



24. základna dopravního letectva

Mladoboleslavská 300, Praha 9 – Kbely, PSČ 197 06

Praha Kbely 25.10.2023

PROSLOV U PŘÍLEŽITOSTI UCTĚNÍ PAMÁTKY LETCŮ, KTERÍ ZAHYNULI 25.10.1998 NAD ÚZEMÍM BiH

Vážený pane plukovníku, kolegové letci, Vážení přítomní.
Sešli jsme dnes na tomto místě, abychom si připomněli leteckou nehodu, tragickou událost, která nám zanechala trvalou vzpomínku na naše kamarády Mirka, Rost'u a Bohouše.
Chtěl bych krátce na naše bývalé kolegy zavzpomínat.

Míra NASAVRCKÝ, pro kamarády “BÁBA”, měl tuto přezdívku už od školy. Narodil se 30. května 1961 v Ostravě - Vítkovicích. Absolvoval gymnázium v Náchodě a v roce 1980 nastoupil na obor velitelsko – inženýrský pilotní - pilot vrtulníku, tehdejší VVLŠ SNP v Košicích. Již jako středoškolák létal v místním Aeroklubu Svazarmu na motorových letadlech a připravoval se na povolání vojenského pilota. Ve škole létal na vrtulnicích Mi-4 a Mi-2. Po ukončení vysoké školy nastoupil jako pilot k 11. vrtulníkoveému pluku na letiště Plzeň Bory, kde jsem se s Bábou potkal v roce 1987 poprvé. Léтали jsme spolu u stejné letky, Bába v té době již jako velitel roje a později jako letovod letky na vrtulníku Mi-24V. Létal jsem s Bábou rád. Několikrát jsme spolu sloužili v hotovostních systému PVOS. Znal perfektně státní hranici, i když jsme spolu létali na ostré střelby v sestavě roje v noci, měl jsem absolutní jistotu, že to s Bábou zvládneme. Mám na něho jako na pilota a člověka ty nejlepší vzpomínky. Začátkem devadesátých let Bába odešel do Prahy, kde létal na vrtulnicích Mi-17 a Mi-2 u letky vojenské policie a následně u 3. dopravního pluku a později u 6. základny dopravního letectva. Na přelomu října a listopadu roku 1996 absolvoval Bába svojí první misi IFOR, aby se následně v září roku 1998 jako velitel vrtulníkoveé jednotky do BiH opět vrátil. Rád se potápěl, chodil na letecké trojboje a pravidelně jezdil se svojí manželkou dvěma syny a psem do Chorvatska k moři.

Rost'a SAMEC, usměvavý dlouhán, narodil se 28. března 1961 v Táboře, kde absolvoval SPŠ strojnickou. Znal jsem Rost'u už ze Svazarmu. Když jsem přišel v roce 1980 poprvé na letiště, Rost'a už byl zkušený mazák, měl vylétané Stříbrné "C" a létal na „stopětce“ letecký výcvik pro VVLŠ SNP, do které nastoupil v roce 1981. Ve škole létal na delfínech a albatrosech a v posledním roce v Přerově na "efkách". Po ukončení prvního ročníku se oženil, svoji manželku Mílu poznal na letišti v Táboře, kde oba začínali jako plachtaři. Míla odešla s Rost'ou do Košic, kde společně bydleli. Míla, i když měla ekonomku, pracovala v zahradnictví, aby mohla svého manžela podporovat v přípravě na jeho náročné povolání stíhacího pilota. Rost'a byl dlouhán a „dvacetjedničky“ mu byly „malé“. Vzhledem k jeho výšce přes 190 cm byl po ukončení školy zařazen k 20.sbol do Náměšti nad Oslavou, kde létal jako velitel roje na letounech Su-7 a následně Su- 22. Jeho dlouhá páteř i tak dostávala při létání na „rourách“ zabrat, i proto se rozhodl požádat si o přeřazení na pomalejší stroje. Osud tomu chtěl, že se dostal do Bechyně na vrtulníky, kde jsem se s Rost'ou po několika letech opět potkal u jedné letky. V Bechyni a následně zde ve Kbelích, kde jsme létali „osmičky“ a „sedmnáctky“.

Rost'a byl zábavný společník. Hrál výborně na harmoniku a měl rovněž budovatelského ducha. Vyrobil svépomocí mlýnské kolo, zprovoznil opět Jetmarský mlýn a pustil se do chovu ryb. Žádná práce mu nebyla cizí.

Bohouš VÁVRŮ, narodil se v Dačicích 27. srpna 1953, vyučil se nástrojařem a následně nastoupil na dvouleté letecké učiliště do Košic. Složil jako technik, později náčelník skupiny oprav v Havlíčkově Brodě a Bechyni. Na palubu ho to vždycky táhlo, tak že se brzy stal palubním technikem. Na letiště do Prahy Kbel přišel v roce 1986. Zde létal jako palubní technik na vrtulnicích Mi-8, Mi-2 a Mi-17. První misi IFOR absolvoval již v roce 1996 a následně v roce 1998. Bohouše jsem poznal v roce 1993 po mém příchodu do Kbel. Byl to pohodář, sportovec, který měl velké charisma a slabost pro ženy.

Osud tomu chtěl, že se tito tři letci potkali jeden říjnový večer na společném letu na palubě vrtulníku Mi-17 s trupovým číslem 0828.

Složité povětrnostní podmínky při nočním letu v kopcovitém terénu, nedostatečné navigační vybavení, špatně čitelná mapa, klikatá silnice, změna času z letního na zimní a v neposlední řadě navigační chyba, měly fatální následky.

Nárazem vrtulníku do kopce ukončili svůj krátký život tři bezvadní kluci.

25. 10. 1998 byla neděle, pamatuji si to jako by to bylo dnes, šel jsem kolem půl páté na nákup, bylo ještě světlo, ale když jsem se po hodině vracel domů, bylo to již za tmy. Aha posun času, říkám si...

Druhý den v ranních zprávách byla odvysílána informace o tom, že se nad územím BiH ztratil český vrtulník. Chodili jsme v té době s Jirkou Brotánkem na nějaký kurz Angličtiny, a když jsme se ráno ve třídě potkali, vyměnili jsme si pohledy. Věděli jsme okamžitě, „kolik uhodilo“. 8. ledna téhož roku havaroval totiž z důvodu technické závady krátce po vzletu z Bosenské Krupy český vrtulník plný vojáků. Při této nehodě nepřišel nikdo o život. Na základě tohoto faktu jsme tušili, že pro Míru, Rost'ů a Bohouše zbyla už jenom malá porce štěstí. V dopoledních hodinách 26. 10. 1998 byl vrak vrtulníku ve výšce 1 200 m nad mořem nalezen posádkou britského vrtulníku.

Následovala identifikace, vyšetřování a převoz ostatků do České republiky. Vzpomínám na pietní akt na letišti Kbely, kdy Antonov An- 26 dovezl rakve s ostatky a následně se mi vybaví moment, kdy rakev v automobilu pohřební služby opouští letecké nádraží ve směru k hangáru č. 49 a Rost'ův malý syn běží za tímto autem dobrých sto, sto padesát metrů. Nemohl se smířit s realitou, stejně jako my všichni, kteří jsme kluky znali.

Je to již neuvěřitelných 25 let od této události. Čas zahojí i ty nejhlubší rány. Děti vyrostli, už jsou z nich dospěláci a manželky Rost'i a Báby si našli nové partnery. Pouze vzpomínky zůstali.

Jak je napsáno na náhrobním kameni hrobu Rosti Samce v jihočeském Choustníku.

„Jediné, co bude důležité, až odejdeme, jsou stopy lásky, které tu po nás zůstanou“.

Čest jejich památce.

Zpracoval a prezentoval: Ing. Otakar ŠTOKR (kamarád)