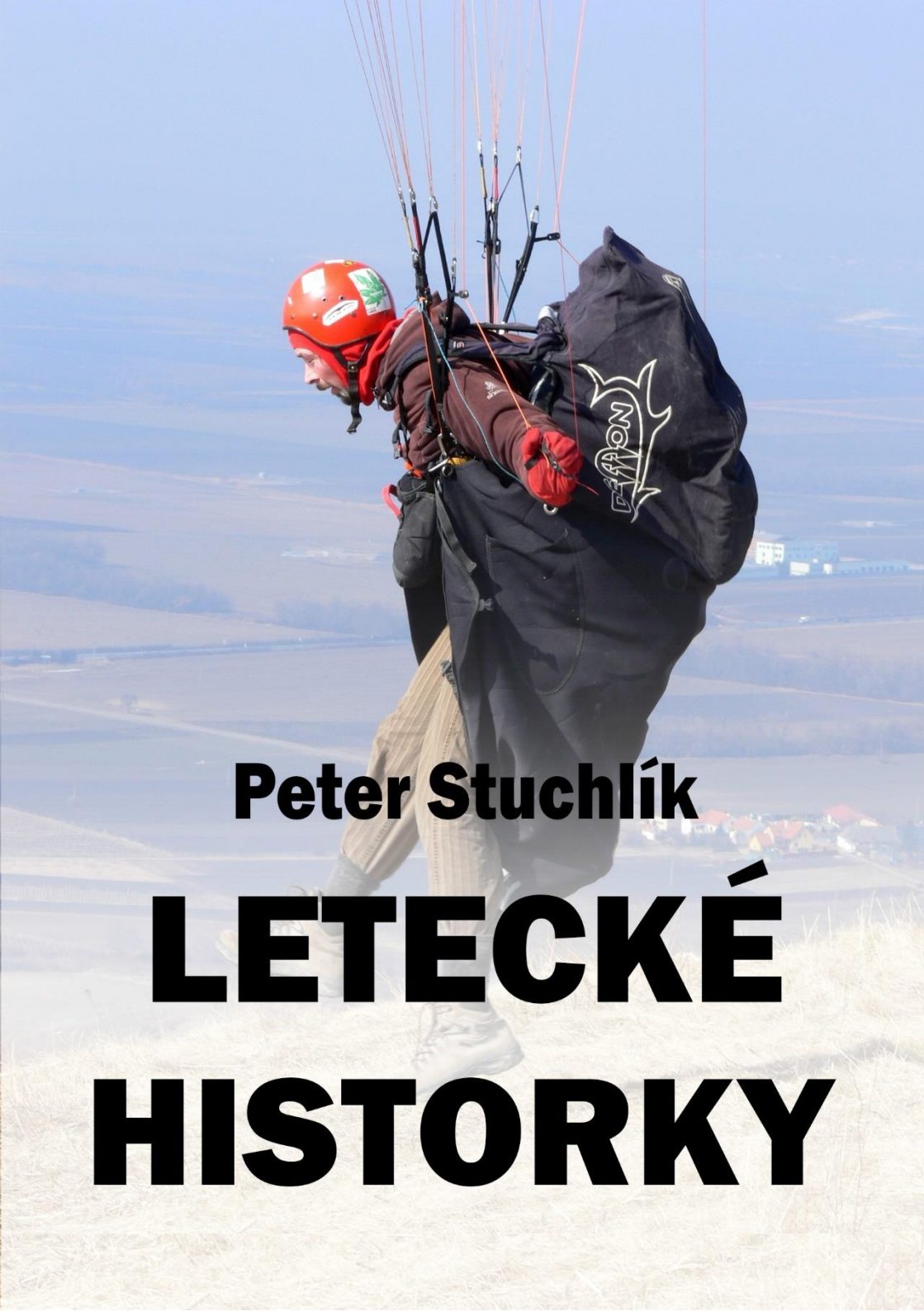




Peter Stuchlík

LETECKÉ HISTORKY

LETECKÉ HISTORKY

Peter Stuchlík

ZAČÁTKY

Každý příběh má svůj začátek a konec. S těmi konci to v následujícím vyprávění bude jednodušší. Protože stále žiji, a život jde dál, tak jen na konec této knížky historek o létání, uvedu některé vybrané články, které mi vyšly v minulosti. Něco z toho už jsem použil i do méj cestopisné knížky „Kudy kam – za dveřmi je Evropa“.

Vyprávění o těch začátcích bude složitější a delší. I když to začalo jednoduše. Můj otec byl létajícím komisařem, tedy velitelem, vojenského letiště v Bratislavě, Vajnorech. Kde se oženil, a kde jsme se narodili já i moje sestra. Na první pohled nic zvláštního. Běžná záležitost. Jenže otec byl mimořádná osobnost, která se významným způsobem zapsala do historie nejen Československa, ale celého světa. Takže první kapitola bude víc o něm, než o mém létání a historek s tím spojených. I když i na ně se dostane, slibuji.

Když skončila II. Světová válka, tak byl na letiště Vajnory u Bratislavy dislokován 44. letecký pluk a 2. letecký stíhací pluk. Ty byly vybaveny licenčně vyrobenými bitevními bombardéry B/CB-32 (Petljakov Pe-2), několika Avia C-2B (ARADO Ar 96) a stíhací pluk dostal nové MIG-15.



Vajnory 1958

Historická odbočka k těm stíhačkám MIG-15. Byl to letoun, který na hodně dlouho předběhl svoji dobu. Po mnoho let neměl ve vzduchu konkurenci. Obratností, stoupavostí, výzbrojí, převyšoval naprosto vše, co v té době létalo. O čem se přesvědčili Američani už během Korejské války. Sovětský svaz prodal licenci na MIG-15 Číně a vycvičil první čínské piloty. A když se po nějaké době do této války zapojila i Čína a nad bojištěm se objevily jejich licenční MIG-15, ve vzduchu nic jiného nezůstalo. Když Číňani vzlétli, dostala americká letadla zákaz startu, a ti ve vzduchu se honem rychle klidili na zem. Když to stihli. Zpočátku se konaly pokusy stíhačů na F-86 Sabrech a F-100 Super Sabrech s Čínskými MIG-15 bojovat, ale vždy to mělo

jednoznačný a rychlý konec. I když na úplném začátku války proti nevyycvičeným Korejcům na MIG-15 se jim pár sestřelů podařilo.



MIG-15

Jenže všechno nové má nějaké ty „dětské nemoci“. Takže i první MIG-15 jich měly docela dost. Aerodynamika křídla fungovala bezvadně až do určité rychlosti, ale letadlo bylo schopno letět rychlostí ještě větší, a tam už začínaly problémy. Potah křídel se začal deformovat. Ale největším problémem byla rotační plunžrová palivová čerpadla, která se zasekávala a přestávala dodávat palivo, takže motor „chcípnul“.

Jednou takto otec odstartoval z Banské Bystrice na let do Bratislavy. Taková žabička na několik minut letu. Jenže nad Fatrou

mu kvůli čerpadlu vysadil motor. Což se u jednomotorové stíhačky dá považovat za závažný problém. Vhodné letiště kolem žádné nebylo, až u Trenčína, a tam by nedoletěl, tak se rozhodl, že to posadí „na břicho“ na jedné šikovní horské louce. To se mu podařilo. Jenže na ní zrovna jeden Slovenský děda sekal kosou. Otec ihned po přistání otevřel kryt kokpitu a běžel kolem dědy od letadla pryč. Ten s klasickou zahnutou fajfkou s dlouhou troubelí nechal kosení a šel se kouknout, co mu to skončilo na poli.

Jak kolem něj otec běžel, stačil na něj jen zařvat: „Strejdo utíkejte, bouchne to!“

Ten mu odpověděl: „Netáraj synak. Prečo by niečo malo búchať?“

A pokračoval v cestě k letadlu. Naštěstí moc blízko nedošel. Proražená nádrž vytekla, a nejdřív od rozžhaveného motoru chytily páry leteckého petroleje. To bouchlo jako první. A když letadlo začalo hořet, tak explodovala i munice do palubního kanonu. Po prvním výbuchu už děda ležel také. Tu fajfku ze zubů nepustil, jen překousl troubel. Po těch dalších výbuších se mu na zadní straně kalhot objevila tmavší skvrna.

Když se člověk podívá z nějakého Bratislavského kopce, jako třeba z hradu nebo z Devína, směrem na Vídeň, tak v Rakousku uvidí kopce u vesnice Hainburg. Přes ně není vidět, co se na Schwechatu děje, ale z nich je krásně vidět na Bratislavská letiště. Takže na jejich vrcholcích měli Rakušáci nejen pozorovatelnu, ale i radary a radiové zaměřovací a odposlouchávací přístroje. A také těchto kopců využívala jejich, jak vojenská, tak civilní letadla, aby k nám nakoukla. Běžná praxe k prověření protivníkových schopností. Rakouská letadla

obletěla ze zadní strany kopce, odkud je to doslova jen pár km na Slovensko. Teprve pak byla vidět na našich radarech. Proto ve Vajnorech vždy stály 2 stíhačky na stojánce v plné pohotovosti, piloti připoutaní v sedačkách, s připojenými startovacími soupravami. Jakmile se na radaru objevilo nějaké rakouské letadlo nad naším územím, tato pohotovost startovala. Což služba u Heinburgu, ihned viděla a hlásila. Takže jejich řízení letového provozu dalo obratem všem rakouským letadlům příkaz k návratu. Vojenská letadla jsou rychlá, takže těm se podařilo vždy vrátit do Rakouského vzdušného prostoru dřív, než k nim naše stíhačky doletěly. Ale civilní jsou pomalejší. Jenže existuje mezinárodní zákon, který stanovuje přesný postup pro civilní letadla, která naruší vzdušný prostor cizího státu. V podstatě se jim nesmí „ublížit“.

Takže jednou bylo na radaru vidět civilní rakouské letadlo nad naším územím. Pohotovostní hlídka odstartovala, aby ho doprovodila do rakouského vzdušného prostoru. Hlídka byla naváděna z řízení letového provozu, které přesně na radaru vidělo pozici letadla a hlídky. Piloti dostávali informace o výšce, vzdálenosti, směru letu a rychlosti civila. Hlídka pořád hlásila, že ho nevidí. I když už byla ve vzdálenosti několika set metrů od něj. To zavánělo pěkným průšvihem. Protože, kdyby se s tím civilním letadlem srazila, nebo ho nějak poškodila, byl by to slušný mezinárodní problém. Pak se z reproduktorů na řídicí věži ozvaly pořádně šťavnaté nadávky hlídky. Ty nemohu literárně reprodukovat, i když stály za to.

Z nich bylo nejslušnější prohlášení: „Pozerám sa všade dookola a nič. Už mám oči ako slimák. A zrazu proti mne visí vo vzduchu sediaci chlap!“

Ukázalo se, že se jedná o nijak nenatřené laminátové letadlo, bez odpovídače, které bylo průhledné.

Jednou takto v létě seděla zas pohotovost ve svých stíhačkách na stojánce. Sluníčko pralo na betonovou plochu letiště a do kokpitů. Pot se z nich jen řinul. Jeden z pilotů to nevydržel. Hned vedle stojánky byla betonová požární nádrž s vodou. Takový bazének. Takže si svléknul tlakovou pilotní kombinézu, teplé spodní oblečení a jen v trenkách tam skočil. Jeho šťastný výraz v obličeji ale neměl dlouhé trvání. Zazněl poplach, do vzduchu letěla startovací světlice. Vystřelil z nádrže, a jak byl mokrý, i v těch mokrých trenkách, tak ho mechanici narvali do tlakové kombinézy a obě letadla do minuty startovala. Po půl hodině se vrátila. Pilot měl na kombinéze vrstvu jinovatky a nemohl mluvit, jak mu drkotaly zuby. Byl div, že kvůli třesu rukou dokázal přistát. Když už se byl konečně schopen vyjádřit, tak z něj vypadlo:

„Bohajeho, a to som si pustil kúrenie v kabíne naplno!“

Po nějaké době se podařilo u letounů MIG-15 vychytat všechny „dětské nemoci“ a vznikl typ MIG-17. V podstatě se jednalo o zcela nové letadlo, které předčilo MIG-15 ve všem, i v dostup. Jenže v té době se objevily anglické Canberry, které měly dostup ještě o něco vyšší, takže k nám, a přes nás, létaly na špionážní lety až na území Sovětského svazu. Kvůli nim byl zkonstruován dvoumotorový MIG-19. Naše MIG-17 se pokaždé pokoušely Canberru odchytit, ale jen

málokdy se to podařilo. Nicméně se už tehdy létalo v takových výškách, kdy ani přetlaková kabina nestačila a bylo nutné používat kyslík. Otec si spálil plíce a dostal astma. Takže ho lékaři vyřadili jako pilota.

Po mnoha letech, když už jsem sám byl pilotem, jsem si s otcem povídal o létání.

Povzdechl si mi: „Od dětství, když k nám za války létaly svazy Pevností bombardovat Škodovku, jsem snil o tom, že budu pilotem bombardéru. Jednu ruku na rajčácích těch čtyř motorů, druhou na kniplu. No vidíš, a celý svůj aktivní letecký život jsem strávil na stíhačkách.“

Nebo: „Nejkrásnější létání bylo na Šohaji. Když mi vítr foukal rovnou do kscihtu.“

Otcovo vyřazení jako pilota mělo několik závažných dopadů. Byl přerazen jako profesor na VAAZ (Vojenská akademie Antonína Zápotockého) do Brna, a my se stěhovali také.

Než se stal vojenským pilotem, tak vystudoval Vysokou školu – strojařinu. Díky zařazení na VAAZ, otec ještě vystudoval práva se specializací na mezinárodní právo. Jako jeden z mála v naší republice. A když se začalo létat do vesmíru, tak jediným mezinárodním zákonem, který na to šel aplikovat, byl námořní zákon. Proto jeden z otcových známých, který pracoval v OSN požádal octe, aby pro ně sepsal návrh nového kosmického zákona. Tomu to dalo hodně práce, ale jeho návrh prošel připomínkovacím procesem, OSN ho přijalo a členské státy ho následně ratifikovaly. Tím si to otec pořádně polepil u mocných v Moskvě. Protože podle mezinárodního námořního

práva by vlastnictví Měsíce, Venuše a Marsu připadlo SSSR. Ale tento nový kosmický zákon zakazoval, aby jakékoliv vesmírné těleso bylo vlastnictvím nějakého národa, ale patřilo celému lidstvu. Také zakazuje vesmírné zbrojení a mnoho dalšího. Otcovou základní koncepcí bylo dát lidem tímto zákonem bezpečnější svět.

Tím ale jeho zásahy do dějin našeho státu a světa neskončily. Každá armáda nebo armádní uskupení má tzv. Hlavní vojenskou doktrínu. Od počátku vzniku NATO je jeho hlavní doktrínou ochrana ekonomických zájmů USA kdekoliv na světě, i za cenu agrese. Dokonce je to zakotveno i ve stanovách. Jako odpověď na založení NATO vznikla Varšavská smlouva, která měla jako hlavní doktrínu obranu před NATO. Té bylo podřízeno vše. Dokonce i konstrukce vojenské techniky. Vojensky nebyla Varšavská smlouva schopna zaútočit na Západ, ale byli jsme schopni se velmi účinně bránit.

V těch letech pokaždé, když bylo cvičení Varšavské smlouvy, tak se ho otec účastnil. Každé takové cvičení mělo rámcový scénář, že jsme napadeni NATO a bráníme se jejich útoku. Jeden tým vojáků hrál za nepřítele (NATO), druhý tým za obránce (Varšavskou smlouvu).

A při jednom takovém cvičení, které se konalo u nás, cvičení Vltava, když otec viděl, jak se k nám hrnou obrněné jednotky NATO z Rakouska a Německa, tak říká: „Kolik máme vrtulníků?“

Odpověď zněla: „300, MI-4“.

„Máme pro ně protitankové rakety?“

„Máme jich dost. Včetně raketnic.“

„Tak je na ně zavěste, ať letí v přízemních výškách kvůli omezení detekce, ve třech vlnách.“

A protože bylo známo, kolik a jaké techniky má NATO k dispozici, a také kolik zásahů se zadaří, a kolik zásahů je potřeba na vyřazení jaké techniky, tak bylo po útoku. Cvičení Vltava skončilo dřív, než bylo plánováno.



Další historka svázaná s Hlavní vojenskou doktrínou Varšavské smlouvy měla daleko zásadnější dopad. Tím, že bylo naprosto vše podřízeno obraně, tak naše republika byla nárazníkovým státem. Kde by v případě útoku NATO téměř nikdo nepřežil. Proto otec na jaře

roku 1968 sepsal memorandum ČSLA požadující samostatnou vojenskou doktrínu nezávislou na Sovětském svazu, aby naše obyvatelstvo mělo šanci takový útok, a s ním spojenou obranu, přežít. Něco z toho bylo před pár lety zveřejněno v článku, který o otci vyšel na výročí 21. srpna a jmenoval se „Kvůli tobě přijely tanky“.

Díky svým historickým zásahům, se otec dostal na druhé místo sovětského popravčího listu, který Moskva v r. 1968 předložila našemu prezidentu. Ale také následné mnoha leté pronásledování naší rodinu poznamenalo celoživotně. V dobrém i zlém. Všichni v rodině jsme to brali bez hořkosti. Žili jsme, dokázali jsme se radovat ze života a nezaprodali jsme se. Ty následky měly dozvuky dokonce po desetiletích, kdy se otec stal právníkem Občanského fóra, tvořil první základní právní rámec nové republiky a účastnil se sestavování první polistopadové vlády. Pak, jako takovou symboliku dostal řád Zlaté lípy.

Ale dokud jsme ještě žili v Bratislavě, tak jsem občas s otcem létal do Prahy na Ministerstvo obrany a na Generální štáb. Tam chodil jen on na jednání a mě někde šikovně odkládal. Vždyť mi byly 4 roky.

Na svůj první let nezapomenu. Letěli jsme turbovrtulovou Il-14. Ve střední výšce. Takže to s námi pěkně házelo. Já za letu stačil naplnit přiložený pytlík. Před druhým letem jsem se děsil, co mě zas čeká za horor a vůbec se mi představa, že někam poletím, nelíbila. Po nastoupení do letadla mi otec ukazoval, co je na letišti co, proč to tam je, za letu mi vysvětloval mraky a orientaci, a podobně.

Když jsme vystoupili, tak mi říká: „Vidiš, všechno je jen v tvé hlavě. Když jsem tě zabavil, tak si za celou cestu nezvracel.“

Toto poznání se mi mockrát hodilo i pro další roky mého létání. A nejen pro něj. Nevolno mi přišlo jen jednou jedinkrát asi na 10 – 15 minut. Ale o tom bude řeč na úplně jiném místě tohoto vyprávění.

Otec každoročně pořádal sraz absolventů Letecké vojenské akademie, jinak také pilotní kadetky, než ji v roce 1950 zavřeli. Každý rok se na tomto setkání potkávali vojenští letci z II. světové války a z období pár let po ní. Když jsem mohl, tak jsem jezdil na tento sraz otci pomáhat a pořizovat fotodokumentaci. Vyprávěly se na nich skutečné letecké příběhy, co se účastníkům přihodily. Pokusím se pár z nich, které mi utkvěly v hlavě, co nejvěrněji zde převyprávět.

„Když došlo k rozdělení Československa (myšleno rok 1939 a příběh vyprávěl Slovenský pilot), tak jsme jako spojenci Hitlera nafasovali Messerschmitt ME 109E, místo našich Avíí. A jako piloti Slovenského štátu jsme byli po roce 1942 nasazeni na Východní frontě. A tam jsem sundal 9 Lavoček. Pak jsem se rozhodl, že zdrhnu. Tak jsem to vzal přímo na jejich letiště, a když jsem s vysunutým podvozkem regulérně přistával, tak mě ty krávy od protiletadlové obrany pár metrů nad zemí sestřelily. (Pozn. U protiletadlové obrany Rudé armády v době války nejčastěji sloužily ženy.) Velitel letiště se mi pak velice omlouval, že mají příkaz sestřelit každé nepřátelské letadlo, které uvidí, a nikdo nepomyslel na to, že by u nich některé chtělo přistát. A přitom by se jim nový ME 109E velmi hodil, aby si ho mohli prozkoumat a odzkoušet jeho vlastnosti. Pak jsem šel do lágru. Ale po několika měsících si mě z něj vytáhnul Kožedub a zařadil mě do svého pluku. Kde jsem nafasoval Lavočku a na ní létal

až do konce války. Na ní jsem sundal 9 Mezků (Messerschmitt 109), aby se to vyrovnalo.“

Jedna pilotka vyprávěla o svém letu z Pardubic do Přerova. Letěla na kurýrním a průzkumném hornoplošníku Storch (Fieseler Fi 156) s plátěným potahem.

„Už jsem byla u Prostějova, když jsem to nemohla vydržet. Tak jsem vytrimovala éro, vlezla jsem si na bok kabiny a ulevila jsem si. Akorát jsem si stačila zapnout kalhoty, když byl čas na přistání. Mechanici, když odtlačovali moje letadlo do hangáru, se divili a ptali od čeho mám bok letadla mokrý? Tak jsem jim řekla, že jsem kousek od letiště trefila mrak. Udiveně se koukali po té čisté obloze všude kolem a na tu skvrnu, ale nic neřekli.“

Jeden z letců maloval krásné, zcela realistické obrázky všech vojenských letadel, na kterých ve válce a po ní létali naši piloti. Pár jsem si jich od něj koupil. Třeba jak s našimi výsostnými znaky Messerschmitt ME 262 (Schwalbe, první bojově nasazené tryskové letadlo na světě) přelétává Čáslav. Po válce 2 z nich zůstaly v Čáslavi na letišti, a protože nebyly provozuschopné, tak si je Rudá armáda neodvezla. Ale našim mechanikům se je podařilo opravit a uvést do provozu. Oba pak byly zařazeny do našich vzdušných sil.

O autorovi jsem se dověděl, že létal u RAF napřed na Wellingtonech, a pak na Liberatorech, jako navigátor. Přitom od začátku chtěl být stíhačem. A od něj mám příhodu, jak při jednom hlídkovém letu na Liberatoru (Consolidated B-24) nachytali německou ponorku na hladině. Tak na ni shodili několik hlubinných pum. Jenže jedna z nich místo do vody, dopadla na palubu ponorky,