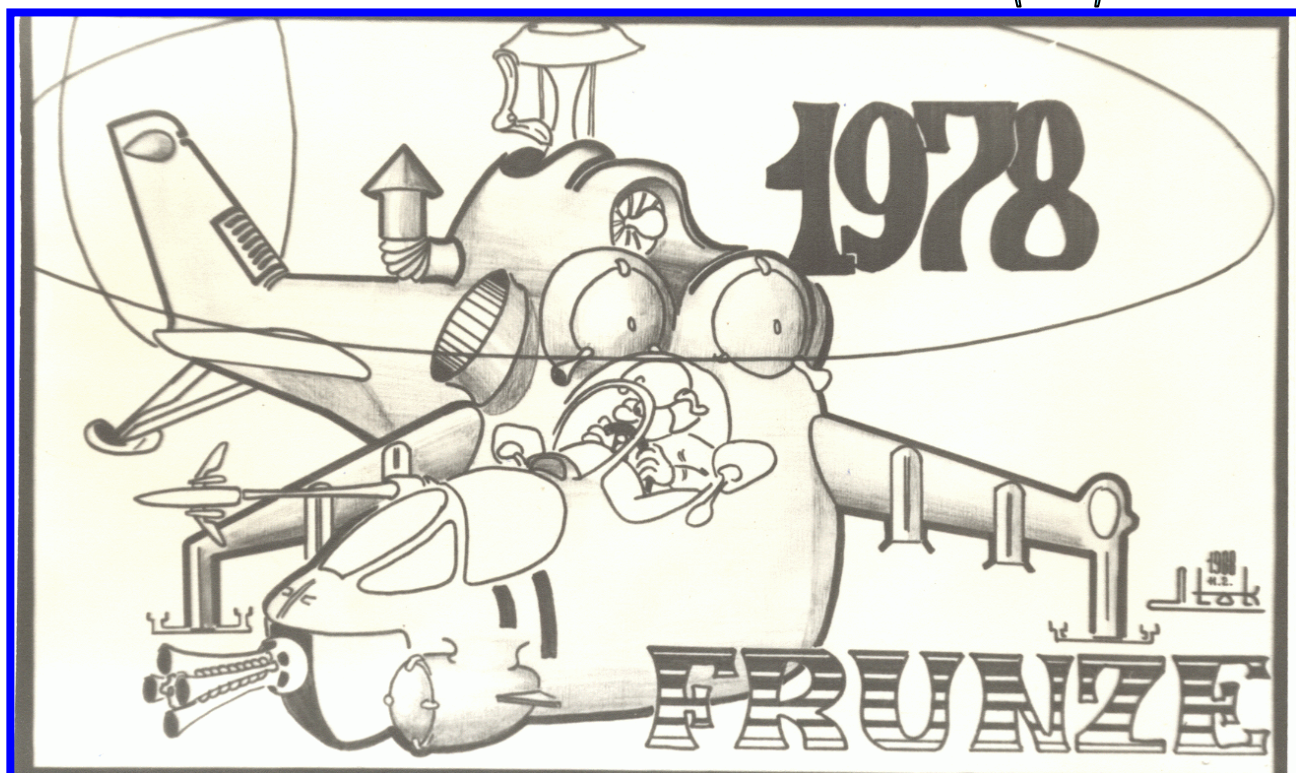


PŘEŠKOLENÍ LÉTAJÍCÍHO PERSONÁLU NA VRTULNÍKY MI-24 VE FRUNZE (SSSR) V ROCE 1978



Když v roce 1977 probleskly v letectvu Československé lidové armády zprávy, že naše vrtulníkové letectvo bude vyzbrojeno tehdy nejlepšími soudobými sovětskými bojovými vrtulníky řady Mi-24, vyvolala tato zpráva řadu pozitivních ohlasů a nálad u vrtulníkového letectva a zvláště u 51. vrtulníkového pluku v Prostějově. O takových změnách se vášnivě hovořilo již v předcházejících létech, ale pouze teoreticky. Tušili jsme, že naše vrtulníkové letectvo není se svými vrtulníky Mi-1, Mi-4 a Mi-8 na soudobé úrovni vzhledem k plnění úkolů palebné podpory pozemních vojsk. Náš tehdejší protivník – NATO již disponoval kvalitními vrtulníkovými bitevníky, například lehkými AH-1 Cobra a těžšími AH-64 Apache. Záměrně používám tehdejší správnou terminologii – protivník měl „bitevní vrtulníky“ a my „bojové vrtulníky“. Jejich úkoly byly ale v taktice a operačním použití u obou stran přibližně stejné. Hlavním smyslem byla palebná podpora vojsk a ničení malorozměrných pohyblivých většinou obrněných cílů na bojišti. Nejdůležitějším cílem byly tanky protivníka.

U 51. vrtulníkového pluku v Prostějově se začalo na začátku roku 1978 z pověření vyšších velitelských stupňů připravovat přeškolení létajícího, technického a zabezpečujícího personálu na novou leteckou techniku. V přípravných opatřeních proběhlo několik výběrů osob, nadřízené stupně si ovšem přes všechny návrhy vynutily, aby byli nominováni mladší lidé. Ze začátku byla zřejmá pochopitelná snaha o delegování „starších, zasloužilých kádrů“. To ovšem nějak neprošlo a tak nakonec byla vybrána skupina techniků, zabezpečujících a posléze i pilotů a palubních techniků z mladších „kádrů“ což bylo na velení letectva schváleno.

Skupina techniků a ostatních odborností pod velením starších kolegů z velitelství 10. letecké armády a Velitelství letectva *pplk. Ing. Vladimíra Meduny a pplk. Ing. Milana Bartoně* nakonec 1. dubna 1978 odletěla do SSSR. Ve skupině byli zařazeni *npor. Ing. Alois Rösner, pplk. Ing. Jiří Zakopal, mjr. Rudolf Šmíd, kpt. Jiří Černošek, mjr. Vlastimil Gloza, kpt. Ing. Ivo Šmídra, por. Lubomír Kokojan, por. Josef Kratochvíl, kpt. Miroslav Hakl, ppor. Josef Chrenka, ppor. František Javůrek, ppor. Jan Stráský, nrtm. Dušan Hergot, rtm. Antonín Kutina a rtm. Eduard Holánek.*

Piloti a palubní technici, kteří přicházeli v úvahu na vyslání do SSSR, byli soustředěni do jedné skupiny a procházeli soustředěnou přípravou na přeškolení. Jednak to bylo praktické létání na vrtulnicích Mi-8 u 1.letky 51.vrp, které tehdy velel mjr. Antonín Šedek a pak to byla i jazyková příprava ve formě výuky ruského jazyka. Letecký výcvik na vrtulnicích Mi-8 byl velmi prospěšný pro ty piloty, kteří doposud létali pouze na Mi-4, protože si částečně osvojili zvláštnosti pilotáže a ovládání vrtulníků s turbinovými motory.

Skupinu pilotů tvořili – *mjr. Ing. Jaroslav Skácel*, tehdy zástupce velitele 51.vrp (vedoucí skupiny), *mjr. Ing. Zdeněk Dvorník*, velitel 3.letky 51.vrp, *kpt. Ing. Jiří Macura*, kapitán vrtulníku 2. letky 51.vrp a *mjr. Štefan Jaššo*, velitel roje 1. letky 51. vrp.

Skupinu pilotů-operátorů tehdy z leteckých mladíků – od 3.letky 51.vrp tvořili: *por. Jiří Valach* a *por. Michal Palenčár* , od 2. letky 51.vrp *por. Marian Vlček*, *por. František Mirohna* a *por. Pavol Kvasnica*.

Skupina palubních techniků ve složení – *kpt. Stanislav Hloužek*, *rtm. Zdeněk Buriánek*, *prap. Ernest Tóth* a *nrtm. Václav Najer*.

Do těchto kolektivů byli o pár dnů později převeleni pilot *kpt. Ing. Karel Kožíšek* a palubní technik *por. Ing. Ján Kulich* od vrtulníkových letek z Bechyně.



Předletová příprava 51.vrp na létání v Malackách, rok 1981

Koncem dubna 1978 vrcholily přípravy skupiny létajícího personálu k odletu do SSSR. Na mapě jsme již všichni viděli, že město Frunze (nyní je to opět jako za carského Ruska *Biškek*) je hlavním městem Kirgizské sovětské republiky, že leží na řece Ču zhruba na 43° severní šířky a 74° východní délky. Exotické dálky nás lákaly, všichni jsme se na tuto akci těšili. V pátek 28. dubna 1978 velitel pluku svolal naši skupinu na učebnu štábu pluku v prostějovských kasárnách a vydal nám poslední nezbytné pokyny. Konečně jsme v úterý 2. května 1978 ve 23.30 hodin vyrazili vojenským autobusem do Prahy. V půl šesté jsme dorazili do Prahy do Dejvic k budově „A“ Ministerstva národní obrany. Tehdejší velitel letectva - náměstek ministra národní obrany generálporučík Jozef Remek nás otcovsky přijal a přál nám hodně úspěchů a požadoval, abychom

neudělali ostudu československému letectvu. Po krátké přestávce jsme odjeli na letiště v Ruzyni a v 09.05 hodin jsme se již všichni v útrokách letounu Il-62 ČSA odlepili z dráhy ruzyňského letiště. Směr Moskva, vstříc novým leteckým zážitkům. Pro zajímavost, kpt. letounu byl Jan Kostohryz DSO, bývalý pilot 311. sqd.RAF, který za II. světové války létal v Anglii.



Po krátké prohlídce Rudého náměstí a jeho okolí jsme znovu nastoupili do autobusu, který nás čekal na okraji Rudého náměstí. Přepřavili jsme se na moskevské letiště Domodédovo, odkud jsme v půl deváté večer odletěli letounem Tu-154B do Frunze. Let trval celkem něco málo přes čtyři hodiny, byla noc, nebylo nic vidět.

Tak jsme zde, ve Frunze. Bylo tam ve čtvrtek 4. května 1978 brzy ráno celkem chladno, takže se nám naše uniformy hodily. Nevelké civilní letiště jižně od města Frunze v nadmořské výšce asi 850 metrů v podhůří Kirgizského Chrebetu, který dosahuje výšek až 4850 metrů nad mořem. Toto letiště se ale již nepoužívá, civilní doprava směřuje na letiště v Kantu nebo v Manasu. Obě tato letiště jsme později navštívili, v Manasu jsme prováděli výcvik s přistáním s jedním pracujícím motorem a v Kantu jsme měli mezipřistání při letu letounem Il-14 na Issyk Kul. Příčinou pozdějšího zrušení tohoto letiště byla pravděpodobně skutečnost, že bylo v blízkosti z jedné strany vysokých hor a z druhé strany města. Přistání letadel se provádělo vždy proti kopcům a vzlet pouze opačným směrem.

Po delší chvíli čekání na letišti jsme se dostali na místo našeho dalšího pobytu. Zjistili jsme, že jde o vojenské letiště asi 10 km na západ od města Frunze v těsné blízkosti Velkého čujského kanálu. To je umělý vodní kanál, který ve směru východ – západ protíná všechny říčky a potoky stékající z Kirgizského Chrebetu jižním směrem. Zajímavé, na mapě vidíte několik křižovatek řek. S Jirkou Macrou jsme se později šli k jedné z těchto křižovatek podívat. Doopravdy se potok

s kanálem křižují, voda se různé míchá, plaval v ní také mrtvý beran. A protože beranina byla naše téměř každodenní strava, zírali jsme na tento plovoucí nafouklý objekt velmi rozpačitě.

Před kasárnami je MiG-21 jako pomník. Proslavená „jedenadvacítka“ je napíchnutá na šikmé traverze. Uvnitř kasáren jsou typické vojenské letištní budovy, štáb leteckého útvaru, ubikace, učebny, vojenská prodejna a taky knihovna. Na letištní plochu to bylo z kasáren kousek i pěšky. V jednom jednopatrovém objektu jsme byli ubytováni, část skupiny v přízemí a část v prvním patře. Mě byla přidělena světnice číslo 80 v prvním patře a spolubydlící Jirka Macura. Pokoj měl vlastní WC s umyvadlem, sprchy byly společné na chodbě. Na patře byla i společenská místnost (komnata oddycha) s televizorem a piánem. V této budově s námi bydleli i Poláci, Libyjci, Mongoli a ještě několik jednotlivců jiných národností hlavně z Afriky. Později jsme zjistili, že budeme v přeškolovacím kurzu společně s Poláky. Žádný přepych, ale vše bylo po ruce a v solidním stavu. Vojenský letecký útvar patřil do školní letecké divize, které velel generál Echťov. Tato letecká divize měla velitelství v Kantu, jejím úkolem bylo přeškolování na novou leteckou techniku převážně zahraničních příslušníků. Toto zde absolvovali souběžně s námi ale na jiném letišti této divize (v Lugovoj) naši českoslovenští piloti a technici letounů MiG-23. Tyto krásné letecké dámy MiG-23 neměly v našem letectvu takové štěstí jako vrtulníky Mi-24 a dvacátého pátého výročí existence v letectvu AČR se nedožily. Tehdy ale vládl optimismus a o budoucnosti se moc nepřemýšlelo. Vypadalo to, že je to všechno na věčné časy, tak proč taky přemýšlet.

V jiných ubikacích bydleli hoši z Afriky. Byli zde na přeškolení na různé typy vrtulníků Mozambijci, Angolané, Jemenci, a různé jiné africké národy. Tyto hochy jsme obdivovali, když za pochodu krásně zpívali několikahlasné písničky. Měli jsme tak obyčejně každé ráno a večer koncerty africké hudby. V té době probíhalo mistrovství světa v ledním hokeji. Samozřejmě jsme vždy sledovali přenosy v televizi a vydatně fandili našim hokejistům. Vždy s námi sledoval hokej jeden pilot z Angoly, jmenoval se Laurencu Manuel da Silva Junior. My jsme mu říkali „Buba“, protože vždy když uviděl našeho borce obránce Jiřího Bublů, tak křičel „Buba, Buba!“ Byl to údajně syn nějakého kmenového náčelníka z Angoly, takových prominentů tam bylo více.

Již tehdy jsme mohli sledovat sílu dolaru. Lybijci, kteří se učili ovládat vrtulníky Mi-24A, jak byli slabými piloty, tak byli pro své petrodolarové vybavení oblíbenými jak v kasárnách, tak ve městě. Tam si žili na vysoké noze, na létání je z frunzkých lokálů a hotelů svážely taxíky. Při předletových přípravách, které jsme s nimi občas absolvovali, jich doktor obyčejně polovinu nepustil na létání kvůli únavě z předešlých nocí. Ti co prošli lékařskou prohlídkou a dostali se na předletovou přípravu, tak za pomoci tlumočnicků velmi těžce vstřebávali předletové pokyny, obyčejně v americké poloze s nohama na stole. Ruští instruktoři si z toho ale hlavu nelámali, žádného z nich prostě na sólo nepustili, všechny úkoly a cvičení s nimi odlétali ve dvojím řízení. Na samostatné lety je prostě nepustili. Hlavně, že platili své přeškolení dolary a zřejmě dosti masně.



Před vchodem do kasáren

Tak tedy začíná naše práce ! Začalo se po nezbytných velmi krátkých formalitách a vzájemných představováních hned druhý den 5. května 1978 velmi zostrá přednáškami z konstrukce motoru TV3-117, z konstrukce draku Mi-25 (jak byl vrtulník Mi-24D zde představován) a přednáškami z aerodynamiky vrtulníku. Hned první den většina z nás pochopila, že je nutné dělat si poznámky v ruštině. Proto jsme, na rozdíl od Poláků, kteří s námi chodili na přednášky, rychleji stačili zachytit vše, co nám bylo přednášeno. A nebylo toho málo. Hned v úvodu musím říci, že žádný jiný typ jsem ve své letecké kariéře až do odchodu do letecké penze v roce 1997 neznal dokonaleji než Mi-24. Poláci na tuto taktiku zpracování vlastních poznámek v ruštině nehodlali přistoupit. Neustále se mezi sebou dohadovali o překladech jednotlivých výrazů do polštiny. To nám vyhovovalo, protože přednášející to několikrát rusky opakoval a my jsem si to vždy stačili přesně zaznamenat. Později při přezkoušení znalostí se nám to všem vyplatilo, protože jsme museli psát i ústně odpovídat zásadně rusky. Některé názvy nebo výrazy se stejně nedaly překládat hned. Například ruské označení „vizír“ - což byl střed kříže na kartografickém indikátoru navigačního zařízení DISS-15 - se podařilo až jazykovým odborníkům na oddělení předpisů česky označit jako „průhledítko“. Tak je to doposud v předpisech označeno jako průhledítko, ale stejně se v praxi stále používá slovo „vizír“, a všichni ví, o co jde. Musím říci, že naši hoši v převážné většině oborů a disciplín převyšovali znalostmi a i například úrovní pilotáže naše polské kamarády. Jen v jednom jsme jim zcela nestačili. V konzumaci vodky. I když jsme i v tomto oboru celkem obstáli, Poláci byli hvězdy.



Vrtulník Mi-25

Tak nám začala teoretická výuka. Byla ukončena až 29. května 1978 poslední zkouškou z motorů. Před tím jsme absolvovali výuku z předmětů – drak Mi-25 vyučující major Sidorov, motor TV3-117 vyučoval mjr. Rod'kin, elektro a radiovybavení – pplk. Lebeděv, navigace – pplk. Mun, systémy vrtulníku – plk. Umnov, aerodynamika vrtulníku Mi-25 – jméno učitele mě nějak uniklo (i když jsem jej obdivoval pro jeho znalosti ze všech našich učitelů nejvíce).

Hned na začátku pobytu, když jsme nebyli ani pořádně rozhlédnutí, jsme se u našich hostitelů zapsali tím, že jsme jim 9. května blahopřáli ke Dni vítězství. K tomu účelu jsme ze společných peněz vybraných ještě v Prostějově zakoupili hezkou broušenou vázu značky Bohemia. Tu jsme pak předali s blahopřáním přímo generálovi Ehtovovi. Poláci se toho nezúčastnili. Měli pak smůlu, protože na té oslavě, které jsem se spolu s Jardou Skácelem a Standou Hloužkem zúčastnil, nám generál Ehtov, velitel divize přislíbil pomoc, pokud bychom něco potřebovali. Ke konci pobytu se nám to hodilo, ale o tom se ještě zmíním dále.

Od 16. května do 18. května jsme se podrobili důkladným lékařským prohlídkám. Bylo to obdobné vyšetření jako u nás doma v Ústavu leteckého zdravotnictví. Mělo to samozřejmě své zvláštnosti, proklepali nás ale důkladně. Studovali všechny naše tělní tekutiny, výměšky a bůhví co všechno, jenom krev nám ani jednou nebrali. Zajímavé metody. Zkoušeli nám všechny smysly, tedy i čich, málem jsem propadl, protože jsem, světe div se, nepoznal po čichu vodku. Čpavek ten ano, ale vodku jsem i na několik pokusů k všeobecnému veselí nepoznal.

Tak tedy výuka bez nějakých větších problémů probíhala k naší spokojenosti. Počasí v květnu ve Frunze bylo celkem chladné, buď přšelo, nebo byla mlha, byly i bouřky, padaly pořádné kroupy, zkrátka to vyhovovalo pobytu na učebnách. Jednou ráno cestou na výuku jsme na mostku přes potok, který byl v kasárnách viděli mrtvého asi 3 metry dlouhého hada. Hrůza nás všechny jala. Odpoledne jsme trávili obyčejně na pokojích nebo na učebnách samostudiem, večer jsme ale občas vyráželi na průzkumy do města Frunze, kde vládl čilý večerní a noční ruch. Byli jsme ještě mladí, hotel Pišpek a hotel Kyrgyztán tam jsme chodili my starší, restaurace Sejl patřila

našim mládencům. V průběhu doby jsme jako svůj hlavní stan zvolili restauraci Barčyn nebo ruský Orljonok. Stala se z ní česká restaurace. Hrála tam kapela z Leningradu, všichni si vzpomínáme na hit – „Ostanovitě muziku“ kterou nás kapela vždy večer vítala. Tam si nás později místní hosté pletli podle přízvuku s Lenigradci. Samozřejmě jsme chodili i sportovat, hráli jsme kopanou s černochoy, volejbal s Poláky, košíkovou s Afričany. Technici, kteří navázali styk s místními potomky českých přistěhovalců z doby Fučíkova Interhelpa, velmi úspěšně zdolávali za pomoci českého domorodce pana profesora Marečka 4000 metrů vysoké hory. Pilotům jsme to nedoporučovali, aby nedošlo náhodou k nějakému zranění a tím k znehodnocení celého pobytu.



5

Každodenní ranní nástup našich skupin

V teoretické výuce došlo na prověrky znalostí. 22. května 1978 byl zápočet z radiovybavení s podplukovníkem Lebeděvem, 23. května z padákové přípravy s náčelníkem padákové přípravy leteckého útvaru, 26. května z navigace s podplukovníkem Munem a 27. května z aerodynamiky a draků s majorem Sidorovem a konečně 29. května zkouška z motorů s Rod'kinem. Vše v ruském jazyce a zvládli jsme to velmi dobře. 30. května jsme provedli praktické nácviky nouzového opuštění vrtulníku a na druhý den 31. května jsme poprvé prováděli praktické spouštění vrtulníků a motorové zkoušky na zemi. Ve Frunze začínalo být pořádné teplo a dusno. Večer pak přišel velmi silný vítr a kroupy. Zvláštností tohoto větru bylo, že neměl žádné nárazy, byl stále stejně silný, matematicky řečeno spojitý, stromy se ohnuly až k zemi, ale nekymácely se tak jak jsme na to byli zvyklí z našich krajů. Tyto větry se později opakovaly, byly to pak písečné bouře, silný vítr bez nárazů, dohlednost klesla na několik metrů, písek bodal do tváří, nedalo se dýchat. Naštěstí byly tyto písečné bouře z dálky viditelné, tak se vždy stihlo přerušit létání. Obvyčně za půl hodinky bylo po všem.

První předběžnou přípravu jsme absolvovali 2. června 1978. Hned 3. června pak začal náš praktický letecký výcvik. Vyučující teorie nás předali praktikům. Ve štábu leteckého útvaru byli piloti – pplk. Kisel, velitel základny, pplk. Šurakov a pplk. Bočarov zástupci velitele. U letky to byli velitel letky major Bagiňan, a instruktoři kpt. Kiskin, kpt. Žuravlev, kpt. Dozorec, npor. Livuckij, kpt. Paskov a konečně kpt. Dzuban, který měl na starosti skupinu, ve které jsem byl i já. Alexandr

GrigorjevičDzuban byl velmi výborný člověk, hned jsme si padli do oka. Byli jsme pak s Jirkou Macurou i u něho v jeho bytě, později jsem mu i napsal, ale odpověď jsem nedostal. Nějakou cestou jsem se dozvěděl, že za bojů v Afghánistánu jako pilot Mi-24 údajně přišel o obě nohy.

Začalo praktické létání. K dispozici jsme měli 5 strojů Mi-25. Imatrikulační čísla 61 – palubní technik npor. Kogan, 62 – přidělená palubnímu technikovi kpt. Krajněnkovi, č. 63 npor. Baranov, č. 64 kpt. Arabov a č. 67 por. Li. Poručík Li byl Číňan, nebo Korejec. Kyrgyzie byla vůbec Babylon národností, Kyrgyzové, Rusové, Židi, Mongoli, Kazaši a řada jiných národností zde žila v míru a klidu. Poprvé jsme se dostali do vzduchu 3. června 1978. Ráno bylo 16,8°C, zataženo, přšelo. Prováděli jsme první seznamovací zóny a visení. Nelétali jsme sami. Spolu s námi létalo vždy několik skupin. Vždy to byli Poláci, někdy Vietnamci, Afričani a podobně. I Lybijci a to jsme se vždy těšili, vždy se něco semlelo. Létání začínalo společným nástupem na předletovou přípravu, při které vždy jeden z každého státu vztyčoval státní vlajku své země. Vlajky zůstávaly na stožárech po dobu celé letové akce, po jejím ukončení proběhl vždy obřad sejmutí státních vlajek. 7. června jsme všichni prováděli výcvik přistání na jeden motor na letišti Manas. Toto letiště bylo tehdy nové, letištní budovy ještě nebyly obsazeny. Dráha ve směru 080°/260°, 4200 metrů dlouhá v nadmořské výšce 2090 ft sloužila jako záložní letiště pro nadzvukový dopravní letoun Tu-144, který létal na lince Moskva - Alma Ata. Ještě tento den stihli Jarda Skácel a Karel Kožíšek udělat první samostatné lety. V pátek 9. června jsme to stihli imy zbývající, Jirka Macura, ŠtefanJaššo a já. Se mnou byl v přední kabině poručík Marián Vlček, nyní vysoký funkcionář slovenského letectva - plukovník Ing. Marián Vlček. „Sóla“ – první samostatné lety - jsme oslavili v sobotu odpoledne 10. června na světlici u Jardy Skácela. Oslavu jsme s Jirkou Macurou zakončili návštěvou hotelu Ala Too u nádraží ve Frunze. Příští den byla neděle, a dopoledne jsme absolvovali oficiální setkání s místními umělci. Abychom jako létající personál alespoň trochu dohnali výkony techniků ve zdolávání místních velehor, tak jsme spolu s Jirkou Macurou a Štefanem Jaššem odpoledne zdolali 2300 metrů vysoké kopce jižně města Frunze. Civilní autobus MHD číslo 25 nás dopravil do Voroncovky před „Dom oddycha“ a pak jsme vyrazili na horskou túru. Po dosažení vrcholků ve výšce 2300 metrů nás mile překvapila pasoucí se kráva, kvetoucí divizny. Všichni jsme tam vylezli pouze v trenýrkách. Pokochali jsme se pohledem na jižním směrem se rozprostírající Kirgizský Chrebetu, jehož 4800 metrů vysoké vrcholky byly na dosah. Pak jsme se vydali nazpět. Cestou necestou, rovně do Voroncovky. S rozedranými nohama jsme přišli k nějakému rekreačnímu objektu. Objevil se Kyrgyzec, na hlavě měl typickou čepici „zmijovku“. Plynou ruštinou jsem se jej zeptal, zda-li je možné vejít. Celkem hrubě nás odmítl, že není veřejným podnikem, ale odborovou organizací. Štefan Jaššo slovensky vyjádřil svou nespokojenost. Hostinský jen zaslechl cizí řeč, hned se ptal „Vy nejste Rusové?“, „Ne, jsme z Československa“. A bylo to. Další dvě hodiny jsme měli hodně práce, abychom vše co nám donesl, snědli a vypili. Rusům by prý nedal nic. Popovídali jsme si tedy a při tom zjistili, že to Rusové nemají tak jednoduché. Nakonec současnost v této části světa je výmluvná.



S Jirkou Macurou ve výšce 2300 metrů

Čas plynul, odlétali jsme přístroje, maximální vzletové hmotnosti a jiné disciplíny. Počasí nám přálo, teploty byly vždy ráno kolem 16°C, odpoledne 25°C. Tlak na hladině letiště býval 697-704 mm Hg. A také naše tlaky krve byly nízké, já jsem míval i 100/70 a „nízkotlaký“ Karel Kožíšek překonával rekordy v nízkém TK. Teplo udeřilo postupně, začalo až po 17. červnu, kdy teplota byla 32°C a již 21. června byla 36°C ve stínu. Velká nadmořská výška letiště a vysoké teploty dělaly své. Naši hoši ale zvládali vzlety bez problémů, ovšem jeden polský kamarád při jednom svém vzletu vyděsil celé letiště. Řídicí létání byl zrovna pplk. Bočarov, Polák při vzletu přeskákal skoro celé letiště, než se mu za hurónského řevu řídicího Bočarova při vydávání pokynů do rádia podařilo dostat vrtulník do vzduchu. Naší skupině se během všech 13 letových akcí nic zvláštního nepříhodovalo. Za zmínku snad stojí případ, kdy před přistáním osádky Jaššo – Vlček byl kulomet v nezajištěné poloze. Osádka kulomet zajistila ještě před 4. zatáčkou na přistání. Poslední letové akce byly ve znamení provádění zápočtových letů. O kvalitě našeho výběru svědčí, že jiná než nejlepší – „výtečná“ hodnocení se nevyskytla. Na závěr ještě navíc po konzultaci s našimi velitelskými orgány v ČSSR nám naši hostitelé umožnili výcvik dvou instruktorů. Byli jsme vycvičeni dva – Jaroslav Skácel a já. Létání jsme ukončili 23. června 1978, právě včas. Ten den jsme s Jirkou Macurou měli ještě ve 23 hodin na pokoji teplotu 31°C! Pak až do našeho odletu se odpolední teploty vždy vyšplhaly nad 35°C.

To ale již bylo příjemné i pro nás, protože jsme si zvykli, měli jsme hodně volna, když po večerech jsme se snažili získat co nejvíce materiálů a vědomostí. Museli jsme chodit na tzv. tajnou učebnu, ze které nebylo možno nic vynášet, pouze si dělat výpisy do evidovaných sešitů. To se nám pak doma, zejména ze začátku velmi hodilo.

Ale čas jsme měli i pro osobní zájmy, chodili jsme se opalovat, na což se všichni, obzvláště hoši z černé Afriky velmi divili. Vedle hřiště byly venkovní sprchy, koupaliště, takže volný čas ubíhal. Začalo nám to lézt na nervy, chtěli jsme domů... Teď se hodilo využít slibu generála Ehtova, který nám dal 9. května. Zašli jsme za ním s Jardou Skácelem a on nám slíbil návštěvu

jezera Issyk Kul! A letecky! A tak jsme 29. června ráno všichni nastupovali do letounu Il-14, který nás s mezipřistáním v Kantu zavezl na jezero Issyk Kul. Bez Poláků, ty tam Rusové nechtěli pustit. Tento krásný výlet je pro každého z nás jeden z nejlepších životních zážitků. Přistáli jsme na letišti Tamga na břehu jezera. Samotné jezero má hladinu ve výšce 1602 metrů nad mořem. Voda v jezeru je průzračná, hraje krásnými barvami, je v ní rozpuštěná snad celá Mendělejevova tabulka. Voda má teplotu 21°C, vzduch o něco více. Ale nesmíte se nechat ukolébat, že je zde celkem chládek a příjemně. Slunce totiž v této nadmořské výšce je vražedné. Opaluje strašným způsobem. My jsme ale měli z Frunze solidní základ, tak jsme na slunci vydrželi hodně dlouho. Saša Dzuban byl jak mlynář, tak ten byl věčně ve stínu.





Na pláži Issyk Kulu

Na pláži jezera jsme vydrželi až do pozdního odpoledne. Mezitím jsem ve vojenských lázních poobědvali a okusili přírodní radioaktivní léčivou minerálku. Pak jsme odjeli na letiště ve vesnici Tamga, nastoupili do Il-14 a letěli zpět do Frunze. Osádku jsme přemlouvali, aby vymysleli nějakou závalu a vrátili se. Ani to nebylo třeba. Při letu přes Převalského průsmyk jsme se dostali do zhoršeného počasí a letoun se doopravdy vrátil zpět. Poletíme domů do Frunze až na druhý den! Večer byl náš. Tamga to je pro příslušníky zdejší letecké divize jako Jeseníky pro naše piloty. Tráví zde preventivní rehabilitace. Večer jsme tedy s posádkou Il-14 vyrazili na taneček. Poznali jsme zase nové přátele, bylo to hezké. Na druhý den ráno 30. června byla bouřka, už jsme si mysleli, že zde prožijeme další den. Ale než jsme se nasnídali, počasí se umoudřilo a my jsme pěšky šli na letiště Tamga. Il-14 odstartoval z tohoto prašného letiště a za ním zůstaly jen mraky rozvířeného prachu a naše vzpomínky. V 11.00 jsme byli opět ve Frunze.

Na druhý den byla sobota 1. července 1978. Nastal den rozloučení, byli jsme pozváni na letištní Vojenský klub. Dostali jsme Osvědčení o absolvování kurzu, u instruktorů na letce jsme sháněli poslední podpisy a potvrzení do svých zápisníků letů. V 15.00 hodin jsme se po rozloučení dostali do autobusu směr civilní letiště Frunze. Do svidanijska, Frunze! Opět jsme letěli Tu-154B do Moskvy. Tam jsme neměli zabezpečený nocleh, tak jsme jeli až do 50 km vzdáleného Solněčnogorsku. Tam jsme nocovali na studentské koleji pro československé studenty v Moskvě. No a 3. července v 15.32 hodin jsme byli na palubě Il-62 ČSA, které přivedl na přistání v Praze Ruzyni kapitán letounu Bárta.

První vrtulníky Mi-24 dostal 51. vrtulníkový pluk dne 22. srpna 1978, kdy přiletěly z Minsku na letiště v Prostějově první čtyři stroje imatrikulace 4009, 4010, 4011 a 4012. Vrtulníky Mi-24 od této doby spolehlivě slouží v letectvu Armády České republiky. Byly a jsou jedním z nejučinnějších bojových prostředků, prokazují svou účinnost a spolehlivost při všech armádních cvičeních, jsou atraktivní složkou každého leteckého dne, každé letové ukázky. Osobně si velmi považuji skutečnosti, že jsem na těchto strojích strávil nejlepší léta své letecké kariéry. Dlouhou

dobu jsem vykonával funkci velitele letky těchto bojových vrtulníků, inspektora vrtulníkového letectva a na závěr kariéry funkci zalétávacího pilota v Leteckých opravárnách. Z celkového počtu nalétaných 4500 hodin jsem v kokpitu těchto strojů strávil 1200 hodin bez jediné nehody, bez jediné problémy. Ale to již není součástí tohoto malého povídání o přeškolování, je to jiná kapitola života.



Autor u hotelu Kyrgyzstán



Mi-24D čl. vojenského letectva na prvním cvičení v roce 1979