



**Pane plukovníku, nastupoval jste do armády ve velmi pohnuté době, nedlouho po srpnových událostech roku 1968. Jak jste tehdejší situaci vnímal?**

Musíte si uvědomit, že nám v té době bylo 20 let, a tak i naše zájmy byly trochu jiné než každý den sledovat a rozebírat politickou situaci. Je ale pravda, že politických školení jsme měli v armádě velmi mnoho. Viděli jsme také, jak museli odejít někteří naši kantoři, ale protože byli o jednu generaci starší než my a nijak blíže jsme je neznali, nedokázali jsme příliš tyto odchody posoudit. Prvního půl roku jsme měli vševojskovou přípravu, takže příliš volného času nezbyvalo. Pak ale již přišlo na řadu létání, které bylo mnohem zajímavější. Ještě dnes rád vzpomínám na své učitele, jako byl například major Boleslav Povolný, zvaný „Máňa“. Pokud mám hovořit o tehdejší době jako takové, tak to byla rozhodně třídírna lidských charakterů.

**Co pro vás bylo nejtěžší na počátku vaší vojenské kariéry?**

Je pravda, že „úmrtnost“ studentů v leteckém učilišti byla celkem vysoká, neboť z třiačaceti nás školu dokončilo jen třináct. Po teoretické stránce jsem žádné problémy neměl, neboť ze střední školy jsem měl velmi dobrý zá-

## Ten, který létal s prezidenty

klad znalostí. Nejtěžší to bylo asi v době, kdy jsem onemocněl a musel jsem v nemocnici a láních strávit šest týdnů. Protože to bylo ale v létě, spolužáci se mi za tu dobu ve výcviku znatelně vzdálili a rázem jsem měl nalétáno řádově o čtyřicet hodin méně než oni. Dohnat pak tento rozdíl bylo opravdu náročné. Teprve později jsem zjistil, že málokdo tehdy věřil, že se mi to podaří.

**Nastoupil jste jako stíhač do Bechyně. Jaký byl příchod nováčka k zaběhnutému leteckému pluku?**

Mladým pilotům tehdy říkali „kravská ucha“. Nás tam v jednadsmadesátém přišlo ze školy hned šest. Byli jsme zařazeni ke třetí, v podstatě výcvikové letce 9. slp, kde jsme začali létat na MiG-21F. Byli jsme tenkrát sousto pro zkušené

piloty, kterým bylo mezi 35-38 roky a kteří se začali intenzivně věnovat našemu výcviku. Vzpomínám na jména, jako byl major Jiří Suchánek řečený „Tlama“, major Vítek zvaný „Bulhar“ nebo major Kaštánek zvaný „Kaštec“. Tito lidé spolu s dalšími nás postupně naučili nejen létat, ale i mít k našemu povolání patřičný respekt, neboť mezi letci známé heslo, že letadlo nezná ani hodnotu ani funkci, platilo tenkrát, platí dnes a bude platit vždycky.

**Ze stíhacího pilota jste se stal pilotem dopravním. Jak jste cítil rozdíly mezi těmito profesemi?**

Musím se přiznat, že dříve jsem to viděl tak, že já jsem stíhač, a kdo je víc? Když jsem přišel do Kbels a viděl, že v letadle sedí tři a někdy také pět lidí, ptal jsem se, co tam všichni dělají a měl jsem pocit, že to vše musí zvládnout jeden člo-

# S nejdéle sloužícím českým vojenským pilotem plk. Josefem Procházkou o době minulé i současné

věk. Postupem času jsem přišel na to, že tomu tak v žádném případě není. O to více mě ale mrzí, že ani dnes si to mnoho odborníků stále neuvědomuje. Ani samotná pilotáž dopravních strojů nemusí být jednoduchá. Dříve jsem si myslel, že kdo zvládl MiG-21, musí zvládnout cokoli. Ale ani to neplatí všude a znám případy, kdy se piloti proudových letounů nenaučili s „dopravákem“ dobře létat. Myslím si, že je potřeba odstranit mýtus, že kdo za moc nestál, skončil u dopravního letectva. Zkrátka každé létání je jiné a má své klady i zápory. Je ale pravda, že se mi ještě nějakou dobu stýskalo pokaždé, když jsem na obloze spatřil stíhací letoun.

## V čem se lišilo létání u dopravního letectva v osmdesátých letech od toho současného?

Pokud bych to měl posoudit podle sebe, tak tehdy jsem nalétal o něco méně hodin, i když to samozřejmě bylo mnohem víc než u bojového

útvary. Rozdíly byly ale hlavně ve spektru plněných úkolů. Do roku 1989 se létalo v naprosté většině jen nad územím našeho státu. Zabezpečovali jsme tehdy například přepravu velkého množství vojáků, kteří do práce dojížděli, takzvané pravidelné svozy. Tehdy bylo také mnohem více útvarů, a tak se přepravovalo mnoho jednotek na nejrůznější cvičení. Pokud už se někdy letělo do zahraničí, bylo to prakticky pokaždé na východ, maximálně na sever.

## Rok 1989 změnil celou společnost i armádu. Jak konkrétně se tyto změny projeví u kbelského pluku?

U nás se toho změnilo skutečně mnoho. Tím, jak narostl počet plněných úkolů a začalo se ve velkém létat prakticky do všech koutů světa, jsme museli podstatně změnit styl práce. V některých ohledech jsme museli z vojenského útvaru vybudovat jakousi obdobu malé letecké společnosti. Provedení jakéhokoliv letu dnes to-

tiž neobnáší pouze vzlet a přistání, ale je nutné vše pečlivě naplánovat. Před každým zahraničním letem, ať už vezeme jakoukoliv delegaci, musíme například zajistit patřičné diplomatické nóty, naplánovat trať letu, objednat dostatečnou finanční částku pro osádku či připravit občerstvení pro cestující. Zpočátku jsem tuto činnost vykonával sám s několika kolegy, ovšem šlo o řešení provizorní, protože počet zahraničních letů se stále zvyšoval. Vzpomínám si na dobu, kdy jsem vyúčtování cest prováděl tak, že jsem si jednotlivé faktury rozložil po podlaže a všech volných místech kanceláře, a pak je srovnával. Naštěstí se nám ale postupně podařilo vybudovat opravdu kvalitní zázemí i tým lidí, který je dnes schopen naplánovat a zajistit prakticky jakýkoliv přepravní úkol. Dnes zde máme například oddělení zabezpečení zahraničních letů, které má na starosti vše, co souvisí s problematikou cestovních pasů a víz, oddělení finančního zabezpečení se pak stará o finanční krytí našich letounů a osádek v zahraničí. Samozřejmě se postupně modernizovala i stávající pracoviště jako například meteorologické či nová řídicí věž. Museli jsme také řešit do té doby neznámé problémy. Například když se začalo létat do Perského zálivu, neměli jsme s našimi osádkami řadu dní žádné spojení. V dnešní době nám tyto „vymoženosti“ připadají samozřejmé, ale tehdy jsme skutečně na každou z nich museli vynaložit velké úsilí. Ovšem, že nám v tom pomohly také zkušenosti našich lidí, ať už ze zahraničí nebo i od civilních aerolinek.

## Plukovník Josef Procházka zástupce velitele 24. základny dopravního letectva v Praze - Kbělicích

Josef Procházka se narodil 16. října 1948. Po absolvování střední průmyslové školy nastoupil 26. září 1968 na Vyšší letecké učiliště do Košic. První let provedl 5. 3. 1969 na letounu L-29 Delfín. V průběhu dalších dvou roků pak na něm nalétal asi 230 hodin. Poté se přeškolicil na typ MiG-21F, na němž ještě v Košicích nalétal 35 hodin a získal tak 3. pilotní třídu. Vyřazen byl na konci července 1971, a po dovolené nastoupil 1. září 1971 k 9. stíhacímu leteckému pluku do Bechyně. Zde nalétal na MiG-21F zhruba 750 hodin. Po nezáviněné letecké mimořádné události v roce 1980 přešel k dopravnímu letectvu, a to k 3. dopravnímu leteckému pluku v Praze - Kbělicích, kde začal létat jako starší pilot na letounu L-410 a postupem času pak také jako kapitán na typech An-24, Tu-134, Tu-154 a CI-601. Mezitím v roce 1982 dokončil dálkové studium Vojenské akademie v Brně. Přes funkce velitele roje a inspektora techniky pilotáže se vypracoval až na svou poslední funkci zástupce velitele základny. U dopravního letectva nalétal přes 6000 hodin. Jeho vojenská kariéra končí 31. října 2003.

## Z vašich slov by se mohlo zdát, že dnes ve Kbělicích již vše funguje. Co tedy podle vás v současnosti nejvíce trápí zdejší základnu?

V tomto ohledu na tom jsme asi stejně jako celá armáda. Největším problémem je zcela jednoznačně stabilizace našeho personálu. Jakmile nám totiž odejdou i ti poslední odborníci, vznikne obrovská propast v předávání zkušeností, která se bude jen těžko odstraňovat. A i když je pravda, že naše základna bude vždy pro některé lidi jen přestupní stanicí na cestě za lepšími výdělky, je daleko horší, že ti ostatní postupně ztrácejí důvěru v systém jako takový.

## Odcházíte definitivně do civilu. Už víte, čím se budete zabývat? Nebude vám létání chybět?

Původně jsem si chtěl skutečně pořádně odpočinout a věnovat svůj čas také rodině. Shoda okolností ale způsobila, že prakticky ihned budu mít další práci. Při ní bych se chtěl zabývat zvyšováním bezpečnosti leteckého provozu. Samozřejmě, že se mi bude po létání stýskat, a tak už plánuji, že bych si možná s některým z kamarádů koupil napul alespoň nějaké ultralehké letadlo.

Tomáš SOUŠEK  
Foto: Jiří HOKŮV

