

**UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE**

**FAKULTA HUMANITNÍCH STUDIÍ**

Pracoviště orální historie – soudobé dějiny

**Bc. Jaroslav Vašut**

## **SVĚT KŘÍDEL**

Životopisná vyprávění příslušníků 1. leteckého  
dopravního pluku sloužících na letišti  
Ostrava - Mošnov

*Diplomová práce*

Vedoucí práce: **Mgr. Jiří Hlaváček**

Praha 2013

Prohlašuji, že jsem předkládanou práci zpracoval samostatně a použil jen ty prameny a literaturu, které jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů. Současně dávám svolení k tomu, aby tato práce byla zpřístupněna v příslušné knihovně Univerzity Karlovy a prostřednictvím elektronické databáze vysokoškolských kvalifikačních prací v repozitáři Univerzity Karlovy a používána ke studijním účelům v souladu s autorským právem.

V Praze dne 27. 6. 2013

Jaroslav Vašut .....

## **Poděkování**

Za poskytnuté rozhovory děkuji svým narátorům. Za odborné vedení, čas, ochotu a cenné rady děkuji Mgr. Jiřímu Hlaváčkovi a také všem pracovníkům Centra orální historie ÚSD AV ČR. Dále bych rád poděkoval Státnímu okresnímu archivu Nový Jičín, Vojenskému správnímu archivu armády ČR v Olomouci, Svazu letců České republiky odbočka č. 18 plk. JUDr. Ing. Vladimíra Vaňka Příbor. Děkuji svým nejbližším za trpělivost a podporu při studiu i všem ostatním lidem, kteří jakkoliv ke vzniku této práce přispěli a nejsou výše uvedeni.

# Obsah

<b>Abstrakt .....</b>	<b>5</b>
<b>1. Úvod .....</b>	<b>7</b>
<b>2. Metodologická část .....</b>	<b>9</b>
2.1 Výzkumný projekt.....	9
2.2 Metoda orální historie ve výzkumném projektu .....	11
2.3 Výběr narátorů a podmínky výzkumu.....	13
2.4 Etické otázky společenskovedního výzkumu.....	14
<b>3. Teoretická část .....</b>	<b>16</b>
3.1 1. letecký dopravní pluk.....	16
3.1.1 Vznik dopravního pluku.....	16
3.1.2 Historický kontext v 50. a 60. letech.....	19
3.1.3 Činnost dopravního pluku na letišti Ostrava – Mošnov .....	28
<b>4. Empirická část – interpretace povolání vojáka .....</b>	<b>51</b>
<b>5. Závěr .....</b>	<b>63</b>
<b>6. Použité zkratky .....</b>	<b>65</b>
<b>7. Seznam použité literatury a pramenů .....</b>	<b>67</b>
7.1 Rozhovory .....	67
7.2 Literatura .....	67
7.3 Prameny .....	70
7.4 Internetové zdroje.....	70
<b>8. Přílohy .....</b>	<b>71</b>
8.1 Narátoři .....	71
8.2 Dokumenty .....	71
8.3 Fotografie.....	76
8.4 Tabulky .....	77

## Abstrakt

Hlavním cílem práce je rozšířit dosud známé poznatky o historii 1. leteckého dopravního pluku, a to v období od jeho založení v roce 1946 do doby jeho zrušení v roce 1993. Těžištěm poznání jsou zde rozhovory s bývalými příslušníky dopravního pluku sloužících na letišti Ostrava Mošnov, které jsou vedené metodou orální historie. Vedle toho práce čerpá informace z dostupné pramenné základny archivní povahy a literárních zdrojů. V textu je reflektována specifická tématu (elitní letecký dopravní pluk s úkoly zvláštního určení v rámci armády), které je zasazeno do historického dobového kontextu. Největší pozornost však autor věnuje podmínkám každodenního života vojáka z povolání. Autor nenabízí jednoznačné závěry, jeho snahou je nahlížet na danou problematiku z nejrůznějších úhlů pohledu. Vojáci sloužící u leteckého dopravního pluku nejsou zobrazováni jako výjimeční nadlidé, ale jako muži a ženy, pro které služba u letectva nebyla v mnohých případech jen uspokojením prosté záliby v létání, ale tvrdou, náročnou, často velice nebezpečnou prací, která byla motivována ne vždy osobním prospěchem, ale hlubokým vztahem ke své vlasti, což zásadním způsobem ovlivnilo nejen je samotné, ale i životy jejich rodin.

**Klíčová slova:** Československá lidová armáda – vojenské letectvo - normalizace – orální historie – biografie.

## **Abstract**

The main objective of this work is to expand knowledge about the history of the 1<sup>st</sup> Air Transport Squadron, from the time it was established in 1946 until it was disbanded in 1993. Findings are based on interviews, with former members of the transport squadron serving at Ostrava Mošnov Airport, which were directed using the oral history method. The work also takes information from available archive sources and literary sources. The distinctiveness of the topic (an elite air transport squadron entrusted with special purpose tasks within the army), which is put in historic context, is reflected in the text. However, the author places the greatest emphasis on the conditions of a professional soldier's everyday life. The author does not present definite conclusions, on the contrary, he endeavours to view the specific issue from various viewpoints. The soldiers serving with the air transport squadron are not portrayed as extraordinary supermen, but as men and women for many of whom serving with the air force was not simply satisfaction of their enjoyment of flying, but was also hard, demanding and, frequently, very dangerous work, which was not always undertaken for personal benefit, but because of their deep connection with their country, and which strongly affected not only their own lives but also the lives of their families.

**Key words:** Czechoslovak People's Army – military air force – normalisation – oral history – biography.

# 1. Úvod

Prostředí vojenského letectva bylo zvoleno pro jeho privilegované postavení mezi jednotlivými silovými složkami. Z historického pohledu je činnost 1. dopravního leteckého pluku, významná nejen z hlediska charakteru a objemu přepraveného materiálu ve prospěch armády a národního hospodářství, ale zejména pro skutečnost, že jako vůbec první útvar v československém letectvu byl schopen létat i za ztížených povětrnostních podmínek. Příslušníky letectva lze bezesporu považovat za elitu Československé lidové armády, která byla po Sovětské armádě druhou nejkvalitněji vycvičenou a vybavenou armádou Východního bloku<sup>1</sup> a jen tato samotná skutečnost tvoří velmi zajímavou a pestrou zdrojovou platformu pro řadu badatelských projektů.

Cílem diplomované práce je vytvořit v rámci níže uvedeného projektu kvalifikovaný orálně historický pramen z prostředí Československé lidové armády, který postihne každodennost života bývalých příslušníků 1. leteckého dopravního pluku, sloužících na letišti Ostrava – Mošnov. Pozornost je soustředěna na jejich každodenní život a chování před a po roce 1989. Obsahy bádání jsou rámcově zasazeny do kontextu regionálních i celospolečenských událostí v Československu a samostatné Československé republiky. V obecném měřítku má projekt usnadnit „demýtizaci“ ČSLA v období komunismu a svým tematickým zaměřením na mikrohistorii také přispět k demokratizaci dějin.

„*Česká společnost v období normalizace a transformace: životopisná vyprávění*“ je projektem, který řeší prostřednictvím interpretace vzpomínek klíčových sociálních skupin obyvatelstva syntézu dějin české společnosti za posledních 40 let a navazuje tak na předešlé dlouhodobé projekty výzkumného týmu COH ÚSD. K naplnění stanovených cílů projektu je využito jednak základního výzkumu (metodou orální historie), který je zaměřen na dosud opomíjené skupiny obyvatelstva (zaměstnanci v oblasti služeb, agrárního sektoru, hospodářského managementu a příslušníci tzv. silových složek - vojáci, bezpečnost, hasiči) a dále pak na reinterpetaci již získaných pramenných zdrojů realizovaných projektů: mladá generace, disent, funkcionáři KSČ, dělníci, inteligence.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> MACÁK, Milan. *Tváří v tvář okupaci: příběh čs. vojenské rozvědky v srpnu 1968*. Praha: Ministerstvo obrany ČR - AVIS, 2008, s. 57.

<sup>2</sup> Podrobnější informace o realizovaných projektech dostupné na [www.coh.usd.cas.cz](http://www.coh.usd.cas.cz)

Poválečné armáda je předmětem častých diskuzí, popisů, úsudků, náhledů a více či méně zdařilých vědeckých i laických prací. Bohužel v převážné většině se jedná o pohled jednotlivce, nebo badatelů, kteří při vytváření historických pramenů toto téma dějin reflektují pouze prostřednictvím písemných pramenů a opomíjejí možnost využití vzpomínek doposud žijících pamětníků. Z uvedeného důvodu byla pro tento projekt zvolena metoda orální historie, která umožňuje v rámci představeného tématu sledování malých příběhů na pozadí velkých dějin a prostřednictvím vyprávění narátorů konfrontuje komunistický režim s jejich celoživotním koníčkem a profesí. Ta totiž nebyla v mnohých případech jen uspokojením prosté záliby v létání, ale tvrdou, náročnou, často velice nebezpečnou prací, která byla motivována ne vždy osobním prospěchem, ale hlubokým vztahem ke své vlasti. Velmi dobrým příkladem možností využití metody orální historie v oblasti silových složek jsou práce „*Pražské jaro v kolektivní paměti příslušníků 28. stíhacího bombardovacího leteckého pluku v Čáslavi*“<sup>3</sup> a „*Sloužili jsme vlasti*“ Jiřího Hlaváčka a rezortně zaměřená práce Pavla Mückeho „*Jak bádát o tzv. silových složkách*“<sup>4</sup>...? *Několik poznámek k výzkumu prostřednictvím orální historie.*“<sup>5</sup>

1. dopravní letecký pluk na letišti Ostrava Mošnov již 20 let neexistuje, ale mnozí „veteráni“ z řad bývalých příslušníků pluku jsou ještě dnes stále aktivní členové odbočky č. 18 plk. JUDr. Ing. Vladimíra Vaňka Příbor, která patří ke Svazu letců České republiky. Pečují nejen o vojenské památníky, ale v rámci pravidelných setkávání aktivně udržují a rozvíjejí „ducha“ sboru. Svoji pravidelnou účastí na společenských akcích ve městě Příbor a přilehlém okolí rovněž přispívají k propagaci historického odkazu vojenského dopravního letectva a uchovávají tak v paměti nás všech významný prvek regionální i celorepublikové historie. Především díky jejich vstřícnosti, profesní oddanosti a ochotě poskytnout své příběhy, mohla vzniknout tato práce, která mapuje všední i neobvyklé události v každodenní historii tohoto významného leteckého armádního útvaru.

---

<sup>3</sup> HLAVÁČEK, Jiří. *Pražské jaro v kolektivní paměti příslušníků 28. stíhacího bombardovacího leteckého pluku v Čáslavi*

<sup>4</sup> MÜCKE, Pavel. *Jak bádát o tzv. silových složkách*

<sup>5</sup> Mezi soudobou tematicky zaměřenou historiografickou produkcí můžeme zařadit publikaci autorů Marie KOLDINSKÉ a Ivana ŠEDIVÉHO, *Válka a armáda v českých dějinách - „sociohistorické črty“*



## 2. Metodologická část

### 2.1 Výzkumný projekt

Výzkumný projekt, orálně-historický kvalitativní výzkum,<sup>6</sup> se zaměřuje na popis a analýzu každodennosti příslušníky 1. leteckého dopravního pluku, a tematicky zasazuje jejich každodenní život a chování po dobu služby na letišti Ostrava – Mošnov před a po roce 1989 do dobového kontextu malých i velkých dějin. Činnost 1. dopravního leteckého pluku, byla významná nejen z hlediska charakteru a objemu přepraveného materiálu ve prospěch armády a národního hospodářství, ale proto, že jako vůbec první útvar v československém letectvu byl schopen létat i za ztížených povětrnostních podmínek. Z tohoto hlediska se tedy jednalo o elitní útvar našeho letectva, jenž měl v případném konfliktu studené války sehrát významnou úlohu v rámci koncepce armád Varšavské smlouvy. Předmětem výzkumu tedy nejsou velké dějiny, tj. dějiny velkých společenských skupin a jejich reprezentantů, nýbrž naopak člověk, skutečný tvůrce dějin.

Cílem práce je zaznamenat metodou orální historie<sup>7</sup> rozhovory s několika příslušníky 1. dopravního leteckého pluku, kteří sloužili na letišti Ostrava Mošnov a za přispění dalších pramenů, rekonstruovat každodennost jejich života a to jak v kontextu celospolečenském, tak v kontextu specifického prostředí vojenského letectva. Výzkum je primárně zaměřen na časové období let 1960 – 1993 a v popředí zájmu stojí témata jako *povolání vojáka, služba u letectva, současná armáda z pohledu narátora* s částečným přesahem do období předcházejícího i následujícího.

Důvodem přesahu tohoto časově vymezeného období je nutnost zasadit zkoumanou každodennost do širšího kontextu tehdejší politické a celospolečenské situace a poměrů

---

<sup>6</sup> Za kvalitativní výzkum se považuje takové bádání, které sdělení jednotlivce vnímá jako svébytnou poznávací hodnotu a nesnaží se jeho obsah zobecnit za pomoci kvantifikujících postupů do širších celků. VANĚK, Miroslav; MÜCKE, Pavel; PELIKÁNOVÁ, Hana. *Naslouchat hlasům paměti: teoretické a praktické aspekty orální historie*. Praha: Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, 2007, s. 16. Srovnej VANĚK, Miroslav. *Možnosti a meze orální historie při výzkumu českého exilu*, s. 400

<sup>7</sup> Hlavním úkolem orální historie, která je součástí kvalitativního výzkumu, však není zjišťovat fakta a data, jako je tomu při kvantitativním výzkumu, ale podívat se na svět očima subjektu. Podstatou kvality je jedinečnost a proto se kvalitativní výzkum zaměřuje na člověka, na to, jak prožíval a jak smýšlel o historických událostech, jak a čím byl formován a ovlivňován. Negeneralizuje, ale zachycuje právě tuto jedinečnost. VANĚK, Miroslav. *Možnosti a meze orální historie při výzkumu českého exilu*, s. 400

panujících uvnitř armády, a to jak v počátcích jejího poválečného budování (Únor 1948, ministr Čepička, Varšavská smlouva,...), tak v období následujícím (Moskevské protokoly, srpen 1968, Smlouvy o dočasném pobytu vojsk...), které je spojeno s politickými čistkami v rámci armády (tj. s prověrkami morálně politických kvalit vojáků z povolání).

Tato práce vychází z předpokladu, že elitnímu 1. dopravnímu leteckému pluku, v rámci vojenského letectva nebyla doposud věnována v české historiografii náležitá pozornost. Ačkoliv vyšlo několik monografií věnujících se historii útvaru, nebo bylo provedeno několik pokusů o zvukové nahrávky paměti bývalých příslušníků, neexistuje doposud práce, která by se v dobovém politickém a celospolečenském kontextu podrobněji každodenností života útvaru věnovala. Základní charakteristikou zvolené metody orální historie je interakce tazatele a narátora, která ovlivňuje vše, co je řečeno a zaznamenáno, přičemž výsledný záznam zásadním způsobem spoluvytváří narátor<sup>8</sup>. Pro snadnější vedení rozhovoru ze strany autora práce byly nastudovány dostupné archivní prameny a následně připraveny tematické okruhy otázek, které reflektují projekt: „*Česká společnost v období normalizace a transformace: životopisná vyprávění.*“ Jedná se o následující téma:

***Povolání vojáka*** - motivace, rozhodování, klady a zápory povolání, vnímání vlivu politiky na profesi, šikana, národnostní otázka, mimořádné situace, vztah veřejnosti k armádě, výběrová odbornost, srovnání s ostatní, odborná příprava, tělesná příprava, negativní stereotypy, cvičení a oslavy, formální a neformální vztahy, mimořádné situace – setkání se smrtí, technické zázemí, létání, společný provoz (dopravní pluk, ČSA, vrtulníky, stíhací pluk), profesní kastování, město Příbor, rodina, bydlení, rok 1968, perestrojka 1985, sametová revoluce 1989, rozpad republiky a dělení armády 1992, kvalita života po skončení služby v armádě, aktivní činnost v zájmových a profesních organizacích, společnost, armáda.

Následující metodologická část diplomové práce nejdříve představí metodu orální historie použitou při výzkumném projektu a poté se zaměří na problematiku výběru narátorů, sběru dat - vedení rozhovorů, jejich analýzu a interpretaci. V rámci výše definovaných tematických okruhů byly připraveny dílčí podotázky, které lze využít jako

---

<sup>8</sup> Tazatel disponuje nemalou šancí podílet se na příslušné kvalitě a výpovědní hodnotě historického pramene. VANĚK Miroslav, HOUDA Přemysl, MÜCKE Pavel, *Deset let na cestě Orální historie na Sovinci*. Praha: Fakulta humanitních studií Univerzity Karlovy, 2011, s. 27

impulsy pro narátory, kteří potřebují k vyprávění povzbuzovat, ale i jako vodítka při komparaci jednotlivých rozhovorů a s tím související vyvozování obecnějších závěrů.

## 2.2 Metoda orální historie ve výzkumném projektu

Těžiště projektu je postaveno na kvalitativním výzkumu<sup>9</sup> v podobě biografických vyprávění, které jsou zpracované metodou orální historie<sup>10</sup>. Cílem kvalitativního výzkumu tohoto typu není dosažení výsledků získaných metodou orální historie do širšího kvantitativně posuzovaného celku. Rozhovory vycházející z minulých prožitků jednotlivce, jsou ovlivňovány časovým odstupem, ale i prostředím, ve kterém vznikly a závisí na osobních motivech dotazovaného, proto jsou údaje v nich obsažené v porovnání s jinými prameny bytostně subjektivní.<sup>11</sup> Z tohoto důvodu by mělo jít při realizaci výzkumného projektu především o vyhodnocení rozhovorů na základě kvalitativních technik, než o kvantifikaci (tj. o zobecnění a zasazení do širších celků) získaných informací.

Orální historie je jednou z výzkumných metod, jež je využívána v rámci bádání v oblasti soudobých dějin. Umožňuje zachytit životní příběhy či postoje dosud žijících pamětníků (narátorů) v souvislosti s dějinnými událostmi dané historické epochy. Hlavní důraz je přitom kladen na tzv. malé dějiny (mikrohistorie), individuální prožitky a rozměr každodennosti. Ve středu zájmu orální historie stojí sledování člověka jako lidské bytosti prostřednictvím zachycení, analýzy a interpretace jeho verbálních i neverbálních sdělení.<sup>12</sup>

Prostřednictvím orální historie se badatel seznamuje s novými informacemi, fakty a poznatky, které obohacují, rozšiřují nebo korigují dosavadní obraz dějin. Zvolená metoda tedy může přispět k „rozbití dosavadních kliše a stereotypů“, které se váží k příslušníkům ČSLA. Prostřednictvím individuálních rozhovorů může voják z povolání umožnit tazateli

---

<sup>9</sup> Jako kvalitativní výzkum je bráno takové bádání, které sdělení jednotlivce vnímá jako svébytnou poznávací hodnotu a nesnaží se její obsah pomocí kvantifikujících (např. statistických) postupů zobecnit. VANĚK, Miroslav. MÜCKE, Pavel, *Třetí strana trojúhelníku*, FHS UK, PRAHA, 2011, s. 14

<sup>10</sup> Jedná se o řadu zpracovaných, avšak stále se vyvíjejících a dotvářejících postupů, jejichž prostřednictvím se badatel v oblasti humanitních a společenských věd dobírá nových poznatků, a to na základě ústního sdělení osob, jež byly účastníky či svědky určité události, procesu nebo doby, které badatel zkoumá, nebo osob, jejichž individuální prožitky, postoje a názory mohou obohatit badatelovo poznání o nich samých, případně o zkoumaném problému obecně. VANĚK, Miroslav. MÜCKE, Pavel, *Třetí strana trojúhelníku*, FHS UK, PRAHA, 2011, s. 9

<sup>11</sup> VANĚK, Miroslav; MÜCKE, Pavel; PELIKÁNOVÁ, Hana. *Naslouchat hlasům paměti: teoretické a praktické aspekty orální historie*. Praha: Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, 2007, s. 20 - 21

<sup>12</sup> HLAVÁČEK, Jiří. *Sloužili jsme vlasti*, s. 8

nahlédnout do svých myšlenkových pochodů a přinést tak reflexi vlastního pohledu na zkoumanou problematiku (tzv. *history from below*). V této souvislosti je důležité vyvarovat se jakékoliv projekce vlastních názorů či hypotéz týkajících se zkoumaného období do rozhovoru a jeho pozdější analýzy. Subjektivní líčení narátora musí být podrobena objektivní kritice tazatele. Síla orální historie tkví v tom, že „zkoumá minulost v přítomném čase“, zkoumá „životopis paměti“ narátora „jakým způsobem se jeho paměť a formulace jeho životního příběhu vyvinula a proměnila během doby až dodnes.“<sup>13</sup>

Orálně-historický pramen je specifický svou formou fixace svědectví, jež se odehrává v ústní podobě. Tento druh pramene, stejně jako každý historický pramen, má své silné i slabé stránky.<sup>14</sup> Zvuková (popř. i obrazová) podoba umožňuje mnohem přesněji rekonstruovat zkoumanou událost, protože všechna slova zachycená na záznamu lze podrobit širší kritice, jež umožňuje do analýzy zahrnout také společenské a kulturní pozadí daného jevu, resp. osobnost vypravěče, jeho aktuální duševní rozpoložení, způsob vyjadřování, okolní vlivy a další prvky, které mohou ovlivňovat objektivnost sdělení. Na druhé straně je třeba zdůraznit, že neexistuje žádný nepochybný důkaz toho, že spolehlivost ústního svědectví je ve všech případech vyšší, než je tomu u historických pramenů jiné povahy.<sup>15</sup>

Vyprávění narátorů je z hlediska této metody považováno za relevantní historický pramen, který je dále zkoumán v návaznosti na výsledky analýzy písemných historiografických pramenů. Zvolená metoda je aktuální také vzhledem k současnému vysokému věku pamětníků, který se pohybuje v rozmezí 70 – 80 let, tj. existuje zde reálné riziko, že oddálení realizace tohoto výzkumu by mohlo mít za následek ztrátu autentických historických pramenů týkajících se každodenního života v armádním prostředí v období komunistického režimu.

Pramennou základnu tvoří životopisná, a následně i tematicky zaměřená, vyprávění bývalých příslušníků 1. dopravního leteckého pluku, osobní poznámky narátorů,

---

<sup>13</sup> HLAVÁČEK, Jiří. *Sloužili jsme vlasti, tamtéž*

<sup>14</sup> Orální historie je stejně spolehlivá či nespolehlivá jako každá jiná výzkumná metoda. Žádné informace jakéhokoliv druhu nelze v tomto případě zcela důvěřovat a všechny zdroje musí být ověřeny za použití dalších metod nebo pramenů. RITCHIE, Donald. *Doing Oral History*. Oxford: Oxford University Press, 2003, s. 26.

<sup>15</sup> SMITH, Richard. Analytic Strategies for Oral History Interview. In: GUBRIUM, J. a HOLSTEIN, A. (ed.).

fotografie, archivní materiály vojenské i regionální povahy a dostupná literatura věnující se tématu.

### 2.3 Výběr narátorů a podmínky výzkumu

Při výběru narátorů jsem zužitkoval svůj dlouhodobější zájem o téma výzkumného projektu a přátelské vazby s několika narátory. Základním faktorem pro bezproblémové získání stanoveného počtu narátorů v potřebné odbornostní skladbě příslušníků bývalého leteckého dopravního pluku, byla dlouhodobá spolupráce s vedením odbočky č. 18 plk. JUDr. Ing. Vladimíra Vaňka Příbor, která patří ke Svazu letců České republiky. Po úvodním představení projektu diplomové práce vedoucímu odbočky panu Čestmíru Šedivému, byla následně dohodnuta společná prezentace projektu širší skupině členů klubu. Po úvodní prezentaci jsem následně ve dvou etapách osobně oslovil 17 narátorů. V patnácti případech jsem od oslovených obdržel souhlas s účastí v projektu. Ve dvou případech jsme se na další spolupráci nedohodli. Z mého pohledu sehrála při úspěšném oslovení narátorů důležitou roli příprava podkladů k prezentaci.<sup>16</sup>

Následně byl s patnácti narátory proveden individuálně „pilotní“ rozhovor, po kterém byl vybrán konečný plánovaný počet deseti narátorů. Sběr dat byl uskutečněn formou rozhovorů mezi tazatelem a narátorem, ze kterých byl se souhlasem narátora pořízen zvukový záznam, jež byl dále zpracován.

Rozhovorům předcházelo detailní seznámení se s prostředím výzkumu a zkoumaným obdobím prostřednictvím archivních materiálů a dostupné literatury. Při vlastních rozhovorech jsem považoval za důležité všechny narátory předem upozornit zejména na skutečnost, že pro výzkumný projekt je přínosné poznat narátorův život jako komplexní celek a že žádný z aspektů jeho života nebude předmětem hodnotících soudů. Po tomto vysvětlení většina narátorů hovořila o svém životě, včetně případných politických témat, dle mého názoru velmi otevřeně. Narátory zájem o jejich pohled na svět těšil.

S každým narátorem byly uskutečněny maximálně dva rozhovory. Jestliže biografické vyprávění vyžadovalo spíše chronologický postup, pak interview vyžadovalo

---

<sup>16</sup> Stručná prezentace projektu na CD a tištěné podobě, formuláře k projektu, vizitky, předpokládaný časový harmonogram projektu, vzorové práce obdobného charakteru apod.

spíše strukturované vyprávění, jehož průběh více určoval tazatel. Z celkových třinácti natočených rozhovorů bylo jedenáct uskutečněno ve městě Příbor a dva mimo lokalitu, ke které se váže výzkumný projekt. Rozhovory (včetně pilotních) byly vedeny v období od 10. prosince 2012 do 6. června 2013. Nejkratší rozhovor trval přibližně padesát minut, nejdelší čtyři a půl hodiny. Všechny rozhovory vedl osobně autor této práce. Vhodné místo pro uskutečnění rozhovoru se našlo ve svazové klubovně, bytech a chalupách. Všechny rozhovory se odehrávaly pouze mezi „čtyřma očima“. O každém nahrávání byl pořízen protokol shrnující informace o místě, čase, podmínkách setkání, případných vyrušeních.

Po technické stránce byly rozhovory zajištěny diktafonem ROLAND R – 09HR a jako záložní zdroj byl použit MP3 záznamník IRIVER IFP-590T. Aby se zamezilo případné ztrátě dat, obě zařízení pořizovala záznam souběžně a jejich funkčnost byla průběžně kontrolována. Celkem bylo pořízeno třináct rozhovorů, které jsou archivovány v COH a v mém soukromém archivu.

## **2.4 Etické otázky společenskovědního výzkumu**

Narátorův příběh zpravidla obsahuje mnoho citlivých údajů, obzvláště tam, kde se jedná o biografické rozhovory. Z uvedeného důvodu vyplývá, že mezi zásadní povinnosti tazatele patří nutnost důkladně seznámit narátora s účely, cíli a postupy orálněhistorického výzkumu, do něhož přispívá svým příběhem.<sup>17</sup>

Narátora je třeba obeznámit i s jeho právy v procesu vznikání nového pramene, jako je např. právo autorizace, anonymizace, copyrightu etc. Narátor by taktéž měl být seznámen se způsoby uložení nahrávek, s plánovanými výstupy výzkumu (publikace, analýza, dokument etc.) a budoucími možnostmi jeho využití (i vzhledem ke značnému rozmachu nových technologií). Jednou z nejdůležitějších etických zásad vedení orálněhistorického výzkumu je respekt k narátorovi jako dárci životního příběhu. Tazatel by jako odborník a představitel vědecké komunity neměl za žádných okolností a v žádné

---

<sup>17</sup> VANĚK, Miroslav; MÜCKE, Pavel. *Třetí strana trojúhelníku*. 1. vyd. Praha: FHS UK a ÚSD AV ČR, 2011. Str. 211.

fázi výzkumu přistupovat k rozhovoru s manipulativními záměry.<sup>18</sup>

Na začátku projektu jsem se snažil z pohledu tazatele – výzkumníka uvědomit si o jakou cílovou skupinu pravděpodobných narátorů se bude jednat. Vzhledem k charakteru původní profese narátorů se dal očekávat jejich smysl pro přehlednost, srozumitelnost, přesnost, dochvilnost atd. Tomu jsem následně přizpůsobil svoji „strategii“ při budování vzájemné důvěry, která byla zásadním předpokladem pro realizaci výzkumného projektu. Konkrétně se jednalo o přípravu srozumitelné prezentace řešených projektů a základní představení orální historie jako vědní disciplíny. Všichni narátoři proto byli před započtím spolupráce podrobně informováni o cílech projektu, účelu nahrávání rozhovorů, způsobu jejich zaznamenání, časovém rámci spolupráce apod.

K ošetření všech eticko-právních aspektů vztahu mezi narátorem, tazatelem a institucí bylo narátory podepsáno *Udělení souhlasu ke zpracování a zpřístupnění osobních a citlivých údajů*, ve kterém je uveden název, účel a cíl projektu a způsob nakládání se vzniklým pramenem.

---

<sup>18</sup> VANĚK, Miroslav; MÜCKE, Pavel. *Třetí strana trojúhelníku*. 1. vyd. Praha: FHS UK a ÚSD AV ČR, 2011. Str. 211.

### 3. Teoretická část

#### 3.1 1. letecký dopravní pluk

##### 3.1.1 Vznik dopravního pluku

Počátky historie 1. leteckého dopravního pluku jsou zasazeny do doby, která bude zřejmě ještě předmětem hlubšího historického bádání, jak se stalo, že většina české společnosti a jejich politických elit odsoudila při hledání viny za válku spolu s Němci také celý předválečný společenský systém jako dobou překonaný, ačkoliv právě předválečné Československo vykazovalo řadu rysů sociálního státu s prvky státního řízení.<sup>19</sup> Utváření nové politické reality bylo spojeno i s hlubokou proměnou národně-sociálních základů společnosti. Působila zde přinejmenším trojice faktorů – odsun Němců z Československa, vyrovnávání se s kolaborací v podobě retribučního soudnictví<sup>20</sup> a formulování československého vztahu.<sup>21</sup>

Koncept „národní a lidové“ armády byl důsledkem a součástí revolučních poválečných proměn české společnosti a státu, navazoval však i na předválečné Benešovy myšlenky<sup>22</sup> Přesto nelze o daném období hovořit jako o demokratickém systému. V programové rovině i praktické politice probíhala hluboká sovětizace armády, ke které přispěl zásadní měrou i Košický vládní program.<sup>23</sup> Výzbroj, výcvik a organizace československé branné moci měly probíhat podle sovětského vzoru. Po materiální stránce byla armáda v první fázi nucena využívat vojenský materiál, jenž byl k dispozici: britský, americký, sovětský, včetně německých trofejních zbraní.<sup>24</sup>

Vznik leteckého dopravního pluku je historicky spojen s 1. dubnem roku 1946, kdy byl sloučením vojenské letecké dopravní skupiny (VLDS) s letištní perutí Ruzyně ustaven.

---

<sup>19</sup> KOLDINSKÁ, Marie; ŠEDIVÝ, Ivan. *Válka a armáda v Českých dějinách*: Lidové noviny, 2008, s. 168

<sup>20</sup> Myšlenka retribučních dekretů vznikající v průběhu druhé světové války nebyly něčím zcela novým a revolučním, už za první světové války se uvažovalo o soudech pro válečné zločince. Retribuce samé jsou ale dějinnou inovací v tom smyslu, že nejenže realizují myšlenku potrestat válečné zločince, ale jdou ještě dále: trestají také válečné zrádce a kolaboranty (zákon č. 57 ze dne 3. dubna 1946). CHROBÁKOVÁ – LNĚNIČKOVÁ, Andrea. RETRIBUCE 1945- 1948, MODERNÍ DĚJINY.CZ, URL: <http://www.moderni-dejiny.cz>

<sup>21</sup> CUHRA, Jaroslav. ELINGER, Jiří. GJURIČOVÁ, Adéla. SMETANA, Vít. *České země v evropských dějinách*, Díl čtvrtý, PASEKA, Praha Litomyšl, 2006, s. 160.

<sup>22</sup> KUNZ, J. *Kus českého života*, s. 279.

<sup>23</sup> KOLDINSKÁ, Marie; ŠEDIVÝ, Ivan. *Válka a armáda v Českých dějinách*: Lidové noviny, 2008, s. 167.

<sup>24</sup> Tamtéž, s. 169.



V témže roce, po dokončení organizační výstavby, byl Letecký dopravní pluk (ldp) s veškerou technikou přemístěn na letiště Praha – Kbely. Letecký park tvořila převážně letadla kořistního původu typu SIEBEL, JUNKERS, STORCH, TAIFUN a u západních armád byly zakoupeny letouny DAKOTA, ANSUN a využita byla i část letounů předválečného letectva.<sup>25</sup> Mezi významné úkoly prvních let činnosti pluku patřily lety při vyhledávání postavení a směru pohybu banderovských band,<sup>26</sup> které v poválečných letech chtěly projít naším územím do západních států. V roce 1947 byl letouny pluku zahájen výcvik výsadekářských jednotek československé armády.

Za první rok své činnosti nalétal LDP s letouny D-5 JUNKERS a C-47 DAKOTA celkem 2856 letů a 3072 letových hodin. Přepraveno bylo 10 000 cestujících a 200 tun materiálu.<sup>27</sup> Zásady „třídního boje“, na jedné straně perzekuce, na druhé straně pečlivý výběr a příprava nových kádrů způsobily významné proměny sociální struktury důstojnického sboru československé armády. Dělnický původ se stal důležitou podmínkou vojenské kariéry.<sup>28</sup> Celkovou atmosféru letectva konce 40. let dokresluje vyprávění bývalého palubního radiotelegrafisty (RTG) 1. ldp ve Kbelích, jehož osudy se později spojily se skupinou, která plánovala úlet s DC-3 do ciziny a který po roce 1968 emigroval do Kanady.<sup>29</sup>

*Když jsme si podávali přihlášku k letectvu, psal se rok 1947. Bylo po válce a já měl hlavu plnou naivních skautských ideálů. Do letecké školy v Havlíčkově Brodě jsem přišel v roce 1949. Dva roky utekly, mnoho se v armádě a v našem státě změnilo. Ne vždycky k lepšímu, jak jsem cítil. Málokomu bylo jasné, co se děje, nebo co se bude dít. K letectvu nás přijímal ještě generál Vicherek, nyní byl velitelem letectva generál Hanuš. V poslední chvíli se podařilo novým vládním silám prosadit do školy mnoho dělnických kádrů. Uplynulo půl roku a mnoho jich museli vyhodit - pro totální neschopnost. Pak nás přestěhovali do Chrudimi a zbytek školy fungoval už normálně.*

---

<sup>25</sup> ŠUPITÁR, Petr. *Historie letecké základny v Praze – Kbelích*, uveřejněno 28. února 2007, URL: <http://www.army.cz/scripts/detail.php?id=5395>

<sup>26</sup> Banderovci na Slovensku (1945 – 1947): K bezpečnostným a politicko-spoločenským aspektom prienikov Ukrajinskej povstaleckej armády na územie krajiny. Šmigel Michal, Elektronický časopis o vojenských dejinách, 24. Apr 2009, <http://www.kvhbeskydy.sk/>

<sup>27</sup> Zdroj - soukromý archiv kpt. Ladislava Jerguše

<sup>28</sup> KOLDINSKÁ, Marie; ŠEDIVÝ, Ivan. *Válka a armáda v Českých dějinách*: Lidové noviny, 2008, s. 176

<sup>29</sup> MOUDRÝ, Miroslav. *1. LETECKÝ DOPRAVNÍ PLUK*, Svět křidel, 2005, s. 22 – vzpomínky Miloše M. Kuntý palubního RTG.

V rámci politické čistky prováděné akčními výbory Národní fronty<sup>30</sup> krátce po státním převratu 1948 bylo různými formami perzekuce, od vyloučení z veřejného života přes ztrátu zaměstnání, až po začínající politické procesy, postiženo 250-280 tisíc občanů. Z armády byli vyloučeni zbývající vyšší důstojníci, kteří byli považováni za příznivce Západu. Druhá skupina důstojníků, kteří v roce 1948 okamžitě upoutali pozornost, byli příslušníci letectva. Velení letectva v čele s generálem Janouškem ztratilo v čistkách 124 členů. Janoušek byl odsouzen k osmnácti letům žaláře. V případě letectva byli podezřelí nejen důstojníci, ale i řadové mužstvo. Běžní letci byli sledováni s podezřením již dávno, protože byli silně ovlivněni britskou RAF. Na rozdíl od pěšáků udržovali letci během vlády koalice živé kontakty s Brity, a dokonce jim byla věnována značná část nadbytečného materiálu patřícího RAF. V roce 1948 bylo letectvo považováno za „baštu Západu.“<sup>31</sup>

Důsledky této „vlny zvlčilosti“ se neomezovaly na kruté zásahy do životních osudů obětí a jejich rodin. Výrazným dílem spoluvytvářely politickou atmosféru, šířily strach ve společnosti a zúčastnily se formování základních rysů rodícího se komunistického režimu.<sup>32</sup> Po únorovém převratu se vývoj v zemi nijak výrazně nelišil od dění v celém východním bloku. Tempo sociálních a hospodářských přeměn se radikálně zrychlilo. Režim navenek předstíral určitou formu demokratického vládnutí i kontinuity s předchozím politickým modelem<sup>33</sup> Nástup Klementa Gottwalda do prezidentské funkce v červnu 1948 završil komunistické přebírání moci v Československu.

Vývoj dopravního letectva byl ve znamení přechodu k plnění specifických vojenských úkolů i mimořádných událostí.<sup>34</sup> Pokračoval zahájený výcvik výsadkových jednotek. Vysazování se cvičilo na letounech D-47 z výšky 300 metrů a výsadkáři používali pouze jeden padák s vrchlíkem kruhového tvaru.

---

<sup>30</sup> Začaly vznikat bezprostředně po výzvě k jejich založení, která byla součástí projevu Klementa Gottwalda na tzv. táboru lidu, který se konal 21.2.1948 na Staroměstském náměstí. Jednalo se o mocenskopolitické orgány zakládané v obcích, závodech a dalších institucích, zcela podřízené komunistům. Měly za úkol provést očistu veřejného života od odpůrců komunistické strany. Totalita.cz, URL:<http://www.totalita.cz/vysvetlivky/akcni.php>

<sup>31</sup> RICEOVÁ, Condoleeza. *Nejisté spojenectví - Sovětský svaz a československá armáda 1948 – 1983*, XYZ, PRAHA, 2005, str. 61,62

<sup>32</sup> KAPLAN, Karel. *Alexej Čepička Dobová dramata komunistické moci*, Barrister&Principal, BRNO, 2011, str. 51

<sup>33</sup> Zachování prezidentského úřadu, Národního shromáždění, Národní fronty, nekomunistických strana

<sup>34</sup> V létě roku 1948 byl proveden únos letadla D-47 jeho osádkou. Letadlo přistálo na letišti CROYDON ve Velké Británii. Samotné letadlo bylo po několika měsících vráceno zpět. MOUDRÝ, Miroslav. *1. Letecký dopravní pluk*, Svět křidel, 2005, s. 38.

Prvním veřejným vystoupením bylo vysazení výsadkářů na Strahově v roce 1948 v rámci programu všesokolského sletu. Na vojenském cvičení to pak bylo v roce 1949 v prostoru západních Čech. Samostatnou kapitolu ldp tvoří kluzákové letectvo. Ve výzbroji se poprvé objevily dopravní kluzáky HADRIAN v roce 1947. Později to byly modernější typy sovětské výroby CYBIN C-25 a větší typ IAK-14. To bylo již v době, kdy kluzáková letka, jako součást výsadkového vojska byla začleněna do sestavy útvaru dne 1. 7. 1951. Kluzáky byly tažené letouny DC-3 a IL-12.<sup>35</sup>

### 3.1.2 Historický kontext v 50. a 60. letech

Začátkem 50. let došlo k radikálním změnám nejen v kádrovém obsazení,<sup>36</sup> ale také ve výzbroji dlp. V armádě probíhaly už od března 1948 rozsáhlé politické čistky a na vedoucí místa včetně ministerstva nastoupili komunisté nebo ti, kteří se do KSČ přihlásili. Personální výměny se zpočátku omezily na několik funkcionářů. K nejdůležitějším patřila místa náčelníka generálního štábu a náměstků ministra. Dne 25. dubna 1950 byl Klementem Gottwaldem jmenován do funkce ministra resortu obrany Alexej Čepička. Podnětem se stalo sdělení, kterým Moskva fakticky vyslovila nedůvěru k dosavadnímu ministrovi Ludvíku Svobodovi a poukazovala na nízkou odbornou úroveň a nedobré politické poměry v československé armádě. Případné další vlivy, tlaky, doporučení např. sovětských činitelů dnes nelze přesně určit. Jedním z důvodů, nepochybně zvláště důležitým bylo, že armáda se nacházela v nedobrému stavu, jak signalizovali z Moskvy, a potřebovala rázného muže. Gottwald nepochyboval, že Čepička takovým mužem byl. Zároveň si uvědomoval, že se bude zvyšovat důležitost armády a narůstat tajnosti, které budou s její výstavbou spojeny. Do čela ministerstva obrany a armády Čepička nastoupil v době prudce se zostřující studené války.

Sovětský svaz a jeho mocenský blok očekávaly válečné střetnutí a připravovaly se na něj. Za takové situace rychle stoupal význam a mocenská pozice armády. V druhé polovině roku 1950 přicházeli na žádost československé vlády na ministerstvo obrany a do armády sovětští poradci.

---

<sup>35</sup> Rychlý vývoj zbraní a letectva však znamenal zásah do taktiky využívání kluzáků a v roce 1956 došlo ke zrušení kluzákové letky. Piloti kluzáků se po přeškolení na vrtulníky Mi-4 stali základem vrtulníkového letectva.

<sup>36</sup> Nuceným odchodem západních letců v roce 1950 se dostal dopravní pluk do kritické personální situace. MOUDRÝ, Miroslav. *1. Letecký dopravní pluk*, Svět křidel, 2005

Během krátké doby bylo v armádě kolem 280 sovětských důstojníků s dlouhodobou působností.<sup>37</sup> Po osmi měsících výstavby nové armády, došlo k události, která znatelně ovlivnila její koncepci a umožnila vytvořit z armády mocný útvar, samostatný nedotknutelný kolos, na jedné straně izolovaný a nekontrolovatelný zvenčí, na druhé straně se zásadním vlivem na všechny oblasti života společnosti. Kolos provádějící postupnou militarizaci života celé společnosti. V lednu 1951 totiž uskutečnilo sovětské vedení poradu se stručně vyjádřeným programem na téma situace v armádě. Pozvání obdrželi představitelé států sovětského bloku.<sup>38</sup> Všechna svědectví se shodují v tom, že sovětské vedení na poradě vyhlásilo koncepci rychlé výstavby velké armády v každém státě sovětského bloku a to během tří až čtyř let.<sup>39</sup>

Ve stejném roce vedení ministerstva obrany zostřílo měřítko pro třídní a politickou prověrku branců pro příští rok. Z politicky spolehlivých doporučovaly komise účastníky školení na důstojníky. Neproověřené odsuzovali ke službě beze zbraně a také do pomocných technických praporů.<sup>40</sup> Také pokračovaly čistky v důstojnickém sboru. Na místa „nespolehlivých“ nastupovali buď komunističtí funkcionáři, nebo nedávní absolventi vojenských škol. Z pohledu příslušníků 1. ldp bylo údobí počátku 50. let vnímáno rozporuplně a jen tvrdé represe i vztah k profesi tlumili jejich projevy nespokojenosti. Nepříjemnou kapitolou leteckého života, té doby popisuje ve svém vyprávění palubní technik 1. dlp mjr. Ján Slivka.

*V roce 1950 až 1951 přišly do armády takzvané dělnické kádry. V Liptovském Mikuláši v Leteckém technickém učilišti dostali rychlokvašku<sup>41</sup> a hurá k útvarům, kde začali svádět boj o místa. Podle platu, který měli v civilu, měli přidělené hodnosti a funkce. Zkušeným leteckým mechanikům s praxí nebyly obnoveny závazky a tyto náboráře dosadili na funkce techniků rojů. Odborníky vystřídaly embrya!<sup>42</sup>*

---

<sup>37</sup> KAPLAN, Karel. *Alexej Čepička Dobová dramata komunistické moci*, Barrister&Principal, BRNO, 2011, str. 66 - 69.

<sup>38</sup> Za Československo se účastnili R. Slánský a A. Čepička. Tamtéž. str. 81.

<sup>39</sup> Tamtéž. Str. 80, 81

<sup>40</sup> Zařazení do PTP, kde délku pobytu svévolně určoval ministr, představovalo svéráznou formu diskriminace, perzekuce a represe. Byli násilně nasazeni na fyzickou nekvalifikovanou práci, na stavbu vojenských zařízení, silnic, do dolů a na jiné obdobné úseky. První prapory PTP zahájily svoji činnost 1. září 1950 a postupně zanikly v roce 1954. KAPLAN, Karel. *Alexej Čepička Dobová dramata komunistické moci.*, str. 79, 80.

<sup>41</sup> Zrychlený výcvik. Tamtéž, str. 178.

<sup>42</sup> Armáda se těchto náborářů, kteří obsadili funkce od technika roje po inženýra letectva, zbavila až jejich přirozeným odchodem do důchodu. Tamtéž, str. 179.

Další z příslušníků 1. dlp, palubní radiotelegrafista Miloš M. Kutna dobu popisuje ze svého pohledu následovně.

*Bohužel, psal se teď už rok 1952 a politika nás nenechala dlouho jenom tak na pokoji. Také vztahy mezi lidmi se měnily. Původně tam bylo dost kamarádství, ale teď tam pronikaly různé partajnické preference. Řvoucí minorita v ČSR se ukázala u nás v únoru 1948. Vlastně by se to mohlo porovnat s dnešními rasovými problémy ve Spojených státech. Tady (v USA) je 12 procent černošského, pardon africko-amerického obyvatelstva. Na případu O.J. Simpsona můžeme vidět, jak vypadá řvoucí minorita v praxi. Kolik procent bylo tenkrát v Československu, nebo zkráceně řečeno u 1. dlp přesvědčených komunistů? Naše generace se na to pouze mohla dívat.*

*Jednoho dne se u nás také objevil sovětský poradce, jakýsi "podpolkovnik - transportnyj pilot prvního třídy" jak o sobě říkal. Snad to nebyl špatný člověk. Milan se s ním, jako dobrý ruštinář, trochu víc seznámil, a podle něj nebyl rozhodně nijak oddaný Stalinovi a jemu podobným. U pluku se také náhle objevil důstojník kontrarozvědky. Jmenoval se Chramosta. Potřeboval provozovat nějakou činnost a tak si začal budovat síť fízlů. Politika se vyvíjela.<sup>43</sup>*

V druhé polovině roku 1953 došlo ke zmírnění mezinárodního napětí a sovětská zahraniční politika prodělávala první změny. Následující tři roky tato tendence pokračovala. Tato skutečnost zasáhla zejména armádní koncepci její rychlé výstavby. Neméně závažné důsledky měla změna sovětské vojenské doktríny, která se rodila ve stejné době a začala se orientovat na operace za použití zbraní hromadného ničení (atomových pum). Byl započat vývoj a zavádění nových moderních zbraní. Pro Československo to znamenalo modernizaci výzbroje, a to v době, kdy se dokončovalo přezbrojení tzv. klasickými zbraněmi. Mnohé z nich už byly technicky zastaralé, nebo se původně plánovaný počet modernizací stal nadměrným. Zvlášť závažné bylo, že domácí kapacity postavené pro zbrojní výrobu, se zaměřovaly na výrobu klasických zbraní. Jejich význam a zájem vlastní armády i možnosti vývozu značně poklesly. Hrozila převaha dovozu, moderních, nákladných zbraní, jejichž jediným výrobcem a dodavatelem byl Sovětský svaz.

---

<sup>43</sup> MOUDRÝ Miroslav, *I. Letecký dopravní pluk*, Svět křidel, Rok 2005, s. 24, Miloš M. Kunta, palubní RTG u 1. DLP.

Československému zbrojnímu průmyslu nastaly obtíže při hledání možností uplatnění vybudovaného, nebo budovaného zbrojního průmyslu, při zajišťování výrobního programu, zakázek a vývozu.<sup>44</sup>

V oblasti výzbroje 1. ldp proběhla řada změn. K pluku byly přiděleny první vrtulníky. Letecký park byl postupně doplněn letouny sovětské výroby Li-2 a IL-12. V pozdějších letech to byl typ IL-14<sup>45</sup>, který se stal na dlouhá léta jediným a nosným typem dopravního letectva. Kromě běžných úkolů prováděl útvar i výcvik osádek ČSA. Již v roce 1951 bylo k ČSA převeleno 30 příslušníků létajícího personálu a tento trend pokračoval i později. V těchto letech útvar v průměru ročně nalétal kolem 5000 hodin, přepravil 20000 osob a přibližně 350 tun materiálu. Vysadil kolem 15000 výsadkářů a 1000 zásobníků. Díky nalétanému množství hodin za všech možných povětrnostních podmínek a na velmi špatně navigačně zabezpečených tratích, získaly osádky značné zkušenosti. Pluk se tak postupně stával nejlépe vycvičeným v celém letectvu, hlavně v létání za ztížených povětrnostních podmínek<sup>46</sup>. Pokračoval i výcvik kluzákové letky, která byla jako součást výsadkového vojska začleněna do sestavy útvaru dne 1. 7. 1951. O nešťastnou událost při provádění výcviku nebyla nouze a jeden takový případ popisuje ve svém vyprávění kolega instruktora nákladních kluzáků pplk. Stanislav Trubák:

*Mjr. František Trojka vzlétl 15. dubna 1953 jako instruktor kluzáku NK-25 se žáky Dohnalem a Havlíkem. Odstartovali ve vleku na stometrovém laně za letounem Li-2 ze Kbel ve směru na Prahu. Ve výši 60 metrů se však vypnulo vlečné lano u dopravního letounu. Lano bylo na obou koncích opatřeno padáčkem pro bezpečný dopad. Oba tyto padáčky byly zasunuty v trubících. Tím, že se lano vypnulo u dopravního letounu, sneslo se okamžitě za kluzák a prověsilo se. Padák se v trubici vzpříčil a tím František nemohl vypnout lano ze závěsu v kluzáku. Nastala překerní situace, velice nebezpečná. Prověšené lano táhli po střechách domů a František musel vyhledat místo pro nouzové přistání. Jediným vhodným místem byla šikmá stráž nad libeňským nádražím, kde viděli pouze stoh slámy.*

---

<sup>44</sup> KAPLAN, Karel. *Alexej Čepička Dobová dramata komunistické moci.*, str. 148.

<sup>45</sup> Iljušin Il-14 byl nástupcem letounu Il-12, jednalo se v podstatě o jeho výraznou modernizaci. První prototyp vzlétl 20. září 1950 a za deset let výroby došlo na několik verzí a obměn. Jednalo se jak o letoun civilní, tak vojenský. Licenčně byl vyráběn v NDR i v Československu, kde bylo vyrobeno 203 kusů.

<sup>46</sup> MOUDRÝ, Miroslav. *I. LETECKÝ DOPRAVNÍ PLUK*, Svět křidel, 2005, str. 20.

*Výška se stále zmenšovala, rychlost klesala a navíc hrozilo nebezpečí, že každým okamžikem bude kluzák stržen k zemi lanem, které vlekli za sebou po střechách, kde se mohlo zachytit. Podařilo se proletět mezi dvěma komíny továrny a provést ostrou zatačku několik metrů nad zemí a nad větracími komíny na střechách továrních budov. Na poslední chvíli František spatřil překážku, se kterou nepočítal. Byly to silné dráty elektrického vedení. Bylo jasné, že i když dráty přeletí, musí každým okamžikem zachytit o ně vlečným lanem, dráty přetřhnout a bude následovat obrovský zkrat. Nad dráty kluzák přeletěl v pěti metrech a František očekával silné trhnutí, jakmile se lano otočí kolem drátů. Trhnutí se však žádné nedostavilo a tak pilot František měkce dosedl vedle stohu slámy. Po vystoupení z letounu se šli všichni podívat, kde mají lano. Padáček od lana se třepotal na střeše větracího komínu, od kterého se lano vymrštilo (lano bylo silonové, pro NK-14 ocelové), přeskočilo dráty a dopadlo na zem. Všichni svatí stáli při Františkovi, jak by řekl vedoucí Marx-leninské přípravy.<sup>47</sup>*

Kromě pravidelného výcviku bylo nutné plnit i řadu přepravních úkolů ve prospěch národního hospodářství. Jednalo se o lety na maximální dolet s plně naloženými letouny a někdy za velmi složitých povětrnostních podmínek. Létalo se téměř do všech států Evropy. Zajišťovala se přeprava vládních činitelů, zahraničních delegací, diplomatů, diplomatické pošty, materiálu a zásob pro naše velvyslanectví. Ve prospěch národního hospodářství se v nákladních letounech převážely rovněž borůvky, jahody, rajčata, prádlo, šaty, včetně převozu klokanů do pražské zoologické zahrady.<sup>48</sup> Jeden z „delegačních“ vojenských letů popisuje ve svém vyprávění mjr. Ján Slivka:

*Asi jsem pilotovi Tomanovi padl do oka, neboť přišel za mnou a povídal: „Zítřka letím s delegací pilotů na tři dny do Polska a chtěl bych, abys letěl se mnou“. Samozřejmě jsem souhlasil. Delegaci vedl plukovník Josef Vosáhlo, tehdy velitel žatecké divize. Na druhý den přišli rovnou z nějaké konference a letěli jsme do Krakova. Po přistání v Krakově nás provedli po městě, ukázali nám starou část města, hrad Wawel a na letišti připravili bohaté pohoštění. Poté jsme pokračovali v letu do Wroclavi. Tam nás přivítala dokonce hudba a v jejich armádním domě nás zase čekala velká hostina. Druhý den jsme létali po letištích umístěných na jihu Polska. Naši piloti se seznamovali s letištním prostorem, podmínkami létání, technickým zabezpečením letišť a podobně.*

---

<sup>47</sup> TRUBÁK, Ladislav. pplk soukromý archiv

<sup>48</sup> JERGUŠ, Ladislav. mjr. soukromý archiv

*Poláci perfektně připravili prohlídky na všech letištích, kde jsme přistáli. Třetí den ráno nás odvezli na obhlídku města Wroclavi. Bylo to jedno velké rumoviště a pod troskami pochovaní lidé, kterým se nepodařilo utéct do bezpečí. Viděli jsme „precizní práci“ fašistické mašinérie. Bezcitnost fašistů nás silně deprimovala. Po návratu z Wroclavi byl slavnostní oběd s přípitkem. My, jako osádka jsme alkoholu (Vodka Vyborova), vypili jen jednu skleničku, aby se hostitelé neurazili. Při zpátečním letu domů jsme se dostali do turbulence, kterou někteří cestující "nezvládli". Technici pak Dakotu čistili několik dní. Bylo to v roce 1952.*

Své začátky u 1. ldp a lety ve prospěch národního hospodářství zmiňuje ve svých vzpomínkách i palubní radiotelegrafista Miloš M. Kunta.

*Po vyřazení ze školy nás přidělili k „dopravce“ ve Kbelích. Tím přidělením jsme byli nadšeni, „dopravka“ byla přece něco. Po příchodu nás zařadili<sup>49</sup> do půlročního kurzu a po jeho úspěšném absolvování nás prohlásili za schopné samostatně létat. Dopravní lety jsme dělali převážně na Dakotách.*

*Kromě vojenských letů tam byly i lety civilní, v zastoupení ČSA. Náš dopravní pluk udržoval „pravidelnou“ každotýdenní linku na Slovensko. Ve středu tam, ve čtvrtek zpátky. Léтали jsme i do zahraničí, tj. do lido-demo, a dokonce nás někdy brali i na tak zvané „lety jedlé“ tj. lety ČSA, lety s různými delegacemi, s rekreanty do Varny, na dopravu jahod z Plovdivu...<sup>50</sup>*

Československý komunistický režim se po Gottwaldově smrti měnil jen pozvolna. Formálně zavedené "kolektivní vedení", reprezentované hlavně prezidentem Antonínem Zápotockým a Antonínem Novotným v nově vytvořené funkci prvního tajemníka KSČ, bylo k určitému zmírnění bezohledného vládnutí donuceno vnějšími okolnostmi. Tento požadavek zazněl už při rozhovorech se sovětskými vůdci v červenci 1953 a jeho potřebu zdůraznil i poměrně silný výbuch dělnické nespokojenosti při provádění měnové reformy v červnu 1953.

Reforma, vyhlášená navzdory předchozím prezidentovým ujištěním, že v žádném případě nehrozí, cíleně znehodnocovala stále rostoucí úspory obyvatelstva -

---

<sup>49</sup> Frýbort, Grégr, Halaxa, Hůževka, Kunta, Petrů, Štork a Tomčík

<sup>50</sup> MOUDRÝ, Miroslav. *I. LETECKÝ DOPRAVNÍ PLUK*, Svět křídla, 2005, str. 22, 23



důsledek nedostatečného zásobování. Pod falešnou záminkou, že jde o zásah proti "třídnímu nepříteli" a bývalým boháčům, se stát na svých občanech obohatilo 14 miliard korun, což byl zisk z nevýhodně nastaveného výměnného kursu. V den provádění výměny peněz však propukly na více než 130 místech, od továren po celá města, občanské nepokoje. Nejsilnější demonstrace z 1. června 1953 v Plzni dokonce vedla ke krátkodobému ovládnutí města protestujícími, proti kterým bylo odpoledne nasazeno vojsko a Lidové milice.<sup>51</sup> Události u 1. ldp popisuje ve svém vyprávění palubní radiotelegrafista Miloš M. Kunta následovně.<sup>52</sup>

*Přicházely další věci, mimo jiné - velká měnová reforma. V květnu prohlásil tehdejší ministr financí, že naše měna je pevná jako nikdy předtím. Krátce nato - bylo to před 1. červnem 1953, nám zastupující velitel pluku Jaromír Novák oznámil, že celý pluk byl uveden do pohotovosti. Spočívala v tom, že nám zrušili veškerá běžná zaměstnání, museli jsme být u letek a študovat mapy v rámci "předběžné" přípravy na neznámé lety. Vždycky večer jsme mohli jít domů, ale nesměli se vzdalovat ze svých bytů. Pak náhle v sobotu nám vyhlásili poplach a nařídili jít na oběd v 10 hodin dopoledne. Po obědě rychle k letkám a pak nástup na předletovou přípravu. Ta se konala už na letištní ploše. Tam přečetl posádky a dali povel k letadlům. Problém byl pouze v tom, že jsme do nich nesměli. Uvnitř našeho letadla byl jen náš mechanik a pak jakýsi neznámý major. Říkal, že je "palubní průvodčí", neřekl však, koho bude provádět. Pochopili jsme, že je to fízl. V té době jsme už viděli kolonu přijíždějících osobních aut, z nich vystupující nějaké civilisty. Krátce nato jednu jejich skupinu nám náš "palubní průvodčí" přivedl do letadla a pokynul nám, že můžeme nastoupit i my. Nějak v té době jsme se dozvěděli, že my poletíme do Košic. Pořád jsme nevěděli co se děje. Měli jsme pořadové číslo letu (což bylo tehdy číslo letového plánu). Když jsem se s ním přihlásil u letištní kontroly, tak nám dali povolení k pojiždění na dráhu a posléze ke startu. Byli jsme první z celého pluku.*

*Po startu nám dala vojenská letová kontrola příkaz se přeladit na civilní letovou kontrolu, což bylo také novum. "Praha Věž" nás dirigovala po jejich civilní letové cestě na Benešov a pak dál do Košic.*

---

<sup>51</sup> CUHRA, Jaroslav. ELINGER, Jiří. GJURIČOVÁ, Adéla. SMETANA, Vít. *České země v evropských dějinách*, Díl čtvrtý, PASEKA, Praha Litomyšl, 2006, s. 213

<sup>52</sup> MOUDRÝ, Miroslav. *1. Letecký dopravní pluk*, Svět křidel, 2005, str. 26,27

*Do Košic jsme přiletěli někdy okolo druhé hodiny odpoledne. Letiště tam bylo obsazeno vojskem, podobně jako Kbely. Za námi letěla ještě jedna mašina, v té byl Jaromír Novák a Milan Frýbort. Na naše cestující tam čekala vojenská eskorta, ta je nacpala do autobusů, načež všichni odjeli, včetně vojenských stráží. Pořád jsme neměli potuchy o co vlastně jde. Když jsme osaměli, tak jsme se s Milanem dohodli, že si prostě podáme letový plán k návratu do Prahy. Což jsme také udělali. To bylo více méně v naší kompetenci. K našemu překvapení oba plány byly ihned povoleny a tak jsme před čtvrtou hodinou odpolední odstartovali směrem na Prahu. Toho dne bylo všude na území celé ČSR létání zakázáno, mimo dopravky, ovšem. V té době mě něco napadlo. Naladil jsem Československý rozhlas a pustil ho posádce do sluchátek. Já jsem moc poslouchat nemohl, musel jsem udržovat spojení, ale z nadávek posádky jsem pochopil, co se děje, a kdo byli naši cestující. Byli to finanční referenti z národních výborů, kteří po nějakou dobu připravovali tenhle měnový podvod na Dobříšském zámku. Náš palubní mechanik měl ještě včera hotové peníze na zakoupení motorky.*

*Dnes už ne. Tak to bylo v sobotu, všechny kšefty už byly zavřené, všude museli dělat inventuru. Shodou okolností jsem pak jel s jedním z mých komunisticky se tvářících kolegů z letiště tramvají do města. Už jsem zapomněl, kdo to byl. Ptal se mě, co tomu říkám. Já na to, že si velké iluze o našem hospodářství nedělám. On na to, neboj se, nám musejí vždycky zaplatit, vždyť jim to držíme!*

V prosinci roku 1953 byl výnosem MNO<sup>53</sup> název útvaru letecký dopravní pluk změněn na dopravně výsadkový letecký pluk (dvlp). Ze stavu pluku byl v průběhu roku 1956 vyčleněn dopravní letecký oddíl MNO, který nadále působil na letišti Kbely. V roce 1958 uskutečnily osádky dopravního pluku přepravu 21 letounů typu IL-14 do Indonésie. Své osobní prožitky popisuje palubní technik 1. dvlp mjr. Ján Slivka následovně.

*Podílel jsem se na výcviku technického personálu na ostrově Jáva v Indonésii, v městech Jogjakarta a Baudung. Školení 38 příslušníků trvalo téměř 3 měsíce. Měl jsem tlumočnicka npor. Stanislava Budína - specialistu na radiolokátory z letiště Bechyně. Dva dny po mém odchodu, při koupání v Jávském moři zahynul, stal se obětí žraloka. Přinutili ho, aby zůstal a dělal tlumočnicka dvěma technikům na MIG-15.*

---

<sup>53</sup> Alexej Čepička - ministr národní obrany (25. 4. 1950 - 12. 12. 1954), zdroj: <http://www.vlada.cz>

*V Indonésii jsem se potkával i s našimi osádkami, které přelétávaly IL-14. Dodávané letouny z SSSR i od nás měly jiné vybavení (systémy), jako "moje" D-II 06. Nejednou mi vystoupil pot na čele, když se indonéští technici ptali: "Mistr Slivka, jak to funguje?" Jednou mne zavedli do hangáru, kde bylo uložené zařízení na vyhřívání a odmrazování IL-14, že co s tím? A dodali jsme jim toho bohatě!! (do Indonésie ?) Oproti tomu třeba nebyl dodán hydraulický agregát, který byl nutný pro zkoušky vysunutí a zasunutí podvozku, klapek atd.. Nařízená zkouška byla show. Éro na kozách a nožičky jsme "hoj dali" ručně. Přátelé, "sám voják v poli", ale zvládl jsem to!<sup>54</sup>*

Jednání o dalších dodávkách výzbroje však od roku 1962 narážela na indonéskou platební neschopnost. Indonésie však posléze na základě dohody z října 1964 získala československé letouny L-29, které chtělo místní velení využívat nejen při výcviku, ale i při protipovstaleckých operacích.<sup>55</sup> Mezi další významné akce, které dokreslují rozmanitost úkolů a činnosti příslušníků 1. dvlp patřila elektrifikaci Slezského domu ve Vysokých Tatrách:

*...úkolů, jsem se zúčastnil na vrtulníku Mi-4. Byla to akce, kterou organizovala firma Romo Fulnek. Jednalo se o elektrifikaci Slezského domu ve Vysokých Tatrách a zásobování tamních horských chat před zimní sezónou. Seděli jsme se třemi vrtulníky ve Smokovci na hřišti a převáželi materiál dle požadavků. Ubytování jsme byli královsky v Grand hotelu a užívali si poskytnutého neomezeného účtu, ale to jenom do doby, než přijel ředitel firmy Romo se svým účetním a řekl nám, že takto bychom firmu zruinovali. Stanovili nám pak kromě ubytování a stravy denní diety na 60 korun.*

*Práce s vrtulníky v horských podmínkách s plnou zátěží byla velmi složitá, protože jsme před tím v horách nikdy nelétali a na tak řídký vzduch jsme nebyli zvyklí. Nakonec jsme si však našli bezpečný systém přistávání a přes značnou náročnost jsme všechny úkoly splnili bez závad.<sup>56</sup>*

---

<sup>54</sup> MOUDRÝ, Miroslav. *I. Letecký dopravní pluk*, Svět křídel, 2005, str. 34

<sup>55</sup> Spojené státy Indonésie Československo jako nezávislý stát uznalo v únoru 1950. Vzájemné vztahy zůstávaly ale až do roku 1955 jen velmi omezené. V dubnu 1956 byl otevřen indonéský zastupitelský úřad v Praze a v září téhož roku Československo navštívil prezident Sukarno. V lednu 1958, kdy Djakartu navštívil premiér Viliam Široký, projevila Indonésie v souvislosti s válkou se separatisty z Vnějších ostrovů zájem o československé zbraňové dodávky, které částečně sloužily i jako zástěrka pro export sovětského vojenského materiálu. Současně Československo začalo zajišťovat výcvik většího počtu indonéských pilotů. Rozvíjel se však československý civilní export.

<sup>56</sup> TROJKA, František. *Cesta do oblak, osobní vzpomínky sepsané v dubnu 2012*, str. 106, 107.

Další z podobných akcí byla například přeprava zařízení a exponátů na výstavu českého skla v Moskvě v roce 1959. V srpnu roku 1959 byl dopravně výsadkový letecký pluk z letiště Praha-Gbely přemístěn na letiště Prostějov a po krátké době se pluk v roce 1960 přestěhoval do Ostravy - Mošnova.

### 3.1.3 Činnost dopravního pluku na letišti Ostrava – Mošnov

Od druhé poloviny 50. let se šířily útvarem v různých časových intervalech „zaručené“ zprávy o stěhování pluku z Prahy. Ve stejné době se začala psát novodobá historie<sup>57</sup> letiště Ostrava – Mošnov, kde byla již zahájena výstavba nové betonové dráhy a technického zázemí, které mělo sloužit po vybudování potřebám armády i ČSA.<sup>58</sup> Zpráva v roce 1960 o přesunu 1. DVLP na nově vybudované letiště Ostrava – Mošnov vyvolala u příslušníků pluku rozporuplné pocity a zmatek. Nemalá část očekávala, že po krátké anabázi v roce 1959 na letišti Prostějov se celý útvar vrátí zpět na základnu Praha – Gbely.

*Pluk čekal na další přesun na nové letiště do Mošnova u Ostravy a nebyl v nejlepší situaci. Příslušníci pluku po prvním přesunu z Gbel do Prostějova nebyli právě nejpříznivěji naladěni, protože Praha byla přece jen Praha a jakýsi Mošnov byl téměř všem naprosto neznámý a cizí.*<sup>59</sup>

Na samotném letišti a ve městě Příbor, které tvořilo hlavní mimoslužební zázemí příslušníků pluku, byl v rámci letectva dislokován od roku 1959 proudový stíhací letecký pluk se zabezpečovacími útvary a po příchodu „dopravky“ s daleko větším počtem vojáků z povolání, bylo nutné vzniklou situaci začít bezodkladně řešit. Tento stav popsal ve svých vzpomínkách tehdejší velitel pluku pplk. Ing. Jiří Penker.

*Kromě svého přecvičení jsem se musel po převzetí funkce zabývat i skutečně*

---

<sup>57</sup> Historie letiště Ostrava - Mošnov se datuje prvním desetiletím minulého století. V tehdejší obci Harty žili bratři Žurovcové, regionální letečtí průkopníci, kteří své práce a pokusy prováděli na travnatých plochách budoucího letiště v letech 1909 - 1914. Dalšímu rozvoji zabránila 1. světová válka. Místo, kde se nyní letiště nachází, bylo poprvé k regulárnímu leteckému provozu použito německou Luftwaffe k útoku na Polsko. V průběhu války však bylo letiště opuštěno a letadla se zde vrátila až po šesti letech v prvních měsících roku 1945, kdy tento prostor měl sloužit letectvu ustupujících německých vojsk. Němci letiště před postupující Rudou armádou rozorali, ale přesto zde již 10. května přistává 1. československá letecká divize, která soustředila na letištní ploše velký počet letadel různých typů. Po skončení války však letadla odlétla na nová letiště a letištní plocha se vrátila opět k zemědělskému využití

<sup>58</sup> Výstavbě letiště předcházela v roce 1956 likvidace obce HARTY, která měla 38 katastrálních čísel a byla založena v roce 1780. Časopis Poodří, *HARTY 1780 – 1956*, brožura, volně dostupná v knihovně Státního okresního archivu Nový Jičín

<sup>59</sup> Vzpomínky bývalého velitele pluku (1961 – 1965) pplk. Ing. Jiřího Penkera (MOUDRÝ, 2005, str. 45)

*naléhavými povinnostmi. Především sídliště v Příboře pro vojáky z povolání neoplývalo právě komfortem. Bylo těsně po dokončení výstavby.*

*Topení bylo v bytovkách lokální, každý se staral, pokud obdržel byt, aby si obstaral nejnütnější, včetně zásobování základními potravinami. To vázlo téměř neuvěřitelně. Dosavadní poklidné městečko bylo náhle novými obyvateli doslova zahlceno.<sup>60</sup>*

*Pokud se týkalo i dalšího života ve městě Příbor,<sup>61</sup> hned z počátku bylo zjištěno, že tam existuje plavecký přírodní bazén, byl ale nevalně obhospodařovaný. Postarali jsme se o bezprostřední pomoc při jeho udržování v provozu. Pomohl velitel 11. letištního praporu mjr. Dvořák se svými lidmi, kteří uměli bazén vyčistit a udržovat v něm dobrou kvalitu vody. Po navázání patronátu s VŽKG Vítkovice, bylo opatřeno nutné potrubí pro přívod a odtok vody do řeky Lubiny a život na koupališti jen kvetl. Když nastalo období zesílených pohotovostí pluku a zabezpečovacích útvaru, umožnili jsme možnost rekreace u vody všem tak, že v prostoru koupaliště byla instalována radiostanice se spojením na stálé VS (velitelské stanoviště) pluku, které bylo obsazeno nepřetržitě službou na našem štábu.<sup>62</sup>*

V průběhu dalších měsíců byl navázán dobrý kontakt s dalším patronátním závodem, Tatra Příbor. Na základě dohody bylo možné využívat příslušníky pluku kulturní středisko s pěkným divadelním sálem. Postupně jsou díky kontaktům velení získávány pro Příbor ukázky našich předních sportovců, například gymnastů. Ti jsou s povolením letectva přepraveni do místní posádky letecky. Přeborníci v tabletenisu ze Švédska předvedli exhibici ve městě a rovněž řádnou propagaci tohoto sportu v Ostravě. Následoval koncert orchestru Gustava Bromy, rovněž přepraveného letecky z Brna. Spolupracovalo se s herci ostravské činohry a operety, konkrétně Josefem Kobrem a Viktorínem.

*Společně se stíhacím plukem se pořádaly letecké plesy. Jako „dopravka“ jsme měli možnost využívat i sál restaurace Mexiko u řeky Lubiny, kde pracovala jako vedoucí žena*

---

<sup>60</sup> Vzpomínky bývalého velitele pluku (1961 – 1965) pplk. Ing. Jiřího Penkera (MOUDRÝ, 2005, str. 47)

<sup>61</sup> Město **Příbor** je jedním z nejstarších měst severovýchodní Moravy a bylo založeno Frankem z Hückeswagenu v roce 1251. Rozkládá se na obou březích řeky Lubiny. Je lemováno ze tří stran krásnou scénérií předhůří Beskyd s vyhlídkou na Štramberskou trubu, Hukvaldy a staroslavný Radhošť. Významnou kapitolou historie města je školství, které je spojeno s příchodem piaristů do Příbora. Velkým přínosem v této oblasti bylo zřízení piaristického gymnázia v roce 1694. Založením učitelského ústavu v roce 1875 se město stalo centrem vzdělanosti severovýchodní Moravy. Narodil se zde historik, zakladatel moravského místopisu Řehoř Wolný, filozof a národní buditel Bonifác Buzek, zakladatel psychoanalýzy, čestný občan města Příbora Dr. Sigmund Freud, akademický sochař František Juraň, spisovatel Josef Kresta a další. Počet obyvatel v roce 1960 - 8 235.

<sup>62</sup> MOUDRÝ, Miroslav. *I. Letecký dopravní pluk*, Svět křídel, 2005, str. 48

našeho propagandisty pluku.<sup>63</sup>

Život na samotném letišti probíhal v nelehkých podmínkách. Četnost pohotovostí narůstala a lhůty k provedení vzletu se zkracovaly, z několika hodin až k jedné hodině do startu jednotlivých letounů po vyzvání. Popis začátků působnosti leteckého pluku na letišti popisuje ve svém vyprávění jeden z techniků letového provozu.

*„Začátky na Mošnově byli podobné frontovým podmínkám. Pro piloty byly dřevěné baráky po stavbařích, pro techniky plátěné stany. Chodilo se v gumácích, protože všude mimo stojánku bylo mokro. Umývání ve strouze u stojánky. Teprve v roce 1962 jsme si vlastnoručně postavili cihlový baráček se studenou vodou a kamny. Nářadí a díly zůstávaly dále ve stanech, později v plechových boudách. Snad tyto podmínky ale smývaly funkční i hodnostní rozdíly. Major měl stejně špinavé montérky jako voják a tahal při přípravě letounů stejně zaolejované plachty.“<sup>64</sup>*

Po přestěhování pluku na letiště Ostrava Mošnov se intenzivně na štábu a inženýrské skupině řešila taktéž otázka sloučení technického oddělení provozu (TOP), které zůstalo umístěno na letišti v Přerově s mateřským letištem<sup>65</sup> Naopak zpříjemněním podmínek na letišti bylo zprovoznění letištní nádrže, kde mohly pohotovostní jednotky stejně dobře užívat doby po zaměstnání, jako ostatní rodinní příslušníci v místě bydliště. Týlaři opatřili další sprchy, postavili je kolem nádrže a zabezpečili tak odpovídající hygienu. Výhod takovéto funkční nádrže využívali i stíhači a ostatní vojsko přítomné na letišti. Výcvik a bojová příprava příslušníků 1.dvlp probíhala bez ohledu na počáteční těžkosti spojené s novým prostředím v nezměněné intenzitě. Změna naopak nastala v sovětské zahraniční politice a odrazila se ve vývoji ČSLA. Nový sovětský důraz na rozšíření socialismu do zemí třetího světa se dotknul i každodenního života části příslušníku 1.dvlp.

Sovětská teorie hlásala, že antikoloniální vlády rozvojových zemí mohou být spojenci komunistických států a že spolupráce s nimi už není prohřeškem proti „pravé“ víře. Ačkoli jde formálně o „kapitalistické“ země, je možné, respektive dokonce nezbytné

---

<sup>63</sup> MOUDRÝ, Miroslav. *1. Letecký dopravní pluk*, Svět křídel, 2005, str. 50

<sup>64</sup> JANEČKA, Jaroslav. *Interview Svět křídel*. Příbor. 2013. Rozhovor vedl Jaroslav Vašut.

<sup>65</sup> Veškerá letecká technika se musela na pravidelné revize a kontroly přelétávat. (MOUDRÝ, 2005)

jim poskytnout pro strategické dodávky velkých průmyslových podniků také československé úvěry.<sup>66</sup>

Zde může být konstatováno, že od roku 1955 až do roku 1970 bylo Československo všudypřítomnou oporou sovětských snah ve třetím světě a tato podpora nezahrnovala jen zbraně. Příslušníci ČSLA se stali nejaktivnějšími vojenskými školiteli východního bloku, byl prováděn výcvik důstojníků armád třetího světa v československých vojenských akademiích a českoslovenští vojenští experti byli posíláni do výcvikových center v Egyptě, Indonésii a dalších rozvojových zemích.<sup>67</sup>

Šedesátá léta v souvislosti s počátky dekolonizace přinášela mnoho nových zájemců o československé zbraně. Kromě tradičních zákazníků, jako byl Egypt, Sýrie, Jemen, Afghánistán a Indonésie, se začali objevovat zájemci z Afriky – Ghana, Keňa, Alžírsko, Angola, Guinejská republika, Mali a Uganda, ale i Indie. Do Indonésie putovali čtyři čs. odborníci, kteří měli zajistit plynulé přeškolení indonéských pilotů na stroje MiG-17F polské výroby.<sup>68</sup> Připojili se tak k leteckým specialistům a pilotům, kteří tam působili v letech předchozích, včetně příslušníků 1. dopravního výsadkového leteckého pluku. Tu dobu přibližuje ve své monografii pilot, toho času kpt. František Trojka.

*V červnu 1960 se začalo hovořit o našem vyslání na zahraniční misi. Napřed nebylo jasné, kam vlastně pojedeme, očkovat nás i naše rodiny začal plukovní lékař Dr. Hofman pro Indonésii. Pak se ukázalo, že to bude Afrika, konkrétně Francouzská Guinea, a tak jsme museli být částečně opět přeočkováni.*

*V tomto hektickém čase došlo v srpnu 1960 k dalšímu přesunu útvaru a to na letiště Ostrava Mošnov. Naším hlavním úkolem teď bylo v krátkém čase získat civilní diplomy pro létání. Jednalo se o přezkoušení z teoretických předmětů: meteorologie, navigace, technické přípravy a civilního leteckého provozu.*

*Nejtěžší a nejtěžší zkouškou bylo získání anglické doložky, to je především zvládnutí letecké frazeologie v angličtině. Na závěr se konala praktická zkouška v denním a nočním*

---

<sup>66</sup> ZÍDEK, Petr. *Československo a jižní a jihovýchodní Asie (1945-1989)*, 2010, č.p. RM 08/02/08

<sup>67</sup> RICEOVÁ, Condoleeza. *Nejisté spojení - Sovětský svaz a československá armáda 1948 – 1983*, XYZ, PRAHA, 2005, str. 81

<sup>68</sup> Vývoz zbraní z Československa do kapitalistické ciziny (1960–1970). Dostupné z [http://www.valka.cz/clanek\\_14221.html](http://www.valka.cz/clanek_14221.html)

*létání. Součástí toho všeho byla také zdravotní prohlídka v Ústavu leteckého zdraví v Praze. Na ministerstvu jsme se také dozvěděli, že náš odlet je stanoven na 19. září 1960.*

*15. září jsme prošli instruktáží, abychom věděli, co nás v té vzdálené zemi bude čekat. Přípravovali jsme se například na to, že budeme muset každý zaměstnat alespoň jednoho sluhu, že je tam jiný rytmus práce, na všechno je dost času a neustále musíte podávat ruku a odpovídat na to, jak se má žena, jak se mají děti, a co dům a podobně. S vědomím, že je tam hodně nebezpečných nemocí a po každém podání ruky, že by ses měla máčet v hypermanganu.*

*19. září 1960 naše osmičlenná skupina podle plánu odletěla. Při prvním setkání s Afrikou na mě největší dojem udělala lehkost s jakou zdejší ženy a dívky nosí na hlavách těžká břemena. Lidé jsou zde všeobecně slušní. Mají svou hrdost a své zvyky a na jejich prosazení jsou až přecitlivělí. Ubytování bylo v prvních týdnech komplikované, ale nakonec jsme dostali každý svůj dům. Velmi brzy jsme se ale přesvědčili o tom, že všechny sliby je nutno brát s rezervou a termíny vždy násobit alespoň pětkrát.*

*25. září jsme provedli první lety na africkém kontinentu, zalétávali jsme dva letouny a v pondělí 26. září jsme již prezidentským speciálem, který je pohodlněji upraven než běžné dopravní letouny, letěli pro prezidenta Sekou Ture do Dakaru. 9. října 1960 jsme slavnostně zahajovali leteckou dopravu. 10. října 1961 naše osádka pobyt ukončila a s rodinami odletěla do Prahy. Z letiště v Praze jsme byli autobusem převezeni do Ústavu leteckého zdravotnictví do karantény, kde jsme strávili tři dny. Pak jsme se rozjeli do svých domovů. Po týdnu, který jsme měli na vyřízení osobních záležitostí, jsme my létající museli na další uschopnění na ÚLZ a také na pohovor na Ministerstvo zahraničního obchodu, kde z nás tahali rozumy o našem pobytu v Konakry.<sup>69</sup>*

Pomoc ze strany československé lidové armády, africké Guinejské republiky pokračovala a spočívala v roce 1962 ve vycvičení 29 žáků, z nichž se měly sestavit čtyři kompletní osádky pro letouny IL-14. Celá operace stála 6,3 milionu Kčs, ale guinejská strana nejevila příliš ochoty ke splácení. Nehledě ke skutečnosti, že si čs. instruktoři stěžovali na lajdáctví, lenost a naprostou neschopnost guinejských posluchačů. Ať už v dokumentech figurují jako čs. vyjednávači vojenští přidělení, zaměstnanci MZO

---

<sup>69</sup> TROJKA, František. *CESTA DO OBLAK, osobní vzpomínky sepsané v dubnu 2012, str. 124 - 189*



či pracovníci ambasády, ve skutečnosti se jednalo o zaměstnance či spolupracovníky vojenské rozvědky (ZS/GŠ), kteří více než zpravodajské činnosti se věnovali obchodu. Paradoxně tak dělali výhradně činnost, která byla původně zamýšlená jako krytí. Komunistický stát však nutně potřeboval devizové prostředky z prodeje zbraní, jelikož tento druh zboží byl jediný konkurenceschopný v konfrontaci s výrobky vyspělých kapitalistických zemí. Při srovnatelné kvalitě nabízely čs. zbraně jednoduchou obsluhu, spolehlivost, ale hlavně nízkou cenu, na což slyšely hlavně země rozvojové. Projevení zájmu bylo však nesrovnatelně četnější než skutečný export zbraní.<sup>70</sup>

Východoevropané v rámci uskupení Varšavské smlouvy poprvé dostali konkrétní vojenské mise. Měli se soustředit na leteckou obranu a měli aktivnější podíl na společných obranných i útočných cvičeních. Kromě těchto nových misí byla zvyšována kvalifikace ozbrojených sil Paktu a poprvé v historii byla věnována značná pozornost společnému výcviku a přípravě. Nejpodstatnější ale bylo to, že byla stanovena pravidla společných vojenských manévřů a na podzim 1961 se konala první mezinárodní vojenská cvičení. Společných manévřů se účastnili sovětské vojenské jednotky a vojáci států v první linii. Manévry měly značnou publicitu a byly prohlášeny za velký úspěch. Od této chvíle se spojenecká cvičení pod hlavičkou všeobecného výcviku v rámci Varšavského paktu stala pravidelnou součástí vojenských styků mezi Sovětským svazem a východoevropskými armádami. Východoevropské armády navíc získaly nové vybavení, například byl nahrazen starý model tanku T-34 novými modely T-54 a T-55. Brzy následovaly nové protitankové střely, samopaly a stíhací bombardéry MiG 21 a Su7. Podél hranic byly umístěny první stroje SSM, schopné manipulace s nukleárními hlavicemi, ačkoliv hlavice zůstaly na území Sovětského svazu.<sup>71</sup> Bez vlivu na situaci se však satelitní režimy ocitly o rok později.

Karibská krize v říjnu 1962 byla vyvolána sovětským pokusem rozmístit jaderné rakety na Kubě. Zde od roku 1959 vládl Fidel Castro, jenž byl vůdcem revolty proti předchozímu kubánskému režimu. Pod jeho vedením se ostrov stále výrazněji orientoval na spolupráci se Sovětským svazem, což Spojené státy nesly se zřetelnou nelibostí.

---

<sup>70</sup> Vývoz zbraní z Československa do kapitalistické ciziny (1960–1970). Dostupné z [http://www.valka.cz/clanek\\_14221.html](http://www.valka.cz/clanek_14221.html)

<sup>71</sup> RICEOVÁ, Condoleeza. *Nejisté spojení - Sovětský svaz a československá armáda 1948 – 1983*, XYZ, PRAHA, 2005, str. 94

Když americká zpravodajská služba zjistila, že v těsné blízkosti USA vznikají sovětské raketové základny, reagoval prezident Kennedy vyhlášením námořní blokády. Svět se ocitl na pokraji jaderné války, neboť k ostrovu mířily sovětské lodě s dalšími raketami a jadernými hlavicemi. V okamžiku, kdy reálně hrozil střet s americkými vojenskými silami i invaze na Kubu, sovětské vedení ustoupilo. Jaderné zbraně byly z ostrova staženy, USA se za to zavázaly na Kubu nezaútočit a v tajném dodatku dohody rovněž odstranit své rakety z Turecka. Krize ovšem také ukázala, jak dalece je rozhodování sovětských satelitů o vlastní budoucnosti nesamostatné. Ačkoli skutečně hrozila jaderná válka, jedinou podstatnou informací pro čelné politiky "spojenců" z Varšavské smlouvy byl pokyn uvést vojska do pohotovosti bez podrobností o sovětských hazardních úmyslech.<sup>72</sup>

Změna koncepce sovětského velení se projevovala v roce 1963 i při každodenní činnosti příslušníků pluku. Značná pozornost byla věnována společnému výcviku a přípravě výsadkového vojska. U 1. dvlp byla ustavena samostatná letka letounů AN-2<sup>73</sup>, která měla velký význam právě při základním výcviku výsadkářů. Její činnost byla úzce spjata i s armádním družstvem parašutistů, které tvořilo základ našeho mužského reprezentačního mužstva.<sup>74</sup> Bylo zrealizováno vybavení dvou letounů IL – 14T přijímačem systému RYM<sup>75</sup>, který díky dvěma pozemním radiostanicím na našem území, dovoľoval provádět daleko přesnější shozy nákladů pro výsadkáře. Při dosavadním dohledávání shozu nebylo výjimkou, že náklad se vyhledával zejména v noci i několik hodin. Osádky letounů prováděli v průběhu roku mimořádné lety, orientační lety v malých výškách, noční výsadky, výstup nad oblaka podle přístrojů ve dne a v noci. Výsadky za ztížených povětrnostních podmínek a výsadky v roji na letištích Prostějov.<sup>76</sup>

Jednou ze zajímavostí bylo Armádní sportovní družstvo (ASD) parašutistů,<sup>77</sup> se sídlem v Prostějově. Byli to vesměs reprezentanti ČSR, zasloužilí mistři sportu.

---

<sup>72</sup> CUHRA, Jaroslav. ELINGER, Jiří. GJURIČOVÁ, Adéla. SMETANA, Vít. České země v evropských dějinách, Díl čtvrtý, PASEKA, Praha Litomyšl, 2006, s.160

<sup>73</sup> Letka byla zrušena v roce 1977

<sup>74</sup> JERGUŠ, Ladislav. mjr. soukromý archiv

<sup>75</sup> V poválečných letech technické vybavení letectva tvořilo širokou paletu nejen co do počtu typů samotných letadel, ale i různé úrovně palubního vybavení pro spojení s letištěm a mezi letouny. Radionavigační vybavení bylo v té době spíše výjimkou. Proto se přistoupilo od druhé poloviny 50. let k zavádění navigačního systému RYM.

<sup>76</sup> TROJKA, František. *Cesta do oblak, osobní vzpomínky sepsané v dubnu 2012*, str. 194.

<sup>77</sup> Dne 8. října 1972, výsadkové družstvo DUKLA Prostějov tragicky zahynulo, při účastníci na soutěži v Parašutismu, která se konala v Bulharsku. Spolu s nimi zahynul i pilot 1.dvlp pplk. Jaroslav Havránek. Autobus, který skupinu převážel, se střetl v husté mlze na přejezdu kolejí s projíždějícím rychlíkem. (M. 54)

Trénovali nejméně třikrát v týdnu seskoky v přesnosti na přistání. Jména jako Koubek a Jehlička, k nimž patřil i Zdeněk Kaplan, absolutní poválečný mistr světa v parašutismu, který později aktivně působil ve SVAZARMU. Celá skupina ve své době patřila k legendám celosvětového parašutismu. Výcvikové seskoky provádělo toto družstvo převážně z osvědčených AN – 2, zařazených u 4. letky I.dvlp. Na společný výcvik vzpomíná tehdejší velitele pluku (1961 – 1965) pplk. Ing. Jiří Penker.<sup>78</sup>

*Po přeškolení na tento typ jsem sám s těmito divochy několik výsadek prováděl a měl jsem čest je znát. Mimochodem Koubek, Jehlička a Kaplan jsou dosud držiteli výškového světového rekordu při seskoku ve skupině, který dosáhli na letounu IL-28, na letišti Mladá - Milovice. V té době, jsem figuroval v osádce jako náhradní pilot, pro případ potřeby. Pilotem byl tehdy mjr. Jaroslav Hájek. Absolvoval s nimi let nad 12 500 metrů a oni zdařile provedli skupinový seskok na první pokus, uznaný jako světový rekord. Byla by to samostatná kapitola vyprávění o tom, jak byli například na seskok vystrojeni, nabaleni jako pumpy, včetně dýchacích přístrojů. Seděli celou dobu v pumovnici našeho bombardéru a celý výkon byl vlastně zázrak.*

Součinnost s výsadečným vojskem se neomezovala jen na letiště v Prostějově. Letouny IL-14T byly detašované na různých letištích pro seskoky prováděné i jinými útvary armády. Byly vysazovány diverzní jednotky ve dne i v noci na území celé naší republiky, samozřejmě cvičně.

Při letecké přehlídce, pořádaném stíhači na letišti Ostrava Mošnov, se podařilo získat pomoc na stavbu hangáru pro dopravní letouny u generálního ředitele patronátního závodu VŽKG Ostrava. Když viděl v jakém prostředí létající a technici pracují, sám nabídl, že VŽKG vyrobí ocelovou konstrukci odpovídajícího hangáru pro dopravní letadla a tuto dodá na místo.<sup>79</sup>

Ještě před dokončením hangáru a přestěhováním části techniků na základnu Ostrava Mošnov, došlo dne 22. 8. 1964 u 1. dvlp k letecké katastrofě. Zahynul při ní velitel letky kpt. Emanuel Mikšík, pět členů osádky Kpt. František Teplý, Ladislav Antoš, Bohuslav Janke, Zbyněk Flek, Jiří Juštík, včetně dalších tři příslušníci inženýrsko-technické služby kpt. Jan Sklenář, Karel Sehnal, Josef Harabiš a jeden cestující rtm. v záloze Antonín Šida.

---

<sup>78</sup> MOUDRÝ, Miroslav. *I. Letecký dopravní pluk*, Svět křídel, 2005, str. 53, 54

<sup>79</sup> MOUDRÝ, Miroslav. *I. Letecký dopravní pluk*, Svět křídel, 2005, str. 55

Osádka přelétávala původně letoun do revize a druhým se po revizi vracela zpět z letiště Přerov na letiště Ostrava Mošnov. Příčina katastrofy byla vyhodnocena jako chyba osádky. Při letu z Přerova do Mošnova na výšce 100 metrů nad terénem, ve zhoršujících se povětrnostních podmínkách, snížil pilot výšku pod 100 metrů a zachytil o vrcholky stromů u obce Hůrka, šest kilometrů západně od Nového Jičína. Došlo k nárazu, při mírném levém náklonu. Následoval pád letounu a jeho požár. Byla to nečekaně velká ztráta pro útvar a rodinné příslušníky. Tuto událost popisuje ve svých vzpomínkách příslušník letky mjr. František Trojka.<sup>80</sup>

*Tenkrát osádka a technický personál přelétávali letoun k revizi, po revizi jej zalétli a měli pak přeletět na letiště Mošnov. V době jejich odletu byl však vyhlášen „podvozek“ – to je heslo, které znamená zákaz létání a vyhláší se v době, kdy se v prostoru děje něco mimořádného. Například přilet delegace, nebo cvičné lety stíhacího letectva a podobně. Na žádost kapitána letounu byl povolen přelet ve sto metrech za viditelnosti země. Během letu se počasí ale velmi zhoršilo, letadlo vletlo do mraků a šest kilometrů od Nového Jičína zachytilo o vrcholky stromů na kopci Hůrka, právě tam, kde jsem v roce 1945 v plachtařské škole začínal s létáním. Letoun dopadl na zem nedaleko vesnice a začal hořet. Všichni zahynuli.*

a pplk. Slavomír Valečko:

*... po našem letu ten den stál autobus na konci stojánky, vlezl do autobusu velitel druhé letky Pešek a povídá „měli jste velitele letky, nemáte“. Já říkám a co? Kdo ho sesadil? „Jo, na hůrce u Starého Jičína se zabili. 10 lidí.“ No, teda to je takový šok, to bylo tvrdé jako, no, ale měl jsem pocit, že to byla blbost, co on udělal. Letecká blbost to byla...<sup>81</sup>*

Proklamovaný vstup Československa do éry "socialismu" nemohl nijak zmírnit rozpory a potíže, v nichž se komunistický režim stále hlouběji ocital. Přes pokusy o dílčí reformy začal národní důchod opět klesat a nedařilo se ani náznakem plnit ambiciózní cíle "pětiletky" na léta 1961-1965. Nároky společnosti přitom neustále rostly, patnáct let po válce již bylo stěží možné trvat ze strany politického vedení

---

<sup>80</sup> TROJKA, František. *Cesta do oblak, osobní vzpomínky sepsané v dubnu 2012*, str. 197

<sup>81</sup> VALEČKO, Slavomír. *Interview Svět křidel*. Příbor. 24. 4. 2013, str. 8. Rozhovor vedl Jaroslav Vašut.

země na všeobecné skromnosti. Dokončení likvidace soukromého sektoru přineslo zásadní zhoršení situace ve službách, domoci se naprosto banálních oprav bylo mnohdy prakticky nemožné. Odpovědí byl rozkvět "šedé ekonomiky", vykonávání požadovaných prací "načerno", často s využitím podnikového, tj. státního materiálu.<sup>82</sup> Tento stav společnosti se zákonitě odrazil v některých negativních jevech i u dopravního pluku.

*Byl například zcizován čistý líh, určený k odmrazování vrtulí při letech v mracích. Dále docházelo k zneužívání dopravních letadel typu IL-14T při převážení stavebních materiálů, zejména dřeva, na stavbu rodinných domků a chat v Praze a okolí. Hlavně dřeva z Košic a Prešova, kde bylo výhodně k dostání. Docházelo i k dalším případům nekázně jiného charakteru.*<sup>83</sup>

V ojedinělých případech bylo nutné zaangažování vojenské prokuratury,<sup>84</sup> ale většina „prohřešku“ skončila domluvou, nebo postihem na úrovni pluku. Následující léta do roku 1967 se nesla v duchu samostatných výcvikových letů, tak i zabezpečení velkých cvičení ČSLA a Varšavské smlouvy, kde se útvar podílel na přepravě technického personálu, zabezpečujících jednotek i na jejich zásobování materiálem, proviantem a osvětovou literaturou. K nejvýznamnějším akcím roku 1966 patřila účast na spojeneckém cvičení VLTAVA. Ke každodenní přípravě pluku patřily nácviky startů podle přístrojů, přistání na omezené plochy, přistání za omezené svítivosti dráhy v noci a nácvik skupinové slétanosti ve dne a v noci za normálních a ztížených podmínek do sestavy pluku. Toto vše proběhlo bez mimořádných událostí nebo předpokladů k nim. Opodstatněnost přípravy na lety a přistání na jeden motor, se v roce 1967 prokázala při následující mimořádné události.<sup>85</sup>

*Bylo to pátého ledna 1967 při noční létání. Letěli jsme za ztížených podmínek směrem na Slovensko v mracích ve výšce 2400 m. Po patnácti minutách došlo k výbuchu a obrovské záři, mysleli jsme, že jsme se s něčím srazili. Všichni jsme přeletěli dopředu, protože jsme nebyli přikurtováni. Signalizace i siréna hlásily požár levého motoru. Já s palubním technikem jsme postavili hořící motor do praporu a začali požár hasit. Kolegové hledali postroje a padáky, protože jsme je po příchodu do letadla vždy někam*

---

<sup>82</sup> CUHRA, Jaroslav. ELINGER, Jiří. GJURIČOVÁ, Adéla. SMETANA, Vít. *České země v evropských dějinách*, Díl čtvrtý, PASEKA, Praha Litomyšl, 2006, s.226, 227

<sup>83</sup> Vzpomínky bývalého velitele pluku (1961 – 1965) pplk. Ing. Jiřího Penkera (MOUDRÝ, 2005, str. 45)

<sup>84</sup> MOUDRÝ, Miroslav. *I. Letecký dopravní pluk*, Svět křídel, 2005, str. 49

<sup>85</sup> TROJKA, František. *Cesta do oblak, osobní vzpomínky sepsané v dubnu 2012*, str. 197

*pohodili, vůbec jsme nepředpokládali, že bychom je mohli někdy potřebovat. Než se nám dvěma podařilo požár uhasit, byl celý zbytek osádky nastrojen v padácích. Po ohlášení nehody na řídicí věž jsme dostali pokyn, abychom, pokud je to možné, otočili letoun, pokračovali k letišti a postupně klesali. Všechna ostatní letadla nám musela k letišti uvolnit příletovou dráhu a my dostali pořadí jedna na přistání. Po dosednutí přijel pro letadlo traktor a pro naši osádku noční létání skončilo. Dostali jsme k dispozici auto a to nás odvezlo rovnou do hospody na Růžek. Tam jsme šťastný konec tohoto výjimečného případu, který byl u letounu IL-14 snad ojedinělý, začali pořádně oslavovat.*<sup>86</sup>

Již od počátku roku 1967 sílily v Československu kritické hlasy požadující doplnění ekonomické reformy změnami v dalších oblastech života společnosti. Ve společnosti se vyhrcovaly dvě skupiny – první požadovala provedení skutečných reforem, druhá se snažila jakémukoliv pohybu zabránit. Zatímco zastánce reformních snah představovali především mladí a kvalifikovaní odborníci, většinu druhé skupiny tvořili starší lidé spjatí s předchozím vývojem, který jim dopomohl k získání postavení a funkcí. Dobře věděli, že skutečné reformy systému povedou nutně i k přehodnocení nedávné minulosti, za níž nesli často osobní odpovědnost. Vzhledem k podstatě a charakteru komunistického režimu muselo ke střetu obou naprosto odlišných směrů dojít i uvnitř KSČ, protože bez její reformy, respektive zrušení její tzv. vedoucí úlohy nebylo možné reformovat společnost.<sup>87</sup>

Zpočátku se změna politické situace do života pluku příliš nepromítala. Do značné míry to bylo způsobeno také izolací armády od civilního prostředí a veřejných sdělovacích prostředků. Armáda je totiž relativně izolovaný systém, ve kterém veškeré společenské, ekonomické a politické děje probíhají uvnitř tohoto systému, odtrženě od skutečných událostí, které probíhají v jeho okolí.<sup>88</sup> Společenské „uvolňování“ a pád cenzury však začaly postupně stále více zasahovat i do života armádního organismu.

Progresivní politické názory a celková snaha o demokratizaci v podobě socialismu s lidskou tvářící nastartovaly obrodný proces rovněž u 1. dvlp.

---

<sup>86</sup> TROJKA, František. *CESTA DO OBLAK, osobní vzpomínky sepsané v dubnu 2012*, str. 201.

<sup>87</sup> BÍLEK, Jiří et al. *Československá lidová armáda v koaličních vazbách Varšavské smlouvy: květen 1955 - srpen 1968*. Praha: Ministerstvo obrany ČR, 2008. str. 232.

<sup>88</sup> HLAVÁČEK, Jiří. *Pražské jaro v kolektivní paměti příslušníků 28. stíhacího bombardovacího leteckého pluku v Čáslavi*, PRAHA, FHS UK Praha, 2011, str. 23.

Ve větší míře se začalo u pluku diskutovat v osádkách i na společných setkáních o aktuálních politických, ekonomických, vojenských a sociálních problémech. Stranou nezůstala ani platové záležitosti a plnění časových norem pro udržení bojové pohotovosti. Mezi létajícím personálem se ujala myšlenka znovu vytvoření organizace Svazu letců, jejímž cílem mělo být řešení otázek zabezpečení sociálních jistot příslušníků letectva a snaha o zefektivnění forem řízení leteckého výcviku a bojové přípravy.<sup>89</sup> Postoje a názory jednotlivých příslušníků pluku v této době překotných změn se začaly diferencovat a patrně jsou tábory stoupců polednové politiky, zastánců „starých časů“, ale také dosud nerozhodnutých, vyčkávajících jedinců.

Představitelé reformního hnutí byli u většiny příslušníků armády přijímání pozitivně a s nadějí v uskutečnění společenských změn. Velká důvěra byla vkládána do osoby nového prezidenta gen. Ludvíka Svobody, což se mělo brzy ukázat jako velmi podstatné pro další vývoj, především v souvislosti s uposlechnutím jeho rozkazu o zachování klidu během horkých srpnových dní. Rovněž nemalá očekávání byla spojena s osobou nového prvního tajemníka ÚV KSČ Alexandra Dubčeka. Kádrové změny se dotkly také pozic ve velení armády, včetně těch nejvyšších. Od 8. dubna byl novým ministrem národní obrany jmenován genplk. Martin Dzúr.<sup>90</sup>

Pražské jaro mělo přinést řadu změn také do oblasti vojenské doktríny. Na přelomu května a června proběhla v armádě aféra ohledně návrhu *Akčního programu ČSLA* a tzv. *Memoranda*. Armádní návrh se skládal ze šesti kapitol, které se snažily pojmenovat chyby z minulosti, navrhovaly způsoby jejich řešení a pokusily se nastínit směr, kterým by se měla armáda ubírat až do roku 1980.<sup>91</sup> Zajímavá byla zejména pasáž, ve které se otevřeně konstatovalo, že v případě evropského jaderného konfliktu ČSSR nemá šanci ochránit své území a obyvatelstvo proti zbraním hromadného ničení a že jeho propuknutí by znamenalo konec naší národní existence.<sup>92</sup>

---

<sup>89</sup> Signálem, který spustil téměř celostátní kampaň v letectvu, bylo *PROHLÁŠENÍ* pilotů z VÚ 4450 v Mladé ze 14. 3. 1968, které měl na svědomí Josef Mihule. (Výcvikové středisko letectva), VYSTAVĚL, Stanislav. *11. stíhací* Invazní, s. 137.

<sup>90</sup> HLAVÁČEK, Jiří. *Pražské jaro v kolektivní paměti příslušníků 28. stíhacího bombardovacího leteckého pluku v Čáslavi*, PRAHA, FHS UK Praha, 2011, str. 29

<sup>91</sup> HLAVÁČEK, Jiří. *Sloužili jsme vlasti*, s. 26.

<sup>92</sup> Trefně tento problém glosoval v šedesátých letech gen. Vitanovský, zástupce náčelníka GŠ pro operační věci, do roku 1966 předurčený pro válečnou funkci náčelníka štábu frontu: „když začne válka, odrazíme hrdinně první úder, přejdeme do protiofenzívy, válku vítězně skončíme na Rýně nebo na kanále La Manche a s československým praporem přijde dvacet lidí na horu Říp, tam budou stát, budou všichni provolávat,

Cvičení ŠUMAVA, původně naplánované na 20. - 30. června, mělo programově řešit „obranu“ západních hranic proti „útoků“ vojsk NATO.<sup>93</sup> Z pohledu příslušníků 1. dvlp cvičení ničím nevybočovalo ze „zaběhnuté“ rutiny, nicméně o nějaké vzájemné součinnosti se nedalo příliš hovořit. Bylo to způsobeno skutečnými záměry cvičení - příslušníci z řad cvičících vojsk Varšavské smlouvy, nejen nacvičovali, ale především důkladně plnili zcela jiné úkoly: rekognoskovali terén pro blížící se invazi.<sup>94</sup>

*Když jsme tenkrát letěli do Stanislavi a potom do Kyjeva, tak nás zarazilo množství vojenských letounů, který byly skoro až na civilních stranách letiště. A myslím, že v tom Stanislavi už na jaře stály letouny, které jsem v životě neviděl. Měly takové menší opěrky na konci křídla. Naši technici, co tam přebírali a předávali „Delfíny“, tak říkali, že to jsou průzkumné stroje a že denně létají. Říkali, že tam ještě takový provoz neviděli, a letadla lítali nad nás, oni to pořád u našich hranic monitorovali.<sup>95</sup>*

21. srpna 1968 vstoupila vojska Varšavské smlouvy na území Československa a ukončila tak období „společenské krize.“ Intervence byla rychlá a nekrvavá. ČSLA pozorovala zásah „bratrských vojsk“ z kasáren. Vojska pěti spřátelených zemí Varšavské smlouvy zahájila operaci DUNAJ v nočních hodinách a doposud není známo do jaké míry o ní bylo velení ČSLA informováno. Jisté je však, že ze tří směrů na naše území vstoupilo téměř půl miliónů vojáků, proto byl rozkaz prezidenta republiky,<sup>96</sup> který vyzýval ke klidu, považován za jediný možný a správný.

---

vyhráli jsme válku a kromě těch dvaceti už tam nikdo nebude v tom státě.“ KOLDÍNSKÁ, Marie; ŠEDIVÝ, Ivan. Válka a armáda v českých dějinách: sociohistorické črty. Praha, Nakladatelství Lidové noviny, 2008, s. 56.

<sup>93</sup> Podle analýzy českých vojenských historiků odpovídala dislokace armád a divizí během cvičení přesně jejich rozmístění při srpnovém vstupu vojsk. Hraniční přechody, silniční a železniční spoje při překročení hranic byly rovněž identické. Rozsah, důkladnost a rozmístění zpravodajských a komunikačních pojítek přesahovaly obvyklé nároky takových manévřů a projevily se jako přesná příprava pozdějšího vojenského nasazení. PAUER, Jan. *Praha 1968*, s. 94. Srv. FORST, Milan. *Interview 1968*, s. 3.

<sup>94</sup> Podle analýzy českých vojenských historiků odpovídala dislokace armád a divizí během cvičení přesně jejich rozmístění při srpnovém vstupu vojsk. Hraniční přechody, silniční a železniční spoje při překročení hranic byly rovněž identické. Rozsah, důkladnost a rozmístění zpravodajských a komunikačních pojítek přesahovaly obvyklé nároky takových manévřů a projevily se jako přesná příprava pozdějšího vojenského nasazení. PAUER, Jan. *Praha 1968*, s. 94.

<sup>95</sup> VALEČKO, Slavomír. *Interview Svět křidel*. Příbor. 24. 4. 2013, str. 13. archiv Jaroslav Vašut.

<sup>96</sup> Ve 22:50 pronesl prezident republiky projev, v němž opětovně vyzýval armádu, aby nepřipustila vznik otevřeného konfliktu s vojsky Varšavské smlouvy. Vše nasvědčovalo tomu, že se bude opakovat situace z března 1939, kdy československá armáda obsazení země přihlížela. Agresivní požadavky některých příslušníků armády přebílo tehdejší renomé gen. Svobody - „rozkaz vrchního velitele ozbrojených sil vyzývající armádu k zachování klidu, organizovanosti a pořádku jsme chápali jako výsledek rozvahy člověka a vojáka, který prošel dvěma světovými válkami a který dovedl reálně a s plnou stranickou odpovědností domyslet všechny důsledky, které by přinesl jakýkoli odpor. VACEK, Miroslav. *Generál studené války*. Praha : Erika, 2004, s. 49.



*V Příboře i v Mošnově na letišti bylo plno cizích vojáků. Nikdo nechápal smysl a důvod tohoto vstupu na naše území. Celou tváří výborem jsme byli pověřeni, abychom s poselstvím objeli továrny v okolí. Naše skupina ve složení Telička, Prošek a já navštívila Loanu a Tatru v Příboře a Tabačku a Tonak v Novém Jičíně. Na shromáždění jsme pracující ubezpečili, že příslušníci našeho útvaru jsou vstupem cizích vojsk rozhořčeni a proti lidu se nepostaví. Mělo to bouřlivý ohlas. Nenechali nás létat, nesměli jsme ani k letounům. Hesla odporu byla vyvěšená na hangárech a dávali jsme najevo svoji nevraživost, ale to bylo asi všechno, co jsme mohli dělat.<sup>97</sup>*

Rychlost a způsob provedení intervence byl s nadsázkou „obdivuhodný“, rozhodně tomu tak nebylo se zabezpečením, logistikou a přípravou okupačních jednotek na aktuální situaci v naší zemi.

*„Když sem přišli, to byl šok, já bych řekl, pro všechny. Pro všechny, ať to byli civilové, nebo vojáci, kteří se cítili rozpolceně, bych řekl, protože ať se to komu líbí nebo ne, byli jsme určeni na obranu republiky, a k tomu byli cvičeni. A takže to vypadalo, že opravdu v té první fázi, sebereme kanóny a vyrazíme proti nim. Toto bylo velmi rychle utnuto velením, protože by mohlo dojít k masakru. A v té první fázi, já bych řekl, že si to ani nikdo nechtěl připustit, jako že by mohlo dojít k masakru, prostě nikdo nevěděl. Ta organizace jako toho obsazení, to byla, bych řekl, špičková operace. Člověk když to posoudí jako s odstupem času, tak to jako, to nemělo chybu, to opravdu bylo perfektně připravené, ale já bych řekl, že potraviny možná měli na jeden, dva dni. To taky bylo vidět, že si vyhrabávali země a to si nevyhrabávali jenom z toho důvodu, jako že by to byla rozežranost, ale s tím, že měli hlad.“<sup>98</sup>*

Dislokace ČSLA nebyla vytvářena s úmyslem, aby mohla efektivně čelit útoku z Východu. Členství v táboře socialistických zemí poskytovalo SSSR naprostou jistotu, že všechna naše vojska budou namířena vůči imperialistické hrozbě ze Západu a nebudou tak pro intervenční vojska představovat žádné větší problémy. Případný odpor by v tomto případě měl pravděpodobně podobu partyzánského boje – tj. lokálního konfliktu doprovázeného střelbou a množstvím obětí. Právě tento způsob boje by poskytl

---

<sup>97</sup> TROJKA, František. *Cesta do oblak, osobní vzpomínky sepsané v dubnu 2012*, str. 222

<sup>98</sup> JANEČKA, Jaroslav. *Interview Svět křidel*. Příbor. 02. 06. 2013, archiv Jaroslav Vašut. Srv. HLAVÁČEK, Jiří. *Pražské jaro v kolektivní paměti příslušníků 28. stíhacího bombardovacího leteckého pluku v Čáslavi*, PRAHA, 2011, str. 42

interventům záminku pro jejich zásah a učinil by tak věrohodnějším argument, že „v zemi existovaly kontrarevoluční síly připravené k občanské válce“<sup>99</sup>

*„Ti vojáci, kteří sem přišli, šli s vědomím, že jdou zachránit republiku. To já bych to bral, že ti vojáci z toho byli tak vyplašeni, že když tam někdo něco hodil na jejich tank, tak prostě oni bezmyšlenkovitě začali střílet. Byli tak zpacifikovaní tou jejich propagandou a neměli absolutně žádné informace. To jsme zjistili až potom. Byl to "lejtenant" a on tam pořád po nás pokukoval, tak jednou s Milanem Bajzovým jsme ho vtáhli dovnitř a když jsme s ním diskutovali, zjistili jsme, že to byl vzdělaný člověk. Když tam byl ale někdo bokem, tak to si nás nevšiml, to vůbec, ale když tam byl sám, tak se nechal vtáhnout dovnitř do budovy a tam jsme to z něho teprve dostávali. Protože on nám pořád tvrdil, jak prostě ta kontrarevoluce, jak se tady vraždí, nebo věší na lucerny a kdesi cosi, oni měli pořád představu Maďarska. Jednou jsme ho převlíkli do civilu, za co byl asi provaz u nich, a Milan ho dovezl autem domů a to byl pro něho šok, když viděl úroveň bydlení. To si to nedovedl představit, že obyčejný kapitán, který tam dělá někde na trenážeru, může takhle bydlet. Za prvý, že má tak velký byt, že má nábytek, jaký má, že má televizi a ostatní vybavení, tak z toho byl totálně v šoku. No, a když si to člověk vezme, že to byl „oficín“, přece jenom jaký měl postavení, jak na tom museli být ti vojáci obyčejní, který tam někde vyhrabali odněkud.“<sup>100</sup>*

1. září byl vydán *Rozkaz MNO č. 012*, který měl definitivně zlomit odpor armády vůči okupačním vojskům. V jeho úvodu byl sice oceněn příspěvek armády k jednotě, vlastenectví a kázni, nicméně s odvoláním na schválení Moskevského protokolu bylo dále nařízeno: „při upevňování velitelské pravomoci, kázně a pořádku vycházet z reálné skutečnosti, že ČSSR patří mezi socialistické státy a je členem Varšavské smlouvy; zabránit všem rušivým projevům proti socialistickým zemím a vojskům, která jsou dočasně na československém území; navázat kontakty s těmito vojsky a jejich funkcionáři k řešení otázek normalizace života ve vztahu k ČSLA i k veřejnosti.“<sup>101</sup> Tímto rozkazem se

---

<sup>99</sup> MLYNÁŘ, Zdeněk. *Mráz přichází z Kremlu*, s. 168.

<sup>100</sup> JANEČKA, Jaroslav. *Interview Svět křidel*. Příbor. 02. 06. 2013, str. 10. archiv Jaroslav Vašut.

<sup>101</sup> POVOLNÝ, Daniel. *Vojenské řešení Pražského jara II.*, s. 130. Srv. CHRASTIL, Sylvestr. *Normalizace Československé armády na počátku 70. let*, s. 35.

spolupráce s interventy zcela legalizovala a nemohla tak být pokládána za kolaborantství či zradu.<sup>102</sup>

Smlouva o dočasném pobytu vojsk z poloviny října, stejně jako pozdější listopadová rezoluce, definitivně pohřbili naděje na jakoukoliv kontinuitu s progresivními trendy Pražského jara. Ve smlouvě bylo stanoveno, že „část sovětských jednotek, nacházejících se v Československé socialistické republice, zůstává dočasně na území Československé socialistické republiky,“ aniž by bylo uvedeno, o jak velkou část a jak dlouhou dobu se má jednat. Umístění části sovětských intervenčních sil, spolu s následnou redislokací a reorganizací ČSLA, se týkalo celkem asi 100 útvarů, štábů, ústavů a týlových zařízení, rozmístěných v sedmi krajích. Redislokace uvedly do pohybu ve 32 posádkách asi 29 tisíc vojáků, z nichž bylo 4 500 – 5 000 tisíc vojáků z povolání a 900 občanských pracovníků vojenské správy. V rámci redislokace byl přemístěn 47. průzkumný letecký pluk, 22. letecký prapor a 2. prapor RTZ z Mladé (Milovice) do Pardubic a Čáslavi. V důsledku uvolnění čtyř letišť pro sovětské letectvo byl letecký personál, bojové letouny a všechn další potřebný materiál československého letectva nahromaděn na letištích v Pardubicích, Čáslavi a Brně.<sup>103</sup>

Spolu se smlouvou vstoupil v platnost i protokol, který stanovil, že na našem území bude umístěno 75 000 sovětských vojáků. Ostatní sovětská vojska i jednotky dalších intervenujících zemí měla být odsunuta v několika etapách.<sup>104</sup> Ze vzpomínek pamětníků vyplývá, že toto období vnímali s pocitem vnitřní rezignace a naprosté pasivity bez jakékoliv naděje na společenskou změnu.

Okupace Československa vojsky Varšavské smlouvy způsobila, že téměř půl milionu občanů bylo různým způsobem „kádrově“ postiženo, z toho bylo více než sedm tisíc příslušníků ČSLA. Po srpnových událostech roku 1968 došlo ve vývoji československé armády k historickému předělu, jehož podstatou se stala bezvýhradná podřízenost politickým a vojenským záměrům Sovětského svazu. Dislokace vojsk SSSR na území Československa potvrdila jejich plánované válečné použití v evropském strategickém

---

<sup>102</sup> HLAVÁČEK, Jiří. *Pražské jaro v kolektivní paměti příslušníků 28. stíhacího bombardovacího leteckého pluku v Čáslavi*, PRAHA, 2011, str. 53

<sup>103</sup> PAULÍK, Jan. *Po invazi*, s. 103, 111, 113.

<sup>104</sup> BÁRTA, Miloš et al. *Československo roku 1968 II.*, s. 15.

prostoru a navíc umožnila i bezproblémové rozmístění jaderné munice na našem území. Emancipační snahy ve velitelském sboru ČSLA byly normalizací radikálně potlačeny.<sup>105</sup>

*Po výzvách velení a představitelů strany a vlády se situace začala pomalu uklidňovat. Pak nastala doba normalizace. Ve straně začaly prověrky, řada komunistů byla vyloučena a někteří byli ze strany vyškrtnuti. Nikdo si nebyl jistý. My tři, co jsme chodili po továrnách, tak Telička byl vyloučen, Prošek vyškrtnut a já jsem trnul, že mě to také potká. Byla to nechutná doba, kdy docházelo ke křivdám a vzájemnému rozeštvávání, které se do dneška nepodařilo srovnat.*<sup>106</sup>

Příčiny invaze se zdají být jasné. Na jedné straně stálo revizionistické pojetí komunismu („socialismus s lidskou tváří“) prezentované tehdejšími předsednictvem ÚV KSČ, na straně druhé snaha GŠ OS SSSR dostat na československé území sovětská vojska a posílit tak strategickou pozici Sovětského svazu v Evropě. Cíle okupace tedy byly jednak politického a jednak vojenského charakteru<sup>107</sup>

Čas na letišti Ostrava Mošnov nezadržitelně plynul i v nelehkých časech dál a v leteckém výcviku byla hlavní pozornost zaměřená na výcvik nových pilotů, kteří nastoupili od jiných druhů letectva. Návuk startu a přistání, lety podle přístrojů, navigační lety, výsadky, přistání na omezenou plochu, vzlety podle přístrojů, přistání bez světlometů, přistání na stažený motor, let na jeden motor, přistání na jeden motor, přistání na pozemní světlometry.<sup>108</sup> Ještě dříve, než mohl létající personál a piloti pomyslet na plnění stanovených úkolů a krásné zážitky v kabině letounu, musel splnit několik základních předpokladů. Mezi předpoklady zásadního charakteru patřil zdravotní stav.

*Hned po Novém roce jsme každý rok létali do Prahy na lékařské prohlídky. Tak jsme odstartovali 11. ledna 1969 s letounem Il-14 do Kbel s osádkou Pepa Cajzl, Trubák, Míka, Chvíla, Hanák. Počasí bylo pod psa. Silné kourmo se sněžením, dohlednost na minimech i pod. Na palubě jsme vezli vzácný náklad – 30 létajících. Po přistání ve Gbelích jsme se rozprchli na autobus a tramvaj, abychom co nejdříve absolvovali martyrium lékařského vyšetření. Prvně jsme začínali s laboratoří, odevzdáním moče. Chňapli po šampuskách a pospíchali na WC, abychom vzápětí odevzdali vzácnou kapalinu sestře.*

---

<sup>105</sup> V roce 1968 bylo v důstojnickém sboru 81,8 % komunistů, v roce 1970 jejich počet klesl na 66,5 % (Koldínská – Šedivý 2008:180).

<sup>106</sup> TROJKA, František. *Cesta do oblak*, osobní vzpomínky sepsané v dubnu 2012, str. 222

<sup>107</sup> Sr. Sochor 2000:48, Štěpánek – Minařík 2007:59, Dvořák 2003:246-247.

<sup>108</sup> TROJKA, František. *Cesta do oblak*, osobní vzpomínky sepsané v dubnu 2012, str. 224

*Velké pozdvižení vyvolal na chodbě jeden pilot, který nesl opatrně šampusku naplněnou až po okraj, přitom stačilo trochu ode dna. Když to viděla sestra, zle se rozčílila a obořila se na něj, jestli neví, kolik toho má přinést. Pilot s ledovým klidem odpověděl: "Nevadí sestři, tak uberem." Vzal sklenici a přes polovinu obsahu vypil. Sestra jenom hekla a málem to s ní seklo. Nevěřicně na pilota hleděla a kroutila hlavou. Aby si ji usmířil, pilot vypil zbytek a labužnický si utřel ústa. "Sestři, to byl jenom čaj." U ušního jsme vstupovali po třech. Prvně jsme začínali šeptáním u doktora, který vyslovoval nějaká slova, a my měli na konci místnosti uslyšet co šeptá. A měli jsme pěknou legraci, když tam stál jeden radista a doktor šeptal: "Dům." Radista – "Rum". "Borovice" - "Slivovice." "Pohoda" – "Hospoda." Doktor přestal šeptat a s úsměvem povídá: "Poslyšte, vy jste nějak zaměřený na ten alkohol." "To ne, ale my jsme měli hospodu." <sup>109</sup>*

Nastalo období, kdy se již politické názory nediskutují veřejně na širokých fórech (zejména ty, které nejsou v souladu s tendencemi směřujícími ke konsolidaci poměrů ve straně i státu), ale v uzavřených skupinách.<sup>110</sup> Obdobně tomu bylo během tzv. „hokejového šílenství“ v březnu (28. – 29. března), kdy československé mužstvo porazilo sovětskou sbornou. Tato událost však v souvislosti s veřejnými nepokoji a zejména s obavami o udržení kázně přiměla vedení ČSLA přijmout preventivní opatření.<sup>111</sup> Na základě rozkazu ministra národní obrany genplk. Martina Džúra bylo po nepokojích nařízeno udržovat o volných sobotách, nedělích a svátcích v kasárnách 20 % vojáků z povolání od 7:00 do 16:00. Vojáci při tom neměli nárok na bezplatnou stravu a volno. Velitelé jednotek měli také dbát na to, aby se jejich podřízení nezúčastňovali jakýchkoliv nezodpovědných akcí a provokací proti stranickým a státním orgánům nebo vojákům Varšavské smlouvy rozmístěných na našem území.<sup>112</sup> Ihned po „hokejových“ událostech se na území ČSSR

---

<sup>109</sup> TRUBÁK, Stanislav. pplk. soukromý archiv

<sup>110</sup> Ve snaze předejít zásahům okupačních vojsk akceptovala československá vláda již na podzim 1968 se souhlasem vedení KSČ sovětské požadavky na zajišťování normalizačního klidu a pořádku vlastními ozbrojenými silami. V listopadu 1968 se proto začaly připravovat vyčleněné jednotky ČSLA. Opatření ozbrojených sil k potlačení hromadných veřejných politických protestů obyvatelstva se prováděla v tajnosti. Ministr národní obrany vydal 4. ledna 1969 rozkaz velitelům a náčelníkům všech stupňů poskytovat na požádání místních orgánů státní moci vojenskou pomoc při „udržování pořádku a klidu“. MADRY, Jindřich. *Sovětská okupace Československa, jeho normalizace v letech 1969-1970 a role ozbrojených sil*, s. 27-31.

<sup>111</sup> HLAVÁČEK, Jiří. *Pražské jaro v kolektivní paměti příslušníků 28. stíhacího bombardovacího leteckého pluku v Čáslavi*, PRAHA, 2011, str. 58.

<sup>112</sup> *Tajný rozkaz č. 010/1969*, Vojenský správní archiv Olomouc, f. 1249, k. č. 7. V armádě vyšetřovací komise zjistily účast asi 600 vojáků, ale ve skutečnosti jich bylo v ulicích mnohem více. Někteří velitelé se snažili své vojáky chránit, zatajili nebo upravovali záznamy jejich odchodu či návratu z vycházek. MADRY, Jindřich. *Mocenský zvrat v dubnu 1969 a podíl vojáků na jeho provedení*. In: *Historie a vojenství*. 1992, roč. 41, č. 4.

uskutečnilo vojensko-štábní cvičení VESNA, které proběhlo ve dnech 29. března – 4. dubna 1969.<sup>113</sup>

Odvolání Alexandra Dubčeka a následné „zvolení“ Gustava Husáka v dubnu 1969 přineslo řadu změn, zejména v oblasti kádrové práce. Změna na postu prvního tajemníka ÚV KSČ přitom nebyla rozhodně přijímána s nadšením a byla brána jako předzvěst nástupu „tvrdých normalizačních“ opatření.<sup>114</sup> V květnu také ministr národní obrany zrušil na dvě stovky přípravných výborů Svazu československých důstojníků a praporčíků a Svazu letců.

Zájem o tyto organizace se následně přenesl na Vojenskou kontrarozvědku, která jejich organizátory prošetřovala s cílem najít podklady pro jejich trestní postih.<sup>115</sup> První výročí srpnové okupace bylo očekáváno s napětím především na vyšších postech v ČSLA. Existovala reálná hrozba nepokojů, přičemž politické i armádní vedení počítalo s jejich potlačením i za použití armády.<sup>116</sup> Následující období se neslo ve znamení „očistného procesu“ v rámci celé ČSLA.<sup>117</sup> Byla hodnocena činnost i názory jednotlivých příslušníků armády zejména v období srpnových událostí. Byly zřízeny kontrolní a revizní komise a využíváno různorodých nástrojů represe vůči „pravicovým oportunistům, revizionistům,

---

<sup>113</sup> Dodnes není zcela jasné, zda byla VESNA plánována jako součást sovětských příprav na řešení československé krize či zda šlo pouze o náhodu a cvičení nemělo se zostřením politické situace nic společného. MADRY, Jindřich. *Sovětská okupace Československa, jeho normalizace v letech 1969-1970 a role ozbrojených sil*, s. 49.

<sup>114</sup> HLAVÁČEK, Jiří. *Pražské jaro v kolektivní paměti příslušníků 28. stíhacího bombardovacího leteckého pluku v Čáslavi*, PRAHA, 2011, str. 60

<sup>115</sup> Při rozboru činnosti HPS mezi XIII. sjezdem KSČ a květnovým zasedáním ÚV KSČ v roce 1969 byl Svaz letců ČSSR označen za „nátlakovou organizaci“, jejíž vytvoření vyvolala a pak ovládala „skupina pravicových oportunistů“. Proti funkcionářům i neaktivnějším členům SL ČSSR byly vyvozeny stranické i velitelské postihy. Někteří z nich museli z armády odejít, většina byla přeřazena na nižší funkce nebo jinak postižena. Také Ústřední přípravný výbor SDČSP od podzimu 1968 přežíval či jen živořil. V květnu 1969, krátce po nástupu nového Husákovy vedení KSČ a dalším utužením normalizace, bylo na MNO rozhodnuto Svaz nevytvářet a činnost všech přípravných výborů administrativně ukončit. BÍLEK, Jiří. *Svaz československých důstojníků a praporčíků a Svaz letců ČSSR v letech 1968 – 1971*, s. 550, 554.

<sup>116</sup> HLAVÁČEK, Jiří. *Pražské jaro v kolektivní paměti příslušníků 28. stíhacího bombardovacího leteckého pluku v Čáslavi*, PRAHA, 2011, tamtéž

<sup>117</sup> Nešlo jen o armádu, normalizační čistky se nezastavily před žádnou společenskou skupinou. Celkem tak KSČ ztratila téměř půl miliónu členů. Gustav Husák shledal jako hlavní příčinu této ztráty členské základny Masový nábor členů po roce 1945 a hlavně po únoru 1948, kdy pryč do strany pronikla „maloměšťácká kolisavost, sociální demokratismus, třídní smířlivost, masarykismus a přežitky kapitalistické minulosti s nedisciplinovaností a spolkařením.“ Většina těchto bývalých členů nekomunistických stran se pryč nikdy nestala komunisty a socialisticky smýšlejícími členy KSČ. BARTA, Miloš et al. *Československo roku 1968 II.*, s. 99.

neoliberálům a příznivcům druhého centra,“ jak byli nazýváni všichni ti, kteří se postavili na stranu socialismu s lidskou tváří.<sup>118</sup>

Normalizátoři se rekrutovali z řad konzervativců („tvrdého jádra“), nových (srpnovými událostmi nezatížených) členů strany a z těch, kteří se rozhodli, že budou akceptovat normalizační směr a dobrovolně se podílet na stranických čistkách. Existovaly v podstatě dvě základní linie, po kterých bylo možné realizovat normalizační opatření v armádě a jejichž vzájemné kombinování se ukázalo být velmi účinné – politická (tj. stranická) a služební (velitelská).<sup>119</sup> Nebylo tomu jinak ani u 1. dvp na letišti Ostrava Mošnov.

Prvním normalizačním opatřením byl rozkaz nařizující vypracování povinného doplňku k životopisu každému vojákovu z povolání, jehož obsahem měl být přesný popis vlastní činnosti během takzvaného „krizového období,“ včetně otázky: „Jak se stavíte ke vstupu vojsk na naše území?“<sup>120</sup> Pomyslným „Kladivem na čarodějnice“ normalizátorů se tak staly dva základní dokumenty. Prvním z nich byla *Zpráva o případech zneužití sil a prostředků ČSLA v srpnových dnech 1968*, která rekapitulovala vlastenecké aktivity a postoje příslušníků armády ve dnech srpnové okupace až do období návratu československých představitelů z Moskvy. Tato důkladná a obšírná zpráva uváděla mimo jiné 81 případů „zneužití“ spojovacích prostředků, desítky případů zneužití tiskových a rozmnožovacích zařízení, včetně pokusů o jejich ukrytí pro další ilegální činnost a vydávání informačních periodik, zaměřených na armádu, ale i širší veřejnost, desítky aktivit složek armády ve prospěch regionálních stranických a státních institucí, včetně nejvážnějších, jako bylo vytváření tajných záložních štábů a organizování obrany vojenských prostorů a zařízení. Dalším normalizačním návodem, jak se vypořádat s exponenty pravice byl dokument *Politicko organizační zabezpečení lednového pléna ÚV KSČ a výměny stranických legitimací v roce 1970*, který zcela bez obalu doporučoval s

---

<sup>118</sup> HLAVÁČEK, Jiří. *Pražské jaro v kolektivní paměti příslušníků 28. stíhacího bombardovacího leteckého pluku v Čáslavi*, PRAHA, 2011, str. 61

<sup>119</sup> 28. ledna 1969 byla usnesením výkonného výboru předsednictva ÚV KSČ ustavena skupina, která se měla speciálně zabývat ozbrojenými složkami, tj. měla posoudit morálně politický stav příslušníků československé armády a složek ministerstva vnitra a vypracovat návrhy na opatření s jednoznačným cílem ovlivnit přípravu a provedení prověrek morálně politického stavu těchto složek v duchu soudobé politiky vedení komunistické strany. CHRASTIL, Sylvestr. *Normalizace Československé armády na počátku 70. let*, s. 43.

<sup>120</sup> Doplněk k životopisu obsahoval celkem 48 detailních otázek spojených s politickou činností a postoji v letech 1967 – 1969, přičemž otázky se netýkaly jen vlastní osoby, ale též příbuzných a spolupracovníků. BÁRTA, Miloš et al. *Československo roku 1968 II.*, s. 112.

označenými osobami nevést dlouhé diskuse a nezavadět s nimi šetření, ale urychleně přistoupit k zrušení jejich členství, nebo k vyloučení ze strany.<sup>121</sup>

Po stranických prověrkách v roce 1970 byla řada příslušníků pluku pro své postoje v srpnu 1968 a nesouhlas s prováděnou politikou stranického vedení ze strany vyloučena nebo vyškrtuta. Museli proto odejít z armády do zálohy. Osudy jednotlivých pamětníků, se co do způsobu vyloučení z KSČ nebo propuštění z armády liší, co je jim však společné, jsou negativní důsledky, které se později projeví i v jejich civilních životech.<sup>122 123</sup>

Normalizační režim měl lidem nabídnout sociální jistoty a mírný růst životní úrovně výměnou za vědomou pasivitu v prosazování politických svobod a za dodržování rituálů komunistického systému. Je však nepopíratelné, že sociální politika Husákova režimu, postavená zpočátku na sovětské výpomoci, měla u značné části obyvatelstva úspěch. Rozsáhlé novomanželské půjčky, zvýšení dětských příspěvků nepochybně napomáhaly zklidnění pookupační situace. Stabilitu podporoval zejména venkov a maloměsto, kde souběh sociálních opatření a nedostatek anonymity vedl obyvatelstvo k tiché akceptaci režimu.<sup>124</sup>

Závěr 70. let tak měnil dosavadní obraz Československa. Vzdor vůči normalizačnímu režimu se stal zřetelně viditelným, a přestože počet skutečně odhodlaných odpůrců nebyl nijak zásadní, systém se opakovaně rozhodl k tvrdým perzekučním aktům.

*První můj zahraniční let byl do Tbilisi s motokrosařským týmem Dukly, kteří měli své sídlo v Mošnově. 10. března 1971 jsme odstartovali ve složení: kpt. letounu mjr. Pešek, druhý pilot jsem byl já, letovod Černý, rtg. Balát a palubní technik Karel Opluštěl.*

---

<sup>121</sup> HLAVÁČEK, Jiří. *Pražské jaro v kolektivní paměti příslušníků 28. stíhacího bombardovacího leteckého pluku v Čáslavi*, PRAHA, 2011, str. 63

<sup>122</sup> Srpen 1968 přinesl krátkodobý, o to však významnější zlom ve vývoji identity důstojnického sboru ČSLA. Naprostá většina vojáků z povolání (95%) a jen o málo (84%) méně vojáků základní služby se domnívalo, že „zásah cizích vojsk v ČSSR byl omylem, který poškodil prestiž socialismu ve světě“. Všechny uvedené skutečnosti ukazují na zajímavou věc, že totiž u důstojnického sboru druhé poloviny šedesátých let muselo existovat již poměrně zřetelně zformulované vědomí vojenské, profesní a důstojnické hrdosti a cti, jež mělo obecnou povahu a nebylo bezprostředně navázáno na vládnoucí komunistickou ideologii, jakkoliv šlo v drtivé většině o organizované příslušníky komunistické strany. KOLDÍNSKÁ, Marie; ŠEDIVÝ, Ivan. *Válka a armáda v českých dějinách*, s. 308.

<sup>123</sup> Komplettní seznam postižených je v příloze 8.2 této práce.

<sup>124</sup> CUHRA, Jaroslav. ELINGER, Jiří. GJURIČOVÁ, Adéla. SMETANA, Vít. *České země v evropských dějinách*, Díl čtvrtý, PASEKA, Praha Litomyšl, 2006, s.263 – 266.



*Letěli jsme přes Bratislavu, kde jsme přibráli nějaké funkcionáře a přistáli v Kyjevě, kde nastaly problémy. Pešek od nás vybral všechny ruble a ty pak ukázal ruským celníkům a už jsme byli bez nich (bez rublů). Tak, měli jsme letět dál a neměli jsme ani kopějku. Nezbylo nic jiného, než se vypravit na naši ambasádu do Kyjeva a vyžebrať nějaké ty ruble. Mezitím jsem obdivoval Karla Opluštila, jak čachruje s lihem s ruskými techniky. Mrzlo jen praštilo a my druhý den potřebovali odletět. Karel vyndal kanystr s denaturovaným lihem, odlil ruským technikům do velkého lavoru, kde ho technici zapálili. Obstoupili lavor a mlsně se dívali do žlutých plamenů. Až přestali svítit žlutě, strhli své kabáty a plameny uhasili. Potom smradlavou kapalinu rozlévali do ešusů a labužnicky popíjeli. Toto pohoštění, které jim Karel poskytl, mělo za následek, že bylo k dostání všechno, co bylo potřeba k odmrazení letounu a k jeho vyhřátí. Mezitím Pešek sehnal peníze a tak jsme pokračovali dál v letu, až do Tbilisi. V hlavním městě Gruzie jsme pobýli čtyři dny a byl to pobyt opravdu za odměnu. Ruskou zemi a jejich obyvatele jsem poznával čím dál více a musím říci, že když jsme se zmínili, že jsme "innostranci z Českoslovakii – z Prahy", hned jsme byli jejich nejlepší přátelé a snažili se nám všemožně pomoci. Nelétalo se jenom do SSSR, ale do všech států Varšavské smlouvy.<sup>125</sup>*

Od druhé poloviny 70. let do první poloviny 80. let probíhala u DVLP postupná výměna letecké techniky. Dosluhující letouny IL-14 byly nahrazovány letouny Antonov AN-12, AN – 26 a v roce 1977 byly dodány první letouny Let L-410. V roce 1983 jsou do výzbroje DVLP zavedeny vrtulníky Mi-17. Tyto změny doprovázelo přeškolení nejen létajícího, ale i technického personálu, příslušníků technického oddělení i zabezpečujících útvarů. Zároveň odešla řada starších důstojníků do důchodu<sup>126</sup>. Pro potřeby přepravy osob byly na letišti Praha – Gbely postupně zaváděny do výzbroje letouny An-24, Jakovlev Jak-40, Tupolev Tu-134 a Tu-154.<sup>127</sup>

Začátek 90. let se nese v duchu vlny protestů ze strany OF okolních vesnic, proti hluku při provozu letiště. Zabezpečují se sanitární a vyhlídkové lety, včetně hotovosti záchranné služby. V roce 1991 se příslušníci pluku podíleli na přepravě humanitární pomoci volyňským Čechům, postižených černobylskou katastrofou. Opakované radikální

---

<sup>125</sup> TRUBÁK, Stanislav. pplk. soukromý archiv

<sup>126</sup> JERGUŠ, Ladislav. mjr. soukromý archiv

<sup>127</sup> ŠUPITÁR, Petr. *Historie letecké základny v Praze – Kbelích*, uveřejněno 28. února 2007, URL: <http://www.army.cz/scripts/detail.php?id=5395>

snižování stavu armády po roce 1992 a dílčí redislokace se nevyhnula ani vojákům z povolání sloužících u 1. smdlp.

Rozdělení armády k 1. ledna 1993 bylo součástí politického řešení narůstajících problémů, vedoucích k zániku společného státu (ČSFR). Při stanovení klíče pro delimitaci nebylo ovšem možné vycházet pouze ze známého poměru 2:1, daného politickými úmluvami o rozdělení státu, ale bylo také nutné přihlížet k mezinárodním závazkům o odzbrojení a o kontrole zbrojení. Nadto byly moderní zbraně a zbraňové systémy gentlemany rozděleny v poměru 1:1.<sup>128</sup> 1. smíšený dopravní letecký pluk přišel do přímé podřízenosti velitele letecké armády ČR. Současně došlo k rozdělení letounů a veškeré potřebné techniky, která byla předána na Slovensko, kde přešla i část létajícího a technického personálu k nově vytvořené 2. letecké základně v Piešťanech. Po několika následných reorganizacích a předání letounů do sestavy 3. dopravního leteckého pluku Praha Gbely<sup>129</sup>, byl pluk k 31. prosince 1994 zrušen.

---

<sup>128</sup> KOLDINSKÁ, Marie; ŠEDIVÝ, Ivan. *Válka a armáda v Českých dějinách*: Lidové noviny, 2008, s. 275

<sup>129</sup> V současné době jediný útvar dopravního letectva v rámci Armády ČR

## 4. Empirická část – interpretace povolání vojáka

Projekt „Česká společnost v období normalizace a transformace: životopisná vyprávění“ má stanoven, poměrně široký, okruh témat, kterým se v rámci několikaletého výzkumu řešitelé věnují. Pro diplomovou práci byla vybrána témata, která svým obsahem doplní doposud známou historii 1. dvlp na letišti Ostrava Mošnov. Jaká vlastně byla každodennost života vojáků z povolání na letišti Ostrava Mošnov? Ve snaze odpovědět na tuto otázku bylo nutné ze žijících pamětníků sestavit skupinu narátorů, kteří byli ochotni sdělit svůj příběh, ale navíc reprezentují pestrou škálu odborností, která se u dopravního pluku a jeho zabezpečovacích útvarů vyskytovala.

Tento úkol se podařilo splnit a projektu se zúčastnilo celkem 10. narátorů v následujících odbornostech: technik 2x, palubní radiotelegrafista 1x, pilot vrtulníku 2x, pilot dopravního letounu 2x, příslušníci štábu 3x. Vzhledem k zaměření práce, dostupným zdrojům a času vyhrazenému pro sběr materiálu byly s každým narátorem uskutečněny maximálně dva rozhovory. Porovnáme-li navzájem dostupné informační zdroje v podobě literatury, archivních materiálů a nahraných rozhovorů, je zřejmé, že orální historie jako metoda bádání bude mít v tomto případě rozhodující úlohu.

Během realizace rozhovorů jsem se setkal u všech narátorů s maximální vstřícností. V několika případech byly rozhovory přerušeny příchodem blízké osoby, jednalo se zpravidla o několik sekund spojených nejčastěji s občerstvením. Tyto „tichá“ místa v rozhovorech patří do záznamu, a pokud to nenarušovalo jeho kompaktnost, nebyly žádným způsobem upravovány. Ve třech případech jsou zaznamenány extrémně dlouhé rozhovory a nahrávání bylo nutné přerušit z důvodu vykonání fyziologické potřeby narátora. K narušení došlo i ve dvou případech chybně tlučenými telefony narátora (sms, hovor). Velkým přínosem pro projekt za strany narátorů byla jejich ochota k „odtjnění“ archivních materiálů osobní povahy a zapůjčení textů k rozpracovaným monografiím.

Kariéra vojáka začínala u narátorů zpravidla přijetím do služebního poměru vojáka z povolání a nástupem do výcvikového, nebo školského zařízení. Po úspěšném absolvování školy nebo kurzu, následovala samotná služba u vojenského útvaru s volným tabulkovým místem. V průběhu služebního poměru vykonávali narátoři službu podle potřeb

ozbrojených sil na území státu i v zahraničí. Jako nejčastější motiv pro vstup do armády byla zmiňována možnost služby u letectva.

*„Jako malé dítě jsem „modelařil“ a tloukl všelijaká letadýlka. Když jsem končil osmou třídu základní školy, měl každý z nás říct, co bude dělat. Vehementně jsem si prosazoval moji představu, že budu leteckým mechanikem a pořád o tom básnil.“<sup>130</sup>*

*Popudem pro vstup do armády byla možnost rozvíjet moji zálibu v letectví. Od 15. let jsem létal na větroních v Hanáckém aeroklubu ve Vyškově, a když jsem se dozvěděl, že se v Prešově otvírá dvouletá důstojnická škola, „DDŠ“ Prešov, obor pilot vrtulníku, bylo rozhodnuto.<sup>131</sup>*

V několika případech sehráli u narátorů významnou úlohu při rozhodování o vstupu do armády vojenští „náboráři“, kteří z úrovně okresních vojenských správ pravidelně objížděli základní a střední školy.

*„Mé rozhodnutí stát se vojákem z povolání padlo v 8. třídě na základní škole, kde zavítal příslušník armády na nábor. Mě to jeho vyprávění velmi zaujalo. Mluvil nejenom o letectví, které mě nejvíce bavilo, ale všeobecně o armádě. Samozřejmě na náboru se říkají jenom ty klady, všechno se zdálo být ideální a úžasné. Já sám jsem byl v situaci, stejně jako asi ostatní spolužáci, že bez toho náboru bych ani nevěděl na jakou školu a obor jít. V té době přicházelo v úvahu pouze gymnázium, které by můj zájem o letectví oddálilo o 4 roky.“<sup>132</sup>*

K rozhodnutí u paní Vladislavy Machů rovněž přispěl na gymnázium v Příboře náborový důstojník armády, ale jako hlavní motivaci uvedla ekonomickou jistotu povolání a platovou rovnoprávnost mezi ženami a muži. Plat byl stanoven na tabulkové místo a vyplácel se bez rozdílu pohlaví.

*„Když jsem šla na gymnázium, tak se začalo stavět letiště v Mošnově. Původně jsem chtěla jít po skončení střední školy na pedagogickou fakultu do Opavy, jenže těch peněz tenkrát doma nebylo. Když přišel náborář do školy a mluvil o těch vojenských oborech, tak se mi to zalíbilo. Doma, nikdo nic nenamítal, tak jsem na tu vojnu šla.“<sup>133</sup>*

Nábor do armády se neprováděl jen výše uvedeným způsobem. Velkou úlohu v propagaci vojenského povolání sehrával i dobový tisk.

---

<sup>130</sup> JANEČKA, Jaroslav. *Životopisné vyprávění Svět křídel*, 2013

<sup>131</sup> DĚDOCH, Jiří. *Interview Svět křídel*, 2013

<sup>132</sup> JOSZA, Petr. *Životopisné vyprávění Svět křídel*, 2013

<sup>133</sup> MACHŮ, Vladislava. *Životopisné vyprávění Svět křídel*, 2013

*„Na konci 8. třídy, jsem byl rozhodnutý, že budu dělat elektrikáře, protože se mi to líbilo. Pamatuju si, že v Mladé frontě byla tenkrát na prostřední dvojstraně reklama nebo nábor do vojenských škol. Byly tam uvedené všechny školy v republice a seznam jsem si ze zvědavosti četl a najednou vidím, letecký mechanik, letecké motory... A co dělalo kravál, to vždycky přitahovalo moji pozornost. Proto jsem se rozhodl jít na letecké motory. Z mého pohledu to mělo jen jednu nevýhodu, bylo to v Košicích“.*<sup>134</sup>

Z vyprávění narátorů se dá dovodit, že přechod z civilního života do „kasárenského“ prostředí armády nabyt zcela jednoduchý a znamenal celou řadu omezení. U většiny narátorů to byla první prověrka osobního odhodlání na cestě za vytouženým cílem. Pomyslnou odměnou jim zpravidla byl velmi dobrý kolektiv „spolubojovníků“, který byl často utužován společnými kladnými i zápornými prožitky v armádním i civilním prostředí.

*„Jako patnáctiletý kluk jsem nastoupil do Košic. Po vyřízení formalit nás naložili do autobusu a odvezli do Prešova, kde jsem si první rok odsloužil v průmyslové škole. Tam nám teprve začala výchova k dospělosti, kdy člověk poznal, že není všechno, jak si myslí a že není všechno jednoduchý. Do ročníku nás přijali 200 a z naší roty odešlo za prvních 14 dní 30 lidí. Na pokoji nás bylo 13 a vedle mě spal kluk, který neustále večer brečel - maminko, maminko. Což nám šlo na nervy. Nakonec si maminka pro něho přijela a odvezla si ho domů. Bylo to první síto a zůstali tam takový ti silní jedinci“.*<sup>135</sup>

## **Vojenská škola**

Z vyprávění narátorů o době jejich studií na vojenských školách v 50. a 60. letech je patrná jistá nekonceptnost a tlak na doplňování mladých leteckých specialistů a pilotů. Za „pochodu“ se rušili některé odbornosti a žáci se přesouvali na nově otevírané obory. Tato skutečnost zřejmě reflektovala probíhající modernizaci armády, kterou prošla také technika vojenského letectva. Počet letounů se sice snížil, změnilo se však jejich kvalitativní složení. Podzvukové letouny MiG-15 a MiG-15bis, které na počátku šedesátých let představovaly páteř stíhacího letectva, byly zcela vyřazeny. Stíhací bombardovací letectvo dostalo k dispozici nové nadzvukové letouny Su-7BM, dovážené do Československa v

---

<sup>134</sup> ŠEDIVÝ, Čestmír. *Životopisné vyprávění Svět křídel*, 2013

<sup>135</sup> ŠEDIVÝ, Čestmír. *Životopisné vyprávění Svět křídel*, 2013

letech 1963 – 1965, včetně vylepšené varianty Su-7BKL v letech 1966 - 1967. (Bílek 2008:190).

*„Když jsem dokončil vojenskou střední průmyslovou školu, udělal jsem následně takzvaný postgraduál, to bylo vyšší vojenské učiliště, které trvalo 2,5 roku. Tenkrát to ale nebylo hodnocené, jako vyšší odborná škola. Po dokončení jsme nedostali žádné osvědčení, ani diplom, My jsme jen dostali do zápisníku napsáno, že rozkazem ministra jsme byli vyřazení s leteckým odznakem, který můžeme v armádě používat. To že jsme měli po střední škole 2,5 roku navíc, to už nikoho nezajímalo.“<sup>136</sup>*

*„V době studií jsem jednou slyšel poznámku, že vojenskou školu vystuduje každý. A to jsme si říkali, že to pravda asi je, ale ne z důvodu, že to vystuduje blbec, ale z důvodu podmínek a charakteru studia. Na civilní škole bylo po skončení výuky volno, kamarádi, holky, hospůdka... My jsme skončili vyučování a odpoledne po obědě bylo povinné samostudium až do večera a teprve po večeři jsme měli osobní volno. Dalším studijním bičem byl kolektivní trest za špatné výsledky jednotlivce v podobě zatrhnutých vycházek.“<sup>137</sup>*

## **Nástup k útvaru**

Podmínky pro leteckou činnost na nově vybudovaném letišti Ostrava Mošnov byly po příchodu 1. dvlp dobré. Na letišti byl již dislokován od roku 1959 letecký stíhací pluk a plnohodnotný provoz zahájila i civilní část letiště. To však neplatilo o zázemí pro techniky a pozemní personál dopravního pluku.

*„Začátky na Mošnově byli podobné frontovým podmínkám. Pro přípravu a zázemí pilotů byly vyčleněny dřevěné baráky po stavebních dělnících, které zde zůstaly z dob výstavby letiště. Technikům letounů bylo vybudováno zázemí v podobě plátěných stanů. Chodilo se v gumácích, protože všude mimo stojánku bylo mokro. Umýt se bylo možné jen ve strouze u stojánky. Člověk si po čase zvykl, že kolikrát jsme byli celý den venku. Ráno se přišlo do práce, a když bylo pěkný počasí a letadla odletěla, zahráli jsme si volejbal, nebo fotbal, ale práce byla vždycky. Teprve v roce 1962 jsme si vlastnoručně postavili cihlový*

---

<sup>136</sup> ŠEDIVÝ, Čestmír. Životopisné vyprávění Svět křídel, 2013

<sup>137</sup> JANEČKA, Jaroslav. Životopisné vyprávění Svět křídel, 2013

*baráček se studenou vodou a kamny. Náradí a díly zůstávaly dále ve stanech, později v plechových boudách.* <sup>138</sup>

Několik narátorů přešlo k 1. dvlp od leteckých stíhacích pluků, které se charakterem úkolů a letové činnosti zásadně odlišovali od každodenní činnosti dopravního letectva. Jednou z nejpodstatnějších zaznamenaných změn v rozhovorech byl přechod z individuálního létání do několikačlenné osádky letounu, kde panovala naprostá souhra s vysokou dávkou vzájemné kolektivní odpovědnosti. Změny při příchodu k útvaru nepociťovali jen piloti a létající, ale i pozemní technický personál. Ze zaznamenaných vyprávění je rovněž patrné, že vzájemné vztahy mezi příslušníky dopravního pluku byly „volnější“ a na letišti nepanoval tak tvrdý „dril“, patrný ve stíhacím letectvu Československé armády. To však neznamenal kvalitatívni změny ve výcviku a bojové připravenosti létajícího a pozemního personálu útvaru.

*„Původní útvar byl součástí protivzdušné obrany státu s neustálou bojovou pohotovostí. Byla tam řada cvičení. Letecké dny probíhaly pravidelně každý týden a u útvaru byly téměř všechny varianty letounů MiG. Díky vysokému počtu leteckých dnů se objevovalo velké množství závad u letadel a pro nás mechaniky to znamenalo hektické pracovní nasazení. Po nástupu k dopravnímu pluku jsem nechtěl věřit vlastním očím. Život byl daleko klidnější, pomalejší, na vše byl čas. Letadlo se při opravě, nebo revizi zatáhlo někdy i na dva týdny do hangáru. Při provádění vyšších revizi byl díky velikosti dopravního letadla lepší přístup k palubním agregátům a jinému vybavení. Obrovským plusem pak bylo to, že jako příslušník dopravního pluku jsem měl možnost na palubě v těch letadlech létat“.* <sup>139</sup>

## **Politická příprava**

Značný časový prostor v každodenním životě vojenských jednotek pluku zabírala politická příprava. Hlavní formou ideologického působení na vojáky bylo politické školení mužstva, jehož tematika byla od roku 1950 určována HPS ČSLA. Těmto školením bylo vyhrazeno šestnáct hodin měsíčně v době zaměstnání. Během nasazení jednotek na různé

---

<sup>138</sup> JANEČKA, Jaroslav. *Interview Svět křídel, 2013*

<sup>139</sup> JOSZA, Petr. *Životopisné vyprávění Svět křídel, 2013*

výpomoci (akce Z, žně, kalamity atd.) bylo školení nahrazeno politickými informacemi a prací s tiskem. K jednotlivým tématům byly navíc organizovány doplňkové akce jako exkurze do JZD, návštěvy muzeí a výstav, památných míst, besedy s funkcionáři atd. Nicméně dopad těchto školení na vojáky byl spíše formální, využíval zjednodušeného černobílého vidění světa a často sklouzával spíše k mentorování.<sup>140 141</sup> Narátoři se ve svých rozhovorech nezávisle na sobě shodují, že politická příprava nepatřila u příslušníků dopravního pluku zrovna k nejoblíbenějším činnostem. Domnívám se, že odpověď na tuto otázku je „ukryta“ v samotných prapočátcích úvah narátorů o vojenském povolání, kdy ve svých pohnutkách politickou angažovanost v komunistickém režimu spolehlivě vytěšňují láskou a vztahem k letectví. Pro členy velení a štábu pluku, bylo téměř povinné absolvovat večerní univerzitu marxismu leninismu, tak zvaný VUML<sup>142</sup>. Povinná a kontrolovaná účast na školeních se dala řešit různým způsobem.

*„Měl jsem štěstí na lidi a kamarády. Byli jsme tři a říkáme - my nebudeme chodit na tu marx-leninskou přípravu u letek, protože to je velká otrava! Nějaký blbec tam vždycky něco vykládá a vlastně čte něco, co mu odněkud poslali. To je ztráta času. Přihlásíme se do VUMLU v Ostravě. Tam ty 4 hodiny odsedíme a máme zbytek dne volno. Nebudeme v ten den nasazování do hotovosti a po skončení výuky tam za náma přijedou manželky. Jezdili jsme tedy do VUMLU v Ostravě. Náčelník byl strašně chytrý a rozumný chlap. Rozumný ve smyslu společenském i osobním. V přednáškách filozofie nebo ekonomii jsme to brzo poznali. Vykládal to úplně jinak, než jsme čekali. Říkal nám věci, které byli i za „hranou“ režimu a rozšiřoval nám tím naše obzory.“<sup>143</sup>*

*„Byla to dost zajímavá příprava, pravidelná a kontrolovaná politickými orgány. Školení bylo několikaleté, na pokračování. Připomínalo mi velmi živě kdysi aktuální politickou přípravu v rámci kurzů VŠDL v Hradci Králové, včetně přednášejících, kteří se nerepresentovali jako vědátoři, ale spíše jako papoušci. Nebylo jim, zrovna jako tenkrát, radno odporovat. Lektori neměli rádi dotazy podobného ražení, jako co bylo dříve - vejce*

---

<sup>140</sup> HLAVÁČEK, Jiří. *Sloužili jsme vlasti*, s. 39.

<sup>141</sup> V polovině šedesátých let začaly být politickými orgány prováděny první výzkumy názorů a postojů vojáků základní služby, které ukázaly rozporuplnou situaci. V roce 1965 celých 90 % odpovědělo kladně na otázku: „Přejete si, aby se svět vyvíjel k socialismu?“ Současně však dvě třetiny z nich nepokládaly USA za nepřítel a jen necelá třetina byla přesvědčena o nutnosti udržování silné armády a její stálé bojové pohotovosti. Kolem 60% soudilo, že by bylo možné zkrátit vojenskou základní službu a mezi vojáky se zvyšovaly pochybnosti o společenské účelnosti a prospěšnosti vojenské služby (Bílek a kol. 2008:201).

<sup>142</sup> MOUDRÝ, Miroslav. *I. Letecký dopravní pluk*, Svět křidel, 2005, str. 49

<sup>143</sup> VALEČKO, Slavomír. *Interview Svět křidel*. Příbor. 24. 4. 2013, str. 9.



*nebo slepice. Vysvětlení hledali těžko a posluchači se bavili jejich rozpaky. Vynikal mezi nimi zvláště pplk. Jáno Kozic, propagandista ze stupně leteckého svazku v Olomouci.“<sup>144</sup>*

Posílení pozice KSČ v armádě bylo výsledkem závratně rostoucí stranické organizovanosti příslušníků ČSLA v průběhu padesátých let. Tento trend se však nezastavil ani v průběhu šedesátých let a udržoval se na konstantní úrovni až do roku 1968. Sovětskému svazu totiž vyhovovala více lidová, dělnická, ozbrojená síla než profesionální armáda, přestože i mezi příslušníky ČSLA se objevili nestraníci.<sup>145</sup>

### **Další vzdělávání**

Pozornost důstojníků a praporčíků byla rovněž zaměřena na možnost získat maturitní vysvědčení po absolvování několika měsíčního běhu studia, v rámci místního gymnázia. K vyučování se zavázali jeho profesori, po schválení záměru ministerstvem školství a MNO. Létaující a technici i další důstojníci a praporčíci získali možnost, aby mohli být po absolvování maturity dále povyšováni do dalších hodností. Byly to tudíž jiné zájmy a ve svém důsledku znamenaly nárůst sebevědomí a chuť dále setrvat v armádě. Škola probíhala ve večerních hodinách a byla dalším podnětem ke zlepšení organizace, například odvelovaných osádek a práce ve prospěch výsadkového vojska. Piloti a technici byli odvelováni s mnohem větší promyšleností. (Moudrý, s. 49) Z vyprávění narátorů vyplynula skutečnost, že na počátku své vojenské kariéry v převážné většině absolvovali pouze specializované armádní školy, nebo kurzy mnohdy bez vydání řádných dokladů o studiu.

*„Když nastupovali vojáci v 50. letech do armády, tak brali téměř všechny, kdo chtěl jít a brali lidi i beze škol. Tito lidé měli v dalších letech přirozený služební i hodnostní postup, ale neměli vzdělání. To vytvářelo s příchodem mladých vystudovaných vojáků z povolání u útvarů problémy“.<sup>146</sup>*

### **Tělesná příprava**

Důležitou složkou každodenního života byla i služební tělesná příprava (TP). Jednalo

---

<sup>144</sup> PENKER, Jiří. pplk. Ing. *Vzpomínky velitele pluku (1961 – 1965)*, (MOUDRÝ, 2005, str. 49, 50)

<sup>145</sup> Profesionální armády byly v socialistické společnosti považovány za anachronismus a potenciální nebezpečí, zatímco dělnická armáda měla reprezentovat nový společenský systém. To zčásti vysvětluje úspěch s jakými Sověti rekrutovali muže dělnického původu na pozice důstojníků (Riceová 2005:14)

<sup>146</sup> JANEČKA, Jaroslav. *Interview Svět křidel*, 2013

se o řízenou tělovýchovnou činnost vojáků z povolání, která se uskutečňovala ve stanovené době v určených prostorech pod vedením tělovýchovných pracovníků. Hlavním úkolem služební tělesné přípravy bylo vytvoření podmínek a předpokladů pro dosahování a udržování optimální tělesné zdatnosti, pohybových dovedností a psychické odolnosti vojáků, pro jejich nasazení v mimořádných situacích a bojových činnostech. Standardní tělesnou přípravu doplňovaly tělovýchovné a sportovní aktivity vojáků nad rámec výcviku v TP a mohli se jí účastnit za přesně daných podmínek i občanští zaměstnanci. Tyto aktivity mohly mít soutěžní i nesoutěžní charakter.

Do této kategorie bylo možné zařadit krátkodobé či dlouhodobé soutěže, armádní sportovní hry a přebory, jednorázové mimorezortní akce nebo sportovní dny velitelů. Všechny tyto aktivity sloužily opět k udržení či růstu tělesné kondice, psychické a fyzické relaxaci. Mezi výběrovou tělesnou přípravu patřilo i spartakiádní cvičení. „Tělocvik“ nebyl jen organizovaný, ale často se odehrával na svépomocně vybudovaných sportovištích v prostorech letiště i mimo něj. Tuto část řada narátorů reflektovala velmi vděčně. Zejména zdravotní pobyty pilotů a létajícího personálu v Jeseníku jsou v rozhovorech komentovány velmi zdrženlivě a v budoucnu by si zasloužily více pozornosti.

*„Tělesná příprava bývala velmi oblíbená, protože bylo vybudováno dostatek hřišť, v areálu letiště. Velmi aktivně se hrával „nohejbálek“ protože tam stačili na každé straně dva nebo tři lidi a když byla volná chvílka, už se „čutalo“.*

*Fotbal se většinou hrál u techniků, když odletěly letadla a náčelník řekl „jde se na fotbálek“. A šlo se na fotbálek. Takže těch 10 lidí vždycky bylo a „čutalo“ se na trávě. Hodně se hrál i volejbal. Kolikrát se stalo, že jsme přišli z letiště, a pokračovalo se v Příboře. To už jako, když někdo - ty už nemůžeš, já tě vystřídám, jo? Takže bych řekl, že ta tělesná výchova byla oblíbená. Problém byl akorát když se měl běhat kilometr, takže to každý jako si říkal „ježišmarja, kilometr“. Přitom to každý uběhl, jo? Ale to už byla v rámci přezkoušení tělesné zdatnosti povinná disciplína a to už zase bylo o něčem jiném. Dělal se i shyby a kliky takhle jako na přezkoušení.“<sup>147</sup>*

Tělesná kondice pilotů a létajícího personálu se také trénovala takzvaným „přežitím“ Ve vzpomínkách narátorů jsou tyto akce rovněž často reflektovány. Obvykle se účastníci naložili do nákladáku a odvezli do vzdálenosti cca 50 km od letiště tak, aby účastníci akce

---

<sup>147</sup> JANEČKA, Jaroslav. *Interview Svět křídel*. Příbor. 02. 06. 2013, str. 2,3. Nahrál Jaroslav Vašut.

neznali směr ani cestu. V neznámém prostoru došlo po skupinách k vysazení a úkol zněl: dostaň se, jak můžeš domů. Všude byli nasazené hlídky SNB, a pozemních armádních jednotek. Stačilo, před kontrolou říct „stůj“ a účastník byl zatčen. Bylo mnoho dalších tréninků "přežití a prověrek". Třeba v zimě na horách. Jednou ročně se příprava pilotů a létajícího personálu přezkušovala týmem štábních důstojníků z velitelství 10. Letecké armády a někdy se přiletěl podívat i vrchní velitel.<sup>148</sup>

### **Finanční a materiální zabezpečení**

Pokud jde o finanční situaci vojáků z povolání, je třeba říci, že zejména v druhé polovině šedesátých let nebyla nijak špatná. Průměrný plat vojáka z povolání se v letech 1961– 1965 pohyboval v rozmezí cca. 2 200 – 2 400 Kčs, což bylo zhruba o polovinu více než průměrná mzda v Československu.<sup>149</sup> Žádný z narátorů si v době své služby v armádě na svou finanční situaci nestěžoval. Opodstatnění této skutečnosti spatřuji ve vyšším platu u letectva než u pozemního vojska, nicméně bylo to „vyváženo“ vyšším rizikem spojeným s výkonem povolání. Zajímavý náhled na dobové regionální srovnání s civilním sektorem umožňuje následující nehoda.

*V den, kdy byla na leteckém dnu dohodnuta s patronátním podnikem VŽKG Ostrava výstavba letištního technického hangáru, byli zaměstnanci VŽKG svědky tragické události, při níž zahynul parašutista, jemuž se při seskoku z letounu AN-2 neotevřel padák. Záložní nepoužil a před zraky diváků skončil v zemi. Při této příležitosti se vyjadřovali přítomní taviči, jak se dívají na naši práci a na její honorování. Říkali, že kdyby měli takové finanční ohodnocení za nebezpečnou a odpovědnou práci jako my, že by nikdy do letadla nasedli. Jejich platy, jako tavičů, v porovnání s našimi převyšovaly naše nejméně o sto procent. Měli tehdy základní plat kolem devíti tisíc korun měsíčně, bez prémiových příplatků. U nás se základní plat velitele pluku, bez hodnotního příplatku a výsluhy let pohyboval na třech tisících korunách.*<sup>150</sup>

Ve vzpomínkách narátorů se tato problematika příliš neobjevuje a dá se v této oblasti předpokládat jistá spokojenost. Zajímavostí je, že řada osádek letounů strávila zejména na přelomu 50. a 60. let

---

<sup>148</sup> JERGUŠ, Ladislav. mjr. soukromý archiv

<sup>149</sup> BÍLEK, Jiří et al. *Československá lidová armáda v koaličních vazbách Varšavské smlouvy: květen 1955 - srpen 1968*. Praha: Ministerstvo obrany ČR, 2008. str. 208.

<sup>150</sup> MOUDRÝ, Miroslav. *1. Letecký dopravní pluk*, Svět křidel, 2005, str. 55.

## Obdiv k technice

Il-14 byl mimořádně výborný a ekonomický letoun. Vzpomínám si, když jsem ho poprvé uviděl v Mimoni, kdy jsme se přepravovali k cvičným střelbám do Malacek. Il-14 nahrazoval v roce 1955 tehdejší Dakoty D-47 s klasickým podvozkem. Stříbrný, krásný letoun s příďovým podvozkem na nás velice zapůsobil a najednou jsme ho chtěli všichni létat. A to se nám některým nyní podařilo.<sup>151</sup>

## Setkání se smrtí

*„No, tak to byla moje první zkušenost, že když letíš a jsi v osádce, tak se můžeš zabít kvůli blbosti někoho jiného. Takže když vidíš, že je to blbost, tak musíš šáhnout do řízení, kdyby to byl ministr, to je jedno prostě. To mě tak přesvědčilo, pak mi to, toto moje přesvědčení se ukázalo ještě na jiných případech, u některých jiných, který havarovali v Maďarsku a tam prostě zahynuli někteří a tak dále.“<sup>152</sup>*

## Každodennost služby u letectva

Na „detašmán“, zlidovělý název z anglického slova detachment (odloučení) se většinou všichni těšili. Jednak se vysazovalo z jiného letiště a navíc to byla vždy změna z letištního stereotypu. Že někdy byly podmínky provozu opravdu polní, nejen provozní ale i stravovací a ubytovací nikomu nevadilo, hlavně když bylo pěkné počasí.

Výhodou dopravního letectva byla i možnost zaletět do Prahy na nákupy s manželkami. Že se holky nebáli svěřit svoje životy do našich rukou a přežít tu chvíli v nepohodlí transportního letounu je nasnadě.

Tato léta, kdy jsem pracoval ve funkci kapitána letounu a velitele roje, byla pro mě z pracovního hlediska asi nejšťastnější dobou. Vykonávali jsme tehdy maximum letecké činnosti a bylo minimum vojenského blbnutí. V tomto roce jsem také dosáhl nejvyššího stupně profesního ohodnocení, získal jsem první třídu dopravního pilota. To znamená, že jsem byl oprávněn létat za všech povětrnostních podmínek ve dne i v noci do minim všech

---

<sup>151</sup> TRUBÁK, Stanislav. Soukromý archiv.

<sup>152</sup> VALEČKO, Slavomír. *Interview Svět křidel*. Příbor. 24. 4. 2013, str. 8.

letišť. Toto oprávnění není stálé, musí se neustále udržovat a při každé přestávce znovu obnovovat.

Byl jsem nadmíru spokojen, měl jsem zdravou rodinu, sloužil jsem poprvé za svoji leteckou éru blízko svého rodiště a celé rodiny, byl jsem členem bezvadného kolektivu spolupracovníků, včetně velitelského sboru. Přesto jsem měl ještě jednu tajnou touhu. Chtěl jsem létat u ČSA. Tato myšlenka byla velmi silná především po návratu z Guiney, měl jsem platný civilní diplom dopravního pilota i dostatek zkušeností. Navštívil jsem proto svého bývalého velitele, který v té době u ČSA pracoval a zeptal se ho na možnost přijetí. Odpověděl mi: „ Samozřejmě možnost by tu byla, ale napřed se tady nějakou dobu porozhlédni, pohovoř se známými a pak mi řekneš, jestli máš skutečně zájem.“ Když jsem poznal poměry, které tam vládly, špatné vztahy a boj o každý lepší let, můj zájem opadl.<sup>153</sup>

Měli jsme všichni rádi takzvaný přechod ze dne na noc, kde se střídali pestré barvy západu slunce s postupně se rozsvěčujícími městy. Libovali jsme si při velké dohlednosti, při pohledu na hory, jmenovitě Alpy, které jsme obdivovali při každém letu do jižních čech.<sup>154</sup>

## Rodinné zázemí

Rodinné zázemí příslušníků dopravního pluku bylo poznamenáno dlouhou pracovní dobou, z čehož vyplývá, že narátorům „vzal“ profesní život, život rodinný. Běžné rodinné záležitosti museli řešit převážně manželky narátorů a nejbližší rodinní příslušníci

*„Já měla dvě malé děti a musela jsem jezdit na letiště do práce třeba ve 4 ráno, protože jsem je odpoledne vyzvedávala z mateřské školky. Bylo to pro mě hrozně náročné. Štěstí bylo, že jsem měla hodné dětičky, které vůbec nebyly nemocné. Já neměla den paragrafu. V minulosti bylo hodně cvičení. Pořád byly poplachy a stále se někde vyjíždělo. Odnesla to moje sestra, která dělala výšku, a když jsem musela na letiště, tak děti hlídala a nešla do školy.“<sup>155</sup>*

Zdá se tedy, že život v armádě, stejně jako každé povolání, měl své klady (sociální zabezpečení, finanční situace, seberealizace) i zápory (pracovní doba, rodinná situace,

---

<sup>153</sup> TROJKA, František. *Cesta do oblak*, osobní vzpomínky sepsané v dubnu 2012, str. 199.

<sup>154</sup> MOUDRÝ, Miroslav. *I. Letecký dopravní pluk, Svět křídel*, 2005, str. 60

<sup>155</sup> Machů, Vladislava. *Životopisné vyprávění*, 2013

užitečnost povolání). Narátoři převážně hovoří o přednostech vojenského života zejména v souvislosti se vztahem k letecké technice, disciplíně, kázni a řádu. Léta služba strávená u 1. leteckého dopravního pluku považují všichni za nejlepší ve svém životě.

## 5. Závěr

Armáda ve své novodobé historii prošla jako ostatní silové složky státu obdobím politických a mocenských zápasů, změn a společenských transformací. Životní podmínky vojáků z povolání nebyly v komunistické společnosti jednoduché a s odstupem doby se ukazuje, že armáda nebyla jen smečkou oddaných komunistických kádřů, jak je dnes s oblibou laickou i odbornou veřejností mnohdy prezentována. To neznamená, že bych jakkoli omlouval konkrétní zločiny, kterých se konkrétní lidé z řad KSČ dopustili. Jen nejsem příznivcem kolektivní viny a často černobílého vidění naší nedávné historie. Sestavení a prezentování pravdivého obrazu této ozbrojené složky státu bude stát ještě mnoho badatelského úsilí a tato práce se svým cílem o to z pohledu regionální historie snaží. Jejím cílem bylo vytvořit kvalifikovaný orálně historický pramen z prostředí Československé lidové armády, který reflektuje každodennost života bývalých příslušníků 1. leteckého dopravního pluku, sloužících na letišti Ostrava – Mošnov. Vojáci nejsou v této práci zobrazováni jako výjimeční nadlidé, ale jako muži a ženy, pro které služba u letectva nebyla v mnohých případech jen uspokojením prosté záliby v létání, ale tvrdou, náročnou, často velice nebezpečnou prací, která byla motivována ne vždy osobním prospěchem, ale hlubokým vztahem ke své vlasti, což zásadním způsobem ovlivnilo nejen je samotné, ale i životy jejich rodin. Povolání vojáka je v mnoha ohledech stejné jako každé jiné, civilní povolání, přestože má svá specifika. Kariérní postup odpovídal u řady vojenských útvarů více úrovni stranické angažovanosti než kvalitě odvedené práce. Narátoři z řad žijících pamětníků leteckého dopravního pluku tuto skutečnost ve svých rozhovorech nepotvrzují. Jejich paměti se dají shrnout do obrazu vojenské služby za každého počasí v každé roční době bez ohledu na čas tak, aby byly letouny a jejich osádky stále připravené ke vzletu. Proto se u tohoto povolání bez lásky k letectvu nedalo vydržet. Mnozí členové osádek a technici zaplatili zdravím i tak "jednoduchou" věc, jako bylo stání před letounem při motorových zkouškách, kdy se při plných otáčkách motoru chvěl nejen žaludek... Každodenní tvrdá práce létajících a techniků, stále se opakující kontroly všech částí letounu, nic nesmělo být přehlédnuto, protože na tom záležel život nejen posádky. Ve vzduchu se bohužel nedá zastavit! Z uvedených důvodů jsou i vztahy létajícího a technického personálu jiné než u jiných druhů vojsk. Vzájemná důvěra byla rozhodujícím faktorem každodenní práce ve vojenském leteckém kolektivu. Historik vždy může nabídnout jen jednu „možnost“, jednu

verzi, která vychází z konkrétního přístupu k zjištěným historickým skutečnostem a faktům. Tento text budiž toho dokladem, něčím víc ani být nemůže.



## 6. Použité zkratky

AČR	armáda České republiky
armgen.	armádní generál
ASD	armádní sportovní družstvo
ČSLA	Československá lidová armáda
ČSSR	Československá socialistická republika
GŠ OS SSSR	Generální štáb ozbrojených sil Sovětského svazu
HPS	Hlavní politická správa
kpt.	kapitán
KPV	Konfederace politických vězňů
mjr.	major
MNO	Ministerstvo národní obrany
NATO	Severoatlantická aliance (North Atlantic Treaty Organization)
npor.	nadporučík
nrtm.	nadrotmistr
OF	Občanské fórum
plk.	plukovník
por.	poručík
pplk.	podplukovník
PŠM	politické školení mužstva
PVOS	protivzdušná obrana státu
RTZ	prostředky radiotechnického zabezpečení
SČSDP	Svaz československých důstojníků a praporčíků
SL ČR	Svaz letců České Republiky
SSSR	Svaz sovětských socialistických republik
SVAZARM	Svaz pro spolupráci s armádou
SVP	Svaz vojáků z povolání
ÚSD AV ČR	Ústav pro soudobé dějiny Akademie věd ČR, v. v. i.
ÚV KSČ	Ústřední výbor Komunistické strany Československa
ÚV KSSS	Ústřední výbor Komunistické strany Sovětského svazu
VA AZ	Vojenská akademie Antonína Zápotockého
VHÚ	Vojenský historický ústav

VKR	Vojenská kontrarozvědka
VSR	Vojenské sdružení rehabilitovaných
VTA	vojenská technická akademie
VÚ	vojenský útvar
v. v.	ve výslužbě

## 7. Seznam použité literatury a pramenů

### 7.1 Rozhovory

- BENCALÍK, Roman. *Životopisné vyprávění Svět křídel*. Příbor, 25. 4. 2013
- DĚDOCH, Jiří. *Životopisné vyprávění Svět křídel*. Doloplazy u Olomouce, 27. 4. 2013
- FORST, Milan. *Interview 1968*, s. 3.
- JANEČKA, Jaroslav. *Interview Svět křídel*. Příbor. 2. 06. 2013.
- JANEČKA, Jaroslav. *Životopisné vyprávění Svět křídel*. Příbor. 17. 04. 2013.
- JERGUŠ, Ladislav. *Životopisné vyprávění Svět křídel*. Příbor, 20. 4. 2013
- JERGUŠ, Ladislav. *Interview Svět křídel*. Příbor, 30. 5. 2013
- JOSZA, Petr. *Životopisné vyprávění Svět křídel*. Příbor, 3. 5. 2013
- KOVÁČIK, Július. *Životopisné vyprávění Svět křídel*. Domašov – Jeseník, 7. 6. 2013
- MACHŮ, Vladislava. *Životopisné vyprávění Svět křídel*. Příbor, 5. 6. 2013
- ŠEDIVÝ, Čestmír. *Životopisné vyprávění Svět křídel*. Příbor, 28. 5. 2013
- VALEČKO, Slavomír. *Interview Svět křídel*. Příbor. 30. 5. 2013.
- VALEČKO, Slavomír. *Životopisné vyprávění Svět křídel*. Příbor. 23. 4. 2013.
- VALEČKO, Slavomír. *Životopisné vyprávění Svět křídel*. Příbor. 24. 4. 2013.
- VLACH, Bohumil. *Životopisné vyprávění Svět křídel*. Příbor, 23. 4. 2013

### 7.2 Literatura

- BÁRTA, Miloš et al. *Československo roku 1968 II.: Počátky normalizace*. Praha: Ústav mezinárodních vztahů, 1993, s. 15.
- BÍLEK, Jiří et al. *Československá lidová armáda v koaličních vazbách Varšavské smlouvy: květen 1955 - srpen 1968*. Praha: Ministerstvo obrany ČR, 2008. str. 232
- BÍLEK, Jiří. Svaz československých důstojníků a praporčíků a Svaz letců ČSSR v letech 1968 – 1971. In: *Historie a vojenství*, 2003, roč. 52. Č. 3 – 4, s. 550, 554.
- CUHRA, Jaroslav. ELINGER, Jiří. GJURIČOVÁ, Adéla. SMETANA, Vít. *České země v evropských dějinách*. Díl čtvrtý, PASEKA, Praha Litomyšl, 2006, s. 160
- DVOŘÁK, Jaroslav. *Letcem ve studené válce*. Praha: Erika, 2003, s. 246 - 247

- HLAVÁČEK, Jiří. *Sloužili jsme vlasti: Biografická vyprávění příslušníků Československé lidové armády v Čáslavi, kteří opustili armádu v důsledku sovětské okupace v srpnu 1968*. Praha, 2009, s. 8. Bakalářská práce (Bc.) Univerzita Karlova v Praze, Fakulta humanitních studií
- HLAVÁČEK, Jiří. *Pražské jaro v kolektivní paměti příslušníků 28. stíhacího bombardovacího leteckého pluku v Čáslavi*, PRAHA, FHS UK Praha, 2011, str. 23
- CHRASTIL, Sylvestr. *Normalizace Československé armády na počátku 70. Let*. Brno: Vojenská akademie, 2002, s. 35.
- KAPLAN, Karel. Alexej Čepička. *Dobová dramata komunistické moci*, Barrister & Principal, Brno, 2011, str. 51
- KOLDINSKÁ, Marie a ŠEDIVÝ, Ivan, *Válka a armáda v českých dějinách: sociohistorické črty*. Praha: Nakladatelství Lidové noviny, 2008, str. 62
- KONOPÁSEK, Zdeněk (ed.). *Otevřená minulost: autobiografická sociologie státního socialismu*. Praha: Karolinum, 2009, s. 73
- KUNZ, Jaroslav. *Kus českého života*, Praha J. OTTO s.r.o., 1929, s 279
- MACÁK, Milan. *Tváří v tvář okupaci: příběh čs. vojenské rozvědky v srpnu 1968*. Praha: Ministerstvo obrany ČR - AVIS, 2008, s. 57.
- MADRY, Jindřich. *Mocenský zvrát v dubnu 1969 a podíl vojáků na jeho provedení*. In: *Historie a vojenství*. 1992, roč. 41, č. 4, s.
- MADRY, Jindřich. *Sovětská okupace Československa, jeho normalizace v letech 1969-1970 a role ozbrojených sil*. Praha: Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, 1994, s. 27 - 31.
- MLYNÁŘ, Zdeněk. *Mráz přichází z Kremle*. Praha: Mladá Fronta, 1990, s. 168.
- MOUDRÝ Miroslav, *1. Letecký dopravní pluk, Svět křídel*, 2005, s. 22
- PAUER. Jan. *Praha 1968: vpád Varšavské smlouvy*. Praha. Argo, 2004, s. 94.
- PAULÍK, Jan. *Po invazi: podkladová studie o vojenskopolitickém vývoji Československa od srpna 1968 do přelomu let 1968 – 1969*. Praha: Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, 1996, s. 103, 111, 113.
- POVOLNÝ, Daniel. *Vojenské řešení Pražského jara II.: Československá lidová armáda v srpnu 1968*. Praha: Ministerstvo obrany ČR – Prezentační a informační centrum MO, 2010, s. 130.

- RICEOVÁ, Condoleeza. *Nejisté spojenectví - Sovětský svaz a československá armáda 1948 – 1983*, XYZ, PRAHA, 2005, 1. vyd. ISBN: 80-86864-33-2, str. 61,62
- RITCHIE, Donald. *Doing Oral History*. Oxford: Oxford University Press, 2003, s. 26.
- RYCHLÍK, Jan. *Češi a Slováci ve 20. století, Česko-slovenské vztahy 1914-1945*. Bratislava: Academic Electronic Press, 1997, str. 304
- SMITH, Richard. *Analytic Strategies for Oral History Interview*. In: GUBRIUM, J. a HOLSTEIN, A. (ed.). *Postmodern interviewing*. London: Sage Publications, p. 203 - 224
- SOCHOR, Ladislav. *Vzhůru do oblak: československé letectvo v letech 1948 – 1989*. Praha: Erika, 2000, s. 48
- ŠTĚPÁNEK, Karel; MINAŘÍK, Pavel. *Československá lidová armáda na Rýnu*. Praha: Naše vojsko, 2007, s. 59
- VACEK, Miroslav. *Generál studené války*. Praha: Erika, 2004, s. 49.
- VANĚK, Miroslav; MÜCKE, Pavel; PELIKÁNOVÁ, Hana. *Naslouchat hlasům paměti: teoretické a praktické aspekty orální historie*. Praha: Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, 2007, s. 16, s. 20 - 21
- VANĚK, Miroslav. *Možnosti a meze orální historie při výzkumu českého exilu*, Acta Universitatis Palackianae Olomucensis Facultas Philosophica. 2002, Historica 31, s. 400.
- VANĚK Miroslav, HOUDA Přemysl, MÜCKE Pavel. *Deset let na cestě Orální historie na Sovinci*. Praha: Fakulta humanitních studií Univerzity Karlovy, 2011, s. 27
- VANĚK, Miroslav, MÜCKE, Pavel. *Třetí strana trojúhelníku*. 1. vyd. Praha: FHS UK a ÚSD AV ČR, 2011. ISBN 978-80-87398-11-1 (pro FHS), ISBN 978-80-7285-145-4 (pro ÚSD). Str. 211.
- VODIČKA, Karel, *Dělení Československa: deset let poté*. Praha Volvox Globator, 2003. str. 221
- VYSTAVĚL, Stanislav. *11. stíhací Invazní: o lidech a letadlech z letiště Korea v letech 1951 až 1993 v dokumentech, fotografiích a vzpomínkách*. Cheb: Svět Křídél, 2006, s. 137

### 7.3 Prameny

JERGUŠ, Ladislav. mjr. soukromý archiv

TROJKA, František. *Cesta do oblak*, osobní vzpomínky sepsané v dubnu 2012

TRUBÁK, Stanislav. pplk soukromý archiv

ZÍDEK, Petr. *Československo a jižní a jihovýchodní Asie (1945-1989)*, 2010, č.p. RM 08/02/08

### 7.4 Internetové zdroje

Centrum orální historie ÚSD AV ČR

<http://www.coh.usd.cas.cz>

Česká asociace orální historie

<http://www.oralhistory.cz>

CHROBÁKOVÁ – LNĚNIČKOVÁ, Andrea. Retribuce 1945- 1948

<http://www.moderni-dejiny.cz>

Šmigel' Michal, Banderovci na Slovensku (1945 – 1947): K bezpečnostným a politicko-spoločenským aspektom prienikov Ukrajinskej povstaleckej armády na územie krajiny. Elektronický časopis o vojenských dejinách, 24. Apr 2009,

<http://www.kvhbeskydy.sk/>

ŠUPITÁR Petr, *Historie letecké základny v Praze – Kbelích*, uveřejněno 28. února 2007

<http://www.army.cz/scripts/detail.php?id=5395>

Totalita.cz

<http://www.totalita.cz/vysvetlivky/akcni.php>

Ústav pro soudobé dějiny AV ČR v.v.i.

<http://www.usd.cas.cz>

Ústav pro studium totalitních režimů České republiky, Chronologie událostí 20. a 21. srpna 1968

<http://www.ustrcr.cz/cs/srpen-1968-chronologie>

Vývoz zbraní z Československa do kapitalistické ciziny (1960–1970)

[http://www.valka.cz/clanek\\_14221.html](http://www.valka.cz/clanek_14221.html)

## 8. Přílohy

### 8.1 Narátoři

Roman BENCALÍK – pilot vrtulníku

Jiří DĚDOCH – pilot vrtulníku

Jaroslav JANEČKA – letecký mechanik

Ladislav JERGUŠ – malubní radiotelegrafista

Petr JOSZA – technik TOP

Július KOVÁČIK – štábní pracovník

Vladislava MACHŮ - štábní pracovnice

Čestmír ŠEDIVÝ – pilot letounu

Slavomír VALEČKO - pilot letounu

Bohumil VLACH - štábní pracovník

### 8.2 Dokumenty

#### Fragmenty chronologie srpnových událostí

##### **20. srpna 1968**

**17.00** anonym telefonicky informuje zpravodaje ČTK v Budapešti, že o půlnoci začne vojenské obsazování Československa. Žádá o okamžité předání této informace vojenskému přidělení zastupitelského úřadu. V 18.10 tuto zprávu předává čs. velvyslanec Púčik do Prahy

**20.00** sovětský velvyslanec v USA Anatolij Dobrynin navštěvuje prezidenta Lyndona Baines Johnsona a informuje jej o nadcházející invazi armád pěti zemí Varšavské smlouvy do Československa. Johnson krátce po tom svolává mimořádné zasedání Rady národní bezpečnosti

**21.40** čs. hranice překročily v prostoru Vejprt dva sovětské tanky a dva obrněné transportéry. Po chvíli se vrátily zpět na území NDR

**21.52** na letišti v Ruzyni přiletěl z Moskvy civilní speciál An-12. Letadlo zůstalo

stát na stojánce Aeroflotu, nikdo z něj nevystoupil

**23.00** osádka letounu An-12 na Ruzyni požádala o povolení ke spuštění motorů letadla, údajně kvůli provedení motorových zkoušek. Ve skutečnosti motory sloužily jako energetický zdroj pro činnost elektronických naváděcích systémů

**23.00** začalo ze vzduchu i ze země masivní elektronické rušení signálů čs. radarových stanovišť. Jeho ozvuky se projeví i na obrazovkách radarů západních zpravodajských služeb

**23.00** vojska pěti zemí Varšavské smlouvy (SSSR, PLR, NDR, MLR a BLR) překročila čs. hranice. Nejsilnější vojenské uskupení složené z divizí Severní skupiny sovětských vojsk v Polsku, 2. polské armády, 38. sovětské armády Příkarpatského vojenského okruhu, 11. gardové tankové armády Pobaltského vojenského okruhu (asi 12 divizí podporovaných jednotkami 4. a 9. letecké armády) postupovalo na Jablonec nad Nisou, Náchod, Hradec Králové, Olomouc, Ostravu a Žilinu. V NDR bylo k invazi připraveno zhruba 9 divizí (sovětská 1. gardová tanková a 20. gardová motostřelecká armáda, východoněmecké 7. tanková a 11. motostřelecká divize a 12. pohraniční brigáda speciálně zřízená pro tuto operaci) podporovaných sovětskou 24. leteckou armádou, které měly postupovat na Prahu, Plzeň a podél jihozápadních hranic ČSSR. Jednotky Jižní skupiny sovětských vojsk posílené o zesílenou 8. maďarskou motostřeleckou divizi (celkem 6-7 divizí) s 36. sovětskou leteckou armádou a maďarskou leteckou jednotkou zahájily postup na Bratislavu a Břeclav Počet vojáků prvního sledu, kteří se bezprostředně účastnili invaze, je odhadován na 70 000 mužů a 1800 tanků z Polska, 35 000 vojáků a 1300 tanků z NDR, 40 000 vojáků a 1500 tanků z Maďarska; spolu s nimi přešlo hranice na 20 000 mužů týlních oddílů, speciálních technických útvarů a policie, celkem se jednalo o 160 000 mužů a 4600 tanků

**23.00** ministr národní obrany gen. Martin Dzúr hovoří telefonicky s ministrem obrany SSSR maršálem A. A. Grečkem, který jej varuje před ozbrojeným odporem vůči vojenským jednotkám vstupujícím do ČSSR

**23.00** skupina sovětských důstojníků se dostavila do budovy Generálního štábu, kde se snažila zabránit jakémukoli ozbrojenému odporu československé lidové armády (ČSLA)

**23.30** velvyslanec SSSR S. V. Červoněnko přichází k prezidentovi Ludvíku Svobodovi a oznamuje mu, že na žádost stranických a státních představitelů překročila vojska hranice Československa. Vzápětí je prezident telefonicky požádán, aby se dostavil na schůzi PÚV KSČ



**23.45** náměstek ministra vnitra plk. Šalgovič, který se v čele skupinky pracovníků ministerstva vnitra podílel na přípravě a provedení invaze, nařizuje zesílit ochranu objektu ÚV KSČ a budovy ministerstva vnitra na Letné a posílit ochranu všech členů PÚV KSČ (mimo Koldera, Biřáka a Indry, kterým poskytují ochranu příslušníci II. správy HS-StB). Nařizuje také převzetí vedení I. správy ministerstva vnitra (rozvědky)

## **20. srpna 1968**

**00.45** gen. Dzúr vydává rozkaz velitelům 10. letecké armády a 7. armády protivzdušné obrany státu. Nařizuje zákaz vletu všech letounů, zabezpečit přistávání sovětských letounů na letištích Brno a Ruzyně, zákaz jakéhokoli použití zbraně, sovětským vojskům poskytnout všestrannou pomoc

**01.30** Československý rozhlas vysílá na stanici Praha a na všech připojených vysílačích upozornění, aby posluchači nevypínali přijímače, probudili své sousedy a vyčkali důležité informace, která se v brzké době objeví ve vysílání

**01.30** na letišti v Ruzyni přistávají dva sovětské vojenské letouny, z nichž je vysazeno několik desítek ozbrojených sovětských vojáků. Obsazují hlavní letištní budovy, z nichž vyhánějí letištní personál a čekající cestující

**02.00** zahájena letecká výsadková operace. Na letišti v Ruzyni přistávají s minutovými intervaly dopravní letadla s vojáky elitní sovětské 7. gardové výsadkové divize vyzbrojenými i tanky a obrněnými transportéry. K určeným cílům výsadkáře navádějí pracovníci sovětského velvyslanectví

**03.00** na letišti v Brně začaly těžké dopravní letouny Antonov AN-12 vysazovat příslušníky sovětské 103. gardové vzdušné výsadkové divize

**03.00** sovětské letouny AN-12 a AN-24 přistávají na vojenských letištích Hradčany, Hradec Králové, Mladá, Náměšť nad Oslavou, Pardubice, Slatina, Žatec a Ostrava Mošnov která rychle obsazují výsadkáři. Vrtulníkový výsadek obsazuje letiště ve Vajnorech u Bratislavy

**04.20** agentura TASS vysílá oficiální prohlášení, že vojska Varšavské smlouvy vstoupila do ČSSR na žádost stranických a státních činitelů. V průběhu dne informace v podobném duchu zveřejňují i sdělovací prostředky ostatních států podílejících se na invazi. Naprostá většina světa včetně komunistických stran většiny států ovšem okupaci odsoudila.<sup>156</sup>

---

<sup>156</sup> <http://www.ustrcr.cz/cs/srpen-1968-chronologie>

**Seznam politicky postižených příslušníků 1. dopravního výsadkového leteckého pluku po roce 1968:**

K 31. 12. 1968 pro nesouhlas se vstupem vojsk VS odešel do zálohy:  
Miroslav Švábek

1969 - pro nepodepsání tzv. loajálnosti byli okamžitě propuštěni z armády:  
Zdeněk Kerbic, Evžen Málek, Přemek Rodovský

1970 - vyloučení z řad KSČ a propuštění:

Bardoň Jiří, Jachan Josef, Bařka Ladislav, Koliba Evžen, Brokeš Miroslav, Kosek Rudolf, Náplava Bohuslav, Palyza Lumír, Pavlovský Ivan, Plaček Miroslav, Telička Vlastimil, Zbránek Bohumil, Brückner Jan, Doležel Bedřich, Kovárník Milan, Krčmář Josef.

Vyškrtnutí z řad členů KSČ, postupně odešli z armády:

Blecha Jiří, Hřebíková Emílie, Bouchal Jaroslav, Janečka Jaroslav, Brabec Zdeněk, Kocman Albín, Rozsival Vladimír, Šiepák Jiří, Svoboda Zdeněk, Šebesta Ladislav, Šincl František, Štork Vladimír, Vaněk Otakar, Vařata Karel, Vyhnálek Oldřich.

Launer Karel, Loveček Karel, Meca Zdeněk, Koláček Karel, Kopeček Josef, Lodes Jaroslav, Maluš Vladimír, Ondrová Eva, Pešek Vladimír, Polášek Vladimír, Ducháček Jiří, Fridrich Miroslav, Holada Jindřich, Cimrmann Mojmir, Folke Slavomír, Gebel Leopold, Hanák Vladimír, Hapka Jaroslav, Havlíček Jindřich, Horák Jiří<sup>157</sup>

---

<sup>157</sup> JERGUŠ, Ladislav. mjr. soukromý archiv. Srovnej. MOUDRÝ Miroslav, *1. Letecký dopravní pluk*, Svět křidel, 2005, str. 216



ÚSTAV PRO SOUDOBÉ DĚJINY AV ČR, v.v.i.

Vlašská 9, 118 40 Praha 1

Tel: 257 286 362

E-mail: [usd@usd.cas.cz](mailto:usd@usd.cas.cz), [www.usd.cas.cz](http://www.usd.cas.cz)



CENTRUM ORÁLNÍ HISTORIE

Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v.v.i.

Vlašská 9, 118 40 Praha 1

Tel: 257 286 357, 358, 359

Fax: 257 531 121

[www.coh.usd.cas.cz](http://www.coh.usd.cas.cz)

### Udělení souhlasu ke zpracování a zpřístupnění osobních a citlivých údajů

Podle zákona č.101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů, uděluji Ústavu pro soudobé dějiny AV ČR svůj souhlas se zpracováním k vědeckým a vzdělávacím účelům svých osobních a citlivých údajů, zaznamenaných během rozhovorů, které jsem poskytl v rámci výzkumného projektu „Česká společnost v období tzv. normalizace a transformace: životopisná vyprávění.“ Rozhovory budou uloženy ve Sbírce rozhovorů Centra orální historie Ústavu pro soudobé dějiny AV ČR a ve formě obrazového a zvukového záznamu nebo přepisu zpřístupňovány pouze k vědeckým a vzdělávacím účelům.

Souhlasím také s tím, že přepisy rozhovorů budou využity k přípravě diplomové práce Jaroslava Vašuta s názvem „*SVĚT KŘÍDEL*“ (Fakulta humanitních studií Univerzita Karlova v Praze).

Další ujednání:

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

V ..... dne.....

.....

podpis

### 8.3 Fotografie



Letoun IL14



Příslušníci pluku na letišti v Bukurešti



Detachmenty Karlovy Vary



Vrtulník Mi-17



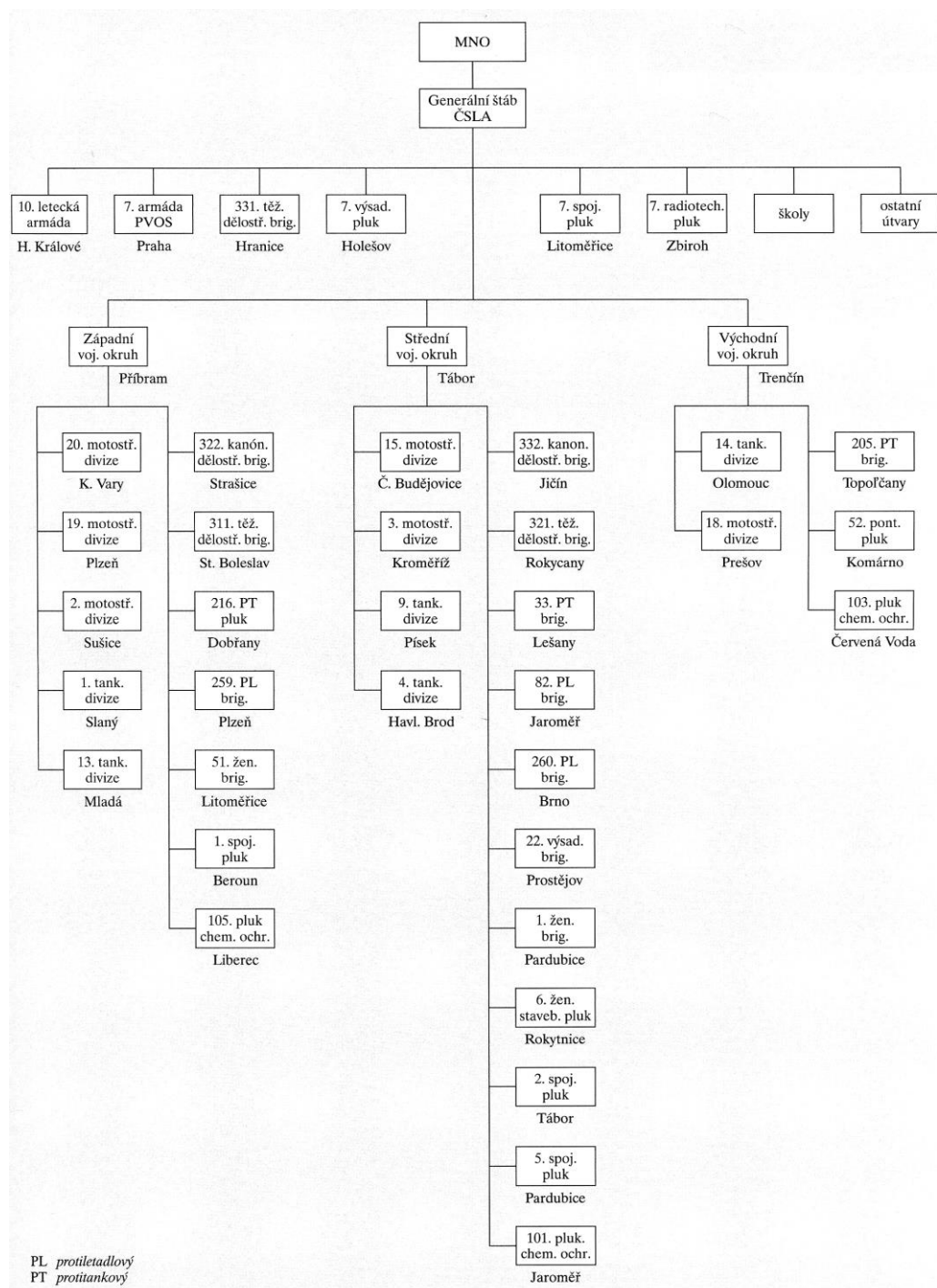
Letoun AN-26



Letoun AN-12

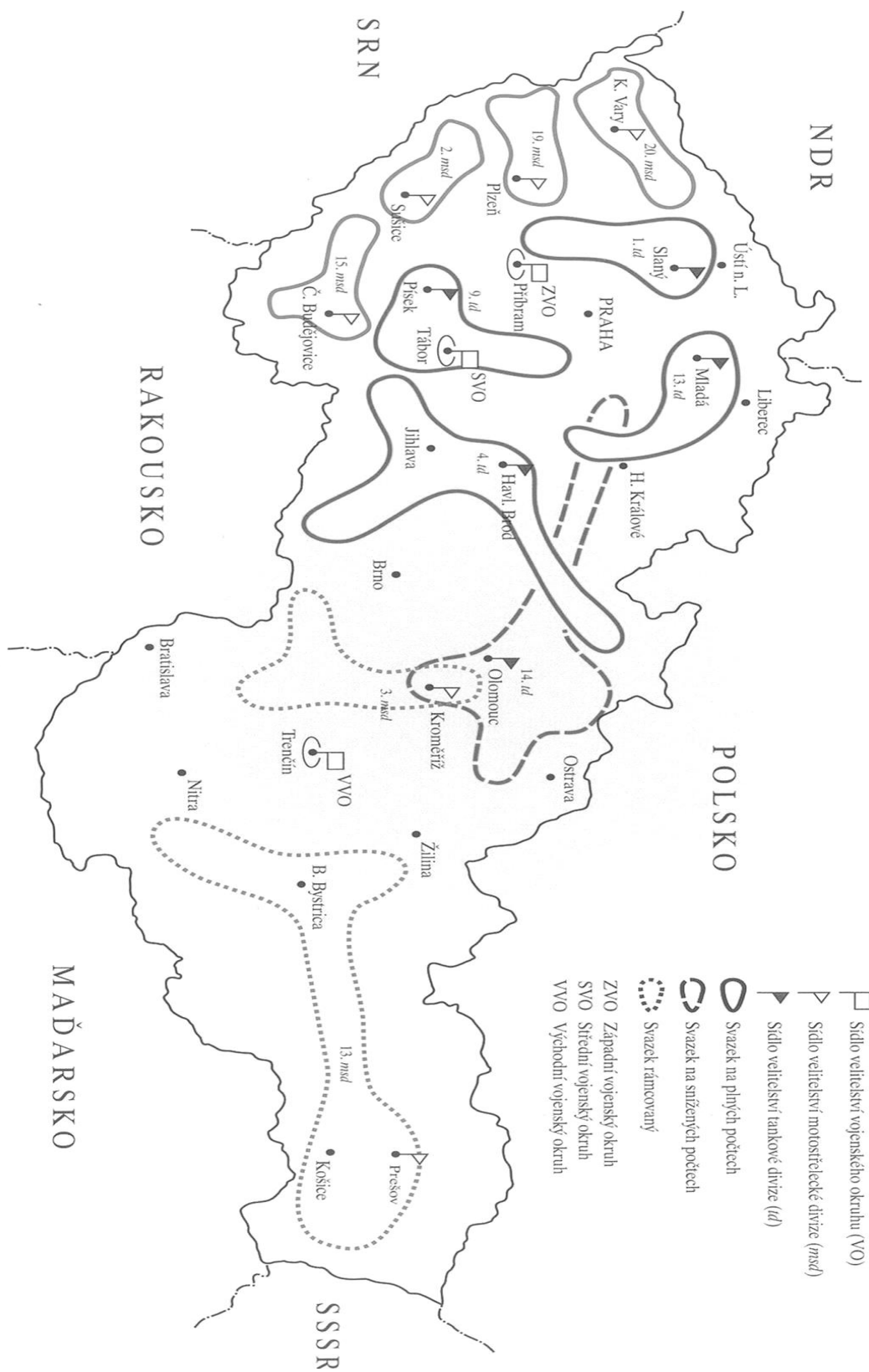
## 8.4 Tabulky

Tabulka 1. – Mírová organizace Československé lidové armády k 1. 9. 1965<sup>158</sup>



Tabulka 2. – Mírová dislokace Československé lidové armády k 1. 9. 1965<sup>159</sup>

<sup>158</sup> Bílek a kol. 2008:159.



<sup>159</sup> Bílek a kol. 2008:158.