAK a jejich PVK ne vždy dostatečně bděle a s přehledem tyto případy řeší. To jsou jevy, s nimiž se musí u jednotlivých MAK vypořádat!“

Nikdo se už nikdy nedoví, byl-li tímto výnosem míněn Josef Tichý st.!

Nastal čas soustředění žáků. Účastnili se jej všichni, jen Jana Švábenská nebyla připuštěna k praktickému výcviku. Důvod? Vršovský ji sdělil, že ona, jako jediná, nemá vyřízený žakovský pilotní průkaz! Na otázku proč, nedokázal přímo odpovědět, prý se asi „někde něco zaseklo“.

(Ze vzpomínek Tomáš Hlobila)

„Soustředění žáků začalo a konečně nadešel ten kýžený den.

‘Soudruhu instruktore, povolte mi nastoupit.’ To byla u nás předepsaná a vyžadovaná fráze. Instruktor Milan Poskočil pokynul a já usedl s padákem na zádech na přední sedadlo Blanika. Kabinový drill: nožní řízení, ruční řízení, přístroje, pásy, vyvážení, klapky, kabina, vypínač. Připraven ke startu!

Před zhruba 13 léty jsem krásu bezmotorového létání zažil několika starty ve Vrchlabí a na Točné, ale to vždy byly starty aerovlekem. Skoro jsem na to již zapomněl! A start pomoci navijáku? Tak to pro mě byla naprostá novinka.

Tažné lano se napjalo, „fousy“ bouchly o boky kabiny a kluzák se dal do pohybu. Pochopitelně, ze zadu řídil Milan, já měl jen nohy volně na pedálech a kniplu jsem se dotýkal jak svátosti boží. Blaník se rozeběhl a začal stoupat. Vyjeveně jsem čučel před sebe do přístrojů, ani mě nenapadlo podívat se do stran. Ve strmém stoupání, kolena téměř nad bradou, jsem si v duchu říkal: ‘Tak tohle, to se, chlapče, nikdy nenaučíš!’

Blaník stále stoupal a zvolna přecházel do vodorovného letu. Cvak, cvak, cvak, Milan vypnul těžné lano, ‘fousy’ odpadly a Blaník se zhoupl do klouzavého letu. Výška skoro 300 metrů, poprvé jsem se podíval z kabiny ven. Nádhera! První zatáčka doleva. Ze zadu: ‘Víš, kde je letiště?’ Něco mi říká, že musí být po levé ruce. A copak to vidím? Hangáry, druhý Blaník na startu, od traktoru vyježděný pás v trávě. Hrdě dozadu hlásím: ‘Támhle, vlevo!’. Ty čtyři minuty prvního startu uběhly jak zrychlený film a už jsme byli opět na zemi.

Ten den jsem s Milanem odlétal ještě dva navijákové starty. Start navijákem mě už tak neděsil, vypnutí, první zatáčka doleva, krajina kolem se pootočila, rychlost 80km/hod. ‘Na startu vše v pořádku,’ slyším ze zadu Milana. No jo, ani jsem si nevzdychl, že mám provést kontrolu vypnutí! Druhá zatáčka. Ze zadu slyším: ‘Tak se toho chytň a zkus letět rovně, tam na ten kostelíček v Hošťalovicích!’ Jo, to se ti, Milane, snadno řekne, kostelíček v Hošťalovicích! Vím já, kde jsou Hošťalovice? Ale kupodivu rychle se orientuji, čumák Blanika opravdu míří na kostelík. ‘Fajn, tak udělej úkony!’ Je toho na mě nějak moc. Jaké úkony? Hlavou mi bleskne: asi chce úkony po větru. Tak je odmelduji. A už je tu třetí zatáčka. Vím, že po ní se tahají vztlakové klapky a přeřikávám úkony po třetí zatáčce, klapky ven, Blaník se nahrbil, vyvážit. Ze zadu se ozvalo spokojené zamručení. Upřeně si hlídám osu přistávací dráhy a říkám Milanovi: ‘Už bych točil.’ ‘Tak toč!’ Zkusím to a Blaník poslušně zatočil. Trefil jsem se. Ale zdá se mi, že jsme nějak vysoko. Než jsem domyslel, Milan vytáhl brzdy a hodil Blanika do skluzu. Já jen koukal jak tele na nová vrata, jak si to Blaník šine po křídle dolů. Samozřejmě, to už řídil Milan. Vyrovnal skluz a s plnými brzdami se země dotýkáme přesně u ‘tělka’.

Pár dalších startů bylo s instruktorem Milanem Záveským. Už jsem tak nějak trochu a opatrně začal ‘kvedlat’ kniple a ‘šlapat nohy’ a začal si to užívat. Prvotní skepse byla ta tam. Jednou, v přímém letu mezi 2. a 3. okružovou zatáčkou, vzal Závesák nečekaně za řízení a uvedl Blanika do poměrně ostrého pádu. Samozřejmě, že mi obě ruce, knipl neknipl, reflexivně vylétly nad hlavu k plexisklu kabiny, nevědouc, co se děje. Ze zadu jsem zaslechl škodolibý smích a slova: ‘Nic si z toho nedělej, to udělá na poprvý každý!’

A tak to šlo celých čtrnáct dní. Nahoru dolů. Lety po 4 minutách, některý den i maximum 8 startů.

Ted’, s odstupem času mohu hodnotit, že jsme se díky množství navijákových startů naučili perfektní rozpočty na přistání. A to byla pro naše další létání velmi cenná deviza!

7.července 1977

Padl historický rekord v počtu uskutečněných navijákových startů na Novém Dvoře. Tento den jich bylo 102!



BESEDA O KONCEPCI

tentokrát o členské základně aeroklubů

Směry a úkoly dalšího rozvoje letecké a parašutistické činnosti vyžadují i výraznou změnu v systému obměny kádru v bezmotorovém i motorovém létání.

Koncepce předpokládá, že celkový stav cvičenců v bezmotorovém létání nepřekročí v aeroklubech Svazarmu 5000 chlapců a děvčat. K zachování tohoto stavu při zvýšeném nábory plachtařů bude nutné zkrátit průměrnou dobu výkonného členství v bezmotorovém odboru z dosavadních 7–8 let na 5 let. To vytváří předpoklad k tomu, aby výcvikem v aeroklubech Svazarmu prošlo za stejné období zhruba o 30 % cvičenců více než dosud, a to ve věku, kdy se nejvýrazněji formuje morálně politický profil mladého člověka.

Složitější je situace v motorovém létání. Koncepci stanovený systém předpokládá trvalou činnost optimálního počtu 1200 motorových pilotů. To je zhruba o 10 % méně než v současnosti s tím, že se musí ještě vytvořit prostor pro nově cvičené piloty. Je tedy zřejmé, že k naplnění cílů stanovených koncepcí je nutné dosáhnout určitých vnitřních úprav členské základny aeroklubů Svazarmu.

Dr. Čeněk Kepák: „Realizace koncepce naráží na setrvačnost ve způsobu myšlení a jednání v místních aeroklubech. Víme, kolik let už prosazujeme, aby se snížila věková hranice v aeroklubech a na jak silný odpor narážíme. Myslím si, že problém snižování počtu lidí v odbornostech by vůbec neměl vznikat, kdybychom měli v myšlení lidí vypěstováno to, že aeroklub nemůže existovat jako stabilizovaná jednotka, ale jako organismus v neustálém pohybu. Organismus, kam noví přicházejí a ti, kteří už se vycvičili, odcházejí do armády nebo k jiným leteckým provozovatelům a ostatní se s vyšším věkem věnují něčemu jinému.“

Vždyť kolik je v našich aeroklubech členů, jimž jde jenom o to, aby si udrželi kvalifikaci za každou cenu. Ale proč si musí pětáctýřáčník nebo padesátník, který už je více angažován někde jinde, udržovat leteckou kvalifikaci? Co to z celospolečenského hlediska přináší? Je třeba nějakým způsobem dokázat, aby lidé včas létání zanechali, udělali prostor mladším, ale přitom se s aeroklubem nerozešli, naopak věnovali mu to, co s ohledem na svůj věk a společenské postavení mohou.“

Josef Šedivý: „Počty osob činných v jednotlivých odbornostech je třeba sledovat nejen z hlediska stanovených úkolů, ale i z hledisek dosavadního vývoje členské základny a možnosti naší společnosti.“

V tomto roce jsme stanovili nižší počty motorových pilotů než v roce 1976. V některých aeroklubech to vyvolalo samozřejmě nespokojenost a to zejména těch členů, jichž se nedobrovolně vyřazení z letecké činnosti týká.

Jestliže hovoříme o letectví a parašutismu jako o specificky výběrových činnostech, tak v motorovém létání to platí dvojnásob. Když si však provedeme detailní rozbor motorových odborů v místních aeroklubech, ukáží se existující rezervy. Jsou zde ti, kteří notoricky nenalétávají minimální počty hodin a průkaz si prodlužují na základě přezkušování, i ti, kteří sice létají, ale aeroklubu nic neodvádějí.

Kdyby se plány a stanovení počtů v odbornostech vytvářely na základě detailních rozborů, nemusely být problémy kolem věci, která naprosto pochopitelně a zákonitě musela přijít a také přišla.

Nyní se už ve všech aeroklubech, až na pár výjimek, s tímto úkolem vyrovnali a pokud jsou stížnosti, tedy v malém počtu. Rozhodně tomu počátečnímu křiku současný stav neodpovídá.

Myslím si, že z této skutečnosti bude nutné v budoucnu odvozovat postupy při plnění úkolů, zejména při plnění úkolů zaručujících vzrůst členské základny. Podle mého názoru je totiž snižování počtu poměrně jednodušší než splnění zvýšených nároků na nábor a výcvik, zejména v bezmotorovém létání. Je nutné vždy vše zvážit a řešit problémy na základě rozborů. Žel, tento způsob práce se ještě nestal na úrovni krajů a v místních aeroklubech běžným.

Rozpracování koncepce i stanovení počtů v jednotlivých odbornostech musí vyjít z analýzy skutečného stavu a z požadovaných úkolů. Jestliže nesplnění některého z úkolů v roce 1976 či



ještě letos se dá omluvit tím, že jde o nové úkoly, že hledáme formy, pak v dalších letech se nám už nic neodpustí. Je třeba, aby se důkladnými rozbory a závěry z nich vyplývajícími zabývaly postupně ve své činnosti i rady místních aeroklubů, i když ne v takové šíři a tak často jako krajské aerokluby. Např. v bezmotorovém létání pak zjistíme, kolik lidí nalétá na větronicích pouze 5 hodin ročně. Mnohdy to jsou skutečně letečtí kmeti a v podstatě létají už jenom z piety. A přitom říkáme, že nemáme místo pro mladé lidi.“

František Kdér: „Jak už o tom hovořil s. Šedivý, týká se úprava členské základny opravdu jen motorového létání, neboť jak v parašutismu, tak v bezmotorovém létání půjde o zvýšení počtu cvičenců. Jistě všichni pochopí, že my musíme tuto otázku posuzovat celostátně a nikoliv z pozice každého místního aeroklubu.“

Jaký je tedy prostor k činnosti? Pro budoucnost je podle koncepce stanoven optimální počet 1200 pilotů. To je tedy číslo, s nímž musíme počítat, a v němž musíme každý rok ponechat místo pro 150 nových mladých lidí začínajících výcvik. Trvalou základnu aeroklubů v motorovém létání by tedy mělo tvořit 1050 pilotů. Přitom z těch 150 pilotních žáků nám po skončení výcviku zůstane v aeroklubech pro další činnost 50, neboť zbytek odejde dilem do vysoké letecké školy nebo smluvně do Slovaíru. To představuje obměnu celé členské základny v motorovém létání za 21 let. Jinými slovy můžeme říci, že v motorovém létání má v podstatě každý možnost zůstat téměř 20 roků, pokud je ovšem zařazen do výcviku. Představa, že někdo dnes projde motorovým výcvikem a zítra musí vypadnout je zcela falešná. Při výcviku motorových pilotů ve věku 18–19 let by tedy horní hranice měla být něco málo nad 40 let a průměr okolo 30 let. V tom se tedy už promítá snížení věkového průměru. Časový prostor je však i přesto velký, neboť 20 let aktivní činnosti je dost dlouhá doba.

Chtěl bych podotknout, že v minulosti jsme měli v aeroklubech leteckou techniku, která přicházela do Svazarmu z různých zdrojů, zejména z MNO převodem kmenového jmění. Tato technika nás jako organizaci nestála nic a my jsme ji v aeroklubech prodlužovali život, neboť jinak neměla jinde žádné využití. Dnes však musíme počítat s tím, že ani jediný letoun, který přijde do aeroklubů Svazarmu, není a nebude zadarmo. Jestliže víme, že nový Zlin 42 či 43 se seriózním rádiovým vybavením stojí půl milionu korun, a dalších půl milionu stojí generální opravy draků a motorů, tak společnost věnuje na výcvik motorového pilota při náletu minimálně 30 hodin přes 7 tisíc Kčs ročně. Pak jsou tu ještě režijní náklady, na jejichž krytí se značnou měrou podílejí aerokluby nebo jejich jednotliví členové. Je tedy samozřejmé, že společnost má právo od lidí, kterým tyto prostředky poskytuje žádat, aby něco společnosti odváděli.

Až do schválení koncepce existovalo a platilo jediné usnesení z roku 1964, když neuvažujeme různá anulovaná usnesení z let 1968–69, že Svazarm bude mít maximálně 750 motorových pilotů a 200 pilotů vrtulníků, a to ještě ve vazbě na výcvik záloh. V roce 1968 i později byly uvedeny do provozu některé letouny, vyřazené po usnesení z roku 1964 jako nesystemizované. Tím se umožnil výcvik značnému počtu dalších pilotů. Navíc si tento výcvik platilo relativně velmi málo lidí, neboť se u aeroklubů vytvořily předpoklady k poměrně snadnému zisku finančních prostředků, který ale nebyl vždy v souladu s ekonomickým záměrem společnosti a někdy ani s platnými předpisy. Přesto se ještě v letech 1970–1971 pohybovala členská základna na úseku motorového létání kolem 1200 pilotů. Rápidní zvyšování nastalo od roku 1972. Už v té době se tím zabývala ústřední rada Aeroklubu a na upozornění oddělení letecké a parašutistické přípravy přijala usnesení směřující k tomu, aby počet motorových pilotů nebyl dále zvyšován, neboť bylo jasné, že v budoucnosti nebude únosné vzhledem ke stavu letadlového parku udržet větší počet motorových pilotů.

V roce 1973 se konala celostátní konference Aeroklubů, v jejímž usnesení se říká, že počet motorových pilotů nemá být v žádném případě zvyšován. Toto usnesení bylo pochopitelně závazné pro oba republikové aerokluby.

Od roku 1973 se touto otázkou průběžně zabývaly aeroklubové orgány ČSR i SSR. Podle výkazu z roku 1976 je ve stavu něco přes 1300 motorových pilotů. Jde tedy rámcově o 100 pilotů, kteří by měli být z motorového létání vyřazeni. Zdůrazňuji však, že koncepce počítá s redukcí postupnou, ukončenou do roku 1980. Nic se tedy nemusí lámat přes koleno, vše lze řešit lidskou cestou.

Zajímavé je, že protestující hlasy se neozývají ze Slovenska, z jižních Čech, z Moravy ani od Západových Čechů. Hlavní bouře

odporu je ze středních a severních Čech, tedy z někdejší Středočeské oblasti, kde rady aeroklubů zřejmě moc nedbaly na předchozí varování a usnesení konference neplnily.

V řešení této choulostivé otázky hrají negativní roli ještě dva důležité momenty. První je vyslovené administrativní řešení. Bez ohledu na skutečnou situaci v místních aeroklubech krajské aerokluby prostě nadiktují čísla. Druhý moment je typický pro některé rady místních aeroklubů – vyřizování osobních účtů. V aeroklubech působila po léta řada lidí, kteří nebyli z nějakých důvodů právě v tom kterém aeroklubu vitáni. Rada s tím však obvykle nic nedělala a nyní se naskytla příležitost to udělat ve jménu někoho jiného, ve jménu nařízení vyššího orgánu.“

Redakce L + K: Koncepce rozvoje letecké a parašutistické činnosti stanoví, že zejména vyšší formy leteckého výcviku si zachovají výběrový charakter. Tento požadavek je dán nákladností a celospolečenskou závažností tohoto výcviku. Zejména zde se musí důsledně dbát na to, aby v popředí stály celospolečenské vyhraněné zájmy. V práci aeroklubů nemůže tedy být místo pro samoučelné naplňování osobních zájmů jednotlivců. Veškerý letecký výcvik a výchova v této sféře musí mít proto hluboký celospolečenský cíl a smysl.

Josef Šedivý: „Na úrovni ústřední rady Aeroklubu ČSR se po dvouletých meditacích udělal rozbor a zjistili jsme, že snížíme-li dvoji odbornost motorových pilotů z dosavadních asi 60 % na polovinu, prodlouží se resursová kapacita pro výcvik mladých plachtařů zhruba o 10 000 hodin ročně. Současně jsme řekli, v kterých případech pokládáme dvoji odbornost za potřebnou: u náčelníků, inspektorů, nebudeme proti ani u vysoce aktivních členů, ale víme, že právě ti se s obtížemi stačí vyžívat v jedné odbornosti. Otázka dvoji odbornosti je aktuální i při odchodu výkonných sportovců z aktivní závodnické činnosti. Prmo jsme tedy specifikovali, kde je pro organizaci dvoji odbornost žádoucí a kde ji budeme podporovat.“

Pokud se tento závěr podaří uskutečnit, a je to v moci krajských a místních aeroklubů, snížíme podstatně tlak na nedostatek resursových hodin v plachtařském výcviku v letech 1977–1978. To je ukázka metody řešení palčivých problémů a přístupu k nim.“



Zasloužilý mistr sportu, akrobat Ivan Tuček, člen Aeroklubu Svazarmu Jaroměř

Ivan Tuček: „Počty lidí a dvoji odbornost souvisí i s věkovým průměrem. Problém je v tom, že piloti v produktivním věku odcházejí k jiným organizacím, k Slovaíru, ČSA. Z toho plyne, že funkce, zabezpečující plynulý chod aeroklubu, zajišťují většinou lidé starší, což zase vede k tomu, že za odměnu získávají další odbornost, v našem případě motorový výcvik. Domnívám se, že by v tom měl Svazarm něco udělat, např. vypracovat dohodu s ostatními leteckými organizacemi, aby to byl Svazarm, který by měl přímý vliv na výběr pilotů-profesionálů. Brát v úvahu zásluhy ve Svazarmu, v reprezentaci, zaměřit se zejména na kvalitní leteckou činnost atd.“

František Kdér: „Vracím se ještě jednou k úpravě počtů motorových pilotů. Víte, že při rozboru nehod pilotů Slovaíru, kteří létali současně ve Svazarmu, se v některých případech došlo k závěru, že byly porušeny bezpečnostní normy. Proto ministerstvo dopravy jednoznačně trvá na tom, že piloti všech podniků ministerstva dopravy musí individuálně žádat o povolení létat vedle svého zaměstnání ještě ve Svazarmu. Výjimky se týkají především reprezentantů a čelných funkcionářů v aeroklubech. A protože těch, kteří létají tam i zde je poměrně dost, a dohoda o povolování výjimek je zcela jasná a ze strany ministerstva dopravy podložena skutečně pádnými důvody, nastane i zde určitá redukce počtu svazarmovských motorových pilotů, přičemž vyřazené to nemusí vzhledem k jejich profesi ani moc bolet. To ovšem neznamená, že bychom chtěli, aby tito piloti

z aeroklubů odešli. Právě naopak. Za jistých podmínek a se souhlasem FMD se může dokonce počítat s jakousi jejich příležitostnou leteckou „výpomocí“, třeba jako vlekaři apod.“

Redakce L + K: Omezování počtů se prakticky nedotýká parašutistické odbornosti. Naopak koncepce předpokládá masový rozvoj parašutismu – od kroužků mladých parašutistů přes základní výcvik, výcvik parašutistů-branců i v záloze, výcvik žáků vojenských škol až po výkonnostní sport a státní reprezentaci.

Pplk. Miroslav Řepka: „Úkoly, které má parašutismus plnit, jsou skutečně náročné a bude nutné docílit toho, aby téměř každý sportovec byl současně instruktorem. Je tu ale jeden problém. V naší odbornosti byla v posledních letech taková snaha, aby se z každého parašutisty stal za každou cenu instruktor 1. třídy, i když jsme dokazovali na mnoha příkladech, že tak jako se z každého nemůže stát reprezentant či mistr světa, tak se nemůže stát z každého parašutisty instruktor 1. třídy.“

Nakonec i postavení instruktora 1. třídy si požadavky na to, jaký by měl být, přímo vymezuje. Např. loni, kdy jsme pořádali týdenní kurs instruktorů 1. třídy ve Vrchlabí, jsme se zaměřili na jeden podstatný předpoklad, který se v poslední době podceňuje nejen u instruktorů, ale i v přípravě sportovců vůbec, na tělesnou přípravu. Po přezkoušení v tělocvičně jsme s hrůzou zjistili, že celá třetina kandidátů na instruktora 1. třídy, což by měla být v instruktorském kádru špička, byla naprosto nevyhovující. To byl také jednoznačný obrázek o tom, jak příprava v aeroklubech po fyzické stránce vypadá, jak vypadá pozemní příprava v zimě atd.

Rozhodli jsme se omezit počet instruktorů 1. třídy tak, že nebudeme dělat kurs každý rok, ale jen jednou za dva roky, a hned při nástupu do kursu všechny kandidáty přezkoušíme z tělesné přípravy. Ti, kteří nebudou po této stránce vyhovovat, se kursu nemohou zúčastnit, protože nedávají záruku, že úkoly kladené na ně v aeroklubech mohou plnit.

Chtěl jsem poukázat na to, že každého sportovce i instruktora je třeba zařazovat a dávat mu možnosti podle jeho kvalit.“

František Kdér: „Je třeba, aby každý, pokud se chce věnovat sportovní činnosti v aeroklubu, mu také něco odváděl. To však neznamená, že každý bude motorovým instruktorem či parašutistickým instruktorem 1. třídy, ale může být třeba dobrý vedoucí kroužku mladých letců nebo parašutistů. Prostě každý na co stačí, ale každý něco, tak, aby měli všichni členové aeroklubu své vlastní, konkrétní a sledované úkoly.“

**Besedu připravili: dr. JAN F. ŠÁRA
a VLASTA HLUŠIČKOVÁ**

V příštím čísle: O technice a letištích

Snímky: J. Kalenský, K. Masojidek, J. F. Šára a P. Valent



(L+K č.14/1977)

9.července 1977

S Blaníkem L-13 OK-3814 si své sólo odbyl známý „parašutista“ Honza Pýcha a byl o to intenzivněji lidem leteckým „pokřtěn“.

16.července 1977

Pomalu končilo žákovské soustředění. Téměř všichni létali úlohu 1/4, ti kterým to šlo lépe, se dostali až k aerovlekům v úlohách 1/7 a 1/8.

Krom létání se mnoho pilotních žáků vyučilo v oboru zaplétáč lana. Lana na navijáku už byla totiž tak chatrná, že snad nebylo dne, aby nedošlo k přetržení.

Žáky vystřídal pokračovací a příznivé počasí nadále kynulo. K soustředění se přidali i někteří sportovci.

Přestože Karel Bednář ml. už dávno létal na přelety a pár jich i úspěšně dokončil, stále neměl „stříbro“.

Inu, bylo všeobecně známo, že Vršovák byl v tomto směru s administrativou na štíru, tak „Bedy“, po odlétnutí Poličky, si sám do Prahy odeslal příslušnou dokumentaci a vzápětí se stal majitelem „stříbrného C“ č.3960.

Ten den kýženou „padesátku“ ulétli i Milan Kepřt (č.3957) a Kateřina Vršovská (č.3958).

Přeletového počasí využili i další piloti (Milan Poskočil - 100 km Polička s návratem na L-13 OK-3814, Tomáš Mikláš s pokračovákem Petrem „Gulfem“ Lehkým a napodruhé s pokračovákem „Geňou“ Juračkou na L-13 OK-9848, Josef Vojtíšek s XL-13 OK-6202 a Josef Křištof „Kolumbus“ s VT-116 OK-7411 (všichni na stejné trati), ne všechny pokusy však byly úspěšné. Křištof přistál ve Skutči, Vojtíšek v Poličce.

Ten den si bohatě zalétali i vlekaři.

22.července 1977

Trvajícího, termicky příznivého počasí využívá „Geňa“ Juračka a poctivě si odkrouť 5 hodin. Ke „stříbrnému C“ mu však chybí ještě přelet i převýšení.



Blaníky na startu; Nový Důr, léto 1977



Milan Záveský v kabině VT-16 OK-2414; Nový Dvůr, léto 1977

Plachtařští žáci Petržílka a Hlobil zůstali na pokračovácím soustředění a tím značně předběhli ostatní žáky. Dostali se přes aerovleky (úloha 1/7 a 1/8) ke zdokonalovacím letům po okruhu (1/9). Mezi těmito dvěma vznikla vzájemná zdravá rivalita a ta je posunovala ve výcviku rychle kupředu.



BESEDA O KONCEPCI

Tentokrát o technice a letištní síti

Současný stav zabezpečení letecké a parašutistické činnosti aeroklubů Svazarmu je charakterizován dožíváním značného množství dosud používané techniky, nedostatkem leteckých opravárenských kapacit a nedostatkem některých náhradních dílů. Působí tu i značně omezené možnosti našeho leteckého průmyslu zabezpečovat leteckou techniku pro potřeby Svazarmu, stejně jako problémy v nákupu této techniky v jiných socialistických státech.

Je to velmi aktuální a závažná problematika. Víme, že ji nevyčerpáme, a na druhé straně vše, co se zde řekne, bude v aeroklubech pečlivě zvažováno. Jistě si však všichni uvědomují, že toto není půda na řešení a vyřešení nadhrozených otázek. Ty se musí řešit jinde a jindy.

Plk. Pavel Beckovský: „Na tuto tému by sme mohli hovoriť samostatne celý deň alebo dva a museli by tu byť aj iní funkcionári. Musíme sa pozeráť tvárou v tvár tomu, čo je. Určité riešenie vidím v starostlivej údržbe techniky, a vo snahe jej životnosť ešte predĺžiť. To je v moci aeroklubov, práve tak ako väčšia disciplína, aby sme si lietadlá zbytočne nerozbíjali. K tomu pristupuje oficiálna snaha o predĺženie času prevádzky niektorých typov lietadiel. Parašutisti sú na tom s lietadlami dobre, azda by ešte potrebovali niekoľko malokapacitných, napr. prerobených Brigád'rov.“

To je asi situácia do roku 1980. Avšak už dnes musíme vidieť dopredu a včas plánovať novú techniku. Neodpustím si ale poznámku, že v mnohých prípadoch techniku plne nevyužívame a treba v tomto smere v aeroklubech podstatne zlepšiť organizačtorskú a riadiacu prácu.“

František Kdér: „V dosavadní činnosti aeroklubů Svazarmu bylo, objektivně řečeno, letecké techniky podstatně víc, než bylo k splnění daných úkolů bezprostředně zapotřebí. Proto když se podíváme na padesátá a šedesátá léta, zjistíme, že bezmotorová i motorová letadla nebyla zdaleka stoprocentně využívána. Tato situace vznikla zcela objektivně (L + K č. 14 – pozn. red.) zejména u motorového létání tím, že jsme dostávali letadla od MNO a ministerstva dopravy neplánovitě tak, aby je bylo možné v aeroklubech využít.“

Požadavek stoprocentního využití nové techniky je jednoznačně oprávněný, odpovídá vývoji v celém našem hospodářství,

v celém našem životě. Z toho zákonitě vyplývá jeden důležitý moment, totiž ten, že techniky v absolutním počtu nebude tolik, kolik ji bylo v minulosti. A protože ji nebude tolik, bude to vyžadovat i trochu jinou organizaci jejího využívání.

K tomu se váže i otázka výstavby střediskových letišť, výstavby krajských aeroklubů, koncentrace letecké techniky. Požadavek maximální efektivity leteckého i parašutistického výcviku vyžaduje vnitroorganizační diferenciaci letištní sítě. Proto budou letiště Svazarmu zařazena do tří kategorií. V každém kraji bude vytvořen krajský aeroklub, krajské letiště, kde budou soustředěny nejnáročnější druhy výcviku nebo odtud zajišťovány. K tomu musí být tato letiště vybavena kádrově i technikou. Na těchto letištích by měla být vybudována i technická opravárenská kapacita kraje a v souladu s tím soustředěn aparát krajského aeroklubu. Na dalším jednom až třech střediskových letištích budou vytvořeny podmínky pro výcvik v nižších výcvikových skupinách motorového létání a parašutismu. Letiště základní sítě budou sloužit převážně plachtařskému a základnímu parašutistickému výcviku.

Krajská a středisková letiště budou pomáhat zajišťovat činnost letišť základní sítě. To bude vyžadovat daleko větší organizovanost leteckého i parašutistického provozu a výcviku, jeho soustřeďování do kvalitně organizačně připravených leto- vých a seskokových dnů. Tím vzroste nejen efektivnost provozu, využití techniky a personálu, ale současně i bezpečnost a poklesne počet mimořádných událostí, k nimž dochází zpravidla tehdy, když celková organizovanost provozu není na vyší.

To je pochopitelné pouze schéma. Při realizaci se musí pečlivě vážit specifické podmínky každého aeroklubu a podle toho rozhodnout.“

Plk. Pavel Beckovský: „Rozdelenie letísk do tried je dôležitým momentom koncepcie. Pamätáme si, že už sme niečo také mali, že nejde o vec úplne novú. Mali sme navijakové letiská, aerovlekové letisko s motorovou činnosťou, letiská krajské. Pri zaradovaní letísk bude veľmi záležať na pochopení všetkých funkcionárov. V tomto roku už by sme mali mať jasné, ako budú letiská rozdelené a v budúcom roku by sa malo začať s realizáciou, samozrejme postupne.“

Plk. Miroslav Řepka: „Soudruh Beckovský řekl, že parašutisté



Brigádýr L-60S se osvědčil i jako vlečný letoun z polí

nemají s leteckou technikou téměř problémy. Letouny skutečně máme, ale na některé An-2 nemáme v tabulkách plánované osádky. A protože koncepce počítá s dosavadním stavem pracovníků, tato situace přetrvá. Je to problém, který nejsou schopni řešit ani národní ani místní aerokluby, jímž jsou An-2 přiděleny. A přitom každý ví, že náročné požadavky na plnění úkolů s letouny An-2 vyžadují aby je ošetrovali zaměstnanci, nikoliv aktivisté. A tak přemýšlíme, zda takový letoun, třeba po generální opravě, vůbec pustit do provozu, v jakém stavu bude třeba za rok, když nebude ani pilot ani mechanik zaměstnancem.“

Plk. Pavel Beckovský: „Na Slovensku to robíme tak, že pilota skutečně získáme z zaměstnanců. Přesto by nemohli létat hoci dvaja náčelníci letisk? A odmenu pro mechanika, nech z stavu systemizovaných alebo pre aktivistov získavame z rezervy v mzdových fondoch, lebo v technickej časti sú zvyčajne voľné miesta. To je v našej právomoci.“

František Kdér: „Technika je oblast, která nás v současné době tíží nejvíce. Nikoliv proto, že by ji nebylo za co pořídit, ale není kde ji koupit. Víme, že komplex problémů a okolností v našem leteckém průmyslu je takový, že řešení není jednoduché a snadné. O to víc se však musíme snažit a věřit, že se řešení najde.“

Situace však není podle mého soudu tak kritická, jak se na první pohled zdá. Asi před pěti léty jsme se potýkali stejným způsobem s leteckou technikou pro parašutisty a dnes v této oblasti žádné zásadní problémy nejsou, i když tehdy byla situace označována za nejkritičtější. Jde o to najít vhodná opatření a rychlá řešení.

Začneme od bezmotorového létání, v němž situace nevypadá nijak zvlášť nepříznivě. S novým klubovým větrónem VSO-10, který má nahradit VT-16 a VT-116, probíhají provozní zkoušky a existuje reálný příslib, že bude v průběhu zbývajících roků 6. pětiletky a v 7. pětiletce vyráběn sériově. Finančně je zajištěn.

Složitější je to už s náhradou dvousedadlovek, i když perspektiva Blaník je mnohaletá. Pokud se nám podaří udržet v provozu navigáky a vyřešit otázku vlečných letounů, tak by zásadní problém vzniknout neměl, i když se realizace motorizovaných větrónů posunula o dva až tři roky. Problémy u M-17 i L-13SW jsou v první řadě s motorem a vrtulí. Mikron by měl vyjít ze série koncem roku 1978, letos ke konci roku mají být první pokusy z nulté, pokusné série. Výroby vrtule pro Mikrona se ujala Avie, neboť se ukázalo, že zabezpečení takové výroby je nad síly nejen našich hospodářských zařízení, ale i takové instituce, jakou je Výzkumný ústav obrábění strojů v Brně. Tak jsme ztratili téměř půldruhého roku. Optimisticky věříme, že v Avii převezmou i sériovou výrobu.

Vlastní letoun M-17 je závislý v dalším vývoji na přístupu konstruktéra k řešení dvou otázek: vodorovné ocasní plochy a brzdící klapy. Ing. Matějček hledal asi dva roky cesty k odstranění nedostatků dílčími způsoby, ale k jejich řešení se musí přistoupit radikální cestou. Výškovka půjde z „tělka“ dolů jako u všech klasických letounů, stejné radikální zásah čekají klapy. Tato rekonstrukce, nehrající zásadní roli v koncepci letounu, má být hotova letos a věřím, že potom už nebude žádná překážka na cestě přes státní zkoušku k sériové výrobě.

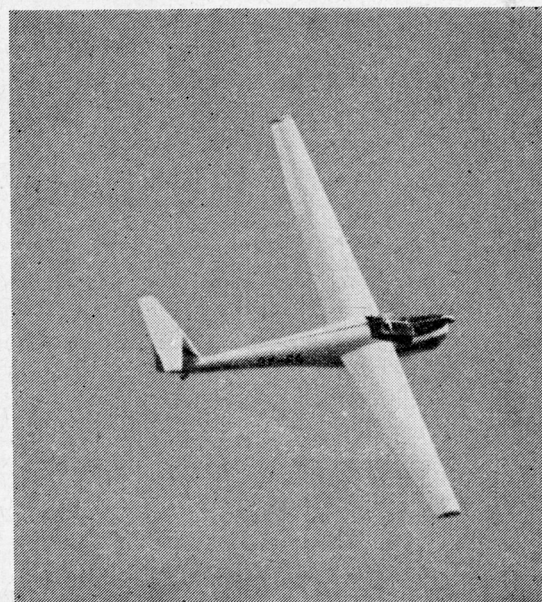
Vzhledem k výrobě motoru jsme vlastně nic časově neztratili, neboť se má nyní obojí sejít v jeden potřebný termín.

U typu L-13SW věřím, že bude splňovat podmínky na něj kladené. Tady tkví otazník v budoucí sériové výrobě, tzn. dodávce asi 20 souprav křídel, ocasních ploch a trupového kornoutu v zadní části trupu v rámci dodávek náhradních dílů v každém roce. Výroba L-13 se má zastavit, ale dodavatel je povinen vyrábět 10 roků náhradní díly. Vzhledem k tomu, že Blaník je vyrobeno přes 2000 kusů, znamená to značný počet náhradních dílů. I když připustíme, že si generální opravy budeme dělat sami (podle hospodářského zákoníku bychom měli právo na generální opravy v závodech GR Aero), od nárokování náhradních dílů upustit nemůžeme. Jak toto jednání na GR Aero dopadne, je dnes těžké předvídat.

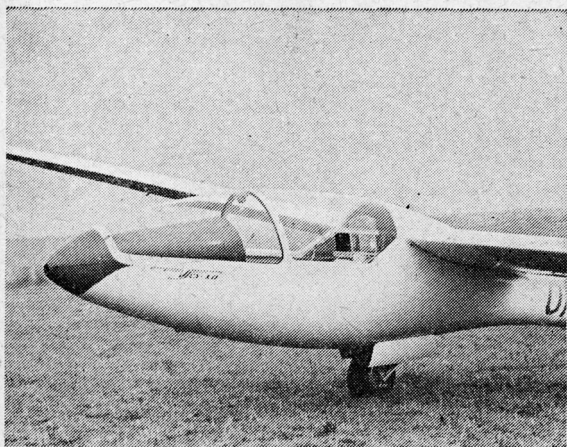
Společným úsilím Aeroklubu Svazarmu, n. p. Moravan, SLI a HZ Aerotechnik bylo dosaženo uspokojivého řešení u letounů Z-126 a Z-226. Životnost letounů řady „Z“ je prodloužena při splnění určitých podmínek na 28 let a 3200 hodin. Toto řešení je vzhledem ke stavu motorů WM 6/III a WM 4/III optimální. Umožňuje při zajištění potřebného počtu 60 a rekonstrukci zabezpečit plné využití na 4,3 až 5,5 roku.

Obdobné je to i s letouny L-40. Draky mají životnost ještě asi 1500 hodin, ale problém je opět s generálními opravami motorů

Prototyp motorizovaného větróně M-17



Snímky: P. Hejduk, Ing. Jos. Svět, Ing. P. Marjáněk a archiv



Nový větroň VSO-10 by se v aeroklubech měl objevit už v příštím roce

M-332. Jinak se počítá se stávajícími typy L-200, Z-42 a 43, zatímco Ae-45 jsou na dožití.

Své nové požadavky se snažíme prosadit při jednání na Státní plánovací komisi, ministerstvu všeobecného strojírenství a GŘ Aero nejen na sedmou pětiletku, ale i na zbývající roky šesté pětiletky. Když se nám to podaří alespoň na sedmou pětiletku, měli bychom do té doby, i když s potížemi, vše vyřešeno.

V této souvislosti je si třeba uvědomit, za jakých podmínek se plánovaly letouny na šestou pětiletku. Nesmíme zapomenout, že tato pětiletka začala v době, kdy ještě platilo vzpomínané usnesení z roku 1964, nová koncepce ještě schválena nebyla, a navíc byl na konci roku 1974 zrušen výcvik záloh. Tím se logicky do té doby, než byl znám další konkrétní úkol, další nákup nové techniky omezil. Zde se snad hodí připomenout jak náležitým a důležitým dokumentem koncepce rozvoje letectví a parašutistické činnosti je.

Je tedy v této oblasti mnoho problematického, ale domnívám se, že nic neřešitelného.

Besedu připravili: dr. Jan F. Šára a Vlasta Hlušíčková

V příštím čísle: Aerokluby jako líheň reprezentantů

Maketa motorizovaného větroně L-13SW



(L+K č.15/1977)

23.července - 14.srpna 1977

Ke svému tradičnímu soustředění se na letiště v Novém Dvoře stěhují piloti z Letňan. Jejich letecká flotila čítá L-13 OK-4706, OK-4718 a OK-1825, „Orlíky“ VT-116 zastupují OK-5511 a OK-4301 spolu s VT-16 OK-2408. Vlečnou je Z-226 OK-KNF.

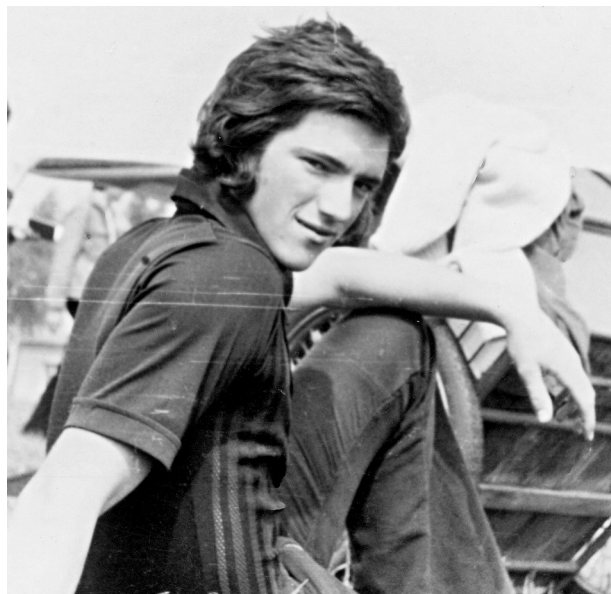
Kádr letňanských pilotů (Beranová, Douda, Flek, Hemrle, Jaroš, Ječný, Lukeš, Mareček, Miller, Neckář, Nechanický, Nyč, Vrnák, Zvěřina) doplňují místní sportovci i pokračováci.

Pozemní služby zabezpečovali i někteří podhořanští žáci, kterým sice soustředění dávno skončilo, ale kteří se rozhodli strávit co nejvíc dní letošních prázdnin na letišti.

Z tohoto pobytu „letňanáků“ vznikl filmový dokument „Soustředění“.

24.července 1977

Významné datum pro Vaška Žatečku! V termice se mu podaří s „Veloušem“ XL-13 OK-6202 vydržet ve vzduchu 5 hodin a 9 minut, čímž si plní poslední podmínku k získání „stříbrného C“, neboť ostatní dva úkoly má již splněny v loňském roce. Číslo jeho odznaku je 3959.



*Novopečený sportovec Václav Žatečka;
Nový Dvůr, 24.7.1977*



BESEDA O KONCEPCI

Tentokrát o aeroklubech jako líhni reprezentantů

Kolikrát jsme na našich letištích slyšeli a slyšíme povzdech: tenkrát, to bylo z koho vybírat. Ale dnes? I když to neplatí úplně na sto procent (např. úroveň a množství navigačních osádek), přece jen je na tom kus pravdy. Scházela sice střediska vrcholového sportu, zařízení sama o sobě výborná, ale málo platné, podhoubí se tvoří, z něho rostou a v něm se hledají talenty v místních aeroklubech.

Josef Šedivý: „Vytvoření středisek vrcholového sportu a jejich samostatné řízení ve Svazarmu je určitě kladem pro vlastní přípravu reprezentantů, pro jejich zabezpečení po materiálně technické i finanční stránce. Jako ve všem novém, i zde existují vedle nesporných kladů nevýhodné stránky, které se dají a musí vylepšováním dosavadního systému odstraňovat. Hlavní problém vidím v tom, že systém přípravy reprezentantů nemá přímou návaznost na vlastní výkonnostní sport v aeroklubech. Příprava reprezentantů se odehrává většinou mimo místní aerokluby, což zase negativně zpětně působí na postavení reprezentantů ve vlastních aeroklubech, v nichž ne všichni pochopili, že státní reprezentant má jediný, ale velký úkol: dobře reprezentovat. A to je úkol tak náročný, že obvykle na další, vyplývající z členství v klubu, nemůže nikdo v době své působnosti v reprezentačním družstvu už stačit.

Domnívám se, že bude nutné v návaznosti na vrcholový sport domyslet způsoby práce s juniory a s talenty z úrovně národních aeroklubů, neboť tady máme velké rezervy v přípravě pro budoucí reprezentaci. Mělo by se to uskutečňovat postupně ve všech odbornostech.

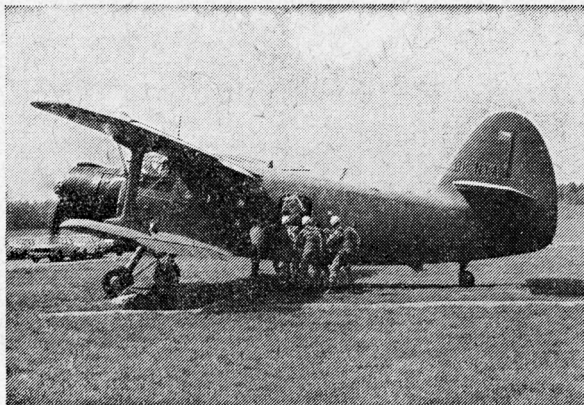
Aeroklub CSR si v současné době ujasňuje formy práce s juniory parašutisty, s nimiž jsme začali systematictější pracovat zhruba v roce 1974. Organizujeme několik soustředění ročně a rysují se už i budoucí tréninkové základny pro juniory.

Další otázkou je vytvoření dostatečných předpokladů pro práci těch, kteří talenty budou vybírat a starat se o jejich růst. Česká ústřední rada Aeroklubu Svazarmu i naše oddělení se tím zabývaly, a jedním z výsledků je příprava kursu trenérů. Zde jsme vycházeli nejen z materiálů ÚV Svazarmu, ale i z konzultací na ČSTV, odkud chceme získat i lektory na některé předměty. Říkáme kurs, ale měla by to spíše být trenérská škola dlouhodobějšího charakteru, zhruba asi na dva roky, v ní bychom chtěli

vyškolit trenéry II. třídy, což by měli být právě trenéři pro práci s juniory a s krajskými reprezentačními družstvy. Vycházíme i z toho, že dnes už ne každý dobrý instruktor je dobrým trenérem bez další, speciální přípravy. Jsem přesvědčen, že pokud nebudeme mít kvalitně vyškolené trenéry v krajích, nemůžeme předpokládat pronikavější zlepšení péče o výkonnostní sport a o talenty. Jinými slovy: vytvoření podmínek pro práci s talenty předpokládá mít v první řadě trenérské zázemí.

V této oblasti máme nejvíce zkušeností v parašutismu. Některé z nich se mohou uplatnit i v letectví, i když je jasné, že tato práce je u parašutistů masovější než třeba v letecké akrobacii. Pro přebírání některých forem práce chceme vytvořit podmínky už v této pětiletce, aby nám pokud možno neunikl žádný talent. Konkrétně: v plánu na letošní rok je rozpracována např. skladba a příprava krajských družstev v bezmotorovém létání ve složení dva muži, žena a junior; tato činnost je kryta patřičnou finanční položkou. S členy tohoto družstva by měl v budoucnu pracovat vyškolený trenér – aktivista na přípravě individuálních plánů, měl by jim pomáhat i při výkonném létání, zejména při kratších soustředěních. Obdobně bychom chtěli postupovat i v motorovém létání, a to v rámci krajů v úzkých kolektivech v letecké navigaci – tak dvě až tři osádky.





V letecké akrobacii je problém ten, že v krajích není na čem s novými adepty létat, proto organizujeme jako národní aeroklub kursy mladých akrobatů i soustředění reprezentantů. To jsou také dvě akce na republikové úrovni pro přípravu stávajících i nových akrobatů na mistrovství ČSR v letecké akrobacii. Z hlediska metodiky a bezpečnosti létání to znamená, že na startovní listině mistrovství ČSR by neměl být nikdo, kdo kurs nových akrobatů či soustředění stávajícího akrobatického kádru neabsolvoval. Je nutné si však uvědomit, že jsme někde na začátku cesty, že je třeba dopracovat konečné řešení, metodické pokyny pro tuto činnost atd.“

Plk. Pavel Beckovský: „Najzávažnější problém vidím skutečně v nedostatku trenérů; finance aj technika by sa už našli. My sme sa nestarali (alebo nám prešli do zamestnaní, z ktorých nemôžu byť uvoľňovaní) o takých ľuďoch, ako je kupríkladu Šouc, Trebatický, Kuchta, a to hovorím iba o situácii na Slovensku. A tak sme stavali často iba na jednotlivcoch. V budúcnosti sa musíme zamerať na viac ľudí vo všetkých odbornostiach, pretože sa nedá spoľahnúť na zamestnancov ako na trénerov. To sú väčšinou starší ľudia, ktorí už nemajú ani chuť začínať s niečím novým. To sme videli napr. na inštrukčno-metodickom zamestnaní parašutistov v Bratislave, ako sa ktorý z nich k novým výcvikovým metódam a formám zoskokov stavali. Je v nich väčšinou to, čo sa učili vo svojich dvadsiatich či tridsiatich rokoch a keď im sovietsky parašutista ukazuje veci nové, každý nad tým krúti hlavou a každý si to vysvetlí po svojom. Znamená to zamerať sa na mladých ľudí, abysme si z aktivistov vychovali dobrých trénerov. Z parašutistov sa na Slovensku javí sľubné súdruhu Šuplata.“

A u motorárov? Keď nám v akrobácii prestane pracovať súdruh Huliak, tak neviem, čo budeme na Slovensku robiť. Počítame so súdruhom Poloncom, ktorý je teraz náčelníkom letiska. Keby to len trochu šlo, chceli by sme ho tejto funkcie zprostiť, aby sa mohol venovať výchove mladých talentov. Ak to nepôjde, bude to musieť robiť tak, ako dosiaľ súdruh Huliak, s určitou hmotnou zainteresovanosťou, ale pri náčelníckej funkcii.

Inak podporujem samozrejme cestu o ktorej tu už hovoril súdruh Sedivý – zamerať sa na kursy. Iba neviem, kto ich v súčasnosti u nás povedie. Mám tým na mysli stálych akrobatov. Aj v Čechách je podobná situácia. Ing. Kobrle to má v akrobácii všetko po praktickej, teoretickej a povedal by som priamo vedeckej stránke zité, ale získať ho pre intenzívny výcvik nových trénerov nebude asi v zhľadom k jeho povolaniu možné. To je pre našu vec veľká škoda. Podobné ťažkosti majú u nás súdruhovia Orlita, Košťalik a ďalší, ktorí majú svoje roky a zodpovedné zamestnanie. Toto všetko je treba riešiť, a ako vraví súdruh Sedivý, sme na začiatku. A riešiť rýchlo, lebo aj dnes je už neskoro. Mali sme si to uvedomiť, keď nám, ako sa vraví, kvitli ruže a nie dnes, keď musíme vytrhať burinu a začať rýchlo pestovať ruže nové.“

Ivan Tuček: „Co se zde říká, je všechno pravda. Je to však jen jedna stránka věci. Trenér je sice důležitý, ale musí mít také s kým pracovat. V této besedě se už mluvilo o podhoubi a nezlobte se, že se k této myšlence znovu vracím. To podhoubi totiž momentálně není, alespoň ne u akrobatů.“

Akce, která se nyní v ČSR dělá, obnova kursů, to je podle mého soudu velmi účelné, ale nouzové řešení. Zaspalo se to základní: práce v aeroklubech. Akrobacie se z výcviku prakticky vytlačila. Jednak na ni nejsou letouny (vzhledem k životnosti se dělají normální kategorie), roli hraje i věkový průměr většinou nad 25 let. Není tedy z koho vybírat. A když je, jako tomu bylo třeba

před dvěma roky na posledních mistrovstvích ČSR i ČSSR, je zde problém, řekl bych podržení těchto lidí v aeroklubech. Uděláme kurs pro mladé a ti, sotva dovrší 200 hodin, aniž něco v tom sportu dokázali a odvedli, utíkají k jiným leteckým provozovatelům. Takto jsme v loňském roce přišli o 2–3 nadějně akrobaty. Ono pěstování podhoubi, zejména pro vrcholový sport, to je dlouhodobá záležitost. Je nutný i individuální přístup – s každým potenciálním reprezentantem promluvit, zjistit jeho podmínky, ukázat perspektivy a snažit se mu zajistit podmínky. To už však patří opravdu do oblasti vrcholového sportu, o němž, jak jsme si v úvodu řekli, budeme v budoucnu besedovat samostatně. Nyní je sice příznivá doba pro střediska vrcholového sportu, ale pokud se nám nepodaří zastavit odliv talentů a zajistit příliv nových lidí, tak nebudeme mít s kým v těchto střediscích pracovat.“

Plk. Miroslav Řepka: „Vracím se k parašutistům, k juniorským základnám a ke střediskům. Dnes už je jasné, že přípravu špičky není možno zajistit v aeroklubech, že myšlenka středisek je správná. Jak momentálně tato střediska svá poslání plní, je už věc jiná. Domnívám se, že by do nich měli přicházet už sportovci vytržení, že vlastním posláním střediska je jejich tzv. dolaďování na nejvyšší úrovni. Dnešní situace je taková, že ve středisku jsou většinou parašutistky a parašutisti, kteří začínají, konkrétně s komplexy figur apod. Tady poukazují na to, co řekl s. Sedivý o základnách juniorů v národních aeroklubech. O tom, že by měla být jedna základna celostátního měřítka, není pochyb.“

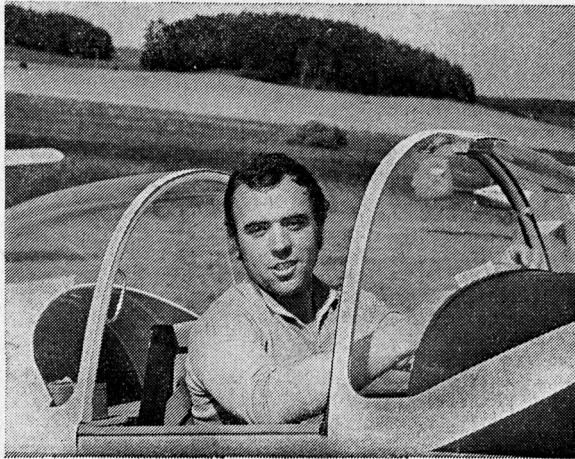
K těmto závěrům došla i trenérská rada parašutistů na základě solidního rozboru. Zápis o tom jsem mnohokrát přečetl a závěry i návrh opatření byly velice rozumné a jediné, které ve stávající situaci byly možné. Pokud někdo čekal, že je v silách trenérské rady tyto závěry realizovat, to naopak moc rozumné nebylo, neboť se domnívám, že trenérská rada zůstala v této věci osamocena.“

Příprava juniorů je i v současnosti Popelkou, i když víme, že bez této základny špička nebude. O tom jsme se přesvědčili loni: vypadl nám jeden špičkový reprezentant a vše bylo špatné, neboť dnes za nikoho není náhrada. A to neberu v úvahu samotné myšlení některých reprezentantů, kteří si dobře uvědomují, že za nimi není žádný tlak, že jim současné výkony k udržení se v reprezentaci stačí, tedy stagnují. A dokud se nevytvoří širší základna, tyto problémy budou i nadále.“

Vše se nám tedy vrací zase k juniorům, s nimiž v parašutismu pracujeme přes čtyři roky, neboť jsme chtěli dokázat, že v nich něco je, a že zcela zákonitě v nich vidíme budoucnost. Výsledky odpovídají vynaloženým prostředkům, ale přes minimum vkladů nám vyšlo několik nadějných jednotlivců, kteří jsou už v širším reprezentačním kádru.“

A teď se vracím ke slovům s. Beckovského o stáří většiny zaměstnanců, o tom, že jim už chybí tížadostivost něco dokázat atd. To je ve většině případů pravda, ale v aeroklubech je ještě jeden velmi negativní jev, a to nejednotnost přípravy, konkrétně v klasických disciplínách. Každý si to vede podle svého, k čemuž přispívá i nedostatek dostupného materiálu. V Brně jsme se přesvědčili, že stačí čtrnáctidenní soustředění, aby junior udělal větší pokrok než za celý rok v aeroklubu, i když zde naskáče dvakrát tolik seskoků než na soustředění. To je výsledek

Na historické půdě pro čs. plachtění, na Rané u Loun, vyrostla v posledních letech i nová akrobatická naděje. Při intenzivním a dobře vedeném tréninku by se Jiří Beneš ml. mohl dostat záhy do užšího výběru naší reprezentace



jednotného vedení, péče, vyhodnocování, celodenní systematické přípravy. A domů si ještě veze plán zimní přípravy apod.

Můj závěr ke špičkové přípravě sportovců je jednoznačný: dotáhnout do solidního konce národní základny juniorů a potom základnu celostátní, a to v návaznosti na přípravu v aeroklubech. Tam si už někde uvědomují, že je nutné diferencovat, že je nezbytné parašutisty dělit podle výkonů na směr branného víceboje (jedinci, kteří mají dobrou přesnost přistání, ale v dalších klasických disciplínách už vrcholové výsledky nemají, ale při tom jsou fyzicky zdatní, vytrvalí, což se pozná už během dvou let) a na klasické disciplíny. Na tomto principu jsou připravováni instruktoři a měli by být takto vedeni i trenéři.“

Ing. J. Vach: „Myslím si, že problém je i v přesnějším, či zlepšeném plánování – v motorařině je dneska plánování perfektní. Každý zná přesně své úkoly, v plachtařině to už takové není, zde jsou úkoly dány rámcově, dejme tomu počtem nalétaných hodin. A zde je třeba tvrdě diferencovat, aby mladí talentovaní lidé dostali možnosti, tj. dostali více hodin než ostatní členové. I když plachtařina je sportem, v němž se těžko stanoví věková hranice, kdy by se mělo končit. Např. světový rekordman Grosse má 55 let, a dosahuje stále špičkových výkonů. To vede k tomu, že plachtaři nechtějí odejít. Jsou to otázky ožehavé. Tím nechci prosazovat seniory, celková situace je dána možnostmi na Západě a u nás. Rozhodně má u nás mládež nesrovnatelně lepší možnosti, a toho bychom měli využít – skutečně tvrdě prosazovat mládež, protože ona má z mentálního i životního hlediska větší možnosti.“

Plk. Pavel Beckovský: „Ešte niekoľko slov k postaveniu reprezentantov v aerokluboch. Túto otázku sa mimo iné snažíme riešiť aj tým, že miestne aerokluby dostávajú pri vyhodnocovaní celonárodnej súťaže podľa určitého kľúča body za výchovu reprezentantov, za ich umiestnenie na majstrovských súťažiach apod. Napr. aeroklub Zvolen-Očová dostáva 500 bodov do súťaže za to, že prijíma reprezentantov na sústredenie a majstrovstvá Slovenska v leteckej akrobácii.“

Ivan Tuček: „Na postavení reprezentantů v místních aeroklubech se lze pochopitelně dívat z mnoha hledisek. Pokud se na to dívám očima reprezentanta, neznám snad nikoho, kdo by se ve vlastním aeroklubu snadno prosazoval, kdo by lehko začínal. Jistě, je to různé, já sám jsem měl štěstí, že u nás vždy náčelníci na výkonné létání drželi, ale vidím třeba, co to dá práce prosadit, aby si pilot odlétal akrobatickou osnovu před nástupem do základních kursů. Někdy záleží i na jedinci, jak se umí prosadit. Pak je i určitá záruka, že ve sportu něco dokáže. U každého musí být skutečně vidět snaha, cílevědomost, dalším důležitým předpokladem je skromnost, aby nikdo nepodporoval tendence o frajeřině apod. A když pak přijdou výsledky, bývá obvykle v aeroklubu spokojenost oboustranná. Osobně si naříkat nemohu, ale vím od těch druhých, že jejich postavení v mateřském aeroklubu není právě vždy nejlepší. A jsou to mnohdy velmi složité a spleť vztahy: reprezentant, náčelník, rada aeroklubu, zaměstnání, někdy i nemístná závist atd. atd.“

V této souvislosti se vracím ještě ke zkušenostem s výchovou nových akrobatů na Slovensku. Domnívám se, že kursy a soustředění, jejichž dějištěm byla v posledních letech Očová, bylo řešení správné, a že každému jeho začátky i další růst hodně usnadnily.“

Tolik tedy vše podstatné, řečené na besedě o současných i perspektivních směrech a úkolech letectví a parašutismu ve Svazarmu. O závěrečné slovo jsme požádali náčelníka Aeroklubu Svazarmu ČSSR, zasloužilého mistra sportu Františka Kdéra: „Toto slovo mi vlastně nepřísluší, organizátorem byla redakce a hlavní k jednotlivým tématům bylo řečeno, i když je pochopitelné problémů a názorů na jejich řešení více. Využívám však této příležitosti k poděkování L + K za nápad i vlastní realizaci besedy. Doufám, že se v závěru letošního či počátkem příštího roku sejdeme znovu, a že nás bude více, abychom si popovídali o letectví a parašutismu jako o vrcholových sportech. Bude to logické navázání na vše, co jsme si zde už řekli, a budeme zase chytřejší, neboť za námi bude celá sezóna 1977.“

My věříme, že ta sezóna bude úspěšná. A to nejen v plnění závazných úkolů a ve sportovních výsledcích, ale že se během ní vyřeší nebo začne řešit řada problémů. K tomu můžete přispět i vy v aeroklubech, jestliže se na stránkách L + K podělíte s ostatními o své dobré zkušenosti při plnění úkolů koncepce, ale i o svých problémech.

Besedu připravili: **Dr. J. F. ŠÁRA A VLASTA HLUŠIČKOVÁ**

Snímky: J. Stratil, J. F. Šára a P. Valent

(L+K č.16/1977)

7.srpna 1977

I Milan Poskočil začal pátrat po osudu svého „stříbrného C“, které dosud neobdržel a zjistil, že záznamy o jeho výkonech z roku 1972 („pětihodinovka“ a převýšení) se válely zastrčeny v jednom „fochu“ na věži a nebyly sportovní komisí nikdy doručeny. A tak na L-13 OK-9848 znovu „odletěl“ Poličku a výkony do Prahy nechal Vršovským znovu odeslat. Odznak „stříbrné C“ mu byl vydán, nese číslo 4119, ale certifikát byl paradoxně vystaven až 3.1.1979!

Podle ustanovení sportovního řádu FAI
získal majitel tohoto průkazu:

Stříbrný odznak výkonného plachtaře
číslo: **4119**

získal těmito lety:

1. Let v trvání **5** min.
dne: **14. 4. 1971**
místo startu: **Podhorany**
přistání: **Podhorany**
letadlo: **VT-425 OK-5402**
2. Převýšení: **1.270** m
dne: **4. 8. 1974**
místo startu: **Podhorany**
přistání: **Polička**
letadlo: **L-13 OK-9848**
3. Let na vzdálenosti **560** km
dne: **4. 8. 1974**
místo odletu: **Podhorany**
přiletu: **Polička**
letadlo: **L-13 OK-9848**

Správnost údajů ověřuje
sportovní komise PO ČSSR

Praha dne: **-3. 1. 1979**

Razítko a podpis sport. komise

Po osudu svého žákovského průkazu začala pátrat i Jana Švabenská. Dotazem na sekretariát VČKA, který žákovské průkazy vystavoval, zjistila, že ten její byl už dávno na letišti k rukám náčelníka Vršovského odeslán. Ale i po této informaci Vršovský nadále tvrdil, že její průkaz doručen nebyl.

K rozuzlení tohoto případu došlo až někdy na podzim, kdy paní Hamsová se Vršovskému podívala do jeho pracovního stolu, a ejhle, Janin průkaz byl v šuplíku pod hromadou nějakých papírů!

(Ze vzpomínek Mirka Haubnera)

„Ani s koncem letňanského soustředění letiště neosiřelo. Jako instruktorka začala létat i Jindra Paušová, a když se sešel dostatek lidí na navijákový provoz, a i když nebylo zrovna excelentní počasí a nikomu se do létání moc nechtělo, ráda nás honila. 'Kluci, vytáhneme naviják, jde se létat!' A šlo se.

Jindra byla výtečná instruktorka, rád na ni vzpomínám. Bohužel, její zaměstnání ji nedovolovalo trávit na letišti mnoho času, ale když přijela, letecky jej strávila dokonale.“

(Ze vzpomínek Milana Žatečky)

„V roce 1977 jsem toho už moc nenalétal a v září toho roku jsem nastoupil do VVLŠ v Košicích. První rok - vojenský dril a tvrdá škola, létání v nedohlednu - nadělal v řadách budoucích letců paseku. Mnoho z těch co nastoupili, ve studiu dál nepokračovalo.

Všechno se změnilo až o prázdninách mezi 1. a 2. ročníkem, kdy nám začaly pozemní přípravy na létání, seskoky padákem, nácvik katapultáže a trenáže postupů v kabinách skutečného letounu. Všichni jsme začínali na L-29 Delfin, cvičném proudovém letounu naší výroby.

V tomto období, zrovna když jsme šli na nácviky do letadel v leteckých kombinézách, mezi nás pustili nové zájemce o studium na VVLŠ a mezi nimi jsem poznal bývalé kolegy Honzu Juračku a Petra Potůčka z Podhořan. Dnes nevím, jestli jsem udělal dobře nebo ne, ale po ročních strastiplných zážitcích jsem jim školu vehementně rozmlouval.

Nakonec se škola přeci jen dala přežít a lítání bylo čím dál tím lepší a zajímavější.



Milan Žatečka, spodní řada, druhý zprava; Košice, 1980

Jak jsem již napsal, začali jsme na L-29 a ve třetím ročníku jsme přešli na L-39 Albatros, ve čtvrtáku po důkladných lékařských prohlídkách v ÚLZ s přetlakovým dýcháním v barokomorách na MiG-21. Na tomto letounu jsem poprvé letě nadzvukově 2,05M a dostoupal do výšky 21000m. Tak vysoko jsem už nikdy neletěl, ale nadzvukový let jsem si ještě vyzkoušel při záletech MiG-23BN.

Po škole jsem tři roky létal jako stíhací/bombardovací pilot u 20.SBOLP v Náměšti nad Oslavou na letounech Su-7 BM, BKL, UB. Letadlu se kvůli jeho robustní konstrukci říkalo ROURA nebo KOTELNA, ale vzhledem k jeho klasickému profilu křídla a výkonu motoru létalo 'sůčko' krásně. Létání při výcviku od pilota bez třídy přes 3., 2. až po 1.třidu, bylo plné letů jednoduché a vyšší techniky pilotáže, akrobacie, skupinových letů, vzdušných bojů a hlavně bojového použití ve střelbě raketami, kanónem a bombardování pozemních cílů. Běžně se tento výcvik létal pět let, ale protože armáda potřebovala novou krev na nové MiGy-23BN do Čáslavi, tak naši skupinu 15 pilotů vycvičili za roky tři. 'Jóóó, to bylo tenkrát, když to ještě stálo za hovno', jak jsme později často ironicky říkali. Ty časy byly super - příprava na letové úkoly, létání, sport a tak pořád dokola. Do toho nácviky přežití, seskoky, trojboje, lázně a samozřejmě zapíjení vítězství po LTC (letecko-taktických cvičeních). Mohlo by to vypadat, že se cvičíme pro 'Hlavní úlohu strany', ale tak to doopravdy nebylo... byli jsme vycvičeni pro obranu naší vlasti a lidí v ní žijících!



Milan Žatečka, spodní řada, druhý zprava; Náměšť nad Oslavou, 1983

V roce 1984 roku nás většinu převedeli do Čáslavi na MiG-23BN, což byl stíhací/bombardovací letoun 3 generace s měnitelnou geometrií křídel a pokročilou navigací RSBN. Skvělé éro a opět stavovské létání!

Konec 80 let ale přinesl slábnoucí ideologickou a i ekonomickou sílu stávajícího režimu (zaplat' pánbůh), což se začalo projevat ve stále menších a menších ročních náletech bojových pilotů, až to hraničilo s hazardováním se životy letců! V této době jsem se jako zástupce velitele letky probojoval tzv. 'k tužce', což znamenalo, že jsem pro naši letku plánoval lety na letovou směnu. Proto jsem stále i s instruktorskými lety, zálety počasí a letadel, mohl nalétat přes 100 hodin ročně, ale ostatní kluci už jenom 50 hodin!

A to mě donutilo začít přemýšlet o mém dalším leteckém životě. Začal jsem se potajmu učit angličtinu a pokukovat po civilním létání. Jak se správně říká: štěstí přeje připraveným!

V roce 1989 a 1990, když se začalo s brutální redukcí vojenského letectva, Československé aerolinie potřebovaly cca 40 pilotů... a bylo rozhodnuto. Sice jsem už nikdy neotočil letadlo

na záda, ale i dopravní létání mělo v sobě mnoho vzrušujícího a zajímavého.

Začátek byl hodně náročný, hlavně stran civilních leteckých předpisů, kterými jsme byli nepolíbeni. Angličtina, radiofonie, navigace ... ale bez toho by si snad člověk dobytých met ani nevážil!

Půl roku po opuštění armády jsem byl držitelem průkazu staršího obchodního pilota a seděl jsem v kokpitu dopravního letounu Tu-134.

Z výcviku vzpomenu jeden zážitek, který mi potvrdil, že když někdo umí tak umí!! Letěli jsme s malým 'tůčkem' (tak se Tu-134 říkalo) v rámci typového výcviku na let nácviku prosté pilotáže v prostoru. Letělo se to samozřejmě v čase, kdy letoun nebyl vytížen linkovými lety, tzn. ve 23:00. Tma jak v jeskyni, letěli jsme z Prahy nad vojenský prostor Libavá. Na palubě nás bylo šest začínajících FO (prvních důstojníků) a na levé sedačce kapitána seděl František Bartoň - toho času inspektor Státní letecké inspekce, akrobatický pilot na Blaniku a bezva člověk. První, na pozici FO, jsem byl náhodou já a Slávek Pískatý (ten přišel také z Podhořan) seděl na sedadle navigátora. Ostatní seděli v kabině cestujících.

Odlétali jsme povinné úlohy. Zatáčky 30°, 45°, střemhlavé lety a stoupání 15°, zatáčky do kurzů, atd. Poté mi 'Frantoň' (tak jsme Bartoňovi později říkali, samozřejmě mimo program výcviku) řekl: 'UDĚLEJ PÁD!' Byli jsme ve 4000 m, tma jak v pytli, nebe bez hvězd a světla na zemi žádná. Chvilí jsem myslel, že si dělá srandu, ale jeho odhodlaný pohled mě přesvědčil o opaku. Za mnou v té chvíli stál Slávek Pískatý a já začal pomalu přitahovat, přitahovat, až se rychlost blížila 120km/h - cítil jsem, že se letadlo jemně chvěje a že Franta 'betonuje' nožní řízení, abychom nespádli do vývrtky. Do mého ramene se začaly zarývat Slávkovy nehty. Potom všechno ztichlo a 40 tunové 'tůčko' předvedlo krásný pád po čumáku, až to zahučelo. V tuhle chvíli bych chtěl vidět ty vyděšené obličejové ostatních letců sedících v kabině cestujících! Po chvilce střemhlavého letu jsem letadlo zase vybral a byl to, zaplať pánbůh, můj poslední pád na skutečném dopravním letadle. Takto si to vyzkoušeli i další letci a letěli jsme zpátky do Prahy.

Ve své více než 30-ti leté kariéře dopravního pilota jsem postupně létal na typech Tu-134, Tu-154, Boeing B-737-400 a 500, Airbus A319, A320, A321 a dálkový A330.

Zápisník jsem dopsal, 'koně' byli vypřaženi na hodnotě 19 840 letových hodin + 3420 hodin simulátorových, jako instruktor.

A za to všechno můžu vlastně poděkovat především bráškovi Vaškovi, který mě tak hezky k létání přemluvil a následně leteckému životu a partě na letišti v Podhořanech, která formovala můj vztah k létání.



Milan Žatečka (vpravo)

K životnímu příběhu Milana Žatečky patří dodat, že když odešel na studia do Košic, z aeroklubu odešel i jeho brácha Vašek, novopečený plachtař-sportovec. Ten nastoupil ke studiu na Vysoké škole dopravní v Žilině, kde získal kvalifikaci obchodního pilota, ale paradoxně už nikdy knipl či berany do rukou nevzal.

3.září 1977

Další 'letištní' svatba! Plachtařský instruktor „Křemílek“ Jirka Hájek si bere za manželku plachtařku Alenu Tomanovou.



Jiří Hálek a Alena Tomanová budoucí Hájková; Nový Dvůr, 1975

V září se plachtařsky na Novém Dvoře létalo jen o sobotách a nedělích. Žáci Hlobil a Petržílka čekali na sólo, ale k tomu byl potřeba krajský plachtařský inspektor. A toho by někdo musel pozvat! To bylo v rukou náčelníka Vršovského, ale ten se nijak netajil tím, že tito dva plachtařští žáci nejsou pro aeroklub perspektivní; Petržílka dělal „učňák“ v oboru bez maturity a Hlobilovi už bylo sedmadvacet! Tak proč je „tlačit“ dopředu, že?

O co méně se létala plachtařina, o to vyšší byla aktivita motorářů. Ti ale létali v Chrudimi.

(Ze vzpomínek Tomáše Hlobila)

„Z oněch dvanácti žáků, kteří 'přečkali' soustředění nás na letiště pravidelně jezdilo už jen pár. Bylo to také kvůli tomu, že kdesi v republice se stal nějaký malér při aerovleku, takže ty byly (jak bylo tehdy zvykem) plošně zakázány do vyřešení případu a mohly se létat jen navijáky. Což o to, každý start dobrý, ale scházelo se nás jen tak tak na obsazení letové směny.

Jednou, to zrovna foukalo na kopec, přijelo i pár sportovců a pokračováků. My, žáci, jsme obsadili pozemní funkce a „starí chrti“ šli létat. Já vyfasoval traktor a vozil lana. Co mělo křídla, bylo na kopci, ale zrovna přistával jeden Blaník a já přitáhl na start dvojici lan. Blaník se zastavil, posádka vystoupila. Kabina zůstala dokořán a nikdo se k němu nehrnul, že poletí.

Ucítil jsem šanci, a tak běžím poohlédnout se po nějakém instruktorovi. Koukám a zrak mi padl na 'Kaňoura' (Vladimíra Hájka) sedícího v klidu pod věží. Ten si zrovna otevíral lahvičky. 'Lád'o, prosím, poleť se mnou!'

Hledí na mě a povídá: 'Hele, právě před chvílí se v tom Blaníku nějaký žák zebhl a smrdí to tam jak v komediantském voze. S tím já nepoletím!' 'Lád'o, neboj, já to zařídím, bude tam vůně jak v tvém pokojičku,' povídám a ženu na barák pro Biolit. Na mouchy možná dobrý, ale na smrad po zvracích? Celou pixlu jsem do kabiny vystříkal! 'Kaňour' schoval lahvičky: 'Tak pojď!' Hurrrá!

Sotva jsme zavřeli kabinu, tak ten pach Biolitu byl snad ještě horší, než ten předchozí. Ale to už bylo lano zapnuto, naviják zabral, a vzhůru k oblakům! Po vypnutí Láďa namířil po hraně malého kopce směr Krkaňka a ve mně by se krve nedořezal, protože jsem si byl jist, že tam doletět nemůžeme! Ale vário se z nulky hnulo nahoru, na stabilní stoupání 0,5 až 1 m/sec, a když jsme doletěli až k velkému kopci, vyšplhalo na 2 m/sec. A to už byla jízda! Pěkně traverzem proti větru, stromy mizí někam pod nás, Krkaňka na dosah ruky, vepředu Lichnice. Po dvou otočkách na svahu jsme byli ve stejné úrovni jako ostatní kluzáky! Paráda! Zatím co Láďa řídil, já se kochal a seznamoval se s krajinou. Při letu na jih vpravo Ronov se svým rybníkem ve tvaru rovnostranného trojúhelníku, Třemošnice a nad ní zřícenina Lichnice, vlevo na východ Prachovice a po otočce zpátky vlevo Vrdu, v dále Kutná Hora a Kaň i Kolín, pak Čáslav s vojenským letištěm, vpravo na severovýchod v dále Pardubice a elektrárna Opatovice, ještě o trochu víc na sever Hradec Králové a úplně vepředu, skoro přímo před čumákem komín elektrárny Chvaletice.

Na kopci jsme se vozili asi hodinu, ale Slunce se již pomalu dotýkalo horizontu. To byly barvy! Ten let mi dal víc, než týden čučení do mapy! Díky, 'Kaňoure'!"

15.října 1977

Podhořany 12.10.1977

P o z v á n k a

Na základě provozně výcvikového nařízení náčelníka AČSSR č.4/77 svolávám na sobotu 15.10.1977 IMZ instruktorů-pilotů vlekařů, pilotů sportovců, pilotů pokračovací osnovy a žáků kteří létají samostatně aerovleky na 8,00 hodin na letiště do Podhořan.

Za účelem provedení teoretického a praktického přezkoušení létání aerovleky. Uzavřené zápisníky letů předložte ke kontrole žáci budou mít uzavřené pracovní knížky !

Splněním opatření č. 4/77 jest povoleno provádění aerovleky na našem letišti. Jest proto žádoucí abys včas nastoupil v sobotu na letiště i když bude eventuelně špatné letecké počasí.

Náčelník letiště
V r š o v s k ý Eduard



Aerovleky opět povoleny! Ale říjnové počasí už mnoho nadějí na výkonné létání nedávalo. Pozornost se proto soustředila na ty pokračováky, kteří měli již je krůček k pilotním zkouškám.

21.října 1977

Z evidence je vyřazena naše „sanita“ Š-1201. Na letišti sloužila od šedesátých let a jako záchranný zdravotnický dopravní prostředek a naštěstí nikdy nemusela být použita. Ale jako přibližovalo doplňující zásoby tekutin, bohatě našla uplatnění.

6.listopadu 1977

Nastaly ty pravé podzimní sychravé dny. Ranní mlhy někdy zůstávaly ležet nad letištěm po celý den, ale dnešek byl výjimkou. Hned od rána paprsky Slunce se zatřpytily na kapkách rosy, polabská nížina sice dál v mlze tonula, ale dohlédnout bylo možné až k masivu Krkonoš. Den jako malovaný!

Vršovský žhaví drát a pokouší se sehnat někoho z krajských plachtařských inspektorů, protože na něj a k pilotní zkoušce jsou připraveni Ota Bulis, Miloš Eiselt, Vladislav Halža a Petr Potůček.

Jediným volným inspektorem je Petr Hynek v Hořicích, ale nemá se jak do Podhořan dostat! Letiště v Hořicích nemá letovou dohlednost a vrabci tam chodí pěšky! A tak se Hlobil se svojí Škodou 1000 MB pro něj do Hořic vydává.

Kluci praktickou zkoušku splnili úspěšně, ale byl to toho roku poslední den s plachtařským provozem.



*Na křídle vlečné Z-226B Eduard Vršovský, v kabině Jaroslav Poskočil;
Nový Dvůr, podzim 1977*

26.listopadu 1977

Počasi vyhovovalo, a tak gymnasta „Géňa“ Juračka poprvé v životě jako motorový žák a laureát studia na VVLŠ usedá za knipl Z-126 OK-IFL. Instruktkou mu je „Divá Bára“.

Letiště je poctěno návštěvou zástupců družebního aeroklubu Csepel Budapešť a je sepsán následující dokument:

27.listopadu 1977



VÝCHODOČESKÝ AEROKLUB SVAZARMU ČSR PODHOŘANY

M A G Y A R Honvédelmi
Szövetség
CSEPEL vasúti repülős és
ejtőernyős Klubja
s. Csilag Sandor

Č. j.
Datum 27.11.1977

Vac

účast na slavnostním shromáždění.

Vážení soudruzi.

Na základě předběžného jednání mezi zástupci
aeroklubu Svazarmu Podhořany ČSR a zástupci aeroklubu MHSz
Budapest MLR bylo dohodnuto.

Zástupci aeroklubu Podhořany se zúčastní slavnostního
zasedání které se bude konat v únoru roku 1978 v Budapešti.

Za aeroklub Podhořany se zúčastní tyto soudruzi :

s. K r i š t o f Josef předseda aeroklubu Podhořany
s. V r š o v s k ý Eduard náčelník aeroklubu Podhořany
s. H o v o r k a Otakar technik aeroklubu Podhořany

Za OV Svazarmu Chrudim se zúčastní :

s. S t o d o l a Josef předseda OV Svazarmu Chrudim a
člen OV KSČ Chrudim.

K tomuto jednání došlo dne 26.11.1977
Za MHSz aeroklub CSEPEL Budapest
s. Csilag Sandor

za aeroklub Svazarmu Podhořany
Krištof Jos.
Vršovský Ed.

AEROKLUB SVAZARMU ČSR
PODHOŘANY
Letiště Podhořany, okr. Chrudim

Vyřizuje:

SBČS Pardubice 28-3004-5, b. ú. STSP Pardubice 200-671

Adr.: Východočeský aeroklub Svazarmu ČSR, letiště Podhořany, 538 41 Podhořany u Ronova n. Doubravou, telefon 90714

VČT 07 — 75 — 4577

11.prosince 1977

Ještě jednou se motorově létá. Dagmar Šprojcarová začíná na Z-126 OK-IFL s dalším
brancem - Petrem Potůčkem.

A tím veškerá letová činnost pro rok 1977 skončila. Začal čas uzávěrek a statistiky.

Bohužel, kompletní statistika bezmotorového létání se nedochovala. Dohledaná čísla hovoří o celkovém počtu startů bezmotorových letadel na navijáku (1357 startů), chybí však údaj o startech aerovlekových. Celkový nálet na bezmotorových letadlech byl 723°16' hod.

Letových dní na letišti v Novém Dvoře (bezmotorový i motorový provoz) bylo 102.

Je zaregistrováno, že do CPS za rok 1977 byly přihlášeny tyto výkony:

- 6 x 100 km návrat,
- 6 x 100 km trojúhelník,
- 3 x 200 km návrat,
- 2 x 200 km trojúhelník,
- 1 x 300 km trojúhelník

(celkový nálet i při nesplněných úlohách: 4174 km).

Nejvyšší nálet v roce zaznamenal Milan Poskočil (43°31' hod.) a byl i nejpilnějším instruktorem (30°47' hod.).

Z motorové činnosti bylo možno dohledat, že celkový nálet byl 288°28' hod., z toho 165°43' hod. výcvikově a 70°48' hod. při aerovlecích. Nálety byly provedeny na následující technice:

Z-126: OK-IFL, OK-HLH, OK-IFD, OK-LHE, OK-JLE, OK-JGQ

Z-226: OK-MHC, OK-MGV, OK-KNF, OK-LMD

Z-43: OK-DOI, OK-COC, OK-FOI

L-40: OK-NPV

Nejproduktivnějším motorovým pilotem byla Dagmar Šprojcarová, celkový nálet 64°49' hod., z toho jako instruktor 31°41' hod.

Bylo odpracováno 3548 brigádnických hodin.