

# IKAROVÉ BEZ LEGEND A BÁJÍ

Velký příběh o létání a dosud neznámé poválečné historii letectví ve světle archivu StB  
Oldřich Doubek, Miroslav Jindra

Vydání: 1.

Formát: šitá brož, 14×20,8 cm, cca 400 stran

Datum vydání: září 2016

Doporučená prodejní cena: 349 Kč

Edice: Paměť

V osobním vyprávění pilota Oldřicha Doubka se jedinečným způsobem odráží historie československého letectví v období let 1925 až 1950. V době, kdy se létání považovalo za druh „šílenství“, patřil mezi „lkary“, kteří se ve vojenském letectvu rozhodli věrně sloužit nové Československé republice. Působil u stíhacích i bombardovacích letek a jako jeden z mála pilotoval i čs. hydroplány v Boce Kotorské. Své letecké zkušenosti pak uplatnil ve firmě Baťa, kde létání za mlhy a nepříznivého počasí, bez přístrojů i rádia bylo každodenním riskem i ziskem firemních pilotů. V roce 1935 se mu splnil sen, když se stal teprve jedenáctým pilotem Československých státních aerolinií a na své konto si připsal moderní typy letadel včetně Savoie Marchetti 73. V letech nacistické okupace byl za odbojovou činnost několik měsíců vězněn. Aktivně se zapojil do poválečné obnovy Aerolinií. V roce 1947 vystupoval jako mluvčí stávkový letajících personálu, která svým rozsahem a důsledky neměla v historii civilního letectví v Evropě obdoby. V roce 1950 byl mezi desítkami těch, které komunistický režim ze dne na den zbavil možnosti létat a kvalifikovaným zaměstnancům nabídl alternativu dělnických profesí a občanské šikany.

**„Ikarové“ se zlomenými křídly nemohli dlouhá léta o svém osudu nahlas promluvit. Toto je příběh jednoho z nich.**



## MIROSLAV JINDRA

(1969) se celý svůj život pohybuje kolem letectví. Zajímá se o moderní dějiny, literaturu faktu a lidské osudy spojené s létáním. V roce 2013 vyšla jeho prvotina *Nebe, peklo, zem*, která popisuje životní příběh první letušky ČSA Máji Staré. Publikoval v *Novobydžovském zpravodaji* a *Živé historii*.

## DALŠÍ KNIHA AUTORA



## NEBE, PEKLO, ZEM

*Příběh první letušky ČSA Máji Staré*

Životní příběh první letušky Marie Staré je natolik mnohohrstevnatý, že více než o její vlastní cestě za splněným snem, vypovídá cosi o charakteru člověka. Do té doby neznámému, exotickému povolání, které brala jako poslání, dala vlastní obsah. Stala se svědkem nebezpečných i dobrodružných situací.

## UKÁZKA

Ve čtvrtek 13. února 1947 startuje z ruzyňského letiště, ke krátkému přeletu do továrny Avia v Čakovicích, kde má být provedena kabinová úprava, jedna z generálovaných Dakot OK-XDU. Posádku tvoří kapitán Jan Kuhl s radiotelegrafistou Josefem Hainzelem a palubním mechanikem Františkem Papáčkem. Dakota jde po odlepení jen těžce do vzduchu, z pracně dosažených padesáti metrů se náhle skloní kolmo k zemi a pak se doslova rozstříkne o zem. Mezi prvními, kteří se na místo neštěstí dostanou, je kapitán Alois Flora. Celý ten podivný start od hangáru pozoroval a jako zkušeného pilota jej hned napadlo, co mohlo být příčinou pádu. Trosky jsou zaryté do země, motory utržené, křídla a trup rozmetány všude kolem, jen ocasní část trčí do vzduchu jako vztyčený prst. Co je však nejhorší, všichni tři členové posádky zahynuli.

Kapitánu Florovi, který se opatrně probírá zmetí trosk, neujde pozornosti poloha ovládacích prvků fletnerů, které slouží ke snazšímu ovládnutí letadla v příčné ose. A pak se zhrozí! Otočné kolo, umístěné v kokpitu vlevo od plynových pák, nalezne v poloze pro maximální stoupání. A hned je jasno. Řídící lana, vedoucí od ovládacího kola v pilotní kabině k fletnerům na ocasu letadla, byla někde po jejich cestě trupem namontována převráceně. Čím víc pilot kolem otáčel do polohy pro stoupání, tím více se mu Dakota skláněla předkem k zemi.

Tento závěr nakonec potvrdí i odborná vyšetřovací komise, která jako hlavní příčinu uvede neodborné a nedbalé ošetření letadla!

V ČSA nastane nepopsatelný poprask, a to jak mezi zaměstnanci v hangárech a dílnách, tak především mezi létajícím personálem, který váhá, zda má dál létat. Ztratil jistotu, že letadla jsou kvalifikovaně ošetřována. Najevo totiž vycházejí další případy neodborného ošetření, které jen náhodou neskončily tragicky. Ukázalo se, že případ obráceného zapojení lan k fletnerům se stal již potřetí a zápisy do knihy závad, učiněné posádkami po každém letu, byly prověřovány jen povrchně!

První případ se stal asi měsíc před osudným letem, během jednoho zalétávacího letu. Zkušená posádka kapitánů, Emanuela Novotného a Eduarda Prchala, však ihned po startu problém rozpoznala a bleskově ovládací kolo přestavěla pro klesavý let. Ve druhém případě k tomu došlo, když v Dakotě, která byla po revizi, objevil obrácené zapojení lan jeden starší, svědomitý mechanik. Tyto případy vešly do povědomí létajícího personálu, který teď očekával od vedení podniku jediné možné řešení – zastavení letů a důkladnou prohlídku všech strojů a především, nastavení pravidel, která pro příště zamezí takovému šlendriánství.