1970

Začátkem roku 1970 již nebylo mnoho těch, ve kterých ještě hořel plamének naděje na moderní, samostatné a demokratické Československo, jak jej nastínil obrodný proces jara 1968. Lid upadl do letargie a až na pár výjimek se loajálně skrčil pod tíhou nové reality. Udavačství, výslechy, šikana, uzavřené hranice a lživá propaganda o prosperující zemi se staly denním chlebem. Občanská společnost se stále hlouběji nořila do temnoty, ze které ji nevyburcovaly ani tragické činy Jana Palacha a jemu podobných.

Celý nově nastoupený politický proces a jeho protagonisté vrátili společnost do minulosti, kdy o všem rozhodovala všemocná KSČ prostřednictvím svých věrných stoupenců uměle nainstalovaných na rozhodující pozice, čímž obnovila svoji vládu na všech úrovních politických, hospodářských i společenských. Nebylo tedy divu, že kolaborace s režimem prorůstala do celé populace a postupem času se tak stala běžně přijímanou formou nazývanou „normalizace“. Té se ujali ti nejhorlivější komunisté, kteří pod dohledem Moskvy postupně zlikvidovali veškeré pozůstatky reformního roku 1968.

Tento fenomén se pochopitelně nevyhnul ani zájmovým organizacím a o to víc se projevil ve Svazarmu, jakožto branné organizaci nyní opět státem přímo ovládané a řízené.

Pozn. autora: Proto i v této části vyprávění o činnosti Východočeského aeroklubu Podhořany budou zařazeny graficky odlišně „politické pasáže“ s uvedením zdroje, které, jak doufám, pomohou váženému čtenáři lépe se orientovat v popisu oné doby.

3.leden 1970

Svým prvním číslem vychází nové informační médium: AK - časopis Aeroklubu ČSR, jehož vydavatelem se stává Aeroklub Svazarmu ČSR s posláním informovat a ovlivňovat dění v aeroklubech ČSR. (Změnou oproti dosud vydávanému zpravodaji je to, že v rámci federalizace státu je vydáván pouze pro aerokluby ČSR.)

O Svazarmu - *rozhovor s Ing.Jaroslavem Škubalem, předsedou FV Svazarmu (kráceno)*

„Soudruhu předsedo, bývá tradičním zvykem na rozhraní starého a nového roku bilancovat, hodnotit a dělat plány. Jak hodnotíte činnost organizace v právě končícím roce?

Myslím, že máme řadu důvodů být spokojeni. Zejména národní organizace se naplno rozjely, řeší všechny zásadní problémy v rámci své působnosti. Jsou dnes již skutečně řídícími orgány, mají autoritu, dobré vztahy se státními orgány a společenskými organizacemi. Začínají pracovat koncepčně - plně doceňují význam analýzy dosavadního vývoje, snaží se vyhnout chybám a napravit nedostatky.

Obě národní organizace uskutečnily plenární zasedání ústředních výborů, na kterých se projednaly všechny zásadní úkoly ze sjezdových usnesení. Tato plenární zasedání byla dobrým nástupem do nového roku.

To je jistě dobrý přínos naší organizace v procesu celkové konsolidace společnosti. Zvláště si ceníme toho, že okresní výbory Svazarmu začínají systematicky pracovat se základními organizacemi a uvádějí v život nové stanovy, které schválily národní sjezdy i celostátní sjezd Svazarmu. Je třeba ocenit i dobré výsledky práce většiny svazů a sekcí, zejména v těch případech, kdy bylo dosaženo úspěchů v dalším zvyšování branné přípravy občanů a ve sportovních výkonech.

Koncem minulého roku nám ministerstvo vnitra schválilo stanovy, projednané na 4. sjezdu Svazarmu ČSSR a upravené na základě připomínek všech příslušných orgánů. Tím má organizace jistě dobrý základ pro úspěšné plnění svého poslání, které má ve společnosti.

Co soudíte o odvolání registrace Aeroklubu ČSR a jaký to bude mít vliv na další činnost sportovního letectví? Jaké jsou, podle Vašeho názoru, perspektivy tohoto úseku v roce 1970?

Již v době, kdy se registrace vydávala, bylo známo, že některá ustanovení organizačního řádu může potvrdit s konečnou platností teprve celostátní sjezd Svazarmu. Tyto skutečnosti se také odrazily v připomínkách ÚV Svazarmu k organizačnímu řádu AČSR. Ukázalo se, že cíle, který registrace sledovala, se dosáhlo schválením stanov Svazarmu ČSSR. Po sjezdu bylo proto nezbytné uvést organizační řád AČSR v soulad se schválenými stanovami. Po několikaměsíční zkušenosti bylo

zřejmé, že nejjednodušším řešením vzniklé situace je odvolání registrace AČSR a vypracování statutu autonomního AČSSR. K tomuto závěru nakonec dospěli také čeští letci, kteří registraci odvolali.

Nové postavení aeroklubu v jednotné organizaci Svazarmu ČSSR se vymezuje v souladu se zájmy leteckého úseku a navíc skýtá záruky, které sportovní letectví potřebuje, aby se mohlo koncepčně rozvíjet. Tyto záruky nebylo možno jinak zajistit. Proto se domnívám, že perspektivy sportovního letectví jsou podstatně lepší, než byly kdykoliv v minulosti, a rozhodně nejsou horší než v podmínkách, kdy byl registrován jen jeden národní aeroklub, kdy nebyla možnost sdružit všechny síly k jeho rozvoji a kdy nebylo dostatečné zázemí, které je v jednotné branné, technické a sportovní organizaci a zejména v plné podpoře MNO."

(L+K č.1/1970)

5.leden 1970

Vasil Biľak, Lubomír Štrougal a Jan Piller byli pověřeni sdělit Alexandru Dubčekovi, že nebude-li rezignovat na členství v ÚV KSČ a ÚV KSS, bude vyloučen ze strany.

15.leden 1970

Schází se Rada aeroklubu, která v současné době pracuje ve složení:
předseda Rady - Jeník Jaromír
náčelník provozu - Vršovský Eduard
hospodář - Klínský Vladimír
technik - Horáček Stanislav
propagace - Beneš Petr
výstavba - Horešovský Václav
sklad - Krištof Josef
HZ (výroba) - Ruml Vladimír.

Rada konstatuje, že z minulých výcvikových období zůstali v „elementárce" pro rok 1970 tito plachtařští pilotní žáci a žákyně: Kolský Jaroslav, Marousek Josef, Moravcová Stanislava, Nohel Zdeněk, Novotný Čestmír, Oliva Jiří, Smrček Stanislav, Šedová Zdena a Záveský Milan.

Z nových žáků pro rok 1970 byli prověřeni a k praktickému výcviku byli schváleni: Cimbota Ján, Chaloupková Jiřina, Jirák František, Kudláček Josef, Melichar Jiří, Nerad Miloš, Poskočil Milan, Tužil Zdeněk (opakování základního výcviku po delší přestávce v létání), Votrubec Otto, Vrchovský Imrich.

Nastávající leteckou sezónu tedy zahájí 17 žáků, 36 pokračováků a sportovců (z toho 19 držitelů stř.C)., tj.celkem 53 členů odboru bezmotorového létání.

Plachatřský instruktorský sbor tvořili: Hájek Vladimír, Horáček Stanislav, Klínský Vladimír, Kareš Ferdinand, Mercl Jaroslav (oprávnění instruktora získal na sklonku roku 1969), Ruml Vladimír, Tichý Josef st. a Vršovský Eduard. (Instruktorka Vršovská Naděžda se pro rok 1970 z instruktorské činnosti omluvila.)

Odbor motorového létání měl 7 členů, kteří měli oprávnění vlekaře. Nepočítalo se s tím, že by v roce 1970 byl s někým zahájen motorový výcvik. Důvod byl prostý: nikdo z místních pilotů neměl oprávnění instruktora a k výcviku chyběl i stabilně přidělený letoun!

Stěžejním usnesením zasedání Rady AK je stanovení termínu konání VČS na 14. nebo 21.února 1970.

22.leden 1970

Ve velkém sále Federálního výboru Svazarmu se sešli představitelé československého letectví, aby zhodnotili výsledky všech jeho odborů v minulém roce. Výňatek z referátu předsedy Aeroklubu ČSSR plk. Pavla Kocfeldy, který již nesl všechny znaky odklonu od „lednových ideí" a byl koncipován v rámci probíhající konsolidace:

„Své problémy prožívalo i československé sportovní letectví, které v zájmu uchování jednoty a konsolidace zůstalo začleněno v jednotné branné organizaci Svazarmu a odolalo všem útokům a snahám o odštěpení. Přes vnitřní problémy, které tento úsek loni prožíval, se podařilo nejen dokončit novou výstavbu československého sportovního letectví na federálních zásadách, ale také bohatě rozvinout činnost a uskutečnit řadu zajímavých akcí."
(L+K č.5/1970 - upraveno, kráceno)

Týž den toto rozesílá náčelník letiště Vršovský všem členům aeroklubu:

Podchřanský informátor č. 1

22.1.1970

Rada aeroklubu Vám předkládá několik informací pro potřebu všech členů našeho klubu v zimních měsících r. 1970.

Lékařské prohlídky: Tak, jako každý rok, i letos připravujeme lékařské prohlídky našich pilotů a žáků plachtařů.

Dne 22.1.1970 se zúčastní prohlídek: Vršovská - Jeníková - Horáček - Horešovský -Svatoň Vinopal - Ruml - Bednář - Klínský - Beneš - Vojtíšek J. - Keprt

dne 26.1.1970 se dostaví k prohlídce: Tichý, Čermák, Himr, Bednář ml., Mercl, Krištof, Bíbr J., Šprincl, Švábenský, Matuška ml, Matuška st., Hájek Vl., Liška

dne 28.1.1970: Hovorka, Kalous, Peschke, Lachman, Javůrek, Poskočil, Michalec, Oliva, Kolský, Mervart, Moravcová, Smrček

dne 2.2.1970 je náhradní termín, tento den se dostaví ti, kteří se nemohli z nutných důvodů zúčastnit předcházející dny.

Sraz účastníků je vždy v 17,00 hod. před hlavním vchodem nemocnice Pardubice, odkud bude hromadný odchod do pavilonu Chirurgie.

Každý si přinese ssebou pilotní průkaz, nebo průkaz žáka plachtaře, který předá vedoucímu skupiny - 22.1. Vršovská, 26.1. Tichý, 28.1 Hovorka.

Formuláře lékařského vyšetření obdržíte u s.Dr.Badury v nemocnici.

Letecké mapy: Upozorňuji, že je bezpodmínečně nutné vrátit letecké mapy, které máte vypůjčeny. Mapy přineste ssebou na lék.prohlídky a vraťte vedoucímu skupiny, ten je předá společně s průkazem náč.aeroklubu.

Údržba letecké techniky: Jaro ťuká na vrata hangáru. Nezapomeň, že je zapotřebí provést údržbu letecké techniky a všeho zařízení. Samo se to neudělá a všichni budeme chtít létat. Proto rada AE vyzývá všechny naše členy, aby tuto povinnost nezanedbávali a těchto prací se zúčastnili/pokud nebude mráz/

Příprava výroční členské schůze: V současné době probíhá příprava na VČS aeroklubu, která bude pravděpodobně 14.února. Přesný termín a místo Vám bude včas oznámeno.

Propagace našeho AE: je stále naší velkou slabinou. Rada AE se obrací na naše členy se žádostí, zda by se našel mezi námi dobrovolník, který by řídil propagaci našeho AE. Tuto ožehavou otázku musíme vyřešit do termínu konání VČS.

Rada AE

28.leden 1970

Funkce předsedy vlády je zbaven Oldřich Černík a je nahrazen bývalým ministrem vnitra Novotného éry Lubomírem Štrougalem. Dochází k výměně na rezortech ministerstva vnitra, financí, zemědělství a výživy, zahraničního obchodu a dopravy.

Předsedou vlády ČSR je jmenován Josef Korčák, O.Černík byl jmenován ministrem a předsedou Výboru pro technický a investiční rozvoj.

29.leden 1970

Ústřední výbor KSČ na svém zasedání 29. ledna 1970 rozhodl o tzv. výměně členských legitimací. *"Chceme dosáhnout jednoty KSČ, očištění jejích řad, obnovení její bojeschopnosti a akceschopnosti, obnovení její vedoucí úlohy v naší společnost. Tomuto hlavnímu cíli má*

sloužit i výměna stranických legitimací," uvedl v projevu na plénu ÚV KSČ Gustáv Husák, který se ujal funkce generálního tajemníka v dubnu 1969 po Alexandru Dubčekovi.

Podkladem k realizaci výměny stranických organizací v okresech se stal *´Dopis ÚV KSČ všem ZO a členům strany k výměně stranických legitimací v roce 1970´*. Ten pojednával o potřebě vyloučit ze strany všechny ty, kteří měli špatný názor na politiku strany a stranu samotnou, jakýmkoliv způsobem ji hanobili, oslabovali její vedoucí úlohu, měli špatný postoj k třídní ideologii, k marxismu-leninismu, působili negativně v oblasti politiky, ekonomiky vojenství a v neposlední řadě nepřijímali legitimnost invaze (v srpnu 1968) a následných moskevských protokolů.

Do pohovorových komisí byli dosazováni lidé, kteří kritizovali Dubčeka, neměli negativní smýšlení o intervenci ani o normalizaci. Jednalo se vesměs o osoby z prostředí Lidových milicí a organizací SČSP, druhou akceptovanou skupinu tvořili ti, co se přidali do strany mezi listopadem 1968 a dubnem 1969. Další, menší skupinu „prověřovatelů" tvořili soudruzi, kteří své členství v KSČ zahájili od jara 1969. Největší skupinu a současně i vliv však měli ti, kdož byli v roce 1968 odstaveni od moci a srpnová invaze pro ně znamenala záchranu.

Všichni členové KSČ museli předstoupit před prověrkové komise, které zjišťovaly jejich postoj k reformnímu procesu roku 1968 a srpnové okupaci. Během stranických čistek 147 000 lidí z KSČ vystoupilo samo, 67 000 bylo vyloučeno, 259 000 vyškrtnuto, bezpodmínečně byli vyloučení členové, kteří pobývali v emigraci. *(https://www.totalita.cz)*

5.únor1970

Opět zasedá Rada AK. Tentokrát je na programu jednání souhrnná zpráva o činnosti vedlejšího hospodářského zařízení. Bylo konstatováno, že výrobní kapacity nestačí poptávce v sortimentu (zejména napáječek pro vepře) tím, že souběžně běžela výroba stavoznaků a byly přijaty další zakázky na jednoduchou kovovýrobu (stojany k zahradním lavičkám, osy k dětským houpačkám). Výroba prostě nestíhala!

Prognóza pro rok 1970 jasně stanovila, že pokud by se i nadále měl rozvíjet dosavadní trend objemu výroby, musí dojít k razantním změnám a k reorganizaci celého výrobního procesu (výrobní prostředky, zaměstnanecká politika, ekonomické zázemí, atd).

Proto se Rada AK rozhodla u příležitosti VČS předložit členské základně ke schválení projekt zřízení ekonomicky samostatného výrobního subjektu s názvem AEROKOV. Rozhodnutí Rady AK o zřízení samostatného, hospodářsky činného výrobního subjektu však byla „z nouze ctnost", protože změnou politického systému a s ním související a postupující normalizací, byly vládními nařízeními v oblasti ekonomiky postupně rušeny veškeré „svobody" v oblasti nestátního podnikání, které s sebou přinesl rok 1968. Stát, prostřednictvím svých orgánů na úrovni krajů a okresů, striktně vyžadoval opětovnou kontrolu nad veškerým podnikáním.

Kontrolní činnost státu v této oblasti byla přenesena zejména na finanční odbory příslušných okresních národních výborů.

Přibližně ve stejném čase je v časopise L+K zveřejněn následující článek zaobírající se činnostmi vírníkového létání:

O vírníkovém létání - *rozhovor s Ing.Vojtěchem Valou, tajemníkem vírníkového odboru AČSR (upraveno)*

„Jaký je nynější stav vírníkového létání u nás?

Za poslední dva roky jsme ušli opravdu velký kus cesty. V roce 1968 se stal Rotorklub, organizace, která sdružovala zájemce o stavbu a létání na vírnících, členem Aeroklubu ČSSR. Tím se vírníkové létání stalo další jeho leteckou odborností. V místních aeroklubech jsou vírníkáři organizováni do vírníkových skupin, jejichž organizační struktura je podobná jiným leteckým odborům. V současné době má AČSR třicet skupin v místních aeroklubech a ASSR asi pět.

Cílem vírníkového odboru jako celku je především přiblížit létání širokému okruhu zájemců, za přístupných ekonomických podmínek. Je veřejným tajemstvím, že současné ekonomické podmínky létání v mnoha aeroklubech jsou značně problematické. Navíc klasické bezmotorové a motorové létání vyžaduje účast velkých skupin lidí na zabezpečování provozu. Letecká technika a její provoz je stále dražší a přitom zdroje finančních prostředků pro aeroklub stále omezenější.

O co jde většině zájemců o létání? Myslím si, že o zájmové rekreační létání bez velkých nároků na finance a čas.

Jak to vypadá v praktické činnosti?

Vírníkový odbor AČSSR zahájil v minulém roce praktický výcvik a létání, i když prozatím jen na bezmotorových vírnících typu KD-67 Ideál. Je to potřebná výcviková etapa, neboť doposud ještě nemáme dvousedadlový motorový vírník. Přestože létání na vírníku - jeho technika pilotáže - nevyžaduje dlouhé školení (u pilotů klasických letadel jde jen o časově krátké přeškolení), museli jsme se doslova prokousávat k poznatkům o způsobech bezpečného řízení vírníku. V květnu loňského roku jsme v Kunovicích vyškolili prvních jedenadvacet instruktorů a sedm pilotů. Je to základ, aby se rozšířil tento sport do místních aeroklubů.

K létání však potřebujete vírníky, jak to u nás vypadá?

Vývoj vírníkové techniky je u nás dost složitý. Přesto máme ve vírníkovém odboru jasné záměry, které chceme postupně realizovat. Museli jsme především vyvrátit názory mnohých zájemců, že vírník je konstrukčně tak jednoduché letadlo, že ho každý ´domácí kutil´snadno vyrobí. Vedle snadné a nenáročné výroby nám jde především o bezpečné létání. Existuje mnoho provozních, stavebních a jiných předpisů a konečně letecký zákon, který nelze obcházet. Nevzdali jsme se původních cílů vytýčených již v Rotorklubu, to je soukromé vlastnictví i stavby vírníků. Zvolili jsme pouze jinou cestu. Na první serii vírníků KD-67 Ideál jsme se poučili, co všechno dovede monopolní výrobce za současného stavu naší ekonomiky. Proto jsme vsadili na vlastní konstrukční i výrobní základnu. Náš podnik Aerotechnik je v současné době ve stadiu budování; má vyrábět první bezmotorové vírníky již v tomto roce.

Jaké technické podmínky jste si vytkli pro výrobu?

V koncepci je vírníková řada A-70, která má dát zákazníkovi dokonalý a všestranně použitelný vírník pro motorové i bezmotorové létání. Řada je navržena tak, aby základních dílů a velké části detailů se dalo použít pro další verze.

Tato řada obsahuje: především základní provedení, bezmotorový jednomístný rotorový kluzák s klasickým kolovým podvozkem; bezmotorový kluzák s plovákovým podvozkem; dvoumístný bezmotorový vírník s kolovým nebo plovákovým podvozkem; jednomístný motorový vírník s možností použít různých vhodných motorů, s klasickým podvozkem nebo plováky, s možností kapotáže.

Výrobní technologie má být minimálně pracná. Materiály potřebné ke konstrukci musí být dosažitelné na vnitřním trhu. Všechny operace lze provádět na běžném strojovém parku. Konstrukce musí odpovídat všem předepsaným leteckým předpisům a zvláštním požadavkům letecké inspekce.

Všechny verze s klasickým kolovým podvozkem budou umožňovat provoz na travnaté ploše.

U jednotlivých verzí pak platí speciální požadavky: u první je to spolehlivé uchycení a vypínání vlečného lana; u druhé navíc dostatečné ovládání při pohybu na vodní hladině; třetí verze musí zaručovat spolehlivé ovládání z obou sedadel; konstrukce čtvrté verze musí zaručovat nenáročnou zástavbu vhodného motoru v tlačném uspořádání a startování motoru ručním roztáčením. Minimální doba letu třicet minut při desetiminutové rezervě. Instalace motoru musí odpovídat běžným leteckým předpisům a dále zvláštním požadavkům letecké inspekce. Chceme dělat vírníky na potřebné technické úrovni. Základní konstrukční kolektiv tvoří čtyři inženýři - absolventi vojenské akademie z Brna, katedry stavby letadel. Cena jednoho bezmotorového vírníku bude asi 7.500,- Kčs, u motorové verze předpokládáme cenu od 25 do 30 tis. korun.

Jistě jste jednali také s našimi leteckými úřady. Jaká je zde spolupráce?

Naše vztahy bych stručně charakterizoval asi takto: jak jednáme my s nimi, jednají oni s námi. Naše letecké úřady, ať ministerstvo dopravy, Správa civilního letectví, letecká inspekce, si potrpí na zásadové a seriózní jednání. Proto se snažíme uplatňovat naše zájmy se vší odpovědností a mohu prohlásit, že většinou s kladným výsledkem. Stali jsme se uznávanými partnery a inspektoři na letecké inspekci, jako např. s.Marek, Jílek, Kizlink si pro nás najdou vždy čas i porozumění. Ze své nekompromisnosti ovšem neslevili, i když je nám to někdy proti srsti.

Velmi dobrý přístup k našim potřebám projevil i zalétávací a zkušební pilot ing.Duchoň z Výzkumného ústavu a tovární pilot mjr.Skorka z n.p.Let Kunovice. Jde o piloty, kteří ze svého profesionálního postavení by mohli naše ´stroje´ doslova přehlížet! Tito dva však projevují víc, než pouhý zájem a ochotu ke spolupráci.

Vírníku se používá jen k radostnému ´poletování´ nebo se ho dá využít i ekonomičtěji?

Vírníku se dá použít k mnoha úkolům v národním hospodářství. Například k postřiku malých ploch, kde se nevyplácí služby Agroletu. Další možnou oblastí je pomoc Horské službě, v energetice kontrola vedení, v řízení dopravy a podobně.

Jak se lze dostat k vírníkovému létání?

Prakticky v každém místním aeroklubu, ale i mimo něj. Musí být nejméně pět zájemců, aby se mohla vytvořit vírníková skupina, která si zvolí vedoucího. Ten pak ohlásí vznik skupiny vírníkovému odboru AČSR.

Pro další činnost jsou potřebné hlavně dvě věci - skupina musí mít instruktora a vírník. Bezmotorový vírník KD-67 Ideál lze postavit podle dodané dokumentace, jejíž cena je asi 150,- Kčs, nebo si skupina může zakoupit hotový vírník řady A-70.

Základní výcvik je na jednosedadlovém bezmotorovém vírníku a pak může následovat přeškolení na vírník motorový.

(L+K č.3/1970)

Ač z uvedeného ještě zazníval nezdolný optimismus, realita „normalizace“ v životě Svazarmu předznamenala konec vírníkového létání v Čechách (i na Slovensku).

Stejný osud byl určen i odboru vírníkového létání Východočeského aeroklubu Podhořany, byť návrh kandidátky členů Rady AK na rok 1970 ještě obsahoval funkci zástupce vírníkového odboru,

10.únor 1970

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

Podle pokynů předsednictva AČSR z 29.12.1969 a na základě rozhodnutí rady Aeroklubu Podhořany z 5.2.1970 svoláváme

Výroční členskou schůzi,

která se bude konat v sobotu dne 21. února 1970 na Okresním výboru Svazarmu v Pardubicích /u podjezdu/. Příjezd auty je možný zadním vjezdem do dvora.

Na Výroční členské schůzi bude nutné projednat zejména tyto body:

1/ zpráva o činnosti Východočeského aeroklubu Podhořany
2/ zpráva revizní komise
3/ diskuse
4/ návrh a volba funkcionářů VAP
5/ usnesení

Rada žádá všechny členy našeho Aeroklubu o dochvilnost, protože bude nutno prodiskutovat a rozhodnout závažné problémy. Je to zejména zodpovědný výběr a volba funkcionářů nové rady Aeroklubu, finanční podmínky pro létání a hospodaření v r. 1970 a konečné rozhodnutí o ustavení hospodářského zařízení při Východočeském aeroklubu Podhořany - výrobní jednotky AEROKOV.

Současně chceme přítomnosti všech členů využít k projednání a zabezpečení nutných příprav před zahájením létání.

Rada proto očekává stoprocentní účast členů našeho Aeroklubu, aby start do nové sezony se uskutečnil za podpory všech, kteří mají létání řádi a nejsou jim lhostejné úspěchy či neúspěchy vlastního klubu.

Připomínky před zahájením létání:

1/ předejte pilotní průkazy, zápisníky letů, mapy
2/ na letišti je ještě několik neodebraných souprav kombinéz, pospěšte si, pokud je možnost výběru velikostí
3/ hospodář žádá všechny členy, kteří mají dosud v prodeji odznaky, aby zbytek vrátili a vyúčtovali /na př. Hovorka, Hájek, Kryštof atd/
4/ žádáme držitele průkazu radiofonista, aby průkaz přinesli na VČS sebou

Podhořany, 10.2.1970

Rada VAP

14.únor 1970

V archivu VAP se bohužel dochoval pouze opis následujícího dokumentu, který byl Radou AK vypracován z důvodů zápisu hospodářského zařízení AEROKOV do podnikového rejstříku ekonomicky činných subjektů.

Ale i tak má dokument vypovídací hodnotu, protože jej za aeroklub parafovali Vršovský (ve funkci náčelníka provozu AK) a Klínský (ve funkci hospodáře AK), za nově vznikající ekonomický subjekt AEROKOV zřizovací listinu podepsal Jeník! Ten byl však v té době jediným statutárním zástupcem aeroklubu, ale jak vidno, tento paradox zřejmě nikomu nevadil.

Z Ř I Z O V A C Í L I S T I N A

Na základě usnesení předsednictva AČSR ze dne 14.února 1970 zřizuji podle ustanovení § 102 hospodářského zákoníku hospodářské zařízení Východočeského Aeroklubu Podhořany s názvem

A E R O K O V
hospodářské zařízení
Východočeského Aeroklubu Podhořany
se sídlem letiště Podhořany u Ronova n/D.

Hlavním předmětem činnosti tohoto hospodářského zařízení je zejména:

1) údržba a opravy mechanismů souvisejících s leteckým provozem
2) zámečnické výrobky a opravy strojů
3) zpracování umělých hmot
4) výroba nástrojů a vstřikovacích forem
5) provoz dřevozpracující
6) přidružená stavební výroba
7) provádění nákladní a osobní dopravy
8) obchodní činnost v tuzemsku i zahraničí

Aerokov je samostatnou hospodářskou jednotkou s vlastní právní subjektivitou a plnou pravomocí řízení, pokud některá práva nejsou jeho statutem, případně jinými právními předpisy výslovně vyhrazena Východočeskému aeroklubu Podhořany nebo Aeroklubu České socialistické republiky.

Prostředky zajišťující podmínky k provozu jmenovaného zařízení jsou součástí majetku, který byl tomuto zařízení svěřen do správy Východočeským aeroklubem Podhořany. Prostředky získané z vlastní hospodářské činnosti, respektive prostředky získané prostřednictvím provozních a investičních úvěrů poskytnutých Státní bankou nebo Státní spořitelnou se stávají rovněž majetkem Východočeského aeroklubu Podhořany.

V čele Aerokovu je vedoucí, kterého jmenuje a odvolává rada Východočeského aeroklubu Podhořany.

Organizační způsob řízení a činnost hospodářského zařízení upravuje statut, který se souhlasem rady Východočeského aeroklubu Podhořany a předsednictva Aeroklubu České socialistické republiky vydává jeho vedoucí.

Na základě této zřizovací listiny lze provést zápis hospodářského zařízení A E R O K O V do podnikového rejstříku.

V Praze dne 14. února 1970.

Svaz pro spolupráci s armádou
AEROKLUB PODHOŘANY
kraj východočeský

Vršovský v.r. Klínský v.r. Jeník v.r.

Východočeský aeroklub Podhořany Aerokov

podpis nečitelný
Aeroklub ČSR

Aeroklub České socialistické republiky
Praha
ústřední výbor

Za správnost opisu:

21.únor 1970

V zasedací místnosti OV Svazarmu Pardubice se schází členská základna VAP k výroční členské schůzi.

Mnozí členové aeroklubu sice tuší, že v životě organizace dochází k přelomovým změnám, ale nabyté obecné zkušenosti s právě probíhající normalizací společenského života podstatně tlumí snahu o konfrontaci prostřednictvím diskuse. Do podvědomí nejen členů aeroklubu se vetřelo heslo: „držet hubu, držet krok“.

VČS tentokrát probíhá až v příliš poklidném duchu a téměř žádný vzruch nepřinese ani čerstvá informace, že i ve Svazarmu (stejně jako v KSČ) budou ustaveny prověrkové komise, aby též ve sportovním leteckém prostředí se s definitivní platností „oddělilo zrno od plev“!

Zpráva, že v roce 1970 budou sníženy počty motorových pilotů a nově cvičeni budou výhradně uchazeči o studium na Vysoké vojenské letecké škole, rovněž nezanechává velký dojem, protože aeroklub je orientován výhradně na plachtařský výcvik. A to, že budou nadřízeným orgánem určovány i počty plachtařů, zatím zanechává členskou základnu ledově chladnou.

Níže uvedená zpráva náčelníka provozu Vršovského sice vlastní dosavadní činnost víceméně velebí, ale v náznacích i ukazuje, že situace zdaleka není tak růžová, jak je mnohdy navenek prezentováno. Aeroklub sice má díky činnosti vedlejšího hospodářského zařízení zajištěnu ekonomickou jistotu nové sezóny, ale problémy nastávají v kádrové sféře.

Opět se šíří znatelný rozkol mezi příznivci a odpůrci vedení aeroklubu představovaného osobou náčelníka Vršovského a dosavadní těžce budovanou jednotu celku zahaluje závoj jisté vzájemné nedůvěry a závisti.

Zpráva na výroční členskouschůzi VAP 21.II.1970.

6.prosince 1969 jsme se na leteckém posvícení sešli,abychom zhruba zhodnotili rok 1969,ale hlavně se v celém našem kolektivu pobavili. Za vysokou kulturní úroveň a bohatý program posvícení musíme především poděkovat našim zaměstnancům s.Rumlovi,a Horáčkovi.Potěšitelné bylo, že účast našich členů včetně manželek,t.j.cca 75 hostů potvrzovala snahu a úmysl rady VAP skutečně družně se pobavit.Ti,kteří nemohli, nebo této akci nepřikládali velký význam,jistě později litovali. Je to jejich škoda,protože příležitostí při kterých se nečte rozkaz k létání a neurčují funkce není během roku v našem klubu mnoho. Nechci se tedy opakovat,ale přesto při příležitosti VČS stručně musím zhodnotit výsledky sportovní a hospodářské činnosti našeho klubu.

PO závěrečné bilanci je možno konstatovat,že bylo nalétáno:

na motorových letounech	203,21 hod	a 939 stratů
na větroních	898,47 hod	a 2.413 startů
z toho navijákem		1.821
aerovlekem		592

Využití letadlového parku je následující:

0,744	157 startů	110,23 hod.
53,20	93	79,34 hod.
5.322	89	110,18 hod.
2.414		17,42
7411	85	128,35
9848	652	121,51
3814	588	118,40
6814	758	139,22
KML od 10.7.	456	86,31

Rovnoměrné využití letadel svedčí o tom,že letouny byly přistavovány do provozu odpovědně s cílem rovnoměrného využití až na letoun VT 16 který z počátku roku nebyl pro závady přistavován do provozu vůbec, a v polovině roku po přistání v Krkonoších byl poškozen.Byl proto v srpnu předán do GO a v současné době je připraven k převzetí v Brně.

Pilotní žáci dokázali svůj zájem a organizační schopnosti a za pomocí instruktorů s.Horáčka,Rumla,Tichého a Vršovského zejména v závěru sezony a tak řady našich pilotů rozmnožili s.Poskočil,Mervart,Matuška, Lachman,Kalhous,Bednář. Poněkud složitější ~~xxxxxx~~ situace byla při přípravě motorových pilotních žáků.Byly potíže s výpůjčováním cvičných letounů i s našim instruktorem,a zvládnutím teorie.Pětidenní zkoušky x znamenaly úskalí,na kterém naši žáci nesplnilix některé předměty. Termíny náhradních zkoušek znamenají,že nejméně do května 1970 budeme muset při zajišťování aerovleků v týdnu počítat se stávajícími piloty vlekaři.

Sportovní činnost plachtařů měla velmi dobrou úroveň.Noví sportovci, kteří byli přeškoleni na Šohaje se přičinili o to,aby na kontě Aeroklubu přibyli noví nositelé stíbrného ,,C". /Mercl,Vinopal, Svatoň,Hájek J.,Kryštof,Hájek V.,Horešovský,Bíbr./Nejúspěšnější sportovní výkon zaznamenal 10.8.1969 s.Horáček,svým přeletem na trati Podhořany - Brno - Roudnice - Karl.Vary v délce 421 km.

Od května 1969 byla maximální péče věnována zvyšování kvality pilotů všech stupňů.Zejména plnění úlohy PII7 a SII7.Během přezkušování zejména po události v dubnu byly v řadě případů zjištěny i zásadní nedostatky v pilotáži.Proto Aeroklub nešetřil na aerovlecích k jejich odstranění.Výsledek se dostavil v tom,že piloti tento prvek ovládají na výtečnou,až dobrou,a v současné době není na tomto úseku vážných nedostatků.

Málo pronikavé výsledky měl vírníkový odbor.Bezmotorový vírník nemá dosud odstraněny závady v rotorové hlavě a v našem klubu není oprávěný instruktor.Navíc přes všechno ubezpečování rady není odbor zařazen jako skupina při AČSR.

Stínem na úspěších ve sportovní činnosti roku 1969 je letecká katostrofa,jejíž příčiny je možno jednoznačně vyjádřit termínem ,,letecká a osobní nekázeň".

Jedna z podmínek rozvoje klubu a jeho sportovní činnosti je ve stavu členské základny:

stav členů létajících

stav členů nelétajících

parašutisté

Abychom umožnili zájemcům o sportovní létání vstup do našeho klubu, svolali jsme buď přímými pozvánkami nebo prostřednictvím krajského a okresního tisku 4.10.1969 besedu na našem letišti.Na této jsme přivítali 18 účastníků,které jsme stručně seznámili s historií našeho klubu a s podmínkami pro létající i nelétající členy.Zájem byl veliký,škoda jen že nezbyl čas na promítnutí připravených filmů a diapositivů.Po této schůzce byl dne 18.10.m.r.zahájen kurs základní letecké přípravy s 12 členy.Tato změna v organizaci základního školení nám umožní nejen lépe nové žáky pro praktické létání připravit,ale hlavně umožní plynulý přechod mezi teorií a praxí.Proto bude nutné i v letošním roce zahájit teoterické školení současně se začátkem nového školního roku.

V průběhu minulého roku se rada VAP několikrát zabývala aktivitou členů.U členů provozujících aktivní leteckou činnost není problémů. Složitější je záležitost t.zv. pilotů,udržujících si pilotní diplom.11 členům z této kategorie byl 16.6.m.r.zaslán osobní dopis s požadavkem o závazné vyjádření ke své další letecké existenci.Ve svém vyjádření většina z nich uvádí objektivní příčiny k dočasnému poklesu své aktivity. Rádi bychom pomohli při řešení jejich osobních problémů,aby se mohli co nejdříve věnovat své zálibě. Jejich stagnace i když přechodná vyvolává u ostatních řady dotazů a dokonce doměnky,zda nejde o chytristiku. Proto by měli nejlépe sami v diskusi vystoupit a pokud je to možné svěřit se se svými problémy.Několik členů napsalo v průběhu roku dopisy radě,které mimo jiné svědčí o jejich zájmu o další rozvoj klubu,ale také o důvěře ve zvolené funkcionáře.Rada vítá konstruktivní kritiku i připomínky a počítá s tím,že i v dalším období tomu tak se strany členů bude.

Dalším ze základních kamenů rozvoje a činnosti klubu je úsek hospodaření.Trvalým úsilím několika jednotlivců se dařilo zásobovat pokladnu klubu potřebným přísunem finančních prostředků.

Příjem klubu za rok 1969

vydání klubu

zůstatek k

Tato oblast,vzhledem k stále se měnícím podmínkám hospodaření musí být dnes řádně a zodpovědně prodiskutována a také přijaté závěry musí zabezpečit plynulou činnost klubu v průběhu celého roku 1970. Podle závěrů se bude řídit nejen hospodaření VAP,ale budou stanoveny i podmínky za kterých budeme v letošním roce létat.Hovořteproto a dávejte náměty,jak nejlépe získávat finanční prostředky a létat s co nejmenšími náklady.Snažte se bedlivě sledovat zprávu hospodáře a zejména návrh rozpočtu na rok 1970.

Rada VAP,která řídila činnost klubu se sešla na 34 svých schůzích a 4x sezvala členskou schůzi musela operativně řešit všechny nabíhající problémy,což se zhruba podařilo.Kladem schůzé rady byla pravidelná přítomnost některých členů,kteří nebyli zvoleni jako funkcionáři. Rovněž toto svědčí o jejich zájmu nejen o rozvoj klubu,ale i o snaze po klubovém životě.Méně radostná však je současná situace kdy se radě nedaří navrhnout funkcionáře pro nové období. Při dotazech a přesvědčování se našlo velmi málo obětavců,kteří by se chtěli obětovat pro celý kolektiv.Diskuse by proto měla navrhovat na volná místa v kandidátce členy schopné,ale hlavně zodpovědné.

Z dosavadních členů rady není navržena řada dlohholetých funkcionářů jako s. Jeník, Klínský, Tichý, Ruml atd. Tento názor rady pramení jednak z toho, že je skutečně nejvyšší čas uvolnit místo nástupu nové generace a dále že vedle funkcí v radě je potřeba vytvořit samostatnou skupinu pro zajišťování finančních prostředků. Rozhodnutí není tak jednoduché, protože je potřeba soustředit skupinů odborníků /techniků a ekonomů/ a posoudit co je pro klub nejvhodnější. Proto i diskuse, jak pomoci sestavit skupinu z řad členů, je dnešní den velmi cenná.

K nástinu programu rozvoje VAP v roce 1970 a v dalších letech je třeba si mimo jiné uvědomit, že jsme členy klubu proto, abychom byli co nejblíže našemu prostředí - vzduchu a abychom létali. Význam má ivliv klubového života na vývoj osobnosti každého z nás. Nejen ve využití volného času, ale i proto, abychom ~~xxxxxxxxxxx~~, žili důležitě klubově a tím se lépe poznávali. Takovéto kamarádské vztahy se musí projevit v tom, že si budeme více věřit, mít větší odpovědnost ke kolektivu, tím i nutný stupeň sebekázně což je u létání nutnost.

VAP má pro letošní rok všechny předpoklady a podmínky k rozvoji. Ale bez zájmu a pomoci celého kolektivu bude všechna snaha funkcionářů a instruktorů zbytečná. Proto každý člen musí musí mít za svou povinnost
- dávat svoje návrhy na řešení problémů, t. zn. pomoci je také řešit.
- společně dávat všechno úsilí k dobru a prospěchu klubu
- pomáhat zajišťovat finanční prostředky, ale také s nimi hospodárně nakládat/= snaha o co nejlacinější provoz, náklady na revise letadel, údržbu a ošetřování ostatní techniky a budova zařízení.

Předchozí hesla lze shrnout do několika námětů pro diskusi :

1. zamyslet se nad tím, zda členové chtějí na Podhořanech létat i v dalších letech.
2. Jestli vůbec a jak chtějí přispět svoji dobrovolností k úrovní výkonů v létání i ve výkonu funkcí v radě, ŘL, instruktor atd.

Závěrem děkuji všem členům Aeroklubu, kteří se zasloužili o plynulý letecký provoz, o zajišťování výdělečných akcí a za jejich zodpovědný přístup ke kolektivu klubu.

Podhořany 20. února 1970.

Výroční členské schůzi byl předložen návrh rozpočtu:

Východočeský aeroklub 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 1970.

1/ Všeobecně:

Návrh finančního plánu vychází ze zkušeností roku 1969, s přihlédnutím ke skutečnosti, že ve výrobní oblasti bude ustaveno výrobní zařízení VAPn - AEROKOV což se projeví především v oblasti příjmů.

2/ Plánované výdaje aeroklubu:

a/ Mzdy zaměstnanců.

Předpokládá se náčelník provozu a předseda v jedné osobě a technik - mechanik v jedné osobě. Tito funkcionáři postupně /alespoň 1/ budou převedeni do zaměstnání u ARČS.

Povedou veškerou dokumentaci výcviku, létání, techniky a PH, včetně řízení a provádění této činnosti. Dle pracovních smluv.

66.000,- Kčs

b/ Odměny aktivistickým pracovníkům ve funkcích a při mimořádných pracech. Čerpání určí rada aeroklubu.

12.000,- Kčs

c/ Náklady na resursy /nedělitelný fond/

25.000,- Kčs

d/ Bezmotorové létání /lana, podáčky, transporty, závody, provoz/

40.000,- Kčs

e/ Motorové létání /vleky, přelety, výcvik, opravy/

30.000,- Kčs

f/ Pohonné hmoty /nafta, APM, LPM, oleje, mazadla/

45.000,- Kčs

g/ Technické prostředky údržba /navijáky, vozidla/

15.000,- Kčs

h/ Administrativní náklady - propagace a pod.

4.000,- Kčs

ch/ Dokončení skladu LPH 4.000,- Kčs

i/ Dokončení ubytovny /nátěry, stěny, nábytek/ 4.000,- Kčs

j/ Výstavba umývárny a studeň 7.000,- Kčs

k/ Záchod a dřevník se skladem staveb. nářadí 12.000,- Kčs

l/ Oprava dřevěného hangáru a instalace dílny

	aeroklubu	10.000,- Kčs
m/	Nepředvídané	25.000,- Kčs
	C e l k e m :	299.000,- Kčs

3/ Plánované příjmy aeroklubu:

a/	Seno z letištní plochy	7.000,- Kčs
b/	Členské příspěvky 50 x 118,- Kčs	5.900,- Kčs
c/	Nelétající 20 x 12,-	240,- Kčs
d/	Převod k 1.1.1970	82.061,67
e/	Žáci 12 x 400,-	4.800,- Kčs
f/	Doprava a přílež.brigády	20.000,- Kčs
	C e l k e m :	120.001,67 Kčs

Vzniká rozdíl: 299.000,- Kčs
- 120.001,67 "
178.998,33 Kčs

Tato částka by měla být převedena koncem roku /nebo zálohově v průběhu roku/ na konto aeroklubu z konta AEROKOVU.

Ve skutečnosti bude tato částka částěčně zkreslená,protože během roku dojde k některým změnám které tuto částku ovlivní přesuny mezi kontem Aeroklubu a Aerokovu.Např.položka 2/a a 3/d.Celkově to však hospodaření neovlivní.
Velmi může tuto částku ovlivnit bod ,,F",x to jest vyřešení dopravy /ano,ne/ a potom aktivita členů a rady AE při zajišťování brigád.
Dále není zahrnuta finanční rezerva aeroklubu na rok 1971,která by měla činit minimálně 80.000,- Kčs a xxxx částka na eventuelní nákup letounu Z - 43 a L 13 J.
Tyto částky budou zahrnuty buď do rozpočtu AE nebo AEROKOVU.

4/ Stav financí k dnešnímu dni t.j.VČS.

Konto u STSP Pardubice	
Hotovost	
C e l k e m :	

Jak vidno, výše uvedený návrh rozpočtu zřejmě počítal na poslední chvíli ještě s nějakými změnami, protože koncové bilance v zobrazené kopii nejsou konečné cifry.

V průběhu VČS byla členská základna dále seznámena se statutem hospodářského zařízení AEROKOV:

5

S T A T U T

hospodářského zařízení Východočeského Aeroklubu Podhořany

A E R O K O V

I.

Úvodní ustanovení

V souladu s ustanovením § 26 Organizačního řádku Aeroklubu České socialistické republiky vydává se statut hospodářského zařízení Východočeského Aeroklubu Podhořany s názvem

A E R O K O V
hospodářské zařízení
Východočeského Aeroklubu Podhořany
se sídlem letiště Podhořany u Ronova n/D

II.

Předmět a rozsah činnosti

Hlavním předmětem činnosti hospodářského zařízení je zejména:

1) Údržba a opravy mechanismů souvisejících s leteckým provozem
2) Zámečnické výrobky a opravy strojů
3) zpracování umělých hmot
4) výroba nástrojů a vstřikovacích forem
5) provoz dřevozpracující
6) přidružená stavební výroba
7) provádění nákladní a osobní dopravy
8) obchodní činnost v tuzemsku i zahraničí

III.

Právní postavení

AEROKOV je samostatnou hospodářskou jednotkou s vlastní právní subjektivitou a plnou pravomocí řízení, pokud některá práva nejsou tímto statutem nebo jinými právními předpisy vyhrazena Východočeskému aeroklubu Podhořany nebo Aeroklubu České socialistické republiky.

Hospodaření se provádí dle finančního plánu, ve kterém mimo zákonem stanovených odvodů musí být zařízen zvláštní fond na krytí provozních nákladů VAP, a to vždy nejméně ve výši finančního rozpočtu pro příslušný hospodářský rok.

Z výsledků hospodaření budou kryty zejména tyto potřeby:

a) schodek mezi dotací a skutečnou potřebou provozních nákladů pro zabezpečení branných a sportovních úkolů AČSR a Východočeského aeroklubu Podhořany, a to odborů motorového, plachtařského, vírníkového a případně dalších vytvořených odborů

b) rozvíjení a upevňování materielní základny Aeroklubu ČSR a Východočeského aeroklubu Podhořany.

Pro zajišťování činnosti, jejíž rozsah stanoví kapitola II.tohoto statutu, byly hospodářskému zařízení AEROKOV svěřeny do správy Východočeským aeroklubem Podhořany základní prostředky,DKP,majetková správa a prostředky finanční nezbytné k jeho provozu. Přírůstek těchto prostředků vyplývající z výrobní činnosti nebo nabytý obchodní~~obchodní~~ činností se stává rovněž majetkem Východočeského aeroklubu Podhořany a je ve správě hospodářského zařízení Aerokov. Těmito prostředky může Aerokov disponovat pouze se souhlasem rady Východočeského aeroklubu Podhořany.

IV.

Postavení vedoucího

V čele hospodářského zařízení A E R O K O V je vedoucí, kterého jmenuje a odvolává rada Výhhodočeského aeroklubu Podhořany. Jmenování a odvolání musí být provedeno písemně.

Vedoucí organizuje a řídí Aerokov, odpovídá za jeho činnost a jedná jeho jménem pokud rozhodování v některých otázkách není vyhrazeno radě Východočeského aeroklubu Podhořany. Zřizuje podnikové útvary, potřebné provozy a současně stanoví rozsah jejich činnosti.

Navrhuje své zástupce, které schvaluje rada Východočeského aeroklubu Podhořany.

K platnosti písemného právního úkonu učiněného jménem Aerokov je třeba podpisu vedoucího nebo jeho zástupců.

Přijímá a jmenuje vedoucí pracovníky hospodářského zařízení Aerokov. Uděluje jim pravomoci, určuje jejich odpovědnost a kontroluje jejich činnost. Přijímá ostatní pracovníky na základě doporučení vedoucích provozů.

Vedoucí a jeho zástupci se zapisují jako statutární orgány do podnikového rejstříku.

V.

Vnitřní organizace, způsob řízení a odměňování

Vnitřní organizaci a způsob řízení stanoví organizační řád, který vydá vedoucí hospodářského zařízení A E R O K O V podle zásad daných tímto statutem.

Stálí a externí pracovníci budou odměňováni podle mzdových předpisů, platných pro příslušnou činnost a dané období.

Pracovníci hospodářského zařízení Aerokov budou odměňováni:

1) základní mzdou (hodinovou, úkolovou, akordní, měsíční, podílovou)
2) pohyblivou složkou mzdy (výkonnostní premie, odměny)
3) odměny za hospodářské výsledky a vypsané úkoly

Způsob odměňování formou pohyblivé složky mzdy a vypsaných úkolů stanoví premiový řád.

Odměny za hospodářské výsledky budou vypláceny výhradně po ukončení hospodářského období. Rada Východočeského aeroklubu Podhořany stanoví výši finančních prostředků, které budou k disposici v průběhu hospodářského období vedoucímu hospodářského zařízení Aerokov pro použití na odměny dle jeho uvážení.

Rada Východočeského aeroklubu Podhořany schvaluje koncepci rozvoje, zásady hospodaření, plán a účetní uzávěrku roku, rozdělení zisku a provádí svými orgány kontrolu hospodaření. Schvaluje též podíl vedoucího na dosažených hospodářských výsledcích.

VI.

Hospodaření

Aerokov je samostatnou hospodářskou jednotkou, která je zapojena na rozpočet Východočeského aeroklubu Podhořany dle ustanovení kapitoly III.

Vzájemné služby, práce a dodávky mezi hospodářským zařízením Aerokov a Východočeským aeroklubem Podhořany se zásadně fakturují.

O hospodářských operacích vede Aerokov řádné účetnictví podle účtové osnovy platné pro hospodářské organizace. Účtový rozvrh a způsob vedení účetní evidence schvaluje rada Východočeského aeroklubu Podhořany.

Aerokov si vytváří z prostředků získaných vlastní činností tyto hlavní fondy:

1) fond obnovy
2) fond reserv
3) fond odměn
4) fond provozní činnosti VAP
5) fond výstavby

Výše tvorby fondů bude stanovena minimálními hranicemi vyplývajícími ze zákonných ustanovení, vztahujících se na tato hospodářská zařízení, přičemž rada Východočeského aeroklubu Podhořany svým usnesením může tuto tvorbu zvýšit. Tato zvýšená tvorba v případě potřeby může být v souladu s předpisy převáděna mezi jednotlivými fondy.

VII.

Závěrečné ustanovení

Změny a doplňky vydává vedoucí hospodářského zařízení Aerokov po schválení radou Východočeského aeroklubu Podhořany a předsednictvem Aeroklubu České socialistické republiky. Tento statut nabývá platnosti dnem jeho schválení předsednictvem Aeroklubu České socialistické republiky.

Jako hospodářské zařízení vzniká Aerokov zápisem do podnikového rejstříku.

Svaz pro spolupráci s armádou
AEROKLUB PODHOŘANY
kraj východočeský

Vršovský v.r. Klínský Vl. v.r. Jeník v.r.

....

rada Východočeského aeroklubu Podhořany vedoucí Aerokov

podpis nečitelný
.....
předseda Aeroklubu ČSR

Aeroklub České socialistické republiky
Praha
ústřední výbor

Za správnost opisu:

14.února 1970.

VČS volí Radu AK v tomto složení:
předseda Rady AK - Jeník Jaromír (současně i jako vedoucí motorového odboru), náčelník provozu - Vršovský Eduard, hospodář - Nohel Zdeněk, technik - Horáček Stanislav, propagace - Keprt Milan, vedoucí plachtařského odboru - Mercl Jaroslav, vedoucí

vírníkového odboru - Beneš Petr, výstavba - Horešovský Václav, správce materiálu - Krištof Josef, zástupce pro styk s OV Svazarmu - Kudláček Josef.

Revizní komise byla zvolena ve složení: Oliva Jiří, Svatoň Josef, Hájek Vladimír.

1.březen 1970

První zasedání nově zvolené Rady AK zprvu nenaznačovalo, že by mělo vybočit z „vyjetých kolejí“. Prvním projednaným bodem byly záležitosti týkající se potvrzení zaměstnaneckých pozic placených aeroklubem (Vršovský - náčelník, Horáček - technik) a převedení dosavadních zaměstnanců hospodářského zařízení (Hamsová, Málková, Mervard, Ruml, Truhlář, Urbánek) pod nově vzniklý ekonomický subjekt AEROKOV, v jehož čele stanul na třetinový pracovní úvazek Jeník.

AEROKOVu byl schválen výrobní plán a s ním úzce související obnova a rozšíření strojního parku, stejně tak zaměstnanecká politika, kdy s rozšiřující se výrobou vyvstala potřeba náboru nových pracovních sil.

V této souvislosti Jeník Radě AK sdělil, že se hodlá maximálně věnovat činnosti AEROKOVu a z důvodů osobní vytíženosti *(pozn.aut.: v zaměstnání vykonával odpovědnou funkci technického náměstka ředitele Kovopodniku Pardubice a navíc byl nominován do rekonstruovaného předsednictva Východočeského krajského Aeroklubu, jehož se záhy stal místopředsedou, později i předsedou)* rezignuje na funkci předsedy Rady AK, do které byl jen před několika málo dny zvolen.

Jeníkovou rezignací byla Rada AK poněkud zaskočena, ale přijala ji. Místo něj, se slovy „co bych pro aeroklub neudělal“, se Vršovský sám nabídl k výkonu funkce předsedy a zmatená Rada AK ho do této funkce kooptovala.

Zároveň Rada AK kooptovala i Moravcovou do nově ustavené funkce matrikáře.

V dalším průběhu schůze Rady AK však vyplynul velmi nepříjemný fakt. Uskutečněná kontrola provedená finančním odborem ONV Chrudim odhalila, že aeroklub od roku 1965 neplatil povinnou daň z motorových vozidel!

(Ze vzpomínek Vladimíra Klínského)

„Já v té době už členem Rady AK nebyl, ale tohoto jednání jsem se zúčastnil, protože jsem při této příležitosti předával Nohelovi agendu hospodáře.

Po sdělení maléru se zákonným pojištěním (bylo to i s pokutou řádově deset tisíc Kčs) se schůze poněkud zvrhla v hádanici, kdo je za škodu odpovědný. I když původce byl zřejmý, Vršovský se snažil svalit vinu na mě jakožto končícího hospodáře. Jeho lži jsem však hravě vyvrátil, protože v rozhodné době jsem funkci hospodáře nevykonával. Nota bene, Vršovskému jsem nahlas připomněl, že o podobné úkony se vždy staral on sám z titulu funkce náčelníka provozu.

Ze strany Vršovského to byl z mého pohledu dost podlý atak a lhal bych, kdybych uvedl, že se mě to nedotklo. Naopak, byla to ta poslední kapka, kterou přetekl můj pohár trpělivosti a tolerance. Naše dávné přátelství, které bylo datováno vznikem poválečného aeroklubu v Pardubicích, tak definitivně vzalo za své.

Netrvalo dlouho a důsledky jsem pocítil na vlastní kůži. Ale to už je jiné vyprávění!“

12.březen 1970

Rada AK se schází k další schůzi a zdá se, že se situace po poněkud vzrušenější premiéře konsoliduje. Vršovský radu informuje, že se mu jednáním na ONV Chrudim podařilo dojednat prominutí pokuty, a že aeroklub zaplatí pouze neuhrazené položky zákonného pojištění za vozidla a traktor.

A aby dokázal, jakým přínosem pro aeroklub nyní ve funkci náčelníka a současně předsedy Rady AK je, sděluje Radě AK, že počínaje 1.3.1970 se jako náčelník provozu opět

stal zaměstnancem Svazarmu, tentokrát prostřednictvím OLS Hořice a předkládá Radě AK svou novou pracovní smlouvu uzavřenou s OLS Hořice platnou od 1.3.1970, kdy jako náčelník provozu letiště Podhořany bude pobírat měsíčně 2.000,- Kčs základního platu + 360,- Kčs měsíční letecký příplatek + denní 20,- Kčs L-normu. Tím přestává být k 28.2.1970 zaměstnancem aeroklubu, čímž, jak neopomněl zdůraznit, sníží aeroklubu mzdové náklady.

Nikdy a nikdo se nedověděl, jakým trikem se toto Vršovskému povedlo, protože místa placených náčelníků byla výsadou pouze tzv. „střediskových“ letišť!

Rada rozhodla o výši členského příspěvku na rok 1970, který pro piloty byl ve výši 100,- Kčs a pro žáky základního výcviku ve výši 400,- Kčs.

Radou AK je přijato organizační zabezpečení „Poháru Železných hor 1970“ plánovaného v termínu 25.7. - 9.8.1970.

Nastala však poněkud raritní situace, jak oficiálně tento sportovní podnik pojmenovat. V roce 1957 byla totiž aeroklubem pro své vlastní členy uspořádána tzv. „vnitřní“ soutěž - „Memoriál ing.Šlechty o pohár Železných hor“. Vítězem této soutěže, která nebyla jen o létání (*viz Kapitola 1957*), se tehdy stal J.Miřejovský. I ten však zahynul leteckou smrtí, a to v roce 1961. Proto plachtařské závody v roce 1968, vyhlášené tentokrát jako otevřená soutěž pro všechny aerokluby ČSSR, pořádané na Novém Dvoře nesly název: „Memoriál Ing.Šlechty a J.Miřejovského o pohár Železných hor“. A protože při těchto závodech tragicky zahynul P.Aubrecht a v r.1969 při letecké nehodě o život přišli další dva členové aeroklubu (V.Špryňar a P.Rieger), bylo všem zcela jasné, že závody asi nemohou být nazvány „Memoriál Ing.Šlechty, J.Miřejovského, P.Aubrechta, P.Riegra a V.Špryňara o pohár Železných hor“. Těch mrtvých v názvu by bylo prostě moc!

Tak vznikl oficiální prostý název: „Pohár Železných hor“ (zkráceně PŽH) jako III.ročník.

14.duben 1970

Od počátku dubna začala probíhat rozhodující fáze ve výměně stranických legitimací KSČ. Výsledky byly obsaženy v dokumentu „Závěry předsednictva ÚV KSČ ze dne 14.dubna 1970“, v němž byl vyhlášen mimořádný stav, něco jako stanné právo ve straně.

V závěrech byla také zmíněna myšlenka, že opozice měla největší vliv ve školství, kultuře a hospodářských orgánech, přičemž první dvě zmíněné oblasti jsou velmi kritické.

Základní organizace KSČ mohly provádět pohovory samy a výsledky schvalovala členská schůze. Ve stranických organizacích realizovaly pohovory komise OV KSČ.

Další pohovory byly ovlivněny rozhodnutím ÚV KSČ, který od krajských výborů požadoval zprávy o průběhu a odpovědi na tři základní otázky:

- zda se podaří zajistit dělnický charakter strany
- zda strana bude důkladně očištěna
- jakou taktiku pravicové síly používají při pohovorech

17.duben 1970

Konečně nastal kýžený okamžik - první letový den! Pravda, ten den proběhla pouze imatrikulace bezmotorových letadel VT-125 OK-0744, L-13 OK-3814, VT-425 OK-5320, VT-425 OK-5322, L-13 OK-6814, VT-116 OK-7411, L-13 OK-9848, (VT-16 OK-2414 se v tu dobu nacházel v opravě, protože vloni v srpnu jej při přistání do terénu v Podkrkonoší pochroumal Mercl).

„Luňák“ VT-7 OK-0816 již imatrikulován nebyl, skončila mu životnost. Byl v hangáru zavěšen „na hambalka“, kde setrval drahná léta.

Dobrou zprávou pro aeroklub bylo, že k výcvikové činnosti odboru bezmotorového létání byla opět přidělena vlečná „dvěstěpětka“ OK-KML. O tu se však aeroklub musel i nadále dělit s aerokluby Polička, Skuteč a Chotěboř.

Praktický výcvik byl tedy zahájen a hned oba následující dny (18. a 19.4.1970) byly věnovány přezkušovacím letům na navijáku i v aerovleku. S aerovleky významně vypomohli i piloti Vojenského AK Čáslav Gaál a Bažata s vlečnou C-205 s vojenským označením 0119.

V očekávání startu Vladimír Klínský (v kabině), asistuje Jiří Oliva; Nový Dvůr, duben 1970

21.duben 1970

V informačním zpravodaji Aeroklubu ČSR **AK 4/70** se objevuje krátká noticka:

„Založen „AEROKOV – zařízení Aeroklubu Podhořany provádí údržbu a opravy leteckých mechanismů, zámečnickou výrobu, zpracování umělých hmot, výrobu nástrojů, dřevozpracující provoz, přidruženou stavební výrobu atd."

25.dubna 1970

V tento den se na letišti v Novém Dvoře koná členská schůze.

Krom obvyklých připomínek a pokynů provázejících začínající sezónu je členská základna seznámena s plněním organizačního zabezpečení III.ročníku PŽH a funkčním schématem technicko-hospodářských pracovníků HZ AEROKOV včetně jejich platového zařazení:
ředitel - Jeník Jaromír; 1/3 úvazek, tarifní plat 1.105,- Kčs/měs.
zástupce ředitele - Minařík Josef; 1/3 úvazek, tarifní plat 1.001,- Kčs/měs.
ved. technické přípravy výroby – Švabenský Viktor; 1/3 úvazek, tarifní plat 910,- Kčs/měs.
ved. zásobování a odbytu: Vršovský Eduard; 1/3 úvazek, tarifní plat 744,- Kčs/měs.
samostatný referent - Hamsová Miloslava; 1/1 úvazek, tarifní plat 2040,- Kčs/měs.

Výrobu již tvoří 10 dělnických pracovních pozic v úkolové mzdě.

1.květen 1970

AČSSR vydává „Směrnice pro plachtařský výcvik a provoz V-PL-1“, které ruší předchozí z r.1965,1966, 1967 a 1968.

V platnost tak vstoupila i nová osnova výcviku:

Elementární výcvik plachtaře

Úloha I

1/ seznamovací let	1 let
2/ přímočarý let	8 letů
3/ zatáčky do 30 °	8 letů

Úloha II

1/ nácvik startu navijákem, okruhu, přistání	36 letů /7-36 let se zakrytýmipřístroji/
2/ nácvik zákroku při přerušení tahu	3 lety
3/ nácvik oprav vadných přistání	6 letů

Úloha III

1/ nácvik skluzů, pádů a str. zatáč.	1 let
2/ nácvik vývrtek	1 let
3/ opakovací lety po okruhu	6 letů

Úloha IV

1/ přezkoušecí lety	2 lety
2/ přezkušovací lety mezi samostatnými lety	4 lety
samostatné lety po okruhu	36 letů / každý 8. let přezkoušecí/

Úloha V

1/ nácvik aerovleků, sestupů, skluzů, pádů, vývrtek, OZ	3 lety
2/ přezkušovací let	1 let
3/ samostatný aerovlek	4 lety
4/ závěrečný přezk. let	1 let

Pokračovací výcvik plachtaře

Úloha P I

1/ nácvik přistání v terénu
2/ vyhledávání a ustřeďování do stoupavých proudů
3/ termický let 3 hodiny
4/ navigační přelet 50 km
5/ cílový přelet 50 km nebo △ 50 km
S/ svah
V/ vlna
6/ lety na podmínky D 1, D 2

1/ okruhy
2/ okruh se zakrytými přístroji
3/ řešení mimořádných případů
4/ nácvik přistání se stranovým větrem
5/ přistání s větrem v zádech
6/ skluzy do 25 m
7/ nácvik vývrtek a pádů
8/ nácvik přistání v terénu

Sportovní výcvik plachtaře

Úloha S I

1/ cílový přelet 100 km
2/ trojúhelník 100 km
3/ návrat 100 km
4/ cíl, návrat, trojúhelník 200 km
5/ cíl, návrat, trojúhelník 300 km
6/ plnění diamantových podmínek
1-2-3/ rekordní lety

Úloha S II

1/ let po okruhu
2/ zakryté přístroje
3/ řešení mimořádných případů
4/ stranový vítr
5/ vítr v zádech
6/ skluzy
7/ vývrtky , pády
8/ přistání v terénu
9/ termický let 1 hod.

Současně s vydáním nové směrnice byly pro jednotlivé aerokluby sportovní komisí AČSR vypracovány závazné seznamy tratí pro plachtařké přelety. Ten pro podhořanské piloty vypadal takto:

Letiště P O D H O Ř A N Y – seznam přemořených plachtařských tratí.

1.	50 km	→	PH – Jaroměř = 53,2	= 53 km
2.	50 km	→	PH – Jičín = 57,8	= 57 km
3.	50 km	→	PH – Poličká = 56,4	= 56 km
4.	100 km	→	PH – Olomouc = 127,8	= 127 km
5.	100 km	→	PH – Medlánky = 105,6	= 105 km
6.	100 km	→	PH – Liberec = 103,0	= 103 km
7.	100 km	→	PH – Šumperk	= 105 km
8.	100 km	△	PH–43,2–Přibyslav–34,6–Skuteč–34, 8–PH = 112,6	= 112 km
9.	100 km	△	PH – Skuteč – Chotěboř – PH	= 101 km
10.	100 km	→ ←	PH – Jaroměř – PH	= 106 km
11.	100 km	→ ←	PH – Jičín – PH = 115,6	= 115 km
12.	100 km	→ ←	PH – Poličká – PH = 112,8	= 112 km
13.	200 km	→ ←	PH – Olomouc – PH = 255,6	= 255 km
14.	200 km	→ ←	PH – Medlánky – PH = 211,2	= 211 km
15.	200 km	→ ←	PH – Liberec – PH = 206,0	= 206 km
16.	200 km	△	PH–78,0–Vrchlabí–58,4– Mladá Boleslav–70–PH	= 206 km
17.	200 km	△	PH–83,2,–Mor.Třebová–61,6– Křižanov–72,8–PH	= 217 km
18.	300 km	→	PH – Ošová = 311,5	= 311 km
19.	300 km	→	PH – 217 – Trenčín – 102,0 – Nové Zámky	= 319 km
20.	300 km	→ ←	PH – Kroměříž – Podhořany	= 310 km
21.	300 km	→ ←	PH – Kyjov – PH	= 314 km
22.	300 km	△	PH – Šumperk–Brno–Podhořany	= 302 km
23.	500 km	→ lom.	PH – Nitra (266,5) – 240,5 – Košice = 507	= 507 km
24.	500 km	→ ←	PH – Partyzánské – PH	= 507 km
25.	500 km	→ ←	PH – Nitra – PH	= 533 km

V důsledku pak platilo, že z Nového Dvora nebylo přípustné letět jinou trať než z těchto uvedených, protože stejné seznamy obdržela i vojenská stanoviště řízení letového provozu.

6.květen 1970

Počátkem května 1970 sovětská stranická a vládní delegace v čele s L.I.Brežněvem a A.N.Kosyginem navštívila ČSSR a 6. května 1970 byla podepsána na příštích 20 let "Smlouva o přátelství, spolupráci a vzájemné pomoci mezi ČSSR a SSSR".

Tento akt znamenal praktické uznání vazalské závislosti na Sovětském svazu, neboť dokument obsahoval rovněž tajný dodatek o výsadách sovětského vojenského kontingentu na našem území. *(https://www.totalita.cz)*

7.květen 1970

V archivu aeroklubu se dochoval následující dokument:

Zápis o reklamaci leteckého benzinu

Přítomni: za Aeroklub Podhořany s. Horáček Stanislav
za n.p. Benzina Hradec Králové s. Hlušička Antonín

Dne 12.12.1969 byly plněny podzemní benzinové nádrže leteckým benzinem 72 okt. na letišti Podhořany cisternovým vozem n.p. Benzina z Jaroměře. Letecký benzin byl čerpán do tří nádrží. Do dvou nádrží bylo načerpáno po 5 tis. l leteckého benzinu, do třetí zbytek, t.j. 1250,- l. Ve třetí nádrži bylo před plněním 1.186 l, po naplnění 2.426,- l leteckého benzinu. Před napuštěním do cisteren nebyla provedena kontrola cisteren /podzemní nádrže/ ani kontrola benzinu. Při čerpání leteckého benzinu z podzemních nádrží dne 16.4.1970 byla zjištěna v leteckém benzinu voda. Cisterny byly instalovány a dokončeny zaměstnancem Benziny s. Pejchou dne 15.10.1969.

Při návštěvě zaměstnance Benziny dne 7.5.1970 nebyla zjištěna žádná voda v šachtách cisteren. Jelikož se na letišti nenachází vhodné čerpadlo, kterým by bylo možné vodu odsát z podzemních nádrží do sudů, žádají na letišti, aby byla voda odsáta n.p. Benzina. Voda má být odsáta do sudů a rozdíl nahrazen benzinem. Na letišti předpokládají, že se jedná asi o tisíc l vody. Tato práce má být provedena v nejkratším termínu, aby mohl být na letišti zahájen provoz.

Při návštěvě dne 7.5.1970 byl odebírán benzin jednotlivě ze tří nádrží a nebyla zjištěna voda.

Podhořany dne 7.5.1970

Ačkoliv ze zápisu jednoznačně vyplývá, že provedenou kontrolou vzorků odběru benzínu ze všech tří nádrží dne 7.5.1970 nebyla na místě prokázána přítomnost vody v okolí nádrží ani v palivu, n.p.Benzina vyhověl reklamaci a veškeré palivo (i s údajným obsahem vody) následně odsál a nahradil jej. (Pozdější rozbor odsátého leteckého benzínu z nádrží na letišti v laboratořích n.p. Benziny“ přítomnost nadlimitního množství vody rovněž neprokázal!)

Odsátím paliva se však zjistilo, že aeroklubu poněkud „nesedí“ evidence výdeje. Z původního závozu uskutečněného 12.12.1969, kdy bylo do letištních nádrží (které měly údajně obsahovat 1.186 lt nevyčerpaného paliva), natankováno celkem 11.250 lt paliva, tudíž celková zásoba paliva ve všech třech nádržích měla být 12.436 lt. V rámci reklamace však bylo z nádrží vyčerpáno pouhých 11.456 lt údajně kontaminovaného paliva! Rozdíl tudíž činil 980 lt.

Pravda, v nádržích zůstal nevyčerpatelný zbytek (pozdější praxe pak potvrdila, že byl v každé nádrži ve výši cca 20 lt), nicméně účetně tedy chybělo minimálně 900 lt benzínu.

Nikdo ale nic neřešil, nešetřilo se ani proč a jakým způsobem 16.4.1970 byla náčelníkem v palivu zjištěna voda. Ztráta se prostě fiktivně rozepsala na provoz navijáku a automobilní techniky. Hotovo, tečka!

Od 9.května se prakticky létalo denně, navijáky i aerovleky. S aerovleky hodně vypomáhali vojenští piloti z Čáslavi Gaál a Bažata se Z-226T 0119, protože „domácí“ vlečná OK-KML často plnila úkoly na dalších letištích.

Instruktorská činnost, zejména v základním výcviku, zcela přešla na bedra instruktorů Vladimíra Hájka a Jaroslava Mercla, kterým se snažil vypomáhat „hostující“ Ferda Kareš. Dříve hodně vytížený instruktor Stanislav Horáček se v onu dobu podroboval náročnému výcviku pilota vrtulníku a navíc, byť jako zaměstnanec aeroklubu, byl pověřován nejrůznějšími úkoly v rámci HZ AEROKOV. Náčelník Eduard Vršovský se věnoval pouze kontrolní činnosti a přezkušovacím letům, ostatní instruktoři se praktickému výcviku věnovali nesystémově a sporadicky, a to z důvodů vlastního sportovního létání (Ruml) či s důvodů osobních (Klínský, Tichý).

17.květen 1970

Z revize se do provozu vrací VT-16 „Orlík“ OK-2414 ve zcela novém líbivém hávu.

VT-16 OK-2414, v pozadí VT-116 OK-7411 a L-13 OK-9848; Nový Dvůr, květen 1970

Týž den si motoroví piloti měli zalétat na L-40 „MetaSokol“ OK-NPV, ale hned po příletu na letiště začalo zlobit zapalování, tak ten den nebylo z poletování nic.

„Stávkující“ L-40 „Meta Sokol“ OK-NPV; Nový Dvůr, květen 1970

Květnové počasí s sebou přineslo několik dní, kdy i dispečerská situace dovolila plachtařům sportovní výkony, ale většina přeletů skončila v polích anebo na cizích letištích. Splněné disciplíny se daly spočítat na prstech jedné ruky s amputovanými dvěma prsty a jejich hodnota byla nevalná.

V měsíci květnu bylo uskutečněno 15 letových dní.

Obdobná situace se opakovala i v měsíci červnu, i když v tomto období bylo zaznamenáno 23 letových dní. Počet dnů s provozem působí impozantně, ale nutno poznamenat, že mnoho dní bylo dispečersky omezeno pouze na provoz nad letištěm do výšky 300 m AGL.

14.červen 1970

Nastal jeden z mála dnů, kdy byl dispečerskou službou povolen trojúhelník Podhořany - Skuteč - Přibyslav - Podhořany (podle „nových not“ přeměřený oficiálně na 112,6 km). Počasí sice nebylo ideální, ale za pokus to stálo.

(Ze vzpomínek Ladislava Čermáka)

„Byl to takový, dalo by se říci, divný den. Ještě ráno elementárka začala létat na navijáku ve směru 06, ale vítr, byť ne silný - spíš takový vánek to byl - se během tří hodin o 180° otočil, a tak se začalo létat na dráze 24. Slunce sice svítilo chvílemi pěkně, ale v horních patrech oblačnosti táhla poměrně vertikálně silná vrstevnatá oblaka, jež sluneční svit podstatně tlumila. Když však měl sluneční kotouč mezi mraky možnost svými paprsky ohřát zemský povrch, nad Železnými horami počaly vyskakovat chmurky jak kopretiny na louce.

Byl volný Blaník OK-9848 a já si ho předletovou prohlídkou začal chystat ke svému prvnímu letošnímu přeletu. V jeho útrobách našlo své místo tikající ´načouzené báro´, mapa s navigačním štítkem a tužkou, nezbytné nářadí, kotvy i moje přeletová aktovka s termoskou čaje, dva krajíce chleba s turistickým salámem a letitá tatranka zakoupená včera u pana France v hospodě. K pilotním dokladům jsem zastrčil rozkaz k letu a s pomocí tří žáků základního výcviku jsem se jal tlačit Blaníka na start.

Mezitím již ´Mistr´ vlekal Šohaje s Petrem Benešem, se kterým jsem byl domluven na spolupráci při přeletu. Jenže ouha! Jeden z žáků říká: ´Pane Čouda, ta ostruha je nějaká divná!´ A taky, že jo. Gumový blok ostruhy byl prasklý. A já si toho při ´předletovce´ nevšiml! V duchu jsem si za to na sebe zanadával.

´Tak, a je po přeletu´, říkám nahlas. S pomocí žáků jsem pod ocas Blaníka podstrčil kozu a začal ostruhu demontovat.

´Mistr´, který vytáhl Petra k oblačným výšinám, přistál, a když uviděl, že se pachtím s něčím ještě u hangáru, zaroloval s vlečnou blíž, odsunul kabinu a huláká na mě: ´Čoudo, dělej! Je to tam!´ Odpovídám: ´Nemůžu, je tady prdlá ostruha!´ ´Vykašli se na to, vem si éro od elementárky. Voni to opravěj!´, vece ´Mistr´. Slovo ´Mistrovo´, slovo Boží!

Kluci z ´elementárky´ byli kolegiální a vstřícní. Dali mi Blaníka OK-6814 a pomohli mi fofrem přestěhovat věci z ´devadesátosmičky´.

Sotva jsem se usadil a zapnul pásy, přifrčel před čumák Blaníka ´Mistr´ s dvěstěpětkou a už jsme si to hasili vzhůru do modrého azuru. No, ono to až takové ´azúro´ nebylo, ale i ve vleku bylo cítit, že nás stoupáky zespoda docela pěkně dloubou.

Vypínal jsem v šesti stovkách a očima začal pátrat po Benešovi. Doufal jsem, že jeho ´žlutého ptáka´ někde zahlédnu, ale kde mu už asi byl konec? Vyklesal jsem asi padesát metrů, abych na ´báru udělal zoubek´ a soustředil jsem se na kroužení ve stoupavém proudu s myšlenkou, že zase budu na přeletu sám.

Stoupák nebyl nic moc. Ručička vária se třepala kolem jedničky, což znamenalo, že za jednu minutu jsem získal jen nějakých 60 metrů výšky. Vykroužit ve stoupáku do jedenácti stovek trvalo aspoň deset minut. Mírný větřík mě mezitím trochu snesl východně, ale

pomyslnou startovní čáru nad letištěm jsem protnul přesně v tisíci metrech. Tak ještě zaznamenat výšku a čas odletu, a už mířím směr Skuteč!

Točím nad prachovickou cementárnou. Je to opět jenom metr nahoru, sice funguje na celé kolo, ale zase jenom do jedenácti stovek. Pak to kolem křídel zabublá a variometr začne ukazovat dolů. Pryč od toho, jedeme dál! V dáli na mě z lesa jako vztyčený prst vykukuje práčovská věž, navigace je jednoduchá. Však jsem tudy už letěl mnohokrát.

Občasným zakroužením ve stoupavých proudech stále udržuji výšku tisíc metrů QFE Podhořany. Výš to nejde, ale to nevadí, už vidím skutečské letiště. Zaznamenám čas, výšku a vyložené písmeno a otočím Blaníka do nového kursu 212°, rovnou na Přibyslav.

Směrem k Hlinsku je však zemský povrch poněkud zastíněný, takže sázím na jeho oblet jižněji a východněji, přes kopečky u Herálce. Tam sluneční paprsky na zem nerušeně dopadají, a je tam tudíž větší předpoklad vzniku stoupavých proudů.

Jenže člověk míní a Příroda mění! I když jsem u Skutče opět něco přitočil, směrem na Kameničky nepotkám jediný stoupák a začínám být mírně nervózní. Na výškoměru mám sice sedm set metrů, ale terén je v těchto místech o dvě stě metrů výš než dráha v Novém Dvoře. Pustit se dál nad lesy by byl s takovou psí výškou příliš velký risk! Tak v širokých kruzích létám kolem Kameniček a doufám, že ´nulka´, která mě dosud drží, dostane rozum a já začnu stoupat. Držím se pravidla: toč na místě, stoupák se dostaví!

Nedostavil se a ani na dokluz zpět do Skutče to už nedávalo. Ještě se stačím přesunout v naději na úspěch blíže k městečku Svratka, které je slunečním jasem zalito přímo ukázkově, ale to nic nemění na skutečnosti, že výšky už mám ´za korunu padesát´ a nezbývá nic jiného, než se poohlédnout po nějakém šikovném poli či louce.

To, co hledám, nalézám poblíž silničky z Chlumětína do Svratky. Krásná, asi 600m dlouhá a 100m široká posekaná louka na východní straně roubená remízkem huňatých keříků přímo láká. Udělám nad ní skoro předpisovou výhledovou zatáčku, při níž zahlédnu mezi zelení terčíky obličejů ležící milenecké dvojice zaujímající pozici písmena K, která zřejmě s jistou nelibostí sleduje mé počínání.

Louka nevypadá, že by skrývala nějaké nebezpečí v podobě zapomenutého zemědělského nářadí, a už tahám vztlakové klapky, brzdy, podrovnávám a sedím.

Ladislav „Čouda“ Čermák v L-13 „Blaník“, Nový Dvůr, červen 1970

Otvírám kabinu a uši přivyklé svistu proudícího vzduchu kolem křídel vnímají to téměř posvátné ticho všude kolem, rušené jen zpěvem skřivánků. Čerstvě posečená tráva opojně voní! Poesie! To ticho je mi však něčím podezřelé. Něco mi v něm chybí.

No jasně, neslyším tikot hodinového strojku barografu! ´Asi se zastavil´, přemítám polohlasně sám pro sebe a šátrám rukou v úkrytu nad zadní sedačkou. ´Báro´ tam není! Poněkud zkoprním a mozek mi šrotuje absurdními myšlenkami. Jak je možné přístroj cestou ztratit? Ztratit za letu barograf! Kdo to kdy slyšel? To zas bude ´Mistr´ nadávat! Vždyť jsem ´báro´ ale do éra vlastnoručně na letišti dával a dostatečně připoutal dvěma padákovýma gumičkama!!!

Posléze mi dochází, že tak to sice bylo, ale v předstartovním zmatku, kdy jsem měnil éra, zůstal barograf v původním kluzáku. V tom kvaltu jsem si po něm ani nevzdychl!

No, nic. Tak moc se nestalo. Sedím v poli po ulétnutých asi 43 km, ale kdybych třeba měl za sebou takovou ´třístovku´, tak to už by mě určitě bylo líto. Jdu shánět telefon, abych se mohl ozvat na letiště.

Nedaleko kolem mě míří k silnici i otrávení milenci, kterým jsem evidentně přerušil techtle-mechtle. Je mi s podivem, že jsou na sex v přírodě až moc honosně oděni. Kluk má na sobě bílou košili a kvádro, bílé šaty děvčete až příliš připomínají slavnostní háv nevěsty. Asi jiný kraj, jiný mrav, a tak se jich bezelstně ptám na nejbližší telefonní přístroj. ´Jo, milej pane, to musíte až do města. Dneska je neděle, to na MNV nebo na poště nikdo není, ale jestli bude telefon fungovat, tak v hospodě se určitě obejdete. Dneska nebudete první.´

Tak jo. Jdu hledat hospodu a nedumám o tom, v čem dnes první nebudu. Restauraci zdaleka nejde minout, je tam patřičně veselo. Asi nějaká svatba, ale telefon funguje. Na druhé straně zvedá sluchátko sám ´Mistr´. ´U Svratky, říkáš? Hele, bylo by to pole na Brigadýra?´ Říkám, že ano. ´Tak čekej!´ Cvak. Sluchátko oněmělo.

Vracím se zpátky, kolem Blaníka už okouní pár kluků. S jejich pomocí tlačím kluzák na začátek louky a odpovídám na nejrůznější všetečné otázky. Pochopitelně i na tu, zda-li mi také došel vítr.

A čas běží. Chleba se salámem jsem spolykal cestou do hospody, teď tady chroupám stoletou tatranku, zalévám ji vychládajícím čajem a přemýšlím, co svatebčané v hospodě asi tak měli k obědu nebo budou mít k večeři.

Slunce na své každodenní pouti značně pokročilo k západu, omladina dávno odešla, stíny se prodloužily a já tu stále sedím v trávě pod křídlem. A pak zaslechnu charakteristický zvuk motoru Praga Doris a už je vidět Brigadýra OK-MTG jak, žádný okruh nebo obhlídka terénu, rovnou z přímého letu nasazuje na přistání. Najel před čumák, pilot ani motor nevypnul, jen pootevřel dveře a vyhodil na trávu lano. Posunky mi naznačuje, abych se zapnul, spěcháme, spěcháme! Ani jsem nepoznal, kdo to je.

Startuji s křídlem na zemi, není tu už nikoho, kdo by mi ho podržel. V pohodě odstartujeme a letíme. ´Brigouš´ však míří ke Skutči, ale já chci do Podhořan! Rádia nemaje se mu pokouším tahat za ocas a nasměrovat ho do správného kursu. Ale kdepak s tímhle na Brigadýra! Ve dvou stech metrech mi nad Skutčí zamával. Vypínám a dělám rozpočet na skutečské letiště, zatím co ´brigouš´ přízemním letem mizí někam na sever.

Po přistání s obdivem vyprávím místním kolegům, s jakou bravurou pro mě pilot Brigadýra přiletěl. ´To nic, na tý louce u Svratky jsi byl dneska čtvrtý, tak to měl Božek v paži! ´, odpovídají mi se smíchem skutečští. Pomyslím na ty milence ve křoví a skoro je polituji, protože při takovém provozu si té lásky asi moc neužili.

Trochu škodolibě mi skutečáci ještě sdělují, že jinak mám docela smůlu, protože je dispečerský zákaz. Nikdo pro mě už z Podhořan nepřiletí.

Tak a co teď? Blaníka sice uklidíme do hangáru, ale zůstat spát ve Skutči na letišti si opravdu nemohu dovolit. Musím domů nebo vypukne třetí světová!

No, zkrátím to. Stopem jsem před desátou večer na Novém Dvoře. Mám tam motorku, tak na ní sednu a odfrčím domů. Takový je plán. Jenže motorka není tam, kde jsem ji ráno zanechal. Hrklo ve mně jak v pendlovkách a polil mě studený pot. Zloději. To mi tak ještě chybělo! Jdu vzbudit náčelníka a ohlásit ztrátu dopravního prostředku.

Když se na ´Mistra´ v altánu konečně dobouchám, praví: ´Nazdar Čoudo, ty už seš tady? Na, tady máš klíče. Motorka je v hangáru, kluci ti ji tam schovali, aby ji nikdo neukradl!´

Nakopnu motorku a zjišťuji, že ve Skutči, v tašce v éru, zůstaly mé osobní doklady i řidičák. Co mě ještě čeká?

Doma na mě nepromluvila ani klika u dveří. V kuchyni na stole lístek: ´Až vypereš prádlo, ohřej si večeři. Je na plotně!´

To byl zase den!“

18.červen 1970

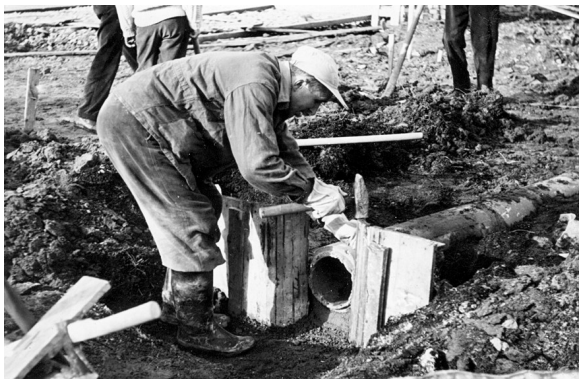
Zasedá Rada AK. ÚV Svazarmu schválil financování vybudování nové přípojky elektrické energie na letiště, kdy dosavadní poruchami trpící vrchní vedení má nahradit podzemní kabel.

Současně s kabelovou přípojkou byla schválena i výstavba tolik nutného sociálního zařízení. Obojí se mělo dít dle již dříve předloženého projektu v rámci „Akce Z“ pod záštitou MNV Podhořany.

A protože k položení kabelové přípojky měl RPA Chrudim zrovna volnou kapacitu, bylo možno začít s přípravnými pracemi. Ty měl v rámci projektu zabezpečit aeroklub, proto byla tímto dnem vyhlášena pro členy aeroklubu mimořádná pracovní povinnost.

K výstavbě sociální části byl povolán OSP Chrudim, i když v minulosti nebylo s touto korporací vysloveno příliš spokojenosti. Ale s ohledem na skutečnost, že tyto stavby byly zabezpečovány prostřednictvím „Akce Z“, nebylo jiné cesty.

Výkop rýhy pro kabel



Budování kanalizační přípojky

Nový Dvůr, červen 1970

20.červen 1970

„Ve Slovanském domě v Praze se konala konference Aeroklubu Svazarmu ČSR. Konference se účastnili delegáti všech čtyř Oblastních aeroklubů Svazarmu a řada hostí. Účast sice poznamenal termín konání, přesto bylo jednání úspěšné a věcné.

Po vyslechnutí zprávy bývalého předsedy se diskutovalo k problémům letectví a parašutismu. Delegáti byli seznámeni s rozborem minulého období a v závěru pak schválili návrhy statutu Aeroklubu Svazarmu ČSR, jeho program a usnesení. Bylo znovu zvoleno plénum a předsednictvo a předsedou Aeroklubu Svazarmu ČSR se stal soudruh Čeněk Kepák z Mladé Boleslavi a místopředsedou soudruh Jan Hotěk z Karlových Varů.

Je tedy nyní jen si přát, aby činnost Aeroklubu Svazarmu ČSR byla hodně úspěšná jak na úseku výcviku, tak sportovního létání a parašutismu."

(L+K č.15/1970)

Jak výše uvedeno, II.konference AČSR zvolila i nové předsednictvo, kam byl do funkce v komisi politicko-výchovné zvolen i předseda a náčelník Východočeského aeroklubu Podhořany Eduard Vršovský.

Z usnesení konference vyplynuly tyto dva stěžejní body:

- do 30.10.1970 provést komplexní prověrku předsedů Rad místních aeroklubů
- do 15.2.1971 zajistit provedení hodnocení všech členů místních aeroklubů

23.červen 1970

Prezident republiky odvolal Oldřicha Černíka z funkce ministra a předsedy Výboru pro technický a investiční rozvoj.

24.červen 1970

Alexander Dubček je odvolán z funkce velvyslance v Turecku.

25.-26.červen 1970

Zasedá ÚV KSČ. Jedná o programu konsolidace a složení strany. Kooptuje nové členy a vylučuje A. Dubčeka z KSČ.

Tím definitivně končí československý experiment „socialismu s lidskou tváří“ započatý lednem 1968. *(https://www.totalita.cz)*

(pozn.aut.: Dubček pak dlouhý čas strávil pod policejním dohledem a do společenského dění již nezasahoval. Do politiky se vrátil v roce 1989 a byl pověřen funkcí předsedy Federálního shromáždění. Zemřel na následky vážné autonehody v roce 1992.)

29.červen - 3.červenec 1970

Přestože na letišti v Novém Dvoře panuje čilý stavební ruch (probíhají práce na výstavbě venkovních WC), stává se letiště hostitelem akrobatické reprezentace ČSSR v motorovém létání. Soustředění však neprovází přízeň počasí, a tak jsou zaznamenány pouze dva letové dny (30.6. a 1.7.1970), kdy reprezentanti a náhradníci reprezentace Josef Jindra, Jiří Kobrle, Radko Orlita a Ivan Tuček měli možnost „pilovat“ své soutěžní sestavy, k čemuž jim sloužily akrobatické speciály Z-526AF OK-ZRA, OK-ZRB a Z-526AFS OK-YRA.

Soustředění reprezentantů neuniklo pozornosti sdělovacích prostředků a redaktor Jaroslav Kuchař v deníku Pochodeň z 11.7.1970 mimo jiné psal i o tom, že letecká akrobacie je mezi našimi socialistickými sporty takovou „popelkou“, že státní reprezentanti ani nemají jednotné reprezentační oděvy z důvodů drahoty! Doslova:

„Vedení Aeroklubu Podhořany udělalo granda a polovinu nákladů na pořízení důstojného oděvu pro státní reprezentanty uhradilo."

V kabině Z-526AF Jiří Kobrle, asistuje Eduard Vršovský, v popředí Karel Bednář ml.; Nový Dvůr, červen-červenec 1970

Reprezentanti v akrobatickém létání při rozboru letu; Nový Dvůr, červen-červenec 1970

4.červenec 1970

Je sobota a zahajuje čtrnáctidenní soustředění pro základní výcvik bezmotorového létání. Plachtařští žáci už mají vesměs své prvé krůčky za sebou, ale to pravé intenzivní létání má přijít až teď. Však se instruktoři Hájek Vl. a Mercl snaží, seč mohou, ale i tak je výcvik brzděn nepříliš velkou přízní počasí a i těch dispečerských zákazů je nějak víc, než je obvyklá norma.

Pochopitelně, že každý neletový čas je věnován budovatelské činnosti a nejeden z frekventantů žákovského soustředění má pocit, že víc se držel násady krumpáče než kniplu!

Zleva: Otto Votrubec, zády Jaroslav Poskočil, instruktor Jaroslav Mercl, Milan Poskočil, Stanislav Smrček, Václav Kalhous, Jiřina Chaloupková; Nový Dvůr, červenec 1970

Od 12.7.1970 se k soustředění přidávají skutečáci. Ti přišli s technikou: VT-16 OK-1416, VT-125 OK-0737, L-13 OK-1804 a OK-9704. Pod vedením skutečského náčelníka Šprojcara na Novém Dvoře poletují: sportovci - Chmelař, Kuneš, Plachý, pokračováci - Alt, Flídr, Slavíček, Svoboda, Theis, Vaňák, Vodehnal, i žáci - Kinc, Kroulík, Šlemr, Vařejčka.

Mezitím na letišti probíhá intenzivní budovatelská činnost. Kabel zemní přípojky elektrické energie byl založen na stávající poměry v rekordním čase, ku konci realizace se chýlily práce na kanalizaci. V prostoru za garážovým komplexem byla ručně vykopána jáma jako základ budoucího septiku. Ta se pak několikrát stala svědkem „důstojného“ aktu křtu nových pilotů-sólistů. S poněkud kalnými vodami budoucího septiku se důvěrně seznámil i bývalý předseda Rady AK a současný místopředseda Rady VčAK Mirek „Timofej“ Jeník.

„Timofej“Jeník si odbývá svůj křest za funkci místopředsedy Rady VčAK v budoucím septiku; Nový Dvůr, červenec 1970

15.-25.červenec 1970

V Kunovicích probíhá jeden z posledních legálních kurzů vírníkového létání. Za podhořanské vírníkáře se kurzu účastní Drahomír Jurajda, i když je zřejmé, že Nový Dvůr se asi vírníkářskou baštou nestane.

25.červenec. - 8.srpen 1970

Jiřina Chaloupková a pohár vítěze

Přiblížil se vrchol plachtařské sezóny - III.ročník „Poháru Železných hor“. Startovní listina obsahovala tato jména 17 pilotů z aeroklubů:
Skala Oldřich; AK Jihlava,VT-116 OK 7408
Ladnar Josef; AK N.Město n.Met.,VT-116 OK-7424
Macháček František; AK Tábor, VT-116 OK 8408
Štafl Radoslav; AK Vrchlabí, VT-116 OK-5427
Tichý Emil; AK Havl.Brod, VT-16 OK-3427
Eremka Josef; AK Havl.Brod, VT-16 OK-2413
Deršák Jan; AK Kralupy n.Vlt., VT-116 OK-7421
Filip Jiří; AK Dvůr Králové n.L.VT-116 OK-4315
Lupoměský Josef; AK Chrudim, VT-116 OK-7423
Drajer Miloslav; AK Chrudim, VT-16 OK-3402
Kosař Josef; AK Chotěboř, VT-116 OK-6438
Tomíček Jiří; AK Vrchlabí, VT-116 OK-6406
Horáček Stanislav; VAP, VT-116 OK-7411
Hovorka Otakar; VAP, VT-16 OK-2414
Mercl Jaroslav; VAP, L-13 OK-9848
Hájek Vladimír; VAP, L-13 OK-3814
Vršovská Naděžda; VAP, L-13 OK-6814

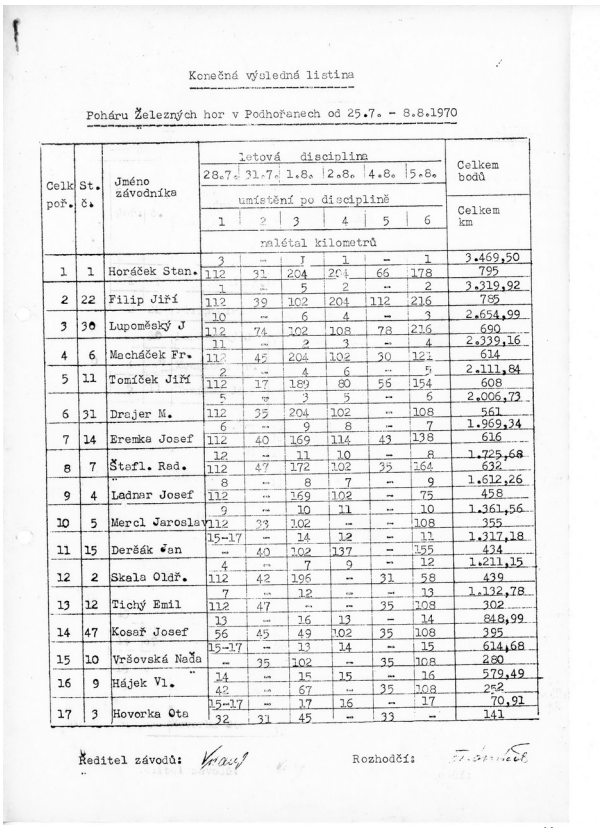
26.7.1970 - vyhlášena návratová trať 100 km Podhořany - Jihlava - Podhořany, která však byla ještě před startem zrušena
27.7.1970 - neletový den
28.7.1970 - vyhlášena návratová trať 112 km Podhořany - Polička - Podhořany. Nejrychlejší byl Jiří Filip, AK Dvůr Králové n.L. (53,9 km/hod.), celou trať absolvovalo dalších 11 závodníků, na prvním úseku tratě přistáli Kosař a Hájek, na trať neodešli (Vršovská, Deršák, Hovorka)
29.7.1970 - vyhlášena trojúhelníková trať 102 km Podhořany - Skuteč - Česká Bělá - Podhořany, která však byla ještě před startem zrušena
30.7.1970 - vyhlášena trojúhelníková trať 102 km Podhořany - Skuteč - Česká Bělá - Podhořany, která však byla ještě před startem zrušena
31.7.1970 - vyhlášena trojúhelníková trať 200 km Podhořany - Ústí n.O. - Křižanov - Podhořany, která však byla ještě před startem zrušena
1.8.1970 - vyhlášena trojúhelníková trať 102 km Podhořany - Skuteč - Česká Bělá - Podhořany. V disciplíně zvítězil Horáček, VAP (68,3 km/hod.), dalších 12 závodníků doletělo, na trati přistáli Hájek, Kosař, Hovorka, Tichý na trať neodešel.
2.8.1970 - vyhlášena trojúhelníková trať 102 km Podhořany - Česká Bělá - Skuteč - Podhořany s dvojnásobným obletem, čili 204 km. Zvítězil Filip, AK Dvůr Králové n.L. (49,0 km/hod.), jemu sekundoval pouze Horáček, VAP (46,1 km/hod). Devět závodníků bodovalo pouze za dosaženou vzdálenost, žádný z nich do cíle nedoletěl. Na trať ani neodešli: Skala, Mercl, Vršovská, Hájek a Hovorka, nestartoval Tichý.

3.8.1970 - neletový den

4.8.1970 - vyhlášena návratová trať 112 km Podhořany - Polička - Podhořany. Do cíle doletěl pouze Filip, AK Dvůr Králové, jako jediný, ale jelikož žádný jiný závodník nepřekročil bodovatelnou vzdálenost 100 km, byla disciplína anulována

5.8.1970 - vyhlášena návratová trať 216 km Podhořany - Medlánky - Podhořany. Plný počet kilometrů splnili pouze Filip, AK Dvůr Králové (46,2 km/hod.) a Lupoměský, AK Chrudim (41.8 km/hod.), ostatní závodníci sbírali body pouze za vzdálenost. Nestartoval Hovorka.

6. a 7.8.1970 byly neletové dny, slavnostní vyhlášení výsledků se uskutečnilo 8.8.1970.



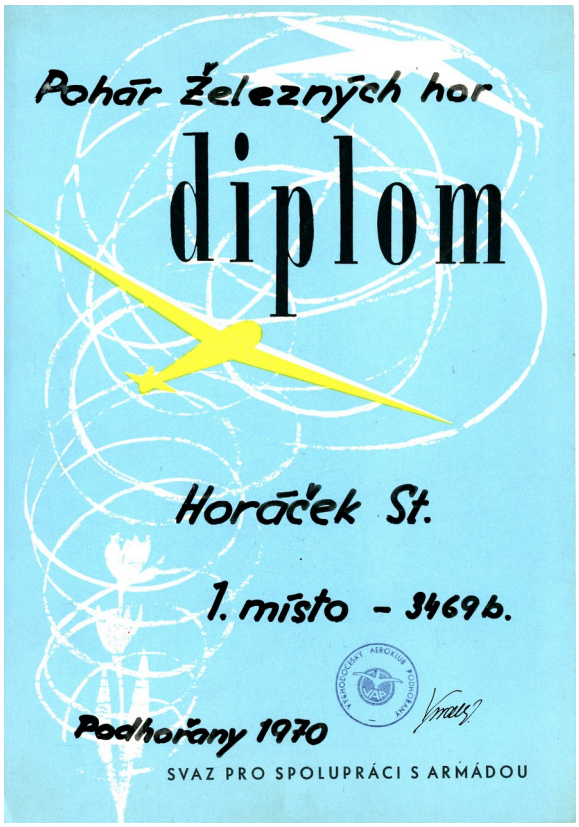
Konečná výsledná listina

Poháru Železných hor v Podhořanech od 25.7. - 8.8.1970

Celk poř.	St. č.	Jméno závodníka	letová disciplina 28.7.	31.7.	1.8.	2.8.	4.8.	5.8.	Celkem bodů / Celkem km
			umístění po disciplině						
			1	2	3	4	5	6	
			nalétal kilometrů						
1	1	Horáček Sten.	3 112	- 31	1 204	1 204	- 66	1 178	3.469,50 795
2	22	Filip Jiří	1 112	- 39	5 102	2 204	- 112	2 216	3.319,92 785
3	30	Lupoměský J	10 112	- 74	6 102	4 108	- 78	3 216	2.654,99 690
4	6	Macháček Fr.	11 112	- 45	2 204	3 102	- 30	4 121	2.239,16 614
5	11	Tomíček Jiří	2 112	- 17	4 189	6 80	- 56	5 154	2.111,84 608
6	31	Drojer M.	5 112	- 35	3 204	5 102	- -	6 108	2.006,73 561
7	14	Eremka Josef	6 112	- 40	9 169	8 114	- 43	7 138	1.969,34 616
8	7	Štefl. Rad.	12 112	- 47	11 172	10 102	- 35	8 164	1.725,68 632
9	4	Ladnar Josef	8 112	- -	8 169	7 102	- -	9 75	1.612,26 458
10	5	Mercl Jaroslav	9 112	- 33	10 102	11 -	- -	10 108	1.361,56 355
11	15	Deršák Jan	15-17 -	- 40	14 102	12 137	- -	11 155	1.317,18 434
12	2	Skala Oldř.	4 112	- 42	7 196	9 -	- 31	12 58	1.211,15 439
13	12	Tichý Emil	7 112	- 47	12 -	- -	- 35	13 108	1.132,78 302
14	47	Kosař Josef	13 56	- 45	16 49	13 102	- 35	14 108	848,99 395
15	10	Vršovská Naďa	15-17 -	- 35	13 102	14 -	- 35	15 108	614,68 280
16	9	Hájek Vl.	14 42	- -	15 67	15 -	- 35	16 108	579,49 252
17	3	Hovorka Ota	15-17 32	- 31	17 45	16 -	- 33	17 -	70,91 141

Ředitel závodů: Rozhodčí:

Konečná výsledková listina III.ročníku PŽH



Diplom za 1.místo ve III.ročníku PŽH

Před startem; Nový Dvůr, III.PŽH

Vrchním sportovním komisařem závodů byl Jan Trávníček, meteorologem Jaroslav Alturban, řídícím létání a ředitelem závodu Eduard Vršovský. Žhavou novinkou byla radiokomunikace, kdy téměř všechny startující větroně byly vybaveny palubními radiostanicemi LS-4.

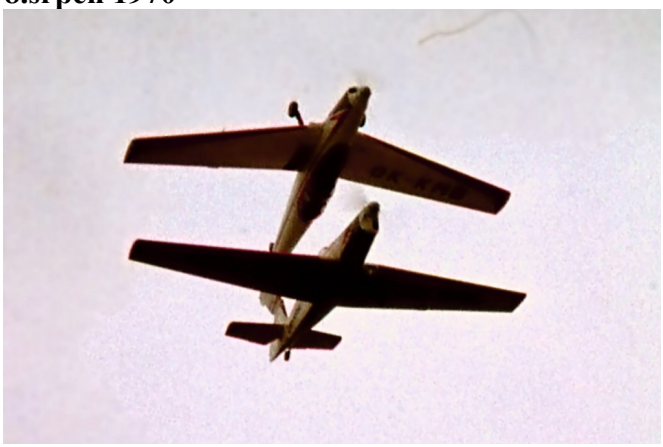
Celkovým vítězem III.ročníku PŽH se stal „domácí“ Standa Horáček, nikoliv Jiří Filip, jak uvádí E.Vršovský ve své knize „Jak jsme létali nad Železnými horami“ na str.92.

L-60 „Brigadýr“ OK-MTG

Vlekař Jaroslav Šimek

Sportovní komisař Jan Trávníček při kontrole odletové pásky; Nový Dvůr, III.PŽH

8.srpen 1970



„Zrcadlo“ v podání J.Tlustého a B.Struže

Na tuto sobotu, závěrečný den III.ročníku plachtařské soutěže „Pohár Železných hor“, byl naplánován i „kapesní letecký den“. O něm AK - časopis Aeroklubu ČSR - napsal:

„8.srpna předvedli členové Východočeského aeroklubu (KA) velké akrobatické show na letišti v Podhořanech. Vystoupili naši nejlepší z Anglie – J.Jindra, J.Kobrle, R.Orlita a I.Tuček. Kolektivní umění předvedla Chrudimská čtyřka vedená J.Tlustým a mladoboleslavští vedení J.Rákosníkem."

(AK 9/70)

Plachtařské závody skončily a život na letišti se vrátil do starých kolejí. Stavba sociálního zařízení pokračovala a všude bylo plno práce. Ale i tak Josef Tichý stihl za velkého obdivu přihlížejících na trávníku udělat „generálku“ motoru svého oblíbeného přibližovala, při které mu kde kdo asistoval.

Zleva: Jaroslav Poskočil, Václav Horešovský, Jaroslav Šimek, Alfons Matuška, Josef Tichý, Drahomír Jurajda, Jaroslav Mercl, Karel Bednář ml., ???, ???
Nový Dvůr, srpen 1970

Od konce plachtařských závodů bylo na letišti v Novém Dvoře zorganizováno ještě devět letových dnů, které byly věnovány intenzivnímu výcviku „elementárky“. Pod taktovkou instruktorů Hájka Vl. a Mercla se létaly hlavně navijáky a nebyla nouze o vynucené nácviky přerušení tahu navijáku neb používaná lana měla svůj zenit dávno za sebou. Bohužel, centrální sklady Svazarmu touto komoditou neoplývaly a tak bylo nutné zaplétat a zaplétat. Nebylo žáka základního výcviku, který by neuměl lano zaplést!

Lano zaplétají Vladimír Hájek a Josef Kudláček; Nový Dvůr, srpen 1970

12.srpen 1970

Velký den pro Josefa Svatoně a Bóďu Vinopala. Právě složili zkoušku sportovního pilota!

vlevo:Bohuslav Vinopal, vpravo:Josef Svatoň; Nový Dvůr, srpen 1970

29.srpen 1970

Je uzavřeno další letištní manželství - Ota Hovorka ml. a Stanislava Moravcová. Hned po obřadu novomanželé navštívili letiště.

Zleva: Ota Hovorka ml., Josef Tichý st., Stanislava Hovorková, zády Milan Poskočil, ???, Josef Kudláček, Otto Votrubec; Nový Dvůr, 29.8.1970

Levý snímek, zleva: Otto Votrubec, Milan Poskočil, Josef Kudláček, Stanislava Hovorková, Václav Kalhous, Jiřina Chaloupková, Jaroslav Mercl, Vladimír Hájek, Zdeněk Tužil
Pravý snímek, zleva: Stanislava Hovorková, Jiřina Chaloupková, Jaroslav Mercl, Milan Poskočil, ???, Vladimír Hájek, Otto Votrubec
Nový Dvůr, 29.8.1970

vlevo:technik Luboš Peřina; uprostřed zleva:Herman Peschke, František Pletánek, Petr Beneš; vpravo:Alfons Matuška
Nový Dvůr, srpen 1970

20.září 1970

Na letišti v Novém Dvoře se koná další členská schůze. Jaromír Jeník, tentokrát z pozice vedoucího hospodářského zařízení AEROKOV, seznamuje členskou základnu o změnách, které byly realizovány od doby zapsání právní subjektivity HZ v dubnu t.r.

AEROKOV má nyní 10 dělnických pozic a 1 pracovnici administrativy na plný pracovní úvazek a k tomu čtyři 1/3 úvazky pro THP. Pro výrobu dle povahy prací je dále využívána činnost 6 - 12 brigádníků.

Náčelník aeroklubu a předseda Rady AK Eduard Vršovský zhodnotil dosavadní průběh sezóny. Úspěšně zvládnutým pořadatelstvím III.ročníku PŽH byl položen základ pro případné pořádání dalších závodů v příštím roce.

Konstatoval, že na poli vlastního výcviku v bezmotorovém létání sice můžeme být spokojeni s vycvičeností žáků, kteří do měsíce složí pilotní zkoušku, ale nespokojenost nadále

trvá v oblasti sportovního výkonného létání, kdy uskutečněných a splněných přeletů bylo opět žalostně málo a výkonnostně postrádaly kvalitu.

Budovatelská činnost při výstavbě sociálního zařízení byla brzděna častými „výpadky“ OSP Chrudim. Dosavadní práce byly povětšinou provedeny brigádnickou činností členy aeroklubu, za což všem zúčastněným patří dík!

Zmínil i nebývalý nárůst dispečerských omezení či zákazů, jež letištnímu provozu a výcviku moc neprospěl.

Členská základna byla seznámena s organizací „prověrek“ členů organizace, které proběhnou v nejbližších dnech. V této souvislosti byl na každého pilota vyžádán posudek z místa pracoviště či školy.

27.září 1970

K tomuto datu jsou kompletně dobudovány základy přístavby sociálního zařízení včetně septiků a základové desky. Z vyjádření vedoucích pracovníků OSP Chrudim však vyplynulo, že pro pokračování stavby nejsou zajištěny „materiálové listy“, a že stavba bude pozastavena do jarních měsíců příštího roku. Počítalo se totiž s tím, že v roce 1971 započne další část výstavby, která měla zahrnovat vybudování kontrolního stanoviště letového provozu (věže) a učebny s klubovnou. Z technického hlediska byl projekt příslušnými orgány Svazarmu již schválen, ale čekalo se na uvolnění investic. Ty však byly naplánovány nejdříve až na druhý kvartál roku 1971.

Provolání

předsednictva federálního výboru Svazu pro spolupráci s armádou ČSSR k 50. výročí Rudého práva.

Předsednictvo federálního výboru jménem všech příslušníků branné společenské organizace Svazu pro spolupráci s armádou si připomíná v těchto dnech 50. výročí zrodu Rudého práva — ústředního orgánu KSČ.

Oceňujeme jeho nekompromisní boj za prosazení leninských myšlenek v KSČ a v naší společnosti. V tomto ústředním orgánu KSČ vidíme skutečného bojovníka za zájmy dělnické třídy. Mnohokrát se pokoušeli nepřátelé Rudé právo umlčet, ale nikdy se jim to nepodařilo, stále bylo účinnou zbraní KSČ.

Zvlášť vysoce hodnotíme úlohu Rudého práva jako mobilizátora lidových mas v době ohrožení republiky hitlerovským Německem. Zatímco buržoazie vyzývala lid k ústupu před fašismem, KSČ a její Rudé právo se stavělo na obranu ohrožené republiky.

Příkladem hrdinství, zejména pro dnešní mládež, je tehdejší boj Rudého práva proti německým okupantům, kdy pomáhalo KSČ organizovat protifašistický, národně osvobozenecký boj. Ani krvavý teror Rudé právo neumlčel; vycházelo za velmi obtížných podmínek po celou dobu okupace a řada komunistických redaktorů — Julius Fučík, Jan Šverma, Kurt Konrád — v boji proti hitlerovskému fašismu obětovali své životy.

I dnes, po vítězství československé dělnické třídy nad buržoazií, kdy Rudé právo pomáhá KSČ organizovat socialistickou výstavbu, věnuje neustále pozornost otázkám obrany naší vlasti. Ukazuje na nebezpečí, které hrozí naší republice nejen ze strany našich poražených a odhalených revizionistů a oportunistů, ale i ze strany světového imperialismu.

Proto v rámci objasňování politické linie KSČ zabývá se Rudé právo i vysvětlováním otázek branné politiky KSČ.

Ceníme si toho, že KSČ jako vedoucí síla naší společnosti a její ústřední orgán Rudé právo neustále věnují pozornost otázkám obrany naší země jako součásti obrany států Varšavské smlouvy a je nám vzorem při výchově našich členů v lásce k Sovětskému svazu a ostatním našim socialistickým přátelům.

Tak v době nástupu k oslavám 50. výročí založení KSČ vzpomínáme 50 let bojů Rudého práva za lepší život pracujících v naší socialistické vlasti.

Naše branná organizace, jež v příštím roce bude slavit 20. výročí svého trvání, chce nadále rozvíjet brannou výchovu našeho lidu v duchu revolučních bojových tradic, v duchu leninské obrany socialistické vlasti, za níž KSČ a její orgán Rudé právo po celou dobu své existence neohroženě bojovaly.

Praha, září 1970

Předsednictvo federálního výboru Svazu pro spolupráci s armádou ČSSR

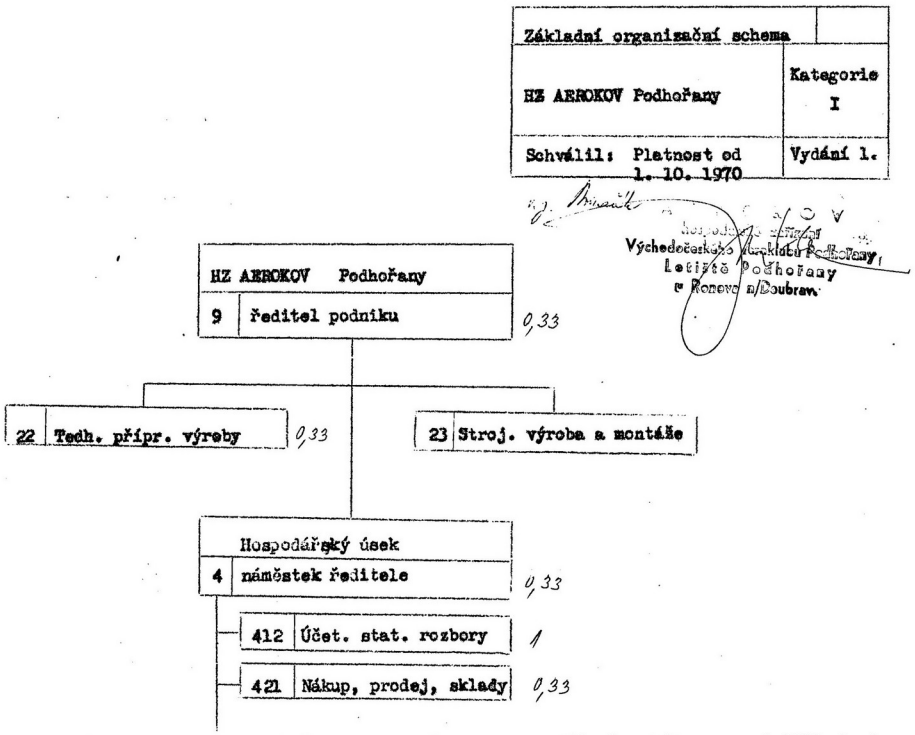
(L+K č.20/1970)

1.říjen 1970

Na VT-7 „Luňák“ se konečně přeškolují Vladimír Hájek a Jaroslav Mercl. Není to onen pověstný OK-0816 (jeho dny byly sečteny koncem minulého roku), ale OK-0875 (původně patřil dávno zrušenému AK Hradec Králové) a ten nyní „putoval“ po letištích Vč.kraje za účelem olétání, protože i jeho letecký život se časově blížil ku svému konci.

A protože L-13 OK-3814 zamířil k plánované prohlídce, jako výpomoc začal na Novém Dvoře létat L-13 OK-9704 ze Skutče.

AEROKOV vydává organizační schéma vedení podniku:



Toto organizační schema platí do konce roku 1970. Vzhledem k plánovanému rozšíření podniku pro rok 1971 zhruba na dvojnásobek oproti očekávané skutečnosti roku 1970, bude k 1. 12. 1970 předloženo ke schválení nové organisační schema. Výrobu řídí pracovník v kategorii dělníků.

18.říjen 1970

Vinopal a Svatoň získávají oprávnění vlekaře.

24.říjen 1970

Armádní generál Otakar Rytíř (vysokomýtský rodák, původním jménem Richter) je zvolen předsedou federálního výboru Svazarmu ČSSR!

Po sovětské okupaci v srpnu 1968 byl 25. července 1969 jmenován zmocněncem vlády pro otázky dočasného pobytu Sovětské armády v ČSSR. Po více jak ročním působení je z této funkce ÚV KSČ „vytažen“, aby nahradil dosavadního předsedu ÚV Svazarmu Jaroslava Škubala, který byl do funkce zvolen v červnu 1969 a v rámci postupujícího procesu „normalizace“ začal být režimu nepohodlný.

27.říjen 1970

O P I S

Agra, národní podnik Přeloučí

Doporučeně!

27.10.1970
23/325/He/Bk

A e r o k o v Podhořany
hospodářské zařízení
Východočeského aeroklubu

Letiště Podhořany

u Ronova nad Doubravou

Vážení soudruzi!

V letošním roce jsme u Vás uplatnili náš nově vyvinutý výrobek napaječku pro prasata Agra-St. ve výrobě. Po úspěšných zkouškách St. zkušebny a po dodávce prvních 3.000 ks těchto napaječek od Vás, potvrdila praxe, že jde o výrobek vysoké kvality zabezpečující prakticky bezporuchový a dlouhodobý provoz, čímž byla vyplněna mezera v kvalitním výrobku, který je součástí mechanizovaného výkrmu prasat.

Tento fakt se však odrazil v neočekávaném zájmu zemědělské veřejnosti o tento Váš výrobek, takže Vaše stávající výroba nestačí krýt současně požadavky ani z 10% a my jsme nuceni expedovat Vaše výrobky jen do akcí, které tvoří naši finální dodávku a které jsou stavebně tak připraveny, že dojde k okamžité realizaci. Ostatní požadavky / včetně objednávek zeměděl. závodů, které chtějí Vaším výrobkem nahradit dosavadní značně poruchové výrobky/ nemůžeme zatím vyřizovat.

Z tohoto důvodu se na Vás obracíme se žádostí, abyste učinili bezodkladně ve výrobě taková opatření, aby/ za naší pomoci v MTZ/ jste ještě v letošním roce vyrobili a dodali nejméně 5.000 ks těchto napaječek a v r. 1971 minimálně 40.000 ks napaječek Agra-St.

Chápeme, že náš požadavek si vyžádá z Vaší strany mimořádná opatření, ale pochopte prosím, jednak, že výrobek prošel St. zkušebnou s kladným výsledkem teprve v srpnu t.r., takže jsme dříve toto množství nemohli nárokovat a dále prosíme, abyste pochopili, že i my jsme zkrátili vývoj celých automatických výkrmen prasat nejméně o 1 rok tak, abychom již v r. 1971 mohli realizovat v našem podniku / za Vaší dílčí spolupráce, neboť otázka napájení a krmení tvoří komplet technologického zařízení spolu s větráním a odklizem výkalů/220 hal vepřínů v celkovém invest. nákladu 140 mil. Kčs, což pro Vaši informaci potřebuje cca 50.000 tun produkce vepřového masa v běžném roce.

Očekáváme, že námi požadovaný úkol plně zajistíte a zůstáváme s pozdravem Práci čest!

ing. Hora Stanislav
vedoucí TVO a TR, v.r.

Za správnost opisu: Hamsová

A E R O K O V
hospodářské zařízení
Východočeského aeroklubu Podhořany
Letiště Podhořany
u Ronova n/Doubrav.

Tak takový dopis přistál na stole vedoucího hospodářského vedení AEROKOVu Jeníka. Na jedné straně vyvolal ohromnou radost tím, že v roce 1971 bude práce dostatek, na straně druhé zavládla téměř panika, že požadavek je z hlediska výrobní kapacity za současného stavu nesplnitelný! Vyhovět požadavku znamenalo jediné: rozšířit strojní vybavení a přijmout do stálého pracovního poměru pokud možno kvalifikované dělníky.

V kabině Z-226B OK-KML Eduard Vršovský, stojící Josef Tichý st.; Nový Dvůr, říjen 1970

Na navijáku H-2 „u rokle“ Karel Bednář ml.; Nový Dvůr, říjen 1970

31.říjen 1970

V tuto sobotu se opět provádí kondiční lety na VT-7 OK-0875. Pro ty, kdož měli typové oprávnění, to byla jedna z posledních příležitostí usednout za knipl tohoto akrobatického kluzáku. Pravda, „Luňáci“ již měly nějakou dobu létání akrobatických prvků přísně zakázáno, ale při svahovém létání tento hendikep nevadil.

Než polétání s „Luňákem“ však byl důležitější fakt, že praktickou pilotní zkoušku toho dne splnili a završili tak svůj elementární výcvik žáci: Jiřina Chaloupková, František Jirák, Josef Kudláček, Jiří Melichar, Zdeněk Nohel, Jiří Oliva, Milan Poskočil, Stanislav Smrček, Zdeněk Tužil a Otto Votrubec.

(Ze vzpomínek Milana Poskočila)

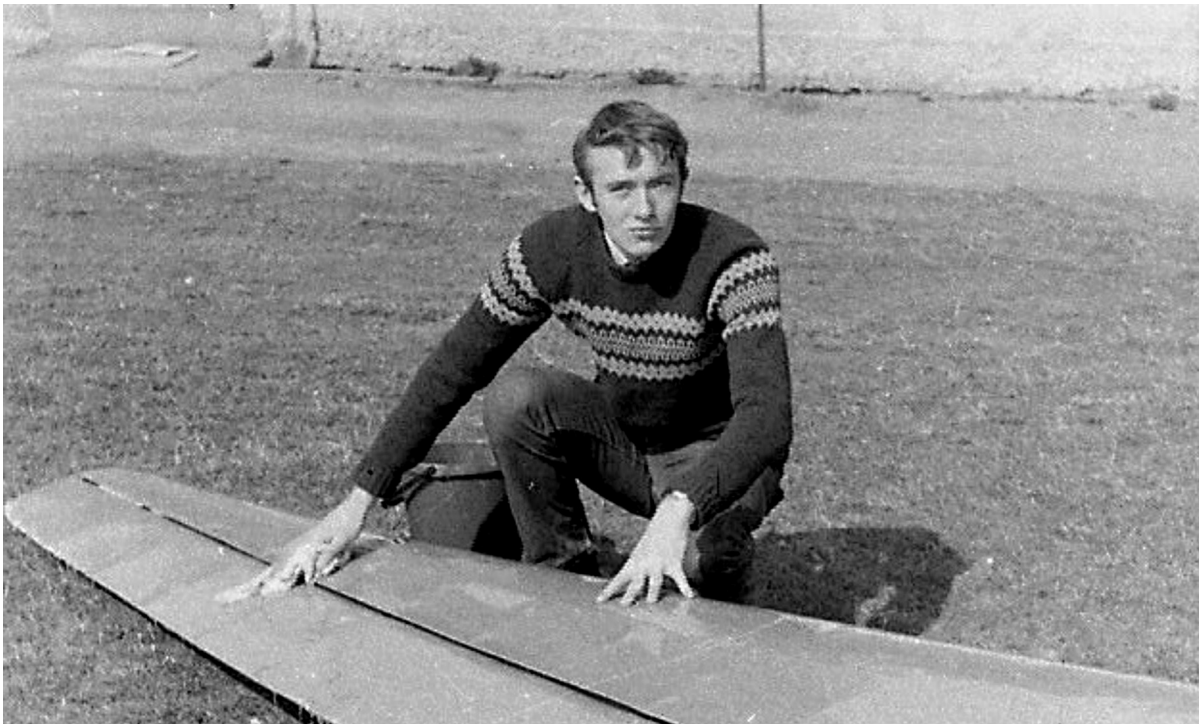
„Na ten den si vzpomínám velmi dobře. V euforii nad právě složenou praktickou zkouškou pilota bezmotorových letadel, jsme „ukecali“ náčelníka Vršovského, aby nás pustil k samostatnému letu „na kopec“. Jihozápadní vítr odpoledne zesílil, foukalo stabilních 12-15 m/sec, kopec fungoval perfektně, o čemž svědčila řada větroňů, které svah „hoblovaly“ neúnavně tam a zpět. Na Vršovském bylo vidět, že se mu moc nechce dát nám svolení, v takových podmínkách jsme, pravda, moc zkušeností neměli, ale našemu nátlaku podlehl.

Startoval jsem jako první. Ten navijákový start trval neskutečně dlouho, chvílemi se mi zdálo, že stojím na místě a jen stoupám. Však výška vypnutí tomu odpovídala, bylo to 680 m! Odešel jsem na svah a nádherně se hodinu povozil. Pak jsem musel dolů, taková byla domluva.

Střídal mě Fanda Jirák. Jeho navijákový start se podobal mému. Sotva se kluzák odlepil od země, začal neskutečně stoupat a navijákař musel neustále ubírat plyn, aby nebyla překročena povolená rychlost vleku. V některých momentech naviják běžel vyloženě na volnoběh a síla vyvolaná startujícím kluzákem byla taková, že buben navijáku se začal otáčet nazpět a lano se odvíjelo.

To vše ale nedělalo dobře hydraulické spojce navijáku. Teplota hydraulického oleje rychle stoupala, až překročila hranici tavného bodu tepelné pojistky. Woodův kov v pojistce odtál a hydraulický olej počal ze spojky vytékat. To byl konec startu a i navijákových vleků pro tento den.

Franta, když se vypnul, měl prý výšku 720 metrů (!) a na svahu si polétal až do Slunce západu.“



Milan Poskočil; Nový Dvůr, říjen 1970

S koncem měsíce také počaly další prověrky členů aeroklubu. Okresním výborem Svazarmu Pardubice bylo posvěceno složení prověrkové komise ve složení: předseda - Vršovský, přísedící - Jeník, Krištof, Tužil a zástupce OV Svazarmu.

„Pohovory“ se členy měly jednotný scénář: nejprve byl přečten obdržený posudek, ke kterému měl dotyčný možnost se vyjádřit, a po té komise očekávala, jak prověřovaný nastíní svou další, zejména politickou práci v aeroklubu. Pak byl vynesen ortel.

Přestože u prověrek, které se protáhly až do konce února 1971 nakonec „prošli“ všichni členové AK, byli tací, kteří tušili, že další činnost v rámci aeroklubu jim bude nadále natolik ztěžována, že zvolili defenzivní postup a své členství raději sami ukončili. Byli to: Kolský, Komárek a Lachman.

(Ze vzpomínek Stanislava Smrčka)

„Naše parta začala výcvik na jaře 1969 a ti, co vydrželi, složili pilotní zkoušky 31.10.1970.

Brzy po zkouškách přišlo, v souvislosti s rokem 1968, první kolo prověrek. Prověrky každého létajícího člena dělali zástupci aeroklubu a OV Svazarmu. Vedení aeroklubu si od našich zaměstnavatelů (škol) vyžádalo posudky, ve kterých mělo být hodnocení jak po stránce pracovní, tak po stránce politické.

Jak jsem se dověděl později, pokud šlo o politické hodnocení, obsahovala žádost o posudek vyjádření k postoji k některým konkrétním otázkám, např.: jaký je vztah hodnoceného k marxismu-leninismu, jaký je jeho vztah k Sovětskému svazu, jak shlíží na události roku 1968, atp.

Krom posudku, který na nás někdo vypracoval, jsme museli odevzdat i stručný životopis, ve kterém jsme se měli vyjádřit k tomu, jak si představujeme svoji další činnost v aeroklubu. Zda tento životopis byl vyžadován ode všech nebo jen od nás nových, nevím.

Protože v roce 1968 jsem se já, stejně jako naprostá většina spoluobčanů, nikterak neradoval z poskytnuté „internacionální pomoci“ a dával jsem to najevo, nebyl můj posudek v politické části zrovna moc příznivý. Určitě na to mělo vliv i to, že jsem se na svém pracovišti dost kriticky vyjadřoval k pracovním kvalitám předsedy závodní organizace KSČ. Ten se, podle formulace některých vět, na vypracování mého posudku určitě podílel, i když já osobně nikdy členem KSČ nebyl.

Pro rok 1971 jsem tedy od létání „vyhozen nebyl“, ale od Vršovského se mi dostalo poučení, že koncem roku 1971 si na mě aeroklub vyžádá posudek nový. Abych pak mohl dále létat, je třeba pracovat a chovat se tak, aby další posudek na moji osobu byl příznivější.“

Zástupce OV Svazarmu Pardubice se však k „pohovorům“ dostavil pouze jednou, a to, když se řešil „případ Tichý“.

Soudruh Josef Tichý, nar. 26.8.1926 pracuje v odd. Automatizace ve Výzkumném ústavu organických syntéz v Rybitví 18 let.
Do roku 1969 byl členem KSČ, v dubnu 1969 z řad KSČ na vlastní žádost vystoupil. Je pracovitý, iniciativní a pokud je nám známo žije ve spořádaných rodinných poměrech.

Politický profil s.J.Tichého není jednoznačný. Před rokem 1968 často zaujímal kritické stanovisko k hospodářské a politické situaci. Některé jeho připomínky byly oprávněné a když viděl, že svoji kritikou nedosahuje nápravy, dostával se někdy až do názorové opozice. Vývoj v roce 1968 přivítal v domnění, že přinese zlepšení v politické i hospodářském životě. Později když se přesvědčil, že toto politické vedení v čele s Dubčekem je slabé a nedůsledné, byl zklamán. Pozdější vývoj ve straně, směřující ke konsolidaci politických i hospodářských poměrů nepochopil a v dubnu 1969 z KSČ vystoupil.

S.J.Tichý nezbavil se dosud pocitu, že mu bylo několikráte ukřivděno. Nutno přiznat, že jako komunista měl snahu přispět kritikou ke zlepšení hospodářských a politických poměrů. Nutno však také uvést, že tuto kritiku nepronášel vždy na vhodných místech a vhodným způsobem. S.Tichému toto bylo i několikráte vytýkáno.

K objasnění některých politických otázek byl s.Tichý požádán o vyjádření stanoviska v němže mimo jiné uvedl, že souhlasí s principy socialismu a uznává proletářský internacionalismus. Pokud se týká vstupu spojeneckých vojsk na naše území, uznává ho jako nutný s ohledem na tehdejší politický vývoj. Vztah k zemím socialistického tábora má kladný, má však výhrady k nekritickému přejímání některých zkušeností a k málo účinné spolupráci v rámci RVHP.

Po pracovní stránce s.J.Tichého hodnotíme velmi dobře. Má smysl pro technické problémy a v oboru měřící a regulační techniky si soustavně doplňuje znalosti.

Projednáno v ZV KSČ dne 23.září 1970

Projednáno v ZV ROH dne 28.září 1970

Výzkumný ústav organických syntéz Pardubice-Rybitví

V Rybitví dne 29.září 1970

vedoucí OZO

Ing. J. Váňa CSc.

vedoucí odd. Automatizace

Posudek na Josefa Tichého, který obdržel aeroklub od jeho zaměstnavatele

Ač posudek na Pepka Tichého nevyzněl až tak katastroficky, „strana a vláda“ zastoupená povolaným členem OV Svazarmu v Pardubicích mu ale nechtěla zapomenout odloženou stranickou legitimaci v dubnu 1969! Nastaly tak tlaky, náčelníkem Vršovským notně podporované, učinit z Tichého exemplární případ a „vyhodit ho od létání“. Členi prověrkové komise Jeník a Tužil se museli hodně snažit, aby kategorické požadavky „okresu“ byly zmírněny. Zejména „Timofej“ Jeník vahou své nynější funkce místopředsedy Rady VčKA se za Tichého postavil!

Tak Tichý i pro tentokrát vyvázl s „odřenýma ušima“, ale dalo se tušit, že zůstal v hledáčku patřičných orgánů.

Jaromír „Timofej“ Jeník (vlevo) při zasedání Rady VčKA; podzim 1970

Causa „Tichý“ však vnesla rozkol do vztahu Jeník - Vršovský. Dosud kamarádi (oba členové KSČ) a pamětníci starých časů a leteckých začátků v Pardubicích, nesdíleli sice vždy naprosto shodná stanoviska, ale Jeník, na rozdíl od radikálního Vršovského, byl vždy ve svých výrocích i činech umírněnější. Dříve dlouhou dobu zastával funkci předsedy Rady AK, dnes vede AEROKOV a je místopředsedou Rady VčKA a nominantem na funkci předsedy Rady VčKA.

„Timofeje“ Jeníka však trápilo svědomí. Totální likvidace demokratických změn roku 1968 i následná okupace mu nebyla po chuti a jeho soukromé smýšlení bylo daleko od oficiálně proklamovaných politických výkladů, o právě probíhající „normalizaci“ ani nemluvě. Nicméně, z praktických důvodů vlastní existence, kdy v občanském životě zastával ve svém zaměstnání odpovědnou a slušně honorovanou funkci, ale i setrvání v současné pozici místopředsedy Rady VčKA, nota bene i pozici „šéfa“ AEROKOVu, musel vlastní politické názory pečlivě ukrývat v hloubi své duše.

Létání miloval, proto i v minulosti pro aeroklub udělal mnohé, aniž by očekával patřičné ocenění. I v současné době věnoval svůj veškerý volný čas chodu AEROKOVU, a když bylo potřeba, bez žádných zbytečných řečí šel a postavil se třeba k soustruhu nebo k jiné manuální činnosti. Měl přirozenou autoritu a respekt u členů aeroklubu i většiny zaměstnanců.

O to smutnější byl z poznání, jak se pomalu vytrácejí z lidských vztahů společenské vazby, přátelství, oddanost, nezištnost, atd. a jsou nahrazovány záští, zlobou, lží, neomaleností.

„Timofej“ začal propadat smutku, skepsi i pocitům marnosti. Bohužel, tyto psychické ataky začal zahánět alkoholem. Nezřídka v momentech své „společenské únavy“ dával nahlédnout do svého nitra a jak známo „ i zdi mají uši“. To byl počátek konce jeho letecké a málem i životní kariery.

26.11.1970

V AEROKOVu probíhá důsledná prověrka hospodářské činnosti. Pro výrobu napáječek vepřů jsou zpracovány výkonové listy a normy. Do tohoto data se zvýšil počet pracovníků dělnických profesí na 14 a do konce roku je počítáno s přijmutím ještě jedné pracovní síly.

Zaměstnaneckou politiku poněkud brzdily kvóty, o kterých rozhodoval Odbor pracovních sil ONV Chrudim. Kolikrát Jeník jako vedoucí AEROKOVu tento odbor navštívil, aby „vyškemral“ povolení pro zaměstnání jednoho člověka?

Ale i přes všechny překážky se AEROKOV zavázal požadavek přeloučské Agry na rok 1971 naplnit. S maximálním nasazením a za pomoci brigádníků se proto na ostatních zakázkách „šturmovalo“, aby odběratelé své zboží dostali v předtermínu. To z toho důvodu, aby veškeré strojní vybavení mohlo být bezezbytku přenastaveno na sériovou výrobu napáječek pro vepře.

První velkou investicí AEROKOVu bylo zakoupení revolverového poloautomatu a horizontální frézky, které podstatně zvýšilo výkony v oblasti obrábění kovů, a část výroby byla přenesena do dílny u nového zděného hangáru.

Investice však pořádně „zamávaly“ provozním kapitálem AEROKOVu, proto musel finanční injekcí vypomoci aeroklub.

V té době totiž stále panovalo obecné přesvědčení, že i když je AEROKOV již samostatným subjektem, že aeroklub je jeho zřizovatelem, tudíž AEROKOV je jeho nedílnou součástí. A protože ekonomické smýšlení vedení AEROKOVu i aeroklubu bylo dosud na „úrovni Šikovy ekonomické reformy roku 1968 “ a kontrolní mechanismy nadřízených orgánů dosud příliš nefungovaly, nikomu tyto finanční operace v zásadě nevadily. Tím spíše, že z následujících dokladů (Prověrka hospodářské činnosti společenských organizací k 31.10.1970) lze vyčíst, že k uvedenému datu byl odvod AEROKOVu do pokladny aeroklubu (ZOČ) ve výši 161.000,- Kčs.

Takový argument by přeci umlčel i případného kritika!

Komentář k prověrce hospodářské činnosti - Aerokov Podhořany

S ohledem na podstatnější změny jsme provedli ve všech ukazatelích i stavy k 31. 10. 1970.

Předmět provozované hospodářské činnosti byl zapsán v zápisu změn v podnikovém rejstříku u Okresního soudu v Hradci Králové dne 3. září 1970 pod Pm 665-2 následovně:

1/ údržba a opravy mechanizmů souvisejících s leteckým provozem,
2/ zámečnická výroba a opravy strojů,
3/ zpracování uměkých hmot,
4/ výroba nástrojů a vstřikovacích forem,
5/ provoz dřevozpracující,
6/ přidružená stavební výroba,
7/ provádění nákladní a osobní dopravy.

Přes různé nabídky se zatím nepodařilo získat vyšší kapacitu v údržbě a opravách mechanizmů souvisejících s leteckým provozem. Jsou však předpoklady, že postupně dojde ke zvýšení vpoložce této činnosti.

V současné době je rozhodující výroba pro zemědělství spočívající ve výrobě napaječek pro prasata. V příloze jest přípis národního podniku Agra Přelouč, jež nejlépe vystihuje jak se podařilo našemu hospodářskému zařízení za krátkou dobu své činnosti pomoci řešit mechanizaci v živočišné výrobě.

Nábor pracovníků máme schvalován běžně podle jednotlivých přihlášek odborem pracovních sil ONV v Chrudimi. Pro letošní rok máme zákaz v přijímání pracovníků ze zemědělství a stavebnictví. V současné době mimo stávající 14 stálých pracovníků přijímáme 1 pracovnici a již pro letošní rok neuvažujeme s dalším zvyšováním.

Odbor služeb ONV v Chrudimi nám běžně schvaluje návrhy cen opakovaně vyráběných výrobků před předložením návrhu na schválení ceny na KNV v Hradci Králové. Před potvrzením projednává nutnost zavádění výrobku s průmyslovým odborem. U KNV v Hradci Králové máme řádně schváleny režijní přirážky včetně ziskové.

Dne 17. 9. 1970 byla v širším rozsahu projednávána celá činnost hospodářskéhozařízení na POV Svazarmu Pardubice, kde došlo k závěru souhlasit s kádrovým obsazením vedoucích pracovníků, činností výroby, která je zatím v souladu s celospolečenskými zájmy a že nutno ji nadále provádět pro dokončení rozvoje a zajišťování činnosti Aeroklubu Svazarmu.

1 příloha

26. 11. 1970

ZOČ:

SVAZ PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDOU
AEROKLUB PODHOŘANY
KRAJ VÝCHODOČESKÝ

Aerokov:

A E R O K O V
hospodářské zařízení
Východočeského aeroklubu Podhořany
Letiště Podhořany
u Roneva n/Doubrav.

A E R O K O V
hospodářské zařízení
Východočeského aeroklubu Podhořany
Letiště Podhořany
u Ronova n/Doubrav.

Datum: 26.11.1970
Č.j.: ~~168/70~~ 223/08

Okres: Chrudim

OKRESNÍ VÝBOR
Svaz pro spolupráci s armádou
Východočeský kraj
Pardubice - třída 7. listopadu 121

PROVĚRKA HOSPODÁŘSKÉ ČINNOSTI
SPOLEČENSKÝCH ORGANIZACÍ

ve smyslu usnesení vlády ČSSR ze dne 10. září 1970 čís. 209

Vysvětlivky k vyplnění jsou uvedeny na zadní straně formuláře.
Vyplňte strojem v osmi vyhotoveních. Podkladem pro vyplnění jsou údaje vykázané na konci roku 1969 a další údaje vykazované v účetnictví.
Předložte příslušnému OV Svazarmu v sedmi vyhotoveních nejpozději do 28. listopadu 1970.

A	Název HZ - VH: AEROKOV, hospodářské zařízení Východočeského aeroklubu Svazarmu Podhořany, letiště Podhořany u Ronova n/Doubrav.				
	ZOČ: Svaz pro spolupráci s armádou, AEROKLUB PODHOŘANY, kraj Východočeský				
	Sídlo: Podhořany u Ronova n/Doubravou				
	Detašovaná pracoviště mimo sídlo okresu: -				
B	Datum	vzniku	zápisu do podnikového restříku		zrušení organizace
			předložení žádosti	zápisu	
		21.4.1970	I. 15.4.1970	II. 22.4.1970	III. -
C	Předmět provozované hospodářské činnosti: A 13 Dřevozpracující provoz pro let. výrobu a opravárenství A 14 Údržba a opravy mechanismu k zajištění leteckého provozu B 41 Nákladní autodoprava i pro jiné socialistické organizace B 47 Strojní výroba B 49 Výroba dřevěných a kovových modelů B 51 Výroba stavebních materiálů, dílů a výrobků B Zpracování umělých hmot				Souhlas ONV byl vydán /~~předběžně~~, ano ~~do...~~, ne/ k B 47 - opakovaně vyráběné výrobky ONV Chrudim, odbor služeb 19.8.1970
D	Hospodářská činnost jež není zakotvena ve stanovách ÚV Svazarmu ČSR. /Doplní ÚV Svazarmu ČSR zaškrtnutím předmětu činnosti červenou barvou v bodě C./				
E	V případě delimitace nebo zrušení ekonomický dopad pro organizaci v roce 1971: - předpokládaný odvod ze zisku 210.000,- Kčs - předpokládaná ztráta z likvidace 385.000,- Kčs				
F	Zpracoval: Simarik Hamnová	Razítko: AEROKOV hospodářské zařízení Východočeského aeroklubu Podhořany Letiště Podhořany u Ronova n/Doubrav.	Podpis vedoucího: Němec Jaromír		Podpis předsedy ZOČ: Vrbovský Eduard SVAZ PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDOU AEROKLUB PODHOŘANY KRAJ VÝCHODOČESKÝ
Vyjádření: /zachovat,omezit,předat,zrušit/ POV Svazarmu ČSR: zachovat PÚV Svazarmu ČSR:			Datum: 26. 11. 1970		Razítko, podpis:

UKAZATEL			Skutečnost		
			+/ k 31.12. 1969	k 30. 9. 1970	k 31.10. 1970
1 Stav pracovníků	v trvalém pracovním poměru	fyzických osob celkem	-	11	14
		z toho důchodců	-	-	-
		přepočtený počet osob celkem	-	11	14
	ve vedlejším pracovním poměru /§ 70 ZP/	fyzických osob celkem	-	8	9
		z toho důchodců	-	-	-
		přepočtený počet osob celkem	-	4	4
2 Práce konané mimo pracovní poměr dle § 232 odst. a,b ZP		počet dohod	-	2	22
		počet osob	-	22	22
3 Odměny pracovníků v tis. Kčs		mzdy a platy /účet 351/	-	23[illegible]	282
		ostatní osobní výdaje /účet 359/	-	131	144
		celkem	-	367	426
4 Výkony v tis. Kčs		pro organizace Svazarmu	-	3	3
		pro obyvatelstvo	-	-	-
		ostatním socialistickým organizacím	-	1.010	1.555
		celkem	-	1.[illegible]13	1.558
5 Hospodářský výsledek v tisících Kčs zisk /+/ ztráta /-/			-	386	489
6 Odvod ve prospěch ZOČ Svazarmu v tis. Kčs /+/			-	108	161
7 Majetek v tis. Kčs	používaný /nakoupený/ k provozované hospodářské činnosti	ZP, budovy /účet 010/	-	v [illegible]	[illegible] ZOČ
		PPS /DKP/ /účet 070/	-	18	28
		Zásoby /účet 110/ nedokončená výroba	-	54 -	52 29
	Peníze, ceniny, vklady, peníze na cestě		-	85	118
	Pohledávky		-	363	476
	Závazky /dluhy/		-	253	335

+/ nebo skutečnost za rok 1969

VYSVĚTLIVKY K VYPLNĚNÍ FORMULÁŘE

1. Výpočet přepočteného stavu pracovníků /bod 1/ uveďte podle tohoto vzorce: /roční fond pracovní doby na jednoho pracovníka = 1.750 hodin/

$$\frac{\text{Celkový počet odpracovaných hodin}}{1.750 \text{ hodin}} = \text{přepočtený stav pracovníků}$$

2. Při vyplňování předmětů činnosti používejte níže uvedené číselné znaky a závazné názvy. U předmětů činnosti, které nejsou v tomto seznamu uvedené vyplňte název podle vlastního uvážení a kromě názvu i písmeno A, B, C. Pokud činnost rozepsaná v odstavci B a C je vyvíjena výlučně pro organizace Svazarmu uveďte před číselným znakem písmeno A.

Předběžné rozdělení předmětů činnosti, závazné číselné znaky a názvy:

A Předměty činnosti související s posláním Svazarmu a jeho hlavní činnosti:

1 Technické kontroly, údržba a opravy motorových vozidel, silniční a havarijní služba.
2 Gumárenské výrobky pro motoristy, vulkanizace, opravy pneu a duší.
3 Autocamping.
4 Výroba doplňků motorových vozidel.
5 Výroba a údržba potřeb pro činnosti a odbornosti Svazarmu a campingových zařízení.
6 Výroba a údržba potápěčské techniky, příslušenství a obleků.
7 Potápěčské služby, práce a opravy zařízení vodních děl.
8 Výroba, opravy a prodej modelářských výrobků - potřeb, stavebnic modelů, pomůcek doplňků a příruček.
9 Provoz hracích, soutěžních a sportovních zařízení /modelářů/.
10 Výroba elektronických a mechanických výrobků stavebnic, pomůcek a součástek.
11 Opravy a výroba sdělovacích, měřicích a regulačních zařízení.
12 Drobné, střední a generální opravy letounů.
13 Dřevozpracující provoz pro leteckou výrobu a opravárenství.
14 Údržba a opravy mechanismu k zajištění leteckého provozu.
15 Opravy rozhlasových zařízení.
16 Výroba náhradních dílů ke zbraním.

B Doplňková činnost:

41 Nákladní autodoprava i pro jiné socialistické organizace.
42 Osobní autodoprava.
43 Nepravidelná autobusová doprava.
44 Pohostinství.
45 Ubytovací služby.
46 Kovovýroba.
47 Strojní výroba.
48 Zámečnické práce.
49 Výroba dřevěných a kovových modelů.
50 Stavební údržba.
51 Výroba stavebních materiálů, dílů a výrobků.
52 Výroba drobných bytových doplňků a kovových výrobků pro organizace socialistického sektoru a obchod.

C Činnost nesouvisející s hlavním posláním Svazarmu:

91 Výpomocné práce a výrobní kooperace pro podniky socialistického sektoru.
92 Projektování programů pro samočinné počítače a vyučovací stroje.
93 Projektová činnost.
94 Výroba průmyslových radiátorů.
95 Hlavní stavební a pomocná stavební výroba.
96 spec. [illegible]

29.listopad 1970

V zasedací místnosti OV Svazarmu v Pardubicích se konala poslední členská schůze aeroklubu v tomto roce. Její program byl zaměřen především k ekonomickým otázkám včetně současného stavu výroby v AEROKOVU a byl podmíněn snahou vyburcovat členskou základnu k vyšší aktivitě v brigádnické činnosti, aby mohl být do konce roku splněn vedením AEROKOVu garantovaný závazek výroby 5.000 ks napáječek pro vepře.

Členskou základnou pak tato schůze byla nazývána „schůzí prasečí".

7.prosinec 1970

Předsednictvo ÚV KSČ projednávalo dokument *Poučení z krizového vývoje ve straně a společnosti po XIII. sjezdu KSČ*, který popisoval a interpretoval události Pražského jara a intervence vojsk Varšavské smlouvy.

Podle dokumentu se Československo od ledna 1968 nacházelo v krizi a vstup vojsk Varšavské "pětky" byl bratrskou pomocí. Dále byl přijat návrh rezoluce k aktuálním otázkám jednoty strany.

Text tzv. *Poučení z krizového vývoje ve straně a společnosti po XIII. sjezdu KSČ* schválilo plenární zasedání ÚV KSČ 11. prosince 1970. Tento dokument měl představovat kolektivní poznání strany a stal se závaznou normou pro interpretace událostí roku 1968. Přijetím *Poučení* se uzavřela první vlna rozsáhlých čistek, které se prozatím omezily na nejvýraznější představitele tzv. pražského jara a na „očistu" samotné strany.

V úvodu *Poučení* jsou smysl a společenská funkce tohoto stranou pracně nabytého poznání definovány následovně: *„Ústřední výbor KSČ je přesvědčen, že se tento dokument stane poučením pro stranu a přispěje k jejímu dalšímu politicko-ideovému i organizačnímu sjednocování, k upevnění jejího marxisticko-leninského charakteru, k posílení její vedoucí úlohy a k úspěšnému socialistickému rozvoji celé naší společnosti."*

Po měsících tzv. konsolidačního procesu, v jehož průběhu stranu opustilo či muselo opustit 27% členské základny – 474 tisíc komunistů, se tak KSČ dopracovala k oficiální a závazné interpretaci událostí tzv. pražského jara. Z několika jednoduchých a vzájemně provázaných tezí vznikl ideologický katechismus, jenž dogmaticky transformoval osobní vzpomínky pamětníků tzv. obrodného procesu do jazyka vládnoucí ideologie.

Kdo se odmítl jazyku *Poučení* alespoň formálně podřídit, mohl v normalizační společnosti očekávat problémy (ztráta zaměstnání, kariérní pád, zákaz studií či vyloučení z VŠ atd.).

Poučení z krizového vývoje nevzniklo ze dne na den. Od dubna 1969, kdy nastoupil do vedení KSČ Gustáv Husák, strana intenzivně hledala oficiálně závazný jazyk interpretace událostí roku 1968. Tento normativní popis „krizového vývoje" se rodil v rámci rozsáhlého procesu „očisty" KSČ, v němž při „likvidaci pravicových živlů" sehrálo klíčovou roli tzv. zdravé jádro strany – 165 tisíc členů tzv. prověrkových komisí. Před tyto komise museli předstoupit všichni komunisté v rámci tzv. výměny stranických legitimací. Pokud chtěli zůstat ve straně, byli nuceni dramatické události roku 1968 správně pojmenovat. Jazyk *Poučení* se v rámci tohoto drastického procesu pozvolna utvářel, klíčovou roli sehrál zejména tzv. *Dopis ÚV KSČ všem základním organizacím a členům strany k výměně stranických legitimací KSČ v roce 1970*, publikovaný v Rudém právu 3. února 1970.

V tomto dokumentu byla instrukce k stranickým prověrkám poprvé zasazena do ideologicky ukotvené analýzy „krizového vývoje". Nikoliv náhodou vzniklo *Poučení* až po ukončení tohoto procesu vnitrostranické „očisty" na konci roku 1970. Konečný vznik Poučení výrazně ovlivnil též přímý tlak Sovětů, kteří měli mimořádný zájem na ideologickém zdůvodnění pobytu sovětských vojsk na území Československa.

Přijetí textu *Poučení* se stalo výrazem kompromisu mezi Husákovým křídlem v KSČ a radikálnější prosovětskou skupinou, reprezentovanou tajemníkem ÚV KSČ Vasilem Biľakem.

Ještě radikálnější seskupení tzv. ultralevých usilovalo dokonce o politické procesy ve stylu padesátých let, jejichž obětí se měli stát hlavní představitelé „socialismu s lidskou tváří“.

Přijetím *Poučení* na prosincovém zasedání ÚV KSČ v roce 1970 došlo v tomto sporu o rozsah a podobu represí k vzájemnému konsensu. Zrodil se režim permanentních čistek a průběžného kádrování nejen příslušníků strany, ale všech obyvatel Československa, jejichž společenská pozice předpokládala byť jen minimální politickou odpovědnost. *(https://www.totalita.cz)*

11.-12.prosinec 1970

„Dvoudenní, páté plenární zasedání ÚV Svazarmu ČSR bylo mimořádně důležité proto, že znamenalo určitý mezník v dosavadním vývoji. Konalo se na sklonku významného jubilejního roku, v němž se členové této branné organizace podíleli zvýšenou politickou aktivitou na oslavách stého narození V.I.Lenina, 25.výročí našeho osvobození Sovětskou armádou a 53.výročí VŘSR, na sklonku roku, v němž pozitivní výsledky konsolidace vytvořily pevnou základnu, na níž je možné rychleji a účinněji rozvíjet brannou výchovu, odpovídající současným požadavkům i potřebám naší společnosti.

V minulém roce se podařilo Svazarmu překonat překážky pozůstalé z minulosti, obnovit práci svazů a základních organizací na principu jednotné branné organizace.

Ústřední výbor Svazarmu ČSR vysoko ocenil odpovědnou práci orgánů a organizací, aktivistů, funkcionářů i členů, kteří stáli prvně na pozicích jednotné branné organizace a zasloužili se o její upevnění. Konstatoval, že dosavadní výsledky v konsolidaci a plnění sportovně branných úkolů vytvářejí úspěšný nástup do významného roku 1971, kdy náš lid oslavuje 50.výročí založení KSČ.

Páté plenární zasedání ÚV Svazarmu ČSR přijalo resignaci dosavadního předsedy plk.A.Dvořáka a do funkce předsedy zvolilo jednomyslně generálmajora K.Kučeru.

Na základě návrhu kádrové komise se plénum rozhodlo uvolnit z funkce členů předsednictva V.Kloudu, B.Vašinu a Ing.J.Schindlera. Tito jmenovaní však zůstávají nadále členy ÚV.

Plénum dále přijalo resignace a zároveň uvolnilo z funkcí člena ÚV B.Krajču, pplk.R.Šváchu, plk.K.Pytnera, M.Navrátila, dr.O.Dvořákovou a z funkce náhradníka R.Ježdíka.

Z funkce člena ÚV odvolalo M.Šuhajku, M.Michalce, pplk.Ing.J.Táborského a mjr.Hilského, z funkce náhradníka pak dr.M.Hammerleho.

Plénum odvolalo ze všech funkcí člena předsednictva a tajemníka ÚV Svazarmu ČSR J.Hendrycha, dále odvolalo ze všech funkcí a současně zbavilo členství ve Svazarmu A.Nováka, M.Faixe a S.Reichla.

Předseda ÚV Svazarmu ČSR generálmajor Kučera si ještě v průběhu prvního dne zasedání našel chvilku pro krátkou tiskovou besedu s novináři, na níž hovořil mimo jiné o úloze tisku a ostatních sdělovacích prostředků při propagaci myšlenky branné výchovy, jejíž otázky mu nejsou nijak cizí; v tomto oboru léta pracoval ve svém povolání. Řekl dále, že těžiště budoucí činnosti bude především v oblasti výchovy, tj. cílevědomé a účinné výchovy - bez velkých gest a frází - v duchu politického a internacionálního uvědomění, dále v oblasti státních úkolů, tj. ve vlastní předvojenské výchově, a konečně v zájmové a technicko-sportovní činnosti, vedoucí k uplatnění speciálních zájmů při budování obranyschopnosti země. Podmínkou je hromadná účast a vytvoření pevné organizace národní, umožňující vytvoření pevné organizace federální. Prvořadým úkolem bude podnítit iniciativu všech svých členů, neboť nadcházející rok je rokem velmi významným. Na závěr besedy s novináři, vedené s upřímnou otevřeností, řekl soudruh generálmajor, že je - jako voják - zvyklý jednat přímo, přímost oceňuje a vítá, a je vždy ochoten se zúčastnit každé plodné diskuse. Vyslovil také přesvědčení, že se s novináři bude ve své funkci setkávat co nejčastěji.

Druhý den zasedání byl ve znamení živé a plodné diskuse. Příspěvků bylo tolik, že ještě patnáct přihlášených muselo odevzdat svůj diskusní příspěvek písemně do protokolu. Diskutující přinesli řadu významných podnětů a shodli se v tom, že dosavadní výsledky v konsolidaci a plnění branně sportovních úkolů, společně s dosaženými úspěchy svazarmovských sportovců ve všech oblastech branně sportovní a zájmové činnosti, vytvářejí příznivé podmínky pro úspěšný nástup do významného roku 1971 i let dalších - a že uskutečněné kádrové změny znamenají upevnění a ozdravění organizace.

5.plenární zasedání ÚV Svazarmu ČSR schvaluje:

- zprávu předsednictva ÚV Svazarmu ČSR o současném stavu politické konsolidace v naší organizaci a hlavní směry nejbližší činnosti

- hodnocení vzniku politického vývoje Svazarmu ČSR jako základní výchozí materiál včetně závěrů vyplývajících z tohoto dokumentu doplněný o připomínky vyplývající ze zprávy ÚKRK a včetně oprav předložených jako doplněk k materiálu

- zprávu o činnosti a závěry kádrové komise pléna ÚV Svazarmu ČSR
- bere na vědomí zprávu ÚKRK Svazarmu ČSR včetně závěrů z ní vyplývajících
- ruší jako zbytečný mezičlánek výkonnou a svazovou radu, jejíž pravomoci přenáší v plné míře na předsednictvo ÚV Svazarmu ČSR
- přijímá resignaci plk.A.Dvořáka na funkci člena ÚV Svazarmu ČSR, PÚV a předsedy ÚV Svazarmu ČSR i na všechny ostatní funkce, do nichž byl zvolen a kterými byl pověřen z titulu funkce předsedy ÚV Svazarmu ČSR podle článku 16 Stanov Svazarmu ČSR
- kooptuje člena předsednictva FV ČSSR K.Kučeru za člena ÚV Svazarmu ČSR. Volí jej zároveň za člena předsednictva PÚV a volí jej do funkce předsedy ÚV Svazarmu ČSR
- ukládá všem funkcionářům, členům a pracovníkům Svazarmu ČSR bez ohledu na jejich odbornost zaměřit okamžitě konkrétní činnost k upevnění jednotné organizace a k posílení úlohy svazových orgánů na všech stupních řízení
- ukládá PÚV Svazarmu ČSR na základě připomínek vypracovat urychleně návrh na sjednocení sekce branně-technické výchovy a svazu branných sportů s cílem dosáhnout maximálního rozvoje masové branné a technicko-sportovní činnosti
- schvaluje hlavní směry činnosti organizace na rok 1971
- schvaluje navrhované zásady na postup přidělování dotací na rok 1971
- přijímá pokyny FV Svazarmu ČSSR pro socialistickou soutěž o putovní standartu ´Vzorná okresní organizace Svazarmu ČSSR´, schvaluje na základě iniciativního návrhu OV Svazarmu Plzeň-sever a Znojmo kritéria meziokresní soutěže. Vyzývá všechny okresní výbory Svazarmu ČSR, aby se do této soutěže zapojily, zejména široce rozvinutým hnutím ve všech ZO a klubech Svazarmu k dosažení nejlepších výsledků
- ukládá předsednictvu ÚV Svazarmu ČSR vyhodnotit diskusi pátého pléna a v návaznosti na FV Svazarmu zpracovat časový plán postupu prací k posílení jednoty národní organizace"
(L+K č.3/1971)

Statistika roku 1970:

V roce 1970 bylo uskutečněno celkem 119 letových dní s motorovým či bezmotorovým provozem. Provedeno bylo 1838 startů pomocí navijáku a 660 startů aerovlekových, tj. celkem 2498 startů.

V bezmotorovém létání byl evidován nálet 926 hod. a 39 minut, motorové létání evidovalo nálet 269 hod. a 23 minut.

K 31.12.1970 aeroklub evidoval 52 létajících členů, z toho 6 žáků s nedokončeným základním plachtařským výcvikem a 7 motorářů.