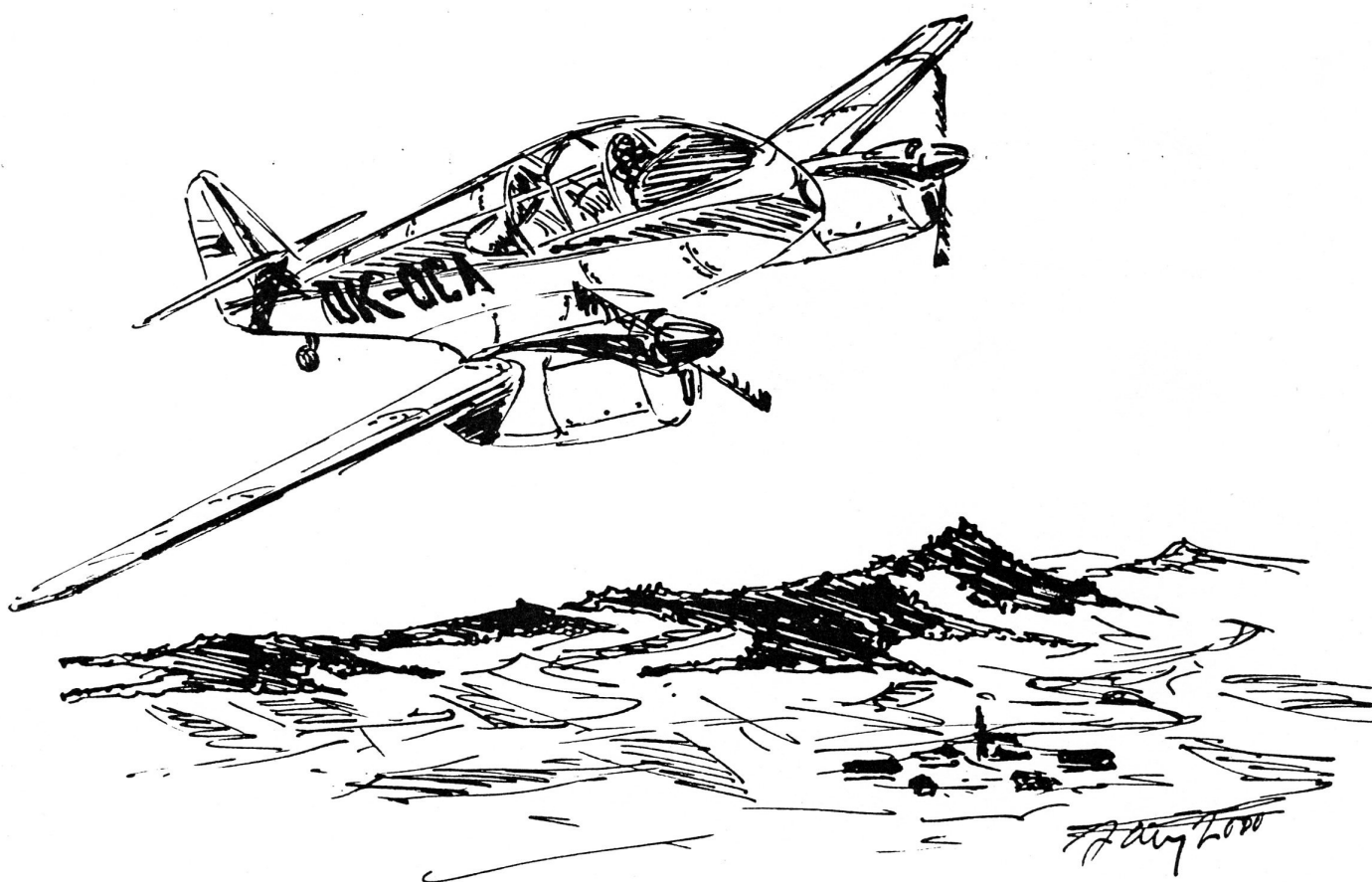


*Historie AEROKLUBU Jičín ve vzpomínkách pana
Vladimíra Matějky*



Paměť, nejúžasnější dar přírody lidem, má být věrná, obsažná a trvalá a je někdy schopna neuvěřitelných výkonů. Lehčím vnějším projevem paměti, připouštějícím volbu námětů ve vztahu k ději, místu i údobí a nevyžadující přísně dodržovat druh určité literární formy, jsou vzpomínky. Je výsadou starších lidí, že při vzpomínání se mohou někdy lehce mýlit a pro tento případ, jistě neúmyslný, se předem omlouvám.

MOTTO: „Nic nevyrovná se v celém mém životě slastnému pocitu, jaký mě provázel, když jsem byl povznesen nad hroudu zemskou. Nebyla to pouhá jen rozkoš, bylo to samo štěstí. Mravnímu tomu pocitu šel vzápětí jiný, daleko živější:
Bylo to nikdy nevídané, velebné panorama přírody, jež rozestíralo se přede mnou v celé své nekonečnosti. Jaká to blaženost!“

Prof. Charles

1.prosince 1783 při letu balonem
do výše tří tisíce metrů

Rok za rokem letí a mnoho věcí upadá v zapomnění. Staré novinové výstřižky a plakáty ze skromného letištního archívu připomínají dávné události, které už v mysli pamětníků blednou. Mnohé z nich si zaslouží, aby byly oživeny.

První let na místě dnešního letiště lze podle starých záznamů doložit dnem 15. října 1911. Evžen Čihák ve vzpomínkách uvádí, že toho dne měl létat na „Poráku“ v Jičíně společně se svým bratrancem ing. Kašparem. Ten však dne 13. října 1911 při havárii letoun poškodil, takže ohlášené ukázkové lety předvedl v Jičíně pouze p. E. Čihák.

Další významnou událostí byl letecký den pořádaný Masarykovou leteckou ligou 27. října 1934. V této době v Jičíně již pracovala odbočka MLL – plachtařský odbor založený v r. 1926. Předsedou tohoto odboru byl ing. Miloš Knotek. Na uvedeném leteckém dni vystoupili a předvedli letové ukázky pánové Kovanda, Rodovský, Košťálek a další. Hlavním organizátorem byl pan Alois Mencl, pozdější jednatel a představitel Aeroklubu v Jičíně. Letecký den navštívilo 5.000 osob.

Nelze též nezpomenout záslužné činnosti pana Svatopluka Novotného – dnes osmdesátiletého příjemného pána, který začal létat v r. 1935 ve svých patnácti letech. Létalo se s kluzákem ZLÍN V a startovalo se gumovým lanem na kopci Zebín u Jičína. Horší již bylo nošení kluzáku na ramenou do strmého svahu.... Válku přečkal kluzák pod senem ve stodole a v roce 1945 absolvoval Svatopluk Novotný první kurz instruktorů létání na Rané. Předválečným předsedou plachtařského odboru MLL byl pan ing. Klimeš a instruktorem pan Kábrt.

Do předválečných leteckých vzpomínek jistě patří i skutečnost, že v roce 1936 se připravovala výstavba vojenského letiště v prostoru na východ od obce Čejkovice. Při manévrech na této ploše pak létaly letouny typu AVIA BH-11, Š-16 a cvičné E-39. V roce 1938 ale bylo od úmyslu vybudovat zde vojenské letiště upuštěno.

Poválečná letecká činnost mimo stálé letiště spočívala hlavně ve výcviku pilotů-plachtařů. Byl založen Český národní aeroklub-ČNA-pobočka Jičín. Prvním předsedou byl zvolen jičínský podnikatel a továrník pan Josef Urbánek. Předsedou plachtařského odboru se stal ing. Klimeš a později ing. Václav Knotek. Instruktorskou činnost prováděl pan Kábrt a připojil se i Svatopluk Novotný a Josef Kazda. Létalo se na kluzácích ŠK-38 ze svahu kopce Zebína ale i za obcí Lužany u kamenického lesa. Startovalo se pomocí gumového lana.

V roce 1946 byla uzavřena smlouva s majitelem velkostatku ve Vokšicích hrabětem Schlikem o nájmu letištní plochy na 99 let bezplatně. První starty na nově provizorně zřízené ploše se prováděly opět pomocí gumového lana. Později Aeroklub získal startovací navigátor od firmy Stratílek z Vysokého Mýta. Plachtařský odbor vedl pan Kazda spolu se Sv. Novotným. Pro začátky motorového létání získal Aeroklub od ministerstva dopravy a veřejných prací letoun „PIPER“ a Zlín Z-381. Šéfpilotem motorového odboru se stal pan Emil Pánek - jičínský rodák -předválečný vojenský pilot. Postupně jsou cvičeni plachtaři a tak se objevují nová jména motorových pilotů jako např. Novotný, Kazda, Šebík, Knotek, Urbánek a další.

Protože letiště ve Vokšicích nemělo žádné technické zázemí, bylo rozhodnuto vybudovat v prostoru pod vokšickým pivovarským rybníčkem dva hangáry, každý o rozměru 15x30 metrů. Stavbu v letech 1946 a 1947 realizovala firma pana architekta Resla z Jičína. Byla financována ministerstvem dopravy za podpory firmy KNOTEK z Jičína. Bylo jistě zcela moudré rozhodnutí, protože do této doby se letouny před a po každém letovém dni složily a opět rozebraly a uložily v hospodářské budově ve Vokšicích. Rok 1947 byl ve znamení značného pracovního úsilí. Byla dokončena stavba hangárů, dokončovaly se zemní práce na úpravě letištní plochy pomocí buldozerů a skrejprů. Bylo provedeno náročné odvodnění a zatrubnění potoka „Porák“.

Závěrem toho všeho byl zorganizován velký Letecký den dne 14. září 1947. Svým významem i letovým programem daleko překročil rámec jičínského okresu. Záštitu nad ním převzal generál Hanuš. V pestrém programu se představily letouny typu Arado, Spitfire, Mosquito. Vrcholem byla letecká akrobacie v provedení štkp. Josefa Flekala na letounu Aero C-104. Zúčastnilo se asi třicet typů letadel a přihlíželo deset tisíc diváků. Mnozí z nich absolvovali vyhlídkový let letounem Junkers JU 52. Celá akce byla přehlídkou nesmírně obětavé práce pánů Mencla, Novotného, Urbánka, Knotka, Šebíka a Kazdy. Pomáhali všichni včetně oddílu jičínských skautů, kteří byli pověřeni pořadatelskou službou.

V letech 1948 až 1950 byla na letišti v Jičíně dislokována část Vojenské letecké akademie z Hradce Králové. Zde po dva roky vedle provozu Aeroklubu probíhal intenzivní výcvik této vojenské složky na letounech Zlín Z-381. Současně s vojenskou jednotkou působila též na letišti v Jičíně letecká hlídka „Bezpečnostního letectva“. Svoji činnost zahájila dne 12. prosince 1947. Této četnické hlídce byl svěřen dohled nad dodržováním leteckých předpisů, spolupráce s pozemními jednotkami SNB, poskytování pomoci při živelních pohromách a leteckých nehodách. Zasahovala i proti letounům, které neoprávněně pronikly nad území republiky. K tomuto používala hlídka letouny typu K-65 Čáp, K-68 Piper a Sokol-M 1-D. Činnost četnická hlídka ukončila dne 23. prosince 1950.

V těchto dnech a letech se Český národní aeroklub i se svými místními pobočkami postupně transformoval a přejmenovával přes Aeroklub republiky Československé, DOSLET (Dobrovolný svaz lidového letectví) až na dlouhá desetiletí zakotvil od roku 1953 ve Svazu pro spolupráci s armádou jako jeho jedna část branné výchovy. V letech 1948 až 1958 byla vycvičena řada pilotů-plachtařů i nových instruktorů. K létání byly postupně Aeroklubům ministerstvem dopravy předávány větroně typu Z 24 Krajánek, Z 124

Galánka. Velikým pomocníkem se stal dvoumístný kluzák LF-109 „Pionýr“. V předním prostoru seděl pilotní žák, za ním instruktor. Doposud výcvik probíhal tak, že žák dostal instrukce na zemi a o ostatní se již ve vzduchu musel postarat sám. Základní výcvik se postupně upravoval a zlepšoval. Žák absolvoval teoretické školení z odborných předmět. Byla to navigace, aerodynamika, meteorologie, letecké předpisy, stavba letadel a letecké přístroje. Dále žák absolvoval zdravotní prohlídky a přísné kádrové řízení. Po splněných cvičeních s instruktorem pokračoval v samostatných letech a na závěr složil předepsané zkoušky z teorie a praktického létání. S nástupem Svazarmu jako branné organizace docházelo k přísnému kádrovému výběru uchazečů o letecký výcvik. Každý, kdo měl příbuzné v zahraničí- které ani neznal-nebyl do výcviku zařazen. Stejně se vedlo tomu, kdo byl označen jako politicky nespolehlivý. Kádrové řízení prováděly složky SNB a předsednictvo Okresního výboru Svazarmu.

Do konce padesátých let byl Aeroklub postupně vybaven novými kluzáky typu Z 25,125,425 „Šohaj“, LG-30 „Kmotr“ a akrobatickým kluzákem L-107 „Luňák“. Postupně se dosahuje velmi dobrých sportovních výkonů v plachtění. Letové tratě se stále prodlužují. Dobré meteorologické podmínky, nové kvalitnější kluzáky a dobrá teoretická příprava umožňují létat trojúhelníkové, přímé i návratové tratě v délkách 50,100,150 200 a 300 km. Piloti postupně za tyto sportovní výkony získávají stříbrné a zlaté odznaky FAI. Jsou to J.Kazda, S.Novotný, M.Šebík, J.Hrubý, J.Kopáček, B.Švorc, J.Ďoubal, V.Ďoubal, J.Frýba, J.Eršil, L.Vokrouhlický, J.Pavlásek,M.Finke,J.Svoboda..., První nejdelší přelet uskutečnil s kluzákem „Šohaj“ Jiří Hrubý v roce 1956. Let probíhal na trati Hodkovice – Bratislava a byl dlouhý 300km. V roce 1954 se pilot J.Eršil při pokusu o dosažení „zlaté výšky“ dostal do bouřkového mraku. Vlivem prudkého neřízeného stoupání a nedostatku kyslíku omdlel. Kluzák pak sám neřízen pilotem vypadl z mraku ve výši asi 8000 metrů a postupně částečně klouzal a padal na zem. Pilot utrpěl značná zranění, ale přežil. V roce 1953 lze zaznamenat vznik oddílu parašutistů pod vedením M.Erbana a K. Kabáta. Čtyřicet jich nacvičuje a také vystoupí na I.spartakiádě v Praze r.1955.

Z motorových letounů, které byly Aeroklubu postupně přidělovány se jednalo o typy: Praga E-114-D, Čáp K-65, Aero C 104, Zlín Z 381 Zlín Z 22 Junák, Zlín Z 26,126,226. Tyto letouny se významně podílely na provádění aerovleků kluzáků při výcviku plachtařů. V roce 1959 došlo ke zrušení Aeroklubu v Lomnici n.Pop. a tak značná část pilotů ze Semil a Lomnice přešla do Jičína. Byli to J. Boháč, B. Havel, Sucharda, O.Pivrnec, M.Švitorka. J.Věchet, V.Kroupa, I. Labaška, L. Hlaváč a mnozí další. Tato skupina byla celá desetiletí velmi aktivní částí jičínského Aeroklubu.

V poválečných letech se postupně o řízení Aeroklubu a letového provozu starala „Rada“ či výbor Aeroklubu. Po odborné stránce byla zřízena funkce „náčelník Aeroklubu“. Zde se vystřídali pánové Pánek, Kazda, Novotný, Skřivánek a M. Švorčík. Emil Pánek zahynul při letecké havárii 11.dubna 1948 na letišti v Jičíně. Jaroslav Skřivánek pak na podzim r. 1956 u obce Rožďalovice. Do konce roku 1960 byla činnost Aeroklubů značně financována státem (přidělování letounů, nákup pohonných hmot a padáků, platy zaměstnanců). Od roku 1961 dochází k výrazným změnám. Aeroklub dostává do pronájmu leteckou a pomocnou techniku, budovy, hangáry, letištní plochu. Provozní náklady hradí z vlastních prostředků. Odchází náčelník Aeroklubu M.Švorčík a funkce se ujímá F.Michálek a od konce roku 1961 V.Matějka. Tuto funkci vykonává deset let jako aktivista.

Šedesátá léta začínají ve znamení nových ekonomických podmínek a létání postupně na nových typech kluzáků a letounů. Aeroklub dostává nový cvičný kluzák L-13 „Blaník“, výkonné větroně VT 16 a 116 „Orlík“. Přicházejí též nové motorové letouny řady Z-126 a 226 „Zlín“. Slouží k výcviku nových motorových pilotů a k vlečení větroňů.

Je dosahováno významných sportovních plachtařských výkonů v Aeroklubu ale i na různých družích krajských či celostátních soutěžích. Zde se postupně na velmi dobrých pozicích dlouho udržují plachtaři z Jičína, a to zejména J.Kyzivát, Fr.Honzák, L.Stránský, M.Javůrek, M.Klabanová-Kyzivátová,I.Kopáček.

V roce 1960 dochází k výraznému omezení letového provozu. Agrostroj n.p. Jičín postavil ve svém areálu 80m vysoký komín bez souhlasu příslušných stavebních úřadů a povolení. Stál přímo v ose vzletové a přistávací dráhy jičínského letiště. Po mnoha závažných jednáních na úrovni ministerstva dopravy, národní obrany a ÚV Svazarmu bylo rozhodnuto vzletový pás přebudovat pootočením o 30° a prodloužit na 1200m délky. Celou přestavbu vzal na svá bedra pan Fr.Michálek, člen rady aeroklubu a spolu s dalšími členy po dobu asi dvou let celou akci řídil a dovedl ke zdárnému konci. Nesmírně záslužná činnost – mnohdy a mnohde málo oceněná. Letiště bylo zachráněno a vybudováno dle tehdejších platných předpisů,

Aeroklubem Jičín prošly stovky mladých lidí se zájmem o letectví a létání. Mnozí z nich se stali piloty z povolání ať v civilní či vojenské sféře. Vojenskými piloty se tak postupně stávají bratři Josef a Jiří Donthovi, Radek Lazák, Jiří Donth ml., J. Řeháček. Piloty z povolání u letecké dopravy, Agroletu či Svazarmu pak Jiří Kobrle, František Honzák, Petr Toužimský, Věra Toužimská, Pavel Nožička, Josef Kyzivát, Ivan Báča – dnes kapitán ČSA na Boeingu 737.

Motorový odbor měl v 60. a 70. letech až 20 členů. Celkový stav pilotů obojí odbornosti se stále pohyboval mezi 60 až 70 piloty.

První úspěch v motorovém létání vydobyl ing. Jiří Kobrle, který se postupně vypracoval až do reprezentačního družstva leteckých akrobatů. Byl mistrem republiky, účastnil se mnoha mistrovství světa a Evropy v letecké akrobacii. Povoláním zkušební pilot Výzkumného leteckého ústavu, delegát ČSSR v mezinárodní letecké Federaci, dnes prezident Aeroklubu České Republiky.

V letecké navigaci aeroklubu velmi úspěšně reprezentuje do dnešních dnů ing. Jiří Jakeš, spolu s ing. Petrem Toužimským. Ing. Jakeš se zúčastnil celkem 120-ti soutěží v navigačním létání, z toho sedmi Mistrovství ČSSR, sedmi Mistrovství Evropy, čtrnácti mezinárodních Rallye a osmi Mistrovství světa. Vždy se umístil na čelních pozicích a z toho posledního si přivezl nádherné 3. místo v jednotlivcích.

Začátek sedmdesátých let je spojen s rozhodnutím aeroklubu postavit na místě nevyhovující provozní kanceláře novou, dvoupatrovou provozní budovu pro posádky letadel včetně ubytování pro dvacet osob. Pod vedením Josefa Kyziváta ve funkci stavbyvedoucího postupně zmizí původní přízemní přístavek a velmi rychle probíhá stavba nové budovy. Do konce roku 1971 je hotova hrubá stavba. Obrovské pracovní úsilí všech členů aeroklubu je na úkor sportovních úspěchů v létání. Výrazně poklesl počet nalétaných hodin. Byla to pro radu aeroklubu nesmírně těžká rozhodnutí, jak skloubit čas pro létání a čas pro stavbu.

Přesto v druhé polovině roku 1972 byla stavba budovy řádně zakončena kolaudací. Byly zde a dodnes jsou prostory pro odborné učebny, nezbytný skladovací prostor, kanceláře pro instruktory a vedení aeroklubu. Sociální zařízení, kuchyňka s jídelnou a ubytovací pokoje pro 20 osob. V nejvyšším patře je pak zřízena místnost „Řízení letového provozu“. Stavba byla provedena v Akci „Z“ MěNV v Jičíně a bylo při její realizaci odpracováno 15.000 brigádnických hodin členy Aeroklubu Jičín. Vzniklo tak dílo v hodnotě téměř půl milionu Kč.

Když už je řeč o stavebních činnostech na letišti, je zajisté vhodné se zmínit i o jiných akcích. Zasluhou Fr. Michálka a Milana Erbana byla vybudována zpevněná asfaltová plocha před hangáry a provozní budovou. V době, kdy předsedou aeroklubu byl ing. Jaroslav Bláha, došlo postupně k výstavbě nového skladu pohonných hmot a v prostoru za hangáry ke stavbě šatny a letní kuchyně. Opět vše brigádnickou prací členů aeroklubu. Postupně tak byl celý areál letiště upraven, oplocen a do dnešních dnů je udržován ve velmi dobrém stavu.

V roce 1965 je na letišti v Jičíně zřízena stanice Agroletu, která provádí ošetřování zemědělských ploch letouny typu L-60-„Brigádýr“, později Z-37 „Čmelák“ a AN-2. Velitelem stanice je po celou dobu až do odchodu do důchodu pan Josef Zervan. Stanice využívá prostor a objektů Aeroklubu. V osmdesátých letech byl ve východní části areálu letiště vybudován nový objekt pro potřebu tohoto podniku. Počet pilotů vzrostl na tři až čtyři. Po odchodu J. Zervana je vedením stanice pověřen František Honzák-člen Aeroklubu Jičín.

Od roku 1971 se ujímá funkce náčelníka letiště opět Miroslav Švorčík na dobu asi dvou let. Poté jej vystřídal ing. Petr Toužimský. Od roku 1975 se stává náčelníkem Josef Kyzivát a pod jeho vedením Aeroklub prožívá skvělá léta. V roce 1980 odchází J. Kyzivát pracovat do funkce inspektora létání ke Krajskému Aeroklubu do Hořic v P. Nahrazuje ho Bohuslav Splítek. Ten tuto funkci vykonává s malou přestávkou do dnešních dnů již jako aktivista.

Plachtaři i motoráři v sedmdesátých letech prožívají nádherné letní dny na pravidelných leteckých soustředěních. Na kvalitních sportovních výkonech plachtařů se značnou měrou podílel Doc. Dr. Jaroslav Kopáček Csc. Z titulu své profese meteorologa dlouhá léta předpovídal a „míchal“ počasí nejen jičínským plachtařům. Jako meteorolog pracoval na mistrovských přeborech republiky, ale i na všech mistrovství Evropy a Světa, jichž se československá reprezentace zúčastnila. Je držitelem diplomu P. Tissandera, který mu udělila mezinárodní letecká federace FAI. Jeho pokračovatelem se stal Josef Kyzivát. Každý rok bylo vycvičeno pět až šest nových pilotů-plachtařů. Motoroví piloti uskutečňují dlouhé navigační lety až na východ Slovenska. Přeškolují se na nové typy letounů např.: Zlín Z-42, Super-Aero AE-45 a L-200 Morava. Získávají kvalifikaci pro přístrojové a noční létání.

Členové Aeroklubu celá desetiletí vždy tvořili velmi silný a pevný kolektiv. Činnost na letišti vyžadovala obrovské množství práce při údržbě majetku, letištní plochy a letecké a pomocné techniky. Vyžadovala značnou odpovědnost při řízení leteckého provozu a vedení celého Aeroklubu. Technici Aeroklubu se vždy pečlivě starali o letouny, které přeci jen tu a tam byly při provozu poškozeny. Byli to pánové Šebík, Hejtman, Kroupa, Stránský, Záleský, Bláha, Koudelka a další.

Začátek a průběh osmdesátých let se nijak nelišil od let minulých. Narůstaly potíže a problémy ze strany vojenských dispečerských orgánů-od roku 1968 ruských. Ruské vzdušné síly od okupace v roce 1968 sídlily na letištích v Mladé a Mimoně. Svým provozem od pondělí do soboty trvale omezovaly leteckou činnost Aeroklubu. Pamětníci jistě vzpomenu neustálých přeletů letounů MIG-21 MIG-23 nad městem Jičínem a okolím. Z důvodu těchto provozních omezení byl Aeroklub nucen soustředit svoji leteckou činnost převážně na poslední den v týdnu.

Výrazných úspěchů dosáhla Marie Kyzivátová. Pod odborným vedením svého manžela J. Kyziváta se postupně umísťuje na předních místech na krajských a celostátních přeborech v bezmotorovém létání. Svými výkony se nominuje do reprezentačního družstva žen. Tuto činnost vykonává v Centru leteckých sportů na letišti v Moravské Třebové. V roce 1976 se stává mistryní republiky a v roce 1989 mistryní Evropy. Téměř třicet let výborných sportovních výkonů v ženském plachtění!

Postupem času se mění celé generace lidí, kteří do aeroklubu přicházejí ale také odcházejí. Odcházejí ze zdravotních důvodů, nebo proto že se oženili a nastaly jim jiné starosti. Vždy zůstali jen ti nejskalnější. Mnozí byli nuceně „odejiti“ v době normalizace ze zcela politických důvodů. Někteří to po celý zbytek života nesli hořce a těžce. Za všechny jmenujme alespoň Josefa Frýbu, Ivana Labašku, Mirka Švitorku, Josefa Macha. Nikdo se jim nikdy neomluvil. A tak osmdesátá léta pokračují v Aeroklubu se střídají mladí lidé se zájmem o letadla a létání. Mění se i vedení Aeroklubu. Staří členové odcházejí. Bylo by slušné

vzpomenout těch, kteří dlouhá léta Aeroklub vedli. Od poválečných let to byli v různých funkcích rady Aeroklubu pánové: Mencl, Knotek, Urbánek, Pánek, Novotný, Kazda, Skřivánek, Šebík, Švorčík, Frýba, Vokrouhlický, J.Kopáček Hrubý, Pech, Matějka, Michálek, Erban, Kotlář, B.Splítek, J.Bláha, Kyzivát, Toužimský, V.Bláha, M.Stránský, M.Splítek, Luftner, Klaban, Labaška, Kroupa, Švitorka, Věchet, Pivrnec Hejtmán, Stránský, I.Kopáček, Honzák, Florián, Čepek, Koudelka, Balda, Borůvka mnozí další.

V letech 1981 až 1986 byli vycvičeni pro potřebu Vysoké vojenské letecké školy pilotní žáci a to R.Lazák, J.Donth a M.Řeháček. Úkol připravovat nové piloty pro armádu byl stěžejním pro všechny aerokluby v republice. Nebylo lehké provádět nábor pro vojenské letectvo. Ale za každého vycvičeného pilota pro tento účel byl Aeroklub vysoce hodnocen. To se pak projevilo v přidělování nové letecké techniky.

Ani Aeroklubu Jičín se nevyhnuly letecké havárie se ztrátou lidských životů. Není to vůbec příjemná kapitola v životě letiště. Obecně lze říci, že ve všech případech byl příčinou lidský faktor. Tak 11.dubna 1948 zahynul přímo na letišti Emil Pánek. V září roku 1956 v prostoru Rožďalovic došlo k havárii letounu Zlín Z-381 OK-ESN. Zde zahynul náčelník letiště J.Skřivánek a cestující pan Čejka. Poslední havárií byl střet dvou letounů před přistáním na letišti v Jičíně. Zahynul náčelník letiště Martin Splítek, ing. Jiří Verner a cestující rodina z Vysokého Veselí. Rodiče z dcerkou. Velmi smutná událost. Bylo to 16.října 1988.

Konec osmdesátých let je ve znamení změny politické situace v zemi. Dochází i ke změnám v Aeroklubech celé republiky. Je zrušen Svazarm a Aerokluby se stávají samostatnými právními subjekty. Jejich zastřešení je svěřeno Aeroklubu České republiky. Nastávají značné změny v ekonomice i financování provozu letiště. Ceny všeho-let. benzínu, olejů, generálních oprav-prudce vzrůstají. V této době Aeroklub zakoupí nový výkonný kluzák "DISCUS". Dále je zakoupen letoun C 172 Cessna. Ten slouží k provádění vyhlídkových letů. Celou tuto činnost dovedl k dokonalosti a realizaci ing. Roman Koudelka. Ten se stal zaměstnancem Aeroklubu jako pilot „Cessny“ a mužem pro všechno. Provádí různé letecké práce, vyhlídkové lety, fotolety, ale i archeologický letecký fotografický průzkum pro Muzeum v Jičíně. Ročně je pro tuto činnost odlétáno průměrně 150 letových hodin.

Z ekonomických důvodů je prodán motorový kluzák L-13 SW „VIVAT“, kluzák Blaník a Gradient VSO-10. V současné době vlastní Aeroklub tři kluzáky L-13 Blaník, dva Gradient VSO-10 a jeden kluzák DISCUS. V roce 1998 rozhodla rada Aeroklubu o provedení výměny vlečného letounu Z 326 OK-OTE za nový letoun typu Z-226. K realizaci tohoto záměru – finančně velmi náročného - došlo na jaře roku 1999. A tak v červnu roku 1999 byl do Jičína přelétnut nový letoun určený k vlečení kluzáků. Jeho imatrikulační označení bylo díky pochopení Úřadu pro civilní letectví zvoleno příznačně: OK-JCA. Pilotům motorových letounů současně slouží letouny: C-172 Cessna, Zlín Z 126 "Trener", Zlín Z 42 a vlečný letoun Zlín Z 226.

Léto roku 1999 je ve znamení výborného plachtařského počasí a tím i vynikajících sportovních výkonů. Poprvé v historii Aeroklubu jsou létány disciplíny na tratích dlouhých mezi pěti sty a sedmi sty kilometry. Těchto výkonů dosahují piloti Splítek, Borůvka, Pajr, Profeld, Čapek, Hušek.

Aeroklub Jičín celá desetiletí usiloval o kontinuitu se svými bývalými členy. Pravidelně každý rok na ukončení letové sezóny pořádá a dodnes pořádá setkání pilotů a přátel létání. V sedmdesátých letech uspořádal na tehdejší dobu odvážnou akci a to setkání a besedu s válečným pilotem a veteránem RAF panem Otakarem Hrubým z Nové Paky. Bylo to při příležitosti konání leteckého dne v roce 1975. Čtyřicet let létání v Jičíně na „Poráku“ Aeroklub oslavil leteckým dnem 22. Srpna 1987. S vyjímkou vojáků a velké dopravy bylo představeno vše, co bylo u nás v oblasti létání k vidění. Padesáté výročí létání v Jičíně bylo oslaveno členy Aeroklubu a velkým počtem bývalých pilotů a přátel v závěru měsíce června 1997. Skvělé setkání. Hnací motorem všech těchto akcí byl a stále je dodnes Jiří Pour. Po mnoha letech přerušení letecké činnosti si obnovil kvalifikaci pilota a létá kategorii ultra lehkých letadel. A tak právě na jeho návrh a z jeho podnětu pořádá Aeroklub Jičín vždy v letních měsících setkání bývalých pilotů a přátel. V roce 1999 bylo již třetí.

Aeroklubem prošlo obrovské množství zájemců o létání a mnozí z nich se stali profesionály v leteckém oboru. Jiní pak význačnými osobnostmi v širokém spektru lidské činnosti. Za všechny jmenujme alespoň :

Ing. Jiří Koblre	zkušební a zalétávací pilot VZLÚ Praha
Ing. Petr Toužimský	letecký inspektor ÚCL Praha
Josef Kyzivát	letecký inspektor Aeroklubu
Ing.Pavel Nožička	pilot a ředitel závodu Agrolet Praha
Ing.Ivan Báča	pilot-kapitán ČSA
Ing.Roman Čepek	letecký inspektor ÚCL Praha
Doc.Dr.Jaroslav Kopáček Csc	docent mat.fys. fakulty –katedra meteorologie a ochrany prostředí Praha
RNDr.Milan Koldovský	ředitel Hydrometeorologického ústavu-výzkumný pracovník v oboru meteorologie a ekologie prostředí
Doc.Dr.Lubor Vokrouhlický Csc.	Vědecký pracovník v oboru medicíny
Doc.Jiří Hrubý Csc.	Docent zemědělské univerzity v Praze
Josef Frýba	letecký publicista-mnohaletý šéfredaktor časopisu Křídla vlasti a Letectví a kosmonautika .

Ing.Miroslav Pech
Plk.MUDr.Zbyněk Fuksa

Jiří Sochor

vývojový pracovník koncernu Škoda Mladá Boleslav
primář JIP chirurgických oborů Vojenské nemocnice Praha-
Střešovice - Účastník války v Perském zálivu a mise SFOR v Bosně
letecký inspektor-ředitel Letecké školy a.s. Vrchlabí

Protože končí tisíciletí, musí skončit i toto vyprávění. Po celou dobu činnosti Aeroklubu se vždy jednalo o velmi náročnou technicko-odbornou práci v oblasti, která se prudce a dynamicky rozvíjela. Poděkování přísluší všem, kdož se na ni jakýmkoliv způsobem celá desetiletí podíleli.

Lze si jen přát, aby tato činnost našla v novém miléniu své pokračovatele.

V Jičíně dne 4.prosince 1999.

Vladimír Matějka
Učitel motorového létání .

Přehled sportovních úspěchů členů Aeroklubu Jičín
 Ing.Jiří Koblre - letecká akrobacie
 Ing.Jiří Jakeš - letecká navigace-přesné létání
 Marie Kyzivátová – bezmotorové létání

Soutěž umístění - jednotlivci /družstvo

Ing. Jiří Koblre –letecká akrobacie:

MR	Vrchlabí 1969	1	
ME	Esbjerg 1975	11	1
MS	Bilbao 1964	12	2
MS	Moskva 1966	17	2
MS	Magdeburk 1968	odstoupení ze soutěže z důvodu okupace ČSSR	
MS	Hullavington 1970	10	3
MS	Salon de Provence 1972	11	1

Ing.Jiří Jakeš – letecká navigace-přesné létání

MR	Vrchlabí 1979	3	
MR	Plasy 1980	8	
MR	Trnava 1981	3	
MR	Plasy 1982	4	
MR	Liberec 1985	3	
MR	Lučenec 1985	3	
MR	Jihlava 1986	4	
MR	Kladno 1987	3	
MR	Nitra 1987	6	
MR	Mor.Třebová 1990	11	
MR	Mor. Třebová 1991	1	
MR	Karlovy Vary 1994	11	
MR	Jaroměř 1995	1	
ME	Polsko 1986	16	2
ME	Anglie 1988	12	2
ME	Německo 1991	13	2
ME	Maďarsko 1993	10	2
ME	Polsko 1995	6	2
ME	Francie 1997	10	1
MS	Finsko 1986	10	2
MS	Argentina 1990	20	2
MS	Polsko 1992	9	2
MS	Chile 1993	5	2
MS	Česká rep. 1994	10	
MS	Nový Zéland 1999	3	- nejlepší umístění –životní úspěch.

Marie Kyzivátová – bezmotorové létání

MR	Nitra 1976	1	
MR	Nitra 1984	3	
MR	Mor.Třebová 1985	2	
MR	Šumperk 1986	2	
MR	Vrchlabí 1990	6	
MR	České Budějovice 1992	5	
MR	Jaroměř 1995	3	
ME	Maďarsko 1979	5	
ME	Jugoslávie 1985	3	
ME	Bulharsko 1987	2	
ME	Rusko 1989	1	Mistryně Evropy!
ME	Anglie 1991	3	
ME	Česká rep. 1993	3	
ME	Německo 1995	3	
ME	Slovensko 1997	7	

Z uvedeného přehledu je patrné, že se nejednalo o náhodné úspěchy. Byla to nesmírně cílevědomá a náročná příprava našich reprezentantů. Mnohdy zasahovala i do osobního života.