

OPRAVÁRENSKÁ ZÁKLADNA LETECTVA



60. výročí



Vážení přátelé,

Oslavujeme šedesáté výročí leteckých oprav. Šest křížků je hezká řádka let, čas, kdy člověk obvykle začíná bilancovat. Od založení opravny se vyměnilo několik generací leteckých opravářů, kterým prošlo rukama mnoho typů letecké techniky. A všechny ty lidi kolem letadel (o kterých se zpravidla nepíše) spojovala láska k letectví, technický um a manuální zručnost. O to hůře nesou skutečnost, že letošní jubilejní rok je zároveň tím posledním. Opravářenská základna letectva zaniká a uzavírá tím i historii leteckého vojskového opravářství. Byly to časy těžké, ale krásné a je důležité, že jsme byli u toho. Všem příslušníkům leteckých oprav, těm současným i jejich předchůdcům, děkuji za obětavou práci a přeji mnoho zdraví, štěstí a úspěchů v dalším životě.



velitel

plk. Ing. Alexandr FIALA

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Fiala', written in a cursive style.

Slovo úvodem

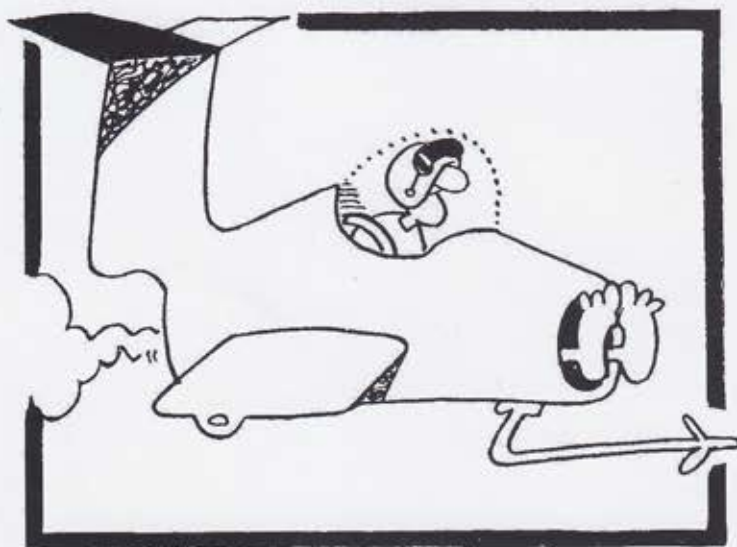
Vážený čtenáři,

otevíráš sborník, čtvrtý v řadě, který se snaží zachytit puls doby. Nejedná se o dějepisnou práci a tak mnoho příběhů, jmen i událostí chybí. Snad se jednou najde někdo, který tato bílá místa zaplní.

Sborník vychází a navazuje na práci pplk. v.v. Františka SVOBODY, který tuto tradici před 20 lety založil.

Kolektiv autorů děkuje všem, kteří poskytli příspěvky, zvláště pak pánům Janu Dobiášovi, Miroslavu Hřebíkovi, Miroslavu Irrovi, Josefu Pavlíčkovi, Jiřímu Petrášovi, Josefu Scheinpflugovi, Jiřímu Šilhovi, Ladislavu Vejvodovi.

A nyní vzhůru mezi létající stroje a šmíráky, do jedinečné atmosféry prosycené vůní kerosinu.



LETIŠTĚ ČESKÉ BUDĚJOVICE

S rozvojem letectví přestávala vyhovovat situace, kdy letadla byla uskladněna po stodolách a létání bylo odkázáno na dobrou vůli majitelů pozemků jen na několik týdnů po žních.

Vedení Aeroklubu České Budějovice uvažovalo o Novém Vráťě, Čtyřech Dvorech, Hodějovicích nebo Českém Vrbném. Nakonec, z důvodu nižší ceny, byly vybrány pozemky v katastru obce Planá. Garantem výstavby letiště se stalo město České Budějovice. Dne 30.3.1931 proběhlo jednání zástupců města s majiteli pozemků za účasti zástupce Ministerstva veřejných prací. Všechny finanční podmínky byly domluveny a k 31.12.1931 byly od převážně německých majitelů zakoupeny pozemky 50 ha a 86,08 m² za 1 414 110 Kč. Smlouvou ze dne 1.1.1932 město nově nabyté pozemky bezodkladně pronajímá československému státu zastoupenému Ministerstvem veřejných prací za roční nájemné 58 000 Kč.

Souběžně s aktivitami kolem výkupu pozemků byl zpracován návrh na terénní úpravy letištní plochy stavební firmou Kapsa & Müller. I zde byly limitujícím faktorem finance, protože v roce 1932 nepřišla ze státního rozpočtu ani koruna. Možnost zahájení prací město našlo v péči o nezaměstnané. Českobudějovický Pomocný sbor, který měl nezaměstnané v péči, uvolnil prostředky na výplaty pro asi 80 dělníků a 6. prosince 1932 začaly první výkopy.

Pracovní morálka nebyla nijak vysoká, dělníky bylo nutno dopravovat 7,5 km denně a ani počasí nebylo příliš příznivé a tak hodnota úprav neodpovídala prostavěné částce.



Dne 22. června 1933 Pomocnému sboru došly peníze a práce se zastavily až do dubna 1934, kdy po řadě jednání a průtahů zvítězila ve veřejné soutěži firma ing. Matyáš a ing. Moučka a práce na úpravu letištní plochy dokončila 21. května 1935. Dne 15. listopadu téhož roku byla provedena kolaudace a firma obdržela 740 250,95 Kč.

Tímto však práce neskončily, protože bylo nutno dostavět příjezdovou komunikaci, letištní komunikace, provést odvodnění, konečnou úpravu ploch a výstavbu objektů. Práce na konečné úpravě letištní plochy byly zkolaudovány 23. dubna 1936 a letiště přešlo do státní správy představované Ministerstvem veřejných prací.

Závěrečná kolaudace odvodnění přistávací plochy a úprav staveníšť objektů proběhla 13. prosince 1937 a letiště mohlo být konečně plně provozováno.

Aeroklub České Budějovice však počal využívat letiště někdy od léta 1935. Letecká činnost byla pouze sporadická a není přesně zdokumentována a navíc meliorační práce brzy znemožnily všechen provoz a létalo se jen na vojenském cvičišti.

Leteckou techniku je nutno také někde ukládat, takže během roku 1935 architekt Sláma z Prahy vypracoval projekt hangáru, s jehož výstavbou bylo započato v roce 1936. Finanční prostředky byly shromážděny cestou sbírky, kdy Českobudějovická spořitelna přispěla částkou 20 000 Kč, obdobnou částku přislíbilo Ministerstvo veřejných prací a Ministerstvo národní obrany, firma bratří Petrášů dodala zdarma 2 000 cihel a podobně. Mimo tohoto hangáru se budoval hangár Aeroklubu České Budějovice a hangár Masarykovy letecké ligy. Ten byl dokončen 12. ledna 1937, byl dřevěné konstrukce a vešlo se do něj 10 sestavených letadel. Poznámka: v roce 1952 byl hangár rozebrán a znovu postaven na Hosíně.



Téměř současně byl dohotoven i státní hangár železné konstrukce.



Ve dnech 26. a 27. června 1937 se konalo slavnostní otevření 3. hangáru Aeroklubu České Budějovice. Hangár byl spojen s jednopatrovou budovou s dílnou, kanceláří, společenskou místností a bytem mechanika. Součástí oslav byl letecký den a soutěž sportovních letadel “Nad jihočeskými hrady a zámky”.

VOJENSKÝ PROVOZ NA ČESKOBUDĚJOVICKÉM LETIŠTI

Vojenští letci se v Plané poprvé představili 27. června 1937 na leteckém dni pořádaném k oficiálnímu otevření letiště. Otevření se zúčastnil ministr národní obrany F. Machník a ministr veřejných prací J. Dostálek. 22 000 diváků shlédlo mimo jiné útok letadel Letov Š-328, napadení bombardéru rojem stíhaček Avia B-534 a vrcholnou akrobacii trojice Novák, Široký, Hubáček na letadlech Avia Ba-122.

V roce 1938 byla na letišti převelena 2. průzkumná a lehká bombardovací letka perutě I/1 Leteckého pluku 1 “TGM” z Prahy. V jejím rámci působily “haléřové šmolíky” pořízené ze sbírky obyvatelstva “Jižní Čechy armádě”.



Za 1 707 725 Kč bylo zakoupeno šest strojů Š-328, z nichž první v sérii – číslo 345 – měl v palubní desce zapuštěn symbolický pětihaléř, který při zahájení věnovala děvčata 1. obecné školy.



Samostatnou kapitolou jsou četnické letecké hlídky. Tyto byly zřízeny v roce 1935 v důsledku nárůstu fašismu a na základě zvyšujícího se napětí. Vzhledem k stoupajícímu počtu narušení vzdušného prostoru v jihočeské oblasti byla v dubnu 1938 detašována jednotka četnických leteckých hlídek na letiště Planá ve složení por. J. Kloboučník, por. J. Klán, šrtm. K. Weiss s leteckou technikou 1x Letov Š-328 a 3x Avie B-534. Do svého zrušení 15. března 1939 měla několik úspěšných zásahů.

ÉRA LUFTWAFFE

Čistě vojenskou základnu udělala z civilního letiště v Plané až německá branná moc. Letiště bylo od počátku protektorátu využíváno nejspíše k výcvikovým účelům a to i s využitím kořistní techniky. Dále byla provedena opatření jako ustanovení denní služby letového provozu, rozšíření přistávací plochy, výstavba hangáru typu Junkers a nástavba řídicí věže letového provozu. Letiště bylo využíváno jako záložní pro útvary 4. letecké armády a působila zde samostatná letecká škola Luftflotennachrichtenschule 4 BUDWEIS. Mimo výcviku pilotů pořádala rozšiřovací a pokračovací kurzy pro poddůstojníky a nižší důstojníky z řad pozemního leteckého personálu.



Se změnou v poměru válčících stran a s blížící se frontou byly na letiště dislokovány i bojové útvary – bitevní Stab/SG 10 pod velením pplk. Georgie JAKOBA vyzbrojené Focke-Wulf Fw 190; protitankové 10. a 14./SG 9, velitel pplk. HANSCHKE s letouny Henschel Hs 129; taktického průzkumu Stab+3./NAG 14 s letouny Messerschmitt Bf 109.



S narůstající válečnou výrobou se rozšiřovaly kapacity. Na letišti a v jeho okolí byly firmou Leichtbau postaveny objekty pro potřeby firmy Fiedler původně pro typ Fi-167. Po zastavení projektu bylo rozhodnuto o přesunutí výroby typu Fi-156 Storch. Po ukončení jeho výroby se přešlo na FW 190 a poté následovala výroba Me-262A-12.



Kompletace letadel se prováděla v zamaskovaných dílnách KOROSEKY pod železniční stanicí ČERNÝ DUB. V noci se letadla přepravovala po silnici přes HOMOLE na letiště, kde se zalétávala a okamžitě přelétala na frontu.

Mimo výrobu firma opravovala všechny typy letadel JUNKERS a denně přijížděly desítky vagonů s poškozenými křídly různých typů letecké techniky.

Tečku za svou činností Luftwaffe udělala 4.5.1945, kdy velitel letiště hauptmann Hoberlandt vydal svůj poslední rozkaz a zbytek letuschopných strojů různých typů doplněných posledními zbytky benzínu odstartoval směrem k Passovu.

DNY OSVOBOZENÍ

V hektických květnových dnech roku 1945 z rozkazu velitele jihočeské oblasti plk. pěch. Vávry dne 7.5. odjíždí na letiště policejní vůz s npor. let. Felixem Marešem, 2 vojáky a 30 muži revolučních gard k zajištění letiště.

Dne 8.5. je vyhlášena mobilizace a z nastoupených záložníků je vytvořena stráž a velitelství ve složení por. Binder, Šťastný, ppor. Šindelář, dsl. Steinbauer, Kašpar, Mikuška, Papáček. Dne 9.5. přebírá velení mjr. Vojtěch Skoba. Dne 12.5. je technickým důstojníkem jmenován Vilém Hofman.



Dne 11.6. je zřízena 2. letištní peruť pod velením mjr. Skoby. Cílem prvních prací je odminování techniky a budov, ochrana před rabováním, krádežemi a provedení inventarizace leteckého materiálu. Jedním z úkolů letištních perutí je i organizace a provádění oprav a zde se začíná psát historie leteckých opraven. Mgr. B. Trnka ve sborníku Třistadvanáctá peruť RAF a jižní Čechy uvádí: “Jen malý útvar vojáků – záložníků a několik civilních zaměstnanců pod velením štábního rotmistra Protivánka v bývalých provozech cizích firem Land und See-Leichtbau GmbH Neumünster, Fiessler a Flugtechnische Fertigungsgemeinschaft položili 15.6.1945 základy budoucích vševojskových leteckých opraven a dílen”.



Me-109



Fw-190



Ju-88 G-6

30.10.1945 byla vydána prozatímní organizace letectva členěná na oblasti, divize, pluky a letky. K divizi byly mimo jiné zařazeny divizní pojízdné dílny s počty 1 kapitán, 1 rotmistr, 1 úředník, 38 civilních zaměstnanců.

V lednu 1946 byla navržena nová organizace letectva se stejným složením. Podle kroniky LZ-2 byl vybudováním dílen dne 1.6.1946 pověřen štrm. Protivánek a později velení převzal škpt. Fronc.

LETECKÉ ÚTVARY V PLANÉ PO OSVOBOZENÍ

Dne 13. 8. 1945 Čs Wing ve složení 310., 312., 313. sqn přistál na Ruzyni. 312. sqn pak zaujala 22. 9. 1945 letiště Planá u Českých Budějovic. Z jejich příslušníků byla dne 28.10.1945 vytvořena 2. letecká divize pod velením pplk. Jaroslava Hlad'a ve složení Letecký pluk 4 a 5.





Přivítání bylo bouřlivé, o čemž svědčí dobové fotografie. Od října začíná intenzivní výcvik, který je omezen až zimním počasím. Spolu s jarním táním nastupují i nově vyškolení příslušníci technického personálu a výcvik se zintenzivňuje.





letecký pohled na jižní část letiště - 1946

Dne 5. května 1946 byla uspořádána vojenská přehlídka na náměstí v Českých Budějovicích a odpoledne se konal první poválečný letecký den.



Ve dnech 7. - 8.9.1946 se oslavovalo 6. výročí založení 312. sqn a při té příležitosti byl odhalen první po válce postavený pomník padlým válečným letcům za přítomnosti generálů Vicherka, Janouška a vojenských leteckých přidělců USA, Británie a Jugoslávie.

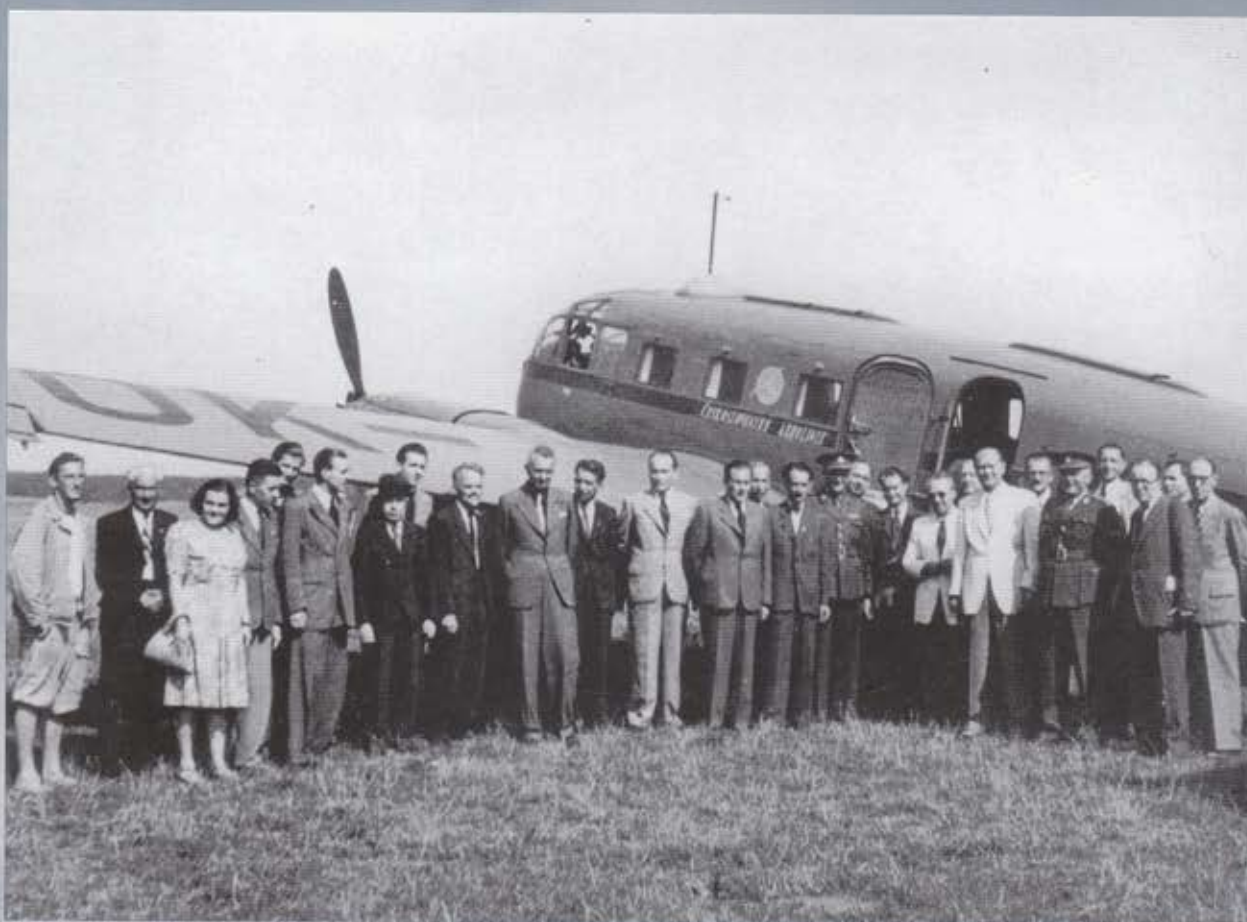


Předválečnou tradici rovněž obnovuje Aeroklub České Budějovice, v jehož řadách působí aktivní i záložní důstojníci letectva.

V listopadu 1946 byla na letišti dislokována letecká hlídka SNB disponující 4-6 letouny s tmavočernou barvou přední části trupů S-99 (Me-109 G).



Dne 1. července 1947 byl rovněž zahájen pravidelný letecký provoz Čs. aerolinií na lince Praha – České Budějovice.



Zajímavou epizodou v dubnu 1948 bylo zřízení stíhacího výcvikového střediska v rámci Leteckého pluku 5, Cvičné letky 2. Akce byla oficiálně označena šifrou DI (Důvěrné – Izrael). Neoficiálně se o ní mluvilo jako o akci Hagana (hebrejsky Haganah = sebeobrana). To pramenilo ze skutečnosti, že izraelští letci byly příslušníky letecké služby Hagany. Letka vznikla v rámci vojenské pomoci státu Izrael a v Plané se přeškolovali bývalí letečtí veteráni na stroje Avia S -199. V jejich řadách byl i pozdější prezident státu Izrael E. Weizman. Součástí dohod byla i dodávka 25 letounů S – 199 a 50 letounů S – 89 (Spitfire Mk IX E) včetně dalšího vojenského materiálu.

Vlivem vnitropolitického vývoje dochází k utlumení útvarů 2. letecké divize propuštěním bývalých zahraničních letců a bylo rozhodnuto o modernizaci letiště Planá. Generální rekonstrukce začala v roce 1950 a trvala až do jara 1952. V dubnu 1952 přistává na letišti roj MiG-15 od 1. stíhacího leteckého pluku a později roj od 9. stíhacího leteckého pluku. Od října 1952 jsou do 1. letecké divize začleněny 1., 9. a 19. pluk, všechny dislokované v Plané. V roce 1955 je 19. slp přeložen na dokončené letiště v Bechyni. O dva roky později ho následuje i 9. slp. Na letišti zůstává pouze 1. stíhací letecký pluk a to až do svého zrušení 31.12.1994.

Letecké opravy

Léta 1945 – 1950

Základy pro vznik leteckých vojsových opraven v Českých Budějovicích lze hledat od 15.června 1945, tak jak bylo popsáno v předešlých kapitolách. Malá jednotka pod velením štrtm. Protivánka si nejnntnější vybavení pracovišť vybrala a přivezla z plzeňských trofejních skladů, zbytek si postupně vyráběli sami. Své nové řemeslo málokdo ovládal. Bylo třeba se zaškolit a získat zkušenosti. Učili se jeden od druhého a od leteckých mechaniků z útvarů vyzbrojených SPITFIRY. Z této doby se již nepodařilo získat přímého pamětníka ani zjistit kde skončil první velitel.

V roce 1946 doplnili opravnu první občanští zaměstnanci Novák, Batista, Novotný, Ondok a Hucek. Jako voják základní služby a pozdější občanský pracovník nastoupil pan Josef Scheinpflug. V opravně zůstal a prožil zde 37 let.

Náčelníkem opravy byl ustanoven kpt. František Fronc.



Vlastní činnost opravy spočívala převážně v opravách letounů typu S 89 (Supermarine "Spitfire" LF MK.IXE), Avia S 199, C 2 (Arado Ar-96) a C-104. Prováděly se opravy křídel, nádrží, podvozků, výměny motorů a klempířské práce na dracích letounů.

V roce 1948 měly opravy na SPITFIRECH, AR-96 a Bf-109 svůj systém a zaběhnutou organizaci. Podařilo se opravit i deformovanou vrtuli.

V roce 1948 se příslušníci opravy natrvalo rozloučili se SPITFIRY. Kádr leteckých mechaniků se rozšířil o nové občanské zaměstnance Kárla, Musila, Ulmana. Do funkce náčelníka opravy byl ustanoven pan Šnejdar. Koncem roku 1949 zasáhla do vývoje opravy přestavba vzletové a přistávací dráhy v Českých Budějovicích. Na letišti zůstala jedna letka ARAD a množství automobilní techniky. Letecké opravy přebraly náhradní program – generální opravy automobilní techniky.



Spitfire LF MK. IX E



Avia S-199



Arado Ar-96



C - 104

Letečtí mechanici však na své původní poslání nezapomínají. Plní jej i nadále. Před koncem roku 1949 vyjíždí první výjezdní opravárenská brigáda na opravu čtyř letounů Avia S 199 na záložní letiště k Chebu, v roce 1950 do Pardubic a Mladé. Mechanici si ověřili, že ze své zručnosti a zkušenosti nic neztratil.

Léta 1951 – 1955

Významným mezníkem ve vývoji čs. letectva je zavedení proudových letounů MiG-15 do výzbroje v roce 1951. Závody Rudý Letov, později především AERO Vodochody i řada dalších podniků, začaly v roce 1954 s dodávkami letounů MiG-15, později MiG-15 bis a MiG-15UTI.



Opravna byla rozdělena na dvě části – automobilní a leteckou – a do funkce náčelníka byl ustanoven kpt. Knap.

Pro činnost v polních podmínkách byla opravna vybavena nákladními automobily ŠKODA-H a vleky s nástavbou. Bylo sice nutné provést v nich některé úpravy, ale s tím si českobudějovičtí mechanici snadno poradili. Těžištěm prací opravny byly letouny AR-96. U stíhacího pluku se letečtí mechanici přeškolili na letouny MiG-15.

Datum první opravy MiG-15 je zapsáno koncem roku 1952. V roce 1953 přicházejí noví příslušníci, přeškolení již na novou leteckou techniku. Byli to důstojníci Fesl, Šimánek, Pajk, Matějček, Hylský, Sýkora a Alexa. Formují se pracovní skupiny zbrojířů, motorářů, drakařů, elektrospecialistů, radistů a zámečnické dílny.

Po několikaměsíčním zastupování náčelníka opravny npor. Feslem byl do této funkce ustanoven kpt. Horký. Konec první poloviny padesátých let je charakteristický velkými změnami v zaměření, organizaci i kvalitě práce. Především se rozvíjí vlastní výroba. V dílnách opravny byla zhotovena zařízení pro velitelská stanoviště útvarů i divizí, pracovní stoly a zkušební stolice pro útvary.

Od roku 1954 plnily opravny úkoly zástavby radiostanic RSI do letounů Ar-96 a počátkem roku 1955 i zástavby SRO - zařízení k identifikaci vlastního letectva. Letečtí mechanici zvládli i provádění oprav letounů MiG-15 v polních podmínkách. Nová technika si vyžadovala nové nářadí, kontrolní a měřící techniku i odlišné provozní zařízení. Dovybavení dílen vlastní výrobou se stalo samozřejmostí.

Léta 1956 – 1960

Období charakterizuje další zvýšení produktivity práce a rozvoj pracovní aktivity. V roce 1956, jako VÚ 5102, nahrazuje postupně staré automobily ŠKODA – H moderní PRAGA V3S s přívěsy.



Úpravy v těchto vozech pro všechny odbornosti příslušníci opravny opět úspěšně zvládli. V roce 1957 přebírá funkci náčelníka opravny kpt. Ladislav Matoulek. Ukázala se potřeba středních revizí na letounech MiG-15. Prohlídky letounů si vyžádaly demontáže a přezkušování funkcí jednotlivých agregátů i jejich případnou výměnu. Přibyly opravy náběžných hran křídel letounů MiG-15. Zkušenosti již často nestačily.



Přesun letounu MiG-15 obcí Tchořovice



Práce na letounu MiG-15 v polních podmínkách



Do funkce náčelníka opravny v roce 1958 nastoupil kpt. Ing. Ladislav Vejvoda. Do roku 1959 vstoupili opraváři s pevným plánem přísunu letecké techniky a harmonogramem práce. Za splnění plánu byly stanoveny výkonnostní odměny pro občanské pracovníky. Tyto nové momenty popohnaly opravářskou práci vpřed. Produktivita opravny se oproti minulému roku zdvojnásobila. Opravna prováděla až 40 revizí ročně.

Po zřízení operačního svazu protivzdušné obrany státu a letectva na podzim roku 1959 se rozšířil počet typů letecké techniky a zkvalitnilo se materiální zabezpečení a organizace. S prvními revizemi na letounech MiG-17 začíná letecká opravna v říjnu roku 1959.

V roce 1959 uzavřeli příslušníci opravny patronát se zemědělským družstvem v Rožmberku nad Vltavou. Opraváři jezdili do družstva ve všední dny po zaměstnání a v neděli. Předseda dal vyvést traktory a stroje na místní hřiště a letečtí opraváři, zámečníci, svářeči se dali do díla. Bylo to náročné, namáhavé, ale nikdo si nestěžoval.





Své mistrovství technici prokázali při náročné opravě značně poškozeného letounu MiG-17 ze stíhacího útvaru bývalé NDR, který nouzově přistál na našem území. Od této doby trvaly dlouhodobé přátelské vztahy mezi oběma útvary.



Šedesátá léta potvrdila vysokou úroveň opravy. Technický um a vynalézavost charakterizuje provedení zástavby palubního radiolokátoru do letounu MiG-15UTI podle vlastního projektu.

Vznikl tak ojedinělý typ letounu nejen v Československém letectvu. Na počátku byla snaha o zlepšení výcviku pilotů. Letadla s lokátorem řady Mig 17 a MiG 19 neměla dvoumístnou cvičnou verzi. Na novém letounu byla provedena rozsáhlá přestavba spočívající v zabudování vstupního věnce z typu MiG 17PF a první přepážky z MiG 19S. To si vyžádalo likvidaci přední palivové nádrže a změny prakticky ve všech odbornostech, řada agregátů byla přemístěna do jiných prostor z důvodu zachování aerodynamických vlastností letounu. Vše se úspěšně podařilo a těžiště letounu se posunulo o pouhé 4 mm. Mistrovskou práci odvedli také klempíři na potahu přední části trupu. Zálet byl proveden v roce 1960.

Práci na letecké technice prospělo i využití přirozené snahy člověka vyniknout, nezůstat stranou, nebýt posledním. Kolektivy draků - motorů a elektro specialistů vedené důstojníky Alexou a Ptákem získaly tituly "Vzorná skupina".

Za dosahované výsledky v opravárenské a výrobní činnosti udělil velitel letectva v roce 1960 opravně standartu "Nejlepší letecká opravna".



Standarta 1960

Léta 1961 – 1965

K 1.9.1961 vznikly u velitelství 3. sboru PVOS v Žatci 23. opravny (VÚ 7502) k nimž byla začleněna Letecká vojsková opravna v ČB.

S modernizací bojové techniky letectva se připravují příslušníci opravny na další nadzvukové typy letounů řady MiG-19 ve třech modifikacích S, P a PM a v roce 1964 na letouny MiG-21.

Následují nové technologické postupy, nová organizace oprav a sbírání zkušeností.

V roce 1962 byl ustanoven náčelníkem opravny mjr. Zdeněk Pták. Mezi občanské pracovníky nastoupil pan František Tesař. Příslušníci opravny úspěšně prováděli všechny stanovené práce na letounech MiG-19 s modifikací S, P, PM.



Letecká technika si vyžádala rozšíření prostorů pro odborné skupiny. Výroba rostla a stávající prostory také nestačily.

Dne 1.9.1964 byla LVO České Budějovice vyčleněna od 23. opravny v Žatci a stala se samostatnou 7. leteckou vojskovou opravnou (VÚ 1722) v podřízenosti 7. armády PVOS.

Od roku 1965 se vytvořily lepší podmínky pro práci přemístěním opravny z areálu kasáren do současně užívaných prostorů. Svépomocná činnost představovala opět stovky hodin zednické, pokrývačské, truhlářské a další odborné řemeslné práce při stavbě ubytovacího objektu, přístavku pro umístění skupin oprav letecké výzbroje, elektrického a speciálního vybavení a TZP, úpravě a výstavbě komunikací.



Celé období je charakteristické intenzivní prací na letecké technice se širokým rozvojem zlepšovateľského hnutí. Produkce oprav a revizí byla až 34 letounů ročně.

V roce 1965 nastoupil k útvaru pan Hubert Čurda. Ten v tom roce spolu s panem Scheinpflugem a Novákem zahájil práce v nových prostorách na prvním MiG 21.

Léta 1966 – 1970

Hlavním úkolem letecké vojenské opravny se staly předepsané práce na letounech MiG-21 modifikací F a PF. V roce 1966 byla provedena rozsáhlá oprava draku letounu MiG-21. Jeho poškození bylo tak velké, že do dílny musel být přivezen po silnici.



Dynamika vztahu člověka a techniky přináší stále větší a složitější problémy, které si často vyžadují netradiční řešení. Potřeba bezprostřední spolupráce pilota a personálu inženýrské letecké služby při provádění předepsaných prací i oprav a při ověřování jejich výsledků vyvolala v roce 1966 rozhodnutí rozšířit řady odborníků o inspektory – zkušební piloty. Novými příslušníky opravny se stali piloti Zdeněk Bombera a Jaromír Smékal. Nastoupil rovněž technik - praporčík Kocmoud.

Významnou událost zaznamenala historie útvaru v letech 1966 a 1968. Jsou zde postupně vyrobeny dvě Debackeyovy pumpy pro mimotělní oběh krve při operacích srdce v Ústřední vojenské nemocnici v Praze. Zadání tohoto neobvyklého úkolu mělo svou příčinu. Plk. docent MUDr. Milan Pražák, kardiochirurg a pilot se po návratu z jednoho zahraničního lékařského sympozia sešel se svým přítelem Ing. Ladislavem Vejvodou a svěřil se mu, že viděl umělé srdce, ale strašně drahé a jestli by to nějak nešlo. A ono to šlo. Jako srdce pro to umělé posloužil motor otočné antény lokátoru z MiG 19. Přístroje bylo nutno vyrobit rychle, s vysokou přesností a zároveň tvůrčím způsobem vyřešit potřebnou elektroniku. Kolektiv pracovníků vedený mjr. Matějčkem a kpt. Györögem úkol úspěšně splnil.



Debackeyova pumpa - 1966



Debackeyova pumpa - 1968

V roce 1967 předal velitel svazu letecké vojskové opravně za dlouhodobé úspěšné plnění výrobně – opravárenské činnosti dvě panelové chaty typu "NATAŠA". Dne 1.7.1968 zahájili příslušníci opravy svépomocnou výstavbu rekreačního zařízení v oblasti přehradní nádrže LIPNO. Odpracovali 3 108 brigádnických hodin. V pozdějším období, rovněž svépomocnou výstavbou, bylo zařízení rozšířeno o tři další chaty.

SAHI PRO SEBE

BILANCE
 VÝSTAVBY
 !!!!!!!!!

KDO STAVĚL !!!!!!!

Ime	Prace	Prace	Prace	Prace
1. Janda	31	499	23	23
2. Dvořák	100	229	27	27
3. Čížek	100	229	27	27
4. Kratochvíl	499	100	24	24
5. Holý	27	100	24	24
6. Štěpánek	229	100	24	24
7. Dvořák	499	100	24	24
8. Čížek	100	229	27	27
9. Kratochvíl	499	100	24	24
10. Holý	27	100	24	24
11. Štěpánek	229	100	24	24
12. Dvořák	499	100	24	24
13. Čížek	100	229	27	27
14. Kratochvíl	499	100	24	24
15. Holý	27	100	24	24
16. Štěpánek	229	100	24	24
17. Dvořák	499	100	24	24
18. Čížek	100	229	27	27
19. Kratochvíl	499	100	24	24
20. Holý	27	100	24	24
21. Štěpánek	229	100	24	24
22. Dvořák	499	100	24	24
23. Čížek	100	229	27	27
24. Kratochvíl	499	100	24	24
25. Holý	27	100	24	24
26. Štěpánek	229	100	24	24
27. Dvořák	499	100	24	24
28. Čížek	100	229	27	27
29. Kratochvíl	499	100	24	24
30. Holý	27	100	24	24
31. Štěpánek	229	100	24	24
32. Dvořák	499	100	24	24
33. Čížek	100	229	27	27
34. Kratochvíl	499	100	24	24
35. Holý	27	100	24	24
36. Štěpánek	229	100	24	24
37. Dvořák	499	100	24	24
38. Čížek	100	229	27	27
39. Kratochvíl	499	100	24	24
40. Holý	27	100	24	24
41. Štěpánek	229	100	24	24
42. Dvořák	499	100	24	24
43. Čížek	100	229	27	27
44. Kratochvíl	499	100	24	24
45. Holý	27	100	24	24
46. Štěpánek	229	100	24	24
47. Dvořák	499	100	24	24
48. Čížek	100	229	27	27
49. Kratochvíl	499	100	24	24
50. Holý	27	100	24	24
51. Štěpánek	229	100	24	24
52. Dvořák	499	100	24	24
53. Čížek	100	229	27	27
54. Kratochvíl	499	100	24	24
55. Holý	27	100	24	24
56. Štěpánek	229	100	24	24
57. Dvořák	499	100	24	24
58. Čížek	100	229	27	27
59. Kratochvíl	499	100	24	24
60. Holý	27	100	24	24
61. Štěpánek	229	100	24	24
62. Dvořák	499	100	24	24
63. Čížek	100	229	27	27
64. Kratochvíl	499	100	24	24
65. Holý	27	100	24	24
66. Štěpánek	229	100	24	24
67. Dvořák	499	100	24	24
68. Čížek	100	229	27	27
69. Kratochvíl	499	100	24	24
70. Holý	27	100	24	24
71. Štěpánek	229	100	24	24
72. Dvořák	499	100	24	24
73. Čížek	100	229	27	27
74. Kratochvíl	499	100	24	24
75. Holý	27	100	24	24
76. Štěpánek	229	100	24	24
77. Dvořák	499	100	24	24
78. Čížek	100	229	27	27
79. Kratochvíl	499	100	24	24
80. Holý	27	100	24	24
81. Štěpánek	229	100	24	24
82. Dvořák	499	100	24	24
83. Čížek	100	229	27	27
84. Kratochvíl	499	100	24	24
85. Holý	27	100	24	24
86. Štěpánek	229	100	24	24
87. Dvořák	499	100	24	24
88. Čížek	100	229	27	27
89. Kratochvíl	499	100	24	24
90. Holý	27	100	24	24
91. Štěpánek	229	100	24	24
92. Dvořák	499	100	24	24
93. Čížek	100	229	27	27
94. Kratochvíl	499	100	24	24
95. Holý	27	100	24	24
96. Štěpánek	229	100	24	24
97. Dvořák	499	100	24	24
98. Čížek	100	229	27	27
99. Kratochvíl	499	100	24	24
100. Holý	27	100	24	24
101. Štěpánek	229	100	24	24
102. Dvořák	499	100	24	24
103. Čížek	100	229	27	27
104. Kratochvíl	499	100	24	24
105. Holý	27	100	24	24
106. Štěpánek	229	100	24	24
107. Dvořák	499	100	24	24
108. Čížek	100	229	27	27
109. Kratochvíl	499	100	24	24
110. Holý	27	100	24	24
111. Štěpánek	229	100	24	24
112. Dvořák	499	100	24	24
113. Čížek	100	229	27	27
114. Kratochvíl	499	100	24	24
115. Holý	27	100	24	24
116. Štěpánek	229	100	24	24
117. Dvořák	499	100	24	24
118. Čížek	100	229	27	27
119. Kratochvíl	499	100	24	24
120. Holý	27	100	24	24
121. Štěpánek	229	100	24	24
122. Dvořák	499	100	24	24
123. Čížek	100	229	27	27
124. Kratochvíl	499	100	24	24
125. Holý	27	100	24	24
126. Štěpánek	229	100	24	24
127. Dvořák	499	100	24	24
128. Čížek	100	229	27	27
129. Kratochvíl	499	100	24	24
130. Holý	27	100	24	24
131. Štěpánek	229	100	24	24
132. Dvořák	499	100	24	24
133. Čížek	100	229	27	27
134. Kratochvíl	499	100	24	24
135. Holý	27	100	24	24
136. Štěpánek	229	100	24	24
137. Dvořák	499	100	24	24
138. Čížek	100	229	27	27
139. Kratochvíl	499	100	24	24
140. Holý	27	100	24	24
141. Štěpánek	229	100	24	24
142. Dvořák	499	100	24	24
143. Čížek	100	229	27	27
144. Kratochvíl	499	100	24	24
145. Holý	27	100	24	24
146. Štěpánek	229	100	24	24
147. Dvořák	499	100	24	24
148. Čížek	100	229	27	27
149. Kratochvíl	499	100	24	24
150. Holý	27	100	24	24
151. Štěpánek	229	100	24	24
152. Dvořák	499	100	24	24
153. Čížek	100	229	27	27
154. Kratochvíl	499	100	24	24
155. Holý	27	100	24	24
156. Štěpánek	229	100	24	24
157. Dvořák	499	100	24	24
158. Čížek	100	229	27	27
159. Kratochvíl	499	100	24	24
160. Holý	27	100	24	24
161. Štěpánek	229	100	24	24
162. Dvořák	499	100	24	24
163. Čížek	100	229	27	27
164. Kratochvíl	499	100	24	24
165. Holý	27	100	24	24
166. Štěpánek	229	100	24	24
167. Dvořák	499	100	24	24
168. Čížek	100	229	27	27
169. Kratochvíl	499	100	24	24
170. Holý	27	100	24	24
171. Štěpánek	229	100	24	24
172. Dvořák	499	100	24	24
173. Čížek	100	229	27	27
174. Kratochvíl	499	100	24	24
175. Holý	27	100	24	24
176. Štěpánek	229	100	24	24
177. Dvořák	499	100	24	24
178. Čížek	100	229	27	27
179. Kratochvíl	499	100	24	24
180. Holý	27	100	24	24
181. Štěpánek	229	100	24	24
182. Dvořák	499	100	24	24
183. Čížek	100	229	27	27
184. Kratochvíl	499	100	24	24
185. Holý	27	100	24	24
186. Štěpánek	229	100	24	24
187. Dvořák	499	100	24	24
188. Čížek	100	229	27	27
189. Kratochvíl	499	100	24	24
190. Holý	27	100	24	24
191. Štěpánek	229	100	24	24
192. Dvořák	499	100	24	24
193. Čížek	100	229	27	27
194. Kratochvíl	499	100	24	24
195. Holý	27	100	24	24
196. Štěpánek	229	100	24	24
197. Dvořák	499	100	24	24
198. Čížek	100	229	27	27
199. Kratochvíl	499	100	24	24
200. Holý	27	100	24	24
201. Štěpánek	229	100	24	24
202. Dvořák	499	100	24	24
203. Čížek	100	229	27	27
204. Kratochvíl	499	100	24	24
205. Holý	27	100	24	24
206. Štěpánek	229	100	24	24
207. Dvořák	499	100	24	24
208. Čížek	100	229	27	27
209. Kratochvíl	499	100	24	24
210. Holý	27	100	24	24
211. Štěpánek	229	100	24	24
212. Dvořák	499	100	24	24
213. Čížek	100	229	27	27
214. Kratochvíl	499	100	24	24
215. Holý	27	100	24	24
216. Štěpánek	229	100	24	24
217. Dvořák	499	100	24	24
218. Čížek	100	229	27	27
219. Kratochvíl	499	100	24	24
220. Holý	27	100	24	24
221. Štěpánek	229	100	24	24
222. Dvořák	499	100	24	24
223. Čížek	100	229	27	27
224. Kratochvíl	499	100	24	24
225. Holý	27	100	24	24
226. Štěpánek	229	100	24	24
227. Dvořák	499	100	24	24
228. Čížek	100	229	27	27
229. Kratochvíl	499	100	24	24
230. Holý	27	100	24	24
231. Štěpánek	229	100	24	24
232. Dvořák	499	100	24	24
233. Čížek	100	229	27	27
234. Kratochvíl	499	100	24	24
235. Holý	27	100	24	24
236. Štěpánek	229	100	24	24
237. Dvořák	499	100	24	24
238. Čížek	100	229	27	27
239. Kratochvíl	499	100	24	24
240. Holý	27	100	24	24
241. Štěpánek	229	100	24	24
242. Dvořák	499	100	24	24
243. Čížek	100	229	27	27
244. Kratochvíl	499	100	24	24
245. Holý	27	100	24	24
246. Štěpánek	229	100	24	24
247. Dvořák	499	100	24	24
248. Čížek	100	229	27	27</

Ke zvýšení připravenosti a pohotovosti letecké opravy nemálo přispěla přestavba a modernizace pojízdných dílen PRAGA-V3S. Obětavost a výsledky pracovního úsilí příslušníků opravy v roce 1970 ocenil velitel armády udělením standarty "Nejlepší útvar".

Řady občanských zaměstnanců posílil pan František Rosman, Jaroslav Konzal a Bohumil Nečas, který byl dlouholetým předsedou odborového hnutí. Praporčický sbor se rozrostl o pana Miroslava Coufala.

Léta 1971 – 1975

Revize a předepsané práce se od počátku sedmdesátých let rozšířily o nové verze letounů MiG-21 PFM a MF. Přejít byl zvládnut v krátké době. Předepsané práce v rozsahu 1 a 2 byly prováděny i v polních podmínkách. Dále v tomto období probíhala intenzivní výroba zařízení pro nově budované zodolněné objekty – úly, na letištích Žatec a České Budějovice.

Skupina vedená mjr. Josefem Veverkou se úspěšně zhostila úkolu vyřešit a provést zástavbu kulometné výzbroje MG-17 ráže 7,92 mm do letounů L-29. Jak se tento úkol realizoval vypráví pan Jan Hála:



“V létě roku 1971 jsem byl jako voják základní služby součástí skupiny, která realizovala zástavbu systému pro podvěšení kontejnerů s kulometem MG 17 na letouny L-29. Ta se prováděla na letišti Bechyně, protože na českobudějovickém letišti byla právě výluka. Jedna skupina prováděla v Budějovicích přípravu komponentů z polotovarů, které snad byly dodány z Vodochod. A protože ne všechno bylo dodáno, bylo nutné vyrobit třeba schránky na náboje. Na tom se podíleli z drakařů pan Musil, Scheinplug, David, Novák. Ze zbrojířů kpt. Král. Já jsem pak společně s mjr. Alexou, vedoucím zástavby na letounech mjr Veverkou, prap. Kundrlíkem a vojákem základní služby Douchou prováděl zástavbu do letounů.

Samotná práce na jednom letounu trvala asi dva dny. První den se demontovala křídla, otočila, udělaly klempířské úpravy, zabudovala kabeláž. Práce se povětšinou prováděly venku, protože bylo hezké počasí. Pak se křídlo namontovalo, zavěsil kontejner s kulometem. Vše bylo připraveno pro zapojení a přezkoušení. Druhý den se provádělo optické nastřelení a samotné ověření

funkce na střelnici. Z prvního zastavěného letounu se vystřílelo všech 180 nábojů na vzdálenost asi 100 metrů. Jak si vzpomínám, tak střely vyhloubily na valu asi 1 m hlubokou jámu o průměru 15 až 20 cm. Jen pro zajímavost, dráha střel z kulometů pod oběma křídly se měla protnout teoreticky na vzdálenosti 400 metrů. U ostatních upravených letounů se už na střelivu šetřilo”.

Podle článku, který uveřejnil v LK 2/04 Ing. Miroslav Irra, bylo v opravně takto vyzbrojeno celkem 13 Delfinů.



K významnějším pracovním úkolům tohoto období patří úprava letounu MiG 17 MF pro Vojenské muzeum, výroba elektronických tabulí pro cvičení ŠTÍT 72.



Ve výcvikovém roce 1973 – 1974 příslušníci opravny obhájili výtečné výsledky a získali opětovně titul "Nejlepší letecká opravna".



V roce 1972 k opravě nastoupil pan Jan Hála jako občanský pracovník, v roce 1974 paní Vlasta Kočárková, pan Josef Vávra a mjr. Zdeněk Čupr.

Léta 1976 – 1980

Ve druhé polovině sedmdesátých let se opravna zabývala zejména prováděním středních oprav, revizí a předepsaných prací na letounech MiG-21 všech modifikací s produktivitou 30 až 36 letounů ročně. Letecká vojsková opravna získala ve výcvikovém roce 1976 – 1977 druhou příčku v soutěži leteckých oprav.

Ve výcvikovém roce 1978 – 1979 napomáhala rozsáhlá výrobní činnost v TZP k modernizaci opravárenského pracoviště TOP u dvou stíhacích pluků PVOS a k modernizaci pracoviště draků a motorů v letecké opravně.

Od roku 1978 dochází postupně k přeškolení příslušníků útvaru na novou leteckou techniku MiG 23 MF.



Koncem roku 1980 jsou opravný vybaveny novými pojízdnými opravárenskými automobily typu PARM-12.

V roce 1977 nastoupil k útvaru prap. Vladimír Kopal, Vlastimil Pešl a mezi občanské pracovníky přišel pan Jan Cipra. V roce 1978 přibyl důstojník Jan Hlídek, v roce 1979 důstojník Ivan Hamadej, Rudolf Grmela a důstojník – pilot Jan Oberfalzer. V roce 1980 nastoupil prap. Václav Beneda a důstojník Jan Kouřil.

Velení opravný převzal pplk. Vladimír Jež.

Léta 1981 – 1985

V roce 1981 získala opravna první místo ve zlepšovatelelském hnutí u svazku PVOS. Roste pracovní náročnost a rozsah výrobní činnosti. Jde především o modernizaci pojízdných opravárenských prostředků pro technická oddělení odbornosti draky a motory a skupin agregátů spojenou s generálními opravami skříňových vozidel PRAGA-V3S.

V roce 1982 byla provedena svépomocná výstavba ESA přístřešku pro uložení automobilní techniky.

V roce 1983 se vyrobily vozíky pro zavěšování výzbroje na letouny MiG-23 pro VÚ 8514 České Budějovice a VÚ 1610 Žatec.

Vysoké mistrovství a profesionální zručnost prokázali příslušníci opravný při opravě dvou poškozených letounů MiG-21 v roce 1984. Opravu jednoho z nich, MiG 21PF ev. číslo 0306 (předčasné zasunutí podvozku při vzletu a následné prosednutí a kontakt s VPD), zadal letecké opravně osobně velitel PVOS.



Oceněním výsledků útvaru bylo výtečné hodnocení v letech 1981 až 1984.

Ve zlepšovateľském hnutí vyřešili příslušníci inženýrské letecké služby řadu problémů: postupy pro přesné nastavení a seřizování vstupního ústrojí motoru, signalizaci vysunutí přední podvozkové nohy, úpravu světlometů, která byla zavedena v celém letectvu na letounech řady MiG-21, zkušební zařízení pro prověrku a seřízení synchronizace hnací trysky leteckých motorů. Největší podíl na řešení těchto úkolů měli důstojníci Zdeněk Čupr, Miroslav Coufal a občanský pracovník Josef Žáček.

Koncem prvé poloviny osmdesátých let přichází nový typ letadla – L-39 ALBATROS a tak od 5.2.1985 zahajují příslušníci opravny přeškolení. Opět se zpracovávají technologické postupy, probíhá výroba provozního zařízení a sestavuje se harmonogram prací. První technologická PP zahájena 1.11.1985 a to letounem ev. číslo 2424. TZP se zabývá výrobou lapačů nábojnic pro L-39ZA.



Kolektiv opravny vyřešil a provedl zástavbu čítačů zapnutí maximál – forsáž pro letouny MiG-21.

K útvaru přichází řada nových příslušníků:

důstojníci – Jan Diviš, Ondrej Uhrík, Leon Zemek, František Svoboda, Petr Frieda, Petr Mlčák, Albert Prouza, Ján Štúber, Jiří Miegel a pilot Bohumil Pavel.

praporčíci – Jiří Chmelík, Richard Macháček, Daniel Houška, Břetislav Prokop, Michal Noska.

občanští zaměstnanci – Jan Klimek a Josef Klíma.

Léta 1986 – 1990

Ve druhé polovině osmdesátých let začala opravna plnit program předepsaných prací v rozsahu A, B a C na letounech L-39 modifikací ZA, V a C. Modifikace V a C se opravovaly do roku 1994. Do konce roku 1986 bylo provedeno celkem 21 předepsaných prací A, B a C a 6 výměn motorů. Na letounech MiG-21 bylo provedeno 11 předepsaných prací a oprav.

Ve stejném období skupina TZP kompletovala celkem 27 kusů kompresorů JSK-22D pro zástavbu do pojízdných dílen. Zajímavým výrobním úkolem byla i výroba 3 kusů maket SGLM (raketa s plochou dráhou letu) pro výcvik pilotů ve vyhledávání a ničení pozemních cílů. Makety byly zhotoveny ve skutečné velikosti z polystyrénu a překližky.



V roce 1987 bylo provedeno na letounech L-39 celkem 13 předepsaných prací v rozsahu "A", 9 v rozsahu "B" a 2 v rozsahu "C". Dále příslušníci opravny provedli 16 prohlídek a drobných oprav a 5 výměn motorů. Na letounech MiG-21 bylo provedeno celkem 10 předepsaných prací a oprav.

V roce 1988 se změnil název předepsaných prací na PP-1, PP-2, PP-3 a zároveň částečně i termín provádění. Na letounech L-39 bylo provedeno celkem 24 PP-1, 2, 3 a 4 výměny motorů. Na letounech MiG-21 bylo provedeno celkem 11 předepsaných prací a oprav.



Příprava na zálet

Rozsáhlá byla i výrobní činnost. V letech 1986 a 1987 byly vyráběny vozíky pro kontrolní a měřicí techniku, odlučovače oleje při konzervaci motorů MiG-21, ochozy pro L-39, vozíky pro padáky, rekonstrukce vlečných zařízení pro MiG 23 a dále jeden speciální kontejner pro radiotechnické vybavení na letounu AN-26. Tento kontejner o objemu několika kubických metrů byl vyroben zvláštní metodou – laminováním na polystyrénovém kopytě. Zručnost při výrobě prokázal o.z. pan Petr Hanzal.



V roce 1988 výroba pokračovala při zhotovování kontejnerů na přídavné nádrže letounů MiG-21 a ochozů pro letouny L-39.

V roce 1989 se zvyšuje počet předepsaných prací. Na letounech L-39 bylo provedeno celkem 26 PP a 4 výměny motorů. Na letounech MiG-21 bylo provedeno 7 předepsaných prací a oprav.



Rušení letounů MiG-21 (1988)

V roce 1990 bylo na letounech L-39 provedeno celkem 28 předepsaných prací a 6 výměn motorů. Na letounech MiG-21 bylo provedeno 9 předepsaných prací a na 5 letounech byly provedeny opravy potahů.

Také ve skupině TZP pokračovala výrobní činnost. Byly vyráběny koše před vstupní kanály letounů MiG-23, stolky pro chemickou hlídku útvarů PVOS, regály pro sklady materiálu, rozvodové panely pro elektrická zařízení protiletadlových raketových oddílů a v dřevovýrobě výroba 40 kusů židlí – klekaček. V čalounické dílně se provádělo šití nových a opravy starých plachet pro leteckou i automobilní techniku a výroba brašen pro technickou dokumentaci k letounům. Letečtí klempíři provedli první rozsáhlejší opravu potahu na letounu MiG-23 MF.

V souladu s opatřeními pro rušení letecké techniky bylo v letecké opravně zrušeno celkem 8 letounů MiG-21. Nejdříve byly demontovány určené přístroje, agregáty a zařízení. Drak a křídla letounů byly rozřezány a odvezeny do Sběrných surovin.

Na základě stavebního povolení z 23.8.1988 byla v lednu 1989 zahájena přestavba a rekonstrukce rekreačního zařízení v Dolní Vltavici. Opět bylo vynaloženo nemálo úsilí, stovky brigádnických hodin po pracovní době, sobotách a nedělích, často do pozdních nočních hodin. Stavba byla dokončena v roce 1993.

Ke zvýšení bojeschopnosti letectva přispěla zástavba výzbroje pro použití leteckých řízených střel R-60 v letecké vojskové opravně. Zástavba byla provedena do 16 letounů L-39ZA

Dnem 14.9.1986 převzal velení letecké vojskové opravny pplk. Ing. Miloslav Kopečný.

K útvaru nastoupili:

důstojníci – Jaroslav Tichý, Pavol Bohdal

praporčíci – Vladimír Stejskal, František Říha, Stanislav Hruda a Miloslav Medek

občanští zaměstnanci – Josef Cvrček, Pavel Nagy.

Léta 1991 – 1995

První polovina devadesátých let přináší značné změny. Dochází k podstatnému snižování počtů osob a výbroje, přebudování organizační struktury ozbrojených sil, zásadním změnám v dislokaci vojsk, postupnému zkracování vojenské základní služby a přechodu na profesionální armádu.

Přestavba ozbrojených sil se samozřejmě dotýká i letectva a ovlivňuje život i práci příslušníků letecké vojskové opravny.

Koncem roku 1990 zahajují a v lednu 1991 ukončují příslušníci skupiny TZP rozsáhlou rekonstrukci přidělených prostorů. Provádí se výroba ochozů a manipulačních plošin pro letouny MiG-23.



Dne 2.11.1992 byla provedena poslední předepsaná práce s výměnou motoru na letounu MiG-21 MF ev.č. 4008. V následujícím roce, v březnu 1993, byl předán materiál a náhradní díly pro letouny MiG-21 k leteckému útvaru v Mošnově.

Novou etapu v práci na letecké technice představuje provádění revizí R-I na letounech MiG-23. Dne 26.9.1991 je zahájena první (technologická) R-I na letounu MiG-23 ev.č. 2410. V roce 1992 byly provedeny 2 revize R-I na letounech MiG-23. K 1.5. 1995 bylo provedeno celkem 9 revizí R-I.

Na letounech L-39 bylo provedeno v roce 1991 21 PP a 7 výměn motorů, v roce 1992 24 PP a 7 výměn motoru, v roce 1993 27 PP a 12 výměn motorů, v roce 1994 17 PP a 6 výměn motorů. Na letounech MiG-21 v roce 1991 bylo provedeno 11 PP.

V roce 1994 byla provedena oprava okrajového oblouku křídla letounu MiG-29 A.

Dnem 25.11.1993 je letecká opravna předána z podřízenosti 3. divize PVO ke 3. sboru taktického letectva.

Od roku 1994 přechází celá letecká opravárenská základna pod Velitelství logistiky Stará Boleslav. Je zařazena v nové organizační struktuře spolu s bývalou leteckou vojskovou opravnou Líně jako 51. letecká opravárenská základna. Do příchodu pplk. Ing. Emila Pramuka ze studia velí celé základně pplk. Ing. Jaroslav Suchánek.

Náčelníkem opravny České Budějovice byl jmenován: pplk. Ing. Miloslav Kopečný.

1. června 1994 přilétají první letouny MiG-23 BN od zrušeného 28. sbolp. Do 5.10.1994 je v opravně celkem 22 letounů MiG-23 BN a 1 letoun MiG-23 UB, které jsou určeny na zrušení. Po zrušení 1.slp přebírá opravna také 8 letounů MiG-23 MF se stejným určením. Ošetřováním této techniky byla pověřena skupina TZP.



23.6.1994 dochází dočasně k plné profesionalizaci letecké opravny. Vojáci základní služby jsou od útvaru odveleni a střežení objektů přebírá stráž složená z občanských zaměstnanců. K 31.1.1995 je občanská stráž novými tabulkami počtů zrušena a k útvaru opět nastupují vojáci základní služby.

Od roku 1994 se začíná provádět v letecké opravně i revize účelových zařízení MEPR-86, sekaček typu TERRA a malotraktorů.

16.12.1994 přechází do podřízenosti letecké opravárenské základny opravna RTZ Bechyně pod vedením kpt. Bahuly. Jejím úkolem je provádění oprav na letištních zařízeních, přívodních radiotechnických majácích a vybraných prostředcích na věžích řízení letového provozu.



Uvedené prostředky jsou umístěny ve Kbelích, Čáslavi, Staré Boleslavi, Přerově, Pardubicích, Líních a na kótách Kříženec, Milešovka, Zvon, Klínovec, Javorová skála, Klet', Drahlín a Písek. Práce se provádí v těžko přístupném terénu, ve velkých výškách a za jakýchkoliv povětrnostních podmínek. Mimoto opravna provádí údržbu a opravy řady prostředků RTZ ve svých laboratořích.



V tomto období přichází řada nových příslušníků od zrušených útvarů, mimo jiné důstojníci Josef Vosáhlo, Jiří Trunečka, Zdeněk Jerson, Miroslav Chocholáček, Jan Reháček, Rudolf Maršík, Přemysl Mandrla, Miloš Břížek, Petr Chrástecký, Milan Škulec, Jaroslav Hás, Josef Čapek, David Hruša. Dále je doplněn praporčický sbor a rozšířeny tabulky občanských zaměstnanců.

V roce 1995 odchází pplk. Ing. Miloslav Kopečný do zálohy a velení opravny přebírá dnem 1.9.1995 pplk. Ing. Josef Smolka.

Léta 1996 – 2000

V roce 1997 přechází 51. LOZ s opravnou Líně a České Budějovice pod Velitelství vzdušných sil řízených gen.mjr. Ing. Ladislavem Klímou.

12.8.1997 bylo zrušeno velitelství 51. LOZ v Líních a zřízeno velitelství 31 LOZ v Českých Budějovic. Velitelem byl jmenován pplk. Ing. Josef Smolka. Základna má jednu opravnu v Českých Budějovicích s náčelníkem pplk. Ing. Jaroslavem Průchou a opravnu RTZ Bechyně pod vedením kpt. Stanislava Bahuly. Další jednotkou ve struktuře je tribotechnická laboratoř dislokovaná v Leteckých opravách Malešice pod velením mjr. Ing. Jiřího Dennera. Úkolem laboratoře je provádět rozbory vzorků olejů pro letecké útvary AČR.

V roce 1996 byl ve skupině KOS ve spolupráci s příslušníky opravny vyroben stend na opravu a prověrku spouštěcího zařízení Saphir 5 pro letoun L-39. V rámci přechodu letectva na nové druhy olejů byly na tomto stendu v roce 1997 provedeny vojenské zkoušky ve spolupráci s Vojenským technickým ústavem letectva a PVO Praha-Kbely. Bylo to 1000 + 100 spuštění v cyklech předepsaných výrobním závodem 1. brněnská strojírna, na ověření oleje MCP 319A s kladným výsledkem. Zařízení pro prověrku bylo vyrobeno a uvedeno do provozu příslušníky útvaru pod vedením kpt. Miroslava Coufala. Během následujících pěti let byly na tomto zařízení provedeny opravy desítek souprav a řady agregátů.



V létě 1996 byla na letišti dislokována 2. letka Vojenského technického ústavu letectva a PVO zvaná “stresová”.

V květnu 1998 jsou vyřazeny z leteckého provozu a předány k 31. LOZ letouny MiG-23 ML. V provozu zůstává jediný letoun MiG-23 ML ev. č. 4644 s cílem provedení zkoušek lokátoru letounu L-159 Alca. Provoz zabezpečují příslušníci 31. LOZ a k létání jsou určeni piloti plk. Ing. Jiří Zabranský, pplk. Ing. Ján Rehák, pplk. Josef Miler a mjr. Ing. Zdeněk Ouda.



Většina vyřazených letounů MiG-23 ML a UB je uložena v 31. LOZ. Novým prvkem, který se objevuje v činnosti opravny jsou pozemní přepravy letecké techniky – letounů MiG-23 a později i MiG-21 – pomocí řady prostředků a přípravků, navržených a realizovaných příslušníky opravny, zejména kpt. Vosáhlem, kpt. Kašem a o.z. Hálou.

8.6.1998 při návratu z Kašparovy letecké pouti došlo ke sblížení a následnému střetu letounů "stresové" letky MiG-21MF ev. č. 7711 a MiG-21UM ev.č.3756 s dopadem trosek na sídliště Vltava.



V roce 1998 zajišťují příslušníci opravny transport letounů MiG-23 ML ev.č.4857 a MiG-21 ev.č. 4038 letounem HERCULES do muzea v kanadském Bagotville. Pro umístění a upevnění transportních letounů do dopravních letadel byla navržena a vyrobena řada speciálních přípravků, zvláště pro MiG-23 ML, jehož trup bylo nutno vzhledem k rozměrům na palubu HC-130 umístit v náklonu 45°.



Skupina ve složení kpt. Kaše, npor. Sokolík, o.z. Hála a o.z. Hruša transport doprovázela a zajistila montáž letounů v Kanadě.

Způsob řešení tohoto úkolu byl vysoce hodnocen i vojenským a leteckým přidělcem kanadského velvyslanectví.



Pamětní deska v Canadě



Letecký transport letounu MiG-21 MF

V životě opravny však nebyly jen radostné dny. Smutné je, když odchází přátelé, kamarádi a spolupracovníci náhle a nečekaně. K tragické události při výcviku zkušebních pilotů - inspektorů opravny došlo 19.11.1996 v Čáslavi. Zahynuli pplk. Jiří Trunečka a pplk. Ing. Drahoslav Mládek v letounu MiG-23 UB ev. č. 8327 na vrchu Devět skal v blízkosti obce Herálec. Jejich jména navždy zůstanou v paměti příslušníků letecké opravárenské základny.



V letech 1996 – 2000 došlo u základny k rozsáhlým personálním změnám: 30. září 1996 odchází do zálohy pplk. František Svoboda a do funkce náčelníka štábu je ustanoven pplk. Ing. Milan Procházka.

Po letecké katastrofě přebírá funkci náčelníka letové skupiny pplk. Ing. Ján Reháč.

Od roku 1996 se novými příslušníky útvaru stali důstojníci Miroslav Hruša, Roman Harenčák, Josef Tirpák, Leitgeb Ota, Jana Milčická, Luboš Musil, Zdeněk Ouda, Petr Robenek, Josef Sokolík, Stanislav Schnelly, Jiří Vejpustek a další. Opět byl doplněn praporčický sbor a občanští zaměstnanci.

Léta 2000 - 2005

Období let 2000 až 2005 bylo provázeno rozsáhlými organizačními změnami. Dochází ke sloučení 31. LOZ a Letištní správy České Budějovice a 1.10.2000 vzniká Opravárenská základna letectva. K opravárenské činnosti tak přibývá provoz letiště s cílem zabezpečovat zálety po opravách, výsadky na Boleticích, výcvik osádek ostatních základen a nácviky NATINEADS.

Velitelem opravárenské základny byl ustanoven pplk. Ing. Josef Smolka, zástupcem velitele pplk. Ing. Karol Zámečník, zástupcem velitele pro opravny pplk. Ing. Rudolf Maršík, náčelníkem štábu pplk. Ing. Dalibor Juřena, náčelníkem logistiky pplk. Ing. Zdeněk Bartoš. Výkonné jednotky tvoří opravna letecké techniky – náčelník kpt. Vosáhlo, opravna RTZ – náčelník kpt. Wija, letky ochrany a zabezpečení – velitel npor. Kováč, ZLP – velitel npor. Foltýn a RTZ –

velitel kpt. Strapek. Řízení letů zabezpečuje oddělení letištně provozních služeb – náčelník mjr. Ing. Ladislav Ondřich.

V roce 2000 opravna provádí práce na letounech L-39, MiG-21 a MiG-23, v rozsahu revizí R1 a R2, předepsaných prací, a oprav systémů a agregátů. Byly dokončeny revize R1 na všech letounech L-39ZA a provedením revize prověřena technologie revize II L-39. Byla započata technologická revize I na MiG-21 UM. Celkem opravna provedla pět prací PP1, čtyři revize R1, dvě revize R2 a sedm oprav na letounech, z toho pět s výjezdem do míst dislokace letecké techniky. Od začátku roku bylo mnoho úsilí věnováno rozšiřování a dobudování pracovišť pro revize I na letouny MiG-21, přestavbě stendu RKL 41 a demontáží zkušebních zařízení MiG-23. Posledním letem letounu ev.č. 4644 dnem 26. října končí v letectvu ČR letouny MiG-23.



Projekt letounů L-159 se jevil stále dražší a armáda se snažila ušetřit. Náčelník sekce logistiky Velitelství vzdušných sil plk. Jevulapřišel s myšlenkou vlastní výroby tažného zařízení k tomuto typu. Výrobce Aero Vodochody za toto zařízení požadoval téměř 800 000 Kč. Úkol byl svěřen Letecké opravárenské základně v Českých Budějovicích. Kolektivu pracovníků opraven se to podařilo a prototyp byl na světě. Značný podíl na tom měl pan Jan Kouřil. V létech 2001 a 2002 probíhaly zkoušky ve Vojenském technickém ústavu letectva a PVO a Vojenská akademie v Brně současně zpracovala dokumentaci. V roce 2003 pak proběhly spojené podnikové a kontrolní zkoušky, jednak u výrobce, tehdy už Opravárenské základně letectva, VTÚL a PVO Praha Kbely a VZLÚ Letňany. Po jejich úspěšném ukončení byl pak vydán certifikát na používání tažného zařízení pro letouny L-159A ve vojenském letectví.

Celkem bylo vyrobeno 45 kusů a předáno do provozu. Po sečtení všech nákladů vyšla cena výrobku vyrobeného v opravnách na sumu cca 150 000 Kč.



Na letišti proběhlo několik rotací s letounem TU-154. Letoun odvážel a přivážel příslušníky mise IFOR z bývalé Jugoslávie. V dubnu navštívil České Budějovice prezident ČR Václav Havel. V měsíci květnu probíhaly testovací lety L-159 z Vodochod, přiletěly vrtulníky Bolkov ze SRN. Na podzim přiletěl prezident Moldávie a v neposlední řadě byl zabezpečen transport lidského srdce s operačním týmem chirurgů s letounem Be-300 do SRN. Celkem bylo zabezpečeno 1597 letů.

V roce 2001 byla dokončena technologická revize I MiG-21UM ev. číslo 9341, zvládnuta technologie přestavby přetlaku hydraulické nádrže letounu L-39ZA. Na obou typech letounů bylo provedeno šest předepsaných prací PP, tři revize R1, dvě revize R2 a osmnáct oprav letecké techniky. Ty se týkaly podvozkových noh, prodlužování palivových nádrží, zástaveb umělých horizontů a výměn dalších agregátů ve prospěch leteckých útvarů. Výjezdní brigádou bylo řešeno i nastřelování L-39 v Náměšti nad Oslavou. Na tažném zařízení byly provedeny lámací zkoušky a bylo certifikováno pro L-159. V průběhu roku jsou přisouvány další letouny MiG-21MF na uložení (5302,7802, 5210), které vyžadují odbornou péči a odčerpávají část kapacity opraven.

Již v lednu probíhaly rotace na území Bosny a Hercegoviny s letouny AN-24 a TU-154, které přepravily několik set příslušníků AČR. V únoru navštívil České Budějovice prezident SR a prezident Chorvatska. V březnu a dubnu létaly vrtulníky Americké armády UH-60 na cvičení LION STEALTH. V měsíci květnu odlétal z letiště následník Španělského trůnu princ asturský.

V září byla na letišti dislokována dvojice L-39 pro ostrahu JE Temelín jako opatření po jedenáctém září a na podzim se na letišti v rámci cvičení FALCON-HRADIŠTĚ nastěhovalo na tři týdny více než 500 holandských vojáků spolu se sedmi vrtulníky AH-64 Apač, třemi BO-105, příslušníci Slovenského letectva s dvěma MI-17 a dva MI-17 z Přerova. V závěru roku proběhly opět rotace jednotek IFOR. Celkem bylo zabezpečeno 2534 letů.



Personální změny začínají koncem února. S ukončením a schválením technologií revizí R1 a R2 obou typů letounů odchází jejich hlavní koordinátor a tvůrce o.z. Ing. Jan Drábek. Na jeho místo nastupuje o.z. Rudolf Grmela. Do skupiny OLV v srpnu přichází por. Ing. Stanislav Havel. V září odchází do důchodu velitel opravny pplk. Ing. Jaroslav Průcha, na jeho místo je jmenován kpt. Ing. Josef Vosáhlo. V listopadu odchází z opravny řada odborných náčelníků, mjr. Ing. Pavol Bohdal, mjr. Ing. Jiří Miegler, mjr. Ing. Ota Leitgeb, kpt. Jiří Wech, npor. Marian Major, prap. Jiří Šmíd.

Do funkce velitele letky ochrany a zabezpečení nastupuje 1.10. kpt. Ing. Radim Janotta. 1.12. přebírá funkci NŠ mjr. Mgr. Pavel Chalupa.

1.9.2001 z funkce velitele Opravárenské základny letectva odchází pplk. Ing. Josef Smolka a velení se ujímá plk. Ing. Alexandr Fiala.

Rok 2002 poznamenala opakující se povodeň. Za pomoc civilnímu obyvatelstvu OZL obdržela plaketu ministra obrany.



V květnu byl slavnostně odhalen památník s letounem MiG-23 ML 4644 v pietním areálu.



Na začátku roku přiletěla rekognoskační skupina z Belgie a probíhaly přípravy na cvičení Belgické armády. V lednu a únoru probíhaly rotace IFOR letouny TU-154 a AN-26. V březnu a dubnu přiletěly ze SRN vrtulníky USA - dva UH-60 a dva CH-47. Následně probíhalo cvičení Belgické armády s vrtulníky ALOUET včetně několika inspekcí z velitelství NATO z Bruselu s letouny ER-135 a BN2P. V srpnu bylo letiště využíváno jako koordinační středisko a základna vrtulníků Mi-17, Bell-412 a Bo-105, které zachraňovaly osoby a materiál z oblastí postižených katastrofálními povodněmi. V září probíhala rotace celého kontingentu IFOR s letouny AN-26 a TU-154. V listopadu se uskutečnil v Praze SUMMIT NATO, který si vyžádal mimořádná opatření. V době od 15. do 25. listopadu byla na letišti dislokována ostrá hotovost s dvojicí letounů L-39. Celkem bylo zabezpečeno 3050 letů.

Tyto události však nenarušily chod opravy a bylo provedeno sedm předepsaných prací, sedm revizí R1(2) a pět oprav letounových systémů a lokátoru. Výpomoc byla poskytnuta skupinou OLV a ZP při pracích na L-39 na letišti v Pardubicích a Čáslavi. Byla dokončena úprava laboratoří pro skupinu oprav agregátů, která se v květnu přestěhovala do "budovy techniků" a zahájila provoz. Dále pokračovala výroba tažných zařízení pro L-159. Byly uloženy letouny MiG-21 5305, 7701. Příslušníci útvaru přepravili MiG-21 5214 k výcvikovému zařízení Přerov, MiG-23 2406 do muzea Kbely a naložili MiG-23 8109 a 2402 pro armádu Slovenské republiky.

Ze skupiny OSEV odchází náčelník skupiny npor. Ing. Petr Chrástecký a na jeho místo byl ustanoven npor. Stanislav Schnelly.

Rok 2003 byl poznamenán nečekaným drastickým snížením tabulkových počtů opravy, které mělo za následek ukončení oprav typu L-39. Opravna provedla jednu předepsanou práci na L-39, na obou typech osm revizí R1,2 a sedm oprav týkajících se lokátorů a překrytů kabin. Skupina KOS v listopadu vyřešila opravy regulátorů tlaku pro Rol-Stop. V listopadu byly skončeny práce na typu L-39 poslední revizí R2 na letounu ev. č. 5017.



Provedením R 1 na letounech MiG-21 ev.č.4175, 5603 bylo ukončeno užívání hangáru bývalého technického oddělení.

V dubnu probíhaly rotace na území Bosny a Hercegoviny na letounu TU-154, v průběhu května přiletěly dva BO-105, jeden UH-1 a tři A-50 ze SRN v rámci nácvičků PVO. Ve dnech 5.-9.6. se na letišti uskutečnilo setkání příznivců Harley – Davidson, SUPER RALLY 2003, poprvé organizované na území bývalé východní Evropy.



Měsíc říjen byl vyhrazen pro rotace IFOR a v listopadu od nás odlétal letounem F-900 následník Španělského trůnu PRINC ASTURSKÝ. Celkem bylo zabezpečeno 1802 letů.

Rozsáhlé personální změny započaly v dubnu. Na jejich základě ke konci roku z funkce odchází pplk. Mgr. Pavel Chalupa, pplk. Ing. Rudolf Maršík, pplk. Ing. Karol Zámečník, mjr. Ing. Miloš Břížek, pplk. Ing. Jiří Vejpustek, mjr. Jaroslav Hás, mjr. Ing. Roman Lenger, kpt. Ivan Ťavoda, pprap. Tomáš Trčka. Odchází občanskí zaměstnanci Josef Černý, Jan Klimek, Jan Kouřil, Josef Lahodný, Ladislav Nestával, Miroslav Veselý, Marta Voberová, Rudolf Polák, Ladislav Potůček, Hubert Čurda, Juraj Vrauko. Dochází ke sloučení letky RTZ a ZLP a vytváří se letka logistické podpory pod vedením kpt. Ing. Josefa Strapka.

V nové organizační struktuře byl dnem 1.10. do funkce zástupce velitele základny ustanoven pplk. Ing. Ladislav Ondřich, do funkce NŠ pplk. Ing. Roman Adam a do funkce náčelníka oddělení zástupce náčelníka opravy přichází kpt. Ing. Jaroslav Luža.

Ve dnech 20. až 22.10. bylo provedeno poslední shromáždění leteckých opravárenských základen. Tímto okamžikem končí éra leteckého vojskového opravárenství. 32. a 34. LOZ byly začleněny ke svým leteckým základnám a 33. byla k 31.12.2004 zrušena.



Rok 2004 je charakterizován blížícím se zrušením OZL. V protikladu s tímto je plněn rekruční úkol vyvolaný ukončením vojenské základní služby. V průběhu roku k útvaru nastupují vojáci rotmistrovského sboru v cílovém počtu 65. Jejich předurčením je ostraha letiště a posílení logistické podpory.

Opravná provedla čtyři revize R1, dvě předepsané práce a výměny sad pryžových palivových nádrží. V opravě je uloženo a ošetřováno 21 ks letounů řady MiG-21. Pokračuje se ve výrobě tažných zařízení pro letouny L-159 a provádění oprav leteckých agregátů, revizi tlakových lahví a předávání provozního zařízení letounů L-39 do LOZ Čáslav. Na pracovištích se dokončují revize R1 na letounech MiG-21 ev. č. 2205 a 9341.

V únoru k nám zavítal prezident SR s letounem JAK-40, v květnu přiletěli premiéři ČR a SR na TU-154 a velitel pozemního vojska JAR s MI-8, o měsíc později přiletěla rekognoskační skupina pro cvičení COLLECTIVE EFFORT z Belgie na letounu E-135 a materiální zabezpečení přivezl C-130. Cvičení proběhlo ve dnech 11.-18.6. za účasti 13 států a jednalo se o největší logistické cvičení NATO na našem území.



Dále se uskutečnil transportní let těžce zraněného pacienta do Francie na letounu Piper.
V červenci přiletěla skupina z Belgické Královské akademie se studenty a po ukončení cvičení na Boleticích je domů přepravil AIRBUS A-310.



V září byla na letišti umístěna ostrá hotovost s vrtulníky Mi-24V.



V závěru roku proběhl transport pacienta do SRN na letounu Be-90. Celkem bylo zabezpečeno 1943 letů.

1.8. 2004 na letišti začal působit Ultra lehký aeroklub Planá, který usiluje o získání licence civilního provozovatele. Na základě nájemní smlouvy užívají provozní budovu v západním rozptylu a Úly skrývají letadla typů Zenair, Kitfox, Tulák, Cora.

Počátkem roku odchází kpt. Milan Kaše, npor. Antonín Zifčák, oz Šmída, kpt. Jozef Tirpák, pprap. Eva Muziková. K základně Čáslav jsou přemístěni kpt. Ing. David Hruďa, por. Ing. Jiří Michal, por. Ing. Pavel Bouberele. Ve funkci kpt. Ing. Hruďu nahrazuje kpt. Ing. Luboš Fučík. K útvaru přichází por. Ing. Karel Baron a por. Ing. Václav Laurin. Odcházející mjr Ing. Josef Vosáhlo byl nahrazen mjr. Ing. Jaroslavem Lužou. Odchází npor. Stanislav Schnelly.

V roce 2005 je plánováno provedení 2 PP. Zbývající kapacity budou využity ke zrušení OZL k 31.12.2005.

V lednu bylo zabezpečeno létání policejního vrtulníku BELL-412. V únoru se dva vrtulníky Mi-24 ze základny Přerov týden podílely na výcviku vojenských policistů a vrtulník Mi-8 přepravil Náčelníka generálního štábu do výcvikového prostoru Boletice. V březnu byly zabezpečeny vrtulníky Mi-8 přepravující delegaci Holandské armády do prostoru Boletice a vrtulník Mi-17 s kontrolní skupinou z Velitelství společných sil.

Celkem bylo ke 15.3. za rok 2005 zabezpečeno 147 letů.

Slovníček některých výrazů a zkratk

KOS: - kontrolně ověřovací skupina

LOZ: - Letecká opravárenská základna

LVO: - Letecké vojenské opravny

MTR: - meziopravní technický resurs, je doba, po kterou je zaručen bezporuchový provoz agregátu nebo zařízení do následující střední či generální opravy.

Nastřelování: -práce při níž se provádí pozemní fyzická kontrola přesnosti střelby po optickém zaměření hlavně a revizi zaměřovače

NŠ: - náčelník štábu

OLV: - skupina oprav letecké výzbroje

OSEV: - skupina oprav elektro-speciálního vybavení

OZL: - Opravárenská základna letectva

PP: - předepsané práce, prohlídky a práce určené výrobcem letounu zabezpečující obnovení technického resursu. Jejich rozsah naznačuje číslice, dříve písmeno

PVOS: - Protivzdušná obrana státu

RI, 2: - revize, prohlídky a práce určené výrobcem letounu zabezpečující obnovení technického resursu. Jejich rozsah naznačuje číslice. Počty a pořadí provádění určuje výrobce letounu.

RTZ: - Radiotechnické zabezpečení

Stend: - pozemní zkušební zařízení určené k přezkušování a seřizování jednotlivých bloků a agregátů. Nahrazuje odpovídající letadlový systém.

Technologická práce, revize: - činnost vykonávaná k ověření proveditelnosti nové technologie.

TZP: - skupina technického zabezpečení provozu.

Výjezdní brigáda: - skupina opravářů provádějících náročné práce a opravy letecké techniky mimo opravnu.

VPD: - vzletová a přistávací dráha

Zálet: - kontrolní let po provedení vyšší předepsané práce nebo opravy. Ověřuje schopnost letounu plnit deklarované úkoly. Účelový zálet ověřuje funkčnost jednotlivých letadlových systémů

ZLP: - zabezpečení letového provozu

ZP: -skupina záchranných prostředků (sedačkáři)

Seznam příslušníků Opravárenské základny letectva k 31.12.2004 :

plk. Ing. Alexandr FIALA, pplk. Ing. Ladislav ONDŘICH, pplk. Ing. Roman ADAM, npor. Ing. Pavel MÁDR, o.z. Iveta ŠVARCOVÁ, o.z. Ing. Jan ZABILKA, mjr. Ing. Ján VLČEK, kpt. Zbyněk FRÝBA, o.z. Ing. Dalibor JUŘENA, mjr. Ing. Robert KALA, mjr. Ing. Jiří ŘEHÁČEK, kpt. Ing. Josef IMRICH, kpt. Ing. Patrik STROSSER, o.z. Marie VRÁNKOVÁ, kpt. Ing. Karel LASOVSKÝ, npor. Rostislav MACH, o.z. Marie BARTOŠOVÁ, o.z. Miroslav PAVLÍK, o.z. Marie VÁVROVÁ, npor. Michal NOSKA, o.z. Helena TŮRKOVÁ, o.z. Alena PILNÁ, kpt. Ing. Josef STRAPEK, por. Vladimír OSVALD, pprap. Petr DRAŽAN, o.z. Petr PEŠTA, npor. Ing. Petra KAŇOVÁ, o.z. Ing. Zdeněk BARTOŠ, o.z. Marta SMOLKOVÁ, mjr. Ing. Petr KOPNICKÝ, o.z. Petr KOPEČEK, o.z. Ing. Klára ANDERLOVÁ, o.z. Milan HADAČ, pprap. Libuše NĚMCOVÁ, prap. Milada KARÁSKOVÁ, npor. Michal BOŠANSKÝ, o.z. Marie KOLAFOVÁ, pprap. Lenka TRANTINOVÁ, kpt. Bc. Ivana SAMOHEJLOVÁ, prap. Vladimíra ZÍMOVÁ, o.z. Eva MATĚJKOVÁ, o.z. Milada PLEVOVÁ, o.z. Zuzana KRÁLOVÁ, mjr. Ing. Radim JANOTTA, prap. Miroslav HORÁK, npor. Jaroslav KUBÍČEK, šrtm. Jaroslav ZLESÁK, rtn. Bohumil ONDRÁČEK, rtn. Jiří FORES, rtn. Václav ZÍVAL, rtn. Zdeňka KUČEROVÁ, rtn. Jan BELKO, šrtm. Jaroslav ŠUSTR, rtn. Martin ZIEGLER, rtn. Pavla KERNOVÁ, rtn. Václav CÍR, rtn. Ivana MILEROVÁ, rtn. Michal ZVONÍK, rtn. Petr JEHLÍK, rtn. David KUBÍČEK, rtn. Zdeněk ALEXA, rtn. Radek JUŘÍK, šrtm. Karel MICHL, rtn. Vladislav ŠAFRÁNEK, rtn. Václav ŽILÁK, rtn. Jarmila ZAPLETALOVÁ, rtn. Daniel ZAJÍC, o.z. Ing. Adolf KODYM, rtn. Jarmila BAKULOVÁ, rtn. Michal BUZEK, rtn. Martin KŘÍŽ, pprap. Jiří PŘÍHODA, šrtm. Oldřich NIKRMAJER, rtn. Radek FUKA, rtn. David NEŠKODNÝ, rtn. Jiří FIALA, npor. Roman HLAVICA, nrtm. Hana DOLANOVÁ, o.z. Jozef ŠUPKA, mjr. Ing. Jaroslav LUŽA, o.z. Rudolf GRMELA, o.z. Jan HLÍDEK, o.z. Marek KOTRČ, o.z. Miroslav COUFAL, o.z. Miroslav RUDEK, o.z. Přemysl DVOŘÁK, npor. Miroslav HRŮŠA, o.z. Josef ČAPEK, o.z. Josef CVRČEK, o.z. Bohumil NEČAS, prap. Jiří ZEVL, o.z. Jan HÁLA, pprap. Věra HOŘEJŠÍ, o.z. Karel STOJAN, o.z. František LUKŠ, o.z. Josef VÁVRA, o.z. Bohumil KVASNIČKA, kpt. Ing. Petr ROBENEK, por. Ing. Karel BARON, prap. René SÝKORA, pprap. Marcel MAJOR, pprap. Miroslav JÁNOŠÍK, o.z. Jaroslav SLANINA, o.z. Václav MATĚJKA, o.z. Josef VAVRUŠKA, o.z. Jiří KOVAŘÍK, o.z. Josef SOKOLÍK, o.z. Jiří POTŮČEK, o.z. Zdeněk RYCHTÁŘ, o.z. Jan KOPEČNÝ, o.z. Miroslav KUVIK, o.z. Jan CIPRA, o.z. Luboš SVOBODA, o.z. Stanislav HRUDA, kpt. Ing. Luboš FUČÍK, npor. Břetislav PROKOP, pprap. Stanislava VOSÁHLOVÁ, o.z. Vladimír KOPAL, o.z. Pavel NAGY, o.z. Josef POKORNÝ, npor. Ing. Stanislav HAVEL, por. Ing. Václav LAURIN, npor. František BROM, pprap. Martin SLABOŇ, o.z. Václav BENEDA, o.z. Stanislav HAVEL, npor. Josef ČAPEK, npor. Daniel HOUŠKA, prap. František ŘÍHA, o.z. Jaroslav TICHÝ, o.z. Milan KOBLAS, mjr. Ing. Radek WIJA, kpt. Ing. Stanislav JURAČÁK, kpt. Ing. Zdeněk MUŠÁLEK, prap. Peter BUČKO, o.z. Jiří SOBÍŠEK, npor. Pavel SOPKO, pprap. Martin FRŮML, o.z. Stanislav BAHULA, kpt. Ing. Josef ČASTULÍK, pprap. Petr KUŠNÍRIK, prap. Petr ADAM, prap. Miroslav BUŠTA, prap. Ivana VAJGLOVÁ, rtn. Stanislav ŠPILER, rtn. Petr SEMRÁD, rtn. Bc. Petr LIEBL, kpt. Ing. L'ubomír LIPÁN, o.z. Václav SOUHRADA, o.z. Rostislav ČTVERÁČEK, rtn. František STOKLASA, prap. Martin SEDLÁČEK, rtn. Martin BOHÁČ, rtn. Pavel MAŠEK, por. Ing. Jaroslav VILDMAN, prap. Libor FOLTÝN, rtn. Stanislav HEJHAL, rtn. Martin PROCHÁZKA, pprap. Jan ŘEŽÁBEK, o.z. Karel ČONDL, rtn. Michal KERN, rtn. Radovan BITTNER, rtn. Miroslav RAJN, rtn. Miloslav KOTEK, prap. František MUTL, o.z. Josef ŠTÁSTKA, o.z. František LOHONKA, rtn. Josef ŽIŠKA, rtn. Lukáš ZRZAVECKÝ, rtn. Jan JURČÁK, rtn. Zdeněk FILAUS, rtn. Jindřich HAŠLAR, o.z. Jan TOMEK, rtn. Petr LANDA, rtn. Stanislav ŠTINDL, rtn. Jiří ADÁMEK, rtn. Tomáš NEŠKODNÝ, rtn. Jan KOLÁŘ, o.z. František KONRÁD, pprap. Ivana VLČKOVÁ, prap. Martin EICHINGER, o.z. Eva KOPICOVÁ, prap. Jaroslav KABELE, o.z. Jaroslav KOSTROUN, prap. Tomáš KRÁL, prap. Marcela KRIŠTOFOVÁ

EPILOG

Smráká se, je nevlídné zimní odpoledne posledního dne roku 2005. Do temnoty začínají zářit obdélníky a čtverce oken domů a za nimi se lidé připravují k oslavám Silvestra. Na letišti zatím pomalu chladnou opuštěné budovy. Mrazivé novoroční slunce je tentokrát neprobudí k novému životu a jejich siluety tak budou ještě nějakou dobu připomínat jednu etapu ze života vojenského letectva.

Epilog II.

Možná trochu neobvykle bude mít tento sborník dva epilogy. Ten vojenský, kde se s trochou oprávněné nostalgie loučí armáda, která zde dlouhá léta sídlila. U lidí, kterým voní letecký benzín je takové rozloučení možná těžší než u kohokoli jiného. Vyjmenovávat vše, co se za dobu existence vojenského letiště odehrálo, by bylo jen zbytečným kopírováním předchozích kapitol. Snad se všem bude odcházet lépe s vědomím, že konec je zároveň začátkem něčeho nového. Nad letištěm se již sice nebudou prohánět vojenská letadla, ale neosiří. Stane se přístavem odkud budou cestovat lidé na dovolenou či za prací, kudy se do jižních Čech budou pohodlně a rychle dostávat návštěvníci a který spojí tento krásný region s celým světem.

Nezbývá, než popřát civilnímu letišti, aby jeho další osudy byly přinejmenším tak dlouhé a pestré, jako historie popsaná v tomto sborníku.

Zdroje

- Letiště pod Kletí, sborník, České Budějovice 1992
Vojenská letiště v Čechách a na Moravě po roce 1918, sborník, České Budějovice 1997
1. stíhací letecký pluk, sborník, České Budějovice 1994
- Izraelští letci v Českých Budějovicích, sborník, České Budějovice 1998
1. československá smíšená letecká divize v SSSR, AVIS 1998
- Třistadvacátá perut' RAF a jižní Čechy, sborník, České Budějovice 2000
- Život pyrotechnika, Antonín Klůc, Naše vojsko 2003
1. stíhací letecký pluk v Českých Budějovicích 1952-1994, sborník, České Budějovice 2004
- Archiv Regionální letecko-historické společnosti při Jihočeském muzeu
Archiv Vojenské letecké historické společnosti
Archiv leteckých opraven
Soukromá fotoalba
Sborníky k 45., 50., 55. výročí
Ilustrace – Atelier kresleného humoru, Sláva Martenek
LK číslo 11/1986
LK číslo 23/1988
LK číslo 2/2004

Redakční rada:

předseda: Ing. Alexandr FIALA
sekretář: Miroslav COUFAL
členové: Ing. Ladislav ONDŘICH, Ing. Klára ANDERLOVÁ, Rudolf GRMELA, Jan HLÍDEK

1.CK
production
s.r.o.
PRODUKČNÍ AGENTURA

ABP
center
s.r.o.
REKLAMNÍ A PRODUKČNÍ
AGENTURA



pořádají



Pod záštitou: ministra obrany ČR, hejtmana Jihočeského kraje,
primátora Českých Budějovic

AIR-SHOW

den velitele letiště

Program:

sobota 8:00 - 17:30, neděle 8:00 - 17:30



letectvo Armády ČR

vrtulníky, parašutisté

ultralehká a sportovní letadla

létající cirkus Martina Kindernaye

letecká bitva - I. světová válka

pozemní bitva - II. světová válka

vyhlídkové lety a program rádia Faktor



Letiště Planá

u Českých Budějovic

14. - 15. května 2005

ZMĚNA V PROGRAMU VYHRÁZENA

Condor
Condor



Mercedes-Benz
Milan Král s.r.o.



PRUSSIA
INTERNACIONAL
S.R.O.

TOI
TOI



HOCHTIEF

VSŠ divize 1

SMK
ELEKTRO

JIHOČESKÉ
DENÍKY BOHEMIA

gimi
TELEVÍZE

FAKTOR
104.3

