

1975

Hned 2.1.1975 se v klubovně pardubické restaurace „Letka“ schází Rada aeroklubu, aby vše připravila pro nadcházející Výroční členskou schůzi, která měla být volební. Bylo totiž jisté, že Jaromír Jeník podá rezignaci na všechny svoje funkce v aeroklubu a i na funkci předsedy Rady VČKA. Bohužel, pravdou bylo, že kdyby sám na svoje funkce nerezignoval, byl by odvolán. Mirek totiž přestal zvládat svého démona alkoholu a pomalu, leč jistě, se z něj stával úplně jiný člověk, než ten, kterého jsme znali. I s létáním skončil!

Mnozí členové aeroklubu však neblahý osud Jeníkův připisovali na vrub Vršovskému (pozn.aut.: viz předchozí povídky o letech 1972 a 1973). A právě ten chtěl v Radě VČKA zaujmout Jeníkův post!

10.ledna 1975



VÝCHODOČESKÝ AEROKLUB SVAZARMU ČSR PODHOŘANY

Východočeský AK Svazarmu
ČSR
letišťe

2/75 Vr
Č. j.
Datum 10. ledna 1975

Podhořany

Vac

Určení delegace na oslavy 30. výročí založení branné organizace
Maďarské lidové republiky

Vážení soudruzi,

na základě salubního dojednání mezi Aeroklubem Svazarmu ČSR Podhořany a Aeroklubem CZEPEL Budapešť ve věci upevňování družebních styků mezi oběma Aerokluby určuje Aeroklub Svazarmu Podhořany po projednání v předsednictvu OV Svazarmu Pardubice delegaci, která se zúčastní v měsíci úneru slavnostního zasedání Vaší organizace.

s. Josef K r i š t o f, Švermova 455, Kutná Hora 28400,
předseda AK Podhořany
s. Eduard V r š o v s k ý, Podhořany 110 - 53841
s. Václav M á l e k, 7. listopadu 181, Pardubice 53002
předseda OV Svazarmu Pardubice
s. František Š e v ě l k, Okresní výbor národní fronty,
Pardubice 53002
předseda OVNF
člen předsednictva OV KSČ Pardubice

Vedoucí delegace bude předseda OV NF s. František Š e v ě l k.

Podáváme Vám tuto zprávu a těšíme se na další spolupráci.

Rozdělovník:
1x CZEPEL Maďarsko
1x OV Svazarmu Pce
1x VČ OAK Heřice
1x KV Svazarmu HK
1x Podhořany AK

AEROKLUB SVAZARMU ČSR
PODHOŘANY
letišť Podhořany, okr. Chrudim

Eduard V r š o v s k ý
náčelník AK Podhořany

Vytiskuje

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

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

VCT 07 -12389 70

12.ledna 1975

Ten den se na zasněženém letišti v Novém Dvoře uskutečnil první provoz. K dispozici byla vlečná Z-226B OK-MQN, vlekal Držík a funkce instruktora bezmotorového létání se ujal sám náčelník Vršovský. Pro „prominenty“ se udělalo pár startů s kluzákem L-13 OK-3814.

18.ledna 1975

Do konferenčního sálu pardubické „Letky“ se k Výroční členské schůzi dostavili téměř všichni létající členové aeroklubu. Jediný, kdo se z jednání VČS omluvil, byl nemocný předseda Rady AK Josef Křištof a Mirek Jeník. Jako hosté pozvání přijali předseda OV Svazarmu Pardubice Václav Málek i náčelník VČKA pplk. Jiří Penker. Řízení schůze se ujal Zdeněk Tužil a po nutných procedurálních úkonech se před členskou základnu postavil náčelník letiště Vršovský, aby seznámil přítomné se zprávou o činnosti organizace. Součástí jeho vystoupení, krom sebechvály, bylo i přečtení Jeníkova rezignačního dopisu a plénu byl předložen návrh, aby on (Vršovský) kandidoval na místo předsedy Rady VČKA.

(pozn. aut.: proti kandidatuře Vršovského na post předsedy Rady VČKA se později postavila řada zástupců východočeských aeroklubů a v dubnu t.r. byl do této funkce zvolen Karel Kopáč z AK Vrchlabí, který byl do této funkce uvolněn z České ústřední rady Aeroklubu Svazarmu usnesením 49-75 z 12.4.1975. Vršovský dostal „trafiku“ v podobě člena politicko-výchovné komise VČKA a byl kooptován do předsednictva OV Svazarmu Pardubice!)

Následovala poměrně optimisticky laděná zpráva hospodáře a nic neříkající zpráva KRK.

Po přednesené zprávě v diskusi vystoupili oba hosté, ale krom obligátní zdravice z nich nic podnětného „nevypadlo“.

Jinak diskuse nijak nevybočila z obvyklých kolejí, jen Klínský vyslovil jistou obavu nad ekonomickým zabezpečením aeroklubu, který si po loňské ropné krizi a zdražení pohonných hmot „hrábl“ na dno kasy a vyjádřil pochybnosti nad reálností rozpočtu, který navrhl nový hospodář AK Keprt.

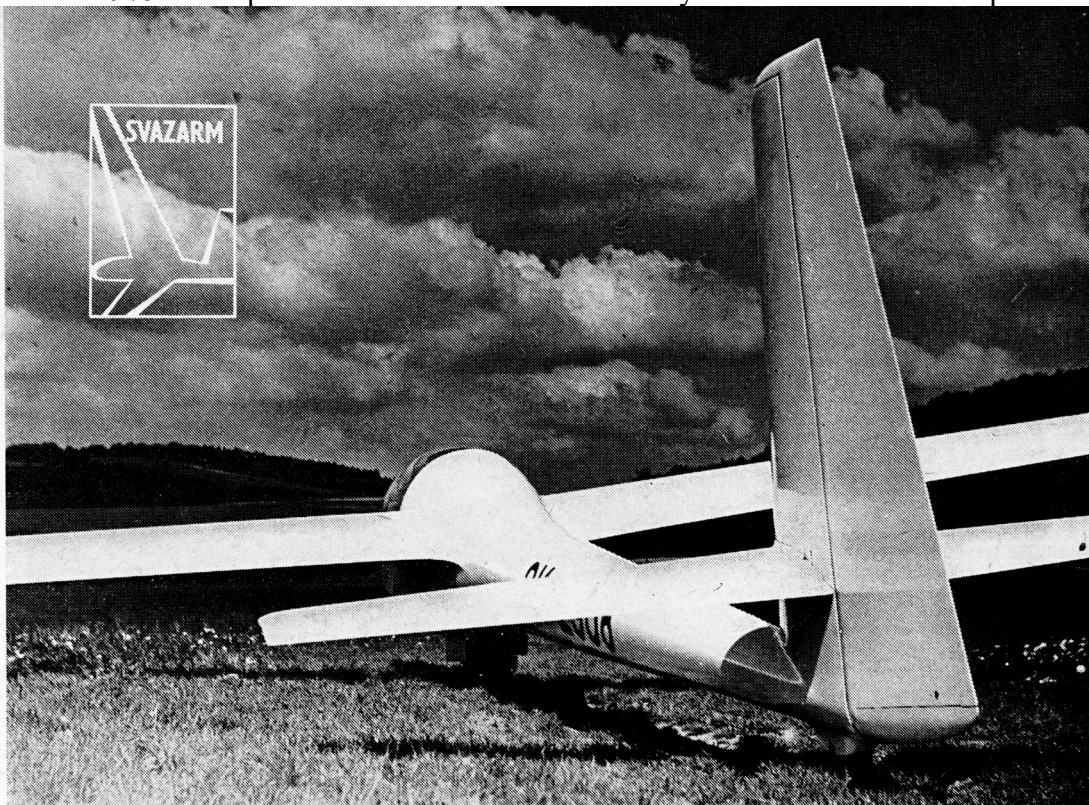
Z ekonomických důvodů bylo rozhodnuto, že „Pohár Železných hor“ se letos neuskuteční. A jak čas později ukázal, bylo to na dlouhou dobu.

Odsouhlasen byl dříve a na všech úrovních připravený návrh členů delegace do budapeštského aeroklubu „Csepel“ ve složení: Eduard Vršovský, Josef Křištof, Václav Málek - předseda OV Svazarmu Pardubice a František Ševčík - předseda OV NF Pardubice.

Po té došlo k volbě nové Rady AK, kdy do jednotlivých funkcí byli jednohlasně (jak jinak?) zvoleni:

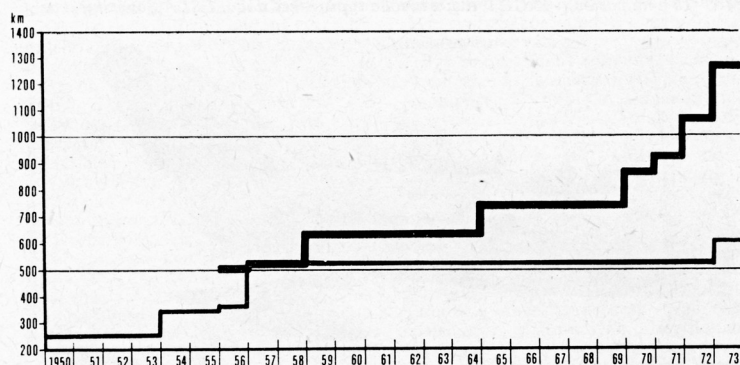
- předseda: Josef Křištof (v nepřítomnosti)
- místopředseda a náčelník letiště: Eduard Vršovský
- předseda komise politicko-výchovné: Naděžda Vršovská
- předseda revizní a kontrolní komise: Jiří Liška; členové: Jaroslav Poskočil, Jiří Oliva
- hospodář: Milan Keprt
- pokladník a jednatel: Josef Svatoň
- technik: Luboš Peřina
- správce materiálu: Milan Záveský
- předseda komise propagační: Zdeněk Nohel
- předseda komise sportovní: Tomáš Mikláš
- předseda motorového odboru: Teofil Držík
- předseda plachtařského odboru: Ota Hovorka st.
- matrika: Karel Bednář ml.
- člen: Václav Horešovský

V lednu 1975 v časopise Letectví+kosmonautika č.1 vychází článek Čenka Kepáka:



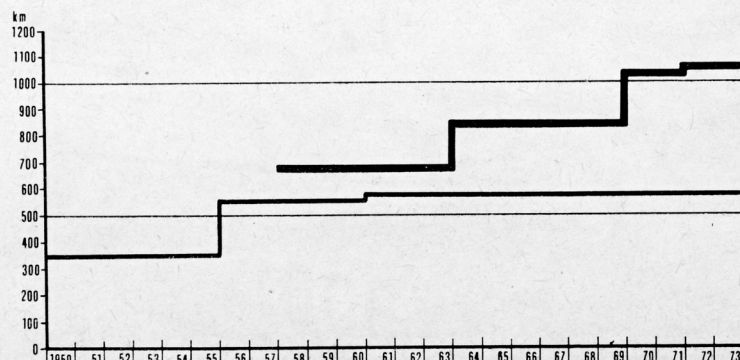
Snímek: P. Lanštiak – fotosoutěž L + K

Slovo do diskuse



Průběh čs. a světových rekordů v kategorii D_1 – absolutní – vzdálenost v přímé linii

Průběh čs. a světových rekordů v kategorii D_1 – absolutní – cílový let



V poslední době se na různých úrovních hovoří o víceméně kritickém stavu československého výkonného plachtění.

Článkem dr. Čenka Kepáka, předsedy Aeroklubu Svazarmu ČSR otevíráme na stránkách L + K k této problematice diskusi, v níž by se měli vyslovit českoslovenští reprezentanti, trenéři, odpovědní pracovníci, výrobci větroňů, všichni ti, jimž leží na srdci úroveň našeho plachtění.

Světový šampionát v plachtění v lednu minulého roku v Austrálii znovu potvrdil, že růst výkonů v plachtění má vzestupnou tendenci. V průměrném australském počasí byly docilovány mimořádné výkony, a to zásluhou moderních větroňů, jejich přístrojového vybavení, v prvé řadě však zásluhou dobře připravených pilotů, schopných maximálně využít moderní techniky v daných meteorologických podmínkách.

Protože se naši plachtaři tohoto šampionátu nezúčastnili, je zapotřebí se zvláštní důkladností analyzovat všechny dostupné prameny a dokázat jich využít k dalšímu vývoji a přípravě na příští mistrovství světa. Vzhledem k tomu, že touto neúčastí a z dále uvedených důvodů ztrácíme kontakt se světovou špičkou a dochází u nás ke stagnaci výkonného plachtění, pokusil jsem se soustředit základní údaje o vývoji a současném stavu výkonů v plachtění.

Z tabulky vyjadřující v procentech

úroveň československých výkonů v porovnání ke světovým absolutním rekordům u disciplín registrovaných podle FAI v kategorii D 1 je zřejmé, že průměrná výkonnost československých plachtařů dosahuje kolem 60% světové výkonnosti. V ostatních kategoriích je situace obdobná.

Uvedené zjištění je zářející a vyvolává otázku, co je příčinou tohoto stavu, když jsme ve světě známi jako „plachtařská velmoc“ a jako výrobci úspěšných letounů a větroňů.

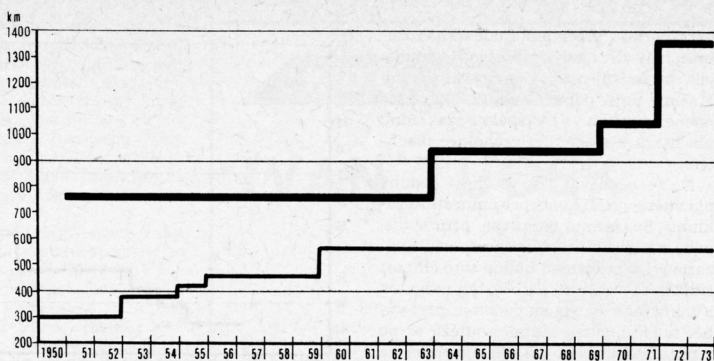
Pamětníci si pak vzpomenou i na mezinárodní úspěchy našich plachtařů, např. na 3. místo Měšťana na mistrovství světa v Lešně v roce 1958, nebo na vítězství L. Zejdy na mezinárodním mistrovství Francie v roce 1957.

O uplynulých patnácti letech můžeme hovořit jako o letech pro plachtaře hubených. Měřítkem úrovně výkonného plachtění jsou výkony, a ty hovoří jednoznačně o mnohaleté stagnaci našeho výkonného plachtění, zatímco výkony ve světě rostou nevidaným a pro nás již téměř nedostižitelným tempem.

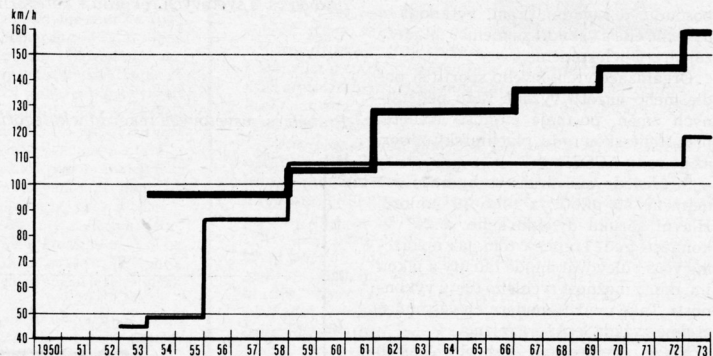
Svědčí o tom přehled československých a světových rekordů u některých disciplín od roku 1950 (viz tabulky).

Ani u ostatních disciplín sledovaných FAI není situace odlišná. Z tabulek je zřejmý růst výkonnosti do roku 1959–60. Pro zasvěcené není tajemstvím, že o posun výkonů až k úrovni světových rekordů se zasloužil svými 17 čs. rekordy L. Zejda, vynikající plachtař s fantazií a s vůlí dělat velké plány, cílevědomě je připravovat a realizovat. Mnoho lidí mu pomáhalo, mnozí mu však házeli klacky pod nohy a nepochopili, že mladí plachtaři potřebují své velké vzory, že naše socialistická společnost potřebuje i v tomto sportovním odvětví čestné obstat v mezinárodní konkurenci.

Někdo může namítnout, že díky novým větroňům se československé výkony v posledním roce zlepšily. Absolutně ano, ale uvážíme-li, že na stejných nebo obdobných typech větroňů byly v jiných zemích



Průběh čs. a světových rekordů v kategorii D₁ – absolutní – cílový let s návratem



Průběh čs. a světových rekordů v kategorii D₁ – absolutní – 100 km trojúhelník

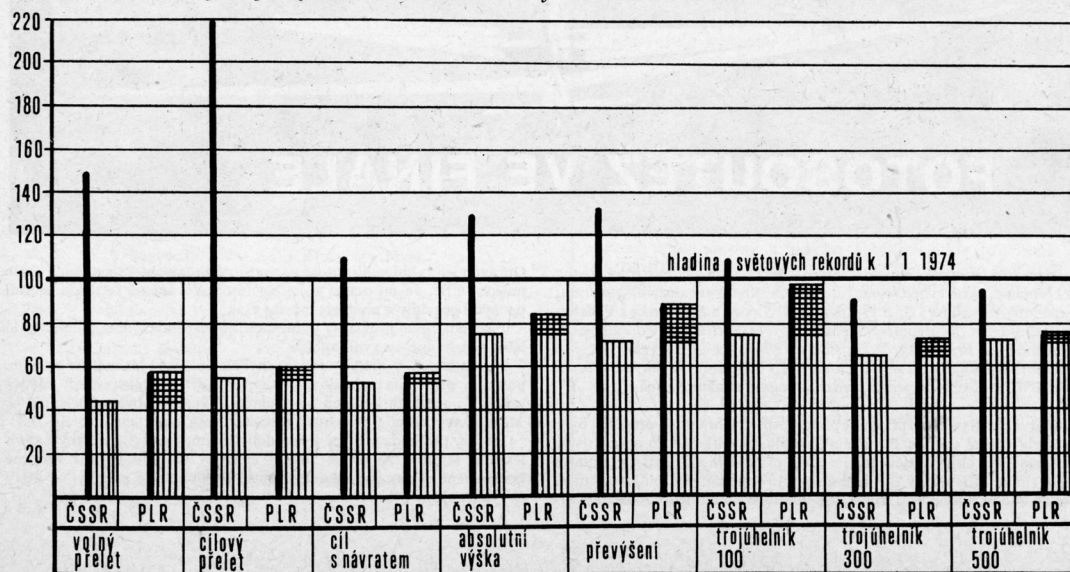
docíleny podstatně lepší výkony, pak stagnace našeho výkonného plachtění pokračuje.

Je jisté oprávněným přáním a nutností, aby se tento stav změnil, aby československé plachtění v příštích letech přispělo ke znásobení úspěchů socialistických zemí v mezinárodním měření sil. Aby se tak stalo, je nutné nejdříve analyzovat celý poválečný vývoj československého plachtění, v období růstu výkonnosti i v období stagnace. Rada Aeroklubu

Svazarmu ČSSR již uložila tento rozbor zpracovat. Nechci předbíhat závěry, ale o jednom jsem přesvědčen:

Československo jako socialistický stát, tradiční výrobce malých sportovních letadel a větroňů s bohatou tradicí ve sportovním létání nemůže ani v tomto technicky náročném sportovním odvětví stát stranou ve velké soutěži dvou systémů – socialismu a kapitalismu. A prokázaly-li socialistické země své přednosti již v tolikaruzích sportu, prokáží je

Srovnání československých a polských rekordů k hladině světových rekordů k 1. 1. 1974



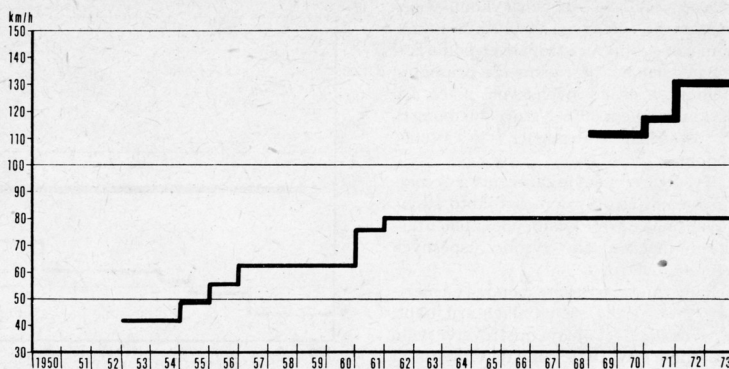
bezesporu i v plachtění. Bude třeba rozbrat, jaký vliv na výkonnost má technika, jak organizujeme výkonnostní létání. Musíme najít odpověď na otázku, proč máme širokou a vyspělou základnu plachtařů a stagnující vrcholové plachtění.

Nelze očekávat, že všechny neduhy plachtění vyřeší koncepce činnosti Aeroklubu Svazarmu, která se připravuje, nebo středisko vrcholového sportu Svazarmu. I v budoucnu budou tuto činnost řídit lidé – členové aeroklubu, nábořem a základním výcvikem počínaje, přes výběr talentů, různé stupně soutěží, až po reprezentaci. Proto již dnes je třeba na všech stupních řízení plachtařské činnosti skončit se sebeuspokojením, kriticky posoudit dosavadní práci, vytknout si náročné cíle a vzbudit zejména u mládeže zájem o jejich splnění.

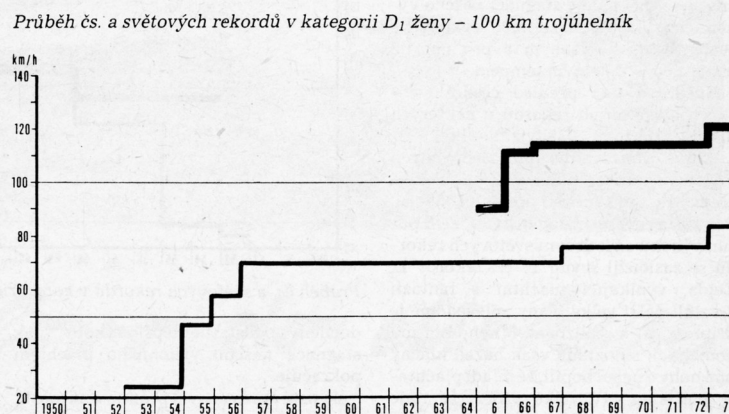
Organizace vrcholového sportu si podle mého názoru vyžádá řadu podstatných změn, počínaje činností trenéra, přes trenérskou radu, plachtařský odbor, až po radu AČSSR.

Širší sledované družstvo by mělo mít nejméně 50 pilotů, z toho 30 juniorů. Hlavní záruka dynamického růstu výkonnosti bude zřejmě v tom, jak dokážeme včas objevovat mladé talenty a jakou jim dáme možnost rychlého růstu výkonnosti. Také využití moderních větroňů si zřejmě vyžádá lepší organizaci.

Nelze přehlédnout úspěchy našich plachtařů na posledních dvou soutěžích socialistických zemí ve Vrchlabí a v Orlu, které slouží k přípravě socialistických zemí na světový šampionát. Zvláště loňský úspěch v Sovětském svazu dává tušit, že máme dostatek sil zasahovat do bojů o světové prvenství.



Průběh čs. a světových rekordů v kategorii D₂ – absolutní – 100 km trojúhelník



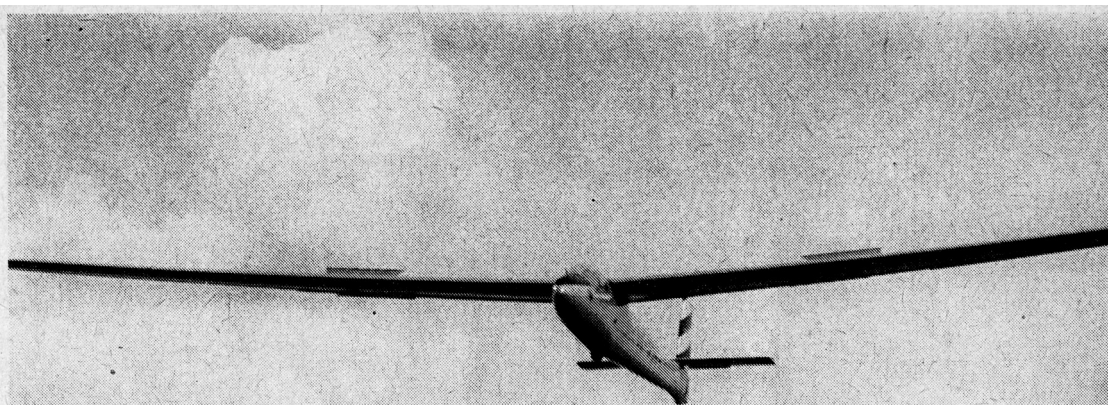
(L+K č.1/1975)

Ze záplavy slov a grafů jednoznačně vyplynulo, že československé bezmotorové létání jaksi ztratilo dech a ocitá se nejen sportovně, ale i ekonomicky a materiálně v rámci evropských států hodně v pozadí.

Zmíněný článek přinesl v podhořanském aeroklubu mnoho diskusí, kdy krom problémů ekonomických a materiálních, byla s jistou dávkou opatrnosti vznášena kritika na vedení aeroklubu (konkrétně na náčelníka Vršovského), který výkonnému a závodnímu létání (vyjma své manželky Naděždy) moc nefandil. Jeho hláška: „*Lítejte chlapci, lítejte, ale hlavně okruhy!*“ se stala nesmrtelnou.

Dával si moc dobrý pozor na to, aby mu někdo svými sportovními úspěchy nepřerostl přes hlavu!

Po tomto poněkud opatrně kriticky laděném článku časopis Letectví+kosmonautika hned ve svém 2. čísle znovu „rozvášnil“ plachtařskou obec Martin Brunecký zasvěcenou, i když době poplatnou úvahou o tom, kam by měly vést trendy konstrukce a výroby zejména výkonnostních kluzáků.



JAKÉ VĚTRONĚ PRO NAŠE AEROKLUBY?

Snímek P. Hejduk - fotostudé L + K 74

Ing. MARTIN BRUNECKÝ

Ve stručném článku v L + K č. 3/1974 se ing. Karol Filakovský zaměřil na to, jaké větrone potřebuje současné československé plachtění. Domnívám se, že nastíněné myšlenky jsou natolik závažné, že by bylo chybou nechat je zapadnout. I když v této úvaze pochopitelně nebude možné důsledně rozebrat všechna hlediska, která s danou problematikou souvisí, chtěl bych se zaměřit na ta nejdůležitější – jaké typy větronů naše plachtění potřebuje a jak je opatřit. Vyhnu se ovšem otázkám vybavení pro státní reprezentaci, protože to je další velmi rozsáhlý soubor problémů.

Potřeba větronů je dána jednotlivými stupni výcviku. Prvým je základní pilotní výcvik, období, kdy se zájemce o plachtě-

ní začíná učit řídit letadlo, a pro ten jsou nezbytné cvičné dvousedadlovky. U nás zavedený L-13 Blaník je v této oblasti světovou špičkou, a to nejen nyní, nýbrž i pro nejbližší desetiletí.

Použití Blaníků pro výcvik však začíná mít jeden negativní rys – závislost na navijáku, resp. vlečném letounu a s tím souvisejícím početním pozemním personálu. Tento nedostatek mohou odstranit jediné motorizované větrone, které se ve světě rychle pro tyto účely rozšiřují. A zcela logicky směřuje k takovému řešení i vývoj u nás. Větron M-17, který by se eventuálně měl stát základním výcvikovým typem v našich aeroklubech, již úspěšně létá, a pro odstranění případných nedostatků tedy bude do zahájení

sériové výroby dostatek času. Odstranit ovšem nepůjde koncepční nedostatek M-17, celodřevěnou konstrukci, s ní související nízkou životnost (danou prokázanou životností klišovaných spojů) a časté generální opravy. Navíc lze při zavádění do sériové výroby očekávat potíže se zajišťováním potřebného množství kvalitního leteckého řeziva z domácích zdrojů.

Domnívám se, že daleko schůdnější cestou by bylo využití zkušeností z provozu prototypu M-17 k přestavbě větroně L-13 Blaník na motorizovaný větron obdobné koncepce. Ze by se taková úprava vyplatila, dokazuje potřeba takového větroně nejen u nás, ale i trvalý zájem o motorizování Blaníků v zahraničí. Současně by také Aeroklubu Svazarmu odpadly starosti se zabezpečováním sériové výroby větronů, neboť motorizovaného Blaníka by snad mohl i nadále vyrábět n. p. LET Uherské Hradiště-Kunovice.

Na základní pilotní výcvik v plachtění navazují dva stupně – u nás je nazýváme pokračovací a sportovní výcvik. V prvním se začínající plachtař má naučit abecedu plachtění – vyhledávání a ustředování stoupavých proudů, vyhledávání a přistávání na nouzové plochy, srovnávací navigaci, a současně má dosáhnout prvních sportovních výkonů – uskutečnit své přelety. Sportovní výcvik předpokládá zvládnutí této abecedy a je zaměřen na výcvik taktiky přeletu a prohlubování sportovní výkonnosti až po závodní létání.

V našich podmínkách se snažíme, v rozporu se světovým vývojem, obsáhnout oba úseky jediným typem větroně. Tak byl koncipován VT-16/116 Orlik a pro obdobné specifikace je nyní projekt-



Snímek ze soustředění plachtařských reprezentantů v roce 1974 dobře dokumentuje technické vybavení našich špičkových závodníků



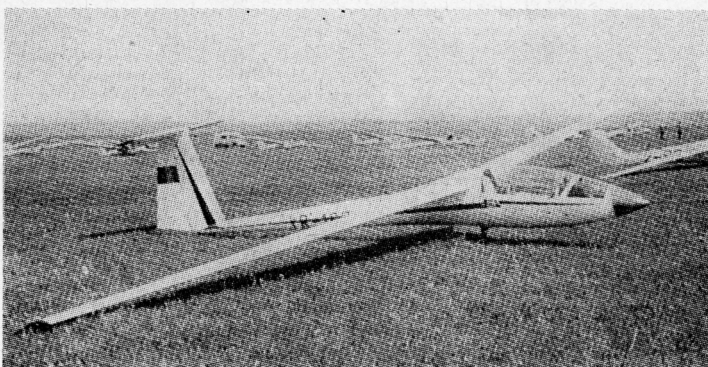
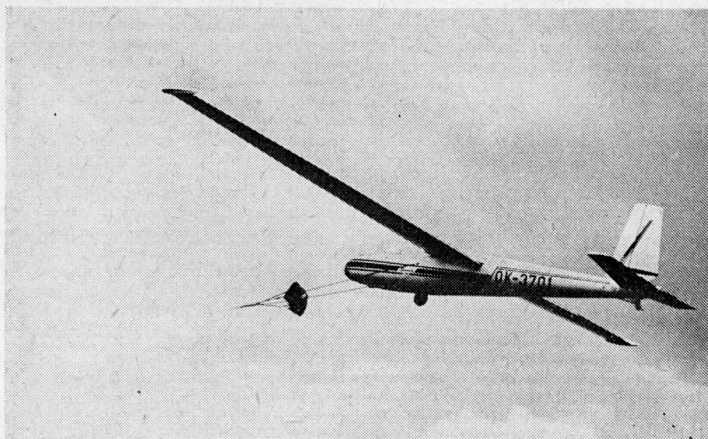
Snímek J. Smolka

tován VSO-10. Že snaha po univerzálnosti nemůže v tomto případě ani při sebevětší snaze a talentu konstruktérů vést k dobrému větroni nejlépe ukazuje protichůdnost požadavků kladených na větroň v obou stupních výcviku. Netýká se to ovšem vlastností pro všechny klubové větrone společných, jako jsou stoprocentní letové vlastnosti, nízká cena a vysoká životnost. Základním rozporem je však skutečnost, že pokračovací výcvik vyžaduje větroň lehký a robustní, s dobrými výkony v kroužení a pomalém letu a přitom snadno opravitelný; kdežto sportovní typ má již umožňovat vysoké sportovní výkony, pro které je nezbytná vysoká pronikavost větrone a tedy i maximální jemnost, výrazně vyšší plošné zatížení spolu s vyššími rychlostmi. Z požadavků na snadnou opravitelnost a robustnost lze u něj slevit.

Vyplyvá z toho, že v pokračovacím výcviku pilot výkony větrone na vyšších rychlostech nepotřebuje, pro přelety do 200 km dnes postačují rychlosti jen mírně převyšující oblast maximální klouzavosti větrone. Zato však začínající plachtař potřebuje větroň s co nejvyšší přistávací rychlostí, dobře řiditelný při malých rychlostech, aby při chybách, které jsou při prvních samostatných přistáních v terénu neodstranitelným průvodním jevem, měl pilot více času reagovat, a aby tak snadno nedocházelo ke katastrofálnímu poškození větrone. A když už k poškození dojde, tak aby doba pro uvedení větrone do provozu byla co nejkratší.

Někdy se ovšem argumentuje tím, že zvýšení výkonnosti (klouzavosti) větrone sníží potřebu vynucených přistání. Jak naivní je tento argument ukáže snadné porovnání: kdyby se plachtař již v 700 m rozhodl klouzat k nejbližšímu letišti (a mohl tedy proklouzat maximálně 500 m výšky), doklouzal by se dnes špičkovým „super větrone“ Nimbus o pouhých 8 km dále než s Orlikem. A i kdyby toto zvětšení dokluzu pilotovi pomohlo, došlo by pouze k posuvu prvních vynucených přistání do pozdějšího stádia výcviku, kdy už pilot nemůže vzdávat výkon v tak velké výšce.

U sportovního výcviku můžeme předpokládat, že si pilot již odbyl dětské krůčky, vyzkoušel si „na vlastní kůži“ důsledky svých chyb, a proto mu již můžeme svěřit větroň, který bude létat i přistávat rychleji a bude náročnější na pozornost i kvalitu pilotáže. A na větroni musíme žádat maximální výkony za přijatelnou cenu. I klubový sportovní větroň by měl plachtaři umožnit létání „stylem



Snímky: D. Dedeň a Flieger Rerue

Populární Blaník stejně jako rumunský IS-29D jsou příkladem úspěšného použití celokovové konstrukce u větronů. Škoda jen, že na našich letištích nelétá podobná celokovová jednosedadlovka jako je tato – rumunská

delfina“ a i jinak ho seznámit s taktikou přeletu na rychlém větroni. Zatímco pro pokračovací výcvik plně postačují výkony na úrovni dnešního Orlika, pro sportovní výcvik jde požadavek na úroveň dnešních špičkových větronů standardní třídy – a s troškou předvídavosti je třeba i poněkud nadsadit.

Splnit takovou škálu požadavků jedním větrone je téměř utopistická snaha. Logickým důsledkem je růst ceny větrone provázený nesplněním těch či oněch požadavků. A měli bychom si uvědomit, že

ani socialistická společnost si nemůže dovolit přepych rozbitý výkonným větrone piloty, kteří se teprve učí základům plachtění. Přitom však naopak nemůžeme očekávat, že na větronech pomalých a vhodných pro plachtařské začátky nám vyrostou závodníci, schopní úspěšně reprezentovat úroveň socialistického sportu na světovém fóru. Domnívám se, že již dnes je třeba si přiznat, že potřebujeme dva rozdílné typy klubového větrone. Ve větším počtu větronů pro pokračovací výcvik, který by se užíval i pro krátké

Jeden z prototypů letounu M-17



Snímek: M. Krtal

přelety a sloužil by rovněž velkému počtu plachtařů, které již nestojí o vrcholné sportovní výkony a v místním polétání nacházejí plné uspokojení své touhy po létání. V poněkud menším počtu pak potřebujeme klubový větroň pro sportovní výcvik, určený pro skutečné sportovní létání – výkony, soutěže a závody, na kterém by naši plachtaři mohli získávat mezinárodní plachtařské odznaky, a na kterém by vyrůstali budoucí reprezentanti.

Z určení pokračovacího větroně jednoznačně vyplývají jeho základní rysy. Především nízká váha (resp. plošné zatížení) asi 25 kg/m², které by zabezpečilo nezbytnou „pomalost“ větroně. Robustnost a pevnost tohoto typu není třeba chápat jako celkové předimenzování, nýbrž jako zesílení konstrukce pro zvláštní havarijní případy spojené se zatížením při přistání – tedy podvozku a některých partií trupu. Zbývá ovšem ještě vhodné členění konstrukce pro opravy. Při důsledném uplatnění tohoto hlediska by totiž větroň mohl být kovový, a tak i při požadavku nízkého plošného zatížení by bylo možné použít velmi štíhlé křídlo – a tím dosáhnout i vysokou maximální klouzavost, nemluvě o vysoké životnosti a stálosti kovové konstrukce.

Sportovní klubový větroň osmdesátých let by se, s ohledem na rychlý růst výkonnosti všech větronů, neměl řídit dnes platnými omezeními standardní třídy větronů. S ohledem na nezbytnost přiměřené ceny totiž nikdy nebude moci konkurovat speciálním závodním typům, takže je lhostejné, zda bude patřit do standardní nebo volné třídy. Cílem je dosáhnout co nejlevněji co nejvyšších výkonů. A k tomu vede jediná cesta: to, co při rozumné ceně nelze dosáhnout zkvalitňováním povrchu křídla, nahradit použitím klapkového profilu, zvětšením rozpětí a vysokou štíhlostí křídla.

Není třeba zdůrazňovat, že moderní výkonný větroň nelze stavět ze dřeva. Obdobné je to s použitím laminátů pro jakýkoliv klubový větroň – ceny zde mluví jasnou řečí. Navíc se ukazuje, že i u laminátů dochází stárnutím ke zhoršování kvality povrchu a jiným nepříznivým jevům. Zbývá tedy celokovová konstrukce – tvarově stálá, lehká, pevná, a s vysokou životností. Pro celokovový klubový větroň, pochopitelně bez technologických zázraků – to, co známe z Blánika, spolu s použitím bodového sváření, může zabezpečit podstatně lepší povrch, než má i nejpečlivěji postavený dřevěný větroň po prvé generální opravě.

... a z něj vycházející SZD-41 Jantar-Standard

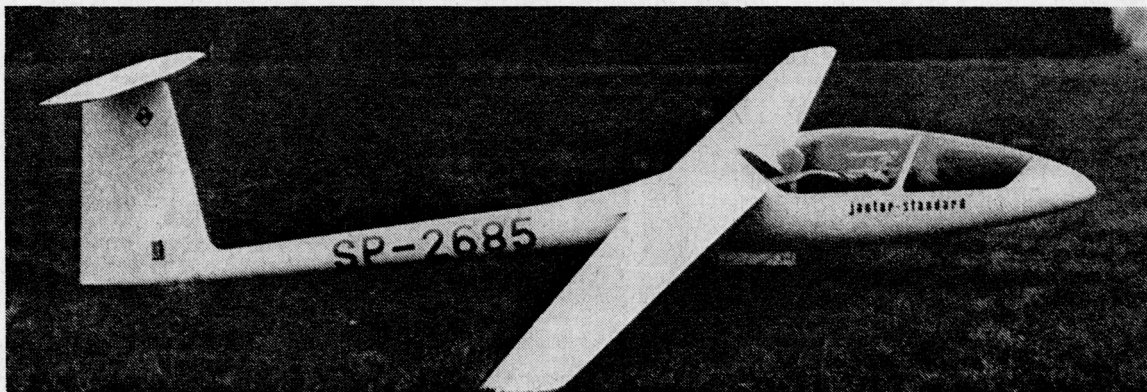


Že v polském leteckém průmyslu nejsou větroně popelkou, dokázaly nejenom první laminátové Cobry a Oriony, ale právě další úspěšné laminátové orchideje SZD-38 Jantar 1...

Pro nás je však rozhodující otázka, kde potřebné větroně obstarat, protože potřeba kvantitativně je s dožíváním stávajícího letadlového parku aeroklubů naléhavější, než otázky kvality. Ústřední orgány Aeroklubu Svazarmu ČSSR, ve snaze zabezpečit potřebnou techniku, vyvinuly značné úsilí, musíme si však uvědomit, že i jejich možnosti jsou omezené. Aeroklub nemůže samostatně hradit vývoj nebo zavádění výroby nových typů letadel. Především musí kupovat to, co je snadno dosažitelné, hotové. Zabezpečuje se proto sériová výroba typu VSO-10, který však bohužel doposud existuje převážně na papíře a rozhodně nebude řešením ideálním – vždyť nyní se jedná o vybavení našich aeroklubů v osmdesátých letech!

Jinou možností by byl nákup větronů ze zahraničí – nabídka je však naprosto nedostatečná. Jako pokračovací větroň by snad byl k dispozici, byť s některými výhradami, polský Pirát, zato sportovní větroň je prakticky nedostupný. Jediný dostatečně výkonný větroň, polský Jantar-Standard, se zatím nevyrábí sériově. Navíc je to špičkový závodní laminátový větroň, takže jeho cena bude pravděpodobně neúnosná. Mohlo by se ovšem uvažovat i o rumunském celokovovém IS-29, který se dnes nabízí za 24 000 západoněmeckých marek; posudky našich pilotů, kteří se s tímto typem částečně seznámili, však nejsou příliš příznivé.

V úvahu proto připadá skutečně jedině málo výkonná VSO-10, nebo téměř ne-



Snímky: Skrzydla Polska

možná licenční výroba laminátového větrone z domácích surovin, případně domácí stavba kovových větroňů. O tom, že takové větrone postavit možné je, nelze pochybovat – zkušené, talentované i obětavé konstruktéry máme. Potíž však spočívá v tom, že kovový větroň nelze vyrábět „na koleně“. A naše letecké podniky, které potřebné vybavení mají, neprojevily dosud o výrobu větroňů ani nejmenší zájem.

V kontrastu s tím by bylo možné opakovat slova ing. Filakovského a přinést řadu argumentů pro zdůvodnění perspektivnosti výroby a vývozu celokovových větroňů do zahraničí, kde kovové větrone, po ochabnutí počátečního nadšení nad větroni ze skelných laminátů, znovu „přicházejí do módy“. Bylo by to však jen opakování známých faktů. Nejde však jen o ekonomický efekt. Vybavení našich aeroklubů je celospolečenskou záležitostí – vždyť činnost celého Svazarmu je dotována ze státního rozpočtu. A proto by mělo být v zájmu nás všech, aby vybavení aeroklubů bylo co nejefektivnější. Domnívám se, že při větším zájmu ze strany GR Aero a dalších orgánů by bylo reálné zajistit vývoj i výrobu potřebných větroňů v podnicích našeho leteckého průmyslu bez ekonomických ztrát. Pochopitelně nikoliv jako nosné programy, nýbrž jako doplňkový a propagační sortiment. Doplňkový pro svůj malý objem, neboť výroba celé stokusové série Blaník je v objemu výroby zboží srovnatelná s jediným letounem L-410. A propagační především proto, že poptávka po kovových jednosadlovkách ve světě začíná růst, takže by mohly šířit dobré jméno našeho leteckého průmyslu ve světě se stejným příznivým ekonomickým efektem, jako to doposud dělá starý dobrý Blaník.



Snímky V Jukl a Skrzydłata Polska

Příkladem klubového větrone, která u nás doslova začíná vymírat, může být jak polský SZD-30 Pirat nebo výkonnější Cirrus

(L+K č.2/1975)

9.února 1975

Na základě dohody s družebním budapešťským aeroklubem „Csepel“ z 23.11.1974 se do Maďarska letecky na plné náklady aeroklubu vydává delegace zvolená VČS. Oproti původnímu a VČS schválenému seznamu s delegací do Maďarska neodletěl předseda OV Svazarmu Pardubice Málek a byl nahrazen předsedou politicko-výchovné komise OV Svazarmu Chrudim Raimanem (!?) V řadách prostých aeroklubáků jméno Raiman hodně rezonovalo. Proč právě on? Nikdo ho nezná! Vždyť je z Chrudimi a aeroklub stále patří do organizační sféry OV Svazarmu Pardubice! Na vyřčené otázky se nikomu nedostalo odpovědi. Všichni si museli nějakou dobu na rozuzlení počkat. Ale nepředbíhejme sledu událostí.

23.února 1975

Opět letový den na sněhu, tentokrát i navijákový provoz!



Zleva: Karel Bednář ml., Jiří Hájek, Jaroslav Poskočil, Milan Švorc, Stanislav Kužela, Kateřina Vršovská, Václav Žatečka, Jindřich Souček, Milan Žatečka, Alena Tomanová, Josef Křištof, Naděžda Vršovská; Nový Dvůr, únor 1975



Zleva: zády Milan Žatečka a Stanislav Kužela, Josef Křištof, Kateřina Vršovská, Karel Bednář ml., zády Josef Svatoň, Jiří Hájek, Václav Žatečka; Nový Dvůr, únor 1975

Na uvedeném snímku jsou patrné změny při rekonstrukci „dřevěného“ hangáru, který byl ocelovou konstrukcí o cca 1,5 m prodloužen a dřevěná vrata nahrazena kovovými.

V prvních dvou měsících tohoto roku byly letové dny výjimkou. O to víc se pracovalo na letištním zařízení, zejména na provozuschopnosti navijáku H-2 a pozemní techniky. Aeroklub v té době vlastnil vozidla: GAZ 69 CRA-20-50, Š 1201 (sanitní verze) CR-10-16, nákladní automobil Robur CR-09-62 a traktor Z-25 CR-19-47. Zejména „gazík“ vyžadoval náročnější údržbu a tak měl „automobilový expert“ Josef Vojtíšek o práci postaráno.

Velký kus práce odvedla i děvčata, která svůj „holčičí“ pokoj zkulturnili natolik, že se dal nazvat útulným příbytkem a o pánské návštěvy tak věru nebyla nouze.



Táňa Zachařová (vlevo), Alena Tomanová (vpravo); Nový Dvůr, únor 1975

24. února 1975

Hospodářské zařízení OV Svazarmu Pardubice AERO-SYNJET se sídlem na podhořanském letišti vydalo 19-ti stránkový „Rozbor výsledků hospodaření za rok 1974“. Z něj pro stručnost jen pár nejdůležitějších údajů:

- příjmy: 2.713 tis. Kčs
- materiálové náklady, doprava, nájem, energie služby, ostatní: 1.130 tis. Kčs
- mzdové náklady, odměny, FKSP, OON: 1.071 tis. Kčs
- čistý zisk před zdaněním: 512 tis. Kčs
- počet zaměstnanců v hlavním pracovním poměru 31 (z toho 15 žen)
- výrobní sortiment: mikrofonní stojany, ramínka gramofonových přenosků a gramofonové talíře, ovládací kolíky k Hi-Fi soupravám, zástavbové díly radiostanic, raketové motorky S-1, S-2, S-3 s příslušenstvím, balsové stavebnice letadel.

Bylo konstatováno, že i ve stísněných podmínkách, jak výrobních, tak sociálních, je podnik pro OV Svazarmu poměrně rentabilní a práce v něm pro zaměstnance lukrativní (průměrná mzda v roce 1974 činila 2.351,- Kčs).

K „výsledovce“ připojil komentář předseda OV Svazarmu Pardubice:

Příloha č. 7

O p i s

Okresní výbor
Svaz pro spolupráci s armádou
východočeský kraj
PARDUBICE
Tř. 7, listopadu 181

Dne 24.2.1975

Po provedené integraci Aerokovu a Synjetu došlo k podstatnému zkvalitnění úrovně řízení, evidovanosti a výkaznictví. Postupně byl omezován sortiment výroby a vzrůstal podíl na výrobě pro Svazarm. Hospodářské zařízení dosahuje plynulého plnění výroby ve všech ukazatelích.

Během hodnoceného období došlo k různým kontrolám ze strany orgánů ONV v Chrudimi a jiných a nebylo při nich shledáno podstatných závad. Rovněž tak orgány OKRŘ zařízení věnují svoji pozornost. Částečný odvod z hospodaření po odsouhlasení ČOV Svazarmu byl použit do sdružených prostředků v akci "Z" a k podpoře činnosti ZO.

Během období došlo na OV Svazarmu několik anonymních dopisů, které jsem nechal prošetřit a z větší části šlo o osočování a pomluvy. O výsledku šetření jsem podal zprávu na OV KSČ v Pardubicích.

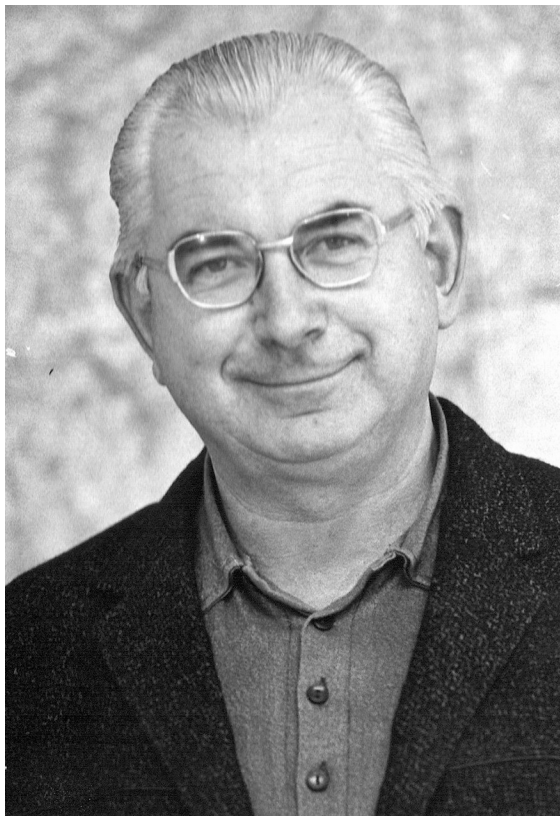
Dosavadní spolupráci hodnotím velmi dobře a hospodářské zařízení je vešleku konsolidováno s pocitem odpovědnosti. Spolupráce s vedením hospodářského zařízení je dobrá a toto se snaží svojí kapacitou řešit problémy, které jsou spojeny s úpravou a údržbou budovy OV Svazarmu.

Závěr:

Hospodářské zařízení Aero-Synjet Podhořany bylo dále v roce 1975 integrováno pod OV Svazarmu. Jsou vytvořeny kádrové, organizační a materiálové podmínky k plnění uložených plánů výroby. Nedostatek spatřuji v prostorovém uspořádání, které v budoucnu lze řešit výstavbou, s dalším rozšířením výrobní kapacity.

Předseda OV Svazarmu: L.S. Málek Václav, v.r.

K tomu nutno dodat, že rentabilita podniku AERO-SYNJET byla z valné části zajištěna tím, že bylo zaměstnáno pouhých 7 technicko-hospodářských pracovníků a i tím, že až na drobné výjimky se neinvestovalo do nového strojního zařízení a výroba běžela na strojích, které Svazarm odebral aeroklubu. Dělnické posty byly ve většině případů obsazeny ženami z domácnosti bez kvalifikací.



Viktor Švabenský

Druhou dominantou rentability byla osoba Viktora Švabenského v pozici technologa. Co ten dokázal vymyslet inovací při zpracování materiálů a výrobních postupů!

Nicméně, některé dílčí práce na výrobcích nebylo se stávajícím strojním zařízením možno ve výrobním závodě na letišti zabezpečit, a tak se často využívalo tzv. „domácích dělníků“. V roce 1973 Vršovský dokonce zřídil v Břehách u Přelouče jakousi „vedlejší provozovnu“ pro výrobu příslušenství k raketovým motorkům. Že skladba zaměstnanců této „provozovny“ sestávala pouze z příbuzných Vršovského, nebylo v obecné známosti!

Ano, tehdy byly možné nejrůznější praktiky. A ty byly, pokud možno, přísně utajované a dlouho unikaly pozornosti.

I tak se však několikrát stalo, že nadřízené orgány obdržely jistá anonymní sdělení. Jejich šetření však zřejmě žádné „levárny“ neodhalilo (viz výše uvedené vyjádření předsedy OV Svazarmu Pardubice).

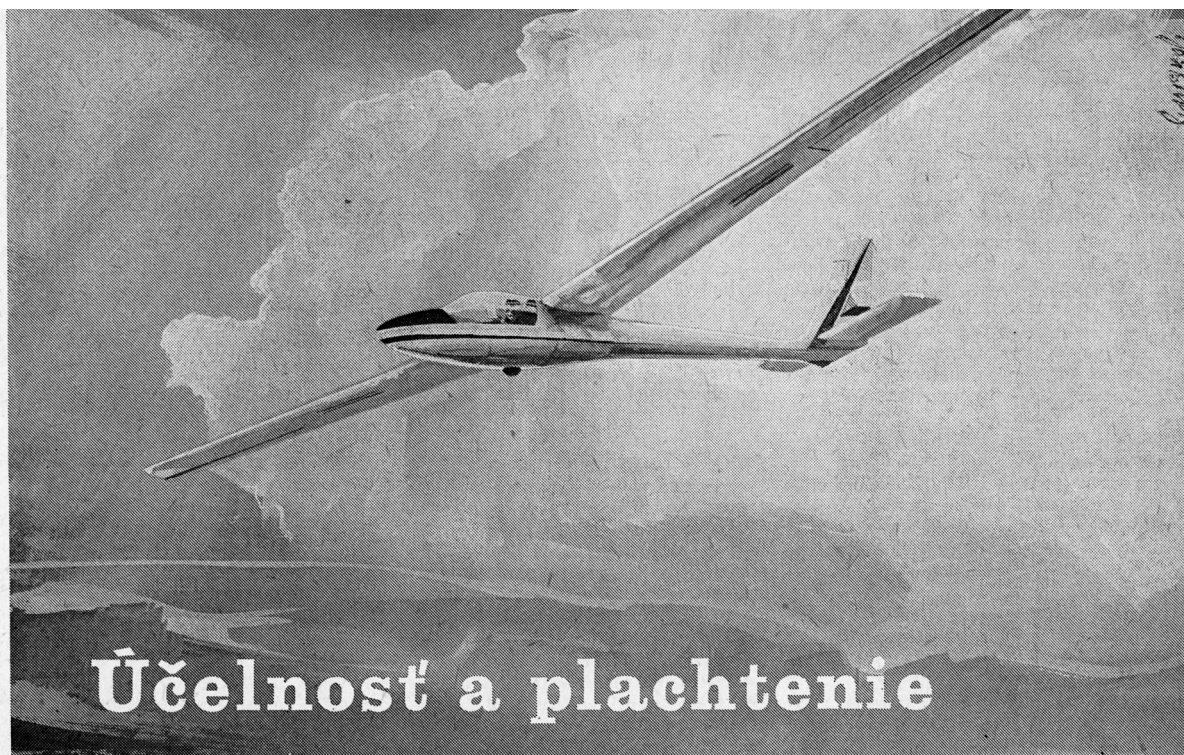
Někteří Vršovského oponenti tvrdili, že aby zakryl pravou podstatu věci, anonymy na sebe psal sám. A to proto, aby odpoutal pozornost od jistých nekalých praktik, protože anonymy výhradně směřovaly k věcem, které byly průhledné a v pořádku. Jejich šetření Vršovskému pak vyslovovala absolutorium a jeho politická hvězda tak dál stoupala a zářila.



Příprava na letový den; Nový Dvůr, jaro 1975

březen 1975

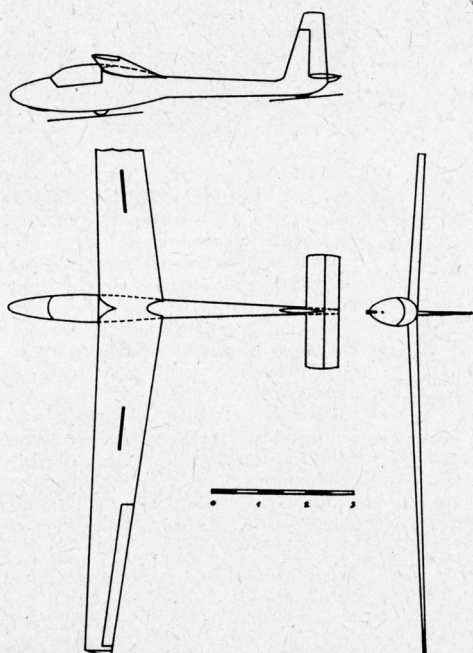
V leteckém časopise Letectví+kosmonautika vychází následující článek, který, a nejen v odborných kruzích, vzbudil diskuse až vášnivě.



VILIAM HUDEC

Bezmotorové lietanie alebo plachtenie je nielen veľmi krásnym a zaujímavým technickým športom, ale má aj praktický spoločenský význam. Okrem iného vytvára, spolu s leteckým modelárstvom, širokú základňu trvalých záujemcov o letectvo

Takto by podľa autorových predstáv mohol vyzerat vetroň pre základné plachtenie



a o techniku vôbec. Táto záujmová základňa je zárukou, že bude dosť takých mladých ľudí, ktorých láska ku krídlam narastie na takú mieru, že si oblasť letectva, či už vo vojenskej alebo civilnej sfére, zvolila za svoje povolanie. Povolanie pilota je totiž charakteristické tým, že komu je letectvo ľahostajné, nebude ho spravidla vykonávať za nijaké peniaze. Pravda, neide tu len o dostatok pilotov, ale aj o ostatné letecké odbornosti.

Vývoj plachtenia stále pokračuje a osobitne v posledných rokoch je badateľný veľký skok v konštrukcii a výkonoch vetroňov. Dnes nám treba nahradiť dolietávajúce jednosedadlové vetrone v našich aerokluboch za nové a vhodnejšie. Bezmotorové lietanie pestujú hlavne mladí ľudia a preto niet divu, že by radi mali k dispozícii čo najviac a čo najkvalitnejšej leteckej techniky – konkrétne vetroňov. Bola zverejnená mienka, že aerokluby potrebujú klubový vetroň, ktorého výkony budú mať dobrý svetový priemer. Predstava iste lákavá, no jedná sa o štátne prostriedky vo výške niekoľko desiatok miliónov korún a preto je nevyhnutné s najväčšou zodpovednosťou zvážiť otázku účelnosti z celospoločenského hľadiska.

Dobrý svetový priemer pätnásťmetroviek znamená už dnes klzavosť blízku 40. Lenže vetrone dosahujúce takéto výkony sú technologicky veľmi náročné priemyselné výrobky, čo sa prejavuje v ich výrobnej cene, vysoko prevyšujúcej sto tisíc korún. A je tu prvá otázka. Má naša spoločnosť toľko možností, aby mohla vybaviť takýmito vetroňami všetky aerokluby Zväzarmu v ČSSR? A hneď druhá otázka. Aj keby sa tieto prostriedky našli, bol by takýto vetroň aj pre mladých a menej skúsených pilotov?

Aj pri odpovedi na tieto otázky musíme vychádzať zo stanoviska potrieb našej spoločnosti v súlade s plnením úloh Jednotného systému brannej výchovy obyvateľstva. Hlavnou úlohou nášho plachtenia je kvalitný a racionálny výcvik a športové plachtenie mládeže v potrebnom počte a v perspektívnom veku tak, aby vybraní záujemci mohli ešte pred dovŕšením dvadsiateho roku absolvovať aj výcvik v motorovom letaní.

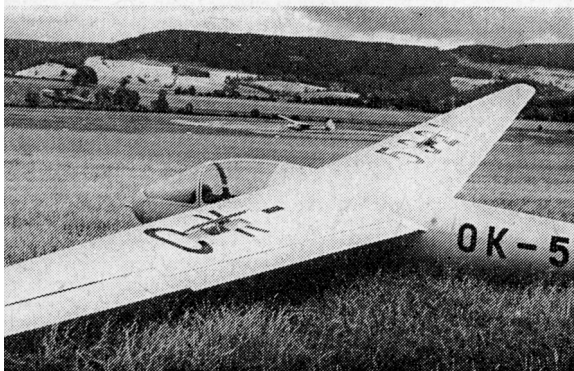
Teda akú jednosedadlovku potrebujeme na tento účel? Výraz „klubový vetroň“ je technicky nepresný a umožňuje rozdielny výklad. Potrebujeme nutne vetroň s rozsahom použitia od prvého letu na jednosedadlovke až po získanie zlatého plachtárskeho odznaku, teda vetroň pre základné plachtenie, pričom vystačíme s klzavosťou 1:28–32. Prirodzene nie preto, že by

vyššia kĺzavosť bola na prekážku. Bola by len a len výhodná. Avšak vetrone s vysokou kĺzavosťou sú v súčasnosti nielen drahé a ťažko opravovateľné vzhľadom na nutnosť prekročenia „technologickéj bariéry“, čiže použitia laminátovej alebo sendvičovej konštrukcie, ale aj ich koncepcia a letové vlastnosti sú v rozpore s požiadavkami na vetroň pre mladých a menej skúsených pilotov, dalo by sa povedať „triedy junior“.

Ukazuje sa potrebné rozobrať v čom spočívajú tieto rozpory. Na prvý pohľad podhodná poloha pilota pololežmo je neprirodzená a sťažuje výhľad z kabíny hlavne šikmo dozadu na príklad pred zatačkou. Výhľad dopredu cez plexisklo pod malým uhlom je vždy zhoršený a v prípade dažďa alebo proti slnku pre menej skúseného pilota celkom nedostatočný. Vysoká kĺzavosť vetroňa je neodmysliteľná od veľkej štihlosti nosných plôch vetroňa. Lenže veľká štihlosť nosných plôch má viacero nevýhod. Z pevnostných dôvodov vyjde nosná plocha vždy podstatne ťažšia ako pri menších štihlostiach, tým skôr, že takéto vetrone používajú už vyššie preskokové rýchlosti. Plošné zataženie nosných plôch býva vždy pomerne vysoké a dôsledkom toho je horšia možnosť využitia úzkych stúpavých prúdov pre nutnosť vyššej rýchlosti v krúžení, pristávací rýchlosť je tiež vysoká. Ďalšie nevýhody veľmi štihlých krídel sú značná ohybnosť a zotrvačnosť, čo zhoršuje „ostrosť“ účinnosti krídeliek a smerovky. (Stačí porovnať priečne ovládanie Blanika a VT-116). Veľmi štihla nosná plocha je veľmi citlivá na zachytenie o vyšší porast a v takomto prípade je aj veľká pravdepodobnosť poškodenia vetroňa. Aerodynamicky veľmi jemné vetrone môžu mať len malé, alebo žiadne geometrické krízenie nosných plôch a preto majú spravidla horšie vlastnosti v oblasti malých rýchlostí a menej „sedia“ v krúžení.

Skrátka, vynikajúca kĺzavosť vetroňa je drahá zaplatená nielen finčne, ale aj celým radom nevýhod v iných kritériách a to práve v tých, ktoré sú dôležité pre dobré letové vlastnosti, bezpečnosť letu a malú zraniteľnosť vetroňov na zemi. Ak si neželáme zbytočné straty vyplývajúce z používania nevhodných a drahých vetroňov, musíme pochopiť, že kompromisné riešenie

Klubové Sohaje (hore VT-425) zmizli z našich letísk bez náhrady. Zmiznú tak aj Orlíky?



Nový juhoslovanský klubový vetroň Trener: celodrevená konštrukcia, profil Wortman EX 18 %, plávajúca výškovka. Dĺžka 6,9 m, rozpätie 15 m, plocha krídel 12,97 m², kĺzavosť 1:31 pri 85 km/h, maximálna rýchlosť 220 km/h, najmenšie opadávanie 0,72 m/s pri 78 km/h

vetroňa pre vrcholové plachtenie a zároveň pre široké použitie málo skúsenými mladými a aj staršími priemernými pilotmi je za dnešného vývoja výkonných vetroňov už vylúčené, aj keby kvalita elementárneho výcviku plachtárov bola akokoľvek vysoká.

Pre široké použitie (vyhýbam sa výrazu „masové“, pretože plachtenie takéto nikdy nebolo ani nebude, ani keby leteckí športovci mali z lietania hmotné výhody, ako futbalisti, hokejisti apod.), potrebujeme vetroň moderne riešený, ale s uprednostnením praktických výhod a dobrých vlastností. Naopak, pre vrcholové plachtenie (preteky, rekordy a príprava na ne) je potrebné skonštruovať, alebo ináč obstarávať vetrone s uprednostnením čo najlepších jednotkových výkonov tak, aby naši reprezentanti na rôznych súťažiach neboli oproti iným v jasnej nevýhode. Takéto vetrone poskytnúť len osvedčeným a vynikajúcim pilotom, u ktorých je pravdepodobnosť poškodenia a zničenia takýchto veľmi drahých vetroňov minimálna.

Ostáva ešte načrtnúť, ako by asi mohol byť riešený takýto vetroň „triedy junior“. Mal by to byť čo najjednoduchší vetroň o rozpätí 14–15 m a malého plošného zataženia (22–24 kg), ktoré mu umožní malú rýchlosť v krúžení a súčasne malé klesanie a malú pristávaciu rýchlosť, ktorá je hlavnou podmienkou pre bezpečné pristávanie v poli. Mal by mať značné zúženie krídel (2,5:1) aby bol obratný a robustný vo vzduchu i na zemi. Krídla klasickej jednonosníkovej konštrukcie (v súčasnosti najlepšie duralovej) s účinnými brzdiacimi klapkami. Musí byť z neho výborný, neskreslený výhľad. Nábežná hrana nosných plôch jemne do negatívneho šípku tak, aby pri trupe bola posunutá dozadu pre zmenšenie uhla zakrytého výhľadu v zadnej polosfére. Trup, umožňujúci normálne a pohodlné sedenie aj rozmernejšieho pilota, by bol najvýhodnejší dvojdielny. Predná gondolovitá časť zvarená z oceľových rúrok a kapotovaná ľahkým sklolaminátom (alebo vhodným termoplastickým materiálom) namontovaným z oboch strán, čo dáva možnosť ideálneho aerodynamického riešenia rozhodujúcej prednej polovice trupu. Zadná zúžená časť trupu by bola duralová. Chvostové plochy riešiť osvedčeným, váhovo a aerodynamicky výhodným spôsobom s predsunutou smerovkou. Pevné podvozkové koliesko so spoľahlivou brzdou doplnené vpredu krátkou nízkou lyžou pre bezpečnejšie pristávanie v teréne. Celkové usporiadanie ujasní pripojený náčrtok.

Pri šťastnom riešení profiláže, dobrom aerodynamickom riešení a prevedení, by sa dali očakávať aj pri navrhnutom malom rozpätí nosných plôch 14,5 m výkony vhodné pre záujmové plachtenie 80 % plachtárov – kĺzavosť 28–32, klesavosť 0,7 m/s, rýchlosť v krúžení 65–70 km/h. Takéto výkony nielenže postačia až po získanie zlatého odznaku, ale určite by nebolo výnimkou ani získanie niektorého diamantu. Výrobná cena by v sériovej výrobe vyšla určite únosná. Ak vychádzame z ceny Blanika, podobná jednosedadlovka bez vztlakových klapiek by mala byť o 25–30 % lacnejšia. Je pravdepodobné, že takýto vetroň by mal aj obchodný úspech, podobne ako L-13 Blaník, ktorý ho dosiahol jedine pre svoje vynikajúce letové vlastnosti.

Je treba, aby sme mali v aerokluboch Zväzarmu také materiálne vybavenie, ktoré vo všetkých stupňoch plachtárskeho výcviku a športu čo najlepšie zodpovedá požiadavkám účelnosti a efektívnosti v rámci trpezlivo zvážených možností a aby sme tento stav dosiahli čo najskôr.

1.března 1975

V platnost vstupuje „Směrnice pro létání upravující provádění a řízení leteckého provozu a parašutistické činnosti v aeroklubech Svazarmu“, tzv P-1.

To měla být pro každého svazarmovského pilota „bible“. Představa svazarmovských funkcionářů však byla ta, že P-1 budou do praxe uvádět především náčelníci letišť a instruktoři. A tak v rámci úsporných opatření tiskový náklad činil jen několik málo stovek kusů. I stalo se, že na podhořanském letišti byla P-1 v jednom výtisku jako svatý grál uzamčena do trezoru v náčelníkově kanceláři. Jen občas byla zapůjčována instruktorům, kteří vedení výcviku brali poněkud vážněji nebo těm, kteří stáli před pilotní zkouškou a mnohdy byli značně překvapeni, že něco takového vůbec existuje. Dosud bylo totiž praxí, že veškeré teoretické znalosti byly žáky či piloty čerpány z verbálního podání náčelníka Vršovského, které bylo často presentováno velmi osobitým způsobem.



Ošetření kluzáků před zahájením provozu; zleva: Mervart Antonín, ???, Mercl Jaroslav, ???, ???, Bednář Karel st., ???, Mikláš Tomáš, na traktoru: ???; Nový Dvůr, jaro 1975



zleva: Miloš Eiselt, Zdeněk Lukeš, Karel Bednář ml., Jiří Hájek, Jaroslav Mercl; Nový Dvůr, březen 1975

(Pozn. autora: Již několikrát jsem místo citací, které by mohly být v kontextu zavádějící, použil reprodukci materiálů z tehdy jediného odborného tisku zabývajícího se mimo jiné i amatérským létáním. Proto je několik následujících stránek věnováno kopiím článků, které časopis *Letectví+kosmonautika* zveřejnil k obecné diskusi, a které svým způsobem současnému čtenáři přiblíží problémy doby, ve které byly napsány.)



Ve

druhém a třetím čísle L+K vyslovili ing. Martin Brunec a Viliam Hudec své názory na vybavení aeroklubů Svazarmu větroni. Mezi členy aeroklubu existuje ale ještě mnoho dalších názorů, zpravidla tím populárnějších, čím více se odlišují od směrů stanovených ústředními orgány Aeroklubu Svazarmu. Je dobré, že oba články otevřely cestu k diskusi na toto téma a je povinností ústředního orgánu na tuto diskusi reagovat.

Tato úvaha není oficiálním stanoviskem Ústřední rady Aeroklubu Svazarmu, ale důsledně vychází z materiálů na ÚR projednávaných, ze závěrů, které byly k danému problému učiněny, a z objektivně existujících vnějších okolností, které se pokusím, pokud to bude možné, doložit.

K tomu, aby bylo možné správně pochopit rozhodnutí ÚR Aeroklubu Svazarmu nebo její doporučení pro ÚV Svazarmu při zajišťování letecké techniky, je nutné připomenout některé faktory, které toto rozhodnutí a doporučení v mnoha směrech nekompromisně limitují nebo rozhodující měrou ovlivňují. Jde vesměs o věci známé, které ale rádi přehlízíme, i když existují a působí zcela objektivně.

Letectví a parašutismus patří mezi ty branné technické disciplíny, od nichž socialistická společnost oprávněně vyžaduje, aby vhodně spojovaly branné politickou výchovu, odborné technický výcvik, tělesnou a psychickou přípravu a plnění efektivních branně hospodářských úkolů se zájmovou činností a sportem. Jde tedy o činnost, která přináší mnoho užitečného a je proto společností z valné většiny také finančně zajišťována. Finanční, ale i ostatní podpora společnosti se řídí jejími potřebami a možnostmi.

představy prání realita

Stav aktivních plachtařů se v aeroklubech Svazarmu od počátku padesátých let udržuje ne s více jak desetiprocentními dobovými výkyvy na čtyřech a půl tisíci. Nediskutujeme o tom, zda je tento stav optimální, zejména proto, že jak vyplývá z dalšího rozboru, technika nebyla zatím činitelem, který by jej omezoval. Veškeré další kalkulace vycházejí totiž z teoretického stavu pěti tisíc aktivních plachtařů a zahrnují tak v sobě 11% rezervu.

Druhou kalkulační jednotkou je empiricky ověřený celostátní průměrný nálet – 12 hodin na pilota a rok.

Součin obou kalkulačních jednotek dává roční potřebu 60 tisíc letových hodin. Ve skutečnosti se dlouhodobý roční nálet hodin pohybuje mezi 48–55 tisíci, zpravidla v závislosti na meteorologických podmínkách toho kterého roku. Optimální potřebu větroni získáme jako

podíl celkového náletu a ekonomického ročního náletu na jeden větron.

Vraťme se krátce na počátek šedesátých let, kdy byla zahájena druhá komplexní svazarmovská inovace plachtařské letadlové techniky postupným nákupem větroni L-13 a VT-16/116. U větroni VT-16/116 byl ekonomický roční nálet, vycházející z 1300 letových hodin a 13 let celkové životnosti, stanoven na 100 hodin za rok. Tyto hodnoty byly ovšem stanoveny až ve druhé polovině šedesátých let jako kalkulační pro plánování další výroby větroni v n. p. Orlicán, když hrozilo nebezpečí, že tam bude tato výroba definitivně zastavena. Ve skutečnosti všechny zainteresované orgány, včetně výrobního závodu i odpovědných pracovníků Svazarmu počítaly, po zkušenostech s dřevěnými větroni doma, ale zejména v zahraničí, s životností o 30–40 % vyšší. Je ironií osudu, že nám dnes tato všeobecně známá skutečnost tak komplikuje život.

Nákupem 300 Orliků v šedesátých letech byla tedy kryta potřeba 30 000 letových hodin ročně.

U větroni L-13 byl roční ekonomický nálet po mnoha jednáních plachtařských expertů stanoven na 120 hodin. Tato hodnota byla nižší než podíl 3000 hodin a 20 let předpokládané hodinové a dobové životnosti, ale museli jsme počítat i s vyčerpáním stanoveného počtu startů a větším opotřebením při navijákových startech, protože letoun byl určen i pro elementární výcvik.



Současná situace ukazuje, že to byla úvaha správná. Mimoto 120 hodin je při současné organizaci letového provozu pro většinu aeroklubů mezní hodnota možného ročního náletu na jednom větroni. Tak byla stanovena celková potřeba 250 Blaníků. Vzhledem k omezením plachtařské činnosti v šedesátých letech byl v tomto období nákup realizován pouze na necelých 80 %. Teprve v několika posledních letech se podařilo, díky pochopení nového ÚV Svazarmu, tento stav doplnit.

Proč tedy měly aerokluby Svazarmu až do roku 1973 k dispozici ještě více jak 50 větroňů VT-425 a přibližně dvě desítky větroňů jiných typů, nevznikla mezi teoretickou potřebou letových hodin a resursovou zásobou žádná disproporce. Ta se projevovala pouze v nevhodném poměru mezi jednosedadlovými a dvousedadlovými větroni a bylo nutné ji vyrovnávat metodickými opatřeními.

Napjatější vztah mezi ročními resursovémi zásobami a potřebou se projevil až v letech 1973–74, kdy došlo k celkem nečekanému zastavení provozu na větronicích VT-425 státním leteckým úřadem a zdůvodněné řešení tohoto problému nedovolilo jejich ekonomické uvedení znovu do provozu.

Ale ani současný stav 250 Blaníků, 272 Orliků (snížení původního stavu je dáno počtem zničených letounů) a více jak 20 atypických větroňů není z hlediska roční

hodinové potřeby podlimitní a kryje ji s více jak 10% rezervou.

To ovšem nebereme v úvahu současnou situaci větroňů VT-16, o které by bylo třeba pojednat zvlášť, a která bude, jak doufám, do doby než vyjde tento článek, společným úsilím všech zainteresovaných orgánů vyřešena tak, aby nedošlo k vážnějšímu narušení plachtařské činnosti v tomto jubilejním roce.

Vraťme se nyní k problematice perspektivního zajištění plachtařského odboru větroni. Předpokládáme, že jsme prokázali společenskou opodstatněnost plachtařské činnosti a z ní vyplývající potřebu 550 až 600 větroňů v závislosti na charakteristikách životnosti a roční využitelnosti zvolených typů. Tím jsme získali morální nárok požadovat od společnosti prostředky na nákup této techniky a současně argument k jeho obhajobě.

Cesta k získání jejich dlouhodobého příslibu je ale ještě velmi dlouhá a obtížná. Nejde zde o nepochopení ústředních orgánů. Právě naopak, bez jejich pochopení by o plánu zajištění leteckou technikou nemohla být vůbec řeč. Složitost jednání má své objektivní příčiny v omezeném množství prostředků a potřebě zajistit rovnoměrný rozvoj ostatních odborností a činností. Nákup letecké techniky koncentrovány do určitých období přitom tvorbu a čerpání rozpočtu značně komplikuje.

Pro zjednodušení přehledněme, že plány a předpoklady pro současnou inovaci

plachtařské techniky byly tvořeny již v druhé polovině šedesátých let, tedy v období, kdy naděje na jejich realizaci byla minimální a jejich tvůrci museli být vyzbrojeni notnou dávkou optimismu a pevné vůle. Přehledněme i nesmírné komplikace, které sebou přinesla krizová léta 1968–69, a budeme předpokládat, že se nám příslib jistého objemu prostředků podařilo získat. To odpovídá současné situaci. Výše získaného příslibu zapracovaná zatím do druhé varianty 6. PLP neumožňuje ovšem obnovu techniky pro dosavadní klasický způsob výcviku. Ne-realnost takového záměru nám byla spolu s některými dalšími komplikujícími faktory známa již od prvních úvah v šedesátých letech a vedla v návaznosti na dřívější perspektivní provozní metodické úvahy k hledání nových progresivních cest.

Tak se zrodil a postupně byl přijat všemi orgány záměr nahradit dosavadní plachtařský elementární a pokračovací výcvik výcvikem na motorizovaném větroni a ten postupně sloučit i se základním výcvikem motorových pilotů.

Je zřejmé, že nemůže jít o záměr realizovatelný v jednom či dvou letech, ale o dlouhodobý proces, v němž se bude dosavadní výcvikový systém prolinat s novým.

Potřeba 20 až 30 tisíc letových hodin ročně krytá dosud 250 Blaníky bude postupně pokrývána i motorizovanými větroni. Vzhledem k životnosti Blaníků se tak v letech 1977 až 1985 vytvoří poměrně značná rezerva. Protože oblast elementárního výcviku není zdaleka tak polemičká, obraťme pozornost ke kategorii jednosedadlových větroňů.

Oba autoři se v úvodu zmíněných článků shodují v názoru, že bychom měli mít v aeroklubech k dispozici dvě kategorie jednosedadlových větroňů. Jednoduchý, robustní, lehký a snadno opravitelný větroň pro pokračovací výcvik s výkony Blaníka až Orlika a sportovní větroň s výkony současných jednodušších laminátových větroňů nebo i vyššími. S těmito názory je nutno souhlasit za předpokladu, že bude splněna podmínka výkonu a letových vlastností odpovídajících určení obou větroňů a z prostředků, které máme teoreticky k dispozici, bude možno zakoupit zhruba 300 větroňů, nutných k zajištění ročního náletu druhých 30 tisíc hodin.

A tady se dostáváme k jádru problému. Abych neuváděl znovu argumenty již jednou vyslovené, vraťme se k článku ing. Bruneckého. Autor zcela informovaně uvádí nerealnost dovozu větroňů sportovní kategorie. Z kapitalistických států z valutových a cenových důvodů vůbec a ze socialistických států pro prakticky neexistující nabídku. Pokud se zmiňuje o rumunské IS-29 nebo polském Jantar-Standard, je vedle plně opodstatněných argumentů autora třeba připomenout, že v době, kdy se tato problematika závažně řešila, žádný z obou typů ještě neexistoval. Jedinou cestou bylo tedy zajištění výroby v Československu. A je třeba zdůraznit, že pokud by se to nepodařilo, znamenalo by to při nejmenším hluboký pokles úrovně československého plachtění, ne-li jeho postupný zánik.

Zajistit výrobu v Československu nebylo jednoduché a i to je slabé slovo. Bylo třeba sladit celou řadu komponent. Nejdůležitější byl výrobce. Na výrobce je vázán stavební materiál. Použitý materiál diktoval sériovost výroby a výši ceny. Výše ceny ovlivňovala rozsah požadavku Svazarmu a vynucovala si úvahy a jednání

pí o možném vývozu. Značnou roli zde hrála výše ročních dodávek pro Svazarm. K tomu všemu se vážala problematika vhodného aerodynamického i konstrukčního řešení, stavba prototypu, náklady spojené s vývojem a rozpracováním sériové výroby a jejich krytí, termínové otázky a mnohé další faktory. Nalézt řešení této „zebrý“ bylo o to problematičtější, že v ní většina údajů byla pohyblivá, měnila se v nejneotečenějších chvílích a možná řešení ovlivňovala i řada subjektivních názorů a mnohdy i zcela negativních postojů.

Složitost problematiky byla zřejmá již koncem šedesátých let a vedla nás k hledání několika cest současně s nadějí, že nakonec alespoň jedna bude reálná.

Výroba vlastních laminátových větroňů, stejně jako jejich licenční výroba, se hned v počátcích ukázaly jako neřešitelné z valutových důvodů. Ověřili jsme si to znovu v minulém roce, na jehož počátku byla ohrožena výroba VSO-10 a kdy jsme proto jednali s několika možnými prodejci licence z NSR. Jejich podmínky byly pro nás nepřijatelné. Úvahy o výrobě laminátových větroňů z domácích materiálů ztroskotaly, protože materiály potřebných hodnot se v Československu nejen nevyrábějí, ale ani nevyvíjejí a jejich případný vývoj by vyžadoval pro organizaci naprosto neúnosné náklady. Stejná situace je i v ostatních socialistických státech.

Jako nejpříjemnější se jevila, v souladu s názory ing. Bruneckého, výroba z kovu. Přijatelná cena kovových větroňů je ovšem podmíněna vysokou sériovostí a tu Svazarm sám o sobě nemohl zajistit. Přesto se na počátku sedmdesátých let zdálo, že nezájem průmyslu o tuto výrobu

bude prolomen. V té době zadal n. p. Moravan z iniciativy ing. Svobody Vojenské akademii Antonína Zápotockého v Brně zpracování studie, jejímž cílem bylo nalézt aerodynamickou optimalizaci větroně, který by při použití prakticky téhož trupu mohl být stavěn jako standardní i vysokovýkonný s větším rozpětím. Zvýšení výkonů těchto základních typů pro speciální závodní kategorii by bylo možné dosáhnout speciální úpravou křídel, eventuálně použitím křídel z jiných stavebních materiálů. Uvedené řešení dávalo předpoklad vysoké sériovosti a současně i vývozu. Bohužel ani tento plán nebyl realizován a definitivní tečku za ním udělalo rozhodnutí kompetentních orgánů orientovat využití veškerých kapacit leteckého průmyslu přednostně na dva nosné programy, na L-39 a L-410, tedy rozhodnutí vzhledem k současné situaci tohoto odvětví a potřebám naší ekonomiky pochopitelné.

Pro ucelenou informaci bude vhodné dodat, že se z iniciativy skupiny mladých konstruktérů n. p. Let Kunovice začalo o této alternativě znovu diskutovat, a to zejména mezi členy aeroklubů Svazarmu. Oficiální jednání s vedením n. p. Let ukázala nereálnost těchto úvah.

Pokud se v souvislosti s tím mluvilo o možnosti realizovat tento program z prostředků a v zařízeních Svazarmu nebo za jeho rozhodujícího všestranného přispění, je nutné zdůraznit, že jde rovněž o nápad naprosto neuskutečnitelný. Svazarm nemá, jak správně uvádí ing. Brunecký, prostředky pro vývoj a stavbu dalšího, zejména kovového větroně. Ještě problematičtější je zajistit v některém hospodářském zařízení Svazarmu sériovou výrobu. Investiční i ostatní s tím

spojené náklady daleko přesahují možnosti organizace.

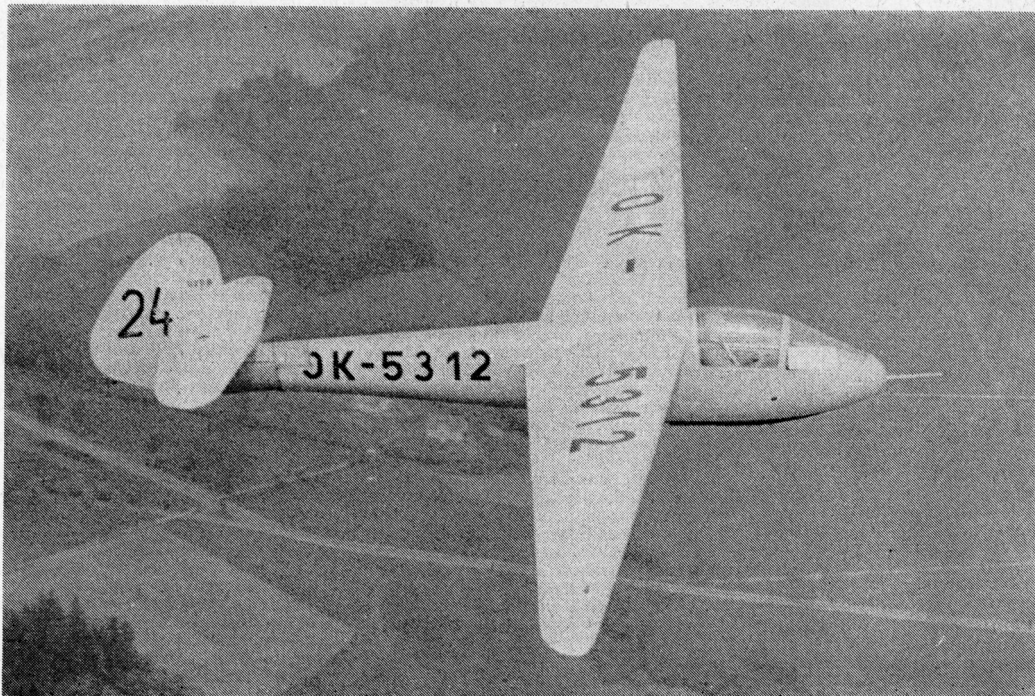
Všech uvedených problémů spojených se zajišťováním výroby kovového sportovního a pokračovacího větroně jsme si byli dobře vědomi. Hledali jsme proto další možné cesty. Ty byly spojeny s posledním v úvahu přicházejícím stavebním materiálem, dřevem. Jako výrobci přicházeli v úvahu n. p. Orličan v Chocni a Ústřední letecké dílny Svazarmu v Brně-Medlánkách, které jsou jediným hospodářským zařízením Svazarmu disponujícím uceleným, početně vyhovujícím kvalifikovaným kádrem pracovníků.

Případná výroba v ÚLDS byla podmíněna rozsáhlou investiční výstavbou, kterou Svazarm nemohl kryt z běžných investičních prostředků. Že jsme neponechali nic náhodě je zřejmé z toho, že první etapa výstavby již probíhá a druhá, mnohem rozsáhlejší, se uskuteční v 6. pětiletce, i když k tomu bylo třeba vládního usnesení. Orientace na ÚLDS byla ovšem pouze nouzovým řešením. Jednak je toto zařízení určeno pro jiný výrobní program, jednak jeho plné využití nepřichází v úvahu dříve než koncem sedmdesátých let.

Nejreálnější se jevila výroba v n. p. Orličan, kde se podařilo, díky pochopení některých vedoucích pracovníků, ale zejména díky řediteli s. Beranovi, udržet výrobu dřevěných větroňů a kde byl také zájem o sériovou výrobu dalšího typu. V roce 1972, kdy se toto řešení projednávalo, se nám zdálo všechno jednoduché, jednoznačné, bez překážek. Z těchto představ jsme se však záhy vyléčili.

Další osudy vybavení aeroklubů větroni uvedeme v příštím čísle.

Snímek VT-425 od K. Masojídka



6/366



Na

konci šedesátých let bylo jasné, že nejreálnější cestou, jak vybavit aerokluby novými větroni, bude zřejmě výroba větroně ze dřeva, tedy z materiálu, který není vhodný pro některé progresivní profily. Naléhavou otázkou se stala koncepce a aerodynamické charakteristiky budoucího typu. Názory na tuto otázku byly různé a tak jsme uvítali a v mezích možností také podpořili jistý výběr.

V n. p. Orličan se v té době stavěl prototyp VSB-66 S Orlice, pro mistrovství světa v roce 1968 vznikl z iniciativy ing. Matějčka typ M-35 a o dva roky později spatřil světlo světa větron WK-1 konstrukce ing. Waly, postavený v Trenčíně pod vedením samotného konstruktéra a nestora československého plachtění Tondo Kralevice.

Nejschůdnějším řešením pro zavedení sériové výroby v Orličanu by bývalo využití typu VSB-66 S. Bohužel výhrady, které jsme měli k tomuto typu již v době jeho projektu, se při jeho zalétávání ukázaly jako plně opodstatněné, a proto i jeho sériová výroba jako klubového větroně nebyla možná. Toho si byli plně vědomi i konstruktéři Orličanu pod vedením ing. Maška, kteří přišli s návrhem zcela nového typu VSO-9.

Když v roce 1972 jednání s Orličanem o převzetí sériové výroby vrcholilo, bylo třeba také rozhodnout, který z uvažovaných čtyř, respektive jen tří typů, zvolit, případně jaké na něm provést úpravy. Výběr nebyl jednoduchý. Připravované porovnávací lety s WK-1 nebylo možné uskutečnit, protože mezitím došlo k jeho nešťastné havárii a VSO-9 existoval pouze v projektu. Proto se sešel kolektiv odborníků, v němž byli v podstatě všichni úspěšní konstruktéři větronů poválečné éry, nejzkušenější sportovci a inspektoři spolu s konstruktéry budoucího výrobní-

představy přání realita

Dokončení

ho závodu. Volba byla jednoznačná. Za základ nového sériového větroně byl vzat WK-1 s tím, že ing. Wala navrhl nové konstrukční pojetí, které výrobce po vzájemných konzultacích akceptoval. Byla přitom vzata v úvahu i řada dalších připomínek a doporučení členů zmíněného kolektivu.

Následující přípravné období probíhalo zprvu bez větších problémů. Byly dohodnuty a vypracovány taktickotechnické požadavky, výrobní závod vypracoval kalkulaci, která nám byla vodítkem pro zajišťování finančních prostředků, a harmonogram prací, podle něhož měla být sériová výroba zahájena v roce 1975.



Termíny byly sice napjaté, ale nebylo důvodů k obavám, protože první dodávky VSO-10 se měly krýt s ukončením teoretické životnosti prvních sérií VT-16. Vykalkulovaná cena 124 tisíce korun nebyla nikterak nízká, ale ještě přijatelná. Po přípravných jednáních a řádném zdůvodnění jsme od PÚV Svazarmu získali příslib finančního krytí celé sériové výroby, nezbytný k uzavření dlouhodobé smlouvy s n. p. Orličan. Dodávky sériového VSO-10 byly totiž rozplánovány na celou 6. pětiletku a první roky 7. pětiletky a výrobní závod požadoval záruku, že Svazarm odebere celou sérii 300 kusů. Taktickotechnické parametry zajišťovaly, posuzujeme-li VSO-10 jako klubový větron, přijatelné výkony i na počátku devadesátých let. K této otázce se však ještě vrátíme. Protože n. p. Orličan je podnikem automobilového průmyslu, bylo třeba získat souhlas generálního ředitele této VJH. I to se podařilo.

Pak však přišla důkladná sprcha. Koncem dubna 1973 měla konstrukční skupina Orličanu předložit k oponentnímu řízení návrh konstrukčního řešení. Místo toho po mnoha urgencích předložili zastupci závodu Svazarmu nové požadavky. Není cílem tohoto článku soudit, zda to byly či nebyly požadavky opodstatněné a objektivní, zda vycházely z výrobního závodu či některého vyššího orgánu, jakou roli zde hrálo onemocnění ředitele či plánovací metodika a z ní plynoucí hospodářské výsledky závodu. Podstatné je, že to byly podmínky pro organizaci zcela nepřijatelné. Částka 2,5 miliónu korun původně plánovaná na vývoj a přípravu sériové výroby byla zvýšena na téměř 10 miliónů korun. Fakticky to znamenalo zvýšit cenu každého sériového vyrobeného větroně o dalších 25 tisíc korun. Zvyšovaly se i další kalkulační položky. Plánovaná cena sériového VSO-10 postupně dosáhla výše více jak 180

M-17 na snímku Petra Vychodila

tisíc korun. Navíc výrobce požadoval, abychom uhradili vývojové náklady zvlášť a nezajišťoval sériovou výrobu.

Následoval téměř rok usilovného hledání nových cest. Obnovili jsme již dříve zmíněná jednání o licenční výrobě. Znovu jsme prověřovali možnosti dovozu z Polska, který sice nebyl vyloučen, ale nebyl ani cenově ani typově výhodný. Uvažovali jsme o zvýšeném nákupu Blaníků a připravovali do jisté míry zoufalý pokus o sériovou výrobu v té době ještě neurčeného typu větroně ve vlastních zařízeních.

Každé nekomplexní řešení, které odčerpávalo část prostředků příslibených k inovaci jednosedadlových větronů v aeroklubech Svazarmu, prakticky znamenalo uzavření cesty k nákupu potřebného počtu celkem 300 větronů. S případným tuzemským výrobcem, a s tím bylo třeba stále počítat, by v takovém případě bylo nutné jednat o výrobě úměrně nižší série. To znamená zatížit každý vyrobený větron o to větším podílem vývojových a nábehových nákladů a zvýšit jeho cenu, nehledě k tomu, že ani tristakusová série není pro letecké závody atraktivní a představuje u větronů spodní hranici, o níž je ještě možné jednat.

Proto jsme současně hledali cesty k zachráně kompletního programu VSO-10. Mnohé se podařilo, něco se nepodařilo a některá jednání směřující ke snížení nákupní ceny nás ještě čekají. Vývoj VSO-10 byl zařazen do programu technického rozvoje VHJ a náklady s ním spojené by neměly zatížit konečnou cenu. Generální ředitelství zařadilo výrobu VSO-10 do výrobního programu Orličanu. Tím se práce spojené s vývojem a přípravou výroby dostaly v více jak ročním zpožděním znovu do pohybu. Nedojde-li k dalším nečekaným komplikacím, dostanou aerokluby Svazarmu první sériové VSO-10 podle nového harmonogramu v roce 1977.

Vraťme se nyní k otázce jednoho nebo dvou typů klubového větroně – pokračovacího a sportovního. V úvodu jsem vyslovil souhlas s názorem obou autorů, mít k dispozici dva typy za předpokladu, že by oba splnily výkonové požadavky pro svoji kategorii. Je tu ale ještě jeden zásadní požadavek. Oba typy by musely být běžně dostupné na domácím trhu nebo v některém socialistickém státě. My ovšem víme, že tomu tak není. Museli bychom tedy zajistit vývoj a výrobu obou typů v Československu. Přehledněme ne-reálnost takové úvahy vzhledem ke zkušenostem, které máme se zajištěním výroby jednoho typu i vzhledem k tomu, že by

se jednalo o dvě poloviční série, a podívejme se na celou záležitost ještě jednou z finančního hlediska. Vývoj s náklady na rozběhnutí sériové výroby by se při dvou typech téměř zdvojnásobil, i když by vývoj pokračovacího větroně byl o něco levnější. To, co bychom vydělali na nižší ceně pokračovacího typu, prodělali bychom na dvojnásobném vývoji a dvojnásobném rozběhu série. Přitom je názor W. Hudece na levnou výrobu dřevěného větroně s výkony VT-116 iluzí, protože stěží by se nám v této kategorii podařilo zkonstruovat větron jednoduchší konstrukce, než je právě VT-116. Navíc rekalkulace výroby tohoto typu ukázala, že by v současných podmínkách jeho nová prodejní cena jen stěží klesla pod 120 tisíc korun.

Okolnosti nás tedy nutí řešit problém klubového větroně jedním typem navzdory tomu, že celý svět jde, jak o tom píše ing. Brunecký, druhou cestou. Mám ovšem zato, že zevšeobecnění, kterého ing. Brunecký použil, je přinejmenším velmi problematické. Jen málokterý sport se totiž vyvíjí v jednotlivých státech za tak rozdílných podmínek, jako právě plachtění. To sebou nese celou škálu metodických variant a s nimi i velmi různorodé vybavení technikou. Stavět tedy otázku tak, jako by jednou cestou šel celý svět a druhou my v Československu, je absurdní. Pravda, od roku 1950 jsme v plachtění chodili skoro zásadně nevyšlapanými cestami, ale zatím se nám to vždy vyplatilo. Řídíme se proto především svými vlastními zkušenostmi. Ty jsou nám také nejbližší a nejlépe se nám analyzují.

Oba autoři uvádějí vedle nižší porizovací ceny jako druhý hlavní důvod pro zavedení jednoduchého, robustního pokračovacího větroně větší ohrožení techniky piloty této výcvikové kategorie. O ceně již byla řeč. Jak je to tedy s neohodnotou? Plachtaři v pokračovacím výcviku, a můžeme k nim přiřadit i piloty v prvních úlohách sportovního výcviku, mají absolutně o téměř 70 % a relativně, ve vztahu k letovým hodinám, o téměř 60 % méně nehod než piloti sportovci, mezi nimiž, zejména v posledních letech, vedou instruktoři. A to je průměr nehod v posledních letech ještě u pokračovacího a základního sportovního výcviku zkrácen nehodami, jejichž základní příčinou byla metodická chyba plynoucí z toho, že jsme méně zkušené piloty, kteří již létali na Orliku, nechávali střídavě létat i na VT-425. Nejde však jenom o počty nehod. Ani rozbor příčin nás totiž neopravňuje k domněnce, že by piloti v pokračovacím a základním výcviku byli potencionálně nebezpečím pro výkonnější větroně, po-

kud tyto větroně mají dobré letové vlastnosti.

Jsou zde i další zkušenosti. Ve druhé polovině šedesátých let a v prvních letech tohoto desetiletí byly aerokluby vybaveny dvěma na sebe navazujícími typy větronů pro pokračovací výcvik (VT-425) a sportovní výcvik (VT-16/116). Přestože tyto typy byly v aeroklubech v poměru 1:5, nedosáhlo nikdy roční využití VT-425 více jak 55 % využití VT-16/116 a to i v období, kdy si kluby plně hradily generální opravy VT-425 a měly proto i velký zájem na jejich plném využití. Z toho vyplývá, že se ve skutečnosti značně odlišuje zájem plachtařů od názoru obou autorů. Lze jistě namítnout, že VT-425 měl mnohem nižší výkony než nově uvažovaný typ pokračovacího větroně a proto nikoho nelákal. Je si však třeba uvědomit, že zájem plachtařů o daný typ není v takovém případě ovlivňován tak dalece jeho absolutními výkony, ale poměrem jeho výkonů k typu vyššímu. A tady by se nově pokračovací větroně záhy dostal vůči novému sportovnímu větronu do zcela stejné pozice jako VT-425 k Orliku.

V neposlední řadě jsou tu zkušenosti s VT-16/116. Můžeme tomuto typu po mnohaletých zkušenostech a z úrovně našich současných znalostí jistě leccos vytknout. Nikdo však nemůže popřít, že Orliky posunuly naše výkonnostní plachtění o obrovský kus kupředu, že si jako klubový větron zachovaly odpovídající úroveň až do současné doby a nepřinesly do plachtařského sportu nic negativního.

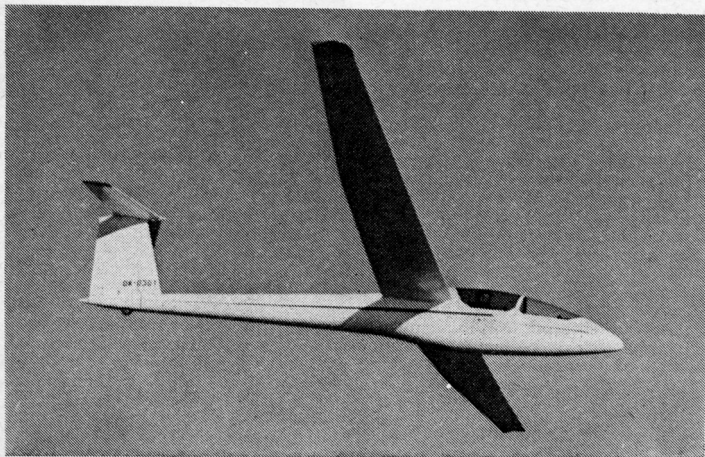
Nechci v této otázce polemizovat s oběma autory. Již v úvodu jsem řekl, že s jejich názorem v podstatě souhlasím. Jde pouze o to dokázat, že když už nás okolnosti nutí řešit problematiku klubového větroně pouze jedním typem, nejde z metodického, provozního a ekonomického hlediska o chybu, kterou bychom měli pokládat za podstatnou nebo rozhodující. Mimo to si musíme uvědomit, že v nejbližších letech budeme nuceni do pokračovacího i sportovního výcviku ve větší míře zapojovat i Blaníky a konec konců i motorizované větroně M-17. Uplatnění ještě dalšího typu by nám metodickou situaci jenom komplikovalo.

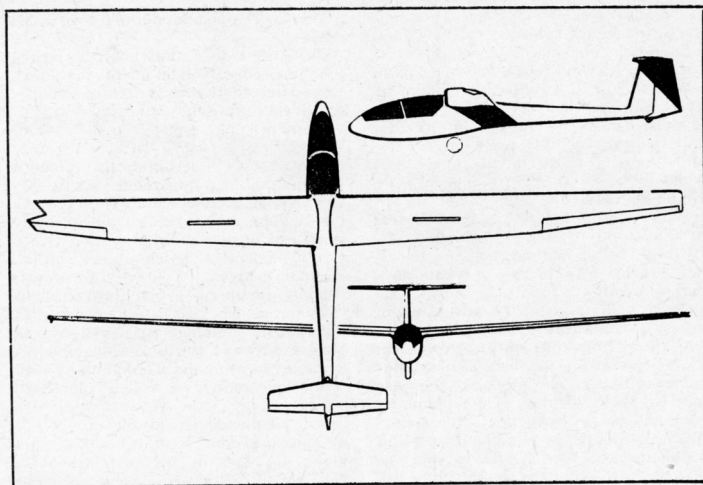
Vraťme se ještě k jedné pasáži článku ing. Bruneckého. Autor má nesporně pravdu v tom, že sportovní klubový větron by se neměl řídit dnes platnými omezeními standardní třídy. V době, kdy se jednalo o výběr vhodného typu, bohužel tento názor nepřevládá. Přesto jsme v taktickotechnických parametrech uplatnili požadavek na konstrukci křídla tak, aby umožňovala zvětšit rozpětí na 17 metrů. Použití klapkového profilu by ovšem výrobu ještě prodražilo a nepřícházelo tedy v úvahu.

V souvislosti s tím bude vhodné připomenout ještě jeden faktor, který při volbě typu budoucího klubového větroně vedl k WK-1. Byl totiž z hlediska svých výkonů a letových vlastností osvědčeným typem. Volit jiný, dosud nevyzkoušený typ, znamenalo v každém případě riskovat případný neúspěch a s ním spojené zpoždění celého programu, včetně mnoha dalších nepředstavitelných komplikací, jejichž důsledky lze jen těžko odhadnout.

Hovoříme-li znovu o WK-1, bude pro úplnost vhodné zmínit se ještě o otázce, zda bylo možné a reálně zajistit v roce 1971 výrobu série tohoto typu a to proto, že i tento názor pronikl do našich aeroklubů.

WK-1 na snímku Josefa Smolky





Triplánový nárys VSO-10

V prvé řadě je nabídka na stakusovou sérii WK-1 v Leteckých opravách v Trenčíně známa pouze z ústního podání některých funkcionářů Aeroklubu Svazarmu SSR, nikdy však nebyla podána tímto podnikem oficiálně. To samozřejmě nevylučuje jejich zájem o případnou sériovou výrobu tohoto větrone. Jiná otázka je realizace takového zájmu když víme, že Letecké opravy v Trenčíně jako

podnik MNO mají zcela jiné určení a známe jejich kapacitu.

Za druhé nelze přehlédnout ani problémy, které se kolem WK-1 objevily v souvislosti s jeho havárií. Není totiž podstatné, co si o příčinách havárie myslíme, ale podstatné jsou závěry oficiálního šetření. Víme, že tyto závěry nebyly jednoznačné a hlavně, že jejich zformulování trvalo, ne naší vinou, značně dlouho.

Ponechme však stranou tyto vnější okolnosti a podívejme se otevřeně na situaci uvnitř organizace v uvedeném období. V roce 1971 se v aeroklubech Svazarmu teprve dotvářely základní předpoklady konsolidačního procesu. Nové vedení Svazarmu mělo po zkušenostech z let 1968–69 velmi málo důvodů aerokluby jakkoliv preferovat. Zajistit proto v této době prostředky pro stavbu 100 kusů WK-1 bylo nemožné, zejména proto, že proto neexistovaly ani žádné jednoznačné provozné ekonomické důvody.

Snad tento článek, který možná trochu zevrubněji než to bylo nezbytně třeba vysvětluje situaci v zajišťování aeroklubů Svazarmu jednou částí letecké techniky, pomůže pochopit členům problematiku spojenou s tímto úkolem. Máme právo se domnívat, že cesta, kterou při jeho řešení jdeme, je optimální, i když je bohužel spojena rovněž s mnoha problémy a riziky. Bylo by však dobře, kdybychom si v souvislosti s tím, co bylo o této problematice řečeno, uvědomili, že nápady se rodí velmi snadno, mnohem obtížněji se však uskutečňují, a že nastoupíme-li nějakou cestu, nelze ji neustále měnit, i když na ni stojí mnohé překážky. Jinak se vystavujeme nebezpečí, že ztratíme i ty poslední možnosti. To není polemika s oběma autory. Naopak, zejména příspěvek ing. Bruneckého, který je apelem na československý letecký průmysl, poskytl pozornému čtenáři mnohá vysvětlení k současné situaci v připravované inovaci plachtařské letecké techniky.

L+K č.11/1975

30.března 1975

Konečně první regulérní letový den s navijákovým provozem!



V kabině Vlastislav Štrych, vpravo Jiří Hájek; Nový Dvůr, 30.března 1975



Do vozíku „uklizení“ Radek a Marcel, synové Vladimíra Hájka (vpravo); Nový Dvůr, 30.března 1975

duben 1975

V Pardubicích končil kroužek základní letecké přípravy. Ten běžel už od podzimu roku 1974 a účast na něm byla hojná. Účastnilo se jej cca 15 nových adeptů bezmotorového létání a k praktické části výcviku jim již zbýval jen malý a přitom velký krok. Proverky! To bylo síto, kterým každý neprošel, a tak se stalo, že nová krev aeroklubu se prezentovala pouze těmito jmény: Balek Miloslav, Dobra Štefan, Eiselt Miloš, Haubner Miroslav, Juračka Jan, Lisner Tomáš, Pýcha Jan, Rys Josef, Šulcová Jindřiška. K nim ještě přibyl na tzv. „výjimku z věku“ Procházka Jiří (roč.1939, vedoucí hotelu Beránek v Heřmanově Městci - známý náčelníka Vršovského).

Ke konci dubna 1975 tak členská základna podhořanského aeroklubu odboru bezmotorového létání čítala: 18 žáků, 20 pokračováků a 17 sportovců, z nichž 9 mělo instruktorské oprávnění. Motorářů-vlekařů bylo 6 + 2 piloti ve výcviku.

(Ze vzpomínek Miroslava Haubnera)

„Do Východočeského aeroklubu Podhořany jsem ‘připlul’ po jarních prázdninách v roce 1975, během kterých jsem byl s rodiči na Slovensku. Při projíždění Žilinou se otec zmínil, že slyšel, že snad na Vysoké škole dopravní občas otevírají pilotní specializaci. Zastavil u školy a šel se tam zeptat jak to je. Vrátil se, že prý ano, zájem je ale veliký a prý pomůže, když bych aspoň létal bezmotorově někde v aeroklubu.

Tak jo. Matně si vzpomínám, že přípravný kurz pro bezmotorové létání VAP probíhal na OV Svazarmu v Pardubicích, u podjezdu. Poprvé šel otec se mnou a zrovna se tam potkal s náčelníkem Vršovským. Velmi dobře si pamatuji, jak Eda tátovi krmil ucho a líčil mu moji skvělou budoucnost po případném absolvování VVLŠ v Košicích!

Můj otec, který sám šel do armády v roce 1953 ve svých necelých 15 letech, věděl o ‘skvělém’ životě v ČSLA svoje a jako rozený diplomat mu odpověděl, že mě raději zabije, než aby mě dal do armády. A tak jsem měl od začátku jasno!

Na letišti v Podhořanech - Novém Dvoře jsem začal dojíždět na kole. Z Pardubic nejsou Podhořany úplně za rohem a dubnová sobotní rána nebyla moc teplá. Vždycky jsem spěchal, jednak abych nezmrznul a pohybem se zahřál, a pak abych byl na letišti co nejdřív a byl v pořadí na létání na lepším místě. První místa tradičně obsazovali kluci z Čáslavi, kteří přijížděli už v pátek odpoledne a večer v hostinci u Franců testovali český vařený chléb.

Samozřejmě, že naše letecká činnost začala natíráním letištních stříšek a zametáním hangárů. Od prvního dne jsem měl barvu až za ušima a od druhého dne skvěly pocit, že jsem si v hangáru už mohl sáhnout na Blanika!

Na první let - svezení po okruhu vzletem z navijáku - si už moc nepamatuji. Jen ten pocit, že se mi to líbí, a že to chci také umět, však ve mně zahnížil!“

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

„Bylo mi patnáct a prožíval jsem klukovský sen být pilotem! Ale jak na to? Jednou za mnou přišel kamarád Pepa Tichý a povídá: 'Vim, že jsi blázen do letadel. Hele, náš aeroklub přijímá nové členy, nechceš jít s námi plachtarit? Tady máš přihlášku, vyplň ji a dej podepsat rodičům!'

No, to byla rána! Já a v letadle? Takhle jednoduše? Jen vyplním papír a budu létat? Ale co rodiče? Budou s tím souhlasit?

Sice ve mně byla malá dušička, nicméně jsem sebral v sobě všechnu odvahu a přihlášku do aeroklubu k podpisu jim předložil. Táta mě překvapil. Podepsal se slovy, že je rád, že chci dělat něco smysluplného než se jen flákat za barákem. Maminka se sice pokřižovala, slzu uронила, ale též podepsala.

Tak jsem přihlášku do pohořanského aeroklubu podal. Tehdá se dělal nábor na podzim a letuchtivých se nás sešlo asi patnáct. Když začalo teoretické školení, hned na úvod před nás předstoupil tehdejší náčelník letiště Vršovský, řečený Mistr, a měl k nám proslov. Pak, když se každého z nás ptal, proč jsme si vybrali zrovna létání, vypadlo ze mě, že bych někdy

v budoucnu rád létal s dopravními letouny. Dodnes vidím jeho shovívavý úsměv - další blbeček, kterej si myslí, že na něho čekají!

Během školení jsme museli absolvovat lékařské prohlídky a státní orgány si prověřovaly naši bezúhonnost. Dodnes nevím, kterých sousedů a koho dalšího se StB ptala na to, co jsem za číslo a zda nechci emigrovat. Jednou mi maminka vyprávěla, že u dveří zazvonili dva pánové v baloňácích a jestli s ní mohou mluvit. 'A o čem?', ptala se maminka. 'No, váš syn chce létat, tak jsme se přišli informovat, jestli u něj nepozorujete nějaké protistátní sklony nebo touhu uprchnout na Západ.' To maminku rozesmálo. 'Nic takového! A vy si vážně myslíte, že i kdyby ano, že bych vám to tady říkala? Proboha, vždyť je to můj syn! Heleďte, jestli chcete kafe, já vám ho klidně udělám, na to čas mám. Ale na blbě otázky čas nemám!' Prý byli rozumní, uznali, že je to blbost se takhle ptát, ale že dělají jen svou práci.

To vše se odehrálo na podzim loňského roku. Ale právě teď přišel den, kdy jsem poprvé jel na letiště. Maminka mi nakoupila konzervy a polévky v pytlíku a já vyrazil celý rozechvělý z domova na celý víkend. Vyvalený patnáctiletý kluk s pusou dokořán, protože jsem poprvé v životě viděl opravdový aeroplán a směl si na něj dokonce i sáhnout, i když to byl 'jen' kluzák.



Večer mi byla přidělena postel na společném pokoji v dřevěném baráku a šlo se k Francům do hospody. Pan Franc roznášel pivo a sekanou. Ale to byla sekaná!!! Nevím, čím to bylo, ale byla tak strašně dobrá, že potom jednou jsem si ji koupil domů a ono nic moc. Prostě, ta se musela jíst jedině u Franců!



Manželé Francovi; Nový Dvůr, jaro 1975

Abych si nepřipadal mezi ostatními blbě, nesměle jsem si objednal k sekané jedno malé pivo. Pan Franc se na mě zkoumavě podíval a bohorovně pravil: 'Malý netočím. Víš co, počkáme si, až ti bude osmnáct a budeš mít chuť na velký!', a postavil přede mne kofolu. A bylo vymalováno, s panem Francem se nediskutovalo!

Na učebně se hrál 'pinec'. Panečku, to byly matche! Jeden den, takhle po osmé večer, když byl turnaj v nejlepším, objevil se na učebně sympatický chlápek v bundě. Chvilu nás sledoval a pak povídá: 'Koukám, že vám to kluci docela jde!'. Tak my natěšení jeho zájmem jsme se do hry pustili s ještě větší vervou. A chlápek povídá: 'Vy jste všichni piloti, jo?' My pilotní žáci, ač jsme v letadle ještě ani jednou neseděli, pyšně sborově odpovídáme, že jo. Asi je to nějaký pisálek od novin, že? On: 'A letadla hlídáte?' Domníval jsem se, že myslí, že bychom měli chodit kolem hangárů jako na stráž. Popravdě odpovídám, že ne. On zase: 'To vám nikdo neřekl, že máte držet hlídky?' A zmizel.

Druhý den ráno se přiřítíl náčelník s řevem: 'Kterej blbec tady řekl Čejpovi, že se tady nehlídají letadla?' No, lezlo to ze mě jak z chlupaté deky, že jsem to byl já, že jsem ten dotaz asi špatně pochopil. 'Jste tady první den a už takovej průser', lamentoval náčelník.

Na vysvětlenou - pplk. Čejpa byl toho času vysoce postavený a řádně prokádrovaný člen vedení Svazarmu. Po něm se pojmenovalo tzv. 'Čejpovo pásmo'. To byl prostor okolo západních hranic, zejména s Rakouskem a Německou spolkovou republikou, někde deset, jinde i šedesát kilometrů široký pruh, do kterého nesmělo sportovní letadlo vletět, jinak mělo hned za ocasem stíhače a dolů s tebou! Když se tehdy člověk díval na leteckou mapu, vypadala Česká republika z hlediska sportovního pilota jak po Mnichovské dohodě."

25.dubna 1975

Z pokynů náčelníka VčKA 3/1975:
„Kontrolou AČSR byly dne 19.4.1975 zjištěny u AK Podhořany hrubé nedostatky v tom smyslu, že kontrolní orgán ve večerních hodinách po setmění (19,30-20,00 hod.) přijel služebním vozidlem až před hangár otevřenou branou. Našel otevřené skladiště AK, odebral klíče a dále zjistil, že v prostorách AK jsou nezapsané osoby. Členové AK nebyli poučeni o nutnosti střežit a ochraňovat svěřený společný majetek a dostupné nebyly ani směrnice pro tuto činnost.“

25.-26.dubna 1975



práce. Perspektivu řešení ukazuje schválený Systém přípravy kádrů ve Svazarmu. Uskutečňovat se bude postupně.

K realizaci listopadového pléna může Svazarm významnou měrou přispět také v ekonomické oblasti. Nesmírně široká materiálně technická základna, kterou disponuje, zavazuje k výchově všech členů k socialistickému vztahu k práci a ke společnému majetku. Strana vyvíjí mimořádné úsilí o zvýšení efektivity naší ekonomiky a prvořadou důležitost přikládá otázkám hospodárnosti. A zde mohou mnoho vykonat právě základní organizace. Znamená to mj. zvyšovat odbor-

ZA VYŠŠÍ KVALITU PRÁCE

Ve znamení závěrů listopadového pléna ÚV KSČ proběhlo ve dnech 25. – 26. dubna 1975 již 5. plénum ÚV Svazarmu ČSSR.

Místopředseda ÚV Svazarmu generál-major Miloslav Vrba se v hlavním referátu zabýval především tím, jak na listopadové plénum reagovaly výroční členské schůze základních organizací, pléna okresních i krajských výborů, a konečně plenární zasedání republikových ústředních výborů Svazarmu.

Všechna tato jednání přinesla řadu námětů, návrhů, připomínek a kritických slov k nedostatkům, které se v práci Svazarmu vyskytují. Zároveň přinesla i konkrétní návrhy na opatření, jak zlepšit činnost v základních organizacích i práci volených orgánů.

V roce 1974 se podařilo nejen udržet vysokou politickou aktivitu, charakteristickou pro předsjezdové období, ale i úspěšně na ni navázat, pokračovat v ní a dále ji rozvíjet. Stále se zvyšuje společenská funkce Svazarmu a jeho působení na veřejnost, intenzita politického působení, dále se rozvíjejí odborné činnosti. Nejvýznamnějším ideově politickým faktorem a zdrojem spontánní aktivity Svazarmu se stalo zejména 30. výročí osvobození, počínaje výročím SNP.

V tomto roce je základním úkolem zvýšení úrovně vnitřního života Svazarmu. Důraz je třeba položit na zlepšení

řídící a organizátorské práce, na její soustavnost a na zaměření činnosti ve smyslu požadavků stanov.

Největším problémem je i nadále plnění usnesení. Příčina tkví v tom, že pracovníci, funkcionáři i aktivisté jsou na úkoly různě připraveni, mají různé zkušenosti a různý styl práce. Často ulpívají na vžitých formách a nerozvíjejí obsah ani metody práce tak, aby to odpovídalo novým potřebám.

Tím dostává činnost extenzivní charakter. Dělá se hodně, ale kvalita práce a její účinnost často neodpovídá vynaloženému úsilí. Nedostatky jsou mnohdy ještě prohlubovány potížemi s materiálně technickým zabezpečením činnosti.

S veškerou činností úzce souvisí kádrová politika, která má v rozvoji socialistické společnosti rozhodující místo, a proto ji věnovalo listopadové plénum strany takovou pozornost. Práce s lidmi vždy hrála a bude hrát v práci Svazarmu důležitou roli. Z dobrovolného charakteru naší branné organizace vyplývá, že její další výsledky budou i nadále závislé především na práci dobrovolných pracovníků. Na jejich počtu, politické a odborné připravenosti, ale současně i obětavosti, zápalu a nadšení bude záležet, jak se bude práce dařit. Jestliže práci dobrovolného aktivu považujeme za základ našich budoucích úspěchů, pak se dobrovolný aktiv musí stát středem pozornosti kádrové

nou úroveň hospodářských pracovníků politickým i odborným školením, zdokonalovat plánování. Nelze plnit úkoly tak jak je život přináší, ale je nutné respektovat reálné možnosti a síly, vycházet rovněž z celospolečenských možností, zájmů a potřeb.

Jaké jsou aktuální úkoly ústředního výboru Svazarmu v realizaci listopadového pléna na ekonomickém úseku? Např. znovu se přehodnotí a prověří plánované sportovní akce z hlediska celospolečenského i sportovního přínosu. Totéž u zahraničních cest a výjezdů. Musí se prověřit i plán dovozu techniky, zvláště z devizové oblasti. Z kapitalistických států se doveze pouze nezbytná technika pro vrcholový sport a pro zajištění kvalitní přípravy na olympijské hry. V souvislosti s tím bude Svazarm vyvíjet tlak na naše hospodářská zařízení, aby jejich výrobky byly špičkové úrovně a nahradily tak techniku západních značek.

V oblasti ekonomického zabezpečování činnosti Svazarmu jsou tyto závěry podnětem pro systematické prohlubování hospodárnosti a efektivity při vynakládání všech prostředků i pro rozšiřování tvorby vlastních zdrojů. Je nezbytné nutně, aby všechny řídící orgány Svazarmu velmi konkrétně propracovaly komplex opatření zabezpečujících zvyšování hospodárnosti, lepší a efektivnější hospodaření se svěřenými prostředky.

L+K č.12/1975

Jediným hmatatelným důsledkem závěrů 5. pléna ÚV Svazarmu byla výměna členských průkazů a s ní další vlna kádrových prověrek.



zleva: Miloslav Balek, Jan Luptovský, Stanislav Kužela, Jiří Hájek, Karel Bednář, Milan Eiselt, Zdeněk Lukeš, ???; Nový Dvůr, duben 1975



Aeroklubu byl na čas přidělen jako vlečný letoun Z-226A OK-MHC, v kabině Teofil Držík; Nový Dvůr, květen 1975

16.května 1975

Ze zápisu shromáždění náčelníků východočeských aeroklubů v Hořicích:
„ V průběhu roku 1974 bylo zjištěno, že se na letištích rázně nečelí špatným příkladům cizích příslušníků – trpí se nekázeň a nepořádek např. příslušníkům organizace SLOVAIR a bývalým členům AK, kteří byli v roce 1969 nebo 1973 po prověrkách z řad svazarmovců vyloučení. Objevují se snahy o rehabilitaci těch, kdo z AK odešli a méně se hledí na výchovu mladé generace.“

29.května 1975



Někdy je toto datum uváděno jako „úspěšný konec normalizace“ poměrů v ČSSR.

Své funkce byl změnou zákona č. 50/1975 Sb., který novelizoval Ústavní zákon o československé federaci z roku 1968, ze zdravotních důvodů odvolán úřadující prezident Ludvík Svoboda.

Ve Vladislavském sále Pražského hradu, na společné schůzi obou komor Federálního shromáždění, kterou vedl předseda Alois Indra, byl Gustáv Husák zvolen osmým československým prezidentem.

31.května 1975

(Ze vzpomínek Jana Juračky)

Než jsem si poprvé sedl do Blaníka, uplynulo ještě několik měsíců. Musely se také odpracovat brigádnické hodiny - kdo je neměl, ten prostě nelétal. A též se vyžadovala disciplína. Kdo začal nějak vybočovat, šel zametat hangár nebo vykonávat jinou činnost, třeba uklízet záchody.

Konečně přišel ten nezapomenutelný den. Bylo to 31.5.1975, můj první navijákový start v L-13 Blaník. Pochopitelně s instruktorem. Pravda, bylo to tolik emocí najednou, že se to ani vypovědět nedá. Poprvé ve vzduchu, prostě nádhera!“



*Zleva: zády Jindřich Souček, Jan Luptovský, Jan Juračka, zády Vladimír Hájek;
Nový Dvůr, 31.května 1975*



*Instruktoři bezmotorového létání Karel Bednář ml. (v kabině) a Jaroslav Mercl;
Nový Dvůr, červen 1975*

červen 1975

Konečně začala ta pravá letecká sezóna. Výkonní plachtaři i „pokračováci“ se pokoušeli o přelety, motoráři pilně plnili povinné lety. Jako cvičný stroj sloužil Z-126 OK-IGK, na kterém si Jarda Poskočil odlétával motorovou osnovu.



Jaroslav Poskočil v kabině Z-126 OK-IGK; Nový Dvůr, červen 1975

Vlečnou Z-226A OK-MHC nahradila Z-226B OK-MQN, kterou Dagmar Šprojcarová neúnavně do nebeských výšin „vozila“ nedočkavé plachtaře. Druhou vlečnou byla Z-226B OK-KML, se kterou létal nejvíce náčelník letiště Eduard Vršovský.



Na snímku Dagmar Šprojcarová u Z-226B OK-MQN; Nový Dvůr, červen 1975



Z-226B OK-KML a Eduard Vršovský; Nový Dvůr, červen 1975

1.července 1975

To, o čem se dosud v ústraní jenom šuškal, se stalo žhavou skutečností. Výrobní podnik OV Svazarmu Pardubice AERO-SYNJET byl usnesením ÚV Svazarmu integrován do nově vzniklého podniku ÚV Svazarmu MODELA jako závod č.16. Nikdo z odpovědných pracovníků zaměstnance o ničem neinformoval, natož aby se ptal na jejich názor. Tolik proklamovaná dělnická třída opět neměla do čeho mluvit!

Na tuto víceméně očekávanou skutečnost měla nepochybně vliv okolnost, že AERO-SYNJET vykazoval celkem slušný zisk, který byl odváděn OV Svazarmu Pardubice. Ten s ním nakládal podle svého uvážení. A to se soudruhům na ÚV Svazarmu v Praze moc nezamlouvalo.

Pravda, AERO-SYNJET nebyl jediným prosperujícím podnikem, těch bylo napříč svazarmovskými odbornostmi víc, a protože i jejich zisk plynul do příslušných okresních výborů a „pražáci“ z toho nic neměli, byl uměle vytvořen podnik MODELA se svým generálním ředitelstvím a příslušně „nafouknutou“ administrativou. Výnosem ÚV Svazarmu tak do MODEL Y „spadly“ všechny lukrativní výroby a okresním organizacím byly ponechány jen ty, co se sotva držely nad vodou.

Aby bylo zabráněno možným protestům, výhradám či odlivu pracovní síly ze strany zaměstnanců AERO-SYNJETU, došlo k 1.7.1975 k mírnému navýšení platů (zejména u THP) a byla předložena vize rozvoje podniku výstavbou nových výrobních prostor na Novém Dvoře a inovací výrobních zařízení. Inu, když ptáčka lapají, pěkně mu zpívají!

A protože se nenašel se jediný zaměstnanec, který by z důvodů integrace dal výpověď, proběhla fúze v naprosté dokonalosti a ke spokojenosti pražské vrchnosti. Z vedoucího hospodářského zařízení se tak stal Vršovský ředitelem podniku a jeho postavení se politicky i společensky opět zásadním způsobem upevnilo.

Díky nařízení ÚV Svazarmu, že svazarmovské podniky musí vyrábět pro svazarmovské činnosti, byla opuštěna lukrativní výroba napáječek pro vepře a výroba skokově přešla na jiný sortiment. Jenže na takovou výrobu nebylo zařízení AERO-SYNJETu (posléze MODEL Y, záv.16) dostatečně technologicky vybaveno, a tak se zhusta začalo využívat tzv. „domácích dělníků“. To otevřelo cestu k nejružnějším machinacím a podvodům. Ale o tom bude řeč později.

červenec 1975

V době od 29.6. do 12.7.1975 bylo Aeroklubu Raná svěřeno pořádání PMRŽ (plachtařské mistrovství republiky žen) pod názvem „O pohár Letectví+kosmonautiky“. Pochopitelně, jak bylo zvykem, nikdo nenazýval toto klání jinak, než „babinec“.

Dámské soutěži, ke které se přihlásilo 14 závodnic, mezi nimi za podhořanský aeroklub i Naďa Vršovská (VT-116 OK-7411), nepřálo počasí.

Letěly se pouze tři disciplíny, kdy v první Vršovská obsadila 7.místo, ve druhé disciplíně do cíle nedoletěla, což jí vyneslo až 12.místo průběžného pořadí. V poslední, třetí disciplíně slušně zabodovala šestým místem a v konečném pořadí tak obsadila místo deváté.

Nedařilo se ani Tomášovi Miklášovi, který se na vypůjčené VT-116 OK-8412 účastnil Oblastních přeborů v bezmotorovém létání v Hořicích (5.7.-18.7.1975). I tyto závody provázela nepřízeň počasí a letěly se také pouze tři disciplíny. Z 18 startujících skončil Mikláš až na 11.místě.



Na letišti v Novém Dvoře už začalo obligátní žákovské soustředění; červenec 1975

(Ze vzpomínek Jana Juračky)

Nastal čas žákovského soustředění, kdy se létalo o sto šest. Nahoru, dolů, nahoru dolů. Ale hlavně transport kluzáku zpět na start. Ten se prováděl ručně tlačení letadla po zemi. Magické číslo pro pilotního žáka byla osmička - osm startů za den, což bylo povolené maximum.

Vstávali jsme ráno ve čtyři hodiny, létat se začalo hned při rozbřesku, v osm byla snídaně, pak se létalo až do oběda. Když bylo pěkné počasí, tak si větroně vzali již hotoví piloti na přelety anebo si jen tak zalétat. Až když se nabažili, tak jsme mohli létat dále, většinou až do západu Slunce. Někdy, a to dost často, jsme museli při zpětném transportu kluzáku i běhat, abychom splnili maximum startů.

Večer jsme bývali většinou tak utahaní, že jsme ani náhodou neměli myšlenky na nic jiného než na postel.

Většina žáků bezmotorového létání po svém čtrnáctidenním intenzivním výcviku plnila na navijáku úlohu 1/4 (start, okruh, přistání - ve dvojím), někteří si odlétali i aerovlekové úlohy a pomalu se připravovali na pilotní zkoušky.

Samozřejmě, že byli i tací, kteří neměli dost vůle překonávat fyzickou námahu a výcvik v průběhu soustředění vzdali. Ale ti, kteří zůstali, to byli ti, které létání opravdu chytlo za srdce.

Zhruba od roku 1960 vyrůstaly generace, které život v socialismu braly jako normu. Narodily se do světa, ve kterém je normální, že existuje jen jedna politická strana, kterou musíte milovat a volit, do světa, kde mladé rodiny dlouho bydlí se svými rodiči v kapacitně nedostačujících prostorách. Kde je přítomnost zahraniční armády na mnoha místech po celé republice brána jako standard, kde fronty na maso, pomeranče, mandarinky či toaletní papír jsou normou. Do světa, kde vám od rána do večera vymývá mozek rozhlasové a televizní vysílání a všelijaké ideologicky velmi jednoznačně zaměřené pořady, a to nejen pro dospělé, ale zejména pro

mládež. Ta ve školách musí oslovovat vyučující soudruhu - soudružko, družít se v Pionýru či ČSM (později SSM) a kdo se nedruží, ten hned má v kádrových materiálech černou kaňku.

Komunisté totiž pochopili, že k tomu, aby se udrželi u moci, je nutné si vychovávat následovníky dřívějších generací, kteří mají z pohledu režimu tu výhodu, že jsou jim socialistické ideály vnucovány odmalička, takže ani neví, že to může být i jinak.

Jak postupně vymíraly generace pamatující stav před rokem 1938, vliv komunistické strany rostl a rostl.

Zadrátované hranice se Západním Německem a Rakouskem zajišťovaly, že informace o tom, že na Západě se žije jinak, se k nám budou dostávat jen omezeně. Normální člověk do kapitalistické ciziny vycestovat nemohl a rekreace v zemích lidových demokracií sice byly malým zázrakem, ale nic nevypovídaly o světě za „železnou oponou“.

Tohle sociální inženýrství byl ten největší zločin komunistů. Vyrostete v nějakém světě, který považujete za normální, a po mnoha letech zjistíte, že normální vůbec nebyl. Že jste žili jako zvířátka na farmě, o které bylo relativně dobře postaráno, pokud dobře sloužila svým pánům a byla jim k užitku!

Nenápadně se tak rodil základ „nového“ aeroklubu, nové skutečné party, která v následujících létech držela při sobě a vykonala na letišti neskutečný kus práce. Ale zatím i pro ně na letišti platilo, že náčelník není nějaký strejda z parku. Byl to prostě soudruh náčelník, „mistr“, který se musel poslouchat, a tečka!

Následujících čtrnáct dní patřilo pilotům pokračovací osnovy, ale jejich soustředění se účastnila i řada žáků a sportovců.

(Ze vzpomínek Milana Žatečky)

„Po soustředění roku 1975 jsme se někteří blížili k pilotním zkouškám, a tak jsme dolétávali povinné úlohy a učili se leteckou teorii. Mezitím jsme také létali lety v termice a na svahu, se zkušenějšími kolegy i přelety.

Na jeden takový mě vzal instruktor Karel Bednář. Myslím, že to bylo z Podhořan do Moravské Třebové. Měl jsem si vyzkoušet let po trati, navigaci, vyhledávání stoupavých proudů, dokluz, atd. Moc pěkné, ale nad kopečkama před Moravskou Třebovou jsme začali krachovat, mraky se začaly rozpouštět, termika slábla. Bedy převzal řízení a půl hodiny točil nulu, což znamenalo, že jsme nestoupali, ale ani neklesali. Zato se mi z toho neustálého motání udělalo totálně šoufl, postupně jsem pozvracel chudáčka Blanička od předního okénka až po ocas.

Také jsem ale získal i jednu důležitou zkušenost: jak jsme tam tak točili tu nulu a potom i -1 m/s , výška pomalu klesala na 350m, což ukazoval výškoměr. Mně se ta výška stále zdála ještě dostatečná na další točení, když tu Bedy poměrně razantně nasadil na finále a do deseti vteřin jsme seděli na zemi! A na výškoměru bylo ještě 250m!! Až poté jsem si uvědomil, že terén pod námi je o 250m výše než podhořanské letiště. (Nastavení výškoměru na 'Emila' bylo tehdy běžnou praxí.) Ufff, být tam sám, tak točím až do země.

Po přistání jsem hlídal letadlo a Bedy šel do vesnice zavolat domů na letiště pro transporták a při té příležitosti se stavil v místní hospodě 'na jedno'.

Kolem mě a letadla se zanedlouho seběhly děti z okolních vesnic a já byl za hrdinu!

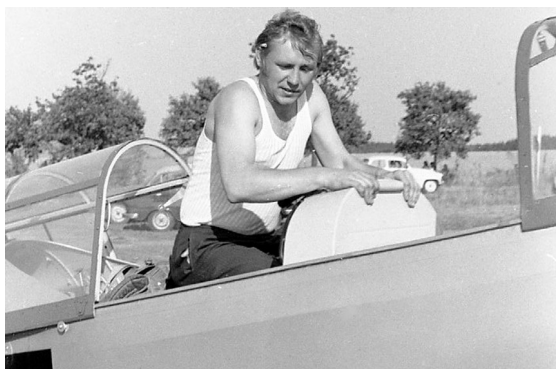


*Správně „načouzené báro“ a dobře padnoucí padák - krůček k úspěchu!;
vlevo: Milan Žatečka, vpravo: Jindřich Souček; Nový Dvůr, červenec 1975*



zleva: Václav Žatečka, Tomáš Mikláš, Josef Tichý ml.; Nový Dvůr, červenec 1975

Dalších čtrnáct dní patřilo sportovcům a soustředění letňanských pilotů. Očekávané oslnivé sportovní výkony se však nedostavily - počasí moc nepřálo. Sem tam zapršelo, a když Sluníčko zasvítlo, tak většinou nebylo od vojáků povolení.



*Jak se sedí v „motorové mašině“ zkoušejí Karel Bednář ml. a Milan Poskočil;
Nový Dvůr, červenec 1975*



Pod křídlem letňanské L-13 OK-4830 zleva: Karel Bednář ml., Milan Záveský, Jaroslav Mercl, Václav Žatečka; Nový Dvůr, červenec 1975

Snímek: Ing. Josef Svec



Aerokluby Svazarmu mají všechny předpoklady k tomu, aby právě v oblasti politickovýchovné, politickoorganizační, propagační a branné výchovné byly vzorovými organizacemi. Nebylo by ovšem správné nalhávat si, že i v těch nejlepších kolektivech se po jistém čase neobjevují sklony k čistému odborničení, a že v některých aeroklubech nejsou tyto tendence ještě stále velmi silné. A právě zde je vliv OV Svazarmu zcela nezbytný, a možno říci, že nenahraditelný.

Politickovýchovná, politickoorganizační a kádrová práce je stále středem pozornosti vyšších aeroklubových orgánů. Jejich politickovýchovné komise hledají a volí různé formy práce s cílem prohloubit a rozšířit její účinnost. Ale jejich vliv má jen omezenou působnost. Ve většině případů jim chybí bezprostřední kontakt s aktuální politickou prací v místě, v okrese a s potřebami aeroklubů. A protože účinná politická, výchovná a kádrová práce se dělá především přímo v místech působnosti těchto základních organizačních článků, je zde vliv OV Svazarmu naprosto nezbytný.

Aerokluby Svazarmu se, možno říci, účinně vypořádaly s obdobím 1968–69.

VZTAH AEROKLUBŮ A OV SVAZARMU

FRANTIŠEK KDÉR

Stanovy Svazarmu určují jistou specifiku v řízení leteckého a parašutistického úseku svazarmovské činnosti. Jde o specifiku, která je zcela objektivně vynucována osobní nedělitelnou pravomocí a odpovědností funkcionářů odpovídajících za řízení leteckého a parašutistického výcviku a provozu, která vyplývá ze zákona 47/1965 Sb.

Pres tuto výjimku, a dosavadní zkušenosti z většiny okresů to potvrzují, vliv OV Svazarmu na aerokluby Svazarmu není touto specifikou nikterak podstatně

omezován. Naopak je nanejvýš žádoucí, aby ve vymezených oblastech, to je v oblasti kádrové, politickovýchovné, politickoorganizační, ale i kontrolně hospodářské byl tento vliv co největší. Prospěšnost takového přístupu OV Svazarmu k aeroklubům potvrzuje řada názorných příkladů např. z okresů J. Hradec, Mělník, Svitavy, Liberec, Prostějov, ale i z většiny ostatních okresů jak v českých, tak i ve slovenských krajích, kde především díky tomuto vlivu patří aerokluby Svazarmu mezi nejlepší základní organizace.

Je dobře znám průběh a náročnost prověrek i současného přijímání nových členů. Bylo by ovšem neodpovědné tvrdit, že jsme se s důsledky těchto let a lidmi, kteří byli nositeli tehdejších tendencí, vypořádali beze zbytku. Doba čtyř let byla jistě dostatečně dlouhá k tomu, aby každý mohl prokázat, jak dalece jsou jeho úmysly upřímné. Je třeba se vrátit k hodnocení těch členů, kteří byli ponecháváni v organizacích s podmínkou, k hodnocení těch lidí, u nichž nebylo při prověrkách zcela jasné, kde v rozhodujících chvílích stáli. A s těmi, u nichž jsou oprávněné pochybnosti, je nutné se rozejít.

A právě tady potřebují některé aerokluby nejen pomoc, ale doslova tlak okresních svazarmovských orgánů, aby tuto očistu dokončily.

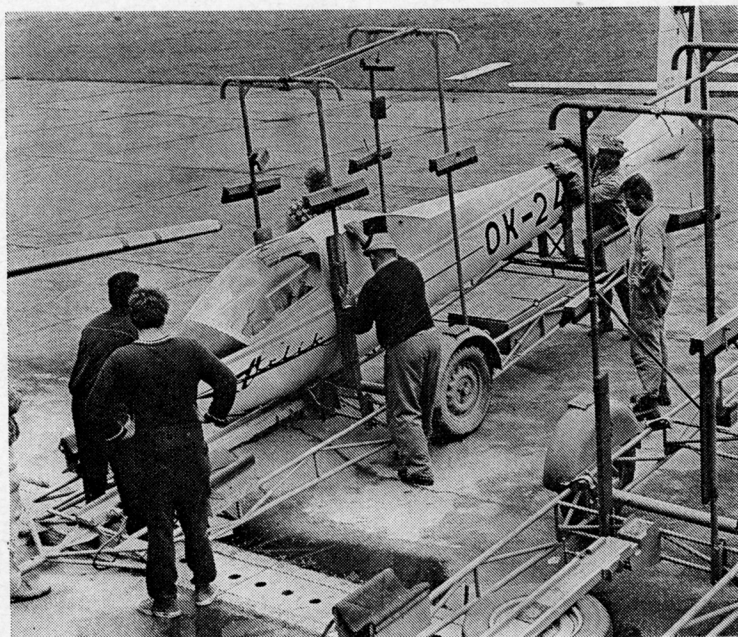
To všechno na druhé straně vyžaduje urychlené omlazování aeroklubových kolektivů. A tady je druhá sféra bezprostředního vlivu OV Svazarmu. Jde jednak o důslednou realizaci směrnice pro zařazování nových členů aeroklubů do výcviku, která ukládá PÚV Svazarmu velký úkol a odpovědnost, ale také o maximální pomoc při urychlování prověřovacího procesu, který v některých případech trvá i mnoho měsíců, a jehož důsledkem je značný odpad mladých lidí, kteří měli o práci v aeroklubech Svazarmu vážný zájem.

V souvislosti s tím je nutno říci, že otázka zjednodušení systému prověrek parašutistů v základním výcviku bude předmětem jednání s federálním ministerstvem vnitra.

Pod vlivem různých tendencí a okolností není ve vnitřním výchovném proce-



Snímek: Pavel Lanštlík



su aeroklubů Svazarmu vždy ještě vše v pořádku. Jde tedy o to, zaměřit pozornost okresních orgánů i na tyto oblasti – nejen k otázce organizace politicko-výchovné práce jako celku, ale i k řadě dílčích otázek, které mají ve svém souhrnu rozhodující vliv na formování morálně politického profilu mladého člověka, jako je dodržování společenské kázně, autority funkcionářů, společenského vystupování, oblečení, vyzdobení kluboven i celých objektů, tedy sféry, která je společná všem organizacím a jejíž respektování je u aeroklubů Svazarmu náléhavější o to, že se jedná o útvary do značné míry výběrové.

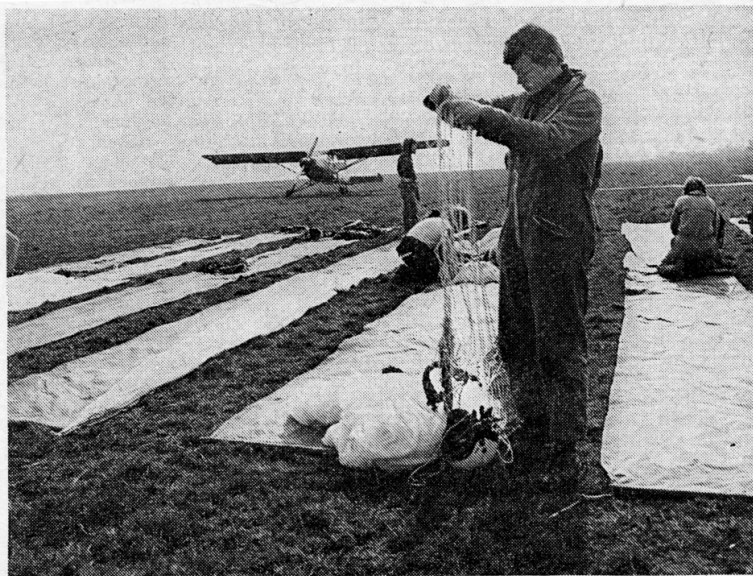
Usnesením V. sjezdu Svazarmu bylo leteckému a parašutistickému úseku uloženo připravit, zpracovat a PÚV Svazarmu předložit návrh koncepce dalšího rozvoje letecké a parašutistické činnosti ve Svazarmu.

Jednou z nejdůležitějších částí této koncepce, jejíž první varianta byla PÚV Svazarmu projednána v dubnu tohoto roku, jsou závazné úkoly, které bude Svazarm plnit v příští pětiletce i v dalším období pro ČSLA na úseku parašutismu a letectví. Tyto úkoly vycházejí z konkrétního požadavku MNO a s přípravou jejich realizace bylo již započato v letošním roce.

Zatímco na úseku parašutismu se úkoly nebudou příliš lišit od stávajících úkolů, to znamená, že budeme nadále připravovat parašutisty brance, zálohy a žáky vojenských škol, dochází na leteckém úseku k výrazné změně.

K 31. prosinci 1974 byl ve Svazarmu uzavřen výcvik záložních pilotů. Je vhodné zdůraznit, že se tak nestalo proto, že by Svazarm tento úkol plnil špatně.

Naproti tomu budeme stát před novým, závažnějším a především náročnějším



Snímek: Jan Píkoš

úkolem, to je nábořem, přípravou, výchovou a výcvikem žáků pro Vysokou vojenskou leteckou školu Slovenského národního povstání. Od roku 1978 by neměl do této školy přijít žádný uchazeč, který neprojde náročným výběrem a přípravou ve Svazarmu. Totéž platí i o pilotech pro civilní letecké provozovatele.

Úkol, tak jak je zadán, předpokládá široký nábor a výcvik v oblasti bezmotorového létání s postupným přechodem ke specializovanému výcviku motorovému.

Nábor bude nutně realizovat v co nejširším měřítku již na ZDŠ. Cílem je získat mládež, která má předpoklady absolvo-

vat úplné středoškolské vzdělání, což je jeden ze základních požadavků absolvování vojenského pilotního výcviku.

Zkušenosti naší organizace, ale i zkušenosti ČSLA ukazují: aby mohl být vybrán a připraven jeden kvalitní frekventant VVLŠ, je třeba zapojit do základního výcviku až 20 mladých lidí, a k tomu je třeba realizovat minimálně dvojnásobný nábor.

Tyto úkoly nebudou aerokluby schopny splnit bez účinné pomoci všech okresních a místních orgánů, a tedy ani bez pomoci, soustavného vlivu a kontroly OV Svazarmu.



Snímek: Jaromír Podhradský

L+K č.16/1975

2.srpna 1975

Naděžda Vršovská (na VT-116 OK-7411) se opět vydala reprezentovat aeroklub a to do Moravské Třebové, kde se letěla soutěž žen „O pohár Hedvy“ (2.8.-15.8.1975). Počasí se trochu stabilizovalo, což dávalo 19 přihlášeným závodnicím z 15 aeroklubu naději dostatečně prokázat svůj um.

1.disciplína (6.8.1975) se letěla na trojúhelníkové trati (108 km) Moravská Třebová-Žamberk-Polička-Moravská Třebová. Vršovská do cíle nedoletěla, přistála na letišti v Žamberku.

2.disciplína (7.8.1975) byl dvoustovkový trojúhelník Moravská Třebová-Nové Město nad Metují-Hořice-Moravská Třebová. Vršovská opět přistála na trati, tentokrát v Hořicích.

3.disciplína (8.8.1975) opět stovkový trojúhelník Moravská Třebová-Skuteč-Polička-Moravská Třebová. Vršovská sedla na poli mezi 1. a 2. OB.

4.disciplína (10.8.1975) návratová stovka Moravská Třebová-Vyškov-Moravská Třebová, pro Vršovskou znamenala opět přistání do pole.

5.disciplína (11.8.1975) trojúhelník dvoustovka Moravská Třebová-Medlanky-Kroměříž-Moravská Třebová. Pro Vršovskou to tento den nebylo pole, ale přistání v Medlankách.

6.disciplína (13.8.1975) stovkový trojúhelník Moravská Třebová-Šumperk-Žamberk-Moravská Třebová. Tentokrát Vršovské poskytlo azyl letiště v Šumperku.

7.disciplína (14.8.1975) trojúhelník stovka Moravská Třebová-Letovice-Polička-Moravská Třebová. Úspěch! První doletěná disciplína. Sice na 17.místě, ale v cíli!

8.disciplína (15.8.1975) návratová stovka Moravská Třebová-Medlanky-Moravská Třebová. Vršovská tuto disciplínu zvládla nad očekávání dobře. Čtvrté místo v disciplíně a bodový zisk ji posunul na celkové 7.místo (celkově 4457 bodů).

Vítězem závodů se stala Marie Kyzivátová z Jičína ziskem 6320 bodů.

Po skončení všech soustředění letiště a jeho zázemí tentokrát obsadili nadšení radioamatéři z Pardubic a okolí. Přes den většinou spali, ale v noci „pípali“ a uskutečnili řadu spojení i na fónii. Nejvzdálenější spojení se prý podařilo Lád'ovi Čermákovi (pilotu Čoudovi, kterému radioamatérství bylo druhým koníčkem), a to až do Austrálie! Australskému kolegovi údajně předal recept na české švestkové knedlíky a Australan se prý revanšoval receptem na řízký z klokana.

(Ze vzpomínek Jindry Součka)

„Bylo mi asi 11 let, když se mi do rukou dostal román Toma Pansena (Pánka) s ilustracemi Miloše Nováka (Nakladatelství Gustav Volenský, Praha, vydáno v r.1945) 'Bílá jachta v oblacích' o plachtařině na Islandu. A od té doby jsem měl jasno - bude ze mě pilot!

Pomalu jsem končil přeloučskou ZDŠ, a když se moje třídní pí.Riegerová dověděla, že mám zájem o létání na Podhořanech, vehementně mě od tohoto záměru zrazovala. V té době jsem opravdu netušil proč, ale později jsem se dověděl, že její manžel Pavel Rieger, jako člen podhořanského aeroklubu, v roce 1969 tragicky zahynul při letecké nehodě.

Nicméně, v roce 1972 pro mě počalo období, kdy jsem každý pátek či sobotu jezdil na kole z Přelouče na letiště a 21.5.1972 jsem s instruktorem absolvoval svůj první let na kluzáku L-13. To byla nádhera!

A vůbec, celá ta atmosféra letiště, obědy či večere v hostinci u Franců (sekaná, utopenec, gothaj s cibulí), přespávali jsme někdy i v hangáru v regálech zabalení do starých vyřazených padáků, a když se nelétalo, tak jsme makali na letecké i pozemní technice, zařízení letiště. Na to nejde zapomenout!

Jednou, bylo to v létě brzy ráno, nás probudil hrozný rachot. Od Čáslavi se ve 'psí výšce' řítíl přes letiště SU-7, opravdu tak nízko, že se utrhł větrný pytel na hangáru. Byl to budiček od vojenských pilotů, ale byl-li to Žatečka, Držík, Gaál anebo někdo jiný ze známých pilotů, nikdy jsme se nedověděli. Ani jeden se k tomu nepřiznal. Bodejť by jo, však to bylo o 'papíry'!

To už jsem nastoupil do učebního oboru OÚ Tesly Přelouč jako radiomechanik, kde mistroval p.Herodes, vášnivý fanda letectví. Ten, když se mu doneslo, že absolvuji plachtařský výcvik, tak někdy nechal odborné výuky a místo ní líčil své vlastní prožitky z výcviku v létání, který v minulosti absolvoval na přeloučském letišti.



*Jindřich Souček těsně před nástupem do Vojenské školy letectva v Prešově;
Nový Dvůr, srpen 1975*

Pamatuji si, jak jednou přijeli na návštěvu letiště moji rodiče a s sebou přivezli i mého pradědu. Ten se hned po mě ptal, kde jsem, načež někdo ukázal rukou nahoru a řekl: 'Tam je, v Blániku!', a praděd se rozbřečel.

Já se nijak netajil se záměrem jít po vyučení studovat vojenskou leteckou školu, proto vojenská správa zatla svůj 'drápek' a byl jsem v její evidenci. To mělo za následek, že můj praktický letecký výcvik byl aeroklubu hrazen z prostředků vojenské správy a tehdejší náčelník letiště Vršovský byl v sedmém nebi z toho, že se zas bude moci chlubit, jakou to odvádí výtečnou politickovýchovnou práci.

Upřímně řečeno, neměl jsem z toho člověka nejlepší pocit a sem tam jsem mu dělal i naschvály za to, jak mě před ostatními vychvaloval a vynášel. Nosil jsem dlouhé vlasy, a to až po ramena. To se Vršovskému moc nehodilo do krámu, protože, když se na letišti občas ukázala nějaká ta 'vrchnost', a on mě ukazoval jako brance - budoucího vojáka, mnozí nevěřícně kroutili hlavou: takový chuligán a chloubka armády? To mě pak náčelník, který ostatní kluky za dlouhé vlasy patřičně 'jebal', soukromě domlouval i prosil - Jindro, dej se ostříhat! Nezměkl jsem.

První sólo? Každý, kdo poprvé letěl samostatně, ho hluboce vnímal. Jsou to emoce! Odpovědnost, respekt i ta trocha strachu. A pak ten nádherný pocit hrdosti a pýchy. Dokázal jsem sám řídit letadlo!

Kulturní vyžití na letišti - to byla svého času kapitola sama pro sebe. Večerní taneční zábavy nebo odpolední čaje - Turkovice - Podhořany - Bukovina. Kolikrát nám náčelník druhý den ráno zakázal létání! V Bukovině paní hospodská měla pěknou dceru. To jsem pak říkal: 'Mám holku ze čtvrté zatačky'. A pak jsem si ji dokonce i vzal!

V roce 1975 jsem započal s motorovým výcvikem, ale v srpnu t.r. na mě z poštovní schránky vykoukl povolávací rozkaz - nástup do Vojenské školy letectva v Prešově. A to byl konec mého civilního létání."



*Jindřich Souček po
prvním roce studia
v r.1976*

Po ukončení studia VŠL (mým spolužákem byl J.Vachek - dnes brigádní generál a velitel letectva) jsem díky výcviku v aeroklubu byl jako DDS nominován k pokračování studia na Vysoké vojenské letecké škole v Košicích. Bohužel, z rodinných důvodů jsem tuto příležitost vzdal, čehož dodnes lituji.

A jaká byla moje následná kariéra? Nejdřív 11.slp Žatec, 47.pzlp Pardubice, pak jako specialista REB (radioelektronický boj) 47.pzlp Hradec Králové a nakonec jako radista An-30 FG v týmu OPEN SKIES (1994-2021 focení odzbrojovacích aktivit po celé Evropě), 1998-1999 v Chorvatsku v rámci podpory českého kontingentu SFOR s L-410 na letišti ve Splitu (proto můj oficiální statut válečného veterána). Pak následovala další nádherná léta u armády a ukončení mé aktivity v AČR v r.2021, ale to už je jiné vyprávění.

Letecká příprava branců byla nejsledovanějším atributem základního výcviku bezmotorového létání. Činnost aeroklubů zdaleka nebyla hodnocena podle sportovních výsledků, ale podle toho, kolik vycvičených branců bylo „předhozeno“ vojenské správě. Těm pak byl povolen i základní motorový výcvik.

Jindra Souček se tak v sedmdesátých letech stal prvním brancem, který nastoupil studia na vojenské škole. Jeho podobenka s příslušnou gloriolou dlouhá léta visela na čestném místě ideologicky zaměřených nástěnných novin na chodbě ubytovny aeroklubu.

31.srpna 1975

Přestože končily prázdniny a bylo po plachtařských soustředěních, činnost na letišti nikterak neochabovala. „Mladá parta“ se i nadále dožadovala pravidelného létání, a tak soboty a neděle (někdy i pracovní dny) byly ve znamení zdárného pokračování výcviku.



zleva: Václav Žatečka, Milan Švorc, Dagmar Šprojcarová; Nový Dvůr, srpen 1975



Snímek: K. Masojídok

Na programu 7. plenárního zasedání ÚV Svazarmu, které proběhlo ve dnech 26.-27. září v Praze, byla zpráva o realizaci závěrů listopadového pléna ÚV KSČ v podmínkách republikových organizací, a referát o stavu a masovém rozvoji zájmové branné činnosti Svazarmu. Na závěr jednání přijalo plénum ÚV Svazarmu výzvu, kterou otiskujeme v plném znění:

VÝZVA

ÚSTŘEDNÍHO VÝBORU SVAZU PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDOU

Tvoříva iniciativní práce našich pracujících, které jsme na všech úsecích svědky, předznamenává tvorbou dalších nových hodnot velkou událost příštího roku, kterou bude XV. sjezd naší Komunistické strany Československa.

Milióny pracujících bez rozdílu věku odpovídají svým obětavým, činným úsilím na výzvu ÚV KSČ, vlády ČSSR, ÚRO a ÚV SSM. Jsme svědky nebývalé vysoké angažované účasti a obětavé práce pro další rozvoj naší socialistické vlasti, při níž vyrůstají noví organizátoři a průkopníci progresivních metod, socialistického způsobu života a práce pro společnost.

Stranou tohoto hnutí nezůstávají ani členové naší dobrovolné branné společenské organizace. Těm také patří upřímné poděkování ústředního výboru Svazarmu za jejich tvořivou a obětavou pomoc při naplňování nejen branných úkolů vlastních naší organizací, ale i dalších náročných cílů v rozvoji naší společnosti. Vysoko oceňujeme, že svazarmovci svou práci k podpoře výstavby a obrany socialismu chápou jako svůj přínos a významný podíl k dalšímu rozvoji mírových sil a mírové politiky celého socialistického společenství.

Rozhodující oblastí, ke které orientuje výzva ÚV KSČ, vlády ČSSR, ÚRO a ÚV SSM pozornost všech našich pracujících, je splnění úkolů v národním hospodářství. U vědomí, že právě zde se rozhoduje o vytváření rozhodujících předpokladů pro růst životní úrovně a spokojenosti našeho lidu a tím i pro zvyšování branné síly našeho socialistického státu, udělejme jako svazarmovci vše pro to, abychom v tomto úkolu čestně obstáli. Vedle kvalitního plnění úkolů zabezpečování potřeb obrany naší země plněme důsledně, jako svazarmovci, všechny své úkoly na pracovištích, staňme se bojovníky za tvůrčí přístup v konkretizaci „Provolání“ v podmínkách našich pracovních funkcí i v našich svazarmovských organizacích a klubech.

Členové svazarmovských brigád socialistické práce, prohlubujte své úsilí, které je vlastní členům naší vlastenecké branné organizace, o další růst efektivnosti a výkonnosti v plnění svých závazků.

Svazarmovští motoristé, vyhlaste boj za snížení nehodovosti, zvýšení kázně a disciplinovanosti všech svazarmovců na komunikacích. V autoškolách udělejte vše pro všestranný rozvoj schopností a připravenosti dalších řidičů pro náš průmysl, zemědělství i pro naše ozbrojené síly. Posilujte výchovu k vysoké kázni, morálce a odpovědnosti všech vámi vycvičených řidičů.

Svazarmovští letci, výsadkáři a radisté, i od vás se očekává, že odpovíte svými závazky k vysoké hospodárnosti, ke zkvalitnění péče o svěřenou techniku a jejímu efektivnímu využití a k ještě

širšímu přínosu vaší práce pro společnost. Vyhlaste boj proti všem leteckým nehodám a nekázním.

Očekáváme, že i branci a instruktoři braneckých středisek přivítají XV. sjezd KSČ rozvinutím svého hnutí za vysoké výsledky v přípravě na službu v naší armádě. Branci, staňte se výtečníky své speciální odbornosti. Rozvíňte hnutí za výtečného střelce, morálně i fyzicky zdatného sportovce, vzorného pracovníka svého oboru, a za vysoce ukázněný branecký kolektiv.

Mladí svazarmovci a členové základních organizací, rozvíjejte aktivitu k další účasti na zvelebování obcí a měst, a na společenském životě, při neochabující pozornosti k plnění úkolů naší organizace v branné výchově. Úkolem dne je dále zvyšovat přitažlivost obsahu práce vašich základních organizací.

Pracovníci všech hospodářských zařízení Svazarmu, projednejte výzvu za nové pracovní úspěchy k XV. sjezdu KSČ a přihlaste se k ní svými závazky na vytvoření dalších hodnot. Připojte se k hnutí za hrdý titul podniky XV. sjezdu KSČ.

Členové a funkcionáři orgánů Svazarmu a rad odborností všech stupňů, očekáváme od vás, že uděláte vše pro to, aby se zintenzívnila vaše masové politická práce, vaše pomoc k tomu, aby naše základní organizace a kluby s ještě větší aktivitou, připraveností a uměním přistupovaly k objasňování politiky naší Komunistické strany Československa. Cílevědomou prací a svým zvýšeným osobním stylem se životem našeho hnutí v nejzákladnějších

článcích v obcích, na závodech i na školách vytvářejte podmínky pro další všestranný rozvoj politické a pracovní aktivity, pro důsledné a úspěšné splnění všech přijatých závazků. K tomu využívejte všech bohatých zkušeností z průběhu 30. výročí osvobození Československa Sovětskou armádou. Dbejte, aby se s dosaženou iniciativou dobře hospodařilo a aby se vyvíjela správným směrem. Popularizujte nejlepší členy a kolektivy svazarmovských organizací, klubů a kroužků, a na jejich vzorech a za jejich pomoci plňte úkol uložený naší organizací – rozšířit její působení na široké masové základně.

Takováto práce pro společnost se stane nejučinnější cestou k tomu, aby se dále posiloval socialistický charakter naší organizace a také trvale sílila její společenská vážnost v očích naší veřejnosti.

Pod vedením Komunistické strany Československa vykročíme vstříc XV. sjezdu KSČ a dalšímu rozvoji naší socialistické vlasti.

Ústřední výbor
Svazu pro spolupráci s armádou



Přestože si svoje „stříbro“ Milan Závěský odletěl už před rokem, teprve nyní mu bylo náčelníkem blahosklonně povoleno přeškolení na VT-16 OK-2413. Asi to bylo tím, že tento „Orlík“ nepatřil do stavu podhořanského aeroklubu, ale ÚPLŠ Vrchlabí.



V kabině Jiří Hájek, asistuje Milan Záveský; Nový Dvůr, září 1975

Koncem září a ještě začátkem října proběhl poměrně intenzivní motorový výcvik pod taktovkou instruktorky motorového létání Dagmar Šprojcarové. Létalo se na Z-126 OK-IGK a OK-JHF, Z-226B OK-MQN a OK-KML, Z-226T OK-LMF. Svých pár povinných výcvikových letů si plnili Václav Krahulec, Jaroslav Poskočil, Josef Svatoň, Václav Šára, Bohuslav Vinopal a Eduard Vršovský.

2.-10.října 1975

Milan Záveský absolvuje plachtařský instruktorský kurz v ÚLPŠ Vrchlabí.

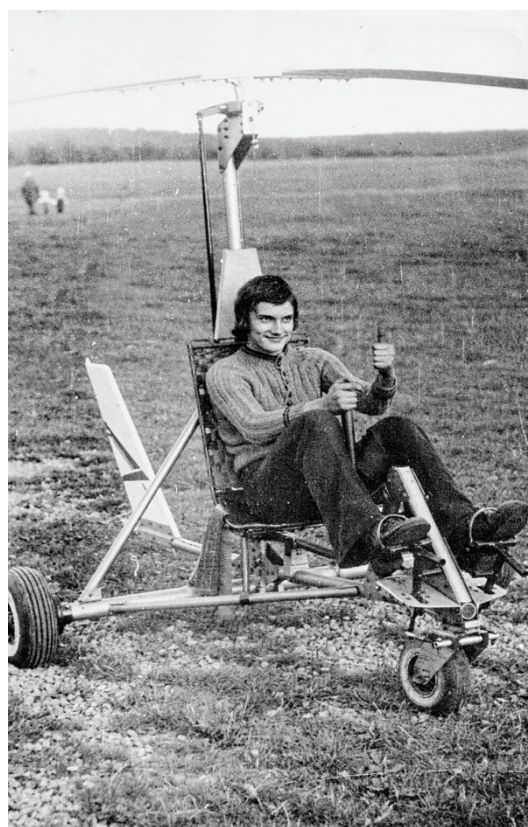
V říjnu se uskutečnilo 7 letových dnů. Intenzivně motorově létal Jarda Poskočil, aby mohl složit pilotní zkoušku. Po delší přestávce v létání „plachtařinu“ pěkně opět od začátku zahájil Ota Hovorka.st.

Říjnového počasí využila také zbývající část žáků k odlétání aerovlekových úloh, ostatní plachtaři, kterým západní vítr „foukal na kopec“, si užívali krás svahového létání.

Ti, na které tentokrát nevybylo „éro“, sundali z „hambalků“ vírník a z nedostatku jiné činnosti se jej za traktorem pokoušeli naučit létat. Dlužno podotknout, že bez úspěchu.



*zleva: ???, ???, Václav Horešovský, Václav Žatečka, ???, Vladimír Klinský;
Nový Dvůr, říjen 1975*



Milan Žatečka se pokouší naučit létat válník; Nový Dvůr, říjen 1975

9.listopadu 1975

Tento den se stal významný pro loňské žáky Stanislava Kuželu, Jana Luptovského, Vlastimila Růžičku, Jiřího Šandu, Josefa Tichého ml. a Milana Žatečku. Ti všichni složili praktickou pilotní zkoušku a stali se z nich „pokračováci“.



Zleva: inspektor Ludva Novák, Jiří Šanda, Josef Tichý ml., Stanislav Kužela, Jan Luptovský, Milan Žatečka, Václav Žatečka;



*Zleva: Jiří Šanda, Josef Tichý ml., Stanislav Kužela, Jan Luptovský, Milan Žatečka, Karel Bednář, inspektor Ludva Novák, Vlastimil Růžička;
Nový Dvůr, 9.listopadu 1975*

16.listopadu 1975

Letiště navštívila maďarská delegace z družebního aeroklubu Csepel Budapešť. Výsledkem oboustranného jednání byla následující dohoda:

Návrh dohody mezi aerokluby Csepel Budapest MLR a aeroklubem Svazarmu Podhořany pro rok 1976.

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

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

Realisace podléhá oboustrannému, schválení nadřazených složek obou aeroklubů.

Oba aerokluby jsou povinny se vzájemně písemně nebo osobně informovat o všech podrobnostech a termínech, které jsou pro uskutečnění vzájemných styků nutné.

Vedení obou aeroklubů na dnešním setkání vzájemně konstatovalo že dosavadní styk a spolupráce probíhá dle stanoveného programu. Rok 1975 jest hodnocen z hlediska prohloubení vzájemných politických a odborných styků velmi dobře, zejména pokud se jedná o poznání historie obou socialistických států. Výměna účastníků z řad mládeže napomáhá upevňování internacionálních svazků a spolupráce mezi oběma aerokluby.

Na úseku práce s mládeží mají oba aerokluby stejné výchovné poslání a pro budoucí činnost je nutné věnovat tomuto úkolu zvýšenou pozornost.

Zástupci obou aeroklubů formulovali zásady další spolupráce do následujících bodů:

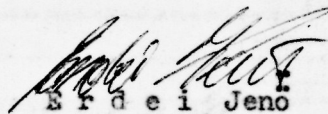
- 1./ Oba aerokluby dojednávají ve smyslu této dohody na příslušných národních aeroklubech MLR a ČSR podrobnosti vzájemných styků pro rok 1976 a o výsledcích jednání se budou vzájemně informovat.
- 2./ Oba aerokluby shodně konstatují, že dosavadní forma vzájemné výměny delegací plachtařů je vhodná i pro rok 1976. Vedení obou aeroklubů se postará o to, aby účastníci vzájemné výměny byli z řad mládeže.
- 3./ Piloti každé skupiny budou vedeni odborným instruktorem, kteří se v organizaci létání a celé další činnosti podřídí řádu a směrnicím v příslušném aeroklubu. Všichni piloti musí být vybaveni platným mezinárodním pilotním průkazem a dalšími potřebnými doklady. Tyto doklady předloží oboustranně k 1.5.1976.

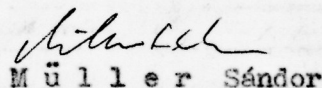
2./

- 4./ Letecká činnost bude prováděna v obou aeroklubech pod vedením odborného instruktora a vedoucího skupiny členové budou plnit svoje letové úkoly dle dané osnovy aeroklubu kterého jest dotyčný účastník členem. Aeroklub Podhořany požádá cestou KA ÚV Svazarmu o možnost udělení výjimky z předpisu ve statí létání cizích státních příslušníků na větronech ČS.
- 5./Vzájemné styky budou bezplatné pro účastníky soustředění na základě plné reciprocity. Členové obou aeroklubů si budou hradit ze svých prostředků pouze nutné osobní výdaje.
- 6./Hlavní cíl oboustranného soustředění zůstává prohlubování internacionálních svazků mezi aerokluby obou socialistických států. Dbát zejména na účast mladých členů aeroklubu kteří získávají touto cestou životní zkušenosti.
- 7./ Termíny a počty plachtařů si obě zúčastněné strany navzájem zdělí do 1.5.1976. Maximální počet jest stanoven od 3 do 5 účastníků . Otázka tlumočení jest vyřešena.
- 8./Tato dohoda ve své podstatě zdůrazňuje důležitost politické práce v obou socialistických státech na úseku práce s mládeží. Vyjadřuje perspektivu činnosti mladé generace v obou státech na úseku sportovního letectví v branných organizacích. Dlouholetá spolupráce mezi aeroklubem Podhořany a aeroklubem Csepel Budapest dokazuje, že problémy ve výchově mládeže jsou stejné a jest na nás jak vzájemný styk budeme i nadále utužovat. V každém případě jest pokračování důležité.

V Podhořanech 16.11.1975

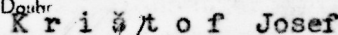
Za AK Csepel Budapest :

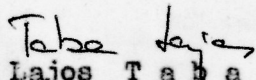

Fráe i Jenő


M ü l l e r Sándor

Za AK Podhořany ^{Východočeský} AEROKLUB SVAZARMU ^{ČSR} Š o v s k ý Eduard
PODHOŘANY

letisté Podhořany u Ronova n. Doubr.


K r i š t o f Josef


Tlumočník : Lajos T a b a

23.listopadu 1975

Tímto dnem skončil letový provoz pro tento rok.



Nový Dvůr, 23.listopadu 1975

Letadla byla uklizena do hangárů a zakonzervována. Jen VT-16 OK-2414, který v tomto roce nesměl létat, skončil na „trandáku“ a odvezen do Sopotnice na generální opravu.

15.prosince 1975

Dorazil pokyn náčelníka VČKA. A v něm oznámení, že GO na větroních VT-16 jsou zastaveny. Vypadalo to, že oblíbenému „Orlíkovi“ zní labutí píseň.

Tenkrát (od r.1963) v rámci AČSSR fungoval tzv. „fond oprav kluzáků“, (byla to jakási obdoba „interní solidární pojišťovny“), do kterého aerokluby každoročně přispívaly, a ze kterého byly případné opravy částečně hrazeny. Do roku 1974 tak aeroklub odvedl na příspěvcích cca 160.000,- Kčs. Nicméně, během času v rámci celé republiky požadavky a náklady na opravy převýšily příjmy z příspěvků, a tak se hledala cesta, jak opět nastolit relativně rovnovážný stav. A ta cesta byla nalezena v tom, že se administrativně počala rušit „éra“ podle věku, bez ohledu na jejich nálet. A jelikož naše „šestnáctka“ byla datem výroby a uvedení do provozu (23.7.1962) jedna z nejstarších, její osud byl na vlásku.

(poz.aut.: Větroň VT-16 OK-2414 stál v „kozách“ osmnáct měsíců, ale naštěstí krutý ortel se mu vyhnul, absolvoval „omlazovací kúru“ a 10.7.1976 byl opět v provozu s resursem dalších 500 hod. Ten pak byl prodlužován a prodlužován a bez problémů létal až do října 1983, kdy skončil s celkovým náletem 1683,30 hod. při 1458 startech.)

A na závěr pár statistických dat plachtařské činnosti za rok 1975:

- bylo zaznamenáno 100 letových dní
- uskutečněno 2017 startů navijákem a 607 startů aerovlekem
- nalétáno celkem 572 hodin a 12 minut