



Utopená „Osma“

V L+K 10/2006 jsme se podívali do 20metrové hloubky na „potopený“ vrtulník Mi-2. Dnes se zaměříme na druhý policejní stroj, který se, tentokrát nechtěně, také ocitl pod hladinou. I když se tak stalo před více než třiceti léty, je tento článek prvním zabývajícím se zmíněnou událostí.

Letecký oddíl Ministerstva vnitra na počátku roku 1972 získal třetí těžký vrtulník Mi-8. Letka mu po přeletu přidělila registrační označení B-8223 (výrobní číslo 10823). Tento stroj, spolu s dalšími dvěma kusy (B-8021 - ex OK-BYK a B-8022 - ex OK-BYL), zabezpečoval přepravu státních a stranických činitelů po území Československé republiky a podílel se i na plnění dalších úkolů LO MV. Proti sesterským kusům ale B-8223 disponoval modernějším vybavením

(ILS, VOR), které mu umožňovalo lety podle přístrojů i ve ztížených meteorologických podmínkách.

První den roku 1975 plnila posádka vedená Milanem Fabíkem letecké úkoly v oblasti středního Slovenska. V odpoledních hodinách kapitán dosedl na zamrzlou hladinu Vrbického plesa. Důvod, proč pan Fabík rozhodl o ryze „nestandardním“ přistání, ponecháme raději stranou. Po vypnutí motorů piloti stroj opustili, v trupu zůstal pouze palubní technik. Shodou

okolností šla kolem břehu rodina s malými dětmi. Lákadlo v podobě vrtulníku si nenechali ujít a po svolení „palubáka“ si prohlédli luxusní interiér stroje. Krátce nato se ozvalo praskání ledu. Pravý hlavní podvozek probořil led, po chvíli led praskl i pod předovým kolem a levou nohou. Vrtulník se pomalu potápěl. Stroj se nakláněl tak, jak jednotlivé body podvozku mizely pod hladinou. Celá rodina i technik naštěstí opustili kabinu včas. Při potápění se ohnul pravý stabilizátor a zlomila se vzpěra ocasní ostruhy. Krátce nato se pohyb stroje zastavil. Celý trup zůstal pod vodou. Nad hladinou vyčníval pouze ocasní nosník a hlava nosného rotoru. Právě listy rotoru rozložily váhu stroje, který tak alespoň částečně zůstal nad ledem. Posádka ihned informovala Letecký oddíl MV v Praze. Kromě zničené helikoptéry všechny přítomné trápilo i možné znečištění Vrbického plesa. To totiž sloužilo jako zásobárna pitné vody pro celou oblast kolem Liptovského Mikuláše. Pokud by nádrže plné kerosinu nevyržely a palivo by se vytilo, mohlo znečištění ohrozit několik tisíc lidí z Liptovska. Velitel LO plukovník Miroslav Nedvěd určil „vyprošťovací“ tým složený z několika palubních techniků a dalších zaměstnanců LO. Vedením skupiny byl pověřen pilot František Červíček. Je zřejmé, že nikdo z vybraných neměl s podobnými akcemi zkušenosti. Situace byla



■ Skupina specialistů Sovětské armády obhlížela trčící nosník z utopeného vrtulníku

o to horší, že Československá lidová armáda odmítla Leteckému oddílu MV poskytnout pomoc s odúvodněním, že pro tento druh mise nemá ani techniku, ani lidi. Federální ministerstvo vnitra se proto s žádostí o podporu obrátilo, přes náčelníka Pohraniční stráže ČSLA, na sovětskou armádu. Velitel Ženíjných vojsk CGV (Centralnaja grupa vojsk - Střední skupina vojsk) generál Jurij Sergejevič Sparinin souhlasil a přislíbil pomoc. Nermalou zásluhu na tomto úspěchu měl právě náčelník Pohraniční stráže generál Šádek, který při jednáních využil svých kontaktů na generála Sparinina.

Skupina vedená majorem Červíčkem se urychleně přesunula vládním letounem Tu-134 do Popradu a posléze auty do Liptovského Mikuláše. Tam se k týmu připojili příslušníci z místního oddělení Sboru národní bezpečnosti. K Vrbického plesu dorazila skupina následovaná rotou sovětských ženistů 3. ledna.

Vyprošťovací tým na místě čekal velmi netradiční pohled. Nad led vyčníval pouze ocasní nosník s dobře viditelnou registrací B-8223. Po důkladné prohlídce stroje začal mjr. Červíček s generálem Sparininem a Šádkem přemýšlet o nejvhodnějším způsobu vytažení vrtulníku. Velitel zabezpečil ubytování i dostatek jídla pro československou stranu. Zároveň se mjr. Červíček pokusil zajistit vhodné podmínky i pro ruské vojáky. Ti totiž, na rozdíl od Čechoslováků ubytovaných v nedaleké chatě, museli spát ve dvacetistupňovém mrazu ve stanech ve sněhu. Oslovení výstrojní důstojníci Československé armády ale s předáním jídla a oblečení Rusům nesouhlasili. Proto museli sovětské vojáky v promočených a promrzlých uniformách zůstat venku.

Nejdříve bylo nutné správně určit hmotnost vrtulníku. Váha stroje totiž vzrostla o vodu v trupu. Lana pro vytažení proto musela mít patřičnou nosnost. Všechny propočty konzultoval velitel operace mjr. Červíček s pracovníky Martinských strojů a celou technickou skupinou „záchranníků“. Martinští nabídli nejen své zkušenosti, ale i všechna lana (určená na zdvihání tanků v opravárnách), pásový tahač, nákladní automobil Tatra 813 6x6 a jeřáb na



■ Mi-8 se za pomoci ženíjní techniky pomalu dostává nad hladinu

podvozku Tatry 138. I při zajišťování této pomoci se výrazně podílel generál Šádek. Před samotným vyzvednutím se ke stroji potopil palubní technik Václav Houdek. Podle pana Červíčka se úkolu ujal dobrovolně, ačkoli se předtím nikdy nepotápěl. Dýchací přístroj a potápěčský oblek obstarali místní příslušníci SNB. Pan Houdek zkontroloval stav vrtulníku. Při dalším ponoru vyzvedl palubní dokumentaci (deníky i mapy). Nutno dodat, že velká

část vrtulníku byla pod ledem (a tedy po tmě) a „potápěč“ pátral naslepo, protože se nepodařilo získat vodotěsnou baterku.

Prosté vyzvednutí vrtulníku jeřábem nepřipadalo v úvahu. Major Červíček se proto po konzultaci se všemi přítomnými odborníky rozhodl použít dvou pontonů, které dodala a sestavila sovětská strana. Ty byly umístěny po stranách vrtulníku. Na nich vojáci postavili dva stožáry spojené překladem. Vše muselo být náležitě ukotveno. Uprostřed překladu byl umístěn závěs s kladkami. Samotný vrtulník byl uchycen za jediný možný bod - rotorovou hlavu. Druhý konec lana vedl k vyprošťovacímu tahači na nejbližším břehu (i tak vzdáleném 200 metrů!). Po zavěšení vrtulníku na kladky technici sejmuli rotorové listy. Shodně byl demontován i ocasní rotor. Zvedání probíhalo pozvolně, aby mohla z trupu vytékat voda. Po vyzvednutí trupu nad hladinu se ukázalo, že palivové nádrže naštěstí vydržely. Pouze spodní a zadní část trupu pomačkal led. Listy nosného rotoru neunesly váhu stroje a část z nich byla vážně poškozena. I přesto vypadal vrtulník „zvenku“ téměř netknutě. Voda ale samozřejmě zničila kompletní elektroinstalaci a poškodila i motory a další systémy a vybavení.



■ K vyproštění byla nutná i těžká vojenská technika



■ Vrtulník je již po silnici transportován z místa nehody do Trenčína

Když se podařilo vyzvednout trup, bylo třeba vrtulník dostat pryč z vodní plochy. K pohybu po plese posloužily pontony zapřažené za tahač. Major Červíček dával jeho řidiči slovní pokyny vysílačkou. Aby mohl řidič jet dále od břehu, museli ruští ženisté vykácet 200 metrů dlouhý průsmyk v lese. Na břehu získal vrtulník narychlo zhotovené „lyže“, na kterých byl dotažen až k cestě. Teprve tady se do operace zapojila československá armáda. Její nákladní automobil Tatra 813 8x8 Kolos přivezl na oji vrtulník po silnici až do Trenčína. Při transportu samozřejmě asistovali příslušníci LO MV. Po podrobné prohlídce museli technici konstatovat, že většina vybavení stroje je totálně zničená. I přes veškerou snahu se další osud

stroje autorovi nepodařilo zjistit. S velkou pravděpodobností byl rozebrán. Celkem se této dvoutýdenní zajímavé operace zúčastnilo několik desítek lidí. Major Červíček si po právu zasloužil pochvalu, shodně jako celá skupina, která se na vyproštění podílela. I dnes musíme organizaci celé akce hodnotit jako velmi profesionální, uvážíme-li, že nikdo z přítomných s vytahováním břemen, natož pak vrtulníků, z vody neměl žádné zkušenosti. ■

Autor děkuje panu Františku Červíčkovi za poskytnutí informací a fotomateriálu.



Zvýhodněné předplatné pro rok 2008



**Více historie
Více obrázků
Více dokumentů**



Více než padesát let tradice, moderní podoba - potěší všechny zájemce o dějiny českého a československého vojenství. Hlavní pozornost věnuje dějinám vojenství, ale také životu muzeí VHÚ, jejich sbírkám a zajímavým osudům jednotlivých exponátů.

čtyřikrát do roka

**24. června
vychází 2. číslo**

Roční předplatné

370 Kč / 516 Sk

Objednávejte výhradně

v ČR: Aeromedia, a. s., Baranova 38, 130 00 Praha 3
Tel.: 222 728 090; tel./fax: 222 718 814
E-mail: obchod@aeromedia.cz; www.lectvi.cz

v SR: Magnet Press, Slovakia s. r. o., Šustekova 8, 851 04 Bratislava
Tel.: (2) 67 20 19 21-2, 67 20 19 31-3, fax: (2) 67 20 19 10, 20, 30
E-mail: predplatne@press.sk; www.press.sk