

LETIŠTĚ BECHYNĚ



Věnováno všem, kteří sloužili v posádce Bechyně a těm, co
přispěli svými vzpomínkami ke vzniku této brožurky.

Historie letiště Bechyně

První zmínky o vojenském využití pozemků v okolí Bechyně pro vojenské letectvo pocházejí z roku 1923, kdy v rámci cvičení působily dva letouny Aero A-15 ve dnech 4. a 5. září z polí severně od Bechyně mezi cestou do Senožat a „švestkovou alejí“.

Dne 28. srpna 1938 zorganizovala místní pobočka Masarykovy letecké ligy letecký den napravo od silnice do Sudoměřic za starým nádražím. Z tohoto místa působila za mobilizace na přelomu září a října 1938 i tzv. „Haléřová letka“ s letouny Š-238.

S obdobím „Studené války“ v 50. letech 20. století souvisela mohutná výstavba letišť a leteckých pluků. Od roku 1952 probíhalo vyměřování letištní plochy a 16. května 1953 byla zahájena výstavba betonové dráhy o rozměrech 2 000 x 60 m. Ještě na nedokončeném letišti byl zahájen letecký provoz v prosinci 1954 nejprve s cvičnými letouny Aero Letov C-2 od 9. a 19. stíhacího leteckého pluku (slp) z Č. Budějovic a postupně i s letouny MiG-15. V roce 1955 bylo zahájeno stěhování zabezpečovacích útvarů z letiště České Budějovice do Bechyně. V roce 1956 bylo letiště dokončeno a byla zahájena stavba hangárů a ubytovacích prostorů pro vojsko a další letištní, týlové a radiotelekomunikační zázemí. První dřevěné baráky byly časem nahrazeny zděnými objekty a na letišti bylo provedeno zodolnění úkrytů letecké a zabezpečovací techniky maskovanými objekty s místy velení v podzemí. V městě Bechyni se pro vojáky začalo se stavbou sídliště Na Libuši. Nastal velký rozvoj města a příliv obyvatelstva. Příslušníci posádky Bechyně se významně podíleli na rozvoji města. V akci „Z“ se podíleli na výstavbě kina, kulturního domu, stadionu s bazénem, školky a pracovali s mládeží ve sportovních a zájmových organizacích. Parta vodáckých nadšenců, v čele s MUDr. Jaroslavem Příbylem, založila v roce 1960 oddíl Dukla Bechyně. Zázemí oddílu poskytl letectvo, sportovci využívali dřevěnou loděnici na Lužnici pod bechyňským mostem. Její členové přiváželi medaile i ze světových šampionátů. V roce 1971 byla Dukla Bechyně začleněna do systému armádního vrcholového sportu a podřízena Armádnímu středisku Liberec.

V roce 1958 byl zrušen 19. slp se zabezpečujícími útvary a na letišti nadále působil jen 9. slp se svými zabezpečujícími útvary. V roce 1959 bylo zahájeno přeškolení na první nadzvukový typ MiG-19 a v roce 1965 na „dvou machový“ MiG-21. Tento typ v sedmi verzích pak tvořil výzbroj 9. slp až do jeho zrušení v roce 1993.

Od roku 1960 byly na letišti provozovány i vrtulníky, zpočátku s pístovými motory Mi-1 a Mi-4, od roku 1983 s turbohřídelovými motory Mi-9, Mi-8, Mi-8PPA a Mi-2.

U útvarů byly používány cvičné stroje C-2 Arado, Jak C-11, Zlin C-105, C-205, Aero L-29 Delfin, kurýrní K-65 Čáp, Aero Ae-45 a L-200 Morava. K dopravě sloužily letouny Avia Av-14, L-410UVP, L-410M a Antonov An-24V.

Kromě leteckých a zabezpečovacích útvarů byly na letišti Bechyně dislokovány stavební útvary, opravárenská zařízení a tzv. „S“ roty, které v rámci československé armády vznikly v roce 1962 a sloužily k pozemnímu zabezpečení leteckých útvarů 57. letecké armády Příkarpatského vojenského okruhu, přisunovaných na území Československa v době mimořádných opatření Varšavské smlouvy.

V roce 1993 došlo postupně ke zrušení všech útvarů na letišti Bechyně a technika byla předána zbylým leteckým útvarům v ČR a SR. Na opuštěném letišti se postupně zabydleli ženisté AČR. V areálu letiště nyní působí 15. ženijní pluk a velitelství Vojenské policie. Ale ani letecká činnost na letišti neustala. O to se postarala Sekce UL obnoveného Svazu leteců ČR, která v květnu 1994 zahájila na letišti svou činnost.

V přímé souvislosti s výkonem služby zahynuli tito příslušníci útvarů :

- 31. března 1958 npor. Štěpán Večerek (*1932) na letounu MiG-15bis výrobního čísla 613630
- 27. března 1961 kpt. Arnošt Hošek (*1933) na letounu MiG-15bis výrobního čísla 613670
- 04. října 1969 mjr. Rudolf Valášek (*1932) při cvičném seskoku s padákem
- 16. března 1970 mjr. Lubomír Šilhánek (*1944) na letounu MiG-21PFM trupového čísla 7915
- 12. září 1972 pplk. MUDr. Kamil Salaba (*1927) při havárii vrtulníku Mi-4 trupového čísla 7116
- 12. září 1972 pplk. Jaroslav Novotný (*1927) při havárii vrtulníku Mi-4 trupového čísla 7116
- 12. září 1972 mjr. Ing. Jaroslav Máca (*1935) při havárii vrtulníku Mi-4 trupového čísla 7116
- 12. září 1972 mjr. Jiří Zástěra při havárii vrtulníku Mi-4 trupového čísla 7116
- 26. ledna 1973 mjr. Jaroslav Machovec (*1932) na letounu MiG-21F-13 trupového čísla 0713
- 15. října 1977 mjr. Jiří Mořka (*1932) na letounu MiG-21MF trupového čísla 4314
- 14. září 1978 pplk. František Říman (*1928) na letounu MiG-21UM trupového čísla 9016
- 14. září 1978 npor. Jan Rykr (*1951) na letounu MiG-21UM trupového čísla 9016
- 01. dubna 1985 mjr. Ing. Jindřich Hašlar (*1951) na letounu MiG-21F-13 trupového čísla 0303
- 26. června 1992 pplk. Ing. Josef Měkuta (*1952) na letounu L-29 trupového čísla 1328
- 26. června 1992 mjr. Ing. Jiří Kosař (*1957) na letounu L-29 trupového čísla 1328
- 28. srpna 1992 mjr. Ing. Jiří Moutvička (*1957) na letounu MiG-21MF trupového čísla 7709



Pamětní deska umístěná na budově Městského úřadu Bechyně.

Chronologická posloupnost

- 1952** Od počátku roku zahájeno vyměřování letištní plochy.
Výstavba barákového tábora pro dělníky stavby firmy POSISTA.
- 1953** 16. 5. 1953 zahájena výstavba vzletové a přistávací dráhy o rozměrech 2 000 x 60 m směru 302 - 122°.
- 1954** Pokračování výstavby vzletové a přistávací dráhy.
V prosinci zahájeny první lety s letouny Aero Letov C-2 od 19. stíhacího leteckého pluku (19. slp) z Českých Budějovic.
- 1955** Koncem roku dostavěn hangár číslo 1.
Dne 25. května byl z Českých Budějovic do Bechyně přemístěn 19. slp.
Zahájen pravidelný letecký provoz 19. slp na letišti Bechyně, prakticky ještě na staveništi, s letouny Aero Letov C-2 a MiG-15 a 9. stíhacího leteckého pluku (9. slp) z Českých Budějovic.
- 1956** Dostavěn hangár číslo 2, dokončeny pojezdové dráhy a provozní stojánky letecké techniky.
Zahájena výstavba budov „T“ pro pluk a zabezpečující útvar.
- 1957** Dne 15. září byl z Českých Budějovic do Bechyně přemístěn 9. slp.
Od září byl v hangáru číslo 1 umístěn 19. slp, v hangáru číslo 2 pak 9. slp.
Změna označování letounů, místo původního označení dvoupísmenným kódem letky a dvoumístným číslem zavedeno označování letounů posledními čtyřmi čísly z výrobního čísla.
- 1958** Dnem 15. srpna 1958 byl zrušen 19. slp, osoby a technika přešly většinou k 9. slp. (9. slp byl ustanoven 3. května 1952 na letišti Mladá, od 15. srpna 1952 dislokován na letišti Č. Budějovice).
V září přemístěna 1. stíhací letecká divize s velitelským rojem z Českých Budějovic do Bechyně. Její roj s letouny MiG-15, K-65 Čáp a Aero Ae-45 umístěn v malém „divizním“ hangáru.
- 1959** Zahájeno přeškolení na typ MiG-19.
- 1960** 1. srpna byla ustanovena 4. vrtulníková letka 9. slp pro plnění úkolů velitelství 4. armády v Táboře s vrtulníky Mi-1 a Mi-4.
- 1961** Zahájeny dodávky MiG-19S k 1. letce 9. slp a velitelskému roji 1. sld.
- 1964** 30. června přechod 4. vrtulníkové letky od 9. slp k vojenskému letectvu s názvem 4. spojovací letka.
1. září byla zřízena 4. letecká technická oprava pro vrtulníky.
Proběhlo nahrazení kurýrních letounů velitelského roje 1. sld vrtulníkem Mi-1.
- 1965** Zahájeno přeškolení na typ MiG-21F.
- 1966** Dodány první letouny přepadové verze MiG-21PFM. Ukončení provozu MiG-15.
- 1967** Provedena generální oprava dráhového systému, dostavba odražečů výtokových plynů za stojánkami, vybudování forsážní stojánky.
Ukončení provozu MiG-19S u 9. slp i velitelského roje 1. sld.
- 1969** 23. září zrušen velitelský roj 1. sld, místo něj vytvořena 1. velitelská letka 1. sld s vrtulníky Mi-1 a Mi-4 a letounem L-200 Morava.
1. října zrušena 4. spojovací letka, místo ní vytvořena 40. spojovací letka s vrtulníky Mi-4, Mi-1 a letouny Aero L-200 a Avia Il-14 pro potřeby velitelství Západního vojenského okruhu (ZVO) Tábor.
1. října vytvořena 9. vrtulníková letka pro podporu 9. tankové divize Tábor.
Zahájeno používání cvičného letounu Aero L-29 Delfin u 9. slp.
- 1970** Zahájení přípravných prací pro budování zodolněných úkrytů pro leteckou techniku, piloty, techniky, okopy pro zabezpečovací techniku a zodolněné sklady pro pohonné hmoty.
- 1972** Dokončena výstavba 2. rozptylového prostoru se zodolněnými úkryty letecké a automobilní techniky.

- 1973** Dokončena výstavba 3. rozptylového prostoru se zodolněnými úkryty letecké a automobilní techniky. Od března přebírány první letouny verze MiG-21MF, ukončení provozu MiG-21PFM. Dokončena výstavba zodolněného velitelského stanoviště 9. slp.
- 1974** 1. září zrušena velitelská letka 1. sld a byla nahrazena vrtulníkovým rojem s vrtulníky Mi-4 a Mi-1. 1. srpna zrušena 40. spojovací letka a 9. vrtulníková letka, místo nich vytvořena 4. spojovací letka a 14. vrtulníková letka, obě v přímé podřízenosti 10. letecké armády (10. LA) Hradec Králové, operačně však stále patřily pod ZVO Tábor s vrtulníky Mi-4 a Mi-1. Dokončena výstavba 1. rozptylového prostoru se zodolněnými úkryty letecké a automobilní techniky. Výstavba zkrácené vzletové dráhy z 1. rozptylového prostoru o rozměrech 1 500 x 20 m směru 102°. Prodloužení hlavní vzletové a přistávací dráhy na obě strany asfaltem v délce 200 m na rozměr 2 400 x 60 m.
- 1978** Zahájení přeškolení na MiG-23MF 1. stíhacího leteckého pluku na letišti Bechyně po dobu generální opravy letiště České Budějovice.
- 1980** Provedena generální oprava vzletové a přistávací dráhy 2 500 x 60 m z betonu, pojezdových drah a stojánek. Východní stojánka rozšířena a opatřena plechovými odražeči. 9. slp působil z Č. Budějovic.
- 1981** Dokončena budova Učebně výcvikové základny (UVZ) 9. slp.
- 1983** Zahájeno přeškolení na vrtulník typové řady Mi-8.
- 1984** Zrušení vrtulníkového roje 1. sld. Přilet vrtulníků Mi-8PPA a Mi-9 Ivolga. V říjnu ukončení provozu vrtulníků Mi-1.
- 1985** Převzetí letounů MiG-21PF 2. letkou 9. slp od zrušeného 8. slp Brno. V srpnu ukončení provozu vrtulníků Mi-4, zahájeno přeškolení na vrtulník Mi-2. 31. října byla zrušena 4. spojovací letka a 14. vrtulníková letka, na jejich základě vznikají celkem tři nové vrtulníkové útvary. 31. října byla ustanovena 31. smíšená letka velení a průzkumu (31. smltvprz) v přímé podřízenosti 10. LA, ale plnící úkoly ve prospěch ZVO s vrtulníky Mi-8, Mi-9 a letouny L-410 a An-24. V její podřízenosti byl ustanoven 9. vrtulníkový odřad pro 9. tankovou divizi Tábor a 15. vrtulníkový odřad pro 15. motostřeleckou divizi České Budějovice.
- 1986** 9. a 15 vrtulníkový odřad s vrtulníky Mi-2 byly vyjmuty z podřízenosti 31. smltvprz a přešly do přímé podřízenosti 10. LA.
- 1989** Ukončení provozu MiG-21F a MiG-21PF, 9. slp létá jen s letouny MiG-21MF a MiG-21MA. Opět vzniká vojenské letectvo s velitelstvím u ZVO v Táboře. Od 1. prosince byl 9. a 15 vrtulníkový odřad opět podřízen 31. smltvprz.
- 1990** 30. června zrušena 1. stíhací letecká divize v Bechyni, podřízený 9. slp předán 29. června 34. stíhací bombardovací letecké divizi (34. sbold) Čáslav a přejmenován na 9. stíhací bombardovací letecký pluk (9. sbolp). 1. září zahájení činnosti s vrtulníky Mi-8 v rámci Letecké záchranné a pátrací služby.
- 1991** Zrušena 3. letka 9. sbolp, technika a osoby předána 1. a 2. letce. Dnem 1. května byla zahájena primární záchranná služba na letišti Č. Budějovice vrtulníkem Mi-2 odřadů
- 1992** Zrušena 34. sbold Čáslav, 9. sbolp předán 1. ledna 1992 do přímé podřízenosti 1. smíšeného leteckého sboru velitelství letectva a PVO v Hradci Králové. Od října předávány letouny MiG-21MF, MiG-21MA a MiG-21UM na Slovensko. 1. listopadu byla 31. smltvprz přejmenována na 31. vrtulníkovou letku s vrtulníky Mi-8, Mi-9. Zahájeno předávání techniky na Slovensko. 1. listopadu byl 9. a 15 vrtulníkový odřad přejmenován na 4. a 5. vrtulníkový roj s vrtulníky Mi-2 a ty byly zařazeny k 31. vrtulníkové letce. Zahájeno předávání techniky na Slovensko.

- 1993** 31. května byl zrušen 9. stíhací letecký bombardovací letecký pluk, osoby a technika byla předána zbylým leteckým útvarům v ČR.
31. května byla zrušena 31. vrtulníková letka i 4. a 5. vrtulníkový roj a osoby a technika byla předána zbylým leteckým útvarům v ČR.
- 1994** V květnu zahájení letového provozu Sekce UL létání pobočky č.5 Svazu letců ČR Bechyně.
- 1995** Působení leteckých útvarů bylo ukončeno k 31. května 1993, letiště však stále sloužilo potřebám Armády české republiky. V letech 1993 až 1995 zde probíhala údržba areálu, v roce 1995 zde také dočasně sídlilo jádro 44. průzkumného praporu.
- 1998** V letech 1998 až 2003 letiště stalo sídlem pro 4. ženijní prapor brigády rychlého nasazení.
- 2003** V souvislosti s reformou AČR vznikla 1. prosince 2003 15. ženijní záchranná brigáda s velitelstvím v Bechyni. Brigáda se skládala s ženijního praporu dislokovaného v Bechyni a ze šesti záchranných útvarů dislokovaných v Kutné Hoře, Rakovníku, Jindřichově Hradci, Bučovicích, Olomouci a Hlučíně.
- 2008** K 1. říjnu 2008 došlo k další reorganizaci na 15. ženijní brigádu, kterou tvořily tři ženijní prapory dislokované v Bechyni, Rakovníku a Olomouci a dvě samostatné záchranné rotý v Rakovníku a Olomouci.
- 2013** K 1. prosinci 2013 došlo k další reorganizaci. 15. ženijní pluk se sídlem v Bechyni vznikl jako nástupce 15. ženijní brigády se 151. ženijním praporem dislokovaným v Bechyni. Druhý, 153. ženijní prapor, byl dislokován v posádce Olomouc. Ženijní pluk byl předurčen jako bojová a ženijní podpora všech druhů činností AČR zároveň sloužil jako podpora Integrovaného záchranného systému a pro plnění humanitárních úkolů. Také zde sídlí Pohotovostní oddělení Velitelství Vojenské policie Tábor. Celkem zde nyní stále slouží asi 800 vojáků z řad Armády České republiky.

Více informací o dění na letišti Bechyně v knihách :

Ztracené modré nebe, autoři Radek Pecák a Stanislav Brašna, nakladatelství NiKo 1994
 Zrušená křídla, autoři Stanislav Rogl a Miroslav Lorenc, nakladatelství Votobia, 2000
 O létání v Bechyni, autor Jiří Havel, nakladatelství Svět křídel, 2002
 Letoun MiG-15 v čs. vojenském letectvu v letech 1951-1983, autor Miroslav Irra, nakladatelství Jakab, 2007
 Letoun MiG-21 v čs. vojenském letectvu v letech 1962-2005, autor Miroslav Irra, nakladatelství Jakab, 2007
 Ocelový hřebec MiG-19, autor Libor Režňák, nakladatelství Svět křídel, 2008
 Bez nich by nevzlétli, autor Stanislav Vystavěl, nakladatelství Svět křídel, 2008
 Stříbrný tryskáč MiG-15, autor Libor Režňák, nakladatelství Svět křídel, 2012
 Křídlo, klapky, hřeben!, autor Stanislav Rogl, nakladatelství Svět křídel, 2013
 Králové vzduchu a jejich pokračovatelé, autor Stanislav Vystavěl, nakladatelství Svět křídel, 2013
 Historie RTZ čs. letectva a letectva AČR 1945-2008, autoři ing. Jaroslav Blinky, Stanislav Vystavěl
 Letiště odkud vzlétali a kde přistávali letci čs. letectva, autor Stanislav Vystavěl, nakladatelství Svět křídel, 2015

Filmy točené na letišti v Bechyni :

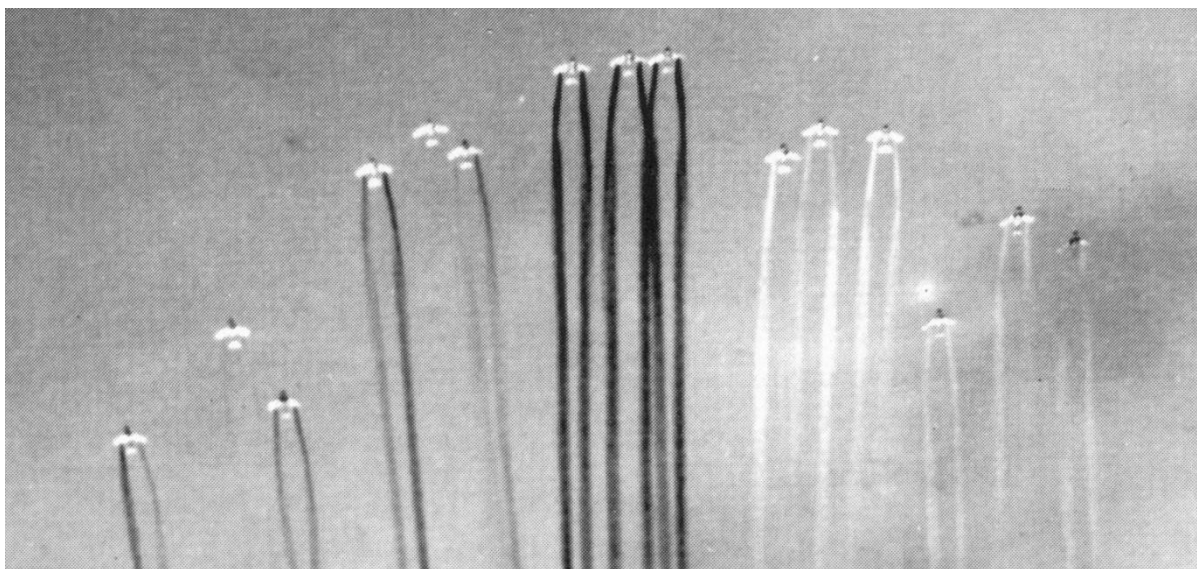
Pod nohama nebe, Filmové studio Barrandov, 1983
 Vždyť létat je tak snadné, Zpravodaj krátkého filmu, 1989
 Bechyně 1992, dokument z cyklu Osudové okamžiky, ČT, 2003

Přemet „patnáctky“ :

U 9. stíhacího leteckého pluku v Bechyni žádná akrobatická skupina na letounech MiG-15 nevznikla. Zajímavá byla určitě patnáctičlenná skupina, zformovaná na provedení průletu a vystoupení při leteckém dnu 4. září 1960. Nejstarší záměr spočíval v průletu pěti tříčlenných rojů, tvořících dohromady formaci ve tvaru široce rozevřeného „V“. Pro zvýšení efektu nesly letouny barevné dýmovnice v národních barvách, dva roje vpravo bílé, prostřední roj modré a dva roje vlevo červené, zakončeném vějířovitým rozchodem skupiny. To se zdálo členům skupiny příliš jednoduché, a tak z průletu skupina přešla do přemetu, po němž teprve následoval průlet s vějířovitým rozchodem. V tak početné skupině nebyl podobný prvek nikde na světě do té doby předveden. Nácviky začaly od 3. srpna 1960, nejprve piloti samostatně, pak po rojích, poté všech pět vedoucích rojů a pak se postupně připojovali ostatní. K usnadnění orientace ve skupině byly letouny opatřeny černými pruhy od kabiny pilota přes bok trupu na křídlo rovnoběžně s náběžnou hranou. 22. srpna 1960 skupina přelétla do Kbel, kde proběhl poslední nácvik a odkud skupina vzlétla 4. září nad Ruzyni. Průletem byl zahájen program leteckého dne.



Piloti „patnáctky“ zleva Jaroslav Musil, Josef Kaštánek, Josef Šťastný, Bohuslav Zahradil, Rudolf Wohlráb, Richard Kovář, Josef Dvořák, Jaroslav Kuťák, Stanislav Sivera, Václav Čuba, Miloslav Vítek, Arnošt Hošek, Zdeněk Hakl, Vladimír Borek a vedoucí skupiny Zdeněk Dokoupil.



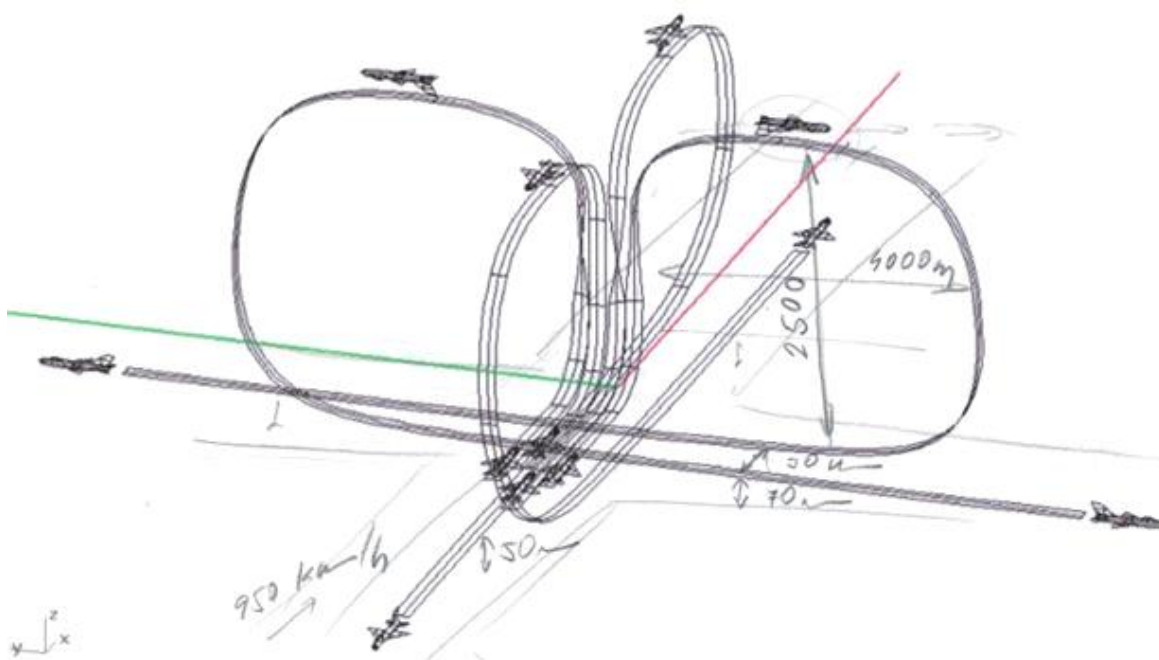
Box I „Patrikovci“ :

Velitel 1. letky major Ján Patrik, který měl zkušenosti s létáním ve trojici na MiG-19S u 4. slp. v Pardubicích, využil příležitosti blížícího se leteckého dne k 20. výročí Slovenského národního povstání ve Zvolenu a vytvořil čtyřčlennou skupinu „Box“, jejímiž členové byli major Václav Čuba (vpravo), kapitán Rudolf Wohlráb (vlevo) a kapitán Vladimír Borek (vzadu). Nácviky zahájili od poloviny května 1964. Piloti neměli žádné úlevy a dále plnili své úkoly vyplývající ze služebního zařazení. Jedinou úpravou na letounech byly prázdné nábojové schránky zbraní a na vystoupení se plnilo menší množství paliva. První veřejné vystoupení měla skupina 29. srpna 1964 na leteckém dnu ve Zvolenu. Po provedení 88 letů skupina na MiG-19S ukončila činnost 12. května 1967. Důvodem bylo přeškolení pilotů na MiG-21F-13. Již 3. září 1967 zahájila skupina, ve stejném složení, nácviky slétanosti na MiG-12F-13 a 10. dubna 1968 již na nich zalétali celou sestavu. Své snažení směřovali k oslavám 50. výročí československého letectva, které měly vyvrcholit leteckým dnem ve Kbelích 29. září 1968. Z důvodu vstupu armád Varšavské smlouvy a následném zákazu létání však byl letecký den zrušen. Skupina tak po vynucené přestávce zahájila nácviky až počátkem jara 1969. První veřejné vystoupení proběhlo 4. dubna 1969 v Českých Budějovicích pro vládní delegaci vedenou prezidentem Ludvíkem Svobodou. Jejich osmé veřejné vystoupení na letišti v Mladé (73. let v Boxu na MiG-21F-13) bylo i jejich posledním. Skupina byla v tichosti rozpuštěna a její dva členové (Ján Patrik a Vladimír Borek) byli pro „nezpůsobilost pro službu v ČLSA“ propuštěni do zálohy.





Zleva kpt. Rudolf Wohlráb, mjr. Václav Čuba, mjr. Ján Patrik, kpt. Vladimír Borek.



Závěrečný manévr, kdy se všechny čtyři letouny po rozchodu setkaly v jednom prostoru.

Box II „Vítkovci“ :

Zřejmě povědomí funkcionářů z bechyňského velitelství 1. stíhací letecké divize, že u „domácího“ 9. slp zůstali dva bývalí členové „Patrikovy“ skupiny (létal již jen major Václav Čuba, major Rudolf Wohlráb byl na neletové funkci) je ke konci roku 1978 přivedlo k úvaze obnovit činnost skupiny. Velitelem skupiny byl určen major Miloslav Vítek, dalším členem se stal zkušený člen obou bývalých skupin major Václav Čuba (vpravo), sestavu doplnili major Josef Kaštánek (vzadu) a kapitán Jozef Mociš (vlevo). Nejprve se začaly procvičovat jednotlivé akrobatické prvky ve dvojici a v tříčlenném roji. 11. června 1979 provedla skupina tři lety v celé sestavě. Skupina pak pokračovala v nácvicích do 28. srpna 1979. Byl to jejich poslední let ve stávající sestavě. Major Václav Čuba onemocněl a na jeho místo byl do skupiny zařazen kapitán Josef Kroupa. V zimním období 1979/80 skupina z důvodů nepříznivého počasí pro výcvik nového člena nelétala. Až od 19. února 1980 začal Box s nácvikem. První veřejné vystoupení měl na XI. leteckém dnu s Květy 6. září 1981 v Kunovicích. Po tomto leteckém dnu došlo ve skupině k další změně. Opustil ji major Josef Kroupa, který byl ustanoven velitelem 5. stíhacího leteckého pluku v Líních. Na jeho místo ve skupině přišel nový člen kapitán Vladimír Griga. Toho bylo třeba opět nejprve vycvičit, a tak se opět začínalo. Cvičilo se tak intenzivně, že koncem srpna se dařilo skupině zvládnout celou sestavu. Všechno úsilí bylo směřováno k vystoupení na XII. Leteckém dnu s Květy 5. září 1982 v Mladé Boleslavi. V další sezóně bylo složení skupiny opět pozměněno. Major Kaštánek odešel v polovině ledna 1984 do Libye a na jeho postu začal létat major Jindřich Hašlar. S výcvikem začali koncem měsíce dubna. Od května 1984 již opět létala celá skupina pohromadě. Počátkem června jejich výcvik vyvrcholil. Na podzim skupinu opustil další pilot. Tentokrát to byl major Vladimír Griga, který byl od listopadu 1984 ustanoven velitelem 30. bitevního leteckého pluku v Hradci Králové. Na jeho pozici začal létat kapitán František Bittner. Se společným výcvikem skupiny se v roce 1985 začalo 28. března, kdy již létala celá skupina všechny prvky své sestavy pohromadě. Nácvik slétanosti celé skupiny a procvičení všech prvků její sestavy probíhal i 1. dubna 1985. Nácvik byl proveden za normálních povětrnostních podmínek a trval přibližně 30 minut. V jeho závěru však došlo ke katastrofě letounu MiG-21F trupové číslo 0303, který pilotoval major Jindřich Hašlar. Po této katastrofě byla činnost skupiny ukončena.

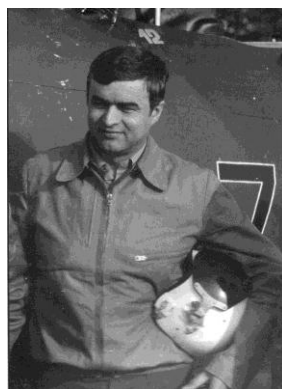




major Miloslav Vitek



major Václav Čuba



kapitán Jozef Moci



major Josef Kašánek



kapitán Josef Kroupa



kapitán Vladimír Griga



major Jindřich Hašlar



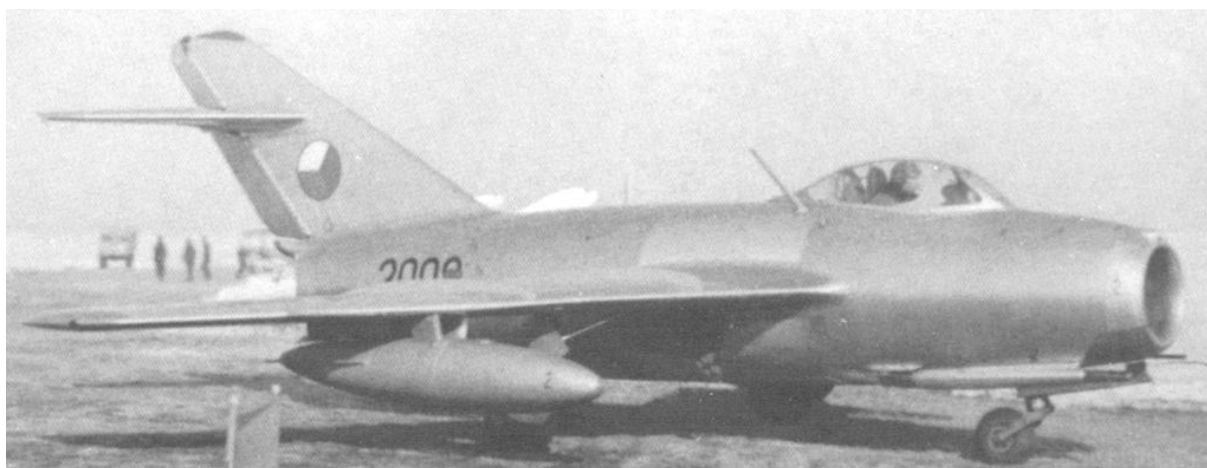
kapitán František Bittner



Společné foto pilotů a techniků na letišti v Přerově před vystoupením na XI. leteckém dnu s Květy 6. září 1981 v Kunovicích.



Stíhací letoun MiG-15 „Malý bis“ se zabudovaným systémem OSP-48 od 1. letky 9.slp Bechyně.



Stíhací letoun MiG-15bis.



Cvičný stíhací letoun MiG-15UTI.



Stíhací nadzvukový letoun MiG-19S.



Letový den se stíhacími „dvou machovými“ letouny MiG-21F-13, v pozadí řídicí věž letiště Bechyně.



Přepadový „dvou machový“ MiG-21PF.



Přepadový „dvou machový“ MiG-21PFM.



Víceúčelový „dvou machový“ MiG-21MA na východní provozní stojánce bechyňského letiště.



Cvičný stíhací letoun MiG-21US trupového čísla 0541 figuroval při natáčení filmu „Pod nohama nebe“ jako „kamerový“ letoun.



Víceúčelový „dvou machový“ MiG-21MF s ukázkou výzbroje.



Cvičný stíhací letoun MiG-21UM v péči techniků mezi jednotlivými lety na hlavní provozní stojánce v Bechyni.



Vrtulník Mil Mi-1M.



Vrtulník Mil Mi-4A trupového čísla měl salónní úpravu přepravního prostoru.



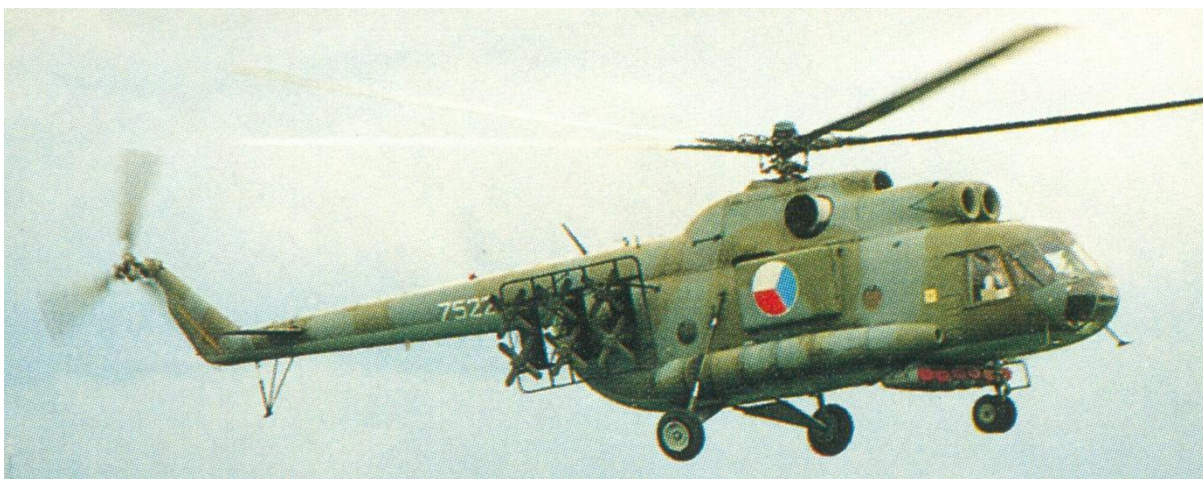
Vrtulník Mil Mi-4B mohl nést čtyři raketomety RM-130/4 se čtyřmi JRRO-130 ráže 130 mm nebo čtyři raketomety UB-16-57UMVP se 16 neřízenými raketami ráže 57 mm.



Vrtulník Mil Mi-2T.



Vrtulník Mil Mi-8T se čtyřmi raketomety UB-16-57UMVP se 16 neřízenými raketami ráže 57 mm.



Vrtulník pro radioelektronický boj Mil Mi-8PPA.



Vrtulník Mil Mi-9 Ivolga.



Dopravní letoun Avia Av-14-32 trupového čísla 1105 v salónní úpravě pokřtěný „Bába“ byl osobním letounem velitele Západního vojenského okruhu v Táboře. U 40. spojovací letky v Bechyni byl v letech 1969 až 1971.



Dopravní letoun Antonov An-24V trupového čísla 2903 působil z letiště Bechyně v období let 1986 až 1988 v rámci 31. smíšené letky velení a průzkumu.



Cvičné letouny Avia Letov C-2.



Cvičný letoun Jakovlev Jak-11 (C-11).



Cvičný letoun Zlin Z-226 Trener 2 (C-205).



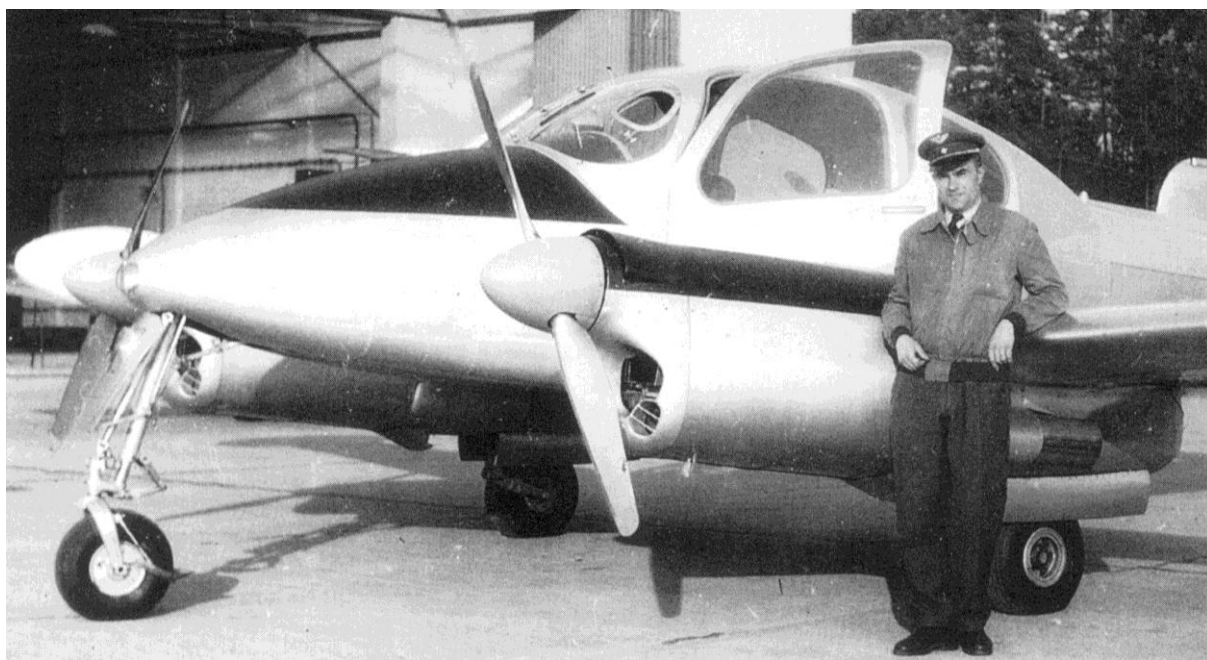
Cvičný letoun Aero L-29 Delfin.



Kurýrní K-65 Čáp.



Kurýrní Aero Ae-45 (K-75).



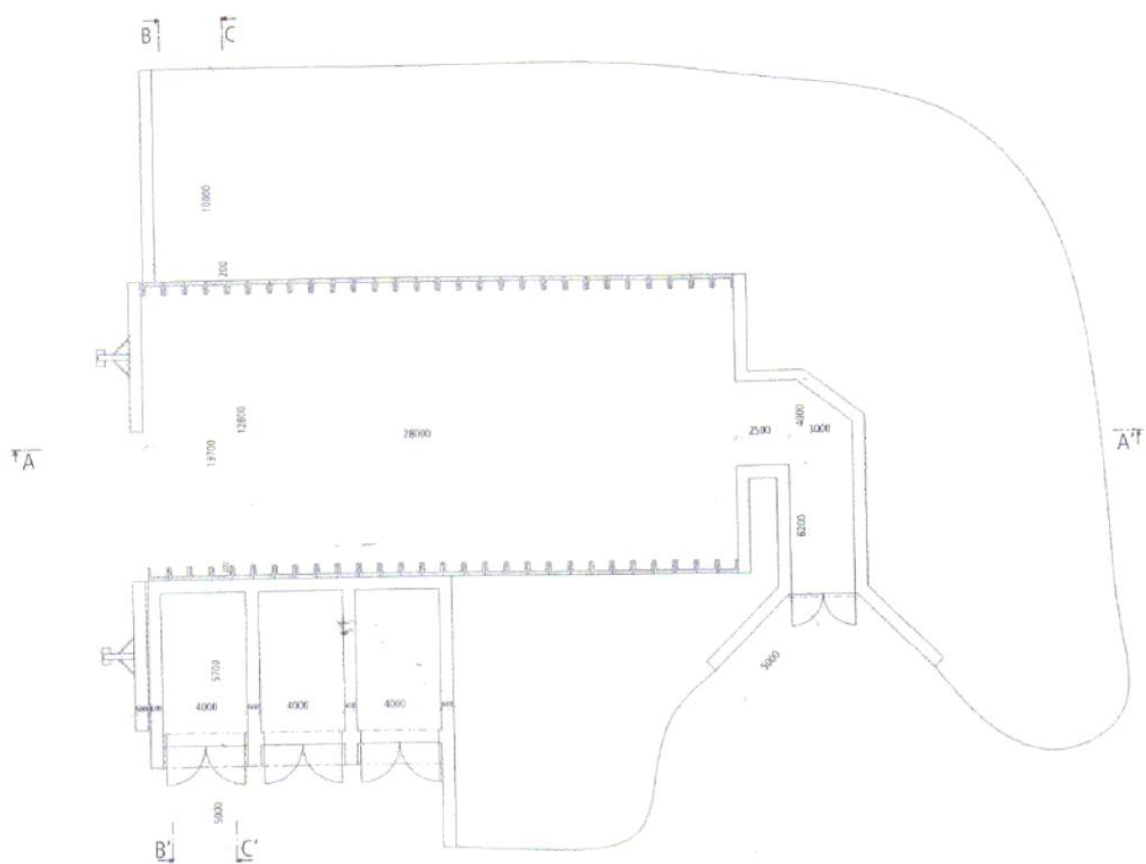
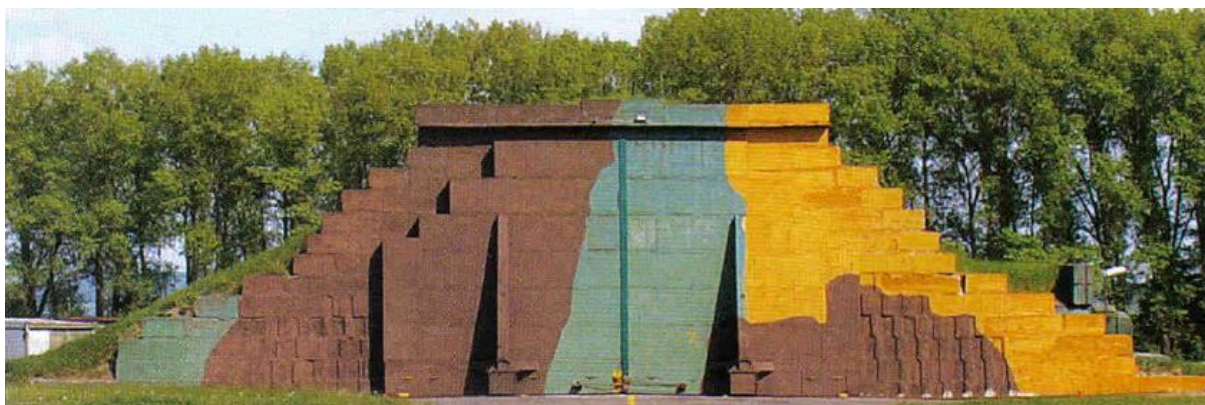
Kurýrní L-200A Morava ev. č. 0616 před tzv. divizním hangárem v Bechyni a její pilot npor. Václav Kučera.

Budování z odolných úkrytů pro letouny na vojenských letištích :

K tzv. z odolnění sestavy letectva a vojsk PVOS bylo přikročeno na základě doporučení náčelníka generálního štábu ozbrojených sil SSSR po vyhodnocení zkušeností z arabsko - izraelské války z roku 1967. Z odolňována byla jak letiště frontového letectva, tak stíhacího letectva PVOS. Koncepce z odolnění letištní sítě se ve velení československé armády začala projednávat již od jara 1968. Vzhledem k možnému stupni ohrožení nepřátelským letectvem byla pro úpravu vybrána nejprve stálá letiště, na nichž se nacházely stíhací či stíhací - bombardovací letecké pluky. Po nezbytných konzultacích v SSSR, zahrnujících i prohlídku vybraných letišť a získání typových projektů, byly stavební práce zahájeny v dubnu 1970. Výstavbu prováděly, jako součást výcviku, letecké stavební prapory 10. letecké armády (2. lstpr a 3. lstpr) a 7. armády PVOS (1. lstpr) v rámci akce „DOSTAVBA“. Zmíněné útvary byly z tohoto důvodu personálně posíleny na troj až čtyřnásobek dřívějších počtů. Pouze technologicky náročné práce, reprezentující asi 10 % vynaložených finančních prostředků, dodavatelsky zajišťovaly n. p. Vojenské stavby a n. p. Prefa. Stavebním podnikům, vyrábějícím potřebný stavební materiál, byla dále poskytována pracovní výpomoc v rozsahu asi 500 vojáků ročně.

V 1. pořadí bylo v letech 1970 až 1975 z odolňováno sedm letišť : Žatec (11. slp), Bechyně (9. slp), Čáslav (28. sbolp), České Budějovice (1. slp), Líně (5. slp), Náměšť nad Oslavou (20. sbolp) a Hradec Králové (30. sbolp). Na každém z nich vznikly z odolněné rozptylové prostory pro tři letky po 12. úlech, úkryty pro pilotní i technicky personál, ochranné okopy pro zabezpečovací techniku a z odolněné sklady LPH. Standardní úkryt letecké techniky měl rozměry 12,8 x 28 m a umožňoval ukrytí jednoho letounu. Na každé letišti, z odolňované v této etapě, se muselo dopravit okolo 370 000 tun stavebního materiálu. Pro manipulaci s mohutnými prefabrikáty byly mimo jiné z NDR dovezeny těžké vysokozdvizné kolové jeřáby MDK-63/1. Jeden z rozptylových prostor letek měl vzniknout odloučeně od zbývajících dvou, aby nedošlo k jeho ohrožení při vzdušném jaderném výbuchu nad vzletovou dráhou. U letišť Žatec, Líně, Bechyně a Hradec Králové kromě toho u odloučeného rozptylového prostoru vznikla zkrácená startovací dráha. Na letištích se dále počítalo s vybudováním podzemních velitelských stanovišť pluku i jednotlivých letek, přičemž jako první vznikaly plukovní VS u frontového letectva. Ve 2. etapě mělo v letech 1976 až 1980 dojít ke z odolnění letišť Pardubice (4. slp), Mošnov (8. slp) a Přerov (6. sbolp). Dále se předpokládalo, že na záložních letištích se zpevněným povrchem vzniknou ochranné zemní valy pro letouny dvou letek, úkryty pro piloty i pozemní personál (ILS, letištní a RTZ), pozemní techniku a pohotovostní sklady LPH. Pro uvedené úpravy bylo nejprve vybráno osm letišť, což se později zredukovalo na letiště Dlouhá Lhota, Všechnov, Blatná a Panenský Týnec. Na záložních letištích s travnatým povrchem nebylo z odolnění z důvodu utajení předpokládáno, i když se z počátku zvažovala možnost upravit čtyři z nich obdobným způsobem jako letiště se zpevněným povrchem. Ve 3. etapě se na 1. polovinu 80. let předpokládala výstavba příslušných objektů taktéž na letištích Kbely, Malacky a Zvolen, což mimo jiné bylo spojeno s předpokládaným přemístěním jednoho ze stíhacích leteckých pluků k zabezpečení obrany Bratislavy před vzdušným napadením. Z odolnění uvedených stálých letišť, stejně tak jako i letišť záložních, se nakonec neuskutečnilo.

V roce 1970 byly zahájeny práce na letištích v Žatci, Bechyni a Čáslavi. Do konce uvedeného roku se podařilo proinvestovat 1/3 uvolněných finančních prostředků a na konci roku 1971 dosáhl objem prací již 2/3 předpokládaných nákladů. V roce 1971 započaly práce v Českých Budějovicích, Náměšti nad Oslavou a Líních. Výstavba z odolněných rozptylových prostorů pro letouny byla jako první dokončena v roce 1972 na letišti Žatec a o rok později následovaly Bechyně a Čáslav. V roce 1974 byly ukončeny práce na letištích České Budějovice, Náměšť nad Oslavou a Líně. V Hradci Králové se stavělo v letech 1973 až 1975 a v Pardubicích v letech 1974 až 1976. V Pardubicích vzniklo v této době pouze 22 standardních úkrytů. V letech 1976 až 1978 došlo k z odolnění letiště Přerov, kde se postavilo 16 úkrytů. Na obou letištích s nižším počtem z odolněných úkrytů pro letouny vznikly v 80. letech další s odlišnými rozměry. V Pardubicích se jednalo o 12 úkrytů s prodlouženou délkou 36 m a 6 úkrytů o šířce 16,5 m, zatímco v Přerově bylo postaveno 6 delších a 10 širších úkrytů. V obou případech umožňovaly umístění dvou letounů, díky čemuž bylo zajištěno ukrytí letecké techniky i 47. pzlp (respektive od roku 1985 přemístěného 30. bilp) a 1. lšp. Od stavebních úprav na letišti v Mošnově se pro jeho velkou vzdálenost od státní hranice nakonec ustoupilo. Po redislokaci 8. slp na letiště v Brno - Tuřany došlo ve 2. polovině 80. let k výstavbě 12 širších úlů umožňujících ukrytí 24 letounů. Na 1. polovinu 90. let byla plánována výstavba dalších 6 úkrytů pro poslední stínací letku. Náklady na z odolnění jednoho letiště dosahovaly během 70. let 20. století průměrně 100 až 110 miliónů Kčs, přičemž skutečná hodnota prací byla, vzhledem k jejich provádění vojenskými útvary, asi o 70 mil Kčs vyšší. Výstavba jednoho standardního úkrytu v této době přišla na 1,5 miliónů Kčs. Pokud na sklonku roku 1971 bylo vybudováno 114 úlů pro stejný počet letounů, tak koncem 80. let jejich počet vzrostl na 332, umožňujících ukrytí 396 strojů.



Úly - neboli z odolnějších úkryty letadel byly standardně určeny pro jedno letadlo typu MiG-21, ale při mírovém provozu bylo možné do úkrytu umístit dva letouny. Výstavba jednoho úkrytu stála 1,5 mil Kčs. Bechyňské letiště bylo vybaveno 36 Úly.



Záchytné zařízení TFF-82 Rool-Stop (na snímku zdvojené) pro zachycení letounů se závadou na brzdovém systému, nahoře v klidové a dole v pohotovostní poloze. Doba vztýčení byla do 1 s. Do činnosti se uvádělo ručně nebo pracovalo v automatickém režimu.



Speciální vyprošťovací automobil Tatra T-815 AV-15.



Hasičí cisternový automobil Tatra T-148 CAS 32 se zásobou 6 000 l vody a 400 l pěnidla.



Letištní tahač Tatra T-148 TTN pro tahání letounů po letišti.



Automobilová cisterna Tatra T-148 CAPL 15 (objem 15 m³) s cisternovým přívěsem (objem 10 m³) na přepravu pohonných hmot. Automobil byl vybaven hadicemi s plnicími koncovkami pro gravitační plnění letounů.



Automobilová cisterna Tatra T-815 CAPL 18 (objem 18 m³) s možností tlakového i gravitačního plnění letounů.



Mobilní přepravník stlačeného vzduchu Praga V3S VPS s 30 kusy tlakových lahví s provozním tlakem 15 MPa.



Mobilní přepravník lékařského kyslíku ZIL-131 AKZS-75MP s 21 kusem tlakových lahví s max. tlakem 15 MPa.



Mobilní hydraulický zdroj Praga V3S UPG-250 GM s max. pracovním tlakem 25 MPa a průtokem 43 l/min.



Mobilní energetický zdroj Praga V3S SUEZ M s centrálou o výkonu 60 kW a měniči. Mohl dodávat stejnosměrné napětí 24/28 V s proudem 1 500 až 2 000 A, střídavé napětí 115 V, 3 x 36 V a 3 x 208 V.



Mobilní zateplovací prostředek Praga V3S TO5. Horký vzduch měl teplotu max. 150 °C.



Prostředek MADRO na úklid letištní plochy pomocí rotujících kartáčů a ofoukávání vzduchem.



Mobilní zametač na traktoru.

Pluh na úklid sněhu na automobilu Tatra T-148.



Mobilní odmrazovací zařízení na vozidle Praga V3S OZ-88 tvořil proudový motor M701, nádrž byla na 2 000 l paliva, což vystačilo na tři hodiny provozu. Celá nástavba byla otočná.



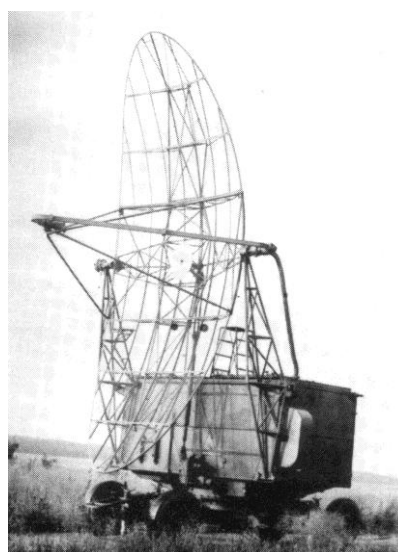
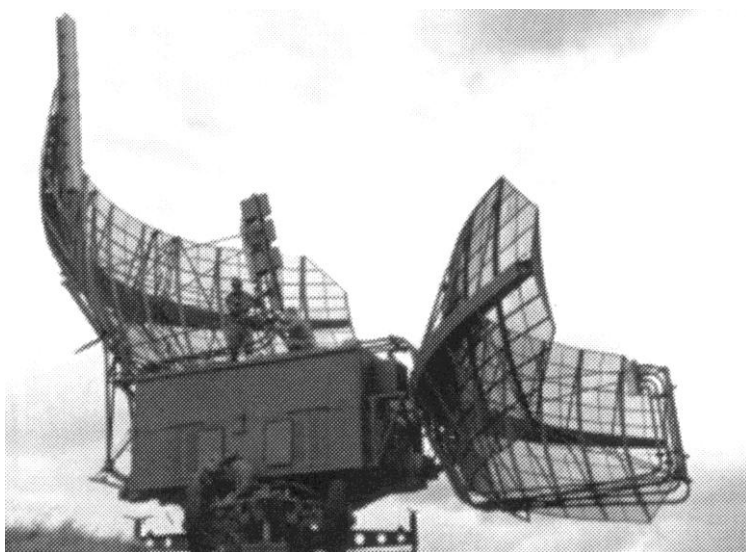
Sněhová fréza D-470 na podvozku automobilu ZIL-157 měla šířku záběru 2,52 m a výkon 625 t sněhu za hodinu.



Mobilní světlo ZIL-130 APM-90M měl průměr 0,9 m mohl na svícení použít žárovku 110V a 90 A nebo obloukovou lampu 80 V a 150 A.



Radiolokátory přistávacího systému RPL-5A, vpředu anténní jednotka přesného přistávacího radiolokátoru PR-5A, vzadu anténní jednotka přehledového letištního radiolokátoru RL-5A s anténou sekundárního radiolokátoru.



Anténní jednotka navigačního radiolokátoru P-35, vpravo anténní jednotka radiokačního výškoměru PRV-11.

Radionavigační základna (VÚ 5644) Hvožd'any

Radionavigační základna (VÚ 5644) byla zřízena k 1. září 1961 a podléhala velitelství 7. armády PVOS. Proces vzniku základny započal již 1. července 1961, kdy byl vydán její první denní rozkaz. V době vytvoření útvaru byly jeho plánované počty stanoveny na 14 důstojníků, 26 praporčíků, 46 poddůstojníků a 40 příslušníků mužstva (celkem 126 osob), kteří měli disponovat 18 speciálními automobily, doplněnými o jeden nákladní Praga V3S a osobní vůz Gaz-69A. Důstojníci a praporčíci přicházeli k útvaru postupně, vojáci základní služby k 1. červenci (příslušníci 1. ročníku od útvaru 7. A PVOS) a 1. srpna 1961 (noví povolanci). K 1. srpnu 1961 byl útvar vybaven základní tabulkovou technikou, což mimo jiné představovalo po jedné soupravě radio-
stanic RAS VKV, R-301 a R-118. Protokolárně nově zřízený útvar kasárenský areál ve Hvožd'anech (tři obytné budovy, kuchyň, strážnice, smetník, WC, sklady paliva, munice a PHM) převzal od 53. radiotechnického praporu (VÚ 1738 České Budějovice) až 13. září 1961. U kolem Radionavigační základny bylo připravit výcvikový, personální a materiální základ, pro budování radionavigačního systému na území Československa, řídit jeho postupné vybudování a zabezpečit provoz tohoto systému.

V roce 1961 se ve své činnosti měla zaměřit na :

- organizování a provádění výcviku odborností podle tabulek mírových počtů,
- připravit podklady a zabezpečovat podmínky pro řízení výstavby objektů pro svoji vlastní činnost,
- připravit zřízení prozatímních radionavigačních center s KV a VKV zaměřovači v prostoru Žatec, Děvín, Zvolen, Bechyně a Přerov pro zabezpečení letů v prostorech letišť a na letových cestách a poskytování potřebných informací oblastem letecké dispečerské služby.

Příjem a základní výcvik povolanců měla provádět společně s 10. letištním praporem, stejně tak jako odborný výcvik se spojovací a PZN specializací. Výcvik gonistů měl probíhat u radionavigační základny. Do doby, než se vytvořila její vlastní materiálně - výcviková základna měla využívat materiálně - výcvikové základny 10. praporu PZN, případně 1. letecké spojovací roty a 10. letištního praporu,

Velitelem útvaru po celou dobu jeho existence byl kpt. Bohuslav Tomek. Zástupcem velitele pro věci politické se stal mjr. Miroslav Tykvart a zástupcem pro týl kpt. Jaroslav Boháč, který později přešel na neobsazenou funkci zástupce velitele pro technické věci (uvedení funkcionářů převzali své funkce oficiálně dnem 1. září 1961). S tejně tak nebyla obsazena funkce náčelníka štábu a jejím výkonem byl pověřen npor. Miroslav Škvor, dosavadní pomocník náčelníka štábu. Uvedená funkce byla řádně obsazena až 1. dubna 1963 mjr. Václavem Mervartem. Do organizační struktury útvaru náležely velitelství a štáb (kromě výše uvedených funkcionářů do jeho složení patřil i pomocník velitele pro opravy a zásobování, náčelník zásobování technickým materiálem a dělostřeleckou výzbrojí, finanční náčelník a tajná spisovna), radionavigační stanice RNZ, systém RSBN, provozní skupina ČVO 46a, družstvo technického zabezpečení, dva rádiové zaměřovače VKV, jeden rádiový zaměřovač KV, dílna ČVO 134, automobilní dílna a sklad ČVO 187. Svým charakterem měl útvar rozsah roty, což se mimo jiné projevovalo tím, že měl staršinu (t.j. výkonného praporčíka) a místo dozorčího útvaru stavěl pouze dozorčího roty. Řada funkcí důstojníků či praporčíků nebyla obsazena a zastávali je vojáci základní služby. Svoji činnost základna ukončila 1. května 1963, přičemž bojová a mobilizační pohotovost byla zrušena 15. dubna 1963. Objekty útvaru byly dnem 17. května 1963 předány velitelství 3. sboru PVOS (VÚ 4453 Žatec).

Ženíjním útvarům je věnovaná publikace vydaná Ministerstvem obrany České republiky.

Letecká záchranná služba :

Od 1. ledna 2017 do 31. prosince 2020 zabezpečovala AČR záchranou službu „Kryštof 13“ z letiště Bechyně. K přistávání vrtulníků byl vybudován heliport na spojnici od bývalé ostré hotovosti na VPD, personál využíval bývalou budovu ostré hotovosti, která 15. ženijnímu pluku sloužila jako základna pyrotechnické služby. Úly se naopak využít nedaly a tak byl na ploše před nimi zbudován mobilní hangár, který již předtím sloužil pro potřeby vrtulníků Mi-171 v Afghánistánu. Proto na něm byl nápis „Home of Flying Hippos“. V prostoru byla i mobilní meteorologická stanice. Na stanici byl vždy jen jeden vrtulník, záložní byl na letišti v Líních. Za dobu působení v Bechyni provedli posádky 2 128 zásahů s náletem 1 897,5 hodiny.



Velitelé leteckých útvarů : (bez hodností a titulů)

1. stíhací letecká divize (VÚ 3268) :

16. 08. 1952	01. 10. 1956	Kúkel Jozef
01. 12. 1956	31. 08. 1957	Homola Stanislav
16. 09. 1957	28. 09. 1962	Ondrášek Michal
29. 09. 1962	31. 08. 1968	Neuberg Miloslav
07. 10. 1968	11. 10. 1969	Kopřiva Jindřich
12. 10. 1969	02. 02. 1972	Kastl Jozef
03. 02. 1972	18. 12. 1975	Kubů Jiří
19. 12. 1975	20. 12. 1976	Matyáš Jaroslav
21. 12. 1976	19. 11. 1979	Štorek Zdeněk
20. 11. 1979	16. 10. 1984	Diblík Josef
17. 10. 1984	24. 04. 1990	Hrubý Karel
25. 04. 1990	30. 06. 1990	Brenkus Josef (pověřen)

9. stíhací letecký pluk (VÚ 9125) :

03. 05. 1952	10. 08. 1952	Fros Vladimír
11. 08. 1952	27. 11. 1955	Hradecký Miloš
28. 11. 1955	14. 08. 1958	Pazdera Otakar
15. 08. 1958	20. 07. 1964	Vtelenský Jiří
21. 07. 1964	xx. xx. 1970	Knaus Ladislav
xx. xx. 1970	22. 11. 1972	Dokoupil Zdeněk
23. 11. 1972	xx. xx. 1974	Štorek Zdeněk
xx. xx. 1974	xx. xx. 1975	Musil Jaroslav (pověřen)
xx. xx. 1975	03. 11. 1977	Kubizniak Ondrej
04. 11. 1977	31. 10. 1983	Škvarka Michal
01. 11. 1983	06. 10. 1987	Padělek František
07. 10. 1987	xx. 10. 1991	Švantner Dušan
xx. 11. 1991	30. 11. 1991	Šamaj Michal

9. stíhací bombardovací letecký pluk (VÚ 9125) :

01. 12. 1991	30. 09. 1992	Šamaj Michal
01. 10. 1992	31. 05. 1993	Rada Josef (pověřen)

19. stíhací letecký pluk (VÚ 3850) :

01. 10. 1952	31. 10. 1954	Válek Bořivoj
01. 11. 1954	xx. xx. 1957	Bolcha Štefan
xx. xx. 1957	15. 08. 1958	Vtelenský Jiří

Velitelský roj 1. stíhací letecké divize (VÚ 3268) :

xx. xx. 1952	23. 09. 1969	
01. 09. 1974	xx. xx. 1984	Slípka František

1. velitelská letka (VÚ 5824) :

23. 09. 1969	06. 09. 1970	Novák Milouš
07. 09. 1970	31. 08. 1974	Vintr František

4. vrtulníková letka 9. stíhacího leteckého pluku (VÚ 9125) :

01. 08. 1960	31. 08. 1962	Šťourač František
01. 09. 1962	31. 08. 1963	Borč Josef

4. spojovací letka (VÚ 7485) :

01. 09. 1963	xx. xx. 1965	Borč Josef
xx. xx. 1965	31. 08. 1969	Chramosta Lubomír

40. spojovací letka (VÚ 3980) :

01. 09. 1969	31. 08. 1974	Doležal Miroslav
--------------	--------------	------------------

9. vrtulníková letka (VÚ 8864) :

01. 09. 1969		Vondráček Josef
	31. 08. 1974	Klapal Rudolf

4. spojovací letka (VÚ 6142) :

01. 09. 1974	xx. 06. 1976	Skala Miloslav
xx. 06. 1976	xx. xx. 1978	Kožíšek Karel
xx. xx. 1978	31. 10. 1985	Šebánek Stanislav

14. vrtulníková letka (VÚ 5579) :

01. 09. 1974	xx. 06. 1978	Doležal Miroslav
xx. 06. 1978	31. 10. 1985	Skala Miloslav

31. smíšená letka velení a průzkumu (VÚ 6810) :

31. 10. 1985		Dolejší Prokop
	31. 08. 1991	Hornák Ján
01. 09. 1991	31. 10. 1992	Jančík Karel

9. vrtulníkový odřad (VÚ 6942) :

31. 10. 1985	26. 02. 1986	Vokáč Václav
27. 02. 1986	05. 09. 1991	Jančík Karel
06. 09. 1991	31. 12. 1992	Galčík Josef

15. vrtulníkový odřad (VÚ 7737) :

31. 10. 1985	31. 12. 1992	Pejs Ladislav
--------------	--------------	---------------

31. letka velení a průzkumu (VÚ 6810) :

01. 11. 1992	31. 05. 1993	Jančík Karel
--------------	--------------	--------------

Velitelé útvarů letištního a týlového zabezpečení : (bez hodností a titulů)

12. letištní prapor (VÚ 3834) :

xx. xx. 1952	Pajas Miroslav
	Vohánka Karel
30. 09. 1958	Šinár

10. letištní prapor (VÚ 9107) :

23. 04. 1952	xx. xx. 1953	Kremítovský Jan
xx. xx. 1953	xx. xx. 1957	Vojtíšek
15. 09. 1957	xx. xx. 1960	Bíček Václav
xx. xx. 1960	xx. xx. 1962	Ehremberger Jaroslav
xx. xx. 1962	xx. xx. 1965	Macháček Jaroslav
xx. xx. 1965	xx. xx. 1969	Švaňhal Zdeněk
xx. xx. 1969	xx. xx. 1971	Matějka Oldřich
xx. xx. 1971	xx. xx. 1972	Hrubec František
xx. xx. 1972	xx. xx. 1974	Telecký Oldřich
xx. xx. 1974	xx. xx. 1977	Holub Jaroslav
xx. xx. 1977	xx. xx. 1977	Jelínek Karel
xx. xx. 1977	xx. xx. 1979	Pilař František
xx. xx. 1979	31. 10. 1984	Valenta František
01. 11. 1984	29. 08. 1986	Dolanský Václav
30. 08. 1986	31. 07. 1989	Menša Jiří
01. 08. 1989	02. 02. 1991	Johanovský Zdeněk
	31. 05. 1992	Říha Josef

9. letecká základna (VÚ 6365) :

01. 06. 1992	31. 05. 1993	Říha Josef
--------------	--------------	------------

Letištní správa (VÚ 6369) :

01. 09. 1969		
xx. 03. 1990	31. 08. 1993	Kotalík Jiří
01. 09. 1993	25. 09. 1997	Founě Václav

2. letecký stavební prapor (VÚ 7499) :

01. 09. 1961	xx. xx. 1969	Písařík Václav
xx. xx. 1969	xx. xx. 1970	Procházka Josef
xx. xx. 1970	xx. xx. 1975	Gálík František
xx. xx. 1975	xx. xx. 1981	Mimochodek Jan
xx. xx. 1981	xx. xx. 1987	Pazourek Vlastimil
xx. xx. 1987	31. 05. 1992	Lužný Jaroslav

Vojenská správa budov 0226 (VÚ 4975) :

xx. xx. 1969	Máchal
	Bačavčík
	Kučák Jaroslav
	Kment Ladislav
	Červenka Ladislav
	Šálek Rudolf
xx. xx. 1997	Chaluš Karel

Provozní středisko 0226 :

xx. xx. 1997	dosud	Kováčová
--------------	-------	----------

Velitelé útvarů radiotechnického zabezpečení : (bez hodností a titulů)

10. rota leteckých zabezpečení prostředků (VÚ 9445) :

01. 11. 1955 30. 09. 1957

10. rota pozemního zabezpečení navigace (VÚ 9445) :

01. 10. 1957 30. 09. 1958

10. prapor pozemního zabezpečení navigace (VÚ 9445) :

01. 10. 1958 01. 09. 1963

10. prapor radiotechnického zabezpečení (VÚ 9445) :

01. 09. 1963		Štěrbá
		Kurc Zdeněk
		Maleček Bohumil
		Pazderník Stanislav
		Pulkrábek Jaroslav
	xx. xx. 1978	Klišťinec Ladislav
xx. xx. 1978		Jaroň Vilém
		Nagy Izidor
xx. xx. 1985	31. 05. 1992	Kramer Ladislav

1. letecká spojovací rota (VÚ 4938) :

01. 10. 1958 30. 09. 1960 Škabroud Jaroslav

11. radiotechnická rota (VÚ 1912) :

01. 09. 1961 31. 08. 1963

31. spojovací rota (VÚ 4938) :

01. 09. 1961 31. 08. 1963

31. prapor spojení a radiotechnického zabezpečení (VÚ 4938) :

01. 09. 1963		Synek
		Mervart Václav
		Bernášek Josef
		Benák Milan
		Ptáček Ladislav
		Dolenek Petr
	30. 09. 1990	Kletečka Bohumil

14. rota letištního a radiotechnického zabezpečení (VÚ 6324) :

01. 09. 1974	31. 10. 1985	Nadrchal Karel
		Hrstka
	xx. xx. 1978	Krajcar Oto
		Papaj
		Mikuláček Josef
		Velička Karel

31. rota letištního a radiotechnického zabezpečení (VÚ 6613) :

01. 11. 1985	31. 05. 1993	Mikuláček Josef
		Petráň Ladislav
		Doležal Miroslav
		Zat'ko Vladimír
		Vykoukal Jaromír

Velitelé „S“ rot : (bez hodností a titulů)**10. rota leteckého a pozemního zabezpečení navigace (VÚ 6007) :**

01. 09. 1962	31. 08. 1963	Gazda Emil
--------------	--------------	------------

10. rota leteckého a radiotechnického zabezpečení (VÚ 6007) :

01. 09. 1963	31. 08. 1965	Hejný
--------------	--------------	-------

10. letištní rota (VÚ 6007) :

01. 09. 1965	31. 08. 1969	Krajcar
--------------	--------------	---------

10. rota radiotechnického zabezpečení (VÚ 3050) :

01. 09. 1965	31. 08. 1969	
--------------	--------------	--

131. spojovací rota (VÚ xxxx)

xx. xx. 1962	xx. xx. 1968	
--------------	--------------	--

101. spojovací rota (VÚ 5488) :

xx. xx. 1977		Drexler Břetislav
		Černý
		Trusík František
31. 10. 1991		Kniezek Václav

Velitelé opraven spojovací techniky : (bez hodností a titulů)**31. letecké vojenské opravny (VÚ 2475) :**

xx. xx. 1960	xx. xx. 1962	Bartoň
xx. xx. 1962	xx. xx. 1977	Janovský Josef
xx. xx. 1977	xx. xx. 1980	Pospíšil Jaromír
xx. xx. 1980	xx. xx. 1987	Kotoun Václav
xx. xx. 1987	xx. xx. 1990	Bahula Stanislav

3. vojskové opravny (VÚ 6254) :

xx. xx. 1990	xx. xx. 1993	Bahula Stanislav
--------------	--------------	------------------

51. letecká opravárenská základna (VÚ 6254) :

xx. xx. 1994	xx. xx. 2000	Bahula Stanislav
xx. xx. 2000	xx. xx. 2008	Wija Radek

Opravárenská základna letectva :

xx. xx. 2008	xx. xx. 2010	Fiala Alexander
--------------	--------------	-----------------



Letoun UMF-13 Lambada.



Olšanský Straton D-8 Moby Dick



UL replika letounu Bü-131 Jungmann.

Pokud máte doplňující informace obraťte na nás, rádi Vaše připomínky přijmeme, případně zodpovíme dotazy. Najdete nás, podle přiložené mapky, na klubovně spolku Letci Bechyně z. s., Školní ulice 1009, zvonek „Letci“ každý den **kromě soboty a neděle** od 09:00 do 10:00 hodin.

