

První nadzvukový letoun MiG-19

V tomto článku bych chtěl seznámit zájemce se skutečností o tom, jak a kdy se tyto první nadzvukové letouny objevily u našeho letectva. V posledních pětadvaceti letech se to obecně popisuje jinak, než to bylo ve skutečnosti. Nevím, kde a kdo první přišel s tím, že MiG – 19P přišel do republiky v bednách. Toto bylo poprvé publikováno v r. 1991 v Edici Triada a od tohoto data to dále všichni stejně chybně uvádějí. Těchto publikací, včetně knih je povícero.

Ve skutečnosti letouny MiG – 19P přeletěly a přistály na letišti ve Kbelích.

Na podzim roku 1957 byla ustavena skupina pracovníků ILS u 5. slp v Líních, která byla pověřena montáží nových letounů nadzvukových MiG-19S.

Vedoucím skupiny byl npor. Jan Jungbauer, stávající náčelník TOP u 5. slp Líně. Dalšími členy této pracovní skupiny byli npor. Václav Dušek, por. Václav Přibáň, a já, npor. Jindřich Bravenec. Ostatní členy této skupiny si již nevybavuji.

Vlastní činnost začala po příjezdu na letiště Kbely, kde nás očekával nějaký kapitán /jméno si již nepamatuji /. Zařídil pro nás nějaké ubytování „žádná sláva „, to nebyla.

Bedny s letouny byly již v továrně Avia Čakovice, k tomu jsme dostali přidělen tahač s trajlerem a práce mohla pomalu začít. Bedna se jeřábem přeložila na trajler, tahač ji pomocí trajleru převezl na letiště ve Kbelích, zde se bedna složila pomocí jeřábu na určené místo na zem, a tak to šlo stále dokola, až byly všechny na daném místě.

Bedny se po jedné otevíraly, rozložené letouny se na náhradních podvozcích vytlačily ven, demontovaná křídla a stabilizátory, plus sklápěcí Pitotova trubice přeloženy na montážní vozíky a to se odvezlo do hangáru (vojenského). Montáž mohla začít. Nesmím zapomenout na pár přídatných palivových nádrží, které byly taktéž součástí každé bedny. Tuto hrubou montáž jsme dělali sami (viz výše uvedená pracovní skupina) ještě před příchodem továrních odborníků. V této fázi práce se objevil také hlavní inženýr letectva plk. Žárský s požadavkem, ať všechno potřebné dřevo ukládáme do jedné bedny, že to bude potřebovat na stavbu chaty. Takových zájemců tam v té době bylo více. Po provedení hrubé montáže přijeli dva pracovníci výrobního závodu v Novosibirsku. Ti potom prováděli kontrolu námi provedené montáže. V průběhu práce sovětských pracovníků byla většina naší pracovní skupiny převelena na letiště Mladá, kde probíhalo přeškolení na tento typ letounu.

Pro dokončovací práce, konečné provedení kontrol a prověření všech systémů jsme společně s pracovníky výrobního závodu zůstali por. Václav Přibáň a já npor. Bravenec Jindřich. Konečnou prověrkou byla jako vždy u letectva prověrka chodu motorů. Do všech těchto činností nás šéfmontér Ivan perfektně zaškolil a vše perfektně vysvětlil. Po jeho instruktáži a podrobném vysvětlení jsme byli schopni tento typ letounu obsluhovat v celém rozsahu. Tuto činnost jsme museli, za jeho dohledu, udělat u všech dvanácti letounů.

Ivan byl po všech stránkách zdatný a znalý člověk, navíc velmi slušný člověk. Musím na něj prozradit jednu nadávku, když se mu někdy nedařilo, což se stává každému, použil zajímavou nadávku „pízděc kapitalizma“.

Naše práce byla poměrně namáhavá, manipulovat s tak těžkým strojem ve třech lidech bylo dost obtížné. Druhý pracovník závodu se těchto prací nezúčastňoval, zdálo se mně, že je tam jako pobočník pana šéfmontéra, nejvíce mu chutnal rum, nejlépe z plechového hrnečku. V této pozici jsem jej později zastihl i na letišti Mladá.

Všech dvanáct letounů MiG-19S bylo předáno do provozu pro přeškolovací skupinu. Celé přeškolení všech pilotů vedl v té době mjr. Vladimír Svačina, sám také všechny letouny zalétl a připravoval piloty na první lety všech vybraných účastníků kurzu. První přišli na řadu kvalitní piloti od jednotlivých útvarů, od 5.slp to byl mjr. Zdeněk Voleman, od 1.slp to byl mjr. Hošek zvaný „čára“, to jsou jen ti, které jsem znal, nebo si je do dnešních dnů pamatuji. Toto vše se dělo ještě na letišti Praha Kbely, ostatní činnost a vlastní přeškolení se pak konalo

na letišti Mladá. Při jednom vzletu mjr. Volemana, ještě ve Kbelích, se tento v kruhu ostatních pilotů vsadil, že odlepí letadlo při startu již u druhé spojky, toto se mu samozřejmě povedlo, letoun se poněkud zakymácel, motory to však utáhly a nic se naštěstí nestalo. Mjr. Svačinovi se to samozřejmě moc nelíbilo a tak dostal mjr. Voleman vyčíněno. Tímto byla celá činnost, co se týkalo letounů MiG –19S na letišti Kbely skončena.

Letouny MiG-19P přistály na letišti Kbely (čili nebyly dodány v bednách), jak někteří opět mylně uvádějí a poněkud překrucují historii, což vyvolává u lidí, jako jsem já, pohoršení a podiv. Tato akce proběhla hodně později, to již byla většina letounů MiG- 19S předána do provozu. Pro tuto činnost byli pozváni lidé od 1.slp Č. Budějovic a taktéž od 11.slp ze Žatce. Taktéž k tomu přijela podstatně větší skupina pracovníků z výrobního závodu v Gorkém. Mám pocit, že jich bylo 6 nebo 8. Od začátku vzbuzovali rozruch svojí činností, odebírali líh z letounů určený k odmrazování čelního skla kabiny. Velký rozruch a údiv, u nich vzbuzovali volně pobíhající zajíci na letištní ploše.

Obě dvě skupiny pracovaly pro společné provedení přeškolení na modernější a kvalitativně vyšší leteckou techniku. Zpočátku však pracovaly odděleně, aby se pak spojily k jedinému vyššímu cíli. Konečným cílem bylo kompletní přezbrojení stíhacího letectva na kvalitativně modernější nadzvukovou techniku.

Zpracoval plk. v.v. Jindřich Bravenec Příbor, Dukelská 1347.