

SKUTOČNÝ PRÍBEH LIETADLA IL-18 OK-NAB
NA LINKE Z PRAHY DO BRATISLAVY

KATASTROFA LETU 001 NA ZLATÝCH PIESKOCH



Dixit

David Púchovský

DiXit

Autor textu © David Púchovský, 2019
Layout obálky © Zuzana Heringešová, 2019
DTP František Jablonovský
Foto obálka © www.istockphoto.com,
Státní oblastní archiv v Praze (predná),
TASR/autor Juraj Pucher (zadná)
Jazyková redakcia: Mgr. Monika Villemová

Vydalo Vydavateľstvo Dixit, s. r. o., 2019
Tlač: Tiskárny Havlíčkův Brod, a.s.

ISBN: 9788089662302

Všetky práva vyhradené.
Žiadna časť tejto knihy nesmie byť
reprodukovaná ani šírená v akejkoľvek forme
alebo akýmkoľvek prostriedkami
bez predchádzajúceho písomného súhlasu
vydavateľa.

**Venované pamiatke
76 cestujúcich a členov posádky,
ktorí 28. júla 1976 zahynuli
pri leteckej nehode lietadla
Iljušin IL-18 OK-NAB
v konečnej fáze letu OK001
z Prahy do Bratislavy po páde
do jazera Zlaté piesky.**

**A ich rodinám,
aby sa konečne po 43 rokoch
dozvedeli pravdu.**

Viac informácií:
www.facebook.com/letOK001

Kontakt na autora:
david.puchovsky@eurolanche.com

OBSAH

Bez vás by som nevzlietol	9
Predhovor pilota Ladislava Kellera	12
Dve hodiny pred odletom	13
Pripútajte sa, prosím	18
ČSA medzi dvoma vojnami	18
Zlatá éra ČSA	22
Na ceste k demokracii a 21. storočiu	33
Svedectvá, na ktoré nemôžeme zabudnúť	35
Vitajte na palube IL-18	46
Prečo musíte vedieť, čo je to práporovanie	66
Nehody lietadla Iljušin IL-18	69
Spomienky posádok ČSA	77
Na palube letu OK001 do Bratislavy	84
28. júl 1976	99
Záchrana preživších	100
Vyprošťovacie práce	114
„Prežil som pád lietadla“	135
František Lukáš	137
Gérard Ménard	149
Jaromír Kratochvíl	154
Obete leteckej tragédie	157
Posádka	160
Cestujúci	170
Anna Hlavičková	195

Vyšetrovanie	208
Posledný bezpečný let	211
Posledná kontrola lietadla pred odletom do Bratislavy	219
Kto poslal OK-NAB na jeho posledný let?	222
Oficiálne závery vyšetrovacej komisie	227
Prípád je uzatvorený	235
Analýza záverov vyšetrovacej správy	235
Názory pilotov a palubného mechanika	240
10 možných príčin nehody	243
Reťazec osudných udalostí	249
Skutočná príčina nehody letu OK001	253
Katastrofa OK-NAB v médiách	255
Smrteľné letecké nehody ČSA a v Československu	258
Bibliografia	260
O autorovi	263

BEZ VÁS BY SOM NEVZLIETOL

Písať o udalosti, ktorá sa stala 14 rokov pred mojím narodením, bolo náročné. Nie je to novela či román, ktorý napíšem z hlavy na základe vlastnej fantázie. Už názov žánru literatúra faktu napovedá, že fakty sú základným kameňom stavby každej podobnej knihy. Viac o jej príprave píšem v nasledujúcej kapitole. Dovoľte, aby som tento priestor využil na poďakovanie sa zástupu ľudí, ktorí mi vo väčšej či menšej miere pomohli k jej napísaniu. Každý jeden človek z nasledujúceho zoznamu prispel svojím nenahraditeľným dielom k tomu, aby som mohol celý text dokončiť a povedať si, že si za všetkým môžem stať a že k čitateľovi sa dostávajú fakty, ktoré sú nemenné a sú súčasťou našej spoločnej československej histórie.

V prvom rade ďakujem bývalému pilotovi Ladislavovi Kellerovi, úspešnému autorovi série kníh o všetkých nehodách dopravných lietadiel v spoločnej histórii Československa. Láďa sa stal mojím dobrým priateľom, poskytol mi cenné informácie, mal trpezlivosť s vysvetľovaním odborných pojmov, sprostredkoval mi kontakty s ďalšími dôležitými osobami a dovoľil mi u neho prespať počas mojich zastávok v pražských archívoch, za čo ďakujem aj jeho rodine. Po napísaní knihy si ju prečítal a usmernil ma, ak som nebol technicky korektný. Verím, že vďaka jeho úsiliu túto knihu ocenia aj leteckí profesionáli.

Velké ďakujem patrí pozostalým po obetiach nehody, ktorí našli silu prehovoriť po 43 rokoch na verejnosti. Drvivá väčšina tak učinila po prvýkrát. Menovite ďakujem Nore Blahovej, Jaroslave Brabencovej, Božene Ciprovej, Marii Čmelinskej, Jiřímu Fáberovi, Miloslavovi Hájkovi, Yvonne Hajžmanovej, Ladislavovi Havlíčkovi, Karolovi Jakubíkovi, Danielovi Kafkovi, Emílii Korčekovej, Jaroslavovi Kosnarovi, Marte Krkoškovej, Milade Matouškovej, Václavovi Mayerovi, Petrovi Obdržáľkovi, Jiřímu Prágrovi, Pavlovi Pščolkovi, Márii Rapošovej, Edite Rendlovej, Otamarovi Rosovi, Robertovi Rosovi, Simone Rosovej, Ivovi Růžičkovi, Zdene Strommerovej, Josefovi Surému, Helene Svobodovej, Věre Šabatkovéj, Simone Švihranovej, Rostislavovi Tomešovi, Ondřejovi Typoltovi, Pavlovi Typoltovi, Eve Ullrichovej, Hane Vachkovéj, Martinovi Vališovi, Petrovi Vališovi, Markéte Vaňkovéj, Marte Varmužovej,



Irene Vojáčkovej, Jiřímu Zemanovi, Irene Zounkovej a všetkým ich príbuzným, ktorí sa podieľali na odoslaných spomienkach.

Špeciálne poďakovanie spomedzi pozostalých patrí Zdeňkovi Hlavičkovi a jeho synovi Jakubovi Hlavičkovi, ktorý mi naskenoval poznámky z vlastného vyšetrovania svojho otca. Tieto poznámky sú neskutočné, mnohé z nich súhlasia s tým, čo konštatovala vyšetrovacia komisia. Zároveň sú dôkazom obrovského žiaľu pána Zdeňka za manželkou, s čím sa nikdy nedokázal zmieriť a roky pátral po skutočnej príčine pádu lietadla. O jeho poznámkach a úsilí by mohla vzniknúť samostatná kniha.

Ďakujem dvom z troch preživších, Jaromírovi Kratochvílovi a Gérardovi Ménardovi, za ich spomienky a informácie, ktoré mi poskytli. Rovnako ďakujem Jane Maďarovej, dcére už zosnulého Františka Lukáša, vtedy tretieho preživšieho.

Veľmi dôležité pri písaní tejto knihy boli pre mňa poznatky a informácie, ktoré som získal od pilotov, ďalších členov lietajúceho personálu, leteckých mechanikov, zamestnancov ČSA a SlovAir-u, ktorí mi priblížili lietanie v 70. rokoch minulého storočia, samotné lietadlo IL-18, a niektorí opísali autentické svedectvá z osudného dňa. Ďakujem Janovi Čechovi, Tiborovi Čechovi, Jaroslavu Gaislerovi, Alene Geletovej, Janovi Halaxovi, Jánovi Jendroľovi, Zdenkovi Kastlerovi, Michalovi Kohutičovi, Otakarovi Kolínovi, Dušanovi Kuchtovi, Eugenovi Pokornému a Dušanovi Tvoríkovi.

Za ďalšie informácie týkajúce sa obetí nešťastia, záchranných prác či samotného letu ďakujem Dušanovi Kittlerovi, Vladimírovi Kucharovi, Jurajovi Pucherovi, Jánovi Sandovi a Jaromírovi Sommerovi. V tejto súvislosti ďakujem potápačom Pavlovi Janotíkovi a Ivanovi Zámečníkovi, ktorí sa zúčastnili vyslobodzovacích prác. Poďakovanie patrí aj ďalším potápačom za poskytnuté informácie, a to Róbertovi Beladičovi, Petrovi Ferdinandymu, Oldřichovi Lukšovi a Miroslavovi Zverkovi.

Ďakujem Pavlovi Hammelovi za prerozprávanie jeho už roky známeho príbehu o tom, ako sa v poslednej chvíli vyhol nástupu do lietadla OK-NAB.

Veľké poďakovanie patrí zamestnancom pracujúcim v archívoch, ktorých ochota a promptnosť mi umožnili dostať sa k mnohým archívnym dokumentom, bez ktorých by táto kniha nevznikla. Ďakujem Miroslavovi Kuntovi a kolektívu bádateľne v Národním archívu v Prahe, Beate Kempnej a kolektívu bádateľne Státního oblastního archívu v Prahe (SOA) a vedúcemu oddelenia Martinovi Sovákovi, Barbore Buchtelovej a kolektívu bádateľne Archivu bezpečnostních složek v Prahe (ABS) a Pavlovi Pytlíkovi a Jergušovi Sivošovi z Ústavu pamäti národa v Bratislave. Poďakovanie patrí aj Lucii Kubovej z Archívu mesta Brno.

Ďakujem za ďalšie dokumenty a informácie Igorovi Benekovi z Leteckého

a námorného vyšetrovacieho úradu, Davidovi Jágrovi z Úradu pro civilní letectví, hovorkyni letiska v Brne Kateřine Pichalovej a hovorkyni letiska v Bratislave Veronike Ševčíkovej.

Nemenej veľké poďakovanie patrí tým, ktorí mi dovolili použiť ich historické fotografie stroja IL-18 OK-NAB, a to Petrovi de Grootovi z Holandska, Michalovi Kohutičovi, Eve Kollárovej, Lubomírovi Mitánkovi (za sprostredkovanie), Luborovi Obendraufovi (správa pozostalosti Petra Minaříka), Petrovi Popelářovi a Rostislavovi Sáčkovi. Spravil som všetko, aby som 99 percent fotografií správne identifikoval a priradil k ich autorom, resp. zdrojom. Iba pri minimálnom množstve sa mi to nepodarilo, za čo sa ospravedlňujem.

Za informácie a fotografie lietadla typu IL-18 z posledných rokov ďakujem Colinovi Clarkovi, ktorý mi bezplatne poskytol údaje z platenej databázy Aerodata.org a ktorý spravuje web LutwickAviationGroup.blogspot.com, Mikhailovi Glazyrinovi a Petrovi Gorbunovovi.

Za nasmerovania v úplne prvej fáze prípravy knihy ďakujem môjmu bývalému novinárskemu kolegovi Danielovi Hořkovi. Ďakujem leteckému nadšencovi Rudolfovi Rollerovi za prvotné informácie a odporúčanie na Ladislava Kellera. Vďaka mu patrí aj za to, že bol iniciátorom výstavby pamätníka obetiam tragickej nehody. Taktiež ďakujem Pavlovi Faškovi zo Slovenského hydrometeorologického ústavu, Tereze Šírovej – spolupracovníčke Technet.cz, Topografickému ústavu SR a personálu Univerzity knižnice v Bratislave (ULIB).

Za poskytnutie fotografií a opisu boxu z lietadla OK-NAB ďakujem Miroslavovi Kholovi z Leteckého múzea Kbely (vďaka aj za súkromnú prehliadku OK-NAA) a Janovi Sýkorovi, kurátorovi Vojenského historického ústavu v Prahe (VHÚ).

Ďakujem Milanovi Lastovkovi z Klubu leteckej histórie za poskytnutie zliatiny z trupu lietadla OK-NAB.

Vďaka redakcii Nového Času za spoluprácu pri propagácii knihy a za poskytnutie aktuálnych fotografií z reportáží, ako aj ďalším redakciám za zverejnené články. Ďakujem aj vydavateľstvu Dixit za profesionálnu spoluprácu.

Cením si dlhoročnú spoluprácu s grafickým dizajnérom Jakubom Kantorom zo spoločnosti Kantor Graphics, ktorý mi aj pri tomto projekte zabezpečil online grafickú prezentáciu na vynikajúcej úrovni.

Za ďalšie informácie a technickú pomoc ďakujem Vladimírovi Benkovi, Adriene Černej, Adriene Černej ml., Milošovi Dermišekovi, Lubomírovi Dudáčkovi, Tomášovi Gaislerovi, Janovi Halaxovi ml., Jánovi Jabrockému, Margite Janišovej, Martinovi Jurkovičovi, Zdenkovi Kastlerovi ml., Marcovi Keszelymu, mojej mame Dane Púchovskej, Jiřímu Prušovi, Ivanovi Sabovi z Gonzoaviation.com, Rostislavovi Sáčkovi ml., Pavlovi Studnickému, mojej babke Darine Tvoríkovej, Jane Vargovej a Michalovi Zdražilovi.



PREDHOVOR PILOTA LADISLAVA KELLERA

Vážení čtenáři,

když mě poprvé oslovil David Púchovský, autor knihy o nehodě IL-18 OK-NAB u Bratislavy, a požádal mě o spolupráci na tomto projektu, byl jsem tehdy poněkud skeptický a dnes mám radost z toho, že jsem se mohl na vzniku této knihy alespoň částečně podílet. Kniha, která se Vám dostala do ruky, je naprosto jedinečné a unikátní dílo, které zaujímá v bibliografii ČR a SR naprosto výjimečné místo, protože nikdo do této doby nenapsal knihu, která se tak podrobně zabývá jednou nehodou československého dopravního letadla, v tomto případě nehoda IL-18 OK-NAB v Bratislavě.

Autor při práci na rukopisu shromáždil neuvěřitelné množství archivních materiálů, podařilo se mu kontaktovat pamětníky atd. Výsledkem této doslova „mravenčí práce“, která naprosto objektivně popisuje nejen průběh osudného letu a příčiny nehody, ale popisuje i další osudy osob, kterých se tragická nehoda dotkla.

S ohledem na skutečnost, že autor je vystudovaný novinář a nepracuje v letectví, sepsal knihu, na kterou by mohl být hrdý každý odborník na letecké nehody, a lze ji doporučit k přečtení širokému spektru čtenářů – od leteckých odborníků po laickou veřejnost.

Capt. Ing. Ladislav Keller

DVE HODINY PRED ODLETOM

„Prosím si jeden langoš s cesnakom,“ hovorím predavačovi v malej búde. Letný slnečný a extrémne teplý deň s teplotou prevyšujúcou 30 stupňov Celzia je dokonalým predpokladom ku konzumácii *najkúpalskovejšieho* jedla, ktoré nám môžu závidieť v celom svete. Cez davu ľudí v plavkách sa derie rádiová hudba. Letná pohoda, dovolenky, prázdniny, žiadna škola.

„A ešte aj syr,“ dodávam naliehavo a pánovi, ktorý vyzerá, že sa v tej malej búde so sto stupňami narodil a trávi v nej každé leto posledných päťdesiat rokov, podávam dve mince, desaťkorunu a päťku. S pochúťkou bežím pár metrov nazad, sadnem si na deku k rodine a schuti sa zahryznem.

Sedím len pár metrov od toboganov. Permanentku vyrobenú z gumového materiálu, aby sa nerozmočila vo vode, mám niekde vo vrecku. Premýšľam, či ďalšiu jazdu využijem na otvorený tobogan, prípadne na čiernu dieru, v ktorej mám vždy spočiatku pocit úzkosti a je mi zima, alebo to vybavím rýchlym procesom jazdou strmhlav po diabolskej červenej, ktorá ma vyšmarí nie do bazéna, ale priamo do jazera. Do Zlatých pieskov.

Takto nejako vyzerala časť môjho detstva. A nielen môjho. Jazero Zlaté piesky bolo už dávno pred mojím narodením dovolenkovým centrom mnohých ľudí zo Slovenska, ale aj zo zahraničia. V čase komunizmu jeho popularita dosiahla vrchol. Kto nedostal vycestovaciu doložku, mal len obmedzené možnosti na dovolenkový oddych. Na jednej strane hory, podnikové chaty, kúpele, na strane druhej verejne prístupné prírodné kúpaliská.

Približne v tom čase sa mi dostala do uší prvýkrát zmienka o tom, že Zlaté piesky nie sú iba postsocialistickým centrom oddychu, pokoja a pohody. Pravdepodobne mi o tragickej histórii spätjej s týmto relaxačným priestorom porozprával môj dedo. Tam, kde sa dodnes jašia a bláznia tisícky ľudí leto čo leto, sa pred mnohými rokmi stala jedna z najväčších tragédií v histórii Československa. Hlbiny jazera pochovali desiatky ľudských životov v jeden jediný deň, v jednu jedinú hodinu.

Scenárista by to nevymyslel lepšie. Presne v strede letnej sezóny, pred svedkami stoviek párov očí sa 28. júla 1976 objavilo nad jazerom lietadlo Československých aerolínií, typ Iljušin IL-18, imatrikulačnej značky OK-NAB,



ktoré smerovalo z Prahy do Bratislavy. Jeden z tisícov podobných letov na rovnakej trase za posledné roky. Nič výnimočné. Až do momentu, keď stroj behom pár okamihov spadol do hĺbín Zlatých pieskov, ako keď do vzduchu hodíte kameň a on okamžite klesne pod hladinu.

Od momentu, keď som sa o ňom dozvedel, nikdy som na tento príbeh nezabudol. Začal mi naháňať hrôzu. My sa tu každé leto kúpeme, a pritom tu tolko ľudí naposledy vydýchlo. Práve tu, áno práve a presne tu bojovali niekoľkí preživší pádu o život, no voda ich stihla pochovať skôr, než sa k nim dostali záchranári. Koľko rekreatantov vie o tejto tragédii? Zamýšľajú sa nad tým pri každej svojej návšteve? Alebo o nej nikdy nepočuli? Je im ukradnutá?

K osudnému letu OK001 som sa začal vracť postupom času. Vo svete bez internetu boli mojím zdrojom iba spomienky mojej rodiny a sprostredkované informácie podávané ústne. Ako staré slovenské rozprávky a povesti. Až prvý počítač a internetové kaviarne mi otvorili možnosti rešeršovania o tom, čo sa v roku 1976 naozaj stalo. K udalosti sa z roka na rok vracali aj médiá. Väčšinou publikovali tie isté spomienkové texty, rekapitulujúce už známe fakty (alebo aj klamstvá), ktoré vychádzali vždy na výročie nehody. Sem-tam sa objavili vyčnievajúce diela, ako napríklad televízne dokumenty TV Markíza a Českej televízie. Detailné analýzy a názory odborníkov sa koncentrovali iba v odborných kruhoch, na špecializovaných internetových fórach a diskusiách, nedostupných pre širokú verejnosť. Tragické a kriminálne prípady pritom vždy verejnosť fascinovali. Správam dominujú smutné udalosti, existujú celé samostatné spravodajské relácie zamerané len na tému *krimi*. Katastrofy sú niečo, čo ľudské zmysly prirodzene priťahuje.

Po ukončení štúdia žurnalistiky som začal pracovať v redakcii najčítanejšieho slovenského denníka Nový Čas. Venoval som sa serióznym reportážam a témam, ktoré som spracovával v zjednodušenom, čitateľsky atraktívnom a nenáročnom štýle. Z pohľadu štatistik ide dodnes o najsledovanejší typ spravodajstva, či sa to niekomu páči alebo nie. Už pre moje vlastné *prepojenie* na tragický let ČSA bolo otázkou času, kedy sa k tejto téme vrátim aj po profesionálnej stránke. Tak ako mnohí novinári predo mnou a aj po mne, využil som moment ďalšieho výročia nehody a vrhol sa na vlastný článok. Po trochu strastiplnom vyhľadávaní sa mi podarilo spojiť s jedným z troch preživších. Vznikol rozhovor, ktorý stál pred rokmi na počiatku písania tejto knihy.

Jaromír Kratochvíl mi za publikovaný článok poďakoval. Krátko na to mi prišla domov nenápadná obálka s listom, v ktorom sa ukrývala malá minca. Desať halierov československých, vyrazených v roku 1969. „*Túto mincu som mal spoločne s ďalšími vo vrecku počas pádu lietadla,*“ napísal mi Kratochvíl. „*Rád posielam mincu, ktorá bude Vašou ochranou a bude nosiť šťastie,*“ stálo ďalej v liste. Bol som dojatý a poctený zároveň. V ten deň sa moje myšlienkové

a virtuálne spojenie s leteckou katastrofou prepojilo aj vo fyzickej podobe prostredníctvom malej mince. Práve vtedy som sa definitívne rozhodol, že chcem raz o celej udalosti napísať knihu.

Môj prvý článok o katastrofe uverejnený v Novom Čase bol brak. Nebudem si dávať ružové okuliare. Polopравdy, nepravdy, skresľujúce a zavádzajúce informácie. Nespravil som to naschvál. Nekontaktoval som viacero zdrojov. Mal som naponáhlo. Všetko som spísal narýchlo v tempe dennodennej výroby v čo najmenšom priestore. Moja zodpovednosť a zlyhanie.

Chyby robili mnohí predom mnou a robia ich dodnes. Nie, nepredstavujte si týchto novinárov ako amatérskych *pisáľkov*, ktorí chcú svoje publikum ovplyvňovať klamstvami. Netvrdím, že pri niektorých iných témach sa občas nespreneverujú svojmu poslaniu, ale v tomto prípade ide len a len o časovú náročnosť, spomínané tempo a možno aj absenciu skúsenejších žurnalistov a editorov v redakciách.

Keď som sa po rokoch vracal k téme nehody letu 001, už nie ako novinár, ale len čitateľ, pripustil som si svoje vlastné zlyhanie. V iných článkoch som videl rovnaké chyby a polopравdy. Havária letu nebola najväčším leteckým nešťastím v histórii Československa. Nespôsobili ju niekoľkokrát opakované konšpiračné teórie. Médiá uvádzali nepresný počet obetí a počet všetkých cestujúcich na palube. Vznikali amatérske teórie o vplyve pekelného komunistického režimu na priebeh a vyšetrovanie katastrofy. Novinári a publicisti sa nevedeli zhodnúť ani len na tom, aké bolo v ten deň v Bratislave počasie. Vraj dodnes žije iba jeden z troch preživších. Údajne bola posledná zaznamenaná veta z kokpitu pred pádom „*Ono to byla čtyřka, ano?*“

Totálny zmätok a chaos, pavučina hoaxov a dezinformácií, bludisko, v ktorom sa široká verejnosť nemala šancu vyznať. Niektorým stokrát publikovaným lžiam uverili aj odborníci.

Moje chyby a chyby iných ma nakoniec utvrdili v dávnej myšlienke napísať samostatnú knihu, ktorá by sa venovala najznámejšej a najopísanejšej leteckej tragédii na území Československa. Nie som bývalý pilot, nie som aktívny pilot, nie som aktívny fanúšik letectva, nie som fotograf, ktorý trávi pri letiskách hodiny, už nie som aktívny novinár a už vôbec nie som odborník na letectvo. S lietaním mám spoločné len to, čo väčšina z vás – lietam na dovolenky, lietam za prácou. Toto je moja prvá a asi aj posledná kniha s témou letectva. Preto prosím leteckých odborníkov, pilotov aj skalných fanúšikov, aby od tejto knihy neočakávali odbornosť a technickú dokonalosť, akú predvádzajú vo svojich spomienkových dielach bývalí piloti ČSA. Nebolo mojím zámerom spracovať vysoko erudovaný text o letectve. Práve naopak. Stanovil som si za cieľ opísať tragický let a všetky okolnosti s ním súvisiace čo najrozumiteľnejším jazykom z pohľadu amatérskeho fanúšika lietania tak, aby



všetkým pojmom, udalostiam, príbehom a svedectvám porozumeli všetci – od toho malého dieťaťa, ktorému o nehode povedal včera jeho dedo, až po dôchodcu, ktorý robil v roku 1976 taxikára a lietadlo videl z diaľky padať do jazera.

Samozrejme, že som si nemohol jedného dňa sadnúť za počítač a začať písať len tak, spamäti, prípadne na základe kritizovaných článkov iných médií. Popri mojom súčasnom časovo náročnom povolaní som si vyhradil jeden rok na prípravu textov, ktoré na vás čakajú. Dlhé hodiny som strávil v archívoch v Bratislave a v Prahe, kde som všetok čas využil na skenovanie tisícok strán dokumentov, ktoré som následne doma nekonečné hodiny po večeroch a víkendoch študoval. Našiel som medzi nimi také informácie, ktoré neboli doposiaľ nikde publikované. Osobne som sa stretol s pamätníkmi tragického dňa. Niektorých som pre úsporu času oslovil telefonicky. Rozprával som sa s ľuďmi, ktorí predtým nikdy pre nikoho verejne neprehovorili. Spoláhol som sa na rady a skúsenosti pilotov na dôchodku, ktorí s daným typom a dokonca presne s tým istým lietadlom v minulosti lietali. Spočiatku som im pokladal banálne otázky, neskôr sme sa už vedeli dorozumieť leteckým žargónom. Prečítal som množstvo, či už zlých alebo dobrých, článkov, diskusných príspevkov, blogov. Prelistoval som dobovú tlač. Zadovážil som si veľa kníh bývalých pilotov a letušky ČSA, ktoré miestami ani len nesúviseli s lietadlom IL-18, ale poskytli mi bohaté informácie o dobe, v ktorej sa nehoda stala, o samotnej leteckej spoločnosti, o náladách zamestnancov a o filozofii lietania v časoch pre mňa dávno minulých. Na začiatku som bol stelesnením čistého, priehľadného skla, na ktoré sa postupne nalepovali malé papieriky vedomostí, svedectiev a terabajtové množstvo informácií. Ich analýza a triedenie boli časovým peklom vyžadujúcim si trpezlivosť, odhodlanie a zapálenie pre danú tému. Čas, čas, čas. To bol môj veľký problém.

Náročnou výzvou bolo vyhľadanie najvhodnejších odborníkov a partnerov na diskusiu, svedkov a pilotov, z ktorých sa niektorí blížia k oslave svojich 90. narodenín. Zorientovať sa v pavučine toľkých informácií mi ako amatérskemu nadšencovi dalo zabráť.

Nebudem ďalej vyčerpávať čitateľa informáciami o spôsobe prípravy a tvorbu textu knihy, ktorú sa chystá čítať. Predošlými riadkami som chcel len všetkých uistiť o dôkladnej práci, o zapálenosti a o čase, ktorý som venoval jej napísaniu, aby som bol sám so sebou spokojný – a aby som nezopakoval rovnakú chybu ako pri písaní môjho prvého článku o tejto nehode.

Verím, že som zo svojej pozície vyťažil maximum. Verím, že som spravil všetko preto, aby čitateľ pochopil okolnosti a priebeh najznámejšej leteckej katastrofy v histórii Československa. Dúfam, že zistené a zhromaždené poznatky uvedú na pravú mieru tie časti, pri ktorých bol dodnes otáznik. Že navždy



Autor David Púchovský pri pamätníku tragédie v areáli kúpaliska Zlaté piesky. Pamätník bol osadený v roku 2014 z iniciatívy Rudolfa Rollera za podpory vedenia Letiska M. R. Štefánika v Bratislave
Foto: Michal Hanko, Nový Čas

pošlú do zabudnutia ničím nepodložené „fakty“. Že sa stanú základným zdrojom pre médiá a čitateľov do budúcnosti, keď sa znovu objavia články pripomínajúce výročie nehody.

Milý čitateľ, pohodlne sa usad' doma vo svojom kresle, zatvor oči, predstav si ikonické logo ČSA s imatrikuláciou OK, ktorú nám závidel celý svet, spomeň si na vôňu benzínu z čerpacej stanice, nalej si krígel plzenského piva, pusti si poriadne hlučný zvuk leteckých motorov z YouTube a priprav sa na let kedysi hrdej, obdivovanej a pompéznej leteckej spoločnosti ČSA. Let, ktorý je nielen poctou obetiam a rodinám tragicky zosnulých cestujúcich a posádky, ale aj poctou histórii elegantného a spoločného československého leteckého dopravcu.

Verím, že nielen ty, ale aj všetci odborní a laickí čitatelia sa so mnou po prečítaní tejto knihy zhodnú a budú súhlasiť s poslednými slovami poslednej kapitoly: Prípado katastrofy letu 001 Československých aerolínií lietadla IL-18B imatrikulačnej značky OK-NAB je uzatvorený.

P.S.

Som vďačný osudu, že moja babka, dedo, mama a krstná mama leteli z Prahy do Bratislavy 29. júla 1976.



PRIPÚTAJTE SA, PROSÍM

Lietanie a spoločná história Českej republiky a Slovenska prešli cestu ruka v ruke až do rozdelenia v roku 1993. Preprava tovaru a doprava cestujúcich mali v spoločnom štáte zakorenenú hlbokú, dlhoročnú a tradičnú históriu. Československá civilná doprava, dostupná pre širokú verejnosť, dosiahla nielen v národnom, ale hlavne európskom a čiastočne celosvetovom meradle množstvo úspechov vrátane tých s prívlastkom *naj*. Lietanie v 70. rokoch minulého storočia nebolo vôbec žiadnym výmyslom komunistických pohľadáčov, pokusom priekopníkov lietania, neriadenou strelou, hračkou v rukách mocných... Vychádzalo z predvojnovnej histórie a zažívalo v tom čase najväčšie obdobie svojej slávy. Množstvo pamätníkov z radu vtedajšieho lietajúceho personálu spomína na tieto roky s láskou a nostalgiou. Aby sme pochopili okolnosti, ktoré predchádzali nasadeniu lietadla Iljušin IL-18 do ostrej prevádzky, musíme sa pozrieť na začiatky ČSA pred druhou svetovou vojnou a spoločensko-politické zmeny, ktoré nastali po jej skončení. Úspechy a autentické zážitky nám sprostredkujú pamätníci, no nevyhneme sa ani negatívnym aspektom vtedajšej doby, ktoré mali od ideálu veľmi ďaleko. Historický vývoj ČSA je bohatý, pozrime sa naň zblízka a spoznajme vývoj dopravnej éry, pre ktorú bol podľa našich predkov charakteristický prívlastok „*Vzduch, naše more*“.

ČSA medzi dvoma vojnami

Raná história lietania či minimálne pokusy o napodobnenie letu vtákov v Československu boli nevyhnutným predpokladom pre vznik prvej leteckej spoločnosti. Prvý let na budúcom území oboch krajín sa datuje do roku 1910. Oba dnes už samostatné štáty mali v nasledujúcich rokoch počas I. svetovej vojny zastúpenie na fronte aj v podobe ojedinelých, prvých priekopníckych vojnových letcov. Skutočný rozmach leteckej dopravy pre širokú verejnosť mohol nastať až po skončení celosvetového konfliktu a vyhlásení samostatnosti.

Prvým leteckým dopravcom operujúcim v Československu sa stala Francúzsko-rumunská vzduchoplavecká spoločnosť (CFRNA), čoskoro premeno-

vaná na Medzinárodnú vzduchoplaveckú spoločnosť (CIDNA), napokon od roku 1933 až dodnes známa ako Air France. V Československu lietala od októbra 1920, keď spustila prvú civilnú linku v našej histórii na trase Paríž – Štrasburg – Praha. Jej pôsobenie ukončil príchod druhého celosvetového konfliktu. Prvenstvo jej patrí aj v negatívnej časti histórie, keď sa jej pilot stal v roku 1922 prvou obeťou komerčného lietania na území Československa, príčina nehody nie je známa. Popri CIDNA krátko pôsobili pravé a prvé československé letecké súkromné spoločnosti, ktoré sa zameriavali na nepravidelné, zážitkové a vyhlídkové lety, avšak po krátkom čase skrachovali.

Po absolvovaní skúšobných letov, výrobe lietadiel, ich nákupe a prevzatí po skrachovaných spoločnostiach boli 6. októbra 1923 založené Československé štátne aerolínie (ČSA). Dodnes existujú vo svete iba ďalšie štyri staršie letecké spoločnosti: KLM (Holandsko, 1919), Avianca (Kolumbia, 1919), Qantas (Austrália, 1920) a Aeroflot (Rusko, júl 1923).

Päť rokov po vzniku prvej republiky, presne 28. októbra 1923 sa na letisku Praha-Kbely zišli zvedavci, predstavitelia letectva, štátu a armády, aby si pozreli prvý symbolický vzlet a prelet prvého lietadla ČSA. Riadny let bol zmarený nepriaznivým počasím a na trase Praha – Bratislava sa uskutočnil nasledujúci deň. Presne o 12:35 vzlietlo lietadlo Aero-14 Brandenburg L-BARI s pilotom a neskôr šéfpilotom ČSA Karlom Brabencom a novinárom Lidových novin Václavom Königom. Viac miesta v ňom nebolo. Okrem dvoch ľudí sa na palube nachádzalo 15 kilogramov novin a symbolických 760 gramov pošty. Cieľovou stanicou bolo Letisko Bratislava-Vajnory. Trasu dlhú 329 kilometrov zvládlo za dve hodiny a dvadsať minút. Maximálna rýchlosť lietadla bola 115 km/h. V rovnakom čase z Bratislavy do Prahy preletelo lietadlo s pilotom a slovenským novinárom. Do konca roka let na tejto trase absolvovalo prvých 29 pasažierov v histórii ČSA.

Novinár Lidových novin Václav König napísal reportáž „Vzduchem z Prahy do Bratislavy“, na ktorej časť si po rokoch zaspomínal spravodajský web iDnes.cz: *„Pojednou ocitáme se v husté mlze, kterou oko nepronikne dále než na tři kilometry. Ztrácíme orientaci, nevidí ani pilot. Letíme nad jakousi obcí, pilot hledá cestu a krouží nad vesnicí. Lidé vyběhají na náves, hejno husí mávající křídly prchá před netvorným ptákem. Nestarám se o cestu, začínám se bavit s obyvateli obce. Zmocňuje se mne letecká opička. Mávám jednou rukou, mávám druhou, mávám oběma; pak napadne mne křičet; neslyší mne sice ani pilot, ale volám slávu, smějí se kozám hopkajícím na poli a vyměňují posunkové pozdravy s ženami na poli, které odpovídají na mé pohyby rukou máváním svých kopáčů.“*

K prvej nehode ČSA došlo pred oficiálnym zahájením prevádzky, keď pilot Brabenec pristál počas tmy a ťažko poškodil lietadlo, nezranil sa. Prvou nehodou počas riadnej prevádzky bola nehoda rovnakého typu lietadla, A-14,



ktoré 20. novembra 1923 po vysadení motora núdzovo pristálo a prevrátilo sa, opäť sa nikto nezranil. Prvá smrteľná nehoda ČSA sa stala 10. júna 1924, keď zomrel pilot. Príčinou nehody bola porucha motora.

Nasledujúce roky znamenali pre československé dopravné letectvo veľký rozmach. Postupne pribúdali nové letecké spojenia, nakupovali sa či priamo vyrábali nové lietadlá, stavali sa letiská. Pred druhou svetovou vojnou sa v ČSA vystriedalo až 20 druhov rôznych lietadiel, ich kapacita sa pohybovala od 1 do 19 pasažierov a najvyššia rýchlosť najmodernejšieho stroja dosiahla hranicu 295 km/h. Jedna stránka boli technické parametre, druhá komfort pre cestujúcich. Ten sa rokmi zmenil zo situácie, keď jediný pasažier dostal špeciálnu kombinézu, lebo po celý čas letu sedel a horná časť tela mu trčala z lietadla, na o niečo pohodlnejšiu dopravu v štandardnom uzatvorenom priestore. Časom mali cestujúci k dispozícii toaletu priamo na palube.

V roku 1924 sa na leteckej mape objavilo spojenie medzi Bratislavou a Košicami, ktoré sa stalo súčasťou linky z Prahy, o dva roky neskôr sa na túto trasu pridalo aj Brno a napokon v roku 1929 bola predĺžená až do Užhorodu, čím splnila predstavu funkcionárov o spojení oboch koncov republiky. Druhým stabilným spojením sa stala krátka trasa medzi Prahou a Mariánskymi Láznami.

Charakteristickým znakom pre medzivojnovú históriu ČSA bolo sezónne obmedzenie celej dopravy, ktorá fungovala výlučne od marca do októbra. Až na veľmi ojedinelé výnimky sa v zime nelietalo. K nočným letom sa pristúpilo v 30. rokoch minulého storočia.

Konkurenciou pre ČSA bola Československá letecká spoločnosť (ČSL), ktorá vznikla v roku 1927. Podarilo sa jej spustiť prvú československú zahraničnú linku na trase Viedeň – Praha – Berlín, no nikdy nedosiahla úspechy a rozsah pokrytia krajiny ako ČSA.

V roku 1929 sa ČSA stali členom Medzinárodného združenia leteckej dopravy, predchodcu súčasného Medzinárodného združenia leteckých dopravcov (IATA), pričom k prvým medzinárodným dohodám sa republika prihlásila už desať rokov predtým. V roku 1930 sa zmenilo označenie dopravných lietadiel z L na atraktívne OK. Podľa niektorých zdrojov československá delegácia prišla na rokovanie neskoro a skratka CS bola už obsadená, a tak si naši zástupcovia vybrali skratku OK podľa iniciál jedného z účastníkov. Iná verzia hovorí o tom, že túto skratku získali vďaka náhodne pridelenej telegrafickej značke. Za skratkou nasledovalo číselné/písmenkové označenie lietadla.

Na vrchole slávy v 30. rokoch malo Československo letecké spojenie so 100 miestami, na čom sa okrem ČSA a ČSL podieľalo 17 zahraničných aerolínií.

Prvou zahraničnou linkou ČSA sa v roku 1930 stalo spojenie medzi Prahou, Bratislavou a Záhrebom, neskôr predĺžené do Rijeky. Medzi chorvátskymi



Priekopníci v medzivojnovej histórii ČSA

Zdroj: SOA v Prahe

mestami sa lietalo na inom type lietadla, s ktorým sa pristávalo priamo v mori. Postupne ČSA otvorili ďalšie zahraničné linky do Viedne, Bukurešti, Moskvy či Benátok. Je nutné si uvedomiť, že v drvinej väčšine prípadov nešlo o priame spojenia, keďže dolet lietadiel bol limitovaný malou kapacitou nádrží na letecké palivo, a preto lietadlá pristávali na viacerých letiskách v rámci či mimo ČSR, kde niektorí cestujúci vystupovali, iní nastupovali. Na vnútroštátnej mape sa objavili zastávky v Karlových Varoch, Opave, Moravskej Ostrave, Zlíne, Liberci či v Piešťanoch. Novinkou bolo zriadenie funkcie rádiotelegrafistu, ktorý sa stal popri pilotovi druhým členom posádky a na starosti mal, veľmi zjednodušene povedané, orientáciu v teréne. Pomáhali mu v tom aj prvé rádionavigačné pomôcky, či už vo forme telegrafického spojenia so zemou alebo stožiarov priamo na zemi. Prinajhoršom sa vždy mohol spoľahnúť na klasickú mapu.

V roku 1936 začal lietajúci personál nosiť odznaky ČSA, cestujúci si mohli dopredu objednať jedlo na cestu, ktoré dostali ešte na letisku, o rok neskôr sa objavili vo vzduchu prvé letušky, taktiež bolo otvorené nové letisko Praha-Ruzyně, keďže letisko Praha-Kbely prestávalo kapacitne postačovať.

Zdalo sa, že Praha ako dopravné centrum Európy smeruje k ešte väčším métam. V roku 1938 sa cestujúci mohli dostať už aj do Londýna, Ríma, Paríža či Budapešti. Celková dĺžka liniek oboch národných dopravcov presahovala hranicu 10 000 kilometrov. Ročne sa len v rámci ČSA prepravilo viac ako 33 000 pasažierov, za rok nalietali dokopy viac ako jeden milión kilometrov.

