

Su - 7

LETOUN Su-7 V ESKOSLOVENSKÉM LETECTVU 1964 - 1990

THE Su-7 IN THE CZECHOSLOVAK AIR FORCE 1964 - 1990

2. díl / Vol. 2

Jan Dúbravík



Jakab

Autor děkuje za poskytnuté fotografie:

paní Šmídové-Kúkelové, Ludmile Formánkové, panu Radomíru Spratkovi, Josefu Kloboučnickovi, Františku Novákovi, Františku Kristovi, Ladislavu Lichtenbergovi, Jozefu Forgáčovi, Jánú Kicovi, Mironu Vakulovi, Karlu Honsovi, Jiřímu Veigertovi, Jiřímu Severovi, Vítu zslavu Koudelkovi, Milanu Forstovi, Zdeňku Skalickému, Jaroslavu Lapuníčkovi, Josefu Sedláčkovi, Václavu Žatečkovi, Jindřichu Haláskovi, Pavlu Lainkovi, Zdeňku Štefáníkovi, Jaroslavu Matoučkovi, Milanu Kratochvílovi, Františku Kružíkovi, Milanu Takáčkovi, Pavlu Poláchovi, Milanu Šimrovi a dalším.

černobílé a barevné fotografie kabiny letounu nafotil Ondřej Důbravík s laskavým svolením editore Leteckého muzea Kbely.

Podklady pro barevné bokorisy letounu poskytl MUDr. Michael Janoušek.

Autor / Author

Překlad / Translation

Barevné kresby / Colour views

Výkresy / Drawings

Anglická jazyková korektura / Proof-reading

© DŮBRAVÍK Jan

LECKIE Ina

© VÁLKA Zbyněk

© ing. VAVŘINA Radek

LECKIE Jim

© Jakab Publishing, Nevojice, 2011

Vydal / Published by

ISBN 978-80-87350-07-2

Jakab Publishing s.r.o.

Nevojice 144

685 01 Bučovice, Czech Republic

e-mail: jakab@jakab.cz



Letoun Su-7 v kurzu iráckých pilotů na letišti v Praze v roce 1970
Su-7 on training course for Iraqi pilots at Prague airport, 1970

1. Stručná historie leteckých útvarů vyzbrojených letouny Su-7

Výcvikové středisko letectva

Výcvikové středisko letectva vzniklo na letišti v Mladé Boleslavi 1. října 1960 ještě pod názvem Výcviková letka. Výcviková letka byla v podřízenosti Leteckého učiliště v Košicích a jejím úkolem bylo přeškolení pilotů československého vojenského letectva na nové nadzvukové letouny. Prvním velitelem letky byl kpt. Vítězslav Hošek.

Od května 1961 začala letka přeškolení pilotů leteckých pluků na letouny MiG-19S. V květnu 1961 byli do Sovětského svazu odesláni k přeškolení na letouny Z-159F (MiG-21F-13) první tři piloti letky. V únoru 1963 je velením letky pověřen mjr. Toman a od podzimu téhož roku letce velel mjr. František Lainweber. Od dubna 1963 jsou k letce postupně dodávány letouny MiG-21F-13, přeškolují se příslušníci letky a od července 1963 byl zahájen první přeškolení kurz na tyto letouny pro příslušníky 11. slp. V této době bylo ukončeno i přeškolení na letouny MiG-19S.

V roce 1964 zahájila Výcviková letka přeškolení pilotů a techniků na letouny Su-7BM a současně na letouny MiG-21PF. Na jaře 1965 byly k letce dodány letouny MiG-21U a letka nejprve přeškolila instruktory stíhacích pluků a od roku 1966 zahájila výcvik posluchačů vyššího leteckého učiliště v Košicích.

K 1. říjnu 1966 byla Výcviková letka reorganizována na Výcvikové středisko letectva se dvěma školními letkami a dvěma provozními odděleními. Obě provozní oddělení byly vyzbrojeny celkem 10ti MiG-21F-13 a 5ti MiG-21U, dále mělo VSL ve výzbroji dva letouny Su-7BM, jeden MiG-21PF a 6 letounů L-29. Novým velitelem se stal mjr. Jaroslav Wunsche. Na konci roku 1966 byly oba letouny Su-7BM přidány k plukům, vyzbrojených letouny Su-7.

Po okupaci československa státy Varšavské smlouvy se VSL na podzim 1968 přesunulo na letiště Brno-Tuřany a na začátku roku 1970 na letiště Praha-Rožkov. V roce 1970 se u VSL přeškolovala na letouny Su-7 skupina iráckých pilotů.

1. A brief history of air units equipped with the Su-7

Air Training Centre

The Air Training Centre (ATC) was formed at Mladá Boleslav airbase on 1st October 1960 under the title Training Squadron. The Training Squadron was subordinate to the Air School in Košice and its task was to retrain pilots of the Czechoslovakian Army Air Force to fly supersonic aircraft.

From May 1961 the Training Squadron retrained pilots from Air Regiments on the MiG-19S. From April 1963 the Training Squadron was gradually equipped with MiG-21F-13 planes and the staff of the Training Squadron were retrained. From July 1963 the first retraining course on these planes began for pilots of 11th Fighter Air Regiment. At that time retraining on the MiG-19S came to an end.

In 1964 the Training Squadron began retraining pilots and technicians on the Su-7BM and, at the same time, the MiG-21PF. In the spring of 1965 the squadron was equipped with MiG-21U planes and first began retraining instructors from fighter regiments. In 1966 retraining began for students of the University Air School in Košice.



Skupina instruktorů a přeškolených pilotů z roku 1974. Stojící první zleva mjr. Koliáš, člen první přeškolené skupiny pilotů na Su-7
A group of instructors and retrained pilots in 1974. Sqdn.Ldr. Koliáš (standing first from left) was a member of the first group of pilots retrained on the Su-7.



On 1st October 1966 the Training Squadron was reorganized as the Air Force Training Centre with two training squadrons and two operational divisions. Both divisions were equipped with a total of 10 MiG-21F-13 planes and 5 MiG-21U planes. The AFTC also had two Su-7BM planes, one MiG-21PF and 6 L-29 planes. At the end of 1966 both the Su-7BM planes were handed over to regiments equipped with Su-7 planes.

After the occupation of Czechoslovakia by Warsaw Pact forces the AFTC was moved to Brno-Tu any airbase in autumn 1968 and again at the beginning of 1970 to P erov airbase. In 1970 a group of Iraqi pilots were trained on Su-7 planes at the AFTC.

On 1st September 1973 the AFTC was reorganized as 1st Air Training Regiment under the authority of the Army Air Force University of the Slovak National Uprising in Košice. It had two squadrons and

operational divisions with MiG-21F-13 and MiG-21U planes on the airbase in P erov and two squadrons with Il-14 and L-29 planes on the airbase in Pieš any.

In 1977 the second squadron at P erov airbase was equipped with MiG-21UM planes. In 1982 and 1983 a considerable number of pilots from Libya were retrained in the regiment. In 1987 a new 3rd Air Training Regiment was formed from detached squadrons in Pieš any.

In 1987 pilots from Yemen were retrained on MiG-21F-13 aircraft in the regiment, and pilots from Hungary in 1990 and 1991.

In 1991 MiG-21F-13 and MiG-21U planes were withdrawn from service in the regiment. Single-seat planes were replaced by the MiG-21MA and MF. During that year and in 1993 pilots from Algeria were retrained in the regiment.

In 1992 the first six L-39MS (L-59) planes were assigned to the regiment and in 1993 all versions of the MiG-21 were taken out of service in the regiment. From 1993 training in 1st Training Squadron was conducted on L-29



Skupina instruktor a p eškovaných pilot z roku 1977. Stojící tvrtý z leva mjr. Macek, len první p eškované skupiny pilot na Su-7

A group of instructors and retrained pilots in 1977. Sqn.Ldr. Macek (standing fourth from left) was a member of the first group of pilots retrained on the Su-7.

K 1. zá í 1973 se VSL reorganizovalo na 1. letecký školní pluk a podléhalo Vysoké vojenské letecké škole Slovenského národného povstání v Košicích. V sestav m lo dv letky a provozní odd lení s letouny MiG-21F-13 a MiG-21U na letišti v P erov a dv letky a provozní odd lení s letouny Il-14 a L-29 na letišti v Pieš anech.

V roce 1977 bylo druhé provozní odd lení na letišti v P erov vyzbrojeno letouny MiG-21UM.

V letech 1982 a 1983 se u pluku p eškolovala po etná skupina pilot z Lybie.

Od roku 1982 velel pluku pplk. Zden k Kadlec, v roce 1985 p evzal velení pplk. Juraj eklovský. V roce 1987 byl z detašovaných letek v Pieš anech vytvo en nový 3. letecký školní pluk.

V roce 1987 se u pluku p eškolovali na letouny MiG-21F-13 piloti Jemenu, v letech 1990 a 1991 piloti Ma arska. Od roku 1989 pluku velel plk. Zden k Pidrman.

V roce 1991 byly u pluku vy azeny z provozu letouny MiG-21F-13 a MiG-21U. Jednomístné letouny byly nahrazeny letouny MiG-21MA a MF. V tomto a následujícím roce 1993 se u pluku p eškolovali piloti Alžírsko.

V roce 1992 bylo k pluku dodáno prvních šest letoun L-39MS (L-59) a v roce 1993 jsou u pluku vy azeny z provozu všechny verze letoun MiG-21. Od roku 1993 probíhá výcvik u 1. školní letky na letounech L-29 a u 2. letky na letounech L-39C a L-59. K pluku je dodáno n kolik cvi ných vrtulových letoun Z-142. Od roku 1992 pluku velel pplk. Vladislav Bury.

V roce 1993 byl pluku prop j en estný název „Generála Karla Janouška“. K 30. listopadu 1994 byl 1. letecký školní pluk v P erov zrušen. Personál

Pplk. Pidrman p edává odměny p íslušník m 1. lšp. Pplk. Pidrman byl lenem první p eškované skupiny pilot na Su-7 a pluku velel od roku 1989 do roku 1992

Wg.Cdr. Pidrman presents awards to personnel of 1st ATR. Wg.Cdr. Pidrman was a member of the first group of pilots retrained on the Su-7 and commanded the regiment from 1989 to 1992.



pluku, letouny a další zařízení se přesunuly na letiště do Pardubic, kde se staly základem pro vznik 34. základny školního letectva.

28. stíhací bombardovací letecký pluk

28. sbolp vznikl na personálních a materiálních základech 22. stíhacího leteckého pluku na letišti v áslavi dnem 1. října 1958. Po zrušení 28. bitevního leteckého pluku v Brně převzal sbolp název „Tešínský“. Velitelem pluku se stal velitel 22. sbolp pplk. František Filip a pluk podléhal nově vzniklému velitelství 34. stíhací bombardovací letecké divize v áslavi. Pluk měl tři letky a tři provozní skupiny a byl vyzbrojen letouny MiG-15, které byly postupně rekonstruovány na letouny MiG-15SB. V roce 1960 bylo k pluku dodáno několik prázdných letounů MiG-15bisR pro prázdný roj pluku. V tomto roce se stal velitelem pluku mjr. Jaroslav Úlehla.



Plk. Úlehla, velitel 28. sbolp v letech 1960 až 1966
Gp. Capt. Úlehla, CO 28th FBAR from 1960 to 1966

Kpt. Kloboučník, velitel pluku v letech 1966 až 1970
Flt. Lt. Kloboučník, Regiment CO 1966 to 1970

V roce 1964 se pluk vyzbrojil na letouny Su-7BM, v roce 1966 byly dodány první letouny Su-7BKL a v roce 1967 Su-7U. V roce 1964 byly letouny MiG-15SB a MiG-15bisR od pluku vyazeny. Od roku 1966 pluku velel mjr. Josef Kloboučník.

Od roku 1965 se pluk pravidelně účastoval leteckých přehlídek nad Prahou a leteckých cvičení na území Československa. V roce 1966 se účastnil cvičení Vltava 66, v roce 1968 cvičení Šumava 68, v roce 1972 cvičení Štít 72. V roce 1976 se pluk účastnil velkého cvičení Štít 76 na území Polska. V roce 1977 byla odeslána první skupina techniků a pilotů k přeškolení na letouny MiG-23BN do Sovětského svazu a od konce tohoto roku byl pluk postupně vyzbrojován na letouny MiG-23BN. Poslední letouny Su-7BM, BKL a U byly od pluku předány k 20. sbolp v roce 1983.

Od roku 1970 pluku velel pplk. Emil Orság, letech 1976 až 1977 mjr. Ján Kollár, v letech 1977 až 1979 mjr. Karel Hrubý a v letech 1979 až 1985 kpt. Ladislav Klíma.

V osmdesátých letech se pluk účastnil mezinárodních cvičení Družba 81, Štít 84, Družba 86 a dalších. Pravidelně se účastoval výcviku na leteckých stanicích v NDR, kde piloti procvičovali

V kabině Su-7 pplk. Orság, velitel pluku v letech 1970 až 1976
In Su-7 cockpit, Wg. Cdr. Orság, Regiment CO 1970 to 1976



planes and in 2nd Squadron on L-39C planes. The regiment was supplied with several Z-142 propeller training aircraft.

In 1993 the regiment was given the honorary title “General Karel Janoušek”. On 30th November 1994 1st Air Training Regiment in Petrov was disbanded. Personnel from the regiment, along with planes and other equipment, were transferred to Pardubice airbase, where they became the basis for the new 34th Air Training Base.

28th Fighter-Bomber Air Regiment

28th FBAR arose from personnel and basic materials of 22nd Fighter Air Regiment at áslav airbase on 1st October 1958. After the cancellation of 28th Attack Air Regiment in Brno it took over the honorary title of “Tešínský” (of Tešín). The regiment was subordinate to the newly formed Command of 34th Fighter-Bomber Air Division in áslav. The regiment had three squadrons and three operational groups and was equipped with MiG-15 planes, which were gradually reconstructed as MiG-15SB planes. In 1960 the regiment was supplied with several reconnaissance planes for the regiment's reconnaissance flight.

In 1964 the regiment was re-equipped with Su-7BM planes, in 1966 the first Su-7BKL planes were delivered and in 1967 the Su-7U. In 1964 MiG-15SB and MiG-15bisR planes were withdrawn from the regiment.

From 1965 onwards the regiment regularly took part in air displays over Prague and training exercises over Czechoslovakian territory. In 1966 it took part in the Vltava 66 training exercise, in 1968 the Šumava 68 exercise and in 1972 the Štít 72 (Shield) exercise. In 1976 the regiment took part in a large training exercise, Štít 76, over Polish territory. In 1977 the first group of technicians and pilots were sent to the Soviet Union for retraining on the MiG-23BN and from the end of that year the regiment was gradually re-equipped with MiG-23BN planes. The last Su-7BM, BKL and U planes from the regiment were passed on to 20th FBAR in 1983.

In the 1980s the regiment took part in international training exercises such as Družba 81 (Friendship), Štít 84 and Družba



st elbu ízenými protizemními st elami CH-23.

V roce 1992 byla zrušena t etí letka a v roce 1993 z ízena nová t etí letka z p íslušík a letecké techniky zrušeného 47. pzp v Hradci Králové. Letka byla vyzbrojena letouny MiG-21R a MiG-21US. Už v roce 1993 byla ale letka postupn p ezbroyována na letouny MiG-21MF a MiG-21UM.

V roce 1994 byl po et letek op t zredukován na dv , z toho jedna vyzbrojená letouny MiG-23BN a MiG-23UB a druhá letouny MiG-21MF a MiG-21UM.

V letech 1985 až 1986 pluku velel pplk. Pavel Štr bl, v letech 1986 až 1989 mjr. Old ich Horák. 28. stíhací bombardovací letecký pluk „T šínský“ byl zrušen 31. prosince 1994 a k následujícímu dni byl reorganizován na 4. základnu stíhacího letectva. Posledním velitelem pluku byl pplk. Ji í Bis.

20. stíhací bombardovací letecký pluk

20. sbolp vznikl na personálních a materiálních základech 20. stíhacího leteckého pluku na letišti v Nám šti nad Oslavou dnem 14. ervence 1961. Velitelem pluku v t dob byl pplk. František Novák a pluk podléhal nov vzniklému velitelství 2. stíhací bombardovací letecké divize ve Zvolenu. Pluk m t í letky a t í provozní skupiny a byl vyzbrojen letouny MiG-15bis, MiG-15bisR a MiG-15, které byly postupn p ekonstruovány na letouny MiG-15SB. V roce 1964 byl ustanoven velitelem pluku mjr. Bohumír Komínek.



Kpt. Novák, velitel 20. sbolp v letech 1961 až 1964
Flt.Lt. Novák, CO 20th FBAR 1961 to 1964

V letech 1965 až 1966 se pluk postupn p ezbroyil na letouny Su-7BM, v roce 1967 obdržel n kolik letoun Su-7U a na p elomu let 1967 až 1968 letouny Su-7BKL. Poslední letouny MiG-15SB byly z provozu u pluku vy azeny v roce 1966.

V roce 1969 bylo zrušeno velitelství 2. sbold a pluk byl pod ízen velitelství 34. sbold s velitelstvím v áslavi.

Od roku 1966 se pluk pravideln ú ast oval leteckých cvi ení na území eskoslovenska. V roce 1966 se ú astnil



Pplk. Komínek, velitel pluku v letech 1964 až 1969
Wg.Cdr. Komínek, Regiment CO 1964 to 1969

86. It regularly took part in training on aerial ranges in East Germany, where pilots practised shooting using the CH-23 air to ground guided missiles.

In 1992 3rd Squadron was disbanded and in 1993 a new 3rd Squadron was established with personnel and air equipment from the disbanded 47th RAR in Hradec Králové. The regiment was equipped with MiG-21R and MiG-21US planes. However, in 1993 the squadron was gradually re-equipped with MiG-21MF and MiG-21UM planes.

In 1994 the number of squadrons was again reduced to two, of which one was equipped with MiG-23BN and MiG-23UB planes and the other with MiG-21MF and MiG-21UM planes.

28th “T šínský” Fighter-Bomber Air Regiment was disbanded on 31st December 1994 and in the following days was reorganized as the 4th Fighter Base.

20th Fighter-Bomber Air Regiment

20th FBAR was formed on 14th July 1961 based on the personnel and material of 20th Fighter Air Regiment at Nám š nad Oslavou airbase. The regiment was subordinate to the newly formed command of 2nd Fighter-Bomber Air Division in Zvolen. The regiment had three squadrons and three operational groups and was equipped with MiG-15bis, MiG-15bisR and MiG-15 planes, which were gradually converted to the MiG-15SB model.

In 1965 and from 1966 onwards the regiment was progressively re-equipped with Su-7BM planes, in 1967 it received several Su-7U planes and at the turn of 1967 and 1968 Su-7BKL planes. The last MiG-15SB planes were withdrawn from service with the regiment in 1966.

In 1969 the command of 2nd FBAD was cancelled and the regiment was put under the authority of 34th FBAR with its command in áslav.

From 1966 the regiment regularly took part in air exercises over Czechoslovakian territory (Vltava 66, Štít 72, Družba 74). In 1976 the regiment took part in the large training exercise Štít 76 in Poland.

From 1968 to 1980 an acrobatic group operated within the regiment flying Su-7BM planes. Until 1978 it was led by Gp. Cpt. Ji í Smažil and later by Sqn. Ldr. Old ich Linhart.

In the second half of the 1970s and in the 1980s a great number of young pilots were retrained on the Su-7 in the regiment. These pilots were particularly intended to supplement 28th FBAR, but also went to other regiments of the Czechoslovakian Air Force. The regiment took part in the international training exercise Družba 80 in 1980, and later Štít 84, Družba 86 and others.

Between 1984 and 1986 the personnel and aircraft technicians were formed into one regiment which was put under the command of 30th FBAR in Pardubice.

From 1987 the regiment began to receive Su-22M4 and Su-22UM-3K planes. By the end of 1988 1st and 2nd Squadrons were re-equipped. At the end of 1989 the

cvi ení Vltava 66, v roce 1972 cvičení Štít 72, v roce 1974 Družba 74. V roce 1976 se pluk účastnil velkého cvičení Štít 76 na území Polska.

V letech 1968 až 1980 působila u pluku akrobatická skupina na letounech Su-7BM, kterou do roku 1978 vedl plk. Jiří Smažil a později mjr. Oldřich Linhart.

Pplk. Komínek velel pluku do roku 1969, v letech 1969 až 1971 byl velitelem pluku pplk. Josef Anjel, v letech 1971 až 1972 pplk. Radomír Vrána, v letech 1972 až 1973 byl velením pluku pověřen pplk. Antonín Kodějš a v letech 1973 až 1976 pluku velel mjr. Karel Nemeček.

Ve druhé polovině 70. let a v 80. letech byl u pluku přeškolen na letouny Su-7 velký počet mladých pilotů, kteří doplňovali především 28. sbolp, ale i jiné pluky Československého letectva. V roce 1980 se pluk účastnil mezinárodního cvičení Družba 80, v roce 1984 Štít 84, v roce 1986 Družba 86 a dalších.

Od roku 1976 do roku 1982 velel pluku mjr. Jan Ploc a do roku 1987 pplk. Josef Janiš. V letech 1984 až 1986 byla zprávu příslušníků a letecké techniky pluku vytvořena jedna letka, která byla přidána do podřízenosti velitele 30. sbolp v Pardubicích. Letce velel pplk. Jaromír Lhoták a byla vyzbrojena letouny Su-7BM, BKL a U.

Od roku 1987 byla zahájena dodávka letounů Su-22M4 a Su-22UM-3K k pluku. Do konce roku 1988 byla přeobzbrojena 1. a 2. letka. Na konci roku 1989 byl zrušen provoz letounů Su-7 všech verzí a většina letounů byla přesunuta k uložení do vojenských opraváren v Praze. Těto letky pokračovaly ve výcviku na letounech L-29.

V roce 1990 obdržel pluk čestný název „Biskajský“.

Na začátku roku 1991 byla k pluku převedena část personálu a letouny Su-22M4 a Su-22UM-3K ze zrušeného 6. sbolp v Praze. Letouny byla přeobzbrojena těto letky, ta byla ale na konci roku 1991 zrušena.

V letech 1987 až 1992 pluku velel mjr. František Čísa, v roce 1992 pplk. Zdeněk Plch.

Od roku 1992 až do zrušení pluku a později u 32. základny taktického letectva do roku 1997 působila v Náměstí nad Oslavou akrobatická skupina na letounech Su-22M4, kterou vedl pplk. Jaroslav Kankia.

Při rozdělení Československého vojenského letectva odešla část příslušníků pluku do slovenského letectva a část letounů Su-22 byla přidána na Slovensko.

Na začátku roku 1993 přešla k pluku část příslušníků a letounů Su-22 ze zrušeného 47. prázdného leteckého pluku Hradec Králové a u 2. letky byl vytvořen prázdný prázdný letoun Su-22M4R.

Dne 31. března 1994 byl 20. stíhací bombardovací letecký pluk „Biskajský“ zrušen a spolu s částí příslušníků a letecké techniky 30. sbolp se stal základem pro novou 32. základnu taktického letectva v Náměstí nad Oslavou. Posledním velitelem pluku byl pplk. Jaroslav Kankia.

operation of Su-7 planes of all versions was cancelled and most of the planes were transferred to the military workshop in Prague for storage. 3rd Squadron continued training on L-29 planes.

In 1990 the regiment was given the honorary title “Biskajský” (Biscay).

At the beginning of 1991 the regiment took command of part of the personnel, Su-22M4 and Su-22UM-3K planes from the disbanded 6th FBAR in Prague. The planes went to 3rd Squadron, which, however, was disbanded at the end of 1991.

The acrobatic group, flying Su-22M4 planes and led by Wing Co. Jaroslav Kankia, operated in Náměstí nad Oslavou from 1992 until the cancellation of the regiment and later with 32nd Tactical Air Base.



Pplk. Ploc, velitel pluku v letech 1976 až 1982
Wg.Cdr. Ploc, Regiment CO 1976 to 1982

With the separation of the Czechoslovakian Air Force part of the regiment's personnel left for the Slovak Air Force. Some of the Su-22 planes were also transferred to Slovakia.

At the beginning of 1993 the regiment gained some of the personnel and Su-22 planes from the disbanded 47th Reconnaissance Air Regiment in Hradec Králové and a reconnaissance flight of SU-22M4R planes was formed within 2nd Squadron.

On 31st March 1994 20th “Biscay” FBAR was disbanded and, along with some of the personnel and aircraft from 30th FBAR, formed the basis of the new 32nd Tactical Air Base in Náměstí nad Oslavou.



2. P eškolení leteckého personálu

Zavádění letounů druhé generace, po níž leτούny MiG-19 od roku 1957, ale hlavně MiG-21 od roku 1962 a Su-7 od roku 1964 do jednotek a útvarů eskoslovenského letectva si vyžadovalo rozsáhlá organizační opatření v různých oblastech, po níž výstavbou potřebné infrastruktury, vybavení zabezpečovacích útvarů novou automobilní a speciální technikou a v neposlední řadě i přeškolení leteckého personálu leteckých pluků a nadřízených velitelství a opravárenských závodů, včetně velitelství a naváděcích stanovišť, na závod letecké techniky. My se budeme zabývat pouze přeškolením leteckého personálu (pilotů, techniků a mechaniků) leteckých pluků, přeozbrojovaných na letouny Su-7.

Podle povodního záměru Velitelství protivzdušné obrany státu a letectva v Praze měly být oba letecké pluky, určené k přeozbrojení na Su-7, tedy 28. sbolp v áslavi od 34. stíhací bombardovací letecké divize s velitelstvím v áslavi a 20. sbolp v Náměšti nad Oslavou od 2. stíhací bombardovací letecké divize s velitelstvím ve Zvolenu, přeozbrojovány současně piloty. První měly být přeozbrojeny 1. letka a provozní skupina 28. sbolp v áslavi, po ní 1. letka a provozní skupina 20. sbolp v Náměšti nad Oslavou, dále 2. letka a provozní skupina 28. sbolp atd. Lze tak usuzovat z tabulkových prvních mírových tabulek a z personálních opatření velitelů obou pluků z roku 1964. Nakonec ale z tohoto záměru sešlo a pluky byly přeozbrojovány postupně celé, první celý 28. sbolp a jako druhý 20. sbolp. Pro prvně přeškolení však byl určen ještě jeden letecký útvar, respektive jednotka. Byla to Výcviková letka (VÚ 4450), dislokovaná na letišti Mladá. Ta podléhala Leteckému učilišti (od roku 1963 Vyššímu leteckému učilišti (VLU)) v Košicích.

Přeškolení létajícího (pilotů) a technického personálu (techniků letounů, specialistů jednotlivých odborností na stupni provozní skupina a technické oddělení pluku a mechaniků letounů) mělo probíhat od počátku na území eskoslovenska. V tomto se lišilo přeškolení na Su-7 v eskoslovensku a v Polsku, ale i od počátku jeho přeškolení eskoslovenských pilotů na letouny MiG-19 a MiG-21. Poláci v roce 1964 přeškolovali svůj personál na území Sovetského svazu, ovšem v daleko menších počtech, protože první dva roky provozovali jen šest letounů Su-7BM.

Teoretické přeškolení

Pro teoretické i praktické přeškolení personálu (s výjimkou vojáků základní služby) bylo určeno Vyšší letecké učiliště v Košicích. Teoretické přeškolení probíhalo od konce roku 1963 na katedře letadel VLU v kasárnách udevítá Kukorelliho na okraji Košic za ekou Hornád. Náčelníkem katedry letadel byl v té době pplk. Ing. Špurenk, zástupcem mjr. Ing. Jan Hejl. Drak letounů školil mjr. František Krma, motor mjr. Stiborek. Podle vzpomínek pana Krmy obdržela katedra na počátku podzimu 1963 velké množství technických předpisů a schémat v ruském jazyce, které museli příslušníci katedry urychleně přeložit. Předklady a teoretické seznamování s letounem poněkud usnadňoval už přeložená dokumentace k letounu MiG-21F-13 (eskoslovenské krycí označení Z-159F), protože oba letouny obsahovaly řadu stejných nebo podobných agregátů. Nejsložitější situace byla ale s motorem AL-7F-1 a

2. Retraining Air Force Personnel

The introduction of second generation aircraft, beginning with the MiG-19 from 1957, but mainly the MiG-21 from 1962 and the Su-7 from 1964, to units and divisions of the Czechoslovakian Air Force required wide-reaching organisational measures in various areas, beginning with the formation of the necessary infrastructure and of course including the retraining of Air Force personnel in air regiments.

According to the original plan of the Prague based command of State Anti-Aircraft Defence and Air Force (SAADAF), re-equipment should be concurrent, squadron by squadron, in both air regiments earmarked for rearmament with the Su-7, i.e. 28th FBAR in áslav of 34th Fighter-Bomber Air Division with its command in áslav and 20th FBAR in Náměš nad Oslavou of 2nd Fighter-Bomber Air Division with its command in Zvolen. In the end, however, this plan was not followed and regiments were re-equipped successively in whole, first 28th FBAR and then 20th FBAR. After initial retraining, however, another unit was designated. This was the Training Squadron (VÚ 4450) at Mladá airbase.

Theoretical retraining

The University Air School in Košice was the designated venue for theoretical and practical retraining of personnel (except those on National Service). Theoretical retraining took place from the end of 1963 in the aircraft division of the UAS in Košice, Slovakia.

The first theoretical retraining course on technical aspects of the Su-7BM was undertaken by selected pilots of 10th Air Army Command, UAS Command, 34th FBAD Command, 28th FBAR and the Training Squadron from 26th November 1963 to 12th January 1964 in Košice. This course was also attended by selected officials of Engineering-Air Service (EAS) of SAADAF Command in Prague, 10th Air Army, 34th FBAD, 28th FBAR and the Training Squadron.

Retraining courses for the Training Squadron and 28th FBAR

The Training Squadron at Mladá airbase, under the command of the UAS in Košice, was the designated venue for practical retraining of personnel on the Su-7BM. In 1961 personnel of fighter regiments began retraining on the MiG-19S and on the MiG-21F-13 in 1963. The squadron's operational group was equipped with a broad range of aircraft: MiG-15UTI, MiG-15, MiG-15bis, MiG-19S, MiG-21F-13, from spring 1964 also the Su-7BM and MiG-21PF, and from spring 1965 the MiG-21U.

Apart from instructors of the Training Squadron, the first group also included the Commanding Officer (CO) of 10th Air Army Mjr. Gen. Jozef Kúkel, officials from 10th Air Army and UAS Command, the CO of 34th FBAD Gp.Cpt. Jozef Remek, the Officer Commanding (OC) of 28th FBAR Sq.Ldr. Jaroslav Úlehla and the OC of 1st Squadron 28th FBAR Sq.Ldr. Ladislav Lichtenberg.

Preparation for the start of practical retraining for the first group of pilots on the Su-7BM began at the beginning of May 1964. The group had four Soviet instructors at its disposal.

On 18th May the pilots were tested in cockpit procedures, resolving extraordinary situations (crash situations), catapulting procedure and Mladá airbase schedule. Pilots

s n kterým avionickým vybavením jako byl zam ova PBK-1 a naviga ní p ístroj NI-50.

Podle sm rnice pro inženýrsko-letecké zabezpe ení ná elníka PVOS a letectva byl první teoretický p eškolovací kurz z technické ásti letounu Su-7BM pro vybrané piloty velitelství 10. letecké armády, velitelství VLU, velitelství 34. sbold, 28. sbolp a Výcvikové letky proveden od 26. listopadu 1963 do 12. ledna 1964 v Košicích. Tohoto kurzu se ú astnili i vybraní funkcioná i inženýrsko-letecké služby (ILS) Velitelství PVOS a letectva v Praze, 10. letecké armády, 34. sbold, 28. sbolp a Výcvikové letky. Po ukon ení tohoto po áte ního p eškolovacího kurzu pokračovaly v jarních m sících roku 1964 další teoretické p eškolovací kurzy z technické ásti letounu Su-7BM pro piloty a technický personál výše uvedených velitelství a útvar .

P eškolení Výcvikové letky a 28. sbolp

Pro praktické p eškolení personálu na letouny Su-7BM byla ur ena Výcviková letka na letišti v Mladé, která podléhala VLU v Košicích. V roce 1961 začala p eškolovat p íslušníky pluk stíhacího letectva na letouny MiG-19S a v roce 1963 na letouny MiG-21F-13. Od podzimu 1963 velel Výcvikové letce mjr. František Lainweber, starším inženýrem letky byl npor. Karel Kabrhel. Provozní skupina letky měla ve výzbroji pestrout paletu letounů MiG-15UTI, MiG-15, MiG-15bis, MiG-19S, MiG-21F-13, od jara 1964 i Su-7BM a MiG-21PF a od jara 1965 letouny MiG-21U.

Pro praktické p eškolení na letouny Su-7BM byli vybráni instrukto i mjr. František Peša, mjr. Ji í e il, kpt. Karel Koliáš, kpt. Zden k Pidrman a kpt. B etislav Macek. Ti byli za azeni do první p eškolované skupiny eskoslovenských pilotů na letouny Su-7BM. Krom jmenovaných instruktorů Výcvikové letky byl v první skupin e velitel 10. letecké armády genmjr. Jozef Kúkel, z velitelství 10. letecké armády plk. František Krist, pplk. Jozef Roth, pplk. Bohumil Ko ínek, pplk. Jiljí Horák, z velitelství VLU plk. Emil Racko, velitel 34. sbold plk. Jozef Remek, velitel 28. sbolp mjr. Jaroslav Úlehla a velitel 1. letky 28. sbolp mjr. Ladislav Lichtenberg.

Po p íletu prvních dvanácti letounů Su-7BM na letišti v Mladé v polovin e dubna 1964 byly letouny p edány piloty nejd íve servisních techniků m výrobního závodu a poté po p ezkoušení a zapracování techniků m Výcvikové letky a 28. sbolp. Na letišti v Mladé p sobila skupina servisních techniků výrobního závodu pod vedením inženýra Voblikova v po tu asi deseti mužů .

P ezkoušení technického personálu bylo provedeno 20. kv tna a poté byly p íd leny technici m roj a technici m letounů první letouny Su-7BM. Pro p eškolení na Su-7BM byl ur en ná elníkem skupiny techniků d stojník Výcvikové letky kpt. Jaroslav Hryzák. Starší technik 28. sbolp kpt. Vágner m l p íd leny letouny 5021 (technik letounu rtm. Pavliš), 5022 (rtm. Horký), 5023 (rtm. Maška) a 5024 (rtm. Pavouk). Starší technik 28. sbolp kpt. Balda m l p íd leny letouny 5025, 5026, 5027 a 5028. Kpt. Zavadi m l p íd leny letouny 5017, 5018, 5019 a 5020, ty ale zatím nebyly použity pro p eškolení pilotů a sloužily pro výcvik techniků .

P íprava k zahájení praktického p eškolení první skupiny pilotů na letouny Su-7BM byla zahájena začátkem kv tna 1964. Piloti studovali postupy v kabin e, postup p íletu po okruhu nad letišti m a p í jednotlivých prvcích pilotáže, p í ešení technických problémů a havarijních situací za letu a postup p í katapultáží z letounu. K dispozici m li skupinu sov tských instruktorů , ve které byli mjr. Ivaš enko, kpt. Nikolajev, kpt. Grišajev a kpt. Dragan. Dne 18. kv tna byli piloti znovu p ezkoušeni z materiální ásti letounu komisí velitele PVOS a letectva. Ve stejný den byli p ezkoušeni

were subsequently issued with permission for solo flying.

Retraining was to be carried out according to Soviet regulation KBP-IBA-63, which specified three flights in a MiG-15UTI and 17 solo flights in an Su-7BM.

On 19th May 1964 the first test flight was planned and executed with all pilots of the first group flying a MiG-15UTI with Sq.Ldr. Ivaš enko. Mjr.Gen. Kúkel carried out the initial flight to demonstrate the flying circuit and, on the same day, also flew the first solo flight in an Su-7BM. He is therefore recorded in Czechoslovakian Air Force history as the first pilot of this type of aircraft.

On 22nd May 1964 the other pilots in the first retraining group carried out a demonstration flight around a circuit in a MiG-15UTI and, the same day, all completed their first solo flight in an Su-7BM. The retraining course for the first group of

Velitel 10. letecké armády genmjr. Kúkel. Byl prvním eskoslovenským pilotem na Su-7
CO of 10th Air Army, Mjr.Gen. Kúkel. The first Czechoslovakian pilot of the Su-7.



Czechoslovakian pilots of the Su-7 B M w a s concluded on 1st July and the Soviet instructors then left Czechoslovakia. Permission for subsequent first solo flights was then issued exclusively by instructors of the Training Squadron.

The second retraining course for pilots began at the beginning of July 1964. This involved pilots of 1st Squadron 28th FBAR. Test flights on the course began on 10th July and the course ended on 8th September 1964.

The third retraining course for pilots began on 12th September. This involved pilots of 2nd and 3rd Squadron 28th FBAR and pilots of 17th Fighter Air Regiment in Hrad any. The third course ended on 15th October 1964.

By the time the third course was drawn up there was already an apparent shortage of pilots. Before beginning retraining on the Su-7BM pilots had to undergo a demanding medical examination, which not all of them passed. There was also a stipulation that pilots should have completed at least 450 flying hours on the MiG-15. In the summer of 1964 the Czechoslovakian Air Force underwent reorganisation, including fighter-bomber units. From the disbanded 2nd FBAR a new third squadron of pilots was formed in 28th FBAR in áslav. A total of 16 pilots from the cancelled regiment went for theoretical retraining on the Su-7BM in the first half of September 1964 and from 9th October 1964 they were included in the fourth retraining course for pilots.

The flying element of the fourth retraining course began on 26th October 1964 but after a few days the course had to be postponed due to bad weather and recommenced at the beginning of December after the transfer of 28th FBAR back to áslav airbase. The course ended in spring 1965.

After completion of the retraining course in spring 1965



z innosti v kabin letounu, z ešení zvláštních p ípad za letu (havarijních situací), katapultáže a letištního ádu letišť Mladá komisi velitele PVOS a letectva, kterou vedl velitel VLU genmjr. Jaroslav Týkal. Povolení k prvnímu samostatnému letu pilot m do zápisníku let osobn podepsal gen. Týkal a povolení parafoval i velitel sov tských instruktor mjr. Ivaš enko.

P eškolení m lo probíhat podle sov tského p edpisu KBP-IBA-63 podle cvi ení 2 až 19. Obsahovalo celkem 20 let z toho celkem t i lety vývozní a kontrolní na letounu MiG-15UTI a 17 samostatných let na Su-7BM. Samostatné lety obsahovaly p t let po okruhu, dva lety jednoduché pilotáže, dva lety vyšší pilotáže, jeden let po p ístávacím systému OSP za vidu (VMC), dva naviga ní lety na velké a st ední výšce, jeden let jednoduché pilotáže v malé výšce, jeden let na dostup bez forsáže, dva lety na rozhon do M 1,6 a M 2,1 a jeden let na dostup s forsází. P i prvních ty ech letech po okruhu byl provád n vzlet bez forsáže.

Na 19. kv tna 1964 byly naplánovány a provedeny kontrolní lety se všemi piloty první skupiny na letounu MiG-15UTI s mjr. Ivaš enkem. Generál Kúkel provedl i vývozní let pro ukázkou režim letu po okruhu a ten samý den i první samostatný let na Su-7BM. Je tak zapsán v historii eskoslovenského letectva jako první pilot na tomto typu. Je pravd podobn sou asn jediný pilot, který se v generálské hodnosti už v pokro ílém v ku 43 let p eškoloval na nadzvukový bojový letoun. Jeho p ístup k p eškolení byl ostatn velmi specifický. Po nastoupení do letounu si nechal technikem letounu zapnout pat i né spína e a spustit motor. Stejn tak po p ístání a zastavení na stání letounu. První lety ale provedl bezpe n . Na letounu ale nenalétal mnoho hodin. Podle posledního dochovaného zápisníku let nalétal na Su-7 celkem 29 letových hodin. Shodou okolností na letounu Su-7 provedl i sv j poslední let v život dne 12. prosince 1969, než na Nový rok 1970 prod lal t žkou automobilovou nehodu a poté byl z politických d vod „uklizen“ do invalidního d chodu.

Ostatní piloti první p eškolované skupiny absolvovali 22. kv tna 1964 ukázkové lety režim letu po okruhu na MiG-15UTI a ve stejný den všichni i první samostatné lety na Su-7BM. P eškolovací kurz první skupiny eskoslovenských pilot na Su-7BM byl ukon en 1. ervence a poté odjeli z eskoslovenska i sov tští instrukto i. „Patent“ pro povolování prvních samostatných let dostali výhradn p eškolení instrukto i Výcvikové letky.

Od za átku ervence 1964 byl zahájen druhý p eškolovací kurz pilot . Byl do n j zahrnut inspektor 34. sbold pplk. Jozef Leško, inspektor 28. sbolp mjr. Milan Forst a piloti první letky 28. sbolp kpt. Vrána, kpt. Roška uk, kpt. Novotný Josef, kpt. Kozel, kpt. Hrubý, kpt. Bezay, kpt. Kles ák, npor. Stib rek, npor. Arlt, npor. Móro, npor. Dan k, npor. Za al, npor. Haná ek, npor. Kytler a npor. Pácl. Kontrolní lety kurzu byly zahájeny 10. ervence a kurz byl ukon en 8. zá í 1964.

28th FBAR had 53 pilots ready for further training on the Su-7BM, with another 16 pilots at 10th Air Army Command, 34th FBAD, UAS and the Training Squadron. In just under a year almost 70 pilots were trained without any serious problem. All this while acquiring new aircraft, retraining technical personnel and other measures.



Ná elník odd lení bojové p ípravy 10. letecké armády plk. Krist Chief of combat Readiness Division 10th Air Army, Gp. Capt. Krist



Piloti 1. letky 28. sbolp v roce 1964. V pod epu z leva velitel letky mjr. Lichtenberg, npor. Pácl, kpt. Kozel, kpt. Novotný, npor. Móro, stojící z leva kpt. Stib rek, kpt. Haná ek, npor. Arlt, npor. Kytler a kpt. Hrubý
Pilots of 1st Sqn. 28th FBAR in 1964. In front, from left: Squadron OC Sqn.Ldr. Lichtenberg, Fg.Off, Pácl, Flt.Lt. Kozel, Flt.Lt. Kozel, Fg.Off, Móro. Standing, from left: Flt.Lt. Stib rek, Flt.Lt. Haná ek, Fg.Off, Arlt, Fg.Off. Kytler, Flt.Lt. Hrubý.