1969

(Pozn.aut.: Stejně jako v roce 1968 jsou „politicky laděné“ statě odlišeny grafickou úpravou a jsou částečně převzaty z: http://www.totalita.cz/kalendar)

V závěru šedesátého osmého se občanská společnost vzepjala proti odstranění dalšího "muže ledna" z politiky, Josefa Smrkovského z funkce předsedy Federálního shromáždění.

K podnětu odborového svazu kováků, který na podporu setrvání Josefa Smrkovského ve funkci vyhlásil stávkovou pohotovost, se připojovali studenti, další podniky, instituce stovkami rezolucí a dopisů. Vzrušený přelom let 1968/69 byl ve znamení hrozby generální stávky.

K 1.lednu 1969 vstupuje v platnost č.143/1968 Sb. Ústavní zákon o československé federaci. Zde je jeho preambule:

„My, národ český a slovenský, vycházejíce z poznání, že naše novodobé dějiny jsou prodchnuty oboustrannou vůlí žít ve společném státě, oceňujíce skutečnost, že padesát let našeho společného státního života prohloubilo a upevnilo naše odvěké přátelské svazky, umožnilo rozvoj našich národů a uskutečňování jejich pokrokových demokratických a socialistických ideálů a spolehlivě dokázalo jejich bytostný zájem žít ve společném státě, zároveň však ukázalo, že náš vzájemný vztah je třeba vybudovat na nových a spravedlivějších základech, uznávajíce nezadatelnost práva na sebeurčení až do oddělení a respektujíce suverenitu každého národa a jeho právo utvářet si svobodně způsob a formu svého národního a státního života, přesvědčeni, že dobrovolné federativní státní spojení je odpovídajícím výrazem práva na sebeurčení a rovnoprávnost, avšak též nejlepší zárukou pro náš plný vnitřní národní rozvoj i pro ochranu naší národní svébytnosti a svrchovanosti, rozhodnuti vytvářet ve společném federativním státě v duchu humanitních ideálů socialismu a proletářského internacionalismu podmínky pro všestranný rozvoj a blahobyt všech občanů a zaručovat jim rovná, demokratická práva a svobody bez rozdílu národnosti, reprezentováni svými zástupci v České národní radě a ve Slovenské národní radě, jsme se dohodli na vytvoření československé federace.“

Aby bylo zachováno zdání pokračování „polednového vývoje“ a zklidněny turbulence ve společnosti, byl do čela federální vlády ve funkci předsedy dočasně instalován jeden z protagonistů „pražského jara“ - Oldřich Černík.

V čele české vlády, kterou 8.1.1969 jmenovalo předsednictvo České národní rady, stanul Stanislav Rázl.

Přijetí zákona o federaci posvětilo legitimitu již ustaveného Aeroklubu České socialistické republiky (AČSR) a Slovenského národního aeroklubu (SNA). Otevřena tak byla cesta ke vzniku zastřešujícího federálního Aeroklubu ČSSR (AČSSR).

I když v důsledku „srpnových událostí“ roku 1968 většina společnosti na počátku roku 1969 proti okupaci stále zachovávala status jisté pasivní rezistence, čím dál tím víc však převládal pocit rezignace.

Od začátku šedesátého devátého roku se prostor svobody dále zužoval. Občanskou společnost však zcela neumlčela likvidace svobod, t.j. anulování výsledků mimořádného vysočanského sjezdu KSČ, zákaz politické publicistiky v médiích, výměny na předních pozicích v politických funkcích, podpis smlouvy o údajně dočasném pobytu okupačních sovětských vojsk v naší zemi, zákaz klubu politických vězňů K 231 a Klubu angažovaných nestraníků KAN, přijetí zákona č. 128/68 Sb., podmiňující legalitu občanských organizací členstvím v Národní frontě.

V politickém dění hvězda protagonistů „pražského jara“ zvolna pohasínala a do vedoucích pozic se bezskurpulózně drala hrstka kolaborantů, představitelů nereformního konzervativního proudu včetně těch, kteří opět bystře „převlékli kabát“.

5.leden 1969

V situaci hrozícího střetu s okupanty, po poradě s Dubčekem, vystoupil Josef Smrkovský v rozhlase a v televizi. V emocionálním projevu žádal o klid, o stažení generální stávky na jeho podporu, protože bude respektovat rozhodnutí kompetentních orgánů.

Předsedou Federálního shromáždění se stal Peter Colotka, Josef Smrkovský byl zvolen jeho prvním místopředsedou a předsedou Sněmovny lidu.

Ač politické události několika prošlých měsíců poměrně devastovaly nadšení členů Východočeského aeroklubu Podhořany zejména tím, že se nesmělo létat, ekonomická situace aeroklubu však vzkvétala díky „přidružené výrobě“ a finanční prognóza byla velmi optimistická. Poptávka po vyráběných stavoznacích byla tak vysoká, že aeroklub hned v počátku roku, aby dostál závazkům, přijal do řádného pracovního poměru v hospodářském zařízení hned další tři zaměstnance (Mervard Jaroslav, Urbánek Ladislav, Truhlář Milan).

Členská základna vkládala mnoho nadějí do práce nově zvolené Rady AK, téměř bezvýhradné podpory se dostalo novému náčelníkovi Václavu Špryňarovi, který se od 1.1.1969 rovněž stal zaměstnancem aeroklubu.

10.leden 1969

Oprávněnost těchto nadějí Rada AK prokázala hned svým prvým zasedáním v novém roce, kdy vypracovala plán rozvoje aeroklubu a rozhodla se předložit jej členské základně k připomínkovému řízení a ke schválení prostřednictvím svolání členské schůze.

Mezi místním lidem leteckým vyvolal velkou odezvu záměr zakoupit větroň L-13J (verze s pomocným motorem Jawa) a pořízení vlastního vlečného letounu.

Ale v této pro aeroklub optimistické atmosféře však došlo v národním měřítku k další tragedii:

16.leden 1969

Poté, co si lidé na přítomnost okupačních vojsk začali zvykat, upadali do letargie a propadali pocitu, že s tímto stavem nemohou nic dělat, na protest proti okupaci a kapitulantské politice vlády se v horní části Václavského náměstí v Praze polil hořlavinou a podpálil Jan Palach (1948), student Filosofické fakulty UK. Svým šokujícím činem chtěl vyburcovat domácí veřejnost z rezignace, do které se začala propadat necelých pět měsíců po srpnové okupaci Československa. Palachův protest měl mimořádný ohlas nejen v domácím prostředí, ale i v zahraničí.

Na následky svého činu Jan Palach zemřel 19.1.1969. (Pohřeb Jana Palacha dne 25. ledna 1969 se stal velkým protestem proti pokračující okupaci a smutečního průvodu se účastnilo několik desítek tisíc lidí.)

/V prvních měsících roku 1969 došlo k vlně sebevražedných pokusů mladých lidí, kteří následovali Palacha. Po Palachovi se v období od 16. do 31. ledna 1969 se v Československu pokusilo upálit 10 lidí, do konce dubna 1969 to již bylo 26 lidí, z toho 7 zemřelo. Nejznámější z nich je Jan Zajíc (sám se podepsal jako pochodeň č. 2), který se upálil 25. února 1969 v průchodu domu na Václavském náměstí. Ani on, ani nikdo z dalších lidí, kteří se počátkem roku 1969 upálili, se s Janem Palachem takřka jistě neznali a nebyli členy žádné organizované skupiny. Jména dalších jsou Josef Hlavatý (20. ledna na pomníku Tomáše Garrigue Masaryka v Plzni, poté co se dověděl, že Jan Palach na klinice v Praze zemřel), Evžen Plocek (4. dubna 1969 v Jihlavě), či Michal Lefčík, který se upálil v Kočicích 11.dubna 1969. S výjimkou Josefa Hlavatého se ale informace o jejich činech na celostátní úrovni omezila jen na několikařádkovou zmínku v černé kronice.

O sebeupálení se pokusili též dělník Miroslav Malinka (22. ledna 1969 v Brně) a šestnáctiletý učeň Jan Bereš (26. ledna 1969 v Chebu).

Ačkoli tyto protestní sebevraždy hluboce otřásly veřejným míněním, neměly větší vliv na politickou situaci./ https://cs.wikipedia.org/wiki/Jan_Palach

17.leden 1969

Palachova oběť vyvolala velké vzrušení společnosti. Studentská konference v Brně vyhlásila pohotovost všech fakult, osm studentů spolu se sedmi v Českých Budějovicích (k nimž se připojili následně další čtyři), vyhlásilo hladovku, Akademická obec v Českých Budějovicích označila čin Jana Palacha za důsledek okupace, na poradě rektorů pražských vysokých škol a zástupců studentů dominovala snaha o zabránění dalším živým pochodním.

Na studenty v televizním vystoupení apeloval básník Jaroslav Seifert! "Vám, chlapci, kteří jste se rozhodli zemřít! Nechceme žít v nesvobodě, a proto v nesvobodě žít nebudeme… Prosím vás, nemyslete si ve svém zoufalství, že naše věci se dají vyřešit jenom hned a že se řeší jenom tady. Máte právo udělat se sebou sami, co chcete. Nechcete-li však, abychom se zabili všichni, nezabíjejte se!"

S podobnými apely vystupovaly v rozhlase a v televizi (a tisk publikoval) další známé osobnosti - např. Luděk Pachman, Miroslav Horníček…

19.leden 1969

Na Václavském náměstí v Praze se v odpoledních hodinách shromažďovali občané, aby uctili památku Jana Palacha.

20.leden 1969

Nejvyšší orgány KSČ jednaly o napjaté situaci v zemi. Z řad krajních zastánců sovětského pojetí normalizace zazněly hlasy, že za tragickou smrtí Jana Palacha stojí „nacionalistická hysterie pravicových sil".

V Bratislavě se sešlo PÚV KSS, které se za řízení Gustáva Husáka zabývalo zejména projevy studentského hnutí ve vysokoškolských centrech republiky. Konstatovalo, že vnitropolitický vývoj se v souvislosti s činem Jana Palacha dostal znovu do krize, kterou „různé extrémistické skupiny usilují zneužít a ohrožují klid a pořádek".

Tehdejší člen předsednictva Československého svazu spisovatelů (a pozdější prezident Václav Havel) natočil pro televizi projev, ve kterém vyzýval občany, aby nepropadali pasivitě a nepáchali tak morální sebevraždu. Apeloval na oficiální činitele, aby svolali plenární schůzi Federálního shromáždění, zakázali šíření ilegální okupační tiskoviny „Zprávy" a vypsali předčasné volby.

Politiky, kteří byli veřejně známi jako kolaboranti s okupační mocí, jmenovitě Koldera, Indru, Bilaka, Nového a generála Rytíře vyzval, aby odstoupili.

Po celém Československu probíhaly během ledna 1969 okupační stávky studentů na vysokých i středních školách.

Mezitím v Praze jednala delegace SSSR o otázkách vyplývajících ze smlouvy o "dočasném" pobytu vojsk v Československu.

Ve vypjaté společenské atmosféře se však tentokrát tisk, rozhlas i televize zcela vymkly požadavkům vedoucích orgánů země. Rozhlas vysílal text Palachova dopisu, v ČST se narychlo svolali dostupní známí televizní publicisté (Jiří Svejkovský, Vladimír Branislav, Ladislav Daneš, Jiří Kantůrek, Karel Kyncl, Karel Pech, Vladimír Škutina aj.), aby varovali před dalšími živými pochodněmi a vyslovili své krédo.

24.leden 1969

Za této situace se v sále pardubické restaurace „Na Zastávce" odehrála členská schůze Aeroklubu Podhořany. Účast členů byla téměř stoprocentní a jednání se díky staronovému předsedovi Rady AK Jaromírovi Jeníkovi neslo v ryze pracovním duchu. Byla představena vize rozvoje aeroklubu a dokonale vypovídajícím dokumentem byl návrh rozpočtu na rok 1969:

Schválen 24. 1. 1969.
na Postavec.
čl. schůze

A E R O K L U B P O D H O Ř A N Y

N Á V R H F I N A N Č N Í H O R O Z P O Č T U

na rok 1 9 6 9

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

1/ Všeobecné :

Návrh finančního plánu vychází ze zkušeností roku 1968 s přihlédnutím na další podstatné zvýšení letecké činnosti jak plachtařů tak i motorářů a tu skutečnost, že se podstatně sníží náklady na motorový provoz/za úhradu LPH/.

2/ Plánovéné příjmy :

Stavoznaky	150.000,- Kčs
Nástroje	87.000,- Kčs
Doprava	20.000,- Kčs
Seno	7.000,- Kčs
Příspěvky 50 x 100	5.000,- Kčs
Příjem od žáků 7x400	2.800,- Kčs
~~Seno~~	~~7.000,-~~ Kčs
Vyhlídkové lety LD	5.000,- Kčs
Jiné akce	10.000,- Kčs
Zůstatek z roku 1968	64.000,- Kčs
C e l k e m	350.000,- Kčs

3/ Výdaje :

L 13 J s pomocným motorem	150.000 ,- Kčs
Mzdy zaměstnancům AE	87.000 ,- Kčs
Nedělitelný fond	15.000 , - Kčs
Motorový provoz	20.000 , - Kčs
Plachtařský provoz	15.000 , - Kčs

Elektřina a administrativní náklady otop	10.000,- Kčs
Výstavba kontroly a cisteren LPH	20.000,- Kčs
Nepředvídané	23.000,- Kčs
Vybavení ubikací nábytkem,lůžkovinami zařízení kuchyně	10.000,- Kčs
C e l k e m :	350. 000,- Kčs

Finanční rezerva na rok 1970 by měla činit minimálně 87.000 Kčs vzhledem k tomu,že všichni zaměstnanci aeroklubu musí vydělat pro aeroklub minimálně částku odpovídající jeho hrubé mzdě,podle pracovní smlouvy,která je se zaměstnanci uzavírána.

4/ Současný stav financí našeho aeroklubu ke dni 22.ledna 1969 :

stav konta 22.1.1969	63.850,- Kčs
na hotovosti	258,38 Kčs
odeslané faktury	44.509,- Kčs
Rezurz	45.703,- Kčs
C e l k e m :	154.320,38 Kčs

5/ Úhrada létání v roce 1969 :

a/ veškerou činnost financuje aeroklub

b/ členové zaplatí pouze členský příspěvek ve výši 100,-Kčs se splatností do 30.května 1969

c/ každý člen aeroklubu je povinnem odpracovati měsíčně na pracích,které určí rada AE 4 hodiny.Do této povinnosti se bude započítavati i služba RL a navijákaře o volných sobotách a nedělích s platností od 1.února 1969.Plnění tohoto bodu bude sledováno čtvrtletně,za neodpracované hodiny bude požadována od člena částka 10,-Kčs v hotovosti za každou neodpracovanou hodinu.

d/ Noví žáci:

před zahájením výcviku každý zaplatí v hotovosti 400,-Kčs Druhou část bude umožněno žákům odpracovati na pracích určených radou AE v celkové hodnotě 400,-Kčs.Rovněž i na žáky se však vztahuje povinnost odpracovati 4 hodiny měsíčně.Žáci,kteří zahájili výcvik v minulém roce a dříve zaplatí zbývající část za výcvik 400,-Kčs do konce května 1969,nebo rovněž mají možnost tuto hodnotu odpracovati.

6/ Upřesnění některých plánovaných položek :

Největší položku nám tvoří letoun L 13 J,který by se stal naším vlastnictvím a který byl již objednán s žádostí o dodání ještě v letošním roce.Zatím však tato objednávka nebyla ještě potvrzena. V případě,že nebude letos dodán uvolňuje se nám plánovaná částka 150.000 Kčs.Rovněž počítáme se zakoupením vlečného letounu L 60 nebo C 205,případně C 105 - podle možností.I v případě zakoupení L 13 J měli bychom finanční prostředky na zakoupení motorového letounu.
Počítáme i s přístavbou ubikací,sociálního zařízení,letové kontroly,vybavením kuchyně lednicí,sporákem,nádobím a na ubikacích s výměnou postelí,skříní a lůžkovin.O finanční podporu při výstavbě uložiště LPH jsme žádali ÚV Svazarmu a ČNA.Finanční prostředky na přístavbu ubikací budeme moci získati z odprodeje hangáru na letišti v Přelouči.Zatím je tato akce v jednání.

7/ Závěr :

Současná finanční situace aeroklubu je dobrá a rovněž i výhled na letošní rok je slibný.Abychom měli v pokladně více jak 100.000 Kčs,to ještě historie našeho aeroklubu nepamatuje.Je třeba si však uvědomit,že o tuto skutečnost se postaralojen několik členů aeroklubů a je proto nutné,aby se do akcí,které přinášejí našemu aeroklubu finanční prostředky,zapojili všichni členové.Potom již nebudeme museti závidět některým aeroklubům jejich půlmilionová konta a jejich činnost.Věřím,že tato dobrá finanční situace se projeví v intenzivní letecké činnosti na našem letišti.

Určitou kritiku dosavadních poměrů zaznamenala zpráva revizní komise zpracovaná předsedou komise Drahomírem Jurajdou:

Členská schůze VAP 24.1.1969.

Zpráva revisní komise.

Revisní komise, zvolená dne 25.10.1968, předkládá vám zprávu o své dosavadní činnosti, doplněnou uvedením některých skutečností, které považuje za významné zejména pro další vývoj aeroklubu. Zprávu rozdělíme podle jednotlivých oblastí činnosti komise.

Finanční hospodaření AE.

Od začátku funkčního období bylo provedeno několik kontrol pokladní knihy a účetních dokladů. Jako první byla provedena kontrola před zavedením nové pokladní knihy a to od data převzetí funkce hospodáře s.Riegrem. Jako druhá byla provedena kontrola podle usnesení VČS 1968 a to pokladní knihy, dokladů a pohybu vkladu na VVK za r. 1968. Byla zaměřena zejména na příjem členských příspěvků a ~~mk~~ poplatků za zkoušky radiooperátorů. Z přehledu předloženého s.Matuškou vyplývá, že 12 členů AE nezaplatilo v r.1968 vůbec členské příspěvky. Ve skutečnosti jde o počet ještě vyšší, neboť s.Matuška neregistroval členy, kteří se sice řádně přihlásili, ale nevykázali žádnou aktivní činnost. V této souvislosti RK doporučuje radě AE, aby se co nejdříve zabývala zřízením matriky a učinila kroky pro ujasnění vztahů dosti značné části členů k AE.

Při těchto kontrolách neobjevila RK žádných nesrovnalostí, vyslovila pouze nesouhlas s prováděním platby dvou různých pohledávek jedním dokladem, což ztěžuje kontrolu. Bez dokladu o provedení platby zůstávají částky 100,- Kčs,převzatá s.Jení-

kem, a 3300,- Kčs, převzatá s.Vršovským, ze vkladu VVK. O účelu platby je rada informována. Protože se o platbě provedené s.Vršovským šířily různé názory, požaduje RK, aby napříště ve vyjimečných případech, kdy získání dokladu a provedení platby není z vážných důvodů možné, byl provedení platby přítomen mimo účastníky jmenované radou i člen revisní komise.

Jako třetí byla provedena revise pokl. knihy 10.1.1969 s výsledkem velmi dobrým. RK oceňuje vedení přehledných samostatných účtů jednotlivých akcí /nástroje, uložiště PHM, stavoznaky a j. /, které dávají přehled o efektivnosti těchto akcí. Při této příležitosti RK upozorňuje na stoupající výdaje u akce uložiště PHM a na stav při zajišťování úkolu. RK žádá radu, aby zejména u větších akcí postupoval důsledněji, prováděla předběžné rozpočty a ~~xxxxxxxxxx~~ pověřovala jen schopné pracovníky s plnou zodpovědností za způsob a kvalitu provedení akce. Že půjde o léčení chronické nemoci našeho AE lze dokázat na příkladu důsledků účtování nákladů za loňský Memoriál jednotlivým aeroklubům. Kladný finanční efekt Memoriálu je vykoupen nedůvěrou aeroklubů, kterou nejlépe vyjádřil AE Nové Město ve své poznámce, kde nás za způsob účtování nazval kejklíři. RK se obává, že tuto ostudu ještě dokoná nedodržení slibu o rozeslání upomínkových fotografií. Je nezbytně nutné zamezit opakování této situace v dalších ročnících.

Podle názoru RK je též třeba, aby rada věnovala pozornost i drobným výdělečným akcím. Tak na př. během roku 1968 bylo z VCHZ expedováno pro AE celkem asi 116 ks 200 l sudů a nezjištěný počet menších sudů. Prodejní cena byla stanovena na 30,- Kčs za 1 ks. Asi 10 ks bylo použito na zhotovení okrajových značek, několik sudů zůstalo na letišti a o osudu ostatních není RK nic známo

Dále upozorňuje RK na skutečnost, že v r. 1968 bylo seno účtováno podle ústní dohody 10 000,- Kčs a zaplaceno podle písemné dohody 7 000,- Kčs. RK doporučuje projednat prodej sena a uzavřít smlouvu na r.1969 co nejdříve.

PHM. Kontrola stavu a spotřeby PHM za r.1968 nebyla prozatím provedena.

Údržba budov.

RK provedla obhlídku na letišti a ~~xxxxxxxxx~~ upozorňuje na nutnost provedení některých oprav a akcí. Poukazujeme zejména na tyto skutečnosti:

nový hangar: z levé okapové roury teče voda na plochu před hangarem, kladky u vrat jsou uražené, odvrabčení hangaru není stále vyřešeno

starý hangar: je třeba provést oplechování truhlíku nad vraty, klady u vrat jsou uražené

garáž: utržené venkovní světlo, vyvrácená vrata, uražené zavírání, okapová roura chybí, nepořádek v nabíjárně , je třeba natřít okapy, vyvrácené dveře a zubožený stav WC /RK navrhuje realisaci zděného WC /

ubikace: kamna na ubikacích z požárního hlediska nevyhovují, je třeba vybavit a upravit kuchyňský kout.

hasicí prostředky: náčiní /tj. lopaty, krumpáče/ není na svých místech, bedny s pískem neex., hasicí přístroje je třeba umístit i v nově upravovaných prostorách

Letecký materiál: neschopnost transportních vozů a navijáku přechází v trvalý stav, je třeba provést vyvětrání padáků

Letecká dokumentace

RK žádá, aby záznamy v hlavní knize letu byly prováděny chronologicky. Kontrola záznamů je téměř nemožná, je-li na př. převlek L 13 provedený 30.3.1968 zaznamenán pod tímto datem v květnu 1968. Dále upozorňujeme na včasné doplňování zápisníků a provádění čtvrtletních uzávěrek.

Organisační záležitosti.

RK upozorňuje na nutnost vysvětlení a zveřejnění oprav nesprávných informací, uvedených v prosincovém informátoru VAP. Dále doporučujeme určit stálé místo a termín konání schůzí rady AE.

31.leden 1969

O tom, že na letišti v Novém Dvoře „dostal zelenou“ výcvik motorového létání svědčí výzva předsedy AK a současně i předsedy motorového odboru Jeníka:

S D Ě L E N Í

pro motorové piloty a pilotní žáky.

Abychom mohli bezpečně a rychle zahájit provoz s motorovými letouny je nutné splnit :

1/ Obnovit svoje teoretické znalosti samostudiem/viz dále/.

2/ 22.února 1969 se sejdeme na konsultaci svých znalostí na letišti.Zahájení cca v 10.00 hod. na učebně.

3/ Přezkoušení z praktického létání je vyjednáno, jakmile to stav letištní plochy dovolí.Oznámíme to pravděpodobně telegramem,příp.telefonem.

4/ Pokračování v elementárním výcviku je rovněž vyjednáno a to se s.Unceitigem ve Vysokém Mýtě.V tomto případě bude nejlépe vyhovovat 2-3 denní soustředění.Žáci sdělte termíny kdy by Vám to nejlépe vyhovovalo.

5/ Pilotní žáci si nastudují/zopakují/ materielní část C-105,C-205
s.Vršovský mat.část L-200
s.Spryňar a Jeník K 75
s.Pletánek L-40
s.Horáček prostuduje všechny dostupné brožury pro leteckého mechanika.
s.Sprynar musí zvládnout teorii ke zkouškám motorového instr.

Základní teorie - pro všechny.

Aerodynamika - zopakovat základní údaje,zejména teorii vrtule

Meteorologie - atmosféra,tlakové útvary a fronty,nebezpečné jevy pro létání.
vlekaři - konvekce,vyhledávání a ustřeďování do stoupavých proudů.

Navigace - příprava mapy,navigační příprava graficky i s kalkulátorem,výpočet doletu na čas,sledování letu podle času.
Chyby kompasu,prakticky provést kompensaci u mot.let.

Předpis - V celém rozsahu - o provádění aříšení let.provozu.
Signály a vykládací znaky/signály stíhačů/.
Zakázané prostory a pohraniční pásma.

Přístroje - Konstrukce a funkce přístrojů ke kontrole letu, chodu motoru.Přístroje navigační.

Metodika - Technika vynuceného přistání a bezpečnostního přistání.

Radio - Obsluha radiostanice,provádění korespond nce. předpis o radiokomunikacích.

Kdy bude provedeno přezkoušení z teorie na letišti Chrudim/pravděpodobně/náčelníkem OLS s.pplk.Medřickým bude včas sděleno.

Čím dříve a kvalitněji se nám podaří zvládnout teorii,tím dříve a bezpečněji začneme opět intensivně létat.

předseda mot.odboru
J.Jeník

Podhořany 31.ledna 1969

Téhož dne zasedá Rada AK a vzhledem k okolnosti, že s minulým rokem skončila životnost výcvikových kluzáků VT-109 „Pionýr“, které aeroklub provozoval, nezbývá nic jiného, než že další základní výcvik plachtařů se bude odbývat výhradně na typu L-13 „Blaník“. Proto ti plachtařští žáci, kteří v loňském roce zahájili výcvik na „Pionýrech“ museli v podstatě začít výcvik znovu, a to na „Blanících“.

Odpovědným vedoucím instruktorem kategorie žáků byl jmenován Josef Tichý a takto vypadala osnova základního výcviku:

Základní pilotní výcvik - 1969 - 1970 / L 13 - Blaník /

1/1a - Seznámení s letištěm a pracovními prostory
1/1b - Zkouška znalostí směrnic a provozních řádů
1/1c - Zkouška znalostí manipulace s pomocnými prostředky
1/1d - Zkouška znalostí povinností služeb
1/1e - Zkouška znalosti větroně a manipulace s ním
1/1f - Nácvik důležitých úkonů
1/1g - Pozemní příprava k předvedení účinků kormidel
1/1h - Pozemní příprava k přímému klouzavému letu
1/1i - Pozemní příprava k zatáčkám
1/1j - Pozemní příprava k letu po okruhu
1/1k - Nácvik použití a zacházení s padákem

- -

1/1 - 1/4 - Seznamovací let
1/2 - 8/32 - Přímočarý let
1/3 - 8/32 - Zatáčky
2/1 - 36/2[24] - Start, okruh, přistání
2/2 - 3/12 - Přerušení tahu, nácvik visení lana
2/3 - 6/24 - Let s vysunutými brzdícími klapkami
- Oprava vadného přistání, vyplavání, vysoké vyrovnání, odskočení
- Let se zablokovanými křidélky
- Let se zablokovanou směrovkou
3/1 - 1/15 - Pády, ostré zatáčky, skluzy
3/2 - 1/15 - Vývrtky, ostré zatáčky
3/3 - 6/24 - Zdokonalovací let
4/1 - 2/10 - Přezkoušecí let k prvnímu samostatnému letu
4/2 - 36/2[24] - Samostatný let po okruhu
5/1 - 3/60 - Nácvik aerovleků, vývrtek, pádů, skluzů, ostrých zatáček
5/2 - 1/20 - Nácvik aerovleků, vývrtek, pádů a ostrých zatáček - přezkoušení na sólo
5/3 - 4/1[20] - Samostatný let v aerovleku, vývrtky, pády, skluzy, ostré zatáčky
5/4 - - Praktická pilotní zkouška

P O D H O Ř A N S K Ý I N F O R M Á T O R č 2,

únor 1969

Rada aeroklubu Podhořany pořádá dne 8, února 1969 v 19,30 hod, již tradiční ples "vousatých pánů a omašlených dam ";

Účast členů jest samozřejmě vítána, pro snadnější manipulaci s lidmi jsme zajistili autobus Robur, který odjede ze svého stanoviště v Palackého ulici ! Cyklos. v 18,oo hodin.

Jednou z hlavních podmínek pro uskutečnění letových dnů v měsíci únoru jest mimo technické připravenosti materiálu též připravennost osobní, každého člena plachtařského odboru.

Jest proto bezpodmínečně nutné s okamžitou platností si uvést do patřičného pořádku svůj zápisník letů, mnoho členů nemá provedenou uzávěrku, někteří nemají za minulý rok ani čárku. Věříme, že nemusíme kolem zápisníku psát knihu ale, že budete všichni tak progresivními členy a že nebudete jenom z povzdálí kritizovat ale sami začnete u sebe. Řada našich členů si nevzala k srdci pokyn vydaný v informátor informátoru č.1. ohledně odevzdání pilotního průkazu. Lékařské vyšetření není samo o sobě nic platné, je třeba přiložit polotní průkaz ten se prodlužuje!

Teoretické přezkoušení se bude konati na letišti v Podhořanech ve dnech 15.II. a 22.II.1969 vždy od 09,oo hodin v učebně na letišti. Přezkoušení bude v rozsahu jako léta minulá. Toto jest další podmínka pro pravidelné zahájení letových dnů.

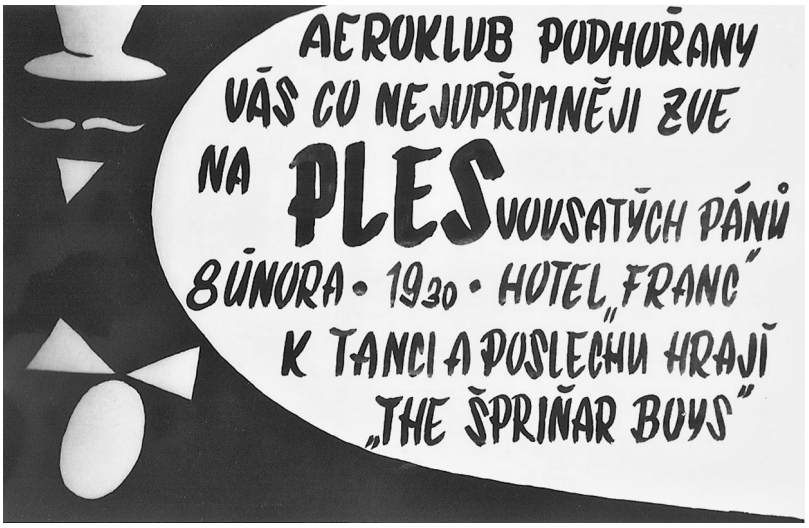
Pravidelné létání bude uvolněno dne 16.II.- 22.II. 2.III. ,další dny bude létání již pravidelné každou sobotu a neděli. Samozřejmě bude připuštěn k létání pouze ten který má veškeré náležitosti v pořádku.

Rada aeroklubu upozorňuje všechny své členy na pracovní povinnost člena na údržbě letištního zařízení a materiálu. Samo se to neudělá. Člen aeroklubu jest povinen odpracovat každý měsíc 4 hodiny. Doposud se zúčastnuje velmi málo členů této povinnosti. Evidenci odpracovaných hodin vede s. H o r á č e k technik aeroklubu.

Snažte se proto všichni přispět nejenom na akcích rize výdělečných ale také na údržbě. Plachtařská sezona se velmi rychle přibližuje a neradi bychom konstatovali že jsme pro..... to jarní počasí.

Na shledanou na bále a na letišti !

Rada aeroklubu.



11.únor 1969

Aeroklub České socialistické republiky schvaluje a vydává „Organizační řád Aeroklubu“:

ORGANISAČNÍ ŘÁD AEROKLUBU

ČESKÉ SOCIALISTICKÉ REPUBLIKY

I. NÁZEV, SÍDLO A PŮSOBNOST ORGANISACE

§ 1 Aeroklub České socialistické republiky je národní, společenskou, dobrovolnou a zájmovou organisací sportovních letců a parašutistů.

§ 2 Sídlo Aeroklubu České socialistické republiky je v Praze.

§ 3 Působnost Aeroklubu ČSR je na území České socialistické republiky.

§ 4 Aeroklub České socialistické republiky je subjektem práv a závazků podle tohoto organisačního řádu.

§ 5 Aeroklub České socialistické republiky je na základě dobrovolnosti členem sdružení branných a technických organisací k uplatnění akční jednoty pro řešení společných hospodářských a odborných zájmů. Členství v tomto sdružení se zakládá samostatnou dohodou, určující zejména podmínky, práva a povinnosti vyplývající z tohoto kolektivního členství.

II. POSLÁNÍ ORGANISACE A ZPŮSOB JEHO UPLATNĚNÍ

§ 6 Aeroklub České socialistické republiky plní prostřednictvím svých orgánů a organisací tyto hlavní úkoly:

a) provádí výcvik a sportovní činnost na úseku bezmotorového létání, balonového létání, vírníkového létání, případně i jiných druhů leteckých sportů;

b) provádí základní, pokračovací a udržovací výcvik pilotů, zajišťuje branné a sportovní úkoly v oboru leteckého sportu;

c) provádí základní, pokračovací a udržovací výcvik výsadkářů, branců záloh i sportovních parašutistů;

d) teoreticky školí členy Aeroklubu ve všeobecné a odborné letecké přípravě, vycházeje z úloh a potřeb polytechnické a branné přípravy mládeže;

e) odbornou přípravou zabezpečuje nejen požadavky obrany, ale i kvalifikované kádry pro potřeby národního hospodářství, jako Agrolet, malá doprava, dispečerská služba, meteorologická služba, pozemní zabezpečovací služby, letecký průmysl apod.;

f) vychovává a připravuje své členy pro representaci ve všech odvětvích leteckého sportu;

g) zabezpečuje propagaci své činnosti zejména formou leteckých dnů, odborných přednášek, tiskem, rozhlasem, televisí, besedami, výstavami, leteckými soutěžemi různých druhů, účastí na zahraničních leteckých dnech atd.;

h) vydává a rozšiřuje letecké časopisy, publikace a jiná odborná a umělecká díla, jako fotografie, filmy, mapy, zakládá knihovny a sbírky, podporuje letecké musejnictví, zřizuje letecké loterie;

i) na základě povolení Správy spojů zřizuje vysílací a přijímací radiostanice a jiná telekomunikační zařízení podle zákonů č. 110 a č. 111/64 Sb., potřebná k výcviku členů.

j) spolupracuje s ministerstvem dopravy, Státní leteckou správou, Státní letovou inspekcí a řídí se ve své činnosti leteckým zákonem;

k) vydává průkazy, osvědčení a odznaky, vyjadřuiící odbornost a stupeň výcviku svých členů;

l) podle řádu FAI organisuje letecké a ostatní sportovní akce, pořádané na území České socialistické republiky, měří sportovní výkony, zkoumá a uznává rekordy;

m) pořádá sportovní akce s účastí zahraničních letců a parašutistů, účastní se obdobných sportovních akcí svými členy v zahraničí;

III. PODMÍNKY ČLENSTVÍ

7 § Řádným členem Aeroklubu České socialistické republiky může být každý občan, který dovršil 15 let svého věku a souhlasí s organisačním řádem této organisace. Pokud jde o členy mladší 18 let, je členství podmíněno souhlasem rodičů nebo odpovědných zástupců. O přijetí člena rozhoduje na základě písemné přihlášky členská schůze místního Aeroklubu. Čestným členem Aeroklubu se může stát fysická nebo právnická osoba a to i příslušník jiného státu, který se vyjimečně zasloužil o rozvoj nebo propagaci českého sportovního letectví.

Čestné členy volí výroční členská schůze místního Aeroklubu nebo konference Aeroklubu České socialistické republiky. Čestné členství má charakter vyznamenání a proto s ním nejsou spojena práva i povinnosti řádných členů Aeroklubu. K členství občanů jiných států v Aeroklubu je ještě třeba souhlasu předsednictva ÚV AČSR.

§ 8 Zánik členství

Členství v Aeroklubu České socialistické republiky zaniká:

a) úmrtím člena

b) vystoupením z organisace

c) vyloučením z organisace

Člen Aeroklubu může být vyloučen z organisace, když přes opětovné upozornění a po několikerém osobním projednání neplní základní členské povinnosti. O vyloučení člena organisace rozhoduje členská schůze místního Aeroklubu. Návrh předkládá rada Aeroklubu. Proti rozhodnutí členské schůze se může vyloučený odvolat na ÚV Aeroklubu České socialistické republiky, který rozhodne s konečnou platností.

§ 9 Člen Aeroklubu má tato základní práva:

a) Zúčastňovat se projednávání všech otázek klubového života.

b) Volit.

c) Být volen, po dosažení plnoletosti demokratickou volbou do všech orgánů Aeroklubu.

d) Požadovat osobní přítomnost a účast při projednávání jeho osobních záležitostí.

e) Kritisovat v otázkách týkajících se života organisace na členské schůzi kteréhokoliv člena, funkcionáře nebo orgán Aeroklubu.

f) Obracet se s jakoukoliv otázkou nebo návrhem či oznámením na kterýkoliv orgán nebo instituci Aeroklubu.

g) Zúčastnit se teoretického a praktického výcviku.

h) Zúčastnit se soutěží a akcí domácích i zahraničních v rámci Aeroklubu, nebo také jako jednotlivec se souhlasem Aeroklubu na své vlastní náklady.

i) Být pojištěn ze zaplacených členských příspěvků kolektivní pojistkou člena Aeroklubu.

j) využívat bezúplatně právní pomoci a ochrany poskytované národním Aeroklubem.

§ 10 Člen Aeroklubu má tyto základní povinnosti:

a) dodržovat stanovy Aeroklubu České socialistické republiky, platné směrnice a nařízení, dbát na jednotu Aeroklubu, klubovou disciplínu a demokracii.

b) být propagátorem sportovního letectví a parašutismu, neustále si zvyšovat zručnost a odbornost, být příkladem v práci, ve škole i zájmové činnosti Aeroklubu;

c) chránit společné vlastnictví i majetek organisace;

d) být čestný, otevřený a přímý v jednání a hájit za každých okolností pravdu. Být kritický a sebekritický a uplatňovat zásady demokratického socialismu v činnosti orgánu;

e) upozorňovat na nedostatky v klubové činnosti i v celkovém životě Aeroklubu;

f) zachovat státní, hospodářské a služební tajemství, dále i utajení skutečností branného charakteru;

g) respektovat a dodržovat usnesení členské schůze a ostatních orgánů a aktivně se podílet na jejich plnění;

h) důsledně plnit výcvikové úkoly, dodržovat a uplatňovat kázeň, iniciativu, rozvážnost a odpovědnost;

i) řádně a včas plnit členské příspěvky a jiné povinnosti hmotného rázu, vyplývající z členství i jeho činnosti v Aeroklubu;

IV. ORGÁNY

§ 11 Orgány AČSR jsou

a) konference delegátů
b) ústřední výbor
c) předsednictvo
d) kontrolní a revisní komise
e) odbory ÚV AČSR
f) oblastní sdružení Aeroklubů

§ 12 Konference delegátů

Nejvyšším orgánem Aeroklubu České socialistické republiky je konference delegátů Aeroklubů. Svolání konference zajišťuje ÚV Aeroklubu České socialistické republiky jednou za tři roky před celostátním sjezdem Aeroklubu republiky Československé. Svolání mimořádné konference provede ÚV Aeroklubu České socialistické republiky, jestliže o to požádá dvoutřetinová většina členů, nebo jedna třetina místních Aeroklubů. Svolání konference musí být provedeno 2 měsíce před zahájením konference a to písemně s programem, který schválí a připraví předsednictvo ústředního výboru Aeroklubu České socialistické republiky. Konference se zúčastní všichni volení delegáti z místních Aeroklubů podle klíče, který stanoví ÚV Aeroklubu České socialistické republiky, nerozhodla-li předchozí konference jinak. Konference delegátů zejména projednává a schvaluje správu ÚV Aeroklubu České socialistické republiky, dále zprávu kontrolní a revisní komise, projednává plnění usnesení poslední konference a sjezdu Aeroklubu Československé socialistické republiky, usnáší se na opatřeních a na zabezpečování úkolů, vyplývajících z usnesení sjezdu a národní konference. Dále určuje základní linii a program, přijímá doplňky a změny organisačního řádu, jako i jiná závažná opatření, týkající se celé činnosti Aeroklubu České socialistické republiky. Konference delegátů volí ústřední výbor, kontrolní a revisní komisi, čestné členy a členy ústředního výboru Aeroklubu Československé socialistické republiky. Konference je schopná usnášení, když je přítomna dvoutřetinová většina zvolených delegátů. Usnesení konference je schváleno souhlasem více nežli poloviny přítomných delegátů.

§ 13 Ústřední výbor

V období mezi konferencemi zajišťuje hlavní úkoly Aeroklubu České socialistické republiky jeho ústřední výbor a předsednictvo. Plénum ústředního výboru se skládá ze zvolených zástupců každého Aeroklubu, zvolených tajným hlasováním na konferenci, na dobu 3 roků. V plénu ústředního výboru i předsednictva musí být přiměřené zastoupení každé odbornosti leteckých činností. Členové ústředního výboru pracují v odborech a v odborných komisích. Ústřední výbor odpovídá za realisaci usnesení konference, dále i za realisaci usnesení celostátního sjezdu Aeroklubu Československé socialistické republiky. Ústřední výbor schvaluje též plán činnosti jakož i rozpočet. Uděluje čestné tituly, navrhuje udělování čestného členství, navrhuje členy na státní vyznamenání a ze svého středu vclí předsednictvo ústředního výboru Aeroklubu České socialistické republiky. Ústřední výbor svolává předsednictvo podle potřeby, nejméně jednou za 6 měsíců. Ústřední výbor je usnášení schopný, jestliže je zasedání přítomna dvoutřetinová většina jeho členů. Toto usnesení je platné, jestliže je schváleno nadpoloviční většinou členů ústředního výboru. Svolání ústředního výboru musí být převedeno písemně, s programem jednání, nejméně 2 týdny před zasedáním.

§ 14 Předsednictvo

Předsednictvo ústředního výboru Aeroklubu České socialistické republiky je výkonným orgánem ústředního výboru a zabezpečuje všechny operativní úkoly v období mezi zasedáním ústředního výboru. Schází se podle potřeby, nejméně však jednou za měsíc. Předsednictvo řídí při jeho činnosti předseda, v jeho nepřítomnosti místopředseda. Činnost tohoto orgánu a jeho pravomoc a způsob jednání určuje jednací řád. Pro zabezpečení organizačních, hospodářských a výcvikových úkolů i sportu, má předsednictvo ústředního výboru přiměřený administrativní a výkonný aparát, který řídí generální sekretář. Organisační struktura aparátu, dále i hlavní náplň jednotlivých úseků činnosti určují směrnice a řády vydané ÚV AČSR.

§ 15 Kontrolní a revisní komise

Kontrolu hospodaření Aeroklubu České socialistické republiky a jeho zařízení, dále i pro vyřizování stížností, návrhů a připomínek z řad členů i ostatního občanstva, volí konference delegátů kontrolní a revisní komisi. Kontrolní a revisní komise je 5 členná, v čele s předsedou, místopředsedou, tajemníkem a dvěma členy. Komise má 2 náhradníky. Komise se schází operativně podle potřeby, zejména na požádání ústředního výboru nebo předsednictva. Komisi svolává jeií předseda. Členové a náhradníci kontrolní a revisní komise nemohou být členy nebo náhradníky volených orgánů Aeroklubů České socialistické republiky. Zasedání ústředního výboru a předsednictva se zúčastní poradním hlasem.

§ 16 Odbory ústředního výboru AČSR

ÚV Aeroklubu České socialistické republiky má tyto odbory:

a) odbor motor. a vrtulníkového létání
b) odbor bezmotorového létání
c) odbor pro paravýcvik a sport
d) odbor pro vírníkové létání
e) odbor balonového létání
f) odbor vzducholodní

Jiné odbory mohou být zřizovány se souhlasem ÚV AČSR.

Vzhledem k tomu, že každý odbor má svoje specifické podmínky pro svoji činnost, řídí se svými vlastními směrnicemi, které schvaluje předsednictvo ústředního výboru Aeroklubu České socialistické republiky. Odbory nejsou samostatnými právními subjekty.

§ 17 Ústřední letecká a parašutistická škola — Vrchlabí

Pro plnění některých výcvikových úkolů a na základě požadavků místních Aeroklubů ve všech druzích odbornosti Aeroklub České socialistické republiky zřizuje a udržuje ústřední školu. Ústřední letecká a parašutistická škola je organisačně hospodářskou jednotkou ÚV Aeroklubu České socialistické republiky. Plán této školy schvaluje předsednictvo Aeroklubu České socialistické republiky.

Ústřední letecká škola má svůj statut, který schvaluje předsednictvo Aeroklubu České socialistické republiky. Výkony a služby poskytované místním Aeroklubům, dále i zahraničním Aeroklubům se realisují na základě smluv, které vyjadřují věcné i finanční otázky.

§ 18 Oblastní sdružení

Aerokluby se mohou na zásadách dobrovolnosti sdružovat v oblastní sdružení. Na Moravě a Slezsku působí Moravskoslezský Aeroklub, oblastní sdružení Aeroklubů. Postavení oblastního sdružení určí směrnice ústředního výboru AČSSR, kterými zejména může vymezit rozsah jejich práv a závazků, způsob hospodaření, případně udělit jim právní subjektivitu. V čele oblastního sdružení Aeroklubu stojí výbor, volený na konferenci delegátů. Podrobnosti stanoví ÚV AČSR.

V. MÍSTNÍ AEROKLUBY

§ 19 Místní Aeroklub

Místní Aeroklub je základním organisačním článkem Aeroklubu České socialistické republiky, který na svém letišti nebo nejbližším letišti provozuje činnost. Místní Aeroklub je právní subjekt, nesoucí plnou odpovědnost za svoji činnost.

§ 20 Ustavení

Ustavení místního Aeroklubu schvaluje ústřední výbor Aeroklubu České socialistické republiky. Místní Aeroklub může vzniknout i tam, kde není vlastní letiště a kde jsou pro to vytvořeny podmínky z hlediska členské základny příslušné odbornosti. Místní Aeroklub je založen ustavující schůzí v místě, při továrnách, velkých závodech, při družstvech. Ustavení Aeroklubu potvrzuje Aeroklub České socialistické republiky zakládací listinou.

§ 21 Členská schůze

Nejvyšším orgánem místního Aeroklubu je výroční členská schůze. V období mezi dvěma výročními členskými schůzemi svolává rada Aeroklubu jednou za 2 měsíce řádnou členskou schůzi všech členů. Ve vyjimečných a zvlášť zdůvodněných případech může rada Aeroklubu svolat členskou schůzi i mimo plánovaný termín. Výroční členská schůze místního Aeroklubu se svolává po ukončení roku, po uzavření hospodářské a výcvikové činnosti. Výroční členská schůze projednává zprávu o činnosti místního aeroklubu, schvaluje ji, dále zprávu kontrolní a revisní komise, plán činnosti Aeroklubu, provádí volbu do rady Aeroklubu, volbu kontrolní a revisní komise, a volbu delegátů na konferenci národního Aeroklubu. Členská schůze je usnášeníschopná, když je přítomna dvoutřetinová většina členů. Její rozhodnutí jsou platná, je-li dán souhlas nadpoloviční většiny přítomných členů. Pozvání na členskou schůzi musí rada Aeroklubu doručit členům písemně, s programem, nejméně 1 týden předem. Rada Aeroklubu je povinna svolat mimořádnou členskou schůzi, když o to požádá nejméně jedna třetina řádných členů, nebo jeden odbor místního Aeroklubu.

§ 22 Rada Aeroklubu

Činnost Aeroklubu mezi členskými schůzemi řídí rada Aeroklubu. Radu místního aeroklubu řídí předseda, členy rady jsou předsedové odborů místního Aeroklubu a další funkcionáři. Volby všech funkcionářů se provádějí tajným hlasováním. Návrh kandidátky připravuje volební komise. Mezi hlavní úkoly rady Aeroklubů patří zejména:

a) zabezpečení usnesení členské schůze a usnesení vyšších orgánů;

b) zabezpečení a plnění výcvikových osnov v souladu s tím i provozuschopnosti svěřené techniky, jejich ekonomické využití a zajištění proti poškození nebo znehodnocení;

c) rada Aeroklubu plně odpovídá členské schůzi za plnění plánovaných úkolů místního Aeroklubu ve všech druzích činnosti;

d) spolupracuje s určenými orgány v otázkách branných;

e) zabezpečuje vedení evidence členů místního Aeroklubu, evidence materiálu i finančních prostředků. Připravuje sestavení plánu činnosti Aeroklubu, jeho finanční zajištění;

f) odpovídá za finanční hospodaření a předkládá členské schůzi své návrhy v otázkách hospodaření a financování Aeroklubu.

§ 23 Revisní komise

Členská schůze místního Aeroklubu si na své výroční schůzi volí revisní komisi. Revisní komise je tříčlenná v čele s předsedou. K hlavním úkolům revisní komise patří:

a) kontrola správnosti vedení materiálové a finanční evidence;

b) kontrola stavů bezpečnosti a ošetření materiálů a svěřených výcvikových prostředků;

c) pravidelná kontrola pokladny a správnost vedení účetních dokladů. V souvislosti s tím přezkoumává celkový stav hospodaření;

d) kontroluje dodržení plánovaných výcvikových úkolů a placení členských příspěvků.

§ 24 Odbory Aeroklubu

Pro řízení a zajišťování úkolů jednotlivých leteckých odborností se vytvářejí v místním Aeroklubu odbory, které tvoří jádro Aeroklubu. Odbory se řídí příslušnými směrnicemi a metodickými pokyny ÚV AČSR. Nejsou samostatnými právními subjekty. Odbory navzájem spolupracují a pod vedením rady Aeroklubu vytvářejí komplexní účelově organisovaný celek. Každý odbor si volí tří až pětičlenné předsednictvo, v čele s předsedou odboru, který je zároveň místopředsedou rady Aeroklubu. Pro svoji leteckou a jinou činnost může místní Aeroklub přijímat a zaměstnávat odborníky v řádném pracovním poměru nebo smlouvou o dílo.

VI. PRINCIPY VÝSTAVBY A ČINNOSTI ORGÁNŮ

§ 25 Aeroklub České socialistické republiky vyvíjí svoji činnost na principech demokratického centralismu, z čehož vyplývá dodržování těchto zásad:

a) orgány a výbory Aeroklubu všech stupňů se vytvářejí demokr. volbou;

b) orgány pravidelně skládají účty a podávají zprávy o své činnosti organisaci a orgánům, kteří jej volili;

c) usnesení vyšších volených orgánů jsou závazná pro všechny nižší orgány, dále i pro členy a menšina se podřizuje rozhodnutí většiny.

d) hlasování a volba se děje hlasovacími lístky podle rozhodnutí většiny přítomných k volbě oprávněných. Usnášení o programu, úkolech a opatřeních Aeroklubu se provádí aklamací.

VII. ZDROJE A ZPŮSOB HOSPODAŘENÍ

§ 26 Zdroje

Aeroklub České socialistické republiky získává finanční prostředky z členských příspěvků, zápisného, dotací, darů, sbírek, loterií a výtěžků výstav, sportovní, letecké a jiné činnosti. Majetek Aeroklubu je ve společenském socialistickém vlastnictví příslušných organisačních složek, které jej obhospodařují mimo vyjimky určené organisačním řádem.

§ 27 Hospodaření

Ve své hospodářské činnosti se řídí Aeroklub České socialistické republiky i jeho nižší složky hospodářskými směrnicemi, které vydává ústřední výbor Aeroklubu České socialistické republiky.

§ 28 Provozování a majetek

AČSR zřizuje, provozuje a má ve svém vlastnictví nebo v trvalém užívání tento majetek:

a) letištní plochy, zařízení a provozní objekty, hangáry, údržbářské a opravářské dílny pro letadla, automobily, navijáky, letecké dílny, budovy, dále výcviková a jiná zařízení, potřebná k zajištění provozu;

b) letadla motorová, bezmotorová, helikoptéry, vírníky, balony a další;

c) navijáky pro bezmotorová letadla, padáky, palubní a pozemní radiostanice a další potřebný provozní materiál;

d) cisternová a skříňová vozidla, nákladní i osobní vozidla;

e) motorová vozidla pro organisační účely;

f) movitý majetek pro potřeby Aeroklubu.

§ 29 Trvalé užívání majetku

Místní Aerokluby mají v trvalém užívání letištní plochy a zařízení, které získaly z vlastních prostředků nebo jinak.

§ 30 Dočasné používání majetku

Místní Aerokluby mají v dočasném užívání všechny prostředky, které již byly zapůjčeny Aeroklubem České socialistické republiky, zejména:

a) letadla motorová, bezmotorová a jiná;

b) navijáky pro bezmotorová letadla, padáky, palubní a pozemní radiostanice a další zařízení;

c) cisternová, skříňová a nákladní vozidla, sanity a další;

d) ostatní movitý majetek, který jim byl zapůjčen pro zajištění provozu a k činnosti.

§ 31 Právní subjektivita a odpovědnost

Aeroklub České socialistické republiky dále i místní Aerokluby mají právo uzavírat pracovní smlouvy, provádět hospodářské a finanční dohody a přejímat na sebe závazky, zřizovat a nakupovat materiál a prostředky z vlastních zdrojů ke své činnosti a podnikat další kroky, vyplývající z jejich právní subjektivity.

Za veškerou činnost a hospodaření zodpovídá předseda Aeroklubu a jeho zplnomocněný zástupce.

VIII. SYMBOLIKA

§ 32 Znak, vlajka, odznak, název

Aeroklub České socialistické republiky i místní Aerokluby mohou mít svůj vlastní znak, vlajku, odznak i název, které schvaluje předsednictvo ÚV AČSR. Ústřední výbor AČSR vydá zásady ke zřízení znaku, vlajky, odznaku a názvu.

IX. SMÍRČÍ ORGÁNY

§ 33 Disciplinární komise

Porušení stanov, sportovních pravidel, výcvikových a sportovních směrnic, předpisů o létání a další přestupky členů, řeší disciplinární komise místního Aeroklubu, která dává návrh na řešení sporů nebo přestupků radě Aeroklubu. Proti rozhodnutí rady se mohou členové odvolat ke členské schůzi, výroční členské schůzi nebo k vyšším orgánům. Přestupky a provinění representantů Aeroklubu České socialistické republiky řeší disciplinární komise ústředního výboru Aeroklubu České socialistické republiky. Ve své práci disciplinární komise se řídí směrnicemi pro práci disciplinárních komisí schválenými předsednictvem Aeroklubu České socialistické republiky, dále leteckými předpisy, leteckým zákonem, sportovními řády a směrnicemi o činnosti.

X. ZÁNIK ORGANISACE

§ 34 Zánik místního Aeroklubu

Místní Aeroklub zaniká na základě rozhodnutí členské schůze místního Aeroklubu za tímto účelem svolané, nebo může zaniknout usnesením vyšších orgánů Aeroklubu České socialistické republiky. Pro platnost rozhodnutí členské schůze místního Aeroklubu musí být přítomna nejméně dvoutřetinová většina řádně organisovaných a platících členů. Rozhodnutí členské schůze podléhá schválení Aeroklubu České socialistické republiky. Při zániku místního Aeroklubu připadá jeho majetek Aeroklubu České socialistické republiky. Aeroklub České socialistické republiky zodpovídá za dluhy a závazky zrušeného místního Aeroklubu jen do výše hodnoty zůstatkového majetku zrušeného Aeroklubu.

§ 35 Zánik AČSR a jeho orgánů

Na zániku Aeroklubu České socialistické republiky nebo jeho orgánů se může usnést výlučně konference delegátů místních Aeroklubů a to na zasedání pro tento účel zvlášť svolaném. Rozhodnutí konference je právoplatné, když na zasedání je přítomno nejméně dvě třetiny delegátů a když zrušení odsouhlasí nejméně dvě třetiny přítomných. Majetek Aeroklubu České socialistické republiky v případě jeho likvidace připadá státu.

Oganisační řád AČSR schválen 11. 2. 1969 v Praze - Čj. NV - III/3 - 294/69

AEROKLUB ČSR — PRAHA 1969

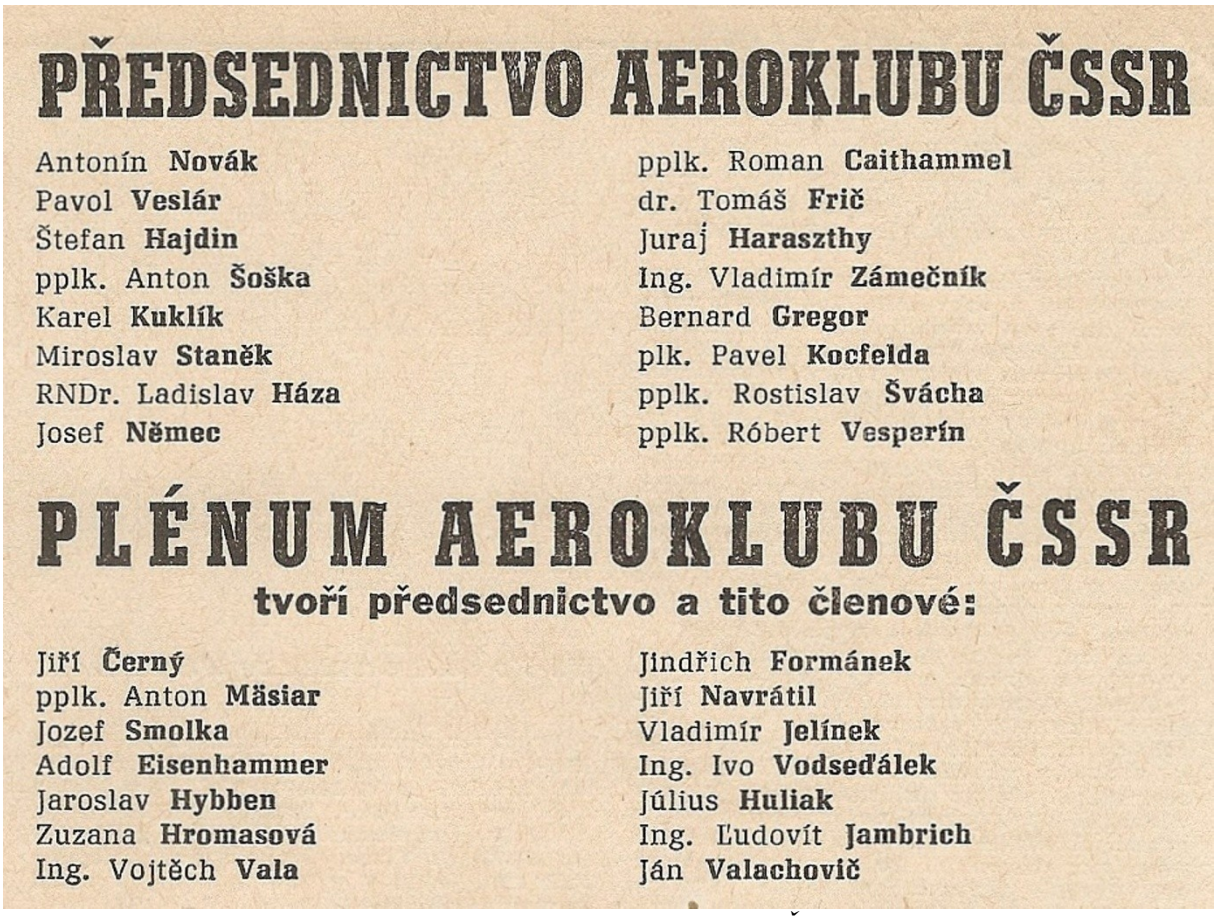
13.únor 1969

Toho dne slavnostně přebírá předseda AČSR Antonín Novák od zástupce Ministerstva vnitra ČSR Jana Hanáka schválený statut Aeroklubu České socialistické republiky.

15. a 16.únor 1969

„V Brně se konala ustavující konference Aeroklubu ČSSR za přítomnosti předsednictev Slovenského národního aeroklubu, Aeroklubu České socialistické republiky a předsednictev jednotlivých odborů obou aeroklubů.

Zatímco jednání v odborech mělo celkem hladký průběh, bylo jednání v plénu, zejména když mělo dojít k volbě předsedy a generálního sekretáře, bouřlivé, a to tak, že málem došlo k rozbití konference. Oba hlavní představitelé zvoleni nebyli a jejich volba je jedním z prvních úkolů nově zvoleného ústředního výboru AČSSR."



PŘEDSEDNICTVO AEROKLUBU ČSSR

Antonín **Novák**
Pavol **Veslár**
Štefan **Hajdin**
pplk. Anton **Šoška**
Karel **Kuklík**
Miroslav **Staněk**
RNDr. Ladislav **Háza**
Josef **Němec**
pplk. Roman **Caithammel**
dr. Tomáš **Frič**
Juraj **Haraszthy**
Ing. Vladimír **Zámečník**
Bernard **Gregor**
plk. Pavel **Kocfelda**
pplk. Rostislav **Švácha**
pplk. Róbert **Vesperín**

PLÉNUM AEROKLUBU ČSSR

tvoří předsednictvo a tito členové:

Jiří **Černý**
pplk. Anton **Mäsiar**
Jozef **Smolka**
Adolf **Eisenhammer**
Jaroslav **Hybben**
Zuzana **Hromasová**
Ing. Vojtěch **Vala**
Jindřich **Formánek**
Jiří **Navrátil**
Vladimír **Jelínek**
Ing. Ivo **Vodseďálek**
Július **Huliak**
Ing. Ľudovít **Jambrich**
Ján **Valachovič**

Složení předsednictva a pléna AČSSR

Diskusní příspěvek F.Kdéra (upraveno, kráceno):

„Smyslem této konference je ustavit AČSSR a jeho orgány, schválit základní dokumenty, kterými se bude řídit jeho činnost, a položit tak jeden z dalších základních kamenů pro rozvoj sportovního létání v obou republikách.

Cesta k tomuto aktu, který by měl být tečkou za organizační přestavbou letecké sportovní činnosti v ČSSR, rozhodně nebyla snadná. Doprovázely ji dramatické události roku 1968, na jejichž počátku stál ´leden´, měsíc, který se již dnes stal pro nás historickým pojmem. Nemám v úmyslu hodnotit naši polednovou politiku, to ponechám historii a osobám povolanějším, chci se pouze zmínit o některých poznatcích z tohoto údobí ve vztahu k nedávno minulé, současné a budoucí činnosti orgánů, funkcionářů i řadových členů aeroklubů.

Pokládám náš ´polednový vývoj´ v politickém životě i v životě aeroklubu za vývoj v zásadě pozitivní. Budu-li hovořit o poznatcích spíše negativních, je to proto, že jejich zakrývání by nám mohlo při řízení aeroklubu v budoucnosti způsobit přinejmenším mnohé nepříjemnosti.

Náš život se po ´lednu´ demokratizoval. Mnozí z nás však tento nový, nebo chcete-li, novelizovaný aspekt našeho života chápali velmi jednostranně. Nehodlám rozhodně vstoupit do řad filosofů a politiků, kteří vytvořili stovky často zcela protichůdných definic demokracie. Nicméně se domnívám, že má-li se demokracie stát v naší klubové činnosti konstruktivní pracovní metodou, nelze ji chápat jenom jako možnost ´mluvit do toho´. Každý člen aeroklubu má zajisté nezadatelné právo vyjádřit svůj názor na kteroukoli otázku týkající se činnosti organizace a domáhat se nápravy tam, kde jsou nedostatky. Tato práva jsou také zakotvena v základních dokumentech organizace a dvojnásob se dotýkají funkcionářů pracujících ve vrcholných orgánech, u kterých toto právo přechází v povinnost. Naše účast v diskusích, naše názory a návrhy by však měly být co nejvíce fundované. Měly by se opírat o co nejširší znalost problematiky a vycházet z reálných možností.

Prvým předpokladem toho je co nejdokonalejší informovanost všech členů. I když tento základní předpoklad splníme, musíme počítat s tím, že z aeroklubů budou přicházet podněty, které se budou lišit od názoru řídících orgánů. To je ale správné! Právě v těchto podnětech zdola je záruka, že řídící orgány neupadnou ve své práci do nežádoucího stereotypu a sebeuspokojení. Bude-li při formování názorů v aeroklubech i při dobré informovanosti hrát téměř vždy roli jistá odtažitost od problémů centra a různé lokální zájmy, je to přirozené, a nevybočí-li to z mezí únosnosti, je to i žádoucí.

Jiná situace je u funkcionářů vedoucích orgánů. Řídit činnost desetitisícové organizace takové společenské důležitosti jakou aeroklub nesporně má, organizace, která hospodaří s desetimilionovými částkami, jež jí svěřuje stát, a dalšími milióny, které na svoji činnost vynakládají aerokluby, organizace, která může značnou měrou ovlivnit rozvoj našeho leteckého průmyslu a jejíž vývoj je stále sledován i v zahraničí. A to je obrovský kus odpovědnosti!

Taková odpovědnost vyžaduje od každého funkcionáře při řešení všech otázek hluboce uvážený, všestranně ověřený a o reálné předpoklady opírající se názor. V práci našich orgánů by nemělo být místo pro impulsívní nápady. Každý z nás musí velmi citlivě přistupovat k požadavkům a názorům všech zainteresovaných složek a s maximálním úsilím hledat optimální řešení. Jen tak můžeme vytěžit z našich možností maximum!

Domnívám se, že v uplynulém období, kdy byla tak často zdůrazňována jednota našich názorů a ochota vzájemně chápat oprávněné požadavky obou našich národů, jsme sami sebe poněkud idealizovali. Buďme upřímní! Tato jednota a ochota vzájemně se chápat, která nebyla nikdy bezvýhradná, zachovávala svůj vnější projev pouze do té doby, pokud jsme měli společný prvotní cíl: odstranit z naší činnosti to, co nás všechny tížilo.

Konkrétně v životě aeroklubu to byly nekvalifikované, centralistické, administrativní a nedemokratické formy řízení. Jakmile byl ale tento cíl dosažen, začaly se projevovat rozpory, které nejednou hrozily katastrofou. Nestalo-li se to, je to nespornou zásluhou těch, kdož v takové chvíli nalezli dostatek rozvahy a ochoty pokračovat v jednání. Nicméně tyto rozpory nedovolily postavit organizaci aeroklubu do polohy, ve které by mohla ke svému prospěchu být, a v mnohém nepříznivě ovlivnily její vnitřní strukturu.

Mnohdy, a zcela zbytečně, se vyhrotily vzájemné vztahy jednotlivých funkcionářů a jejich seskupení. A tak, ač na venek zdánlivě překonány, budou nás tyto rozpory v nejbližší budoucnosti stále provázet a k jejich překonání bude třeba dobré vůle, trpělivosti a vzájemného pochopení.

Uvědomme si, a to se týká především nás funkcionářů a pracovníků tohoto vrcholného orgánu aeroklubu, že do našeho života vstoupily nové prvky, které bude nutno respektovat, chceme-li skutečně zůstat na ´polednové´cestě. Ve většině z nás, i když si to mnohdy nechceme přiznat, je zakořeněno mnoho starého. A nejsou to pozůstatky pouze posledních dvaceti let! Proto mnozí z nás s heslem ´polednové´politiky na rtech jsou již dnes ochotni používat stejné metody práce, jako před ´lednem´! Někdy vědomě a záměrně, většinou však nevědomky, prostě proto, že tyto metody jsou méně náročné, pohodlnější a že k nim máme přirozený sklon. A to se týká i takových funkcionářů, kteří proti ´předlednovému´ stavu organizace měli upřímné námitky a kteří proti němu i bojovali. Nepřipusťme tedy, aby se změnila pouze firma, kdy by se podle rozpočítadla ´škatulata, hejbejte se´ byla změněna organizace, vyměnili se někteří funkcionáři, ale systém zůstal!

Práce funkcionářů v demokraticky řízené společnosti bude vždy obtížnější, to však musí chápat nejen funkcionáři, ale i členové aeroklubů, kterým nebude možné vždy vyhovět a kteří proto nesmí své funkcionáře hned zatracovat.

Demokracie není jen možnost kritizovat, ale také povinnost respektovat přijatá usnesení. Demokracie je také kázeň, pokud možno dobrovolná, vycházející z vědomí nezbytnosti podřídit se všeobecně přijatým pravidlům, kázeň, bez které by se žádná společnost a žádná organizace daleko

nedostala. V životě organizace musí být čas na diskusi k řešeným problémům, ale po diskusi musí přijít rozhodnutí a jeho realizace, a to i tehdy, není-li spokojenost s přijatým rozhodnutím zcela spontánní.

Dalším, ne právě příznivým jevem uplynulého roku bylo uspěchané řešení mnoha problémů. I když byl tento spěch většinou motivován poctivými úmysly zbavit se co nejrychleji všeho, co nám skutečně nebo zdánlivě stálo v cestě, a někdy i obavou, abychom nepropásli vhodný čas k nápravě svých věcí, nelze to jednoznačně schvalovat. Řešení problémů jistě nemůžeme odkládat! Ale ještě větší chybou často bývá, řeší-li se narychlo, pod tlakem, bez dokonalého zvážení všech okolností a dosahů. V tom byla poslední léta činnosti Svazarmu, kde jsme přecházeli z jedné organizace do druhé, opravdu zářným příkladem! Odmítnout uspěchaná, převratná řešení, uvážit, že mnohé stávající orgány a mnohá používaná pravidla nefungují natolik špatně, aby je bylo nutné bezodkladně reorganizovat, ale naopak, že jejich stávající funkce poskytne dostatek času a prostoru pro skutečně uvážené změny. Jen při takovém postupu mohou mít naše rozhodnutí opravdu dlouhodobou platnost a jen takový postup zaručuje nejrychlejší cestu vpřed. O tom jsme se v minulých dvanácti měsících dostatečně přesvědčili. Stačí si vzpomenout na bezpočet schůzí, na řadu různých návrhů a jednání, po kterých jsme mnohdy stáli opět na samém začátku! Nekritizuji, důležité je poučit se. Nezdravý spěch by neměl být naší pracovní metodou. A je třeba, aby to pochopily i aerokluby.

Něčím zcela novým, co bude od nás všech vyžadovat snad nejradikálnější změny v dosavadním myšlení, je federalizace naší organizace. Období souhlasných proklamací je neodvratně za námi. Nastalo období realizace, které s sebou nevyhnutelně přineslo a ještě přinese mnohé problémy. Jsme toho svědky při řešení celospolečenských otázek i otázek dotýkajících se výlučně života aeroklubu. Ten zcela nový moment našeho života vyžaduje jiné postoje obou zúčastněných stran. Výchozím hlediskem musí být vědomí, že dezintegrace činnosti obou národních aeroklubů by znamenala výrazné oslabení sportovního létání v obou zemích. Výhody integrace mají být jedním z rozhodujících momentů výstavby našeho federalizovaného státu. Pouze základny, na které budou společné zájmy uplatňovány, bude poněkud jiná než dosud. Setkávají se zde dva společensky rovnocenní partneři s hospodářsky rozdílným potenciálem a v případě aeroklubu i s jinou organizační výstavbou. To s sebou ponese jisté problémy! Co však musí obě strany chápat, je všeobecná prospěšnost posilování pozic toho či onoho partnera. V naši praxi to znamená, že ČNA musí mít pochopení pro snahu SNA relativně vyrovnat úroveň sportovního létání na Slovensku s úrovní této činnosti v českých zemích. Na druhé straně to ale vyžaduje, aby SNA chápal, že by ani jemu nebylo prospěšné, kdyby k takovému vyrovnání došlo za cenu snižování letecké činnosti v ČNA!

Budeme-li mít toto základní hledisko stále na mysli, budeme-li se navzájem respektovat, mít dostatek trpělivosti při řešení i těch nejchoulostivějších problémů, uvědomíme-li si, že jediným pro obě strany skutečně prospěšným řešením bude vždy dohoda, pak bude mít toto naše seskupení ten pravý smysl. Pak povede ke zdravé soutěživosti tak, kde to bude ku prospěchu věci, ke společnému postupu tam, kde to bude výhodné pro sportovní létání jako celek.

Dosáhnout tohoto ideálního stavu, to by měl být prvořadý cíl dnes ustavených orgánů!"
(L+K č.7/1969 z 18.3.1969)

18.únor 1969

V Praze se schází předsednictvo AČSSR, aby vyřešilo patovou situaci brněnského zasedání. Po dlouhém vyjednávání proběhlo tajné hlasování, které zvolilo do funkce předsedy AČSSR Rostislava Šváchu a do funkce hlavního inspektora AČSSR plk.Pavla Kocfeldu.

21.únor 1969

Výsledkem tohoto jednání Rady AK Podhořany bylo schválení návrhu OLS Hořice, který spočíval v tom, že pokud aeroklub zainvestuje v Otrokovicích generální opravu vlečného letounu Z-226B OK-KML ze stavu AK Vysoké Mýto, bude pak tento letoun převeden do kmenového stavu AK Podhořany.

Nabídka to byla pro aeroklub lákavá zejména tím, že trvalým přidělením vlečného letounu by bylo vyřešeno zabezpečení zdárného výcviku i sportovního létání plachtařů. A protože ekonomická bilance aeroklubu byla vskutku příznivá, Rada AK k nabídce vydala souhlasné stanovisko s tím, že GO letounu musí proběhnout tak, aby byl k disposici během měsíce června.

28.únor 1969

Po týdenní přestávce se opět schází Rada AK, aby projednala finální návrh II.etapy výstavby letištního zařízení, kterému předcházela stavební činnost prováděná na základě schvalovacího protokolu ÚV Svazarmu z března 1961.

PÚ – 8 výtisků
č. 8 – [illegible]
č. 3 – ČNA
č. 7 – [illegible]

Titl.

Ri/67

Český národní Aeroklub
komise pro investiční výstavbu

28.února 1969.

Platnéřská 13
P r a h a 1.

Výstavba II.etapy letiště Podhořany.

Podle oběžníku č.1 zasíláme vám v příloze projektové úkoly na výstavbu objektů na letiště v Podhořanech.Pro vaší informovanost pokládáme za nutné sdělit k jednotlivým objektům následující vysvětlení:

Schvalovacím protokolem sekretariátu ÚV Svazarmu č.116/61-L ze dne 21.března 1961 byl schválen investiční úkol na výstavbu letiště Podhořany,která byla rozdělena na dvě etapy.V I.etapě byl postaven hangár,garáže,betonové manipulační plochy,komunikace,oplocení, atd.V rámci II etapy bylav roce 1962 vypracována projektová dokumentace.Pozůstávala ze dvou podzemních nádrží 3.500 a 3.200 lt s výdejovými stojany a příručního skladu mazadel a projekt přístavby ubikace se sociální částí.Tento projekt na výstavbu II etapy byl schválen ÚV Svazarmu č.j.325/62 z 22.června 1962.

Strojní část pro sklad PHM t.j.nádrže a příslušenství včetně výdejových stojanů dal k disposici ÚV a byly přivezeny z letiště Žatec. Současně byly provedeny výkopové práce pro uložiště.V důsledku reorganizace leteckého úseku ve Svazarmu byla tato akce zastavena,strojní vybavení odvezeno do Havl.Brodu a výkop zavezen.Současně s tím byla zastavena plánovaná výstavba ubikací se sociálním zařízením.

A/ Sklad leteckých pohonných hmot:

Protože silně roste provoz motorových letounů na našem letišti, vznikají značné potíže se zásobováním LPH,protože v příručním skladu nelze z bezpečnostních důvodů skladovat větší množství pohonných hmot.Jen za dva měsíce intenzívního létání /červenec,srpen 1968 / jsme spotřebovali 7.000 lt LPH.Jsme proto nuceni přikročit znovu k výstavbě uložiště,přepracovat a doplnit projekt na dvě nádrže po 5.000 lt a jednu nádrž na 3.200 lt.Tyto nádrže jsme získali za cenu brigádnické práce a přepravních nákladů.V současné době jsou již na letišti.
Stavební práce jsme schopni zajistit svépomocí,montáž strojního zařízení a odborný dozor podle předběžného jednání zajistí n.p. Benzina.Rozpočtované investiční náklady na doplněnou alternativu činí 78.930,- Kčs.Podle předpokladu jsme schopni svépomocnými akcemi ušetřit nejméně 50.000 - 55.000 Kčs.

B/ Zděná přístavba sociálního zařízení:

V další etapě investiční výstavby je třeba zabezpečit odpovídající podmínky pro život členů klubu na letišti. Vzdálenost letiště od okolních měst není sice, vzhledem k rostoucí motorizaci velká, ale přírodní rámec okolí našeho letiště umožňuje plné vyžití volných dnů i pro rodinné příslušníky našich členů. V období sezonního vytížení letiště zejména při soustředěních a pravidelně pořádané mezi klubové soutěži o „Pohár železných hor" je ovšem počet přímých účastníků značný. Např. při soutěži v r.1968 to bylo 47 lidí. Pro tento skutečně intenzívní klubový život jsme povinni dořešit definitivním způsobem sociální zařízení na našem letišti.
I v tomto případě, vzhledem ke kvalifikaci našich členů jsme schopni snížit předpokládané náklady o cca 85.000 - 90.000 Kčs, jak je uvedeno v přiloženém projektovém úkolu.

C/ Hangár pro větroně:

Poslední ale né zanedbatelnou akcí nutnou pro dostavbu vybavení letiště je náhrada za dodnes používaný dřevěný hangár. V projektovém úkolu je stručně nastíněna historie přestaveb z místa na místo, tak jak se Aeroklub musel přesouvat z letiště na letiště. Ekonomické porovnání nákladů na údržbu a stavbu nového hangáru nás vede ke stanovisku, že demontáž stávajícího hangáru a výstavba nového v ocelové konstrukci není finančně příliš odlišná. Mimo zkvalitnění objektu a zvýšení proti požární bezpečnosti dovolí i mírné zvětšení hangárovací plochy s výhodnějším půdorysem což se projeví v praktičtějším uhládání letounů.

Aeroklub Podhořany prožil od r.1945, podobně jako jiné kluby, svoji svéráznou odysseu. Po čtyřletém působení na letišti Pardubice, kde vlastnil na tehdejší dobu skvělý hangár se sociálním zařízením včetně restaurace byl vlivem vývoje našeho sportovního letectví nucen ustoupit přes provizorní hangár /dodnes používaný vojenskou správou / na letiště Přelouč. Toto letiště bylo po kompletním dobudování opět z důvodů potřeby vojenské správy zrušeno a Aeroklub byl nucen přemístit svoji činnost do Podhořan. Zde opět bylo nejprve budováno letiště svahové a po získání vhodných ploch se definitivně přemístilo na nynější místo. Ani po těchto letech poznamenaných ~~xxxx~~ věčným stavěním a stěhováním se realizace závěrů IV. pléna ÚV Svazarmu před Aeroklubem nezastavila a letišti hrozilo zrušení.
Dík skutečně pádným argumentům /a že byly skutečně pádné, svědčil ústup tehdejších představitelů ÚV Svazarmu / nebylo sice z letiště zrušeno, ale bylo označeno t.zv. „na dožití" bez pomoci nejen ve výstavbě, ale i v údržbě objektů a v přidělování nových letounů. Proto Aeroklub v současné době musí v prvé řadě výsledky své výdělečné činnosti orientovat na zaplacení GO motorových letadel, případně k jejich nákupu. Tím je proti jiným Aeroklubům, které jsou od těchto problémů oproštěni, ve značné finanční nevýhodě.

- 3 -

Náš úmysl dokončit výstavbu letiště Podhořany II etapou se setkal s plným porozuměním předsednictva OV Svazarmu v Pardubicích,které na svém zasedání 3.10.1968 doporučilo naši žádost o dotaci výstavby na tehdejší ÚV Svazarmu.Svůj požadavek jsme tehdy uplatnili žádostí z 18.11.1968 na investičním odděl.ÚV Svazarmu.Ve svém vyjádření nás toto oddělení odkázalo na inestiční komisi ČNA.

Projektové úkoly postupujeme v současné době k posouzení na Státní leteckou inspekci a příslušné instituce v rámci ONV Chrudim.Po odsouhlasení vám zašleme projektové úkoly včetně připomínek kompetentních orgánů.

Věříme,že se budete snažit naši žádost dle vaších možností kladně vyřídit abychom tak společně zahladili pozůstatky minulých let.

Děkujeme a zůstáváme s pozdravem

Letu zdar!

SVAZ PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDOU
AEROKLUB PODHOŘANY
KRAJ VÝCHODOČESKÝ

Vyřizuej:Jeník Jaromír.

Krom výše uvedeného se jednání Rady AK zabývalo činností vedlejšího hospodářského zařízení a bylo konstatováno, že dosavadní zkušenosti s výrobou stavoznaků příjemně předčily očekávání, zejména v ekonomické sféře. Bylo proto na místě uvažovat o rozšíření sortimentu výrobků, strojního vybavení i stavu stálých zaměstnanců!

1.březen 1969

K 1.3.1969 se stává zaměstnancem ve funkci mechanika aeroklubu Stanislav Horáček (plachtařský instruktor a výkonný sportovec).

Velkou míru v Horáčkově rozhodnutí přijmout zaměstnání v aeroklubu byla též skutečnost, že v oné době byl Svazarmem cvičen v rámci záloh ČSLA na funkci pilota vrtulníku a zaměstnání přímo na letišti mu nabízelo možnost dalšího výkonnostního růstu ve sportovním létání.

Od tohoto data tedy měl aeroklub dva zaměstnance na plný úvazek (Špryňar - náčelník, Horáček - mechanik) a vedlejší hospodářské zařízení mělo čtyři zaměstnance na plný úvazek (Mervard, Ruml, Truhlář, Urbánek), ve vedlejších pracovních poměrech se na výrobě podíleli Jeník, Vršovský, Švabenský a další členové aeroklubu jako příležitostní brigádníci.

Podhořanský informátor číslo 3.

Březen 1969

Rada aeroklubu připomíná členům, že dne 31.3.1969, to jest v pondělí, bude provedena na našem letišti imatrikulace letecké techniky. Upozorňujeme členy na možnost opracování 8 pracovních hodin, které dlužíme aeroklubu za měsíc únor a březen. Na tento den se dostavte třeba odpoledne, aby imatrikulace neskončila fiaskem.

Kromě údržby letadel bude nutné upravit ubikace pro pravidelní bydlení. Kolem budev máme značný nepořádek, který musíme uklidit, aby vzhled našeho letiště měl kulturní úroveň.

Během druhé poloviny února a v první polovině měsíce března vedli členové rady aeroklubu jednání na AE Čechy a AE Otrokovice ve věci generálkování letounu C 205 B OK - KML. Tento letoun bude pro potřebu aeroklubu Podhořany do konce svého života. Letoun přijde do našeho aeroklubu počátkem června 1969. Máme se tedy na co těšit - v době soustředění budeme míti svoje vlečné letadlo.

Od 24. 3. do 30. 3. 1969 bude na našem letišti uspořádáno první týdenní sou - středění motorových žáků. Zúčastní se žáci : Rigor, Bárta, Šimek, Vinopal, Svatoň. Předseda AE zajistí na tento termín ve spojitosti se s. Jeníkom 2 le - touny C 105 - 1 let, C 205 T. Tohoto soustředění se zúčastní též s. Plotánek , Jeník, Vršovský, Špryňar - dle svých možností.

Hospodářs AE upozorňuje na povinnost vyrovnat členské příspěvky 110,- Kčs do aeroklubu. Tento příspěvek předejte s. Rigrovi. Pojištění členů AE jest pro let. rok zahrnuto v příspěvku Kčs 8,-- do ZO Svazarmu. Tuto částku vybírá s. Vršovský. Upozorňujeme, že Kčs 8,-- musí míti každý zaplaceno před započetím let. činnosti.

Dne 21. 3. 1969 od 16,oo hod. bude na letišti uspořádáno IMZ instruktorů. Účast všech jest bezpodmínečně nutná.

Dne 29. 3. 1969 od 9,oo hod. bude v hotelu " Franc " uspořádána členská schůze AE. Rada zve členy, aby se dostavili v hojném počtu na letiště.

Přestože minulý „Informátor“ optimisticky anoncoval zahájení létání již 16.2.1969, nestalo se tak ani ve dnech 22.2. či 2.3.1969. Důvod byl prostý - nepřálo počasí a navíc jižní část VPD 12-30 připomínala po pobytu „spřátelených vojsk“ spíš tankodrom než letiště.

Na letišti v Novém Dvoře se neuskutečnilo ani „Informátorem č.3“ avizované soustředění motorových žáků a pilotů z týchž důvodů, a tak motoroví žáci Bárta, Riegr, Svatoň, Šimek a Vinopal byli rádi, že pár výcvikových letů mohli uskutečnit na letišti v Chrudimi.

13.březen 1969

Pod záminkou jednání o ekonomice pozval Leonid Brežněv do Moskvy předsedu vlády ČSSR Oldřicha Černíka. Skutečným důvodem však byla sondáž Černíkova nástupnictví do čela KSČ místo Alexandra Dubčeka.

O několik dní později byl k rozhovoru na stejné téma pozván Gustáv Husák.

21.březen 1969

Svolaného instrukčně-metodického zaměstnání, i když jej neprovázela praktická letecká činnost, se zúčastnili skoro všichni plachtařští instruktoři, kteří pak v roce 1969 vyvíjeli alespoň nějakou instruktorskou činnost. Byli to: Horáček, Jeník, Klínský, Riegr, Ruml, Špryňar, Tichý a Vršovský.

28.březen 1969

V Praze propukly tzv. „hokejové události“ - demonstrace protiokupantského postoje národa, motivované vítězstvím čs. hokejistů na MS ve Stockholmu.

Dodnes se říká, že to byla taková hokejová odveta za okupaci ČSSR sovětskými vojsky v roce 1968. Na hokejovém šampionátu naše reprezentace dvakrát porazila Sověty a v ulicích vypukly mohutné oslavy.

Nejprve českoslovenští hokejisté porazili Sověty 2:0 a na oslavu tohoto triumfu nad okupanty vyrazilo slavit v Praze do ulic asi 5 tisíc lidí. Masové oslavy se ale uskutečnily až o týden později. Čechoslováci vyhráli i druhý zápas! A to už vyšlo do ulic asi půl milionu lidí, kteří hokejové vítězství vnímali především jako odplatu za okupaci sovětskými vojsky. Skandovaly se nejen výsledky zápasů, ale také různé opovržlivé rýmovačky vůči okupantům, malovalo se na fasády domů.

V Praze, klíčového 28. března, bylo na Václavském náměstí asi 150 000 lidí. Ti se dokonce později snažili dostat až k sovětské ambasádě, jiná skupina se shromáždila před kanceláří sovětských aerolinek Aeroflot.

Rozzuřený, ale na druhou stranu i z vítězství hokejistů nadšený dav nakonec začal pomocí dlažebních kostek demolovat zařízení kanceláře, i když dodnes se spekuluje o tom, že tomu minimálně pomohla sama StB. Dav si při potyčkách s policií troufnul nejen na samotné příslušníky, ale údajně i na autobus s policejními posilami.

Nepokoje vyvolané hokejovým vítězstvím probíhaly i v mnoha dalších městech. I tam zasahovala policie, která se snažila naštvané davy rozehnat.

Všechno ale mělo hořký konec. Soudruzi ve vedení KSČ usoudili, že je třeba „utáhnout řetěz“ a nejprve došlo k čistkám uvnitř samotné komunistické strany. Prosovětští soudruzi odstranili ty proreformní. Výsledkem byl dubnový nástup Gustáva Husáka do čela ÚV KSČ, který se následně stal symbolem tvrdé normalizace.

29.březen 1969

„Hotel Franc“ se opět stal místem, kde se odehrála další z mnoha členských schůzí podhořanského aeroklubu. Ač bylo zřejmé, že ani tento víkend se létat nebude, byl sál pohostinství docela slušně zaplněn. Členskou schůzi navštívila i většina nových plachtařských žáků (Fecko, Hendrych, Kolský, Marousek, Nohel, Novotný, Oliva, Pecka, Smrček, Záveský). Bylo možno konstatovat, že pro rok 1969 bude v různém stupni vycvičenosti žáků 20. K tomu 15 pilotů se zkouškou, ale bez „stříbrného C“ a 17 sportovců (s výkonnostním odznakem „stř. C“).

Náčelník letiště Václav Špryňar tak mohl konstatovat, že odbor bezmotorového létání bude čítat 42 létajících členů a odbor motorového létání (včetně žáků) bude mít členů 8. (Z oněch osmi „motorářů“ však jen jeden /Bárta/ nebyl plachtař!)

Předseda Rady AK Jaromír Jeník se ve svém vystoupení zaměřil na problémy kovovýroby, která, byť aeroklubu přinášela značný zisk, počala poněkud trpět v účetní sféře, protože dosud veškerý pohyb finančních položek „procházel“ přes aeroklubovou pokladnu, což bylo nad síly aktivistického hospodáře AK. Bylo jasné, že účetně se bude muset tok financí v HZ a AK oddělit a bude k tomu potřeba přijmout kvalifikovanou pracovní sílu.

Předseda AK promluvil i o vizi zabezpečení aeroklubu „motorovou“ technikou.
O zafinancování GO Z-226B OK-KML již byla členská základna zpravena dříve, ale novinkou byl záměr OLS Hořice předat aeroklubu do provozování formou pronájmu i Z-126 OK-IGM a Ae-45 OK- EGQ. Zejména posledně jmenovaný typ měl být pro aeroklub i dalším finančním přínosem, protože byl povolen k provozování vyhlídkových letů. Oprávnění pro létání s tímto typem však měli pouze Vršovský a Jeník.

Dalo by se konstatovat, že i byť přes nepříznivou vnitropolitickou situaci a obecně špatnou celospolečenskou náladu, byla pro členy Aeroklubu Podhořany vytýčena poměrně optimistická budoucnost.

31.březen 1969

Na letišti v Novém Dvoře proběhla imatrikulace bezmotorových letadel. Pro nastávající plachtařskou sezónu tedy byla k dispozici tato technika: VT-125 OK-0744, VT-425 OK-5320 a OK-5322, VT-16 OK-2414, VT-116 OK-7411, L-13 OK-3814 a OK-6814 a OK-9848.

2.duben 1969

Do Prahy přiletěli ministr obrany SSSR maršál A. Grečko, náměstek ministra zahraničí V. S. Semjonov, doprovázeni velvyslancem S. V. Červoněnkem a velitelem Střední skupiny sovětských vojsk A. M. Majorovem.

Cílem mise byla jednání k odstranění Alexandra Dubčeka z čela KSČ.

5.duben1969

Tímto dnem byl oficiálně zahájen provoz. Pravda, vadou na kráse letiště stále byl poškozený povrch jižní části VPD 12-30, ale hlavní pás VPD 06-24 byl provozuschopný.

Přezkušovací lety - vpředu v kabině Václav Horešovský, za ním Eduard Vršovský, asistuje Jiří Hájek; Nový Dvůr, duben 1969

S popisem aktivit v aeroklubu jsem koncem roku 1968 zmínil myšlenku stavby bezmotorového vírníku. Parta kolem Petra Beneše, do které patřili Jaromír Jurajda, Karel Bednář st., Václav Špryňar, Zdeněk Balaš, Josef Tichý (a možná ještě i další) dokázala ideu realizovat!

(Ze vzpomínek Josefa Bíbra)

„Beneš někde sehnal plánky, podle nich Bednář přes zimu vyrobil rotorovou hlavu, Balaš slepil rotorové listy a vyrobil ocasní plochu s kormidlem. Konstrukci aparátu pak tvořily sešroubované duralové trubky, sedačka a kolečka z ´Pionýra´. Vše pohromadě vypadalo takto:

Vírník v podání podhořanských amatérských konstruktérů; Nový Dvůr, duben 1969

Pochopitelně, že výše jmenovaní nadšenci se pokoušeli přístroj dostat do vzduchu. Původně se čekalo na silnější vítr, kdy by se s vírníkem upoutaným na laně snad dalo na místě balancovat, ale tak silný vítr se v ony dny nějak nechtěl dostavit.

Proto tedy na řadu přišly poněkud méně bezpečné autovleky. Pevná a neodpružená konstrukce podvozku, spolu s poněkud malým průměrem hlavních kol a téměř neúčinným směrovým řízením však aparátu, pohybujícím se po pro tento účel nepříliš rovném povrchu letiště, nedovolovala vyvinout potřebnou rychlost, při které by dostatečné otáčky nosného rotoru svým vztlakem dokázaly překonat zemskou přitažlivost a vznést stroj i s pilotem alespoň pár decimetrů nad zem. Navíc při jednom takovém pojíždění ´upadlo´ přední rejdové kolečko, přístroj se ´čumákem´ zaryl do hlíny a předvedl parádní kotrmelec. Bylo co opravovat.

Pak přišel poněkud pochybný nápad zkusit balancovat na místě v proudu vzduchu od točící se vrtule vlečného letounu. Výsledek se záhy dostavil, ale byl poněkud jiný, než si aktéři představovali. Turbulentní proudění vzduchu ve vrtulovém víru sice rotor vírníku slibně roztočilo, ale současně způsobilo jeho takové vibrace, že nevydržela nosná trubka a ohnula se.

Tím první pokusy o vzlet vírníku skončily. Pravda, po výměně nosné trubky a důslednějším vyvážení rotorových listů se později učinilo ještě pár pokusů dostat vírník do vzduchu, ale všechny byly taktéž neúspěšné. Vírník, aniž by se jedinkrát odpoutal od matičky země, skončil v hangáru ´na hambalkách´.

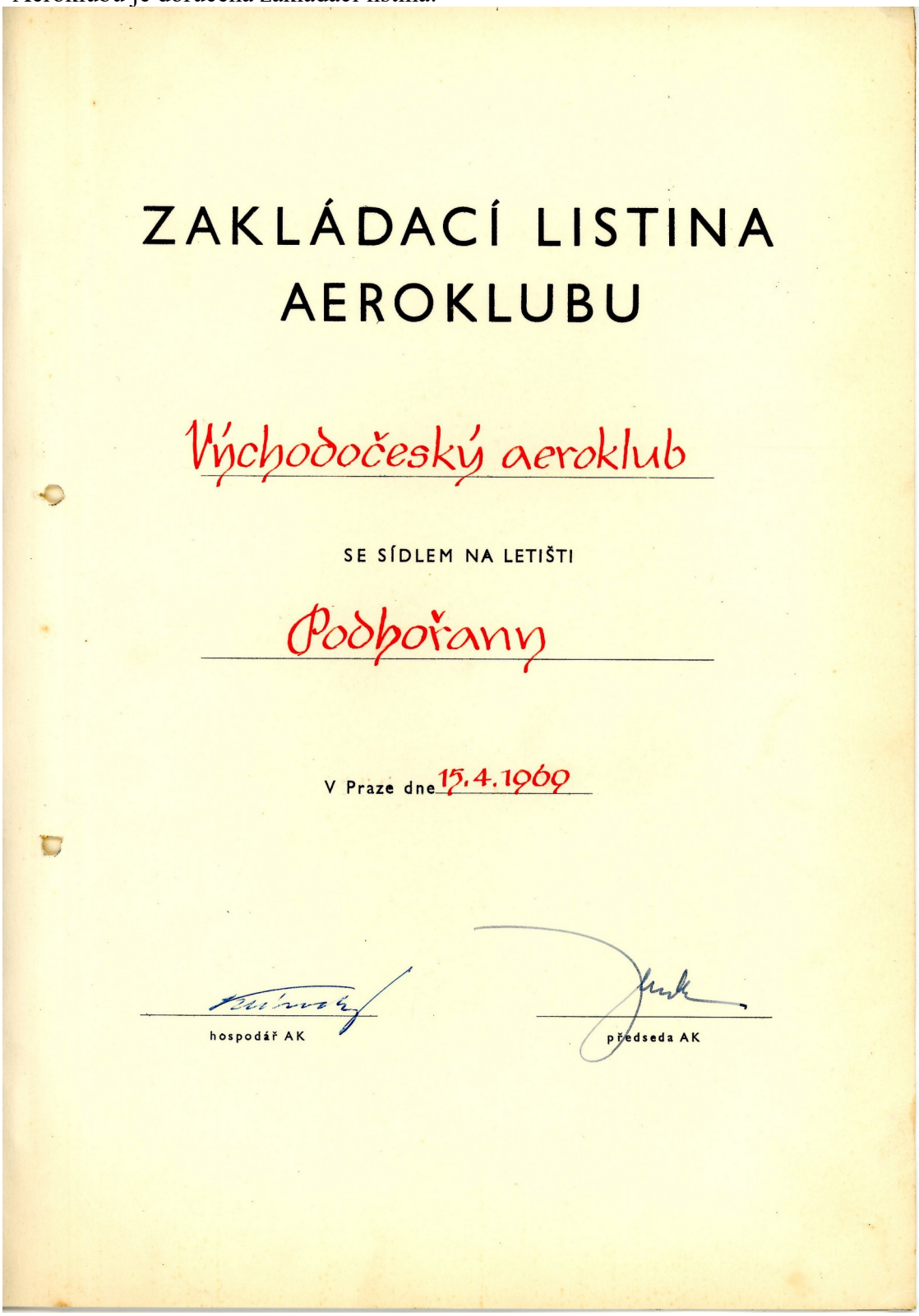
Své chvíle slávy si ale v dalších letech prožil při prvomájových průvodech jako důkaz nezměrné touhy chrabrých svazarmovců vzlétnout do modrého azuru našeho vzdušného moře.“

12.duben 1969

Na zasedání výkonného výboru ÚV KSČ oznámil Alexandr Dubček svůj úmysl na dubnovém zasedání ÚV KSČ na svoji funkci prvního tajemníka rezignovat. Za svého nástupce navrhl Oldřicha Černíka.

15.duben 1969

Aeroklubu je doručena zakládací listina:



ZAKLÁDACÍ LISTINA
AEROKLUBU

Východočeský aeroklub

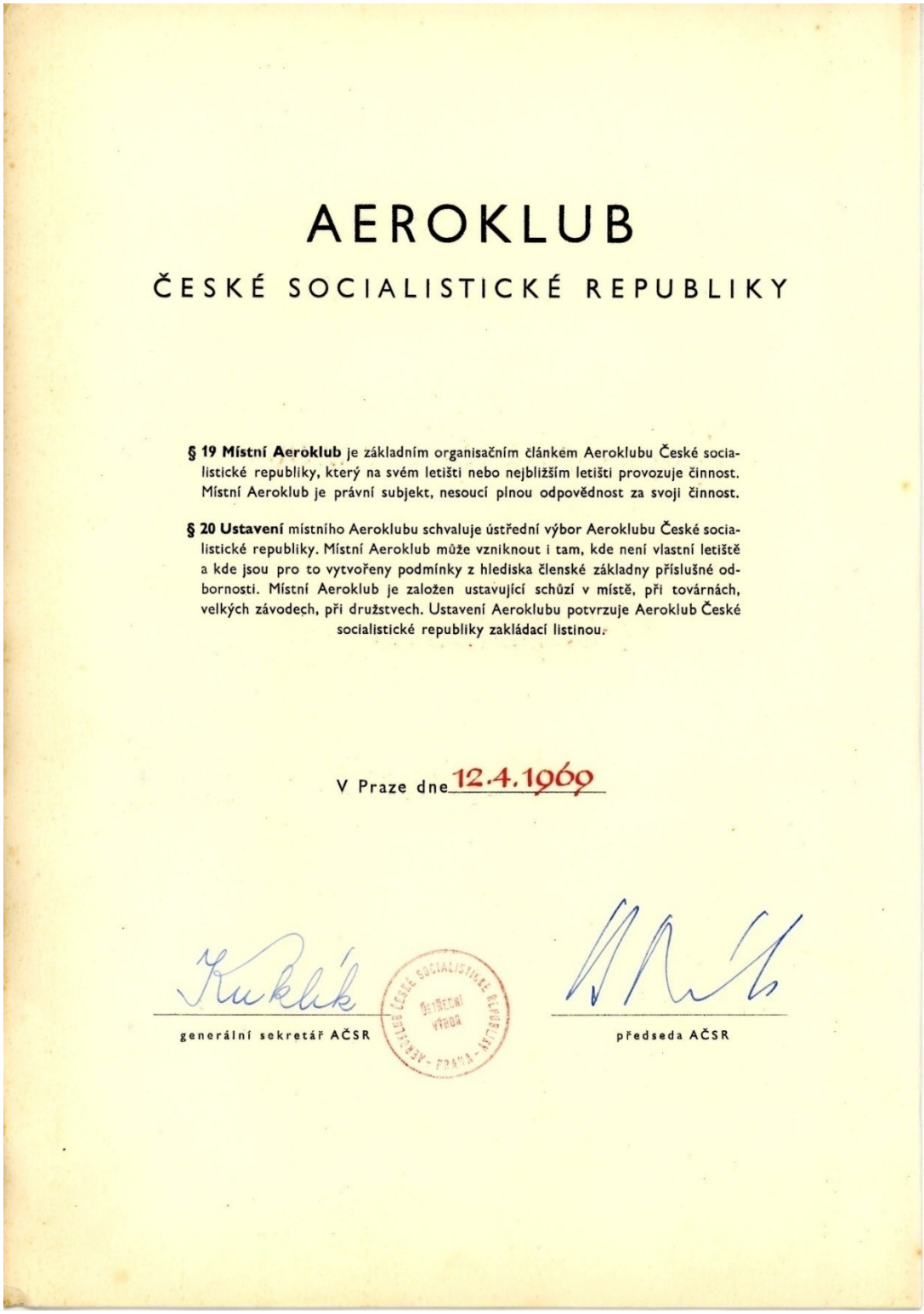
SE SÍDLEM NA LETIŠTI

Podhořany

V Praze dne 15.4.1969

hospodář AK

předseda AK



AEROKLUB

ČESKÉ SOCIALISTICKÉ REPUBLIKY

§ 19 **Místní Aeroklub** je základním organisačním článkem Aeroklubu České socialistické republiky, který na svém letišti nebo nejbližším letišti provozuje činnost. Místní Aeroklub je právní subjekt, nesoucí plnou odpovědnost za svoji činnost.

§ 20 **Ustavení** místního Aeroklubu schvaluje ústřední výbor Aeroklubu České socialistické republiky. Místní Aeroklub může vzniknout i tam, kde není vlastní letiště a kde jsou pro to vytvořeny podmínky z hlediska členské základny příslušné odbornosti. Místní Aeroklub je založen ustavující schůzí v místě, při továrnách, velkých závodech, při družstvech. Ustavení Aeroklubu potvrzuje Aeroklub České socialistické republiky zakládací listinou.

V Praze dne 12.4.1969

Kuklík

generální sekretář AČSR

předseda AČSR

Zakládací listinu aeroklubu podepsali Vladimír Klínský jako hospodář a Jaromír Jeník jako předseda, za AČSR generální sekretář Karel Kuklík a předseda Antonín Novák

Téhož dne dochází i k písemnému schválení návrhu přidělení letounů Z-126 OK-IGM a Ae-45 OK-EGQ formou pronájmu, jehož úhrada byla jednorázově a v hotovosti předána 28.4.1969:

AEROKLUB ČSR

SEKRETARIAT

PRAHA I, PLATNÉŘSKÁ 13

Aeroklub

PODHOŘANY

15.dubna 1969

Vaše značka Naše značka V 53/400/69 Praha dne

Věc: Předsednictvo ÚV Aeroklubu ČSR schválilo dne 12.dubna 1969 rozdělení a přesuny motorových letounů na území ČSR na základě návrhu předsednictva motorového odboru, plánovaných úkolů a požadavků aeroklubů.

Z rozhodnutí předsednictva ÚV AČSR jsou pro Váš aeroklub přiděleny tyto letouny :

Z 126 OK - IGM , AE 45 OK - EGQ , Z 226 B OK - KML .

Letoun Z 126 OK - IGM převezměte z letiště Chrudim od Aeroklubu CHrudim, letoun AE 45 OK - EGQ převezměte od ÚLŠ z letiště Vrchlabí .

Přiloženou smlouvu o pronájmu motorových letounů potvrďte a originál vraťte Aeroklubu ČSR .

pplk. Jaroslav Mamurov v.r.
za koordinační orgán

Antonín Novák v.r.
předseda AČSR

Na vědomí : Aeroklubu Chrudim, ÚLŠ Vrchlabí

Vyřizuje:

Telefon 603 95, 666 60, 660 50

S M L O U V A

o pronájmu motorových letounů mezi Aeroklubem ČSR a aeroklubem PODHOŘANY

Aeroklub ČSR pronajímá Aeroklubu PODHOŘANY tyto letouny :

Typ letounu	Imatrikulační značka	Letové hodiny určené		Nájemné
		k odlétání	do	
Z 126	OK - IGM	230		7.360,--
AE 45	OK - EGQ	120		3.600,--

za těchto podmínek :

I. Aeroklub se zavazuje :

1) odlétat na jednotlivých letounech hodiny stanovené podle tabulky k odlétání,
2) ve dvou splátkách zaplatit AČSR celkovou částku 10.960,-- Kčs, a to do 30.4.1969 a 30.7.1969,
3) provádět činnost a pečovat o svěřené letouny v souladu se všemi předpisy tak, aby byla zachována jejich způsobilost k leteckému provozu,
4) zaplatit penále za nevyužité letové hodiny zbývající do stanoveného počtu u jednotlivých letounů podle tabulky, maximálně však do 200 letových hodin,
5) uhradit AČSR způsobenou škodu tím, že odlétá větší počet letových hodin než je stanoveno u letounů Z 126 OK - IGM
6) uhradit AČSR vícenáklady, spojené s revizemi letounů, které byly prokazatelně způsobeny nedodržením bodu 3) této Smlouvy,
7) informovat TO AČSR o každém poškození letounů, jejichž odstranění si vyžádá zásah do konstrukce letounu, nebo o každé závadě, která způsobí vyřazení letounu z provozu na dobu delší než 15 dní.

II. Aeroklub má po dobu platnosti smlouvy plné disposiční právo na letouny s výjimkou
1) příkazu Ministerstva národní obrany,
2) vzájemné dohody mezi aeroklubem a AČSR o zapůjčení letadla k plnění naléhavých úkolů.

III. Smlouva může být zrušena :
1) AČSR při zjištění neplnění závazků podle bodu 1), 2), 3) a 7) aeroklubem,
2) vzájemnou dohodou mezi AČSR a aeroklubem.

Smlouva nabývá platnosti dnem zaplacení první splátky podle bodu 2) a uzavírá se na dobu do 30.12.1969. Tuto smlouvu doplňují podmínky pro povolení motorového provozu ze dne 12.4.1969 a informace k podmínkám pronajímání motorových letounů.

V Praze dne 15. dubna 1969

Za Aeroklub ČSR

za aeroklub

AEROKLUB ČESKÉ SOCIALISTICKÉ REPUBLIKY - PRAHA - OSVĚDČENÍ VÝBOR

zaplacení jednorázově 28. 4. 1969

17.duben 1969

Dění na vnitropolitické scéně nabralo směr i obrátky!

Po ranní poradě výkonného výboru bylo v jedenáct hodin na Hradě zahájeno zasedání předsednictva ÚV KSČ.

Alexandr Dubček abdikoval. Proti jeho rezignaci hlasovali pouze V. Slavík a M. Kabrna, kteří se rovněž zdrželi hlasování při návrhu na prvního tajemníka KSČ Gustáva Husáka. Návrh nového předsednictva ÚV KSČ byl vítězstvím prosovětských konzervativců.

V 15.00 hod. zahájil Oldřich Černík na Hradě zasedání pléna ÚV KSČ. Po úvodním vystoupení Alexandra Dubčeka o důvodech "organizačních" změn ve vedení strany dle rozhodnutí výkonného výboru a předsednictva ÚV KSČ zdůvodňovali nutnost změn především Černík, Svoboda a Husák. Kontroverzní diskuse byla uťata. Pro Dubčekovu rezignaci hlasovalo 150 členů pléna ze 182 hlasujících.

Gustáv Husák byl zvolen v tajném hlasování 156 hlasy. Na jeho návrh, již ve funkci prvního tajemníka ÚV KSČ, byl zrušen výkonný výbor a zvoleno užší předsednictvo strany, v němž z reformních komunistů zůstal (do září toho roku) pouze A. Dubček.

Tím skončily všechny naděje na reformu socialismu. S novým vedením ztvárněném v postavě Husáka se Československo vrátilo k bídným časům cenzury, policejní šikany a pošlapávání jakéhokoli projevu svobody.

Pod jeho vedením probíhaly čistky v KSČ i v nestranické společnosti ještě řadu dalších let. Husák také začal brzy uplatňovat taktiku zastrašování. Lidé byli vyhazováni z práce či škol a děti těch neposlušných naopak nesměly studovat. Husák také stojí za vznikem speciálních represivních jednotek - tedy těch oněch nechvalně známých a „proslulých“ pohotovostních pluků VB.

Dubček byl 28.4.1969 prozatímně „uklizen“ na post předsedy Federálního shromáždění.

Tak počala éra „normalizace“.

Bohužel, obdobné trendy se počaly objevovat i ve Svazarmu a na dubnové schůzi ÚV Svazarmu se většina přítomných vyslovila pro zachování jednotné koncepce oproti volnému sdružení. Tím byla načrtnuta kodifikace konce samostatného Aeroklubu ČSSR.

16.duben 1969

Ačkoli se intenzivně začalo létat teprve nedávno, náčelník letiště Špryňar neměl nic proti tomu, aby stávající příznivé počasí využili i méně zkušení piloti. Své příležitosti se tak chopil Jiří Hájek a přeletem do Poličky si zajistil splnění nejobtížnější disciplíny k zisku „stříbrného C“. A protože před pouhými třemi dny se mu podařilo odlétat „pětihodinovku“, čekal na něj už jen zisk převýšení 1000 m. To se mu podařilo vzápětí o tři dny později 19.4.1969, a tak zaslouženě mu byl udělen výkonnostní odznak „stříbrné C“ s číslem 2824.

20.duben 1969

Zasedá Rada AK. Předseda Jeník seznamuje členy Rady se skutečností, že se mu podařil „husarský kousek“, když úředníkům ONV Chrudim „politicky“ postavil otázku odstranění škod po pobytu polského tankového pluku na letišti. Dostalo se mu písemné záruky, že ONV plně uhradí fakturu spojenou s náklady za rovnání terénu VPD 12-30 a přilehlých poškozených pozemků.

Dosavadní dobrá spolupráce s místním JZD předurčila, že právě technikou a lidským potenciálem JZD budou dotčená místa letiště náležitě zrekultivována, přičemž na konto toho bude provedena i již delší dobu nutná údržba hlavní VPD 06-24. Jak se domluvilo, tak se i stalo a během 14 dnů bylo letiště rovné, téměř jak kulečníkový stůl.

Tento den plní padesátikilometrový přelet do Poličky (na VT-425 OK-5320) i Josef Bíbr. Před týdnem si odlétal i „pětihodinovku“, a tak mu ke splnění „stříbrných“ podmínek chybí již jen zisk převýšení.

Do svazku manželského vstupují plachtaři Zdena Šedová a Petr Beneš.

Pavel Riegr ve VT-7 „Luňák“ OK-0816; Nový Dvůr, duben 1969

26.duben 1969

Na tomto zasedání Rady AK dochází k uzavření dohody o pracovní činnosti mimo hlavní pracovní poměr s technikem AK Chrudim Lubošem Peřinou. Stanislav Horáček tak „povýšil“ na místo zásobovače a odbytáře v HZ, ale jak sám potom říkal, stal se tím pádem „holkou pro všechno“. I začal mu velet Vršovský, který vycítil v HZ jistý potenciál zisku financí k osobnímu prospěchu a začal se výrobě intenzivně věnovat, byť zatím z pozice vedlejšího pracovního poměru.

29.duben 1969

Zasedání ÚV KSČ přijalo jako svůj hlavní úkol "obnovit marx-leninskou jednotu KSČ a její vedoucí úlohu, konsolidovat hospodářství a prohloubit internacionální svazek se SSSR a socialistickými zeměmi". Rozruch na zasedání způsobil projev Františka Kriegla, který zpochybnil legitimitu smlouvy o dočasném pobytu sovětských vojsk v naší zemi, neboť "byla psána nikoliv perem, ale hlavněmi děl a samopalů". Husákovu politiku pak označil za návrat před leden 1968. Podobně vystoupil i František Vodsloň.

Reakce na Krieglovo vystoupení byla okamžitá. Pro návrh G. Husáka vyloučit Františka Kriegla z ÚV KSČ i ze strany hlasovalo 135 přítomných, 12 bylo proti a dalších 12 se hlasování zdrželo.

Toho dne měly pro Východočeský aeroklub Podhořany nastat slavnostní okamžiky. Bylo úterý, normální pracovní den, ale i tak se na letišti sešla početná skupina pilotů. Netrpělivě totiž očekávali přílet prvního „vlastního“ letounu pro motorový výcvik - „stopětky“ Z-126 OK-IGM z Chrudimi, kde jej převzal náčelník letiště Václav Špryňar.

Letoun s výrobním číslem 797 byl zapsán do leteckého rejstříku již k 2.9.1955 a měl za sebou už nějaké nalétané hodiny, ale po GO vypadal jako by právě nedávno vyšel z montážní linky výrobního závodu.

VÝCHODOČESKÝ AEROKLUB PODHOŘANY

Č. j.

Datum 29.4.1969.

Věc Předání letounu C - 105

Z á p i s .

Dne 29. dubna 1969 byl předán se stavu Aeroklubu Chrudim do stavu Aeroklubu Podhořany letoun C - 105 OK - IGM .

S letounem bylo předáno : Palubní denník, ostvědření o zápisu do rejstříku a osvědčení o způsobilosti k létání.
Nebylo předáno povolení palubní radiostanice protože toto bylo v měsící dubnu zasláno na prodloužení Správě radiokomunikací Praha.

Letoun byl předán po zalétavacím letu a jest v pořádku, závady nebyly zjištěny.

Za AE Chrudim předal :

Za AE podhořany převzal:

Poslední podpis v životě náčelníka letiště Václava Špryňara

(Ze vzpomínek Stanislava Horáčka)

„Konečně jsme zaslechli hluk leteckého motoru a všechny zraky se upřely směrem ke Stojicím, odkud se přibližovala neustále se zvětšující silueta ´našeho´ letadla. Venca Špryňar, který mašinu v Chrudimi přebíral, v předpisové výšce přiletěl nad letiště, nad našimi hlavami slavnostně ´zahrkal´ plynem a levým okruhem dráhy 24 se plavně snesl na letištní pažit.

Když zaroloval k hangáru, vypnul magneta a to jsme již ´mašinku´ okukovali ze všech stran. Měla i zabudovanou radiostanici. To bylo radosti!

Mašinu jsme po přeletu dotankovali ´až po špunty´, zkontrolovali olej, řádně umyli, přeleštili kabinu a chystali ji zastrčit do hangáru, když do Špryňara začal hučet Pavel Riegr, který byl v té době pilotním žákem motorového výcviku: ´Pojď, trochu protáhneme stopětce brka, když už ji tady máme! Ty si sedneš dozadu, vždyť už jsi skoro instruktor (Špryňar právě dokončoval instruktorský výcvik; pozn. aut.) *a dáme prostor a pár okruhů!´*

Na Špryňarovi bylo vidět, že se mu do toho moc nechce, ale ´chlapská´ hrdost či ješitnost zapracovaly.

Odstartovali. My ostatní jsme se rozešli různě po letišti. A pak přišla ta hrozná zpráva. Telefonem volal dispečer čáslavského letiště: ´Asi vám spadlo u Vrdů letadlo a prý to nevypadá vůbec dobře. Hořelo tam!´

Krve by se v nás nedořezal! Když jsme dorazili na místo incidentu, právě odtud odjížděli hasiči a ´černí havrani´ ukládali do rakví ostatky těl našich kamarádů.

Smrtelná havárie posádky Špryňar, Riegr; Z-126 OK-IGM u Vrdů - Dolních Bučic, 29.4.1969

Zle nám bylo, zle. To se ani popsat nedá! Nechápali jsme proč? Vždyť jsme s nimi před necelou půlhodinou mluvili, byli zdraví, veselí, šťastní!

Na místo tragedie se dostavila vyšetřovací komise a po vyslechnutí jediného svědka havárie letounu, který uváděl, že letadlo padalo z výšky cca 800 m a pomalu se otáčelo kolem svislé osy, došla později k tomuto závěru: pád na zem v ploché vývrtce. Jednoznačná příčina, proč se letoun do této polohy dostal a proč z ní nevyšel, z trosek letounu ale vyčíst nešla.

Pozdější expertíza prokázala, že motor letounu až do poslední chvíle fungoval bezchybně a na řízení a konstrukci letounu nebyla shledána žádná závada, která by vznikla před destrukcí nárazem na zem. Poněkud více světla do nehody vnesla hmotová studie, která prokázala, že letoun měl posunutou centráž směrem dozadu, což ovlivnila váha maximálního stavu paliva v nádržích a skutečnost, že Špryňar sedící vzadu byl kus chlapa a měl nějaké to kilo navíc. Avšak ani tento výpočet nebyl jednoznačným důkazem toho, proč se letoun do ploché vývrtky dostal, a proč posádka nedokázala tuto nezvyklou letovou polohu změnit.

Toto tajemství si Václav Špryňar a Pavel Riegr vzali s sebou do leteckého nebe.

Vyšetřovací komise pak v závěru své zprávy uvedla, že pochybení proti předpisům nastalo tím, že Špryňar, ač dosud nebyl instruktor, usedl k ´zadnímu´ řízení.

Viník byl označen, úřední šiml byl uspokojen. Vyšetřování skončilo, zapomeňte!“

RADA AEROKLUBU PODHOŘANY

oznamuje svým členům a celé veřejnosti, že jeho kolektiv opustili

Václav Špryňar,

předseda Aeroklubu,

Pavel Riegr,

jednatel Aeroklubu,

po tragické nehodě v úterý dne 29. dubna 1969.

Rozloučíme se s nimi ve středu dne 7. května 1969 v 16.30 hodin

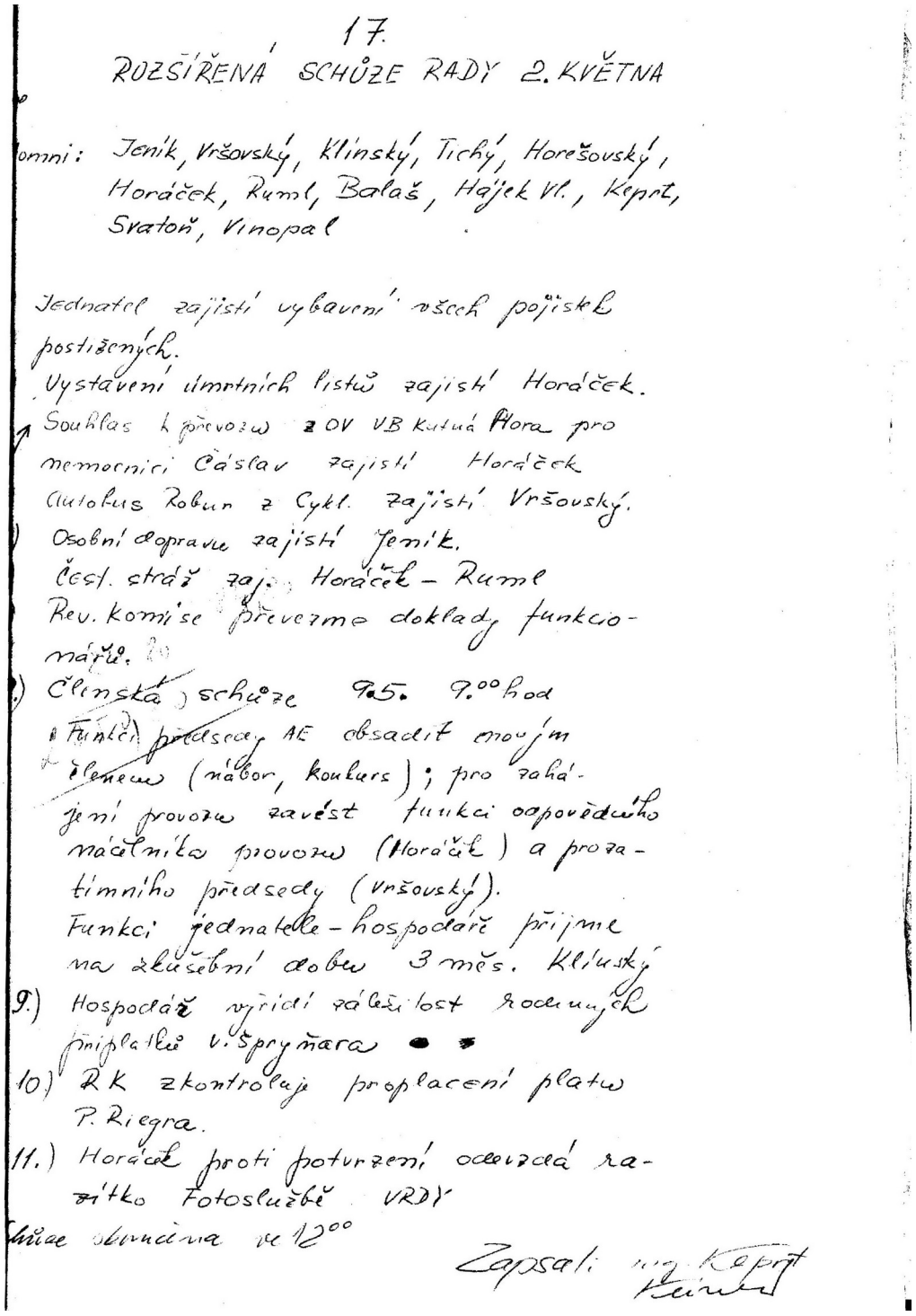
v městském krematoriu v Pardubicích.

RADA AEROKLUBU

VČT 07

2.květen 1969

Tato obrovská tragedie znamenala pochopitelně zákaz veškeré letecké činnosti aeroklubu. V této tíživé a stresující situaci svolal předseda Rady AK Jeník rozšířené zasedání orgánu a cítíc se jako předseda motorového odboru morálně spoluodpovědným za smrt kamarádů, na všechny své funkce v aeroklubu rezignoval. Dochovala se kopie zápisu tohoto zasedání:



17.

ROZŠÍŘENÁ SCHŮZE RADY 2. KVĚTNA

omni: Jeník, Vršovský, Klínský, Tichý, Horešovský, Horáček, Ruml, Balaš, Hájek Vl., Kepr, Svatoň, Vinopal

Jednatel zajistí vybavení všech pojistek postižených.
Vystavení úmrtních listů zajistí Horáček.
Souhlas k provozu z OV VB katuá Hora pro nemocnici Čáslav zajistí Horáček
Autobus Robur z Cykl. zajistí Vršovský.
) Osobní dopravu zajistí Jeník.
Čest. stráž zaj. Horáček – Ruml
Rev. komise převezme doklady funkcionářů.
) Členská schůze 9.5. 9.00 hod
Funkci předsedy AE obsadit novým členem (nábor, koukurs); pro zahájení provozu zavést funkci odpovědného náčelníka provozu (Horáček) a pro zatímního předsedy (Vršovský).
Funkci jednatele – hospodáře přijme na zkušební dobu 3 měs. Klínský
9.) Hospodář vyřídí záležitost srovnaných příplatků V. Špryňara
10) RK zkontroluje proplacení platu P. Riegra.
11.) Horáček proti potvrzení odevzdá razítko Fotoslužbě VRDY
Schůze skončena ve 12.00

Zapsali: Kepr, Ruml

Kopie zápisu rozšířeného zasedání Rady AK; Nový Dvůr, 2.5.1969

Ve snaze co nejrychleji uvést aeroklub do normálního režimu a k povolení dalšího provozu, musela Rada AK obsadit uvolněné důležité posty (Špryňar byl náčelník letiště, Riegr jednatel a pokladník). Rada AK rozhodla, že pro funkci náčelníka letiště bude navržen Stanislav Horáček a do řádné volby bude funkci předsedy Rady AK dočasně vykonávat Eduard Vršovský. Ekonomickou administrativu se uvolil dočasně vést Vladimír Klínský.

Horáčkovi, který byl zaměstnancem aeroklubu, tedy mimo funkce náčelníka, připadla i nevděčná role prostředníka při vyřizování všech pozůstalostních úkonů.

Padlo rozhodnutí o svolání členské schůze na termín 9.5.1969.

(Pozn.aut.: Pozornému čtenáři jistě neuniklo, že v časovém sledu nebyla zmíněna oslava Svátku práce 1.května 1969. Věřte, že to nebylo hlubokým smutkem v aeroklubu, ale předsednictvo ÚV KSČ z obavy před demonstracemi občanů proti politickému kurzu po nástupu Gustáva Husáka do vedoucí funkce v KSČ tradiční prvomájové průvody zrušilo.)

7.květen 1969

V přeplněném pardubickém krematoriu, kde rodinní příslušníci obou zesnulých a zástup ostatních truchlících zaplnili nejen smuteční síň, schody a část prostranství před budovou, se piloti naposledy důstojně rozloučili se svými kamarády a potom v nedaleké restauraci „U kapitána“ jim se vzpomínkou připili na jejich poslední přelet do nebeského hangáru.

9.květen 1969

Je pátek, devět hodin. V sále „hotelu Franc“ jsou přítomni téměř všichni létající členové a host, tajemník AČSSR Karel Kuklík. Nálada je však velmi stísněná. Od smutečního obřadu uplynuly teprve dva dny a stále platí zákaz provozu. A tak ve vzduchu visela jediná otázka: kdy budeme zase létat?

(Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)

„Mezi lidmi se rychle rozneslo, že Jeník na poslední schůzi Rady AK rezignoval na funkci předsedy a rozhodnutí Rady AK, že jej nahradí Vršovský, nebylo přijato s žádným nadšením. Řada členů veřejně vyslovila oprávněné obavy, že potvrzení Vršovského ve funkci předsedy Rady AK by bylo krokem ku ´starým pořádkům´ a byli připraveni volbu Vršovského nepodpořit i z toho důvodu, že o výkon této funkce projevil zájem Josef Tichý. A ten podporu členstva měl a mnohým byl dokonce za ´hrdinu´, protože vyjádřil svůj nesouhlas se současnými politickými trendy tím, že vystoupil z KSČ! (Netušil však, že tento jeho krok bude v budoucnosti posuzován stejně, jako by byl ze strany vyloučen. Důsledky se posléze dostavily.)

Nominace Horáčka na post náčelníka letiště byla bez diskusí, toho byli připraveni podpořit v podstatě všichni.

Rozluštění hádanky o zahájení létání, které bylo podmíněno obsazením funkcí po zesnulých, přinesl sám Vršovský. Ten schůzi zahájil a hned si vzal slovo. Prohlásil, že v Pardubicích absolvoval ´pohovor´ na OV KSČ, kde byl přítomen i zástupce OV Svazarmu a to s výsledkem, že OV KSČ stranickým úkolem ukládá Jeníkovi dál vést aeroklub jako předseda Rady AK, protože se žádnou měrou nepodílel na vzniku mimořádné události.

OV KSČ též údajně ujistil Vršovského, že s ohledem na jeho dřívější zkušenosti s výkonem funkce náčelníka letiště, největší leteckou praxi a zejména pevné internacionální postoje mu bude poskytnuta veškerá stranická podpora k návrhu, aby právě on byl opět jmenován náčelníkem letiště!

Tak spadla klec a ´odbojným´ členům aeroklubu i brada! O návrzích se nehlasovalo, již předem byly považovány za schválené.“

Členská schůze, protože o „stranických návrzích“ se nediskutuje (!), provedla už jen nepodstatné změny ve složení Rady AK. Ta pak měla tuto podobu: předseda Rady AK - Jeník, jednatel a hospodář - Klínský, technik - Horáček, propagace - Beneš, výstavba - Horešovský, HZ (přidružená výroba) - Ruml, správce materiálu - Krištof.

Závěrečné slovo patřilo tajemníkovi AČSSR Kuklíkovi, který vyzdvihl „odpovědnou politickou a morální úroveň“ členstva, které aktem vyjádření jednotného souhlasu k návrhům OV KSČ tak pochopilo, že „strana a vláda opět třímají otěže pevně v rukou, a že chyby způsobené minulým vedením budou napraveny!“. Po té oznámil, že provoz aeroklubu je tímto povolen k datu 18.5.1969.

11.květen 1969

Opět se schází Rada AK. Hlavním bodem jednání je schválení přijetí do zatím vedlejšího pracovního poměru pí.Miluše Hamsové, která tak počala zastávat funkci administrativní pracovnice a účetní.

Druhým bodem pracovního zasedání byla příprava výstavby podzemních nádrží. Ty měly být situovány na místo původního výkopu provedeného loni příslušníky polské armády, tentokrát však s betonovým ložem a nad maximální hladinou podpovrchové vody.

Třetím bodem jednání bylo jak řešit počet plachtařských instruktorů, když smrtí Riegra a Špryňara se jejich stav citelně snížil. Volba padla na Vladimíra Hájka a bylo usneseno, že bude vyslán do instruktorského kurzu v prvém volném termínu.

Stínem jednání však byl pokyn náčelníka OLS Hořice Medřického, který v důsledku nedávné mimořádné události zastavil aeroklubu motorový výcvik na letišti a zrušil původně schválený převod letounu Ae-45 OK-EGQ.

Motoroví pilotní žáci tak budou muset svůj výcvik odbývat nadále na jiných letištích (Hořice, Chrudim, Vysoké Mýto) a na letišti v Novém Dvoře budou povoleny pouze aerovleky.

(Ze vzpomínek Miluše Hamsové)

„Bydlím na Novém Dvoře a letiště mám za plotem, tak když přišla pracovní nabídka, byť zatím na třetinový úvazek, neváhala jsem. Parta byla dobrá a administrativa aeroklubu i HZ se dala zvládnout. Pro aeroklub jsem dělala sekretářské práce, přebírala a rozesílala poštu, rozmnožovala nejrůznější zápisy atp., podobně tomu bylo i s HZ.

Pravda, později, když se HZ rozšířilo a vznikl ´Aerokov´, zejména účetní práce přibylo. Ale to už jsem pracovala na plný úvazek. Poznala jsem spoustu lidí a věřte nebo nevěřte, s aeroklubem jsem přečkala doby dobré i horší, a to až do důchodu!“

Budování skladu materiálu HZ, Nový Dvůr, léto 1969

16.květen 1969

Náčelník letiště Vršovský rozesílá „Informátor“ tohoto znění:

Informátor číslo 5.

9. května 1969 proběhla na našem letišti členská schůza aeroklubu, které se zúčastnil jako host tajemník ČNA s. Karel Kuklík. Na této schůzi byla schválena nová rada v tomto složení :

předseda :	Joník Jaromír
náčelník provozu :	Vršovský Eduard
hospodář :	Klínský Vladimír
technik :	Horáček Stanislav
propagace :	Benoš Petr
výstavba :	Horešovský Václav
dílna - výroba :	Ruml Vladimír
sklad :	Kryštof Josef

Nová rada zasedá každou sobotu v 18.oo na letišti.

O svátcích jsme využili přestávky v létání k údržbě techniky a k výstavbě ubykace. Přispějeme tím k lepší kulturnosti prostředí. Rada schválila nákup gumového lino - leu do všech místností, čímž se úroveň bydlení ještě zvýší.

Od 19. května 1969 nastupuje s. Plotánek do instruktorského kursu motorářů do Vrchlabí. Bude to první instruktor na našem letišti, což jistě prospěje hlavně moto - rovému létání.

Od 27.6.1969 do 11.7.1969 probíhají v Hořicích oblastní plachtařské závody, kdenás bude representovat s. Horáček. Ve sportovním zápolení mu přejeme hodně úspěchů.

Rada aeroklubu se na poslední schůzi zabývala otázkou pořádání závodů " O pohár železných her." Na tuto akci byl přibližně určen termín od 2. 8. do 15.8.1969. Poněvadž do tohoto termínu nám zbývá mnoho práce, očekává rada aeroklubu hojnou účast jak v letových, tak i na pracovních dnech.

17. května bude probíhat na letišti v Pohořanech shromáždění všech členů a zopakování předpisů o létání. Pro každého jednitlivce je tato účast bezpodmínečně nutná.

Zkoušky z předpisů a praktické létání 17. - 18. 5. 1969
nástup 17. 5. v 9,20
17.5. ve 14,20
Písemné zkoušky nových žáků elementár. výcviku.

Členská schůza pravděpodobně 15. 6. 1969 v 8,20 na letišti
- schválení organizačního a jednacího řádu MB
- pojednání termínu soustředění.

Rada aeroklubu.

17.květen 1969

V deníku ÚV KSČ „Rudé právo“ je publikováno provolání „předlednovému“ režimu věrných pracovníků médií. Tento manifest vyjádřil podporu novému vedení KSČ v čele s Gustávem Husákem a kritizoval činnost Svazu českých novinářů v roce 1968. Tím počal nástup normalizace v tisku, rozhlasu a televizi.

„My, podepsaní, se obracíme ke všem svým kolegům novinářům a pracovníků čs. tisku, rozhlasu, televize a zpravodajského filmu.

Sdělovací prostředky jsou již dlouhou dobu středem pozornosti. Jejich pozitivní význam je všeobecně uznáván, ale jsou také, a někdy velmi ostře, kritizovány odpovědnými místy i veřejností. Považujeme to za přirozený jev, neboť naše spoluodpovědnost za utváření veřejného mínění, názorů a představ lidí o současném dění doma i za hranicemi, za jejich postoje k základním otázkám a za jejich činorodý nebo naopak pasívní přístup je bezesporu značná.

Dosud jsme bohužel nebyli ani v jediném případě svědky toho, že by se mluvčí novinářských svazů – tím méně pak ti novináři a redaktoři televize a rozhlasu, kterých se kritika přímo týká - ke své odpovědnosti přihlásili.

Z kritiky, s níž oprávněně přicházel ústřední výbor komunistické strany a jeho předsednictvo, však, žel, vedení novinářů, ani vydavatelé, ani komunisté v redakcích nevyvodili patřičné pozitivní závěry. Naopak, kritika těchto orgánů byla ve skutečnosti vždy odmítnuta, usnesení nejvyšších stranických orgánů zkreslováno i polemicky popíráno. Nesčetněkrát jsme mohli slyšet formální přiznání vedoucí

úlohy komunistické strany v naší společnosti. Ve skutečnosti však byl tento princip systematicky napadán a porušován.

Chtě nechtě musíme konstatovat, že to byl jeden z hlavních důvodů hrubé deformace polednové politiky, deformace, za kterou nesou mnozí, zejména vedoucí pracovníci sdělovacích prostředků odpovědnost, kterou z nich nikdo nemůže sejmout.

Po lednu 1968 se novinářská fronta jako celek postavila za iniciativu ústředního výboru strany. Toužili jsme po takových změnách, které by přinesly obrodu v práci strany a ve veřejných politických institucích Národní fronty, hlubokou demokratizaci našeho života a upevnění přirozené autority strany a myšlenky socialismu. Každý počítal s novými těžkostmi, zejména při odstraňování zábran, jež stály v cestě progresívnímu rozvoji. Bez boje, bez polemik, bez vyburcování veřejného mínění bylo sotva možné zahýbat stojatou vodou.

Nikdy jsme však nepovažovali tento nezbytný boj za příležitost k organizovaným útokům proti lidem, jejichž odpovědnost se věcně nezkoumala, kteří se měli provinit již tím, že disciplinovaně a obětavě pracovali pro socialismus. Nikdy jsme v potřebné aktivitě sdělovacích prostředků neviděli nástroj k způsobování nových křivd, stejně jako jsme nemohli schvalovat, poskytovaly-li se stránky novin a relace v rozhlase nebo v televizi kampaním, které na jedné straně měly vyprodukovat nové hrdiny moci, muže progresu a Ledna, a na druhé straně současně oběti, na které měla být svalena vina za přehmaty a chyby minulosti.

A už v žádném případě jsme nemohli souhlasit s tím, když se »boj za polednovou politiku« změnil v diskreditaci a kompromitaci celé strany, když se její minulost a její internacionální tradice měly obětovat, aby nabyla »právo« zastupovat lid »v pluralistickém systému«. V žádném případě jsme nemohli souhlasit, když se za vlajkonoše polednové politiky strany vydávali dokonce lidé, kteří neskrývali, že se za komunistickou stranu a politiku socialistického státu stydí, kteří pod záminkou kritiky »předlednových poměrů« útočili na základy politiky strany.

Buďme ovšem spravedliví: sdělovací prostředky si koneckonců dovolovaly jen to, co si dovolit směly. Boj za obrodu a demokratizaci nebyl veden v souladu s usneseními ústředního výboru strany. Za to nenesou odpovědnost novináři.

Mnozí z nich však dělali vše pro to, aby situaci zkomplikovali. To, co se obvykle nazývalo »pomocí Dubčekovi«, nebylo ve skutečnosti nic jiného než soustavný nátlak na vedoucí představitele a orgány strany, nátlak, který směřoval k jedinému cíli: spoutat jejich ruce, přimět je k pasivnímu přihlížení »spontánnímu vývoji«, tj. kampaním, které pravicové skupiny, jež ovládly prostředky hromadné komunikace, vyvolávaly. Šlo přitom o změnu mocenské struktury, o to, vyřadit ještě před sjezdem strany a před volbami do zastupitelských orgánů ty, kdo pevně stáli za politikou strany, za jejími internacionálními závazky, za spojenectvím se zeměmi socialistického společenství.

Ústřední výbor strany na květnovém zasedání v loňském roce odhalil tyto cíle, poukázal na hrozbu protisocialistických sil a označil je za hlavní nebezpečí pro socialismus v ČSSR. Již tehdy byly tisk a ostatní sdělovací prostředky kritizovány za neodpovědný postoj k polednové politice, a zejména za to, že se postavily zády k akčnímu programu strany.

Závěry květnového zasedání ÚV však byly jednak ignorovány, jednak – zvláště po vydání kontrarevolučně zaměřeného manifestu »2000 slov« – postaveny na hlavu. Pro sdělovací prostředky, aspoň pro jejich většinu, neexistovalo žádné nebezpečí zprava, existovalo pro ně pouze nebezpečí ze strany těch komunistů a socialisticky smýšlejících občanů, kteří se znepokojením sledovali rostoucí aktivizaci antisocialistických sil. Ti byli veřejně označováni za »konzervativce« a napadáni jako lidé, kteří chtějí poškodit naši společnost.

Nejhorší ze všeho však bylo, že se kritická pozornost sdělovacích prostředků stále více obracela proti našim spojencům, zejména proti Sovětskému svazu. Stupňované výpady proti našim spojencům musely nutně vyvolat nemalé obavy o perspektivu socialismu v naší zemi, zvýšit napětí. Na jedné straně i hromadné sdělovací prostředky, byť často formálně, zdůrazňovaly, že přátelství se Sovětským svazem a ostatními socialistickými zeměmi je základem naší zahraniční politiky, na druhé straně však začaly tímto přátelstvím systematicky otřásat.

Vyvolávání protisovětských vášní nebylo, jak se dnes nejednou zdůrazňuje, záležitostí dnů po 20. srpnu, ale akcí organizovanou dávno před 20. srpnem. Účast některých sdělovacích prostředků na ní nelze ničím zaretušovat. Protisovětské hysterie, jichž jsme byli svědky později, měly zdroj ve snaze zneužít prohloubení demokracie a svobody, s nímž je polednová politika spjata, k protisocialistickým záměrům. Je to pochopitelné: socialismus je u nás bytostně spjat s přátelstvím se sovětským lidem, se soudružskými vztahy naší komunistické strany s Komunistickou stranou Sovětského svazu. Rozrušit toto spojenectví a tyto svazky patří v současné době k hlavním cílům antisocialistických živlů.

Hluboce se nás dotklo, že se na stránkách našeho tisku, v relacích rozhlasu a televize dostali ke slovu ti, kteří znevažovali přátelství se Sovětským svazem. To nelze omluvit ničím, ani údajnou snahou »dát každému slovo«, dát zadost právu na svobodné vyslovení názoru. Vždyť byli současně napadáni všichni, kdo své přátelství k Sovětskému svazu neskrývali. Tito lidé byli nejen zbaveni svého práva na svobodu slova, ale nadto veřejně pomlouváni a špiněni, označováni dokonce za »zrádce« a po srpnových dnech za »kolaboranty«. Novináři, kteří proti tomu ve vlastních listech chtěli vystoupit, byli šikanováni a bylo jim znemožněno psát. Z pole pozornosti přitom zcela unikla úloha těch, kteří utekli na Západ, ať již ze strachu, který sami napomáhali vytvářet, anebo z pocitu viny, kterou, jak tušili, nebudou moci dlouho skrývat před našimi národy.

Mohlo se zdát, že s odstupem času bude snadnější vyvodit poučení ze zkušeností dosrpnového vývoje. Možnost k tomu znovu poskytlo zasedání ústředního výboru strany v listopadu minulého roku, zejména listopadová rezoluce, v níž se střízlivě analyzoval vývoj po Lednu a kriticky vymezovala i odpovědnost sdělovacích prostředků.

Novináři se s touto rezolucí ještě nestačili seznámit, když vedení jejich pražské organizace uspořádalo v Lucerně otevřenou provokativní protiakci. Měla zmobilizovat pracovníky sdělovacích prostředků k odporu proti normalizaci a konsolidaci poměrů, měla položit ultimátum vedení strany: buď bude nadále povolné, nebo se novináři postarají, aby popudili veřejnost proti všem představitelům strany a státu.

V tomto postoji, který tehdejší vedení strany nedokázalo rozhodně odmítnout a paralyzovat, byla jedna z hlavních příčin pozdějších napětí a krizových situací, jež se prohlubovaly a zhoršovaly zejména dvojakým vystupováním některých nejodpovědnějších činitelů strany. Byli jsme pak svědky vážného pokusu zneužít národního cítění v českých zemích, když se jednalo o obsazení funkce předsedy Federálního shromáždění, pokusu vyprovokovat celonárodní krizi v souvislosti se smrtí Jana Palacha, který se stal tragickou obětí organizátorů hysterií, pokusu využít výročí 15. března, počátku nacistické okupace, k útokům na politiku normalizace a obnovy přátelských vztahů s našimi spojenci. Byli jsme dále svědky toho, jak někteří publicisté provokativně srovnávali nacistickou okupaci s přítomností spojeneckých vojsk. A museli jsme být nakonec i svědky hrubé protisovětské provokace, kterou zorganizovaly kontrarevoluční síly, jež využily vítězství našich hokejistů nad mužstvem SSSR. Byla to akce, jež neměla nic společného s živelnou radostí nad sportovním úspěchem, za jakou ji část našeho tisku vydávala. Tato provokace byla jen výsledkem předchozího úsilí o soustavnou dezorientaci naší veřejnosti. Rozsah těchto událostí jen prokázal, že byl nejvyšší čas učinit taková opatření, která by definitivně vedla k odstranění příčin a zdrojů napětí.

Možnost k takovému vývoji otevřelo dubnové zasedání ÚV KSČ. Změny ve vedení strany a rozhodnost, s jakou nové předsednictvo ústředního výboru přistoupilo k řešení současné složité situace, získaly podporu všech skutečných komunistů a socialisticky smýšlejících občanů. Každý poctivý a odpovědný člověk už krajně touží po tom, aby bylo možné pracovat v klidném ovzduší a aby se konečně začala realizovat ta usnesení, o nichž se toho tolik namluvilo. Všeobecně kladný ohlas dubnového zasedání je proto zcela přirozený.

Tím více se však pozastavujeme nad tím, s jakou formálností se k závěrům dubnového pléna přihlásili oficiální mluvčí naší novinářské organizace. Právě od nich totiž má veřejnost právo očekávat víc, než je slovní souhlas, který se po tom všem, co se u nás ve sdělovacích prostředcích v posledním roce odehrálo, musí jevit jako vyložené pokrytectví.

Jsme povinni distancovat se od tohoto pokrytectví a žádáme představitele novinářské organizace, aby – pokud jsou schopni k tomu nalézt sílu – zaujali otevřený a sebekritický postoj k závěrům dubnového zasedání ÚV KSČ. Je dost politiky dvojí tváře. Je nanejvýš nutné říkat lidem pravdu a vyvozovat ze skutečnosti závěry, které z ní plynou.

Hledáme-li důvody nynější společenské krize, kterou naše země prožívá, patří k nim nesporně skutečnost, že po celá léta šířili a hájili myšlenky socialismu i lidé, kteří nebyli nikdy o jejich správnosti vnitřně přesvědčeni. Po lednu 1968 proto nebylo těmto lidem zatěžko zříci se toho, co jim nikdy nebylo vlastní, a radikálně vystupovat pro obrodu socialismu, kterou ve skutečnosti chápali jako podlomení pozic strany. Jejich kritika politiky strany nesměřovala k odstranění chyb a k pozitivnímu zhodnocení minulosti, ale měla je v očích protisocialistických živlů »rehabilitovat«, měla prokázat, že se definitivně zříkají své dogmatické minulosti a té »nerozvážnosti«, jíž kdysi podlehli, když podporovali politiku strany.

Jestliže nyní chtějí zamlčet tuto skutečnost, jestliže se znovu hlásí k tomu, čeho se zřekli, pak nemůžeme počítat s upřímností jejich slov. Nikomu zajisté nelze předem upírat právo aktivně napomáhat k uskutečňování politiky strany, avšak od těch, kdo se zjevně zkompromitovali, musíme –

chceme-li uhájit dobré jméno socialistického novináře - žádat aspoň tolik, aby vyvodili ze své minulé činnosti i praktické závěry. Musíme to žádat zejména od lidí, kteří si přisvojili roli mluvčích novinářské veřejnosti a po celé měsíce usměrňovali tuto veřejnost, často způsobem, který lze jen těžko považovat za demokratický.

V těchto dnech dochází v některých sdělovacích prostředcích k opatřením, která nepochybně nebudou všude uvítána a leckým mohou být označována i za příkrá. Neskrýváme, že administrativní zákroky nepovažujeme za principiální řešení. Ostatně samo předsednictvo strany to připomíná. Tato opatření jsou však důsledkem dlouhodobé netečnosti a soustavné rezistence představitelů sdělovacích prostředků vůči kritice, důsledkem jejich nevole vyrovnat se s oprávněnými výtkami a nechuti učinit vlastní kroky k odstranění nedostatků. Proto dnes sklízejí ovoce své činnosti především ti, kdo si je vypěstovali. Je však také nemálo těch pracovníků sdělovacích prostředků, kteří v historické zkoušce politických postojů a charakteru se ctí obstáli.

Nepovažujeme proto za vhodné, aby důsledky těchto administrativních opatření padly na hlavu všech pracovníků sdělovacích prostředků. Nic by však nebylo tak falešné, jako projevovat solidaritu tam, kde proti sobě stojí zcela protichůdná a neslučitelná politická stanoviska.

Po dvakráte od dubnového zasedání ÚV KSČ se sešlo vedení Svazu českých novinářů. Jeho jednání nás znovu upevnilo v přesvědčení, že slovní souhlas vedení SČN se závěry dubnového pléna je nutno brát jen se značnými výhradami, neboť postrádalo to základní: otevřené sebekritické slovo, závěry, které by mělo vedení SČN vyvodit pro sebe i pro celou novinářskou organizaci.

Jsme přesvědčeni, že se s tímto našim prohlášením ztotožní všichni čestní novináři, jimž osud této země není lhostejný – komunisté i nestraníci. Chceme vynaložit všechny síly pro aktivní podporu politiky KSČ založenou na polednových principech, jak byla formulována listopadovou rezolucí a jak ji zajišťují opatření přijatá na dubnovém zasedání ÚV KSČ. Ve snaze napomoci skutečnému prospěchu našeho lidu a vskutku životním zájmům našich národů se bezvýhradně hlásíme k myšlence proletářského internacionalismu. Budeme proto také usilovat o napravení nedávných deformací v přátelských vztazích našeho lidu s lidem SSSR a ostatních socialistických zemí, o trvalou soudružskou spolupráci mezi naší komunistickou stranou, KSSS a všemi bratrskými stranami socialistického společenství.

Vyzýváme všechny novináře – komunisty i nestraníky – kteří se ztotožňují s těmito našimi stanovisky, aby se připojili k našemu prohlášení. Své podpisy zasílejte redakci Rudého práva.

(pozn.aut.: V období do 9. června 1969 „manifest“ podepsalo tři sta padesát novinářů a pracovníků médií a ti v zájmu „prospěchu našeho lidu a vskutku životním zájmům našich národů“ se přihlásili „bezvýhradně k myšlence proletářského internacionalismu“.)

Týž den se Rada AK sešla ke svému dalšímu zasedání, aby vyřešila poněkud ožehavou záležitost, která vyplynula při řešení pozůstalosti po zahynuvším jednateli a pokladníkovi AK Riegrovi. Porovnáním dokladů se totiž zjistilo, že pro Riegrově smrti zajištěná hotovost neodpovídala deklarovanému zůstatku a i na běžném účtu aeroklubu se vyskytly nedokumentované diference. Řešení problému se ujali Tichý a Klínský.

Rada AK, s ohledem na panující situaci rozhodla, že v letošním roce se „Pohár Železných hor“ neuskuteční.

V popisu událostí této doby nemohu nezmínit úlohu „Aeroklubu vojenského letiště (AVL) Čáslav“, jehož příslušníci ovlivnili činnost AK Podhořany zejména v oblasti motorového létání.

Již v roce 1968 vznikla dohoda mezi Ministerstvo národní obrany a AČSSR, že v zájmu zvýšení odborné přípravy vojenských pilotů i rozvoje československého letectva a parašutismu budou zřízeny při vojenských letištích aerokluby, ve kterých by vojáci z povolání měli možnost realizovat svoje zájmy v obou vzpomínaných druzích sportu. Jejich činnost se měla řídit několika jednoduchými zásadami:

- Aeroklub ČSSR zabezpečí organizační a metodickou pomoc pro získávání žákovských a pilotních průkazů
- MNO zajistí dotace motorovými letouny a jejich GO, pohonné hmoty a periodické prohlídky letadel

(pozn.aut.: Podrobnosti „Směrnice o dohodě a činnosti vojenských aeroklubů“ obsahuje oběžník č.3/1969 AČSSR.)

Létání v aeroklubech vojenských letišť v podstatě začalo už v roce 1968. Do srpna se však nepodařilo dostatečně informovat všechny útvary o základních podmínkách provozu, proto vznik vojenských aeroklubů byl poměrně vlažný.

Jedno z prvních míst, kde byl zahájen provoz, se stalo letiště Hradčany u Mimoně, kdy garantem provozu byl 2.sbolp. Po technické prověrce byl na každém přiděleném letounu proveden kontrolní let a 20.srpna 1968 odpoledne byl v Hradčanech zahájen letový provoz. Význam akce byl podtržen nesporně i tím, že jeden z prvních pilotů, který se tehdy v Hradčanech s Z-226 proletěl, byl velitel pluku pplk.Ing. Jiří Kubů. Byl spokojen a těšil se na další létání.

První letový den tedy proběhl ke spokojenosti všech a bylo zajímavé sledovat reakce pilotů nadzvukových proudových letadel a vyslechnout jejich komentáře. Nejeden z nich říkal, že polétání na Z-226 předčilo jejich očekávání a bylo nesporné, že ve sportovním kondičním létání budou pokračovat. Bohužel, další den bylo vše jinak a piloty čekala řada změn i odklad pokračování v této činnosti.

V Čáslavi byl AVL ustaven až v květnu 1969, kdy pro vznik vojenského aeroklubu nastala výhodná situace přesunem dvou letek 47.pzlp na letounech MiG-15. Současně došlo i k přesunu Zlínů, původně přidělených právě 47.pzlp. Významná byla podpora od zástupce velitele divize pro ILS (34.sbold) plk.Vajcíka, ale samozřejmě i od velitele 47.pzlp pplk.Kvardy.

Nepočítalo se sice s elementárním výcvikem, ale možná byla obnova kvalifikací za standardních podmínek, a to včetně pilotů mimo aktivní výkon profese, dále pak i u vojáků z povolání mimo leteckou službu - držitelů průkazu pilota motorových letadel Svazarmu nebo ostatních platných průkazů vydaných SLI.

(Ze vzpomínek Jiřího Bažaty)

„K vojenské základní službě jsem narukoval do Čáslavi začátkem srpna 1968 a byl přidělen jako mechanik k velitelskému roji (civilní profesí jsem byl leteckým mechanikem ČSA na letadlech IL-18 a TU-104 na letišti Praha-Ruzyně a současně i technikem AK Ruzyně na letadlech Z-126, Z-226 a Ae-45, byl jsem držitelem průkazu sportovního pilota motorových letadel).

Když byla do hangáru velitelského roje umístěna sportovní letadla AVL, tak jsem se nabídl, že mám kvalifikace pro údržbu malých letadel Svazarmu, že bych byl ochoten provádět údržbu a opatrně jsem je požádal, že by bylo fajn, kdyby se někdo přimluvil, abych mohl některé víkendy chodit létat do AK Zbraslavice, kde jsem hostoval. V té době byly vycházky pro vojáky základní služby téměř nemožné, ale vedení základny proti mé žádosti nemělo námitek, a tak za několik dnů mi předseda AVL Josef Tóth sdělil, že nic nebrání ani tomu, abych se stal členem AVL a létal na jeho strojích.

Údržbu sportovních letadel AVL jsem vykonával po pracovní době. Tehdy jsem u velitelského roje měl jako hlavní náplň zaměstnání ´starost´ o dva vrtulníky Mi-1, L-200 ´Morava´ a MiG-15 bis.

První let jsem v AVL Čáslav měl krátce po jeho založení 17.5.1969 (C-205 / 0119) a poslední 16.7.1970 (C-305 / 0612). V té době jsme měli v Čáslavi jednu ´Moravu´ L-200, 6 kusů typu C-205 (Z-226) a 3 C-305 (Z-326), které měly za sebou GO a byly vybaveny tažným zařízením pro vlekání větroňů.

Předsedou vojenského aeroklubu byl Josef Tóth, jeho zástupcem Andrej Gaál a na ně mám jen ty nejlepší vzpomínky. V průběhu dvou let základní vojenské služby jsem nalétal v AVL Čáslav a AK Zbraslavice něco málo přes 300 hodin.

Já byl v té době asi armádní raritou, protože jsem byl snad jediný voják základní služby, který v rámci svého vojenského zařazení a zaměstnání mohl volně létat.

V rámci spolupráce jsme často a rádi zalétli do Podhořan a vypomáhali jsme plachtařům s aerovleky, protože neměli svoji vlastní vlečnou a my jsme se tam cítili jako doma.“

(poz.aut.: Když si Jiří Bažata odbyl VZS a odešel v červenci 1970 „do civilu“, vrátil se zpět k ČSA, kde postupně získal veškeré kvalifikace pro výkon funkce dopravního pilota na letadlech IL-14, JAK-40, TU-134, IL-62, Airbus A-310, Boeing B-727, B-737, Airbus A-300.600. U našeho národního leteckého dopravce, a později u jiných i zahraničních společností, pak nalétal víc jak 20.000 hodin.)

24.květen 1969

„Zasedání ÚV AČSSR“ - František Kdér

„V Nitře zasedalo plénum ÚV AČSSR, aby - i když s určitým zpožděním - projednalo a vyřešilo některé otázky uložené tomuto orgánu ustavující konferencí konanou ve dnech 15. a 16.2.1969 v Brně. Především šlo o volbu vedoucích funkcionářů a orgánů ÚV AČSSR. Více než dvouměsíční konzultace vedené na toto téma mezi funkcionáři a některými orgány národních aeroklubů, konzultace s funkcionáři Svazarmu a v neposlední řadě jistě i změny ve vnitropolitickém vývoji naší země připspěly k vyjasnění všech sporných otázek již v předvečer vlastního zasedání, na schůzkách předsednictev národních aeroklubů. Za této situace mělo jednání pléna ÚV AČSSR až nezvykle hladký průběh.

Již v úvodu jednání, po vystoupení předsedy AČSSR Antonína Nováka, byli zvoleni vedoucí funkcionáři, a to do funkce předsedy (ve vztahu k FAI do funkce presidenta AČSSR) plk.Pavel Kocfelda, do funkcí místopředsedů oba předsedové národních aeroklubů Pavol Veslár a Antonín Novák a do funkce generálního sekretáře AČSSR pplk.Anton Šoška, který bude i nadále zastávat funkci generálního sekretáře ASSR (SNA). o převzetí vedoucí výkonné funkce v aparátu ÚV AČSSR, náčelníka oddělení branné, letecké a parašutistické přípravy byl požádán pplk.Robert Vesperín. Na základě jednomyslného souhlasu s tímto návrhem bude požádáno vedení Svazarmu o jeho jmenování do uvedené funkce. Toto jednání se týká i ostatních funkcionářů, pokud jsou vojenskými osobami z povolání. V souladu s tím bylo přijato i usnesení projednat do konce června s MNO a vedením Svazarmu postavení a zásady činnosti důstojníků z povolání v AČSSR s tím, že tato organizace pokládá na nejvýš účelné a potřebné, aby tito funkcionáři tvořili součást AČSSR a obou národních aeroklubů.

V další části jednání bylo zvoleno předsednictvo ÚV AČSSR ve složení, které bylo již v únoru navrženo konferencí AČSSR, a to: plk.P.Kocfelda, P.Veslár, A.Novák, K.Kuklík, pplk.A.Šoška, pplk.R.Vesperin, M.Staněk, RNDr.L.Háza, J.Němec, pplk.L.Švácha, pplk.R.Caithammel, dr.T.Frič, J.Haraszthy, ing.V.Zámečník, B.Gregor, prof.Š.Hajdin.

Vzhledem k potřebě řešit co nejoperativněji některé naléhavé otázky, bylo plénem ÚV AČSSR schváleno vytvoření menšího operativního orgánu, tzv. výkonného výboru ve složení: Kocfelda, Šoška, Vesperín, Švácha, Novák, Veslár, Kuklík, Hajdin.

Jednoznačné dohody bylo dosaženo i ve věci složení delegace AČSSR na kongres FAI v letošním roce konaný v Helsinkách. AČSSR budou na jednání tohoto vrcholného orgánu FAI zastupovat soudruzi: Kocfelda, Šoška, Veslár, Novák a Kuklík. V souvislosti s tím byl také schválen návrh na kandidaturu plk.P.Kocfeldy jako člena rady FAI pro následující volební období.

Pouze v jediné otázce personálního charakteru nebylo dosaženo zcela jednomyslného závěru, a to ve věci funkčního a personálního obsazení aparátu ÚV AČSSR. Shodný názor měli delegáti na funkční začlenění hlavních inspektorů (tajemníků) motorového, bezmotorového parašutistického odboru, pracovníka pro sportovní a mezinárodní agendu, technika, sekretářky předsedy a sekretářky oddělení. Rozdílné názory byly na začlenění funkčních míst technika pro radio a přístrojovou techniku, hlavního inspektora (tajemníka) vírníkového odboru, ekonoma, trenéra a metodika parašutistického odboru. Protože se vedle již zmíněných funkcí vyskytly návrhy i na eventuální zřízení funkce právníka a organizačního pracovníka, a protože nebylo v těchto otázkách, jak již bylo uvedeno, dosaženo dohody, uložilo plénum předsednictvu vypracovat a projednat systemizaci, náplň práce, platové zařazení a kvalifikační předpoklady pracovníků sekretariátu AČSSR s tím, že systemizace pracovníků, u kterých byl vysloven v průběhu jednání jednomyslný souhlas, je pokládána za schválenou.

Vzhledem k tomu, že se v poslední době vyskytly na různých místech a u různých funkcionářů jisté pochybnosti o účelnosti existence AČSSR i obou národních aeroklubů jako samostatné organizace,

pokládalo plénum za nutné potřebu této organizace v zájmu dalšího rozvoje čs. letectví a parašutismu znovu potvrdit a zdůraznit. V souladu s tímto usnesením rozhodlo potvrdit a podporovat společensky odůvodněnou žádost ASSR o registraci u ministerstva vnitra Slovenské socialistické republiky. Toto rozhodnutí nic nemění na rozhodnutí obou národních aeroklubů i AČSSR stát se součástí federace Svazu pro spolupráci s armádou, ale má podpořit jednání zástupců aeroklubových orgánů v orgánech Svazarmu ve věci zachování nezbytného stupně samostatnosti a suverenity Aeroklubu jako členského svazu. V souvislosti s tím uložilo plénum AČSSR předsednictvu projednat zásady i obsah postupu delegace AČSSR na IV.sjezdu Svazarmu v červnu t.r. a schválilo text materiálu, který bude uplatňován jako součást perspektivního plánu Svazarmu. S tím souvisí i ta část usnesení plenárního zasedání AČSSR, která ukládá předsednictvu i oběma národním aeroklubům dokončit s ministerstvem dopravy a vedením Svazarmu jednání ve věci delimitace majetku a převedení práv i povinností provozovatele letecké činnosti na Aeroklub.

Přechod k systematické a cílevědomé práci Aeroklubu by mělo, vedle jiných aktuálních opatření, zajistit také přijaté usnesení o zpracování koncepce dalšího rozvoje letecké a parašutistické sportovní a branné činnosti. K tomuto úkol, jehož splnění je termínováno do konce letošního roku, pokládá plénum za potřebné svolat poradu odpovědných zástupců ministerstva dopravy, národní obrany, průmyslu, obchodu, financí, mládeže a tělovýchovy, výrobních a výzkumných závodů i jiných zainteresovaných organizací, včetně zástupců aeroklubů socialistických států i některých dalších významných zahraničních aeroklubů.

Vedle řešení uvedených otázek zásadního charakteru vyslechlo plénum ÚV AČSSR také zprávu předsedy plk.Kocfeldy o jednání delegace Aeroklubu na poradě socialistických států, která se konala ve Varšavě 21. a 22.května 1969 a udělilo čestné sportovní tituly devíti sportovcům, členům ASSR."
(L+K, č.17/1969)

Na letišti v Novém Dvoře o víkendu 24.-25.5.1969 počaly práce na výstavbě podzemního úložiště benzínu. Ručně byly vykopány základy pro betonáž lože tří ocelových cisteren včetně odvodňovací šachty a drenáže.

29.-30.květen 1969

Zasedání ÚV KSČ přijalo jako hlavní úkoly normalizačního programu „obnovit marx-leninskou jednotu KSČ a její vedoucí úlohu, konsolidovat hospodářství a prohloubit internacionální svazek s SSSR a socialistickými zeměmi“.

Rozruch na zasedání způsobil projev Františka Kriegla, který zpochybnil legitimitu smlouvy o dočasném pobytu sovětských vojsk v naší zemi, neboť "byla psána nikoliv perem, ale hlavněmi děl a samopalů". Husákovu politiku pak označil za návrat před leden 1968. Podobně vystoupil i František Vodsloň.

Pro návrh G. Husáka vyloučit Františka Kriegla z ÚV KSČ i ze strany hlasovalo 135 přítomných, 12 bylo proti a dalších 12 se hlasování zdrželo.

31.květen 1969

Vašek Horešovský si dnes opravdu polétal! Svůj osobní rekord v délce trvání letu stanovil na hodnotu 8 hod. 20 min. Nutno dodat, že startoval pomocí navijáku na VT-125 OK-0744 a ke svému rekordnímu letu využil svahové proudění, kdy SW vítr stabilně vál silou 6-8 m/sec.

K letu se ten den dal prý využít téměř celý hřeben Železných hor od Bernardova (na severu) až po Horní Studenec (na jihu), což je přímá vzdálenost cca 44 km.

Přestože byla sobota a podmínky pro svahové létání vynikající, sešla se na letišti pouhá dvacítka pilotů a žáků. Avšak ti, kteří nezaváhali, určitě se na kopci dobře „povozili“.

(Ze vzpomínek Václava Horešovského)

„Byl to den přímo fantastický, teplo bylo tak akorát a řídká cirrovitá oblačnost hodně vysoko! Vítr foukal stabilně přímo na kopec, takže jsem měl po startu navijákem při vypnutí asi 450 m (QFE). Zamířil jsem okamžitě na ´malou bouli´ ve stoupání, které nekleslo pod 0,5 m/sec.

Když jsem vlétl do svahového proudu hlavního hřebene, stoupání zesílilo až na 2 m/sec. Byl to parádní výtah! Žádná turbulence, skoro jako ve vlně. Nad Lichnicí jsem měl už 500 m, následovala otočka zpět po svahu směrem k letišti. A pořád ve stoupání!

´Hobloval´ jsem svah stále k Lichnici a zpět, a když už jsem měl 800 m, pustil jsem se dál na jih, po Kaňkových horách na Kubíkovy Duby. A potom i dál, nad Hoješín i Jeřišno.

Jak jsem si tak poletoval, tak mě napadlo zkusit to i na druhou stranu, na sever. I zamířil jsem kolem letiště přes Semtěš, Brambory a Horušice. ´Šohaj´ letěl na nulce, jen za Horušicemi přišlo mírné opadání, ale výškoměr ukazoval skoro pořád 800 m ´emila´. Takhle jsem ´dojel´ až nad Bernardov, k Labi to bylo opravdu už jen kousek, ale raději jsem se otočil a mazal zpět. Sem tam do svahového proudění ´zabublala´ termika, takže i v přímém letu vario někdy poskočilo i na 3 m/sec.

Na hlavním svahu jsem už měl skoro 1200 m a nepadalo to. Solidní nulka držela! Tak jsem to pustil po už jednou proletěné trase směr Hoješín a Jeřišno. A výškoměr neklesal! U Sloupna jsem měl stále dvanáct stovek, ale tam už začalo mírné opadání. Dotáhl jsem to až k Hornímu Studenci se ztrátou asi dvou set metrů a tam mi moje nervová soustava zavelela k návratu.

Pravda, od Studence po úroveň Malče jsem sice mírně, ale stále klesal a už jsem pokukoval po vhodném poli, ale svah nezklamal! Z mírného opadání to byla nulka a po chvíli se ručička variometru počala chvět v kladných hodnotách. To už jsem věděl, že mám vyhráno.

Tak jsem si ten den dál užíval, ani na záchod se mi nechtělo. Nakonec z toho bylo něco málo přes osm hodin! A kdyby se spočítaly kilometry, které jsem tam a zpátky nalétal, určitě by to byla slušná porce.“

Václav Horešovský (vpravo) u „Šohaje“; Nový Dvůr, červen 1969

Od začátku června se společností po celé republice začaly šířit letáky s výzvou k nenásilnému odporu proti intervenci.

Režim se obával občanských nepokojů a protestů proti okupaci, proto se uskutečnilo společné zasedání vojenských rad ministerstva obrany a Střední skupiny sovětských vojsk, kde se vážně jednalo o potlačení očekávaných demonstrací při výročí 21.srpna pomocí sovětských tanků!

2.červen 1969

V Kunovicích zahajuje kurs instruktorů bezmotorových vírníků. Jeho frekventantem je i Petr Beneš - předseda odboru vírníkového létání AK.

Ještě dva snímky podhořanského bezmotorového vírníku, tentokrát bez namontované sedačky a se svěšenými listy rotoru; Nový Dvůr, červen 1969

3.červen 1969

Informátor číslo 6.

Červen je pro všechny členy aeroklubu měsícem příprav na intenzivní létání o letních soustředěních.

Součástí příprav je mimo jiné :

a/ dokončit úplné přezkoušení z techniky pilotáže : týká se především ss. : Balaš, Čermák, Jurajda, Svoboda, Rumlová, Jeníková, Šprincl, Himr, Vojtíšek, Peschke, Pletánek, Kmoníček, Michalec.

b/ Doškolení a ukončení zkoušek navijákařů : Hájek Jiří, Horešovský, Bíbr.

c/ Podmínky přeškolení na vyšší typy větroňů splňují tito členové :
L-13 Mercl, Hájek Vl. / další po splnění 100 hod., střed. D /
VT 16 - Balaš, Mercl, Švábenský, Vinopal, Krištof, Svatoň / další po splnění 70 hod., stř. C/
VT 125 - Peschke
VT 425 - Horešovský

Možnosti tedy jsou, ale záleží jen na účasti na letových dnech. Na příklad 31.5. 1969 byla malá účast na letovém dnu, přestože byl stálý vítr SW 6-8 /sec po celý den. 3 větroně zůstaly po celý den nevyužity. Není to škoda ?

d/ Rádi bychom o dovolených plniti motorová letadla z podzemních nádrží.

Pro zvýšení kulturnosti ubytování musíme dokončiti úpravy ubikace, t.j. nátěry stěn, linoleum, nové povlaky a pod..

Toto je mimo jiné nejlepší možnost, jak splnit svou členskou povinnost, t.j. 4 hodiny měsíčně na údržbě budov a letištní plochy. Od 1.3. do 30.6.1969 už to představuje 24 hodin, které mnoho členů neodpracovalo. Upozorňujeme na možnost ztráty výhod - létání zdarma. Projednalo se to na členské schůzi v lednu.

K vyřešení všech těchto problémů svolává rada Aeroklubu na

14. července 1969 v 8,30 hod. na letiště

členskou schůzi

s tímto programem :

1/ Termíny a obsazení soustředění v letních měsících
2/ Organizace létání v týdnu a ve volných dnech
3/ Organizační řád Aeroklubu Podhořany

Různé :

- V červnu bude dodána odbjednaná výstroj / letecké kalhoty a bunda /. Cena bude přibližně 300,- Kčs.
- S. Beneš nastoupil 2.6.1969 do kursu instruktorů na bezmotorové vírníky do Kunovic.

Rada Aeroklubu

Aeroklub ČSR v rámci svých kompetencí daných Organizačním řádem AČSR a na základě rozhodnutí MV ČSR oznamuje o rozhodnutí udělení právní subjektivity Východočeskému aeroklubu Podhořany.

Osobou oprávněnou k veškerým jednáním za aeroklub se tak stává výhradně předseda Rady AK Jaromír Jeník, který byl ve své funkci potvrzen volbou při členské schůzi konané 9.5.1969.

Oznámení bylo zasláno Okresnímu národnímu výboru v Chrudimi.

AEROKLUB
ČESKÉ SOCIALISTICKÉ REPUBLIKY
ústřední výbor
PRAHA 1, Platnéřská č. 13
1

Okresní národní výbor
Chrudim

č.j.579 3.6.1969

Udělení právní subjektivity

Vážení soudruzi !

Ústřední výbor Aeroklubu České socialistické republiky / ÚV AČSR / Vám oznamuje :

Na základě povinnosti vzniklé Rozhodnutím MV ČSR, č.j. NV-III/3-294/69 ze dne 11.2.1969, uděluje ÚV AČSR právní subjektivitu Východočeskému aeroklubu P o d h o ř a n y , podle čl.V § 19-24 Org. řádu Aeroklubu ČSR. Jmenovaný Aeroklub se nachází na Vašem okrese a je pokračovatelem činnosti bývalého aeroklubu Svazarmu.

Rada aeroklubu Podhořany byla řádně zvolena podle Org.řádu AČSR dne 9.5.1969. Předsedou Východočeského aeroklubu Podhořany byl zvolen s.Jaromír J e n í k , nar.1930, bytem Pardubice, sídliště Dukla 2287, zaměstnán v Kovopodniku Pardubice jako technický úředník.

Jmenovaný jest oprávněn podle Org. řádu AČSR čl.III § 22 jednat jménem aeroklubu Podhořany s pravomocí mu danou čl.VII § 31 Org. řádu.

Ústřední výbor Aeroklubu České socialistické republiky Vás žádá současně, aby aeroklubu Podhořany na Vašem okrese bylo jako členu NF v plném rozsahu a za Vaší podpory umožněno provádět branné úkoly, uložené mu ÚV AČSR a rozvíjet letecký sport a parašutismus. Chceme, aby Východočeský aeroklub Podhořany se stal nositelem a propagátorem letecké myšlenky v nových podmínkách.

- 2 -

V nejbližší době se dostaví po ujednání sekretáři odpovědní zástupci aeroklubu Podhořany, aby dojednali některé povinnosti a úkoly, které vyplynuly po oficialním ustavení vůči ONV Chrudim a OV NF.

Věříme, že podpoříte úsilí Aeroklubu, aby se zapojil do práce s mládeží, pro kterou je letecký sport přitažlivý.

L e t u z d a r !

Generální sekretář AČSR
K u k l í k Karel

Předseda AČSR
N o v á k Antonín

Přílohy : 1. Rozhodnutí MV ČSR - 1x pro výtisk č.1
2. Organisační řád AČSR - 1x pro výtisk č.1

Vyhotoveno v 5 výtiscích :
výtisk č.1 - ONV Chrudim
-"- č.2 - Aeroklub Podhořany
-"- č.3 - Prozatimní výbor Českého Svazarmu
-"- č.4 - ÚV Svazarmu
-"- č.5 - Archiv AČSR

13.-14.červen 1969

„Ve dnech 13. a 14.června 1969 se v Praze sešel IV.mimořádný sjezd Svazarmu, který si vytkl za cíl ukončit období diskusí a polemik o smyslu a poslání organizace, sjednotit pod svou střechu všechny branně sportovní úseky, kde se vytvořily v demokratizačním procesu samostatné svazy, a přijal nové zásady pro činnost organizace. Sjezdu se zúčastnil i prezident ČSSR armádní generál Ludvík Svoboda, delegace ÚV KSČ vedená Aloisem Indrou a delegace branných organizací SSSR, NDR, Polska a Maďarska. Sjezd přijal čtyři základní dokumenty: organizační řád, statut kontrolních a revizních komisí, náměty rozvoje činnosti Svazarmu ČSSR a prohlášení delegátů IV.mimořádného sjezdu.

IV.mimořádný sjezd Svazarmu schválil ve svém usnesení náměty rozvoje činnosti Svazarmu ČSSR s připomínkami přednesenými během sjezdového jednání jako výchozí podkladový materiál pro zpracování koncepce rozvoje celé organizace a jejich jednotlivých součástí. Uložil ústředním výborům národních organizací a ústředním orgánům svazů a sekcí rozpracovat do 31.října 1969 tyto náměty do návrhu koncepce činnosti národních organizací, svazů a sekcí. Federálnímu výboru Svazarmu ČSSR uložil zpracovat a schválit do konce roku 1970 celkovou koncepci rozvoje celé organizace na léta 1970-1980.

Výňatek z prohlášení delegátů IV.mimořádného sjezdu Svazarmu ČSSR:

Rozhodnutím sjezdu zůstává Svazarm nadále jednotnou celostátní organizací. V souladu se státoprávním uspořádáním vznikly národní organizace Svazarmu - česká a slovenská - v nichž se dobrovolně sdružily autonomní zájmové technické a sportovní svazy. Ty vytvářejí v měřítku federálního státu jednotné svazy - organizace - a to Automotoklub ČSSR, Aeroklub ČSSR, Svaz čs. radioamatérů, Čs. střelecký svaz, Čs. svaz modelářů, Svaz čs. potápěčů, Čs. svaz branných sportů, Čs hi-fi klub a Zálesák - svaz pro pobyt v přírodě. O sjednocení všech svazů ve Svazarmu, jakož i o názvu jednotné organizace bylo rozhodnuto zcela demokratickou cestou na základě svobodného vyjádření přání a vůle většiny motoristů, letců, radistů, střelců a ostatních příslušníků zájmových oblastí. Sjezd v přijatých dokumentech potvrdil, že jednotlivé členské zájmové svazy jsou vybaveny platnými pravomocemi a kompetencemi v řízení odborné činnosti odshora až do svých základních článků. Znovu jsme potvrdili naše společné odhodlání včas předcházet opakování chyb a nedostatků minulých let, ke kterým též patřily necitlivé a nekvalifikované zásahy do jednotlivých odborných oblastí, jež vedly ke snižování aktivity a iniciativy členů.

Svazarm zůstává dobrovolnou společenskou organizací. Tím jsou jednoznačně určeny základní principy jeho poslání a úlohy ve společnosti. Je organizací pro nejširší vrstvy našich občanů. Základní smysl své práce spatřuje v tom, že vytváří potřebné organizační a materiální podmínky pro vyjádření a uspokojení specifických druhů zájmů a potřeb občanů ve všech oblastech, které zahrnuje. Je odhodlán rozhodně se angažovat při prosazování oprávněných zájmů, při rozvíjení vzdělanosti a kulturních potřeb svých členů a ostatních občanů v různých oblastech branné, technické a sportovní práce, vytvářet jim potřebný prostor k účelnému využívání volného času, k duševnímu i fyzickému odpočinku."

ČLENOVÉ FEDERÁLNÍHO VÝBORU SVAZARMU ČSSR

Dr. **Cach** Vilibald
pplk. **Dušek** František
pplk. **Dvořák** Alois
Fuksa František
MUDr. **Funk** Zdeněk
JUDr. **Hamerle** Miroslav
Havelka František
MUDr. **Havelka** Bohumil
Haken Oldřich
Holub Zdeněk
Hrbková Marie
Janda Jiří
plk. **Kocfelda** Pavel
genmjr. Ing. **Kučera** Karel
Machala Antonín
pplk. PhDr. **Miler** Milan
Prášek Valtr
Prokýšek Jaromír
Ing. **Schindler** Jaromír
Šitta Vlastislav
Ing. **Škubal** Jaroslav
Ing. **Šrubař** Oldřich
Wagner Vladimír
prof. **Zabloudil** Rostislav
RSDr. **Žák** Jaromír
Andel Jozef
Benko Milan
Ing. **Bělský** Zdeněk
MUDr. **Bertoli** Ladislav
pplk. **Dobrovič** Štefan
Drábiková Eva
plk. **Drozd** Július
Eisner Bohumír
pplk. Ing. **Fogel** Jozef
plk. **Gvoth** Juraj
Holéczy Koloman
pplk. **Hostačný** Rudolf
Hocko Štefan
genmjr. Ing. **Kalický** Pravoslav
Mazák Vladimír
Mittel Juraj
genpor. Ing. **Mucha** Alexander
Novák Vladimír
Dr. **Ondriš** Ludovít
Pápay Michal
Perko Emil
Schramko Július
Piatka Milan
Veslár Pavol
Vetro František

NÁHRADNÍCI FEDERÁLNÍHO VÝBORU SVAZARMU ČSSR

Beck Václav
Eger Jindřich
Hrabačka Vladimír
Jegla Richard
Ing. **Krejná** Marie
Otrusina Antonín
Šoupal Ludvík
Šustek Ladislav
Ing. **Blahút** Pavol
Fifík Ján
mjr. **Tresta** Ján
Vasmut Ján
Cibula Milan
Nižňanský Eduard
Onofrej Juraj
Veis František

ČLENOVÉ FEDERÁLNÍ KONTROLNÍ A REVIZNÍ KOMISE

Duroň Arnošt
Ing. **Filípek** Karel
Hanžl Karel
Ing. **Horský** Teodor
Dr. **Igaz** Ladislav
Marinescu Jonel
Nosálová Šárka
Sejček Josef
mjr. **Slobodník** Štefan
Trandžík Josef
Borský František
Ing. **Hájek** Jan
plk. **Chovanec** Štefan
Jenčovský Jan
Joch Miroslav
Matěcha Otto
Nejdl Bohumil
Straka Jaroslav
Dr. **Kováč** Pavel
Kukliš Ján

NÁHRADNÍCI FEDERÁLNÍ KONTROLNÍ A REVIZNÍ KOMISE

plk. **Adam** František
arch. **Hausman** Josef
Juhász Štefan
Koritenský Zdeněk
Kostner František
Mihálek Štefan

(L+K č.18/1969)

Mimořádný sjezd Svazarmu zvolil do čela FÚV Svazarmu ČSSR jako předsedu Jaroslava Škubala.

V souladu s novým federálním uspořádáním státu byl tedy Svazarm nově členěn na dvě národní organizace s centrálním Federálním ústředním výborem (FÚV) a Českým (ČÚV) a Slovenským (SÚV) ústředním výborem. Celý proces konsolidace poměrů probíhal až do počátku roku 1970.

Bylo jasné, že sen o samostatném Aeroklubu se definitivně rozplynul.

14.červen 1969

Na letiště je sezvána členská schůze. Její svolání však bylo více méně záminkou k tomu, aby se členstvo dostavilo v co nejhojnějším počtu, protože bylo potřeba pracovních sil k manuálním činnostem (krumpáč a lopata) při dokončovacích pracích na podzemním úložišti leteckého paliva. Nádrže (2x 5000 lt, 1x 3200 lt) již byly založeny v betonovém loži a Benzinou n.p. provedena tlaková zkouška potrubí a armatur. V podstatě už zbývalo „jen“ na nádrže naházet „hrobeček“ a připojit výdejní stojan.

Členská schůze tedy proběhla v rekordním čase. Předseda Jeník stručně informoval o pracovních výkonech vedlejšího hospodářství, pokladník a ekonom Klínský informoval členskou základnu o podniknutých krocích k řešení odstranění „manka“ po Riegrovi.

Ze strany vojenského řízení letového provozu byla s uspokojením přijata informace, že již není nutno letový provoz plánovat den předem, ale že postačí hlášení 1 hodinu před zahájením!

24.červen 1969

Předsednictvo ÚV KSČ schválilo komplex opatření k zajištění klidu a pořádku „všemi prostředky“ včetně nasazení ozbrojených sil na potlačení očekávaných demonstrací proti okupaci.

K udržení pořádku měly být, zejména do Prahy, povolány krom posílených bezpečnostních složek i řadové jednotky armády a „ozbrojená pěst“ KSČ - Lidové milice!

Tankové jednotky okupační sovětské armády měly být zálohou připravenou k okamžitému zásahu.

Ke startu se „Šohajem“ se připravuje Václav Kalhous, v pozadí je zřetelný výdejní stojan LPH a „hrobeček“ skrývající benzínové nádrže; Nový Dvůr, červen 1969

Na letišti v Novém Dvoře byl čilý provoz. Létalo se i ve všední dny, většinou z navijáku, protože vlečná nebyla na letišti častým hostem.

(Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)

„Provoz ve všední dny však odhalil i jistou slabinu v organizaci letových dní. Podle už dříve zavedených praktik musel náčelník být fyzicky přítomen na letišti, ale to Vršovský nemohl vždy splňovat, protože přeci jen byl zaměstnancem VD Cyklos a sem tam musel plnit pro svého zaměstnavatele i nějaké pracovní povinnosti.

Přestože Vršovskému zaměstnavatel v uvolňování k letovému provozu vycházel všemožně vstříc, kolikrát se stalo, že se ve všední den na letišti sešla skupina letuchtivých, ale z létání nebylo nic, protože Vršovský nemohl být přítomen a nemohl tak podepsat rozkaz pro létání. Občas se to řešilo písemným pověřením pro konkrétní osobu (většinou to býval Horáček nebo Jeník), ale Vršovský tato pověření vydával jen s krajní nechutí. To proto, aby zdůraznil svoji nepostradatelnost. Připravoval si tak vědomě ´cestičku´ k tomu, aby se opět stal zaměstnancem aeroklubu!

Nahrávala mu v tom i skutečnost, že nebožtíka Špryňara si od 1.1.1969 aeroklub platil jako náčelníka letiště, a i když se po jeho tragické smrti uvažovalo o tom, že letiště placeného náčelníka zase až tak moc nepotřebuje, Vršovský tak přesvědčoval mnohé o své ´nepostradatelností´.

I povedl se mu (za pomoci svých kamarádů z OV KSČ a Svazarmu) další mistrný tah a opíraje se o branný zákon obešel u svého dosavadního zaměstnavatele půlroční výpovědní lhůtu. Tak se k 1.7.1969 stal zaměstnancem aeroklubu jako placený náčelník letiště.“

29.červen - 11.červenec 1969

V tomto termínu se Standa Horáček na VT-116 OK-7411 účastní Oblastních plachtařských závodů v Hořicích. Tentokrát se mu nedaří a končí až na 20. místě.

7.červenec 1969

Předsednictvo ÚV KSČ schválilo komplex opatření k zajištění klidu a pořádku všemi prostředky včetně nasazení ozbrojených sil na potlačení očekávaných demonstrací proti okupaci.

Velitel Lidových milicí (LM) první tajemník ÚV KSČ Gustáv Husák prohlásil na poradě se štábem LM, že "to, co se odváží aktivního odporu někde na ulici nebo něco podobného, rozbije nemilosrdně, ať by to stálo co stálo".

Stoupal však počet členů, kteří vystupovali z KSČ; Lidové milice opustilo do srpna devět tisíc příslušníků a o to intenzivnější byl výcvik ostatních.

(Ze vzpomínek Josefa Bíbra)

„Bylo to někdy v polovině července, ale den si už přesně nevybavím. Ke ´stříbrnému C´ mi chyběla poslední podmínka - převýšení. Od jihozápadu zvolna postupovala studená fronta s bouřkovou oblačností na svém čele a nacházela se zhruba na čáře Vlašim - Český Brod, tedy ještě dost daleko od letiště. Před frontou však bylo ´vymeteno´, sem tam jen nějaká rychle se rozpadající chmurka.

Létali jsme navijáky a v postupující vzduchové hmotě před bouřkovou oblačností stoupavé proudy byly silnější a silnější. Přišel za mnou Vršovský a povídá: ´Běž si načoudit báro, když to převýšení neuděláš dneska, tak už nikdy!‘ Jak pravil, tak jsem udělal a chystal si ´Šohaje´ ke startu. To samé dělal i Ota Hovorka.

Mezitím odstartoval sám ´Mistr´ s ´Orlíkem´ a my ho ze země pečlivě sledovali. Poletoval kolem letiště a nezdálo se, že by nějak výrazně stoupal. Sem tam zatočil bez viditelného výsledku, ale nepadal!

Konečně traktor přitáhl lana a my mohli jít na to. Ota startoval na prvním laně, já na druhém. Během startu a po čas následného kroužení na nulkách jsem pochopitelně ztratil

přehled o tom, kde se kdo nachází. V ´čisté´ jsem nalétl výraznější stoupání nad Březinkou a vário se usadilo na dobrém ´metříku´.

Stále jsem točil, když jsem zaregistroval, že do ´mého stoupáku´ se přidal asi o 100 m níže druhý ´Šohaj´ - Hovorka. Točili jsme spolu, a když mi výškoměr ukazoval asi 1550 m (létali jsme na QFE) a stoupání skončilo, usoudil jsem, že převýšení mám v kapse. Jenže ve mně zahlodal stín pochybností, zda onen pověstný zoubek po vypnutí bude na ´báru´ dostatečně zřetelný. Tak jsem se rozhodl u letiště vyklesat do pěti stovek a potom, když to půjde, znovu najdu stoupák a budu se snažit vytočit jej co to dá.

Vymyšleno a provedeno. Stoupání jsem tentokrát nalezl nad Lipovcem a lezlo to slušně, skoro 3 m/sec. Při kroužení jsem sledoval bouřku na západě a zdálo se mi, že je nějak blíž. Ale co, jsem blízko letiště, stačí vytáhnout brzdy a za chvíli jsem na zemi! Navíc stoupání zesílilo a ručička variometru atakovala číslici 5 na celé kolo. Páni, to byl výtah! A jak tak koukám nad sebe, spatřil jsem ´Orlíka´! Já měl na výškoměru 2100 m a on byl minimálně o půl kilometru výš a točil.

Ten ´pětimetr´ neslábl. Byl by hřích z něj vystoupit! Tak točím a točím a rafika výškoměru se viditelně pohybuje směrem k vyšším hodnotám. 3000 m, 3500 m ….. Jemné vário se opřelo o doraz, hrubé ukazuje stoupání něco mezi 5 a 10 m/sec !

´Orlík´ se mi ztratil ze zorného pole a kolem mě začínají poletovat cáry řídké páry. Ale na zem pořád pohodlně vidím. 4000 m a stále stoupám! Tak vysoko jsem v životě nebyl, to je paráda! Ale je tu pěkná ´kosa´, začínám drkotat zubama a rosí se mi kabina.

Kouknu, co bouřka? A sakra, ta to vzala hopem! Temná stěna je už u Čáslavi a je zřetelně vidět záclona deště na její čáře.

4200 m, brzdy ven, tlačím čumák ´Šohaje´ hluboko pod horizont, klesám na 150 km/hod. dolů k matičce Zemi, až mi změnou tlaku lupe v uších. Obloha, kde ještě před chvílí bylo plno modři, zšedla. Zesílil vítr, vane od bouřky dobrých 15 m/sec., jsem v poloze ´po větru´ dráhy 24 a vidím, jak na letištní plochu právě dosedá druhý ´Šohaj´. S přebytkem výšky dotáčím čtvrtou zatáčku a proti větru tlačím svého vzdušného oře k letištnímu pažitu, když prvé kapky deště se rozeběhnou po překrytu kabiny. Nad silnicí to se mnou silně ´zamele´, tu turbulenci znám a jsem na ni připravený, a po neskutečně krátkém výběhu stojím! Ještě zaregistruji, že vlevo ode mne právě dosedá ´Orlík´.

Setmělo se a obloha se protrhla. Šňůry vody buší do kabiny, křídel i trupu. Nemá cenu vystupovat, v tomhle lijáku pro nás stejně nikdo nepřijde! Ty bouřky, chodící od jihozápadu, bývají někdy záludné. Nejprve se zdají být hodně pomalé, téměř nehybné, ale jak se dostanou nad čáslavskou rovinu, hop, neskutečně se urychlí a než se člověk naděje, najednou jsou na svahu Železných hor.

I když jsme všichni tři v pořádku přistáli, stejně jsme měli kliku, že tuto bouřku tentokrát neprovázela hůlava s kroupami! Takhle jsme jen asi dvacet minut seděli v kabinách, než přešlo to nejhorší a záchranné čety se přestaly bát blesků a vylezly z baráku (uhodilo nedaleko, do letištní lípy, a věřte, byla to pěkná ´pecka´!).

Jako svatý grál jsem opatrně nesl barograf, abych zafixoval jeho záznam. Tam to bylo bílé na černém. Když jsem na zaznamenaném profilu odečetl nejnižší a nejvyšší výšku, dalo to neskutečných 3900 m! A mně by bývalo stačilo 1000 m.

Na poletovém rozboru, který se kvůli dalšímu dešti konal na chodbě baráku, se ´Mistr´ nechal slyšet, že byl s ´Orlíkem´ skoro v pěti kilometrech, ale zamrzala mu kabina a i na křídlech se počala tvořit námraza. Prý by to sice šlo stoupat dál, ale (pochválil se) tak to včas ´zabalil´ a šel dolů.

´Mistr´ si ode mě a Hovorky vzal vyvolaná ´bára´ s doplněnými rozkazy k letu, že to pošle s doklady o ostatních výkonech do Prahy, aby nám mohlo být uděleno ´stříbrné C´.

Pak už jsem svůj ´barozáznam´ o výšce nikdy neviděl a kýžené ´stříbrné céčko´ jakbysmet! Když jsem po čase záležitost urgoval a ověřil si, že Vršovský všechny moje doklady o

výkonech někde ztratil a do Prahy nic neposlal, přičemž mi lhal do očí, jak to vše zařídil, že ´bordel´ mají v Praze. Strašně jsme se pohádali a od té doby až do mého nástupu na vojnu mezi námi vládla velmi napjatá atmosféra.“

Josef Bíbr se připravuje ke startu; Nový Dvůr, červenec 1969

19.červenec 1969

Den pro přelety jako stvořený! Na tratě od 100 do 300 km se vydávají Beneš, Hájek J., Horáček a Mercl. Před „pokračováky“ Otou Hovorkou a Vaškem Horešovským stojí výzva v podobě pokoření 50 km přeletu, nejlépe do Poličky. Než jim „Mistr“ podepíše rozkaz k letu, ještě je řádně proklepne z navigace, ale oba piloti se zdají být dobře připraveni.

A byli! Oba dolétli do Poličky a Hovorka si tak splnil poslední podmínku pro zisk „stříbra“ (údajně č.2930). Horešovského ale ještě čeká „převýšení“.

20.červenec 1969

Jestliže byl 17.prosinec 1903 díky bratřím Wrightům pro lidstvo počátkem éry letectví a 12.duben 1961 prostřednictvím J.A.Gagarina prvním krokem k dobývání vesmíru člověkem, pak 20.červenec 1969 se stal dosud nepřekonaným mezníkem lidského pokroku - člověk poprvé vstoupil na jiné vesmírné těleso!

Dosažením povrchu Měsíce tak posádka Apolla 11 splnila cíl vyhlášený 25.května 1961 prezidentem USA Johnem F.Kennedym - do konce dekády stanout na povrchu Měsíce a bezpečně se vrátit na Zemi.

Astronauti – velitel Neil Armstrong, pilot lunárního modulu Edwin „Buzz“ Aldrin a pilot velitelského modulu Michael Collins – v kosmické lodi Apollo 11 odstartovali k Měsíci 16. července 1969. V programu Apollo to byl pátý pilotovaný let a třetí let k Měsíci.

O tři dny později, 19. července, přiletěli na oběžnou dráhu Měsíce a dne 20. července 1969 se Armstrong a Aldrin v lunárním modulu spustili na povrch Měsíce. Ve 20:17:40 UTC

přistáli v Moři klidu (Mare Tranquillitatis). O šest hodin později vstoupil Armstrong jako první člověk na povrch Měsíce, Aldrin ho následoval o několik minut později.

Po 21 hodinách a 31 minutách pobytu na povrchu odstartovali zpět ke Collinsovi, který zatím čekal ve velitelském modulu na oběžné dráze Měsíce. Po spojení s velitelským modulem se všichni vydali na zpáteční cestu k Zemi. Přistáli v Tichém oceánu 24.7.1969.

Portrét posádky Apolla 11 (zleva: Armstrong, Collins a Aldrin)

V červenci tedy přistáli Američané na Měsíci a na Novém Dvoře se v tomto měsíci uskutečnilo 17 letových dní. Během nich proběhlo i „žákovské soustředění“.

Žákyně plachtařské školy Stanislava Moravcová (vlevo), Zdeněk Nohel (vpravo); Nový Dvůr, červenec 1969

Soustředění však ukázalo, že z původních 20 žáků zdaleka ne všichni výcvik zdárně dokončí. Do konce první poloviny roku se tak stav v kategorii pilotních žáků snížil o Andrleho, který emigroval, Fecka, Hendrycha, Limberskou, Matušku, Novotného, Pecku a Svobodu, pro které byl výcvik zřejmě příliš náročným a vzdali jej.

Z ostatních členů oficiálně z vlastního rozhodnutí létat přestali Jeníková, „pokračovák“ Svoboda Jan a i jeho bratr, dlouholetý člen aeroklubu, instruktor Svoboda Karel.

3.srpen 1969

Intensivní letová činnost díky příznivému počasí pokračovala i v srpnu. Tento den byly vykázány tyto nálety: VT-425 OK-5320 3°20´, VT-425 OK-5322 7°51´, VT-125 OK-0744 5°06´, VT-116 OK-7411 7°22´, L-13 OK-3814 4°13´, L-13 OK-6814 3°27´, L-13 OK-9848 6°16´ - tj. zhruba 43 hod/den.

Zleva: Jaroslav Poskočil, Josef Bíbr; Nový Dvůr, léto 1969

7.srpen 1969

Do Československa přiletěla vojenská delegace Sovětské armády, jejíž členové až do 22. srpna v různých místech a na různých jednáních kontrolovali připravenost naší armády na zajištění klidu v zemi.

Náčelník ČSLA generál F. Bedřich vydal nařízení k politické přípravě. Každé jednotce byl pro srpnovou akci přidělen politický pracovník.

10.srpen 1969

To, že Standa Horáček patřil mezi nejvýkonnější plachtaře aeroklubu, bylo již několikrát vzpomenuto. Dnes měl svoji pověst potvrdit naplánovanou lomenou tratí Podhořany - Senica - Karlovy Vary, která měřila 555 km. Měla to být první „pětistovka“ v aeroklubu!

(Ze vzpomínek Stanislava Horáčka)

„Už několik dní trvala ´východní situace´, kterou jsem, na rozdíl od jiných, považoval za ideální k možnosti realizace nějakého opravdu dlouhého přeletu, i když by to nebyl ´klasický FAI 500 km trojúhelník´. Ostatně, ten se na území naší republiky dal naplánovat jen velmi obtížně.

Proto jsem se rozhodl pro lomenou trať Podhořany - Senica - Karlovy Vary o délce cca 555 km, a když nastal onen den, kdy meteorologické podmínky dávaly naději trať uletět, měl jsem vše připraveno. Nejen na mapě, ale i v hlavě.

Kolem desáté hodiny všichni, kdož znali můj záměr, mě začali ´hecovat´, abych už letěl. Měl jsem připraveného ´Orlíka´ VT-116 OK-7411 a nad kopcem se začínaly tvořit chmurky značící stoupavé proudy. Já jsem ale se startem docela otálel, chtěl jsem mít jistotu.

Tu jsem nabyl před jedenáctou a dal pokyn ke startu. Vlečná zabrala a už jsme letěli. Vypínal jsem ve dvoumetrovém stoupání po pěti minutách vleku, dlouho jsem neotálel a v 11,15 hod. jsem protnul ´odletovou pásku´ směr Hlinsko.

V dalším neklidném třímetrovém stoupání byl z boku cítit poměrně čerstvý vítr od severovýchodu, který mě poněkud snášel od daného kursu, takže jsem se poněkud s obtížemi probojovával kupředu. V tu chvíli se mi otočný bod v Senici zdál strašně vzdálený, nedosažitelný, ale nedal jsem se. Využil jsem svých znalostí v létání nad Českomoravskou vysočinou a v okolí Žákovy hory jsem ´chytil výtah´ do 1.800 m.

Konečně slušná výška! Následuje přeskok k Novému Městu na Moravě, kde točím až do základny mraků - 1.900 m. Bohužel, proti svým výpočtům se značně opožďuji, což je důsledek stále vanoucího větru z boku. A mraků ubývá! Teď už jsou jich na obloze sotva 2/8, tak pro jistotu točím 2,0 m/sec u hradu Pernštejn, opět až do základny. Pak tlačím ´Orlíka´ až k Tišnovu a po pár turbulentních stoupáních jsem u Kuřimi.

Na východ, přes Drahanskou vysočinu, se podle mraků tvoří ze stupáků ´silnice´, tak mi Brno zůstává po pravé ruce a já se vcelku v pohodě dostávám až ke Slavkovu. Tam se ale situace poněkud mění, oblačnosti opět ubývá a nalétnout stoupák se stává otázkou náhody.

Dostávám se sice až na dohled k Hodonínu, ale postupuji pomalu. Směrem k Senici je však obloha úplně vymetená, tak operativně měním plán a vracím se nazpět k Brnu.

Nad Medlánkami, které si volím jako otočný bod, otáčím na severozápad, směr Karlovy Vary. Nebude to už sice ´pětistovka´, ale volný přelet a s větrem, tentokrát téměř v zádech, bych mohl třeba ještě dosáhnout slušného rychlostního průměru!

Tak letím směrem na Jihlavu a počasí se začíná vylepšovat. Kumulů přibývá na 5/8 a mezi ´stoupáky´ si lze vybírat. A to také dělám. U Velké Bíteše mám zase 1900 m, tak si dovolím přeskok až nad Jihlavu, kde s hejnem čápů se dělím o stoupání 2,5 m/sec. Při dalších přeskocích od ´stoupáku ke stoupáku´ mě vítr snáší poněkud k jihu, a než jsem se nadál, byl jsem mezi Voticemi a Táborem. Tam jsem dotočil dokonce 2.000 m a zajiskřila ve mně naděje, že bych do těch ´Varů´ mohl doletět v opravdu slušném čase. Otáčím se tedy víc na sever a nad Kamýkem n.Vlt. opět točím do základny. Po levé ruce míjím Příbram a nad Brdy je ukázkové počasí, které mi umožňuje docela svižně postupovat vpřed.

Jsem ale opravdu hodně z kursu! Hodně na jih. Už vidím Rokycany a v dáli v oparu Plzeň. Musím víc na sever!

Jenže právě tam jsem se ztratil. Jasně, čas běží a už je po nějakém slušném výkonu, ale stoupání je všude hojně, přeci nebudu přistávat! Jen mě hlavou táhne, že zakázaný pohraniční prostor už bude asi blízko, tak bacha!

Našel jsem se nad Mariánskými Lázněmi a snažil se letět opravdu na sever. Jenže jsem nebyl dost důsledný a počasí přímo lákalo toulat se nad krajinou a já se kochal! Když tu najednou, ocitl jsem se nad Chebem, který jsem dobře znal, a to už přestala být zábava. Honem pryč, než si mě někdo všimne!

Nad Sokolovem jsem vytočil ´nadoraz´ 2500 m a nad Karlovy Vary jsem přilétl s takovou výškovou rezervou, že by bylo hřích hned přistát. Bylo mi už jasné, že žádný rekord se konat nebude, proto místně si ještě asi necelou hodinu jen tak pro radost poletuji - v Olšových Vratech sedám až v 18,20 hod.

Ten den by se dalo uletět minimálně 600 km, ale do Bavor. Tam byly kumuly ještě v 19,30 hod.!“

I když Horáček svůj původní záměr nesplnil, přes to dokázal ulétnout 470 km. A byl to výkon, který v aeroklubu neměl být dlouho překonán.

Pro sportovní letectví na celém území ČSSR byl v období prvého výročí srpnových událostí vydán přísný zákaz jakékoliv činnosti. Všechna letiště musela v onu dobu zabezpečit důslednou ostrahu majetku, zejména hangárů s leteckou technikou, aby se zabránilo očekávaným pokusům jejího zneužití. Tyto obavy se však záhy ukázaly být planými.

Nicméně, na Novém Dvoře se od 20.8.1969 nesmělo létat a zákaz byl odvolán až 29.8.1969.

21.srpen 1969

Vyvrcholila poslední vlna lidového odporu proti okupaci a kapitulantské politice KSČ. Demonstrace se uskutečnily nejen na Václavském náměstí, ale v celém centru Prahy, v Brně, v Bratislavě, v Liberci a v dalších městech.

Následovala ostuda celého národa: Češi stáli proti Čechům!

V Praze zasahovalo proti občanům 560 příslušníků VB, 700 ministerstva vnitra, 2 600 členů Lidových milicí, 200 příslušníků Civilní obrany, 600 Pohraniční stráže, 1 700 vojáků a tankový pluk (88 tanků). Celkem bylo proti demonstrujícím občanům nasazeno dvacet tisíc příslušníků ČSLA, 310 tanků, 40 000 příslušníků LM, 30 000 VB a MV, 200 obrněných transportérů, 2 300 aut.

V Praze byli tři demonstrující občané mrtví, devatenáct zraněných, v Brně dva mrtví, osm těžce a dvanáct lehce zraněných. Jen v Praze bylo zadrženo a předvedeno k výslechu 649 občanů, z nichž osmdesát procent bylo mladších 25 let.

22.srpen 1969

Prezident Ludvík Svoboda, předseda vlády ČSSR Oldřich Černík a předseda Federálního shromáždění Alexandr Dubček podepsali „Zákonné opatření předsednictva Národního shromáždění o některých přechodných opatřeních, nutných k upevnění a ochraně veřejného pořádku“ (tzv. pendrekový zákon) č. 99/1969 Sb. , který umožnil brutální perzekuci demonstrantů po 21. srpnu 1969.

„Pendrekový zákon“ přijalo předsednictvo Federálního shromáždění (plénum FS tehdy nezasedalo). Ačkoliv se předsednictvo nesešlo v požadovaném počtu a nebylo tedy dle ústavních parametrů československé federace usnášeníschopné, přesto toto zákonné opatření vydalo. (Dodatečně bylo potvrzené na podzimním zasedání pléna federálního parlamentu).

Dubček později ve svých pamětech tvrdil, že pendrekový zákon sice „musel podepsat“ pod hrubým nátlakem Husáka a dalších, a s vědomím, že jeho přijetí zabránit nemůže, z profesionální povinnosti předsedy FS jej tedy podepsal, ale „nehlasoval pro něj“.

Dubčekova popularita v české části federace následně silně klesla. Poté, co se Dubček takto zdiskreditoval, nebylo již pro Husákovo vedení problémem ho odstavit z ústavních funkcí. Na podzimním zasedání Federálního shromáždění byl odvolán z funkce předsedy parlamentu a vyloučen z předsednictva ÚV KSČ.

30.srpen 1969

Prázdniny sice pomalu končí, ale právě dnes opět „fouká na kopec“. Ve vzduchu je vše, co ve vzduchu být může. Ten den se nalétalo asi 40 hodin.

Celý srpen letecké dění na Novém Dvoře provázela nevšední aktivita a i přes vynucenou přestávku v době výročí okupace bylo zaznamenáno 16 letových dnů!

Pilní byli především žáci základního výcviku, ale hlavně jejich vedoucí instruktor Josef Tichý. Ten neváhal obětovat podstatnou část své dovolené, aby žáky připravil k pilotním zkouškám. Jemu ponejvíce sekundovali instruktoři Horáček, Ruml a Vršovský.

Z místa přistání co nejrychleji na start! Na kole se přemisťuje instruktor Josef Tichý; Nový Dvůr, srpen 1969

Někdy v září se ve Zpravodaji Aeroklubu ČSSR č.9/1969 objevuje článek neznámého autora s textem:

„Podhořanská sezóna je letos bohatá. Plachtaři se soustředili hlavně na výcvik nových pilotů, zvláště instruktor Tichý má několik pilných žáků – jsou jimi Lachman, Poskočil, Mervart a Bednář. Mimo to buduje aeroklub novou ubytovnu s klubovnou, cíl jejich snažení je jasný – aby aeroklub byl skutečně nejen – aero – ale i klub!"

Autor se však poněkud zmýlil. „Klubovna s ubytovnou“ jsou zatím jen „na papíře“ a ještě dost času uteče, než se poprvé kopne do země.

24.září 1969

Na politické scéně nabírají události rychlý spád. Dubček je po odvolání z funkce předsedy Federálního shromáždění „uklizen“ jako velvyslanec do Turecka.

25.-26.září 1969

Na zasedání pléna ústředního výboru KSČ přijali přítomní devatenáct rezignací na členství v tomto orgánu, dalších deset členů bylo z ÚV vyloučeno, tři vyloučeni z KSČ. Jednalo se především o protagonisty „pražského jara“.

Prohlášení předsednictva strany z 21. srpna 1968 a mimořádný vysočanský XIV. sjezd KSČ byly prohlášeny za neplatné a intervence pěti států Varšavské smlouvy překvalifikována na internacionální pomoc.

Došlo k prvnímu vylučování tzv. pravicových revizionistů ze strany a bylo rozhodnuto o tzv. "výměně stranických legitimací" - což v praxi znamenalo zahájení stranických čistek.

Normalizační vedení tak dosáhlo opět vysokého stupně byrokratizace státního aparátu. Likvidovalo opoziční stranickou i bezpartijní inteligenci ve vědě, kultuře a umění, absolutizovalo moc stranické nomenkratury. V důsledku toho se snížila úroveň řízení státu ve všech složkách - ekonomikou počínaje a politickým vedením konče. Dalším důsledkem byla postupná izolace celé společnosti od ostatního světa zejména na poli technických a společenských věd.

27.září 1969

Zkoušku pilota kluzáků skládají a do kategorie „pokračováků“ přestupují: Bednář Karel ml., Kalhous Václav, Lachman Karel, Matuška Robert, Mervard Antonín a Poskočil Jaroslav.

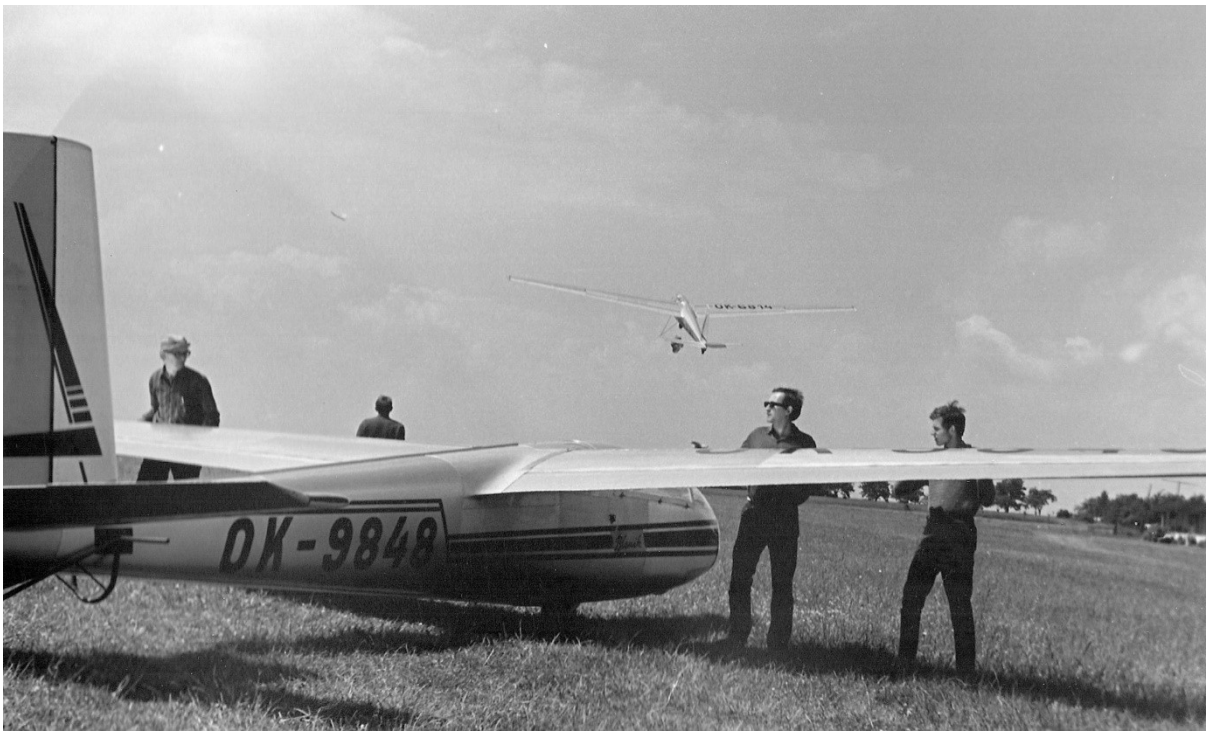


Foto z provozu: na zemi L-13 OK-9848, navijákem startuje L-13 OK-6814;
Nový Dvůr, konec léta 1969

29.září 1969

Byla jmenována nová federální vláda předsedy Oldřicha Černíka (programové prohlášení federální vlády) a vláda ČSR v čele s Josefem Kempným (programové prohlášení vlády ČSR).

Co do počtu letových dnů, předčil měsíc září všechna očekávání. Letových dnů bylo 19! Náčelník letiště Vršovský se opravdu snažil, aby těch dnů bylo co nejvíce, aby bylo vidět, že jeho nadiktované uvedení do funkce bylo tou správnou volbou, tím správným krokem, tím správným směrem!

Současně s nastupující normalizací se mu tak otevřela i možnost vypořádat se s těmi, kdož jeho názory nesdíleli, či kteří v minulosti proti němu otevřeně vystupovali.

Normalizace, která začala být strašákem ve společnosti, měla těchto pět základních směrů:

- obnovení jednoty strany na základech marxismu-leninismu, tj. obnovení starého pojetí centralismu a opuštění akčního programu
- obnovení vedoucí úlohy KSČ ve společnosti, v masových organizacích, složkách Národní fronty, státních orgánech atd. Znamenalo to opět prosazení zásady, že KSČ má právo výběru a rozmisťování funkcionářů v organizacích Národní fronty a určení jejich činnosti
- řešení ekonomických problémů plným odvoláním plánů reformy - likvidací samostatného rozhodování jednotlivých podniků
- konsolidace státních orgánů jakožto nástrojů normalizace
- obnovení přátelských svazků a získání důvěry stran a státních orgánů ostatních socialistických zemí

15.říjen 1969

Pracovníky Benzina n.p. proběhla kolaudace podzemního úložiště leteckých pohonných hmot a výdejního stojanu.

Měsíc říjen v minulých létech většinou býval měsícem „ospalým“. Létalo se jen výjimečně a to tehdy, když foukalo na kopec.

Letošek nevybočil z průměru posledních několika roků, uskutečnilo se 10 letových dnů.

Rada AK se během měsíce října pravidelně scházela jednou týdně a více méně většinou řešila záležitosti týkající se hospodářského zařízení. To stále produkovalo stavoznaky pro chemický průmysl a připravovalo se na rozšíření výroby o stojany k venkovním lavičkám a osám k dětským houpačkám.

Stejně tak jako se zvyšoval objem produkce výroby, zvyšovaly se tlaky na oddělení evidence nákladů a tržeb z hospodářské činnosti od letecké provozní činnosti aeroklubu. Tyto tlaky počaly být vyvíjeny kontrolními orgány, především finančními odbory příslušných Okresních národních výborů.

Dlužno podotknout, že nezřídka v ekonomické sféře aeroklubu docházelo k nejrůznějším neúmyslným pochybením, která byla způsobena dosavadní praxí, kdy aktivistický hospodář aeroklubu měl na starosti celou ekonomickou agendu. To se do budoucna jevilo jako neudržitelný stav a bylo třeba připravit reorganizaci.

Nosným výrobním programem hospodářského zařízení aeroklubu se měly stát napáječky pro vepře, o jejichž výrobu „velký strojírenský průmysl“ nejevil absolutně zájem. Tehdy počala kooperace s přeloučským zemědělským podnikem Agra, kde v jeho vývojovém a konstrukčním oddělením vznikl funkční vzor, pro nějž se hledal výrobce.

Shodou okolností (a přičiněním známých) se vzorek dostal na stůl technologa hospodářského zařízení aeroklubu Viktora Švabenského, který jej ještě vylepšil a přizpůsobil tak, aby jednotlivé výrobní operace bylo možno realizovat v podmínkách dílenského vybavení aeroklubu.

Napáječky na trhu citelně chyběly, o to byla po nich větší poptávka. Zejména agrokombináty, které počaly budovat poměrně moderní velkokapacitní odchovny prasat, hledaly technologie, které by kladly menší nároky na lidskou práci.

Přeloučská Agra se zavázala k odbytu výrobků prostřednictvím své prodejní sítě a k pomoci při zabezpečení nákupu některých „strategických“ materiálů, které byly při výrobě nenahraditelné, ale nebyly běžně dostupné.

Mezi Agrou Přelouč n.p. a Východočeským aeroklubem Podhořany byla uzavřena smlouva na výrobu 3.000 ks napáječek v r.1970.

Druhým stěžejním bodem při jednáních Rady AK byla příprava II.etapy výstavby letištního zařízení. I když zatím od investičního oddělení ÚV Svazarmu nebylo doručeno žádné rozhodnutí k žádosti ze dne 28.2.1969, „v kuloárech se šuškalo“, že by něco z uvedeného záměru mohlo vyjít. A protože „štěstí přeje připraveným“, plachtařský žák Ing.Čestmír Novotný (povoláním stavební projektant) měl o brigádu postaráno!

Průběžně Radě AK předložil různé varianty projektu výstavby provozní budovy s kontrolní věží, včetně přístavby sociálního zařízení, který by byl realizovatelný v podmínkách aeroklubu a zařaditelný do výstavby v rámci tzv. „Akce Z“.

18.říjen 1969

Byl zahájen kurz základní letecké přípravy. Úvodních lekcí se účastnilo 12 zájemců, z nichž někteří vydrželi až do zahájení praktického leteckého výcviku v r.1970.

8.listopad 1969

Zápis ze schůze rady aeroklubu Podhořany konané dne 8.11.1969

Přítomni: s. Jeník Jaromír
Klínský Vladimír
Tichý Josef
Horáček Stanislav
Kuml Vladimír
Keprt Milan

Program:

1/ Schůze rady aeroklubu Podhořany budou nadále konány pravidelně každý čtvrtek na OV svazarmu v 17,- hod.

2/ Uspořádání leteckého posvícení zajistit v Turkovicích na 29.11. nebo 6.12.1969

3/ Do 15.11.1969 připravit informátory - pozvání na posvícení

4/ Přizvat na radu dne 15.11.1969 zástupce vojenského aeroklubu Rce

5/ s. Hamsová se uspořádat kartotéku členů - i nelétajících

6/ Roční závěrku provést k 1.12.1969. Revizní komise provede celkovou revizi do 15.1.1970

7/ Inventuru připraví s. Kristof a s. Hamsová do 15.11.1969 - s. Hamsová zavolá s. Kristofa 10.11.1969

8/ Inventuru provede komise ve složení : s. Klínský, Kristofík, Kuml, Horáček, Jeník, Vršovský - revizní komise - 15.11.1969

9/ Zaranování požárních řádů a vypsání nových telefonních čísel provede s. Kuml, čísla zjistí a předá s. Vršovský

10/ Do zení nových zámků po celém objektu letiště provede do 15.11.1969 s. Kuml.

Při inventuře budou duplikáty klíčů převzaty a uloženy, originály klíčů převezmou odpovědní pracovníci - od C 205 - s. Vršovský, od objektů - s. Horáček a s. Kuml.

11/ s. Vršovský provede dopravu vrat u malého skladu, který bude prozatím používat jako soukromou garáž.

12/ Členům rady byly předány návrhy organizačního řádu aeroklubu Podhořany, připomínky do 15.11.1969 předsedovi aeroklubu

13/ s. Hamsová rozešle text tohoto zápisu všem členům rady

14/ schváleno zakoupení výbušného pultu

15/ V případě potřeby bude s. Keprtovi poskytnuta půjčka ve výši Kčs 15.000,-, splatnost Kčs 10.000,- do tří měsíců, dalších Kčs 5.000,- do dalších šesti měsíců.

Schůze skončena ve 14,- hod.
zapsal: ing. Keprt

O trochu vzrušení při tomto jednání Rady se postaral Vršovský svojí žádostí o pronájem tzv. „malého skladu“ u dřevěného hangáru, který chtěl využít jako garáž pro svůj zbrusu nový osobní automobil Trabant 601 v provedení Combi. Rada AK však pronájem podmínila opravou vrat objektu, což se ve finále Vršovskému nezamlouvalo a v duchu si připravoval jiné, elegantnější řešení pro garážování svého „bakelitového miláčka“.

13.listopad 1969

I tento den se schází Rada AK, aby připravila rozpočet pro rok 1970. Bylo nutno vyřešit výpadek rozpočtu v příjmových položkách, protože nařízením náčelníka OLS Hořice byly podle oběžníku č.8 s okamžitou platností zakázány všechny vyhlídkové lety!

20.listopad 1969

V Praze zasedá předsednictvo AČSR a pověřuje předsedu Antonína Nováka, aby u příslušných orgánů podal oznámení o žádosti odvolání registrace AČSR jako samostatného subjektu.

27.listopad 1969

Zdárným ukončením kurzu v ÚLPŠ Vrchlabí získává Vladimír Hájek oprávnění plachtařského instruktora.

V listopadu zasedala plachtařská komise FAI a novelizovala sportovní řád. Definitivně formulovala použití motorizovaných větroňů, na kterých je možné plnit podmínky výkonnostních odznaků i ustanovit nové rekordy, avšak bude muset být prokázáno, že motor byl zastaven před průletem odletové pásky a nebyl až do přistání spuštěn.

Pro kontrolu otočných bodů se na první místo staví fotografická kontrola a až potom kontrola ze země. Pro fotografickou kontrolu byly vypracovány všeobecné podmínky, které obsahují zejména tyto body:

- *kamera nesmí být stereoskopická a musí mít normální objektiv ohniskové délky 55 mm*
- *filmový záznam musí obsahovat políčka se snímkem informační tabule na zemi s daty daného letu a to tak, že na nich musí být zachycena špička levého křídla větroně*
- *snímky musí být provedeny v předepsané kontrolní zóně otočného bodu mezi dobou stratu a přistání*
- *snímky otočných bodů musí být ve stanoveném pořadí*
- *poslední políčko musí být opět snímek informační tabule na zemi s daty letu a přistání*
- *celý filmový pás musí být na celistvém, nesestříhaném filmu*

K tomu se dá dodat snad jen to, že v této době v ČSSR neexistoval větroň, který by naplňoval kriteria kategorie „motorizovaný“. I samotná kontrola otočných bodů fotografickou deklarací byla u nás zavedena až koncem 80-tých let!

Ještě k tomu fotografování na sportovních letištích. Obecně platil přísný zákaz nejen fotografování letecké techniky či letištního zařízení, o pořizování záběrů ze vzduchu ani nemluvě! Vždyť i samotné vnášení fotografického přístroje na letiště bylo nepřípustné! Aerokluby si však mohly zažádat o výjimku pro jednu konkrétní osobu, která, byla-li kádrově dostatečně kladně prověřena a poučena o utajovaných skutečnostech, obdržela pak statut oficiálního fotografa aeroklubu.

Naštěstí se našlo dost těch, kteří tento nesmyslný a sankcemi provázený zákaz pořizování fotodokumentace pestrého letištního života dokázali ignorovat, proto díky jim se dochovalo množství materiálu vypovídajícího o oné době.

6.prosinec1969

Tradiční předvánoční veselice s hudbou a tancem se tentokrát koná poněkud netradičně, dále od letiště - v Bukovině u Přelouče.

Pravda, nebylo až tak veselo, jak bývávalo. Dubnová tragedie stále ještě nepřebolela.

Do konce roku 1969 se ještě konala dvě zasedání Rady AK (9. a 18.12.), kdy bylo nutno zpracovat a odeslat nezbytná roční hlášení včetně inventury majetku.

Též se diskutovaly vize naplnění výrobního programu vedlejšího hospodářství, stejně jako stav projektové přípravy stavby provozní budovy.

Uzávěrka stavu členské základny ke konci roku vykázala: 8 žáků, 15 pokračováků, 18 sportovců, tj. celkem 41 plachtařů.

Podle uzávěrek letové dokumentace se v roce 1969 v rámci odboru bezmotorového létání uskutečnilo celkem 2413 startů, z toho 1821 navijáků a 592 aerovleků, s celkovým náletem 898°47´ hod. při 98 letových dnech.

Činnost motorového odboru nebyla v rámci aeroklubu evidována, ale vykázala nálet 203°21´ hod. při 939 startech, povětšinou na cizích letištích.

A jak to bylo s odborem vírníkového létání? V průběhu končícího roku bylo v rámci republiky shledáno, že ve vírníkovém létání se v plném rozsahu projevily problémy, které vyplynuly z organizačního chaosu let 1968 a 1969. Důsledky se nepodařilo odstranit ani vydáním provozně výcvikových směrnic a to zejména proto, že vírníkové skupiny nepociťovaly svoji příslušnost k aeroklubům, a naopak, do vědomí vedoucích funkcionářů aeroklubů a vyšších organizačních složek dostatečně nevstoupil pocit povinnosti se o tyto skupiny a jejich činnost zajímat. To sice mohlo vyhovovat oběma stranám, ale ve chvíli, kdy se život Aeroklubu Svazarmu začal „konsolidovat“, a kdy si funkcionáři počali uvědomovat míru své odpovědnosti i za tuto činnost, ukázalo se vírníkové létání rázem být v organizaci Svazarmu jako nepřínosné a nekontrolovatelné.

Proto se uskutečnila prověrka činnosti vírníkových odborů působících v rámci Aeroklubu ČSR a po prověrce byl provoz těchto skupin striktně zastaven pro neplnění základních ustanovení provozních směrnic. Došlo také k prověrce letového parku v dosud Svazarmem evidovaných vírníkových odborů a zjistilo se, že vírníky neodpovídají bezpečnostním normám. Nehoda prototypu vyvíjeného v Aerotechniku dala záminku k zastavení činnosti i v oblasti vývoje.

Byly sice ještě pokusy o vytvoření federálního vírníkového odboru založeném na stejných principech jako u ostatních leteckých odborností, kdy by byla praktická činnost provozována pouze pod aerokluby, pod odborným řízením náčelníků aeroklubů, za působení kvalifikovaných instruktorů, techniků a mechaniků. Nicméně, tyto snahy vzaly za své a po čase vírníkovým aktivitám byla vystavena definitivní stopka.

Důvod tohoto opatření však nebyl v technických nedokonalostech stavby vírníků, ba právě naopak, jejich jednoduchost výroby otevírala příliš velkou možnost amatérským činnostem a těch, kdož po trpkých zkušenostech s potlačením „pražského jara“ a následné „internacionální pomoci“ chtěli republiku ilegálně opustit, přibývalo. A to byl pro „šéfy“ nejen Svazarmu veliký strašák. Oficiálně byla nelegální emigrace nepřípustná a byla trestným činem, a tak v případě vírníkového létání došlo k naplnění hesla „co nemůžeme mít pod plnou kontrolou, to zakážeme!“.

V závěru roku vychází poslední číslo Zpravodaje AK 12/69 s podtitulem „Aeroklub ČSSR - nositel Řádu práce“.

Pozn.aut.:
Při pátrání po udělených výkonnostních odznacích (stř.C) zjištěno:

č.2302 ***Krištof Josef****, splnění podmínek k 18.8.1968*
(bylo již vydáno pro: Langášek Alois, AK Medlánky, dne 15.5.1965)

č.2364 ***Hájek Vladimír****, splnění podmínek k 9.5.1967*
(bylo již vydáno pro: Kotek Tibor, AK Lučenec, dne 23.11.1965)

č.2930 ***Hovorka Otakar ml****., splnění podmínek k 19.7.1969*
(bylo vydáno pro: Šunil Jindřich, AK Plasy, dne 12.3.1970)

Někde se asi stala chyba, proto v databázi vydaných výkonnostních odznaků „stříbrné C“ AeČR naše výše uvedené sportovce nenajdete!