

Skutečný příběh letadla **IL-18 OK-NAB** na lince z Prahy do Bratislavy



David Púchovský

# KATASTROFA LETU 001



ARGO



**KATASTROFA LETU 001**

**David Púchovský**

**David Púchovský**

# **KATASTROFA LETU 001**

**Skutečný příběh letadla IL-18 OK-NAB na lince z Prahy do Bratislavy**

*Přeložil Robert Pilch*

ARGO

Czech edition © Argo, 2020

Copyright © Vydavateľstvo Dixit, s.r.o.,

Katastrofa letu 001 na Zlatých pieskoch, 2019

Copyright © David Púchovský

Translation © Robert Pilch, 2020

ISBN 978-80-257-3276-2 (váz.)

ISBN 978-80-257-3371-4 (e-kniha)

**Věnováno památce 76 cestujících a členů posádky,  
kteří 28. července 1976 zahynuli při letecké nehodě  
letadla Iljušin IL-18 OK-NAB v konečné fázi letu OK001  
z Prahy do Bratislavy po pádu do jezera Zlaté písky.  
A jejich rodinám, aby se konečně po 43 letech dozvěděly pravdu.**

*Více informací:  
[www.facebook.com/puchovsky](http://www.facebook.com/puchovsky)*

*Kontakt na autora:  
[david.puchovsky@eurolanche.com](mailto:david.puchovsky@eurolanche.com)*

## BEZ VÁS BYCH NEVZLÉTL

Psát o události, která se stala 14 let před mým narozením, bylo náročné. Není to novela ani román, který napíšu z hlavy na základě vlastní fantazie. Už název žánru „literatura faktu“ napovídá, že fakta jsou základním kamenem stavby každé podobné knihy. Více o její přípravě píšu v následující kapitole. Dovolte, abych tohoto prostoru využil k poděkování zástupu lidí, kteří mi ve větší či menší míře pomohli k jejímu napsání. Všichni lidé z následujícího seznamu přispěli svým nenahraditelným dílem k tomu, abych mohl celý text dokončit a říct si, že si za vším můžu stát a že se ke čtenáři dostávají fakta, která jsou neměnná a jsou součástí naší společné československé historie.

V první řadě děkuji bývalému pilotovi Ladislavu Kellerovi, úspěšnému autorovi série knih o všech nehodách dopravních letadel ve společné historii Československa. Láďa se stal mým dobrým přítelem, poskytl mi cenné informace, měl trpělivost s vysvětlováním odborných pojmů, zprostředkoval mi kontakty s dalšími důležitými osobami a dovolil mi u něj přespávat během mých zastávek v pražských archivech, za což děkuji i jeho rodině. Po napsání knihy si ji přečetl a usměrnil mě, když jsem nebyl technicky korektní. Věřím, že díky jeho úsilí tuto knihu ocení i letečtí profesionálové.

Velké díky patří pozůstalým po obětech nehody, kteří našli sílu po 43 letech promluvit na veřejnosti. Drtivá většina tak učinila poprvé. Jmenovitě děkuji Noře Blahové, Jaroslavě Brabencové, Boženě Ciprové, Marii Čmelínské, Jiřímu Fáberovi, Miloslavu Hájkovi, Yvonne Hajžmanové, Ladislavu Havlíčkovi, Karolu Jakubíkovi, Danielu Kafkovi, Emílii Korčekové, Jaroslavu Kosnarovi, Marii Kovandové, Marku Kovandovi, Martě Krkoškové, Miladě Matouškové, Václavu Mayerovi, Petru Obdržálkovi, Jiřímu Prágrovi, Pavlu Pščolkovi, Márii Rapošové, Editě Rendlové, Otamaru Rosovi, Robertu Rosovi, Simoně Rosové, Ivo Růžičkovi, Zdeně Strommerové, Josefu Surému, Heleně Svobodové,

Věře Šabatkové, Simoně Švihranové, Rostislavu Tomešovi, Ondřeji Typoltovi, Pavlu Typoltovi, Evě Ullrichové, Haně Vachkové, Martinu Vališovi, Petru Vališovi, Markétě Vaňkové, Martě Varmužové, Ireně Vojáčkové, Jiřímu Zemanovi, Ireně Zouňkové a všem jejich příbuzným, kteří se podíleli na odeslaných vzpomínkách.

Speciální poděkování z pozůstalých patří Zdeňku Hlavičkovi a jeho synovi Jakubu Hlavičkovi, který mi naskenoval poznámky z vlastního vyšetřování svého otce. Tyto poznámky jsou neskutečné, mnohé z nich souhlasí s tím, co konstatovala vyšetřovací komise. Zároveň jsou důkazem obrovského žalu pana Zdeňka po manželce, s nímž se nikdy nedokázal smířit a roky pátral po skutečné příčině pádu letadla. O jeho poznámkách a úsilí by mohla vzniknout samostatná kniha.

Děkuji dvěma ze tří přeživších, Jaromíru Kratochvílovi a Gérardu Ménardovi, za jejich vzpomínky a informace, které mi poskytli. Stejně tak děkuji Janě Maďarové, dceři už zesnulého Františka Lukáše, tehdy třetího přeživšího.

Při psaní této knihy pro mne byly velmi důležité poznatky a informace, které jsem získal od pilotů, dalších členů letového personálu, leteckých mechaniků, zaměstnanců ČSA a SlovAiru, kteří mi přiblížili létání v 70. letech minulého století, samotné letadlo IL-18, a někteří předložili autentická svědectví z osudného dne. Děkuji Janu Čechovi, Tiboru Čechovi, Jaroslavu Gaislerovi, Aleně Geletové, Janu Halaxovi, Jánů Jendrolovi, Zdenku Kastlerovi, Michalu Kohutičovi, Otakarů Kolínovi, Dušanu Kuchtovi, Eugenu Pokornému a Dušanu Tvoríkovi.

Za další informace týkající se obětí neštěstí, záchranných prací a samotného letu děkuji Dušanu Kittlerovi, Vladimíru Kucharovi, Juraji Pucherovi, Jánů Sandovi a Jaromíru Sommerovi. V této souvislosti děkuji potápěčům Pavlu Janotíkovi a Ivanu Zámečnickovi, kteří se zúčastnili vyprošťovacích prací. Poděkování patří i dalším potápěčům za poskytnuté informace, a to Róbertu Beladičovi, Petru Ferdinandymu, Oldřichu Lukšovi a Miroslavu Zverkovi.



Děkuji Pavlu Hammelovi za převyprávění jeho už léta známého příběhu o tom, jak se na poslední chvíli vyhnul nástupu do letadla OK-NAB.

Velké poděkování patří zaměstnancům pracujícím v archivech, jejichž ochota a promptnost mi umožnily dostat se k mnohým archivním dokumentům, bez nichž by tato kniha nevznikla. Děkuji Miroslavu Kuntovi a kolektivu badatelný v Národním archivu v Praze, Beatě Kempné a kolektivu badatelný Státního oblastního archivu v Praze (SOA) a vedoucímu oddělení Martinu Sovákovi, Barboře Buchtelové a kolektivu badatelný Archivu bezpečnostních složek v Praze (ABS) a Pavlu Pytlíkovi a Jerguši Sivošovi z Ústavu paměti národa v Bratislavě. Poděkování patří i Lucii Kubové z Archivu města Brna.

Děkuji za další dokumenty a informace Igoru Benekovi z Leteckého a námořního vyšetřovacího úřadu, Davidu Jágrovi z Úřadu pro civilní letectví, mluvčí letiště v Brně Kateřině Pichalové a mluvčí letiště v Bratislavě Veronice Ševčíkové.

Neméně velké poděkování patří těm, kteří mi dovolili použít své historické fotografie stroje IL-18 OK-NAB, a to Petru de Grootovi z Nizozemí, Michalu Kohutičovi, Evě Kollárové, Lubomíru Mitánkovi (za zprostředkování), Luboru Obendraufovi (správa pozůstalosti Petra Minaříka), Petru Popelářovi a Rostislavu Sáčkovi. Udělal jsem všechno, abych 99 procent fotografií správně identifikoval a přiřadil k jejich autorům, resp. zdrojům. Jen u minimálního množství se mi to nepodařilo, za což se omlouvám.

Za informace a fotografie letadla typu IL-18 z posledních let děkuji Colinu Clarkovi, který mi bezplatně poskytl údaje z placené databáze Aerodata.org a jenž spravuje web LutwickAviationGroup.blogspot.com, Mikhailu Glazyrinovi a Petru Gorbunovovi.

Za nasměrování v první fázi přípravy knihy děkuji svému bývalému novinářskému kolegovi Danielu Hořkovi. Děkuji leteckému nadšenci Rudolfu Rollerovi za prvotní informace a doporučení Ladislava Kellera. Dík mu patří i za to, že byl iniciátorem výstavby památníku

obětem tragické nehody. Také děkuji Pavlu Faškovi ze Slovenského hydrometeorologického ústavu, Tereze Šírové – spolupracovnici Technet.cz, Topografickému ústavu SR a personálu Univerzitní knihovny v Bratislavě (ULIB).

Za poskytnutí fotografií a popisu boxu z letadla OK-NAB děkuji Miroslavu Kholovi z Leteckého muzea Kbely (díky i za soukromou prohlídku OK-NAA) a Janu Sýkorovi, kurátorovi Vojenského historického ústavu v Praze (VHÚ).

Děkuji Milanu Lastovkovi z Klubu letecké historie za poskytnutí slitiny z trupu letadla OK-NAB.

Poděkování patří také potápěči Andreji Gašparovi za nález jediných zachovaných trosk letadla na dně jezera Zlaté písky, a také dalším potápěčům z klubu DIR-TEAM SLOVAKIA (asociace Unified Team Diving) a leteckým historikům z Aviatického klubu S/Ldr Otta Smika za organizaci akce vyzvedávání trosk z 8. 3. 2020.

Děkuji redakci Nového Času za spolupráci při propagaci knihy a za poskytnutí aktuálních fotografií z reportáží, stejně jako dalším redakcím za zveřejněné články. Děkuji i nakladatelství Dixit za profesionální spolupráci.

Cením si dlouholeté spolupráce s grafickým designérem Jakubem Kantorem ze společnosti Kantor Graphics, který mi i u tohoto projektu zajistil on-line grafickou prezentaci na vynikající úrovni.

Za další informace a technickou pomoc děkuji Vladimíru Benkovi, Adrieně Černé, Adrieně Černé ml., Miloši Dermišekovi, Lubomíru Dudáčkovi, Tomáši Gaislerovi, Janu Halaxovi ml., Jánú Jabrockému, Margitě Janišové, Martinu Jurkovičovi, Zdenku Kastlerovi ml., Marcu Keszelymu, Martinu „Gonovi“ Opusáčikovi, své matce Daně Púchovské, Jiřímu Prušovi, Ivanu Sabovi z Gonzoaviation.com, Rostislavu Sáčkovi ml., Pavlu Studnickému, svojí babičce Darině Tvoríkové, Janě Vargové a Michalu Zdražilovi.

## PŘEDMLUVA 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 nehodou 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“ je kniha, která naprosto objektivně popisuje nejen průběh osudného letu a příčiny nehody, ale 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



## DVĚ HODINY PŘED ODLETEM



„Prosím jeden langoš s česnekem,“ říkám prodavači v malé budce. Letní, slunečný a extrémně teplý den s teplotou přesahující 30 stupňů Celsia je dokonalým předpokladem ke konzumaci „nejkoupalištnějšího“ jídla, které nám můžou závidět po celém světě. Davy lidí v plavkách se prodírá hudba z rádia. Letní pohoda, dovolené, prázdniny, žádná škola.

„A ještě sýr,“ dodávám naléhavě a pánovi, který vypadá, že se v té malé budce se sto stupni narodil a tráví v ní každé léto posledních padesát let, podávám dvě mince, deseti a pětikorunu. S pochoutkou स्पěchám pár metrů zpátky, sednu si na deku k rodině a s chutí se zakousnu.

Sedím jen pár metrů od toboganu. Permanentku vyrobenou z gumového materiálu, aby se nerozmočila ve vodě, mám někde v kapse. Přemýšlím, jestli další jízdu využiju na otevřený tobogan, případně na černou díru, ve které mám vždycky zpočátku pocit úzkosti a je mi zima, anebo to vyřídím rychlým procesem jízdou střemhlav po dáblbelské červené, která mě nevyhodí do bazénu, ale přímo do jezera. Do Zlatých písků.

Takhle nějak vypadala část mého dětství. A nejen mého. Jezero Zlaté písky bylo už dávno před mým narozením centrem dovolených mnoha lidí ze Slovenska, ale i ze zahraničí. V dobách komunismu jeho popularita dosáhla vrcholu. Kdo nedostal výjezdní doložku, měl jen omezené možnosti k prázdninovému odpočinku. Na jedné straně hory, podnikové chaty, lázně, na straně druhé veřejně přístupná přírodní koupaliště.

Přibližně v té době jsem poprvé zaslechl zmínku o tom, že Zlaté písky nejsou jen postsocialistickým centrem odpočinku, klidu a pohody. Pravděpodobně mi o tragické historii spjaté s tímto relaxačním

prostorem vyprávěl můj děda. Tam, kde dodnes léto co léto vyvádějí a blázní tisícovky lidí, se před mnoha lety stala jedna z největších tragédií v historii Československa. Jezerní hlubiny v jednom jediném dni, v jednu jedinou hodinu pohřbily desítky lidských životů.

Scenárista by to nevymyslel lépe. Přesně uprostřed letní sezony, před očima stovek svědků, se 28. července 1976 objevilo nad jezerem letadlo Československých aerolinií, typ Iljušin IL-18, imatrikulační značky OK-NAB, které mířilo z Prahy do Bratislavy. Jeden z tisíců podobných letů na stejné trase za poslední léta. Nic výjimečného. Až do chvíle, kdy se stroj během pár okamžiků zřítíl do hlubin Zlatých písků, jako když do vzduchu hodíte kámen a on okamžitě klesne pod hladinu.

Od chvíle, kdy jsem se o něm dozvěděl, jsem na ten příběh nikdy nezapomněl. Začal mi nahánět hrůzu. My se tu každé léto koupeme, a přitom tady tolik lidí vydechlo naposledy. Právě tady, ano, právě a přesně tady bojovalo několik přeživších pádu o život, ale voda je stačila pohřbít dřív, než se k nim dostali záchranáři. Kolik rekreatů o té tragédii ví? Zamýšlejí se nad ní při každé své návštěvě? Anebo o ní nikdy neslyšeli? Je jim ukradená?

K osudnému letu OK001 jsem se začal vracet postupem času. Ve světě bez internetu byly mým zdrojem jen vzpomínky mé rodiny a zprostředkované informace podávané ústně. Jako staré slovenské pohádky a pověsti. Až první počítač a internetové kavárny mi otevřely možnosti rešeršování o tom, co se roku 1976 skutečně stalo. K události se rok od roku vracela i média. Většinou publikovala tytéž vzpomínkové texty rekapitulující už známá fakta (a také lži), které vycházely vždy k výročí nehody. Sem tam se objevila vyčnívající díla, jako byly například televizní dokumenty TV Markíza a České televize. Detailní analýzy a názory odborníků se koncentrovaly jen v odborných kruzích, na specializovaných internetových fórech a diskuzích nedostupných široké veřejnosti. Tragické a kriminální případy přitom veřejnost vždycky fascinovaly. Zprávám dominují smutné události, existují celé

samostatné zpravodajské relace zaměřené jen na téma „krimi“. Katastrofy jsou něco, co lidskou mysl přirozeně přitahuje.

Po ukončení studií žurnalistiky jsem začal pracovat v redakci nejčtenějšího slovenského deníku Nový Čas. Věnoval jsem se seriózním reportážím a tématům, která jsem zpracovával ve zjednodušeném, čtenářsky atraktivním a nenáročném stylu. Z pohledu statistik jde dodnes o nejsledovanější typ zpravodajství, ať už se to někomu líbí, nebo ne. Už pro mé vlastní „propojení“ s tragickým letem ČSA bylo otázkou času, kdy se k tomuto tématu vrátím i po profesionální stránce. Stejně jako mnozí novináři přede mnou a také po mně jsem využil okamžiku dalšího výročí nehody a vrhl se na vlastní článek. Po trochu strastiplném vyhledávání se mi podařilo spojit s jedním ze tří přeživších. Vznikl rozhovor, který před lety stál na počátku psaní této knihy.

Jaromír Kratochvíl mi za publikovaný článek poděkoval. Krátce poté mi přišla domů nenápadná obálka s dopisem, v němž se ukrývala malá mince. Deset haléřů československých, vyražených roku 1969. *„Tuto minci jsem měl společně s dalšími v kapse při pádu letadla,“* napsal mi Kratochvíl. *„Rád posílám minci, která bude Vaší ochranou a bude nosit štěstí,“* stálo dále v dopisu. Byl jsem dojatý a poctěný zároveň. Toho dne se mé myšlenkové a virtuální spojení s leteckou katastrofou propojilo i ve fyzické podobě prostřednictvím malé mince. Právě tehdy jsem se definitivně rozhodl, že chci jednou o celé události napsat knihu.

Můj první článek o katastrofě uveřejněný v Novém Času byl brak. Nebudu si nasazovat růžové brýle. Polopравdy, nepravdy, zkreslující a zavádějící informace. Neudělal jsem to schválně. Nekontaktoval jsem několik zdrojů. Měl jsem naspěch. Všechno jsem sepsal narychlo v tempu každodenní výroby na co nejmenším prostoru. Moje odpovědnost a selhání.

Chyby dělali mnozí přede mnou a dělají je dodnes. Ne, nepředstavte si tyto novináře jako amatérské „pisálky“, kteří své publikum chtějí ovlivňovat lžemi. Netvrdím, že u některých jiných témat se občas nezpronevěřují svému poslání, ale v tomto případě jde jen a jen