

DODATEK K TRADICÍM 8. STÍHACÍHO LETECKÉHO PLUKU

Dnem 1. ledna 1993 přestala existovat Československá republika, která byla proti vůli většiny českého a slovenského národa rozdělena na dva samostatné státy - Českou republiku a Slovenskou republiku. Tím zanikla i československá armáda a československé letectvo. Vznikla česká armáda a slovenská armáda. Protože jsem jako Čech projevil přání pokračovat ve službě v českém letectvu, byl jsem dnem 1. 1. 1993 převelen od 3. školního leteckého pluku „Generála - letce M. R. Štefánika v Piešťanech k 82. samostatné stíhací letce do Mošnova. Zde se mně dostala do rukou tzv. kniha „TRADICE ÚTVARU VÚ 6354“, což byla jakási kronika 8. stíhacího leteckého pluku, ze kterého v českém letectvu zůstala 82. samostatná stíhací letka. Pisatelem těchto tzv. TRADIC byl politický pracovník pplk. Vilém Kubát, který je psal nejen v duchu poplatnosti komunistickému režimu a věrnosti k Sovětskému svazu, ale doslova zkreslil a úmyslně zatajil 'skutečné postoje příslušníků 8. pluku k okupaci Československa v srpnu 1968, o čemž svědčí i utajení smrti pilota mjr. Jiřího Modra. Popírá i návaznost 8. pluku na tradice 313. čs. stíhací perutě RAF, i když prvními bojovými letouny nové jednotky byly právě Supermarine Spitfire L.F.Mk.IX E, na kterých létali bývalí příslušníci 313. perutě s válečnými zkušenostmi. Kubát však projevil i velkou neznalost letecké techniky, kterou byl pluk postupně vyzbrojován. Popletl si například letoun Avia S-199 s letounem Messerschmitt Bf 109 G a K s čs. označením S-99, který armáda vůbec ve své výzbroji neměla. Mělo ho bezpečnostní letectvo SNB. Neuvedl také, že pluk měl vedle vrtulníku Mi-1 i vrtulník Mi-2. Stejně tak nevěděl jak se píše sovětský typ letounu MiG (konstruktérů Mikojana a Gurjeviče), který psal velkými písmeny MIG! Pokud se takového omylu dopustí politický pracovník je to vcelku pochopitelné. Jenže pplk. Kubát byl nejen politrukem, ale především pilotem a v takovém případě jsou podobné omyly neomluvitelné.

Protože jsem sloužil u 82. a později u 4. samostatné stíhací letky až do jejího zániku, považuji za potřebné doplnit tento popis o chybějící údaje, provést doplňky tabulek a uveřejnit vyobrazení všech letounů, které měl pluk ve výzbroji.

V listopadu 1983 byla 1. letka pluku odvelena z Č. Budějovic na letiště Brno - Tuřany. V únoru 1984 jí potom následovaly 2. i 3. letka. Technické oddělení pluku však nadále působilo na letišti Č. Budějovice, kam v případě oprav musely být letouny z Brna přelétávány. To tam setrvalo až do roku 1985. Po pádu komunistického režimu při tzv. „Sametové revoluci“ byl pluk v lednu 1990 přesunutý na letiště Náměšť nad Oslavou, protože v Brně se prováděla generální oprava VPD. Tam byla provedena i nová reorganizace pluku na dvouletkový systém. Po ukončení oprav letiště Brno-Tuřany se pluk v prosinci 1990 vracel do Brna. Tehdy se všechna nenávist ke komunistickému režimu soustředila proti čs. armádě. Kdejaké město se chtělo zcela neuváženě zbavit své vojenské posádky – zvláště pak hlučného letectva. Podobná situace se pod vedením neodpovědných a populistických politiků brněnské radnice vyvíjela i v Brně. Brno nechťelo letectvo a všemožně se snažilo zabránit tomu, aby se vrátilo na letiště Brno-Tuřany. Když letouny 8. pluku odstartovaly z Náměště nad Oslavou aby přistály v Brně, zablokovalo brněnské obyvatelstvo, mezi kterým byly i matky s kočárky, ve kterých měly děti, přistávací dráhu. Před zfanatizovaným davem musely být letouny na zemi ukryté v tzv. úlech na travnatém letišti ve Slatině. Letouny 8. pluku zatím kroužily nad Brnem a palivo jim pomalu ubývalo. Nakonec padlo rozhodnutí, aby odletěly na Slovensko a přistály na letišti Malacky-Kuchyňa. Teprve až po novém roce 1991 přistála 2. letka pluku v Brně, avšak situace nebyla stále vyřešená a tak se letka v únoru raději vrátila zpět do Malack. Po mnoha jednáních FMNO a brněnské divize PVO s brněnskou radnicí se přílet celého pluku do Brna uskutečnil až za dalších 14 dní.

Dnem 1. 5. 1991 došlo k další reorganizaci pluku. Stíhací pluk č. 8 byl definitivně zrušen a jeho letky se staly vojskovými leteckými tělesy. První letka byla přejmenována na 81. samostatnou stíhací letku, do které byli soustředěni všichni Slováci pluku. Velitelem letky se stal pplk. Ing. Krakovský a letka byla převelena na Slovensko do Sliache na historické povsta-

lecké letiště Tri Duby. Druhá letka byla přejmenována na 82. samostatnou stíhací letku. Do ní byli zase soustředěni všichni Češi pluku. Velitelem letky byl jmenován pplk. Ing. Oldřich Dvorský a letka byla odvelena na letiště Mošnov. Tím bylo vojenské letectvo z Brna „odklizené“. Politici brněnské radnice však nedomýšleli, kolik civilních občanů z Brna tím ztratilo svoji práci.

Výsledek voleb v létě 1992 byl jasným signálem k rozdělení federace na dva samostatné státy. Vojenská a letecká technika se měla dělit mezi nově vzniklé armády v poměru 2 : 1. To se však do důsledku nikdy nedodržovalo. Například letouny MiG 29 – nejmodernější, které československo mělo, se dělily 1 : 1, to znamená 10 pro slovenské letectvo a 10 zůstalo českému. Když je slovenští letci přebírali a u některého se vyskytla závada, běželi čeští technici k českým letounům, ze kterých vybrali potřebnou součástku, kterou potom namontovali do slovenského letounu. Odlet těchto letounů na Slovensko mnozí doprovázeli se slzami v očích. Vojáci základní služby slovenské národnosti, sloužící v českých útvech, dosloužili v Čechách, na Moravě a ve Slezsku až do svého odchodu do zálohy. Stejně tak i čeští vojáci na Slovensku. Podobně i studenti středních a vysokých vojenských škol až do ukončení studia. Letectva se to týkalo hlavně u Vysoké vojenské letecké školy v Košicích, jejíž čeští studenti přilétali i se svými slovenskými veliteli v létě 1993 na praxi na česká letiště. I u 82. samostatné stíhací letky v Mošnově bylo několik takových studentů.

I

ORGANIZACE 82. SAMOSTATNÉ STÍHACÍ LETKY:

Velitel	pplk. Ing. O. Mláteček
zástupce velitele	pplk. Ing. L. Smékal
náčelník štábu	pplk. J. Benko
pomocník NS	npor. Ing. R. Robek
letovod	pplk. Ing. A. Androš
inženýr	pplk. Ing. B. Majer
náčelník logistiky	pplk. Ing. M. Tomašula
náčelník spojení a RTZ	pplk. M. Hoyger
náčelník soc.oddělení	pplk. S. Homola
zástupce	pplk. B. Vlach
velitel bojové letky	pplk. Ing. V. Koutný
velitel technické letky	mjr. J. Šálek
náčelník technického oddělení	pplk. Ing. J. Horáček
náčelník spec. tech. skupiny	kpt. O. Konštatský

Letka měla 12 letounů MiG-21, 7 letounů L-39 a vrtulník Mi-2.

82. samostatná stíhací letka plnila dále svoje úkoly - tzn. ostrahu vzdušného prostoru města Ostrava a východních hranic republiky v rámci brněnské divize PVO. Na letišti Mošnov byl však posádkou i 1. dopravní letecký pluk. 82.letka setrvala v Mošnově jen do konce listopadu 1993. Potom byla převelena na letiště Přerov. Přesun byl uskutečněn za velice ztížených povětrnostních podmínek, kdy nebylo možné provést přelet. A tak byly letouny s demontovanými křídly tažené nákladními automobily po zasněžené vozovce až do Přerova. V Přerově letka působila již pod novým označením jako 4. samostatná stíhací letka, která podléhala 4. sboru PVO ve Staré Boleslavi.

Podmínky v Přerově však byly velmi těžké a složité. Na letišti byl posádkou školní letecký pluk a pro 4. stíhací letku se tam „nenašlo“ místo pro umístění. Přímo na letišti byl jen pohotovostní domek, který si stíhači museli postavit sami svépomocí. Vyskytovaly se i další všemožné překážky. Proto byla letka umístěna přímo ve městě v Přerově ve zrušených již kasárnách v Želatovicích, které musely být za velmi nákladných finančních prostředků opraveny. Letecká norma se vařila jen na letišti, což bylo daleko a tak si ji piloti nechávali proplatit a kupovali si stravu v závodní jídelně, která však většinou neodpovídala stanoveným předpisům, což mohlo mít vliv na výkon pilotů a což se jednou i stalo. Vojáci z povolání byli

ubytování v několika přerovských hotelech a domů, většinou do Příboře se dostávali až v pátek odpoledne, pokud ovšem neměli hotovost. Stavy vojáků z povolání byly velmi nízké, nedosahovaly ani 50%, což znamenalo denní pracovní vytížení víc jak 8,5 hodiny. Vzhledem na leteckou činnost školního pluku musela letka působit často i z jiných letišť a tak docházelo k tomu, že během jednoho dne létala na třech letištích současně. Denní hotovost PVO, což byly dva letouny MiG 21 Pfm, dva letouny L-39 ZA Albatros, dva piloti a kompletní letová směna se všemi technickými prostředky z letiště Přerov. Tzv. „rychlé“ letouny - nadzvukové MiG-21 z letiště České Budějovice a tzv. „pomalé“ letouny L-39 Albatros z letiště Čáslav. To představovalo v jeden den tři úplné letové směny. Do Českých Budějovic a do Čáslavi se přepravovali lidé včetně vojáků základní služby a všechny potřebný materiál dopravními letouny. Stejně tak i zpět. Na těchto letištích mohla letka létat většinou jen v noci, protože den byl vyhrazen místním. To vše bylo velmi náročné na organizaci, což představovalo technické zabezpečení, stravu a ubytování i dopravu a také na čas. Vojáci z povolání vykazovali průměrnou denní pracovní dobu v trvání 14 až 16 hodin. Takový stav byl finančně velmi nákladný a fyzicky a psychicky neudržitelný. Ještě v létě 1994 absolvovala letka ostré střelby na Baltiku v Polsku (raketami), kde obstála na výtečnou. Polským velitelem základny byl vysloven obdiv k pilotnímu umění českých letců a ke znalostem českých techniků.

Armádu České republiky v tom čase stíhala jedna redislokace a reorganizace za druhou. Často velmi neuváženě a neodborně. Stav armády se neustále snižoval, ale její povinnosti ne. A tak koncem roku 1994 došlo k další velké reorganizaci celého českého vojenského letectva, kdy všechno stíhací letectvo bylo soustředěno do jedné letecké základny v Čáslavi. Tím do konce roku 1994 končila i existence 4. samostatné stíhací letky, která od svého vzniku neměla ani jednu leteckou mimořádnou událost. Stíhací -bombardovací letectvo bylo soustředěno v Náměšti nad Oslavou, dopravní v Praze - Kbely, školní v Pardubicích a vrtulníkové v Přerově.

Dne 11. listopadu 2004 byl v Příboře u příležitosti Mezinárodního dne válečných veteránů za přítomnosti ministra obrany odhalen Památník čs. letcům. Na Památníku jsou vedle jmen místních letců RAF a zahynuvších letců 1. dopravního leteckého pluku uvedena i všechna jména pilotů 8. stíhacího leteckého pluku, kteří zahynuli při výkonu své služby. Památník byl vybudován společným úsilím Vojenského sdružení rehabilitovaných, místní pobočky Svazu letců ČR a klubem vojenských důchodců v Příboře za finančního přispění města. Svým provedením a koncepcí je ojedinělý v celé České republice.

Tolik jsem považoval za potřebné tyto TRADICE a kroniku 8. stíhacího pluku doplnit. plk. Bohumil Vlach, historik odbočky SL ČR v Příboře.

Plk. Bohumil Vlach,
Historik odbočky SL ČR v Příboře