

Půlstoletí vojenských vrtulníků

Text: Tomáš SOUŠEK

Foto: archiv časopisu L + K

Přeškolování bez jediného předpisu a bez strojů s dvojitým řízením, přeprava cihel, písku či betonu, chemické postřiky polí, větrně nebo cvičenci zavěšeni pod trupem. To vše provázelo počátky nasazení vrtulníků v československé armádě.

Ačkoliv si letos připomínáme padesáté výročí vzniku první vrtulníkové jednotky, vrtulníky jako takové létají na našem nebi o nějaký ten rok déle. Již koncem druhé světové války se totiž v německé továrně Weserflug umístěné v Rabštejně rozjížděla výroba vrtulníku Focke-Achgelis Fa 223 Drache. Dokončeny byly celkem tři kusy, které se pokusně používaly také při některých stavebních pracích.

Po válce byla ještě snaha o obnovení výroby, ale podnik nakonec zanikl. Nicméně továrně Avia se v letech 1946 – 1948 podařilo alespoň zrekonstruovat dva vrtulníky, které dostaly označení VR-1. První let československého vrtulníku se uskutečnil 13. března 1948 na továrním letišti v Čakovicích. Oba stroje byly po absolvování řady zkoušek předány tehdejšímu Bezpečnostnímu letectvu, kde pak sloužily až do roku 1950.

Za první vrtulník československé konstrukce lze považovat stroj Praha XE-II, postavený známým konstruktérem Jaroslavem Šlechtou v letech 1947 – 1949. Jediný prototyp, i když byl nakonec zničen při katastrofě v roce 1952, přinesl řadu cenných technických poznatků. Díky nim bylo možné zahájit vývoj nového domácího typu, dvoustupňového vrtulníku HC-2 Heli Baby. HC-2 poprvé vzletl v březnu 1954 a poté následovala opět série mnoha zkoušek, které od poloviny roku 1956 probíhaly také u vojenských útvarů, konkrétně v Klecanech a ve Kbělicích.

Ačkoliv vývoj vrtulníků v Československu šel poměrně rychle kupředu, jinde byli přeci jen o něco dál. A tak když se v armádě jednalo o postupné vyřazení vojenských nákladních kluzáků, v té době používaných zejména pro výsadkové úkoly, padla volba na sovětskou konstrukční kancelář Mil. Prvních devět vrtulníků Mil Mi-4 (původně označovaných VR-4 a V-4) přelétlo do Československa v červnu roku 1956. První várka byla zařazena do sestavy 1. dopravního leteckého pluku. Teprve v tomto okamžiku můžeme hovořit o skutečném vzniku našeho vrtulníkového letectva.

Výcvik na nových vrtulnících Mi-4 byl zahájen prakticky okamžitě, a to za pomoci sovětských instruktorů. Dnes se zdá téměř neuvěřitelné, jak rychle přeškolení probíhalo, vezmeme-li v úvahu, že na vrtulníky byli často vybíráni piloti rušených kluzáků, které se ovládaly naprosto odlišným způsobem.

První let s instruktorem absolvoval major František Jindra již 28. června 1956. O měsíc později, 27. srpna, došlo na první praktické využití nového stroje. Osádka Mi-4 tehdy poprvé v naší historii přepravila zraněnou osobu, a to z Terezína do středočeské vojenské nemocnice.

V dalším týdnu se pak dva vrtulníky poprvé představily veřejnosti. Diváci na leteckém dni v Praze-Ruzyni konaném 2. září 1956 zhlédli jak přepravu nákladu v podvěsu, tak i seskoky výsadkářů. Od té doby začaly přicházet nejrůznější požadavky na další využití vrtulníků.

Dá se říci, že v počátečním období se jejich osádky uplatňovaly více při různých stavebních pracích než při plnění bojových úkolů. Například v listopadu 1957 posloužily tři vrtulníky pro přepravu stavebního materiálu na horskou chatu Slezský dům nedaleko Starého Smokovce. Ačkoliv se dnes představa vojenského stroje přepravujícího cihly a písek

může zdát nemístná, faktem zůstává, že tehdy se tak podařilo náklady na přepravu snížit na méně než třetinu oproti pozemní cestě.

Obdobně tomu tak bylo i o rok později, kdy vrtulníky do horského terénu v prostoru Lubochně vynášely beton a jednotlivé konstrukční celky nutné pro stavbu sloupů dálkového elektrického vedení. V roce 1958 poprvé vrtulníky Mi-4 významným způsobem pomáhaly také příslušníkům Pohraniční stráže, kteří na svých stanovištích na Šumavě a v Českém lese zůstali kvůli silné vrstvě sněhu zcela odříznuti od světa. Vojenští letci jim tehdy zajistili přísun potravin a dalšího materiálu, nutného pro přežití v kruté zimě.

I když bylo uplatnění vrtulníků v civilu asi nejviditelnější stránkou jejich působení, nezapomínalo se ani na vojenský výcvik. Zpočátku však nebyly s jejich provozem téměř žádné zkušenosti, a tak neexistovaly ani takové





Prvních dvanáct kusů dorazilo v demontovaném stavu v bednách, a tak bylo na polských technicích, aby je uvedli do letuschopného stavu. Záhy však nastal problém, neboť ani jeden stroj neměl dvojí řízení a nikdo z našich pilotů nebyl na tento typ vycvičen. Simulátory v té době pochopitelně také neexistovaly, a tak nezbývalo než sebrat veškerou odvahu a znalosti a začít létat rovnou samostatně.

První, kdo se touto samoukou přeškolil na Mi-1, byl velitel letky major František Jindra, kterého pak následovalo několik dalších pilotů. Zde je na místě vyzdvihnout um a zodpovědnost veškerého tehdejšího létajícího i pozemního personálu, neboť za celou dobu riskantního přeškolování nedošlo k žádné nehodě zaviněné lidským činitelem.

Vrtulníky Mi-1 se tak mohly krátce nato plně zapojit do plnění nejrůznějších, zejména pak kurýrních úkolů. Pokud jde o jejich civilní využití, sloužily například k chemickým

základní předpisy, jakými jsou „Instrukce pro pilota“ či „Osnova bojové přípravy“. Jedním z mála odborníků byl již zmiňovaný konstruktér Šlechta, který vojenské piloty zasvěcoval alespoň do základů konstrukce a praktické aerodynamiky. Ti tak specifika vrtulníkového létání objevovali takřka jíc za pochodu.

Nové stroje byly mimo dopravy břemen a materiálu do nepřístupných míst používány také k přepravě nejvyšších představitelů resortu obrany a štábů jednotek pozemního vojska. Postupně došlo i na stavby pontonových mostů, kladení min, pátrací akce a nakonec i na střelby na pozemní cíle, a to jak pomocí palubního kulometu, tak i neřízenými raketami.

JEDNIČKA AŽ PO ČTYŘCE

V srpnu roku 1958 došlo k první z řady organizačních změn, kterými vrtulníkové letectvo za celou svou existenci prošlo. Kbelská letka byla totiž převedena do podřízenosti 50. spojovací leteckého pluku umístěného v Klecanech, kam také přelétla svoje vrtulníky Mi-4. Již v následujícím roce obdrželo naše letectvo další typ vrtulníku. Stal se jím také sovětský Mi-1, avšak vyráběný licenčně v polském závodě ve Swidniku.



postřikům zemědělských plodin. Byl to právě 50. spojlp, který vedle strojů sovětského původu používal krátce také československé vrtulníky HC-2. Zhruba tři desítky těchto drobných vrtulníků byly zalétávány v rámci homologace typu.

Vrtulníky, jako něco zcela nového, se staly zajímavou atrakcí na mnoha leteckých dnech či přehlídkách. V počátečním nadšení nad jejich možnostmi se předváděly i takové kousky, které by dnes jen stěží někdo povolil. Šlo například o akrobatické ukázky větroňů, které do vzduchu vynesl právě vrtulník, od něhož se pak odpoutaly. Ještě riskantnější bylo spartakiádní vystoupení, kdy pod vrtulníky

Mi-4 na speciální hrazdě cvičili dva cvičenci. Pražští svazarmovci zpočátku údajně chtěli cvičit bez jakéhokoliv zajištění, což jim však nebylo umožněno. Nakonec se nad Strahovem v osmdesátikilometrové rychlosti předvedlo šest sportovců zajištěných poutacími lany. Ta jim však způsobila četná zranění, a tak se tento experiment již nikdy neopakoval.

V té době se však počet vrtulníků v Československu značně zvětšoval a například u typu Mi-4 dosáhl konečných 144 kusů. To samozřejmě umožňovalo vyzbrojit vrtulníky další útvary. Již v roce 1960 to byly vrtulníkové letky v Líních a v Bechyni, které vytvořil personál 50. spojlp, a také letka v Trenčíně.

V roce 1962 vznikl v Klecanech 12. vrtulníkový letecký pluk, avšak již o rok později se vzhledem k rozšiřování ruzyňského letiště vrtulníky vrátily zpátky do Kbel.

K zásadní organizační změně pak došlo v roce 1964, kdy bylo rozhodnuto začlenit vrtulníkové jednotky také k pozemnímu vojsku. Téhož roku byly ukončeny dodávky Mi-4. Vrtulníkové letky či roje určené k podpoře motostřeleckých a tankových divízi se tak postupně objevily ve Slaném, Mladé, Plzni-Borech, Karlových Varech, Příbrami, Klatovech, Českých Budějovicích, Havlíčkově Brodě, Luštěnicích a Olomouci. Vrtulníky se v té době již staly nedílnou součástí celé naší armády a jejich osádky patřily k nejvytíženějším vojákům vůbec. O jejich činnosti by se dala napsat řada článků, ať už šlo o ničivé povodně na Slovensku v roce 1965 nebo o obrovská spojenecká cvičení, jako například Vltava 66.

Ačkoliv Mi-4 tvořily páteř vrtulníkového letectva ještě hodně dlouho a poslední z nich dolétal v roce 1984, ani zde se vývoj nezastavil. Nové proudové motory určené pro vrtulníky znamenaly značné zvýšení výkonu i bezpečnosti létání, a tak se již v roce 1967 vydává do SSSR skupina pilotů a techniků, aby se zde přeškolili na zcela nový typ – dvoumotorový transportní Mil Mi-8. To už by však byla jiná kapitola.

