



BLAHOŽELÁME:

Gaľa Jozef 30.8. 70 rokov

NARODENINY OSLÁVIA:

Ing. Dvořák Vladimír	8.7.
Ing. Marek Šmehyl	9.7.
Ing. Gejza Markovič	20.7.
Dpt. Malinovský Alexander st.	24.7.
Milan Minárik	6.8.
František Onofrej	12.8.
Košik Peter	15.8.
Ing. Konečný Jozef	4.9.
Ing. Ondrej styk	9.9.
Klára Johanová	23.9.

Oslávencom prajeme veľa životného elánu, dobré zdravie a tešíme sa na stretnutia pri našich podujatiach.
Členovia SLZ

ČLENOVIA POZOR!

Pri návšteve letiska v Prešove ste povinní mať pri sebe preukaz SLZ. Je to nariadenie LETECKÉHO ÚRADU. V prípade kontroly môžete mať problémy.
výbor SLZ

Príďte MEDZI NÁS
každý piatok o piatej (17.00 hod.)

DO BARU U PILOTA
NA MASARYKOVU 19
V PREŠOVE



S vďakou by sme prijali Vaše spomienky a dobové fotografie na využitie v našom bulletine (fotografie nepoškodené vrátime).



Vydáva: Slovenský letecký zväz, pobočka Prešov pre vlastnú potrebu. Nepredajné.
Kontaktná adresa: SLZ, pobočka Prešov, Mukačevská 22, 080 01 Prešov
Sadzba a design: Oskar Unger, Prešov



LETU ZDAR!

SPRAVODAJ SLOVENSKÉHO LETECKÉHO ZVÄZU, pobočka PREŠOV

Číslo 3

Ročník XVII

júl 2017



LETECKÉ MÚZEUM



Vlado **Kopčák**





Leteckú anabázu Vlada Kopčáka pozná v Prešove len veľmi málo ľudí. Ja som mal to šťastie, že pri našich častých stretnutiach sme vždy naše rozhovory končili pri lietaní. Vlada Kopčáka som spoznal až v roku 2000, kedy na prešovskej leteckej základni vznikla naša pobočka (dnes klub) SLZ a Vlado bol jej zakladajúcim členom.

Vlado **Kopčák**

TÚŽBA LIETAŤ

Vlado Kopčák už ako 12-ročný chlapec začal stavať modely lietadiel. To podnietilo jeho túžbu lietať. Ako 15-ročný sa prihlásil do aeroklubu v Prešove. Prihláška mala byť podpísaná oboma rodičmi no tí mu to neschválili. Keďže túžba lietať bola väčšia, podpisy sa vyrobili a rodičia dva roky nevedeli, že ich syn chodí na letisko.

Teoretickú prípravu absolvoval v r. 1947 pod vedením inštruktorov p. Krenického a p. Brodu. V r.1948 začal praktický výcvik na svahovom

letisku Lysá Stráž. Jeho prvý klzák bol Zlín -V Honza pod vedením inštruktorov p. Maceja a p. Mičutu. Neskôr lietal aj na klzákoch SG-38 Gleiter a Wrona-Bis. Na Lysej Stráži splnil podmienky na udelenie odznaku „C“. Stal sa pilotom.

Preškolil sa na vetrone a spolu s p. Majorošom lietal dvojmiestny Kranich, neskôr aj sólovú Bejbinu. Absolvoval aj dvojtýždňový plachtársky kurz na druhom svahovom letisku na Slovensku - na Straníku pri Žiline, kde bol jeho inštruktorom p. Mičica.

Na prešovskú vrtuľníkovú základňu bolo potom prelietnutých v dvoch vlnách celkom 47 vrtuľníkov, a to 2 letky Mi-24, jedna letka Mi-17 a jedna letka Mi-2. P. Antoš spomenul aj určité problémy pri prelete, a to pristátie jednej Mi-24 kvôli signalizácii poruchy jedného motora do rozmoknutej ornice pri Moldave nad Bodvou, kedy sa vrtuľník do tejto pôdy zaboril. Vtedy sa rozhodol, že sa pokúsi vrtuľník odtiaľ dostať na pevnú plochu s jedným motorom. Do stroja išiel len sám a naplnené bolo minimum paliva, kvôli hmotnosti a len na tento úkon. To sa aj podarilo. Spomenul tiež nepriaznivé meteorologické podmienky, keď základňa oblačnosti bola vo výške 200 metrov a bolo potrebné prekonať pohorie Branisko, takže skupina musela ísť nad oblačnosť (cca 1.600 m) a potom sklesávať cez mraky. Tiež to dopadlo dobre, hoci jeden stroj pristál s polhodinovým oneskorením, lebo kdesi „zakufroval“. Spomenul tiež, že ako jediný mal atest na riadenie celého pluku a za jeho činnosti sa stalo aj to, že mali vo vzduchu aj 34 vrtuľníkov ponad celý Východoslovenský kraj.

P. Antoš dal potom priestor na otázky prítomných a svoj výklad doplnil aj videovými letovými zábermi vrtuľníkov a tiež nechal kolovať literatúru, týkajúcu sa vrtuľníkového letectva.

Vynikajúci plachtár a člen Aeroklubu Prešov **František Sobek** hovoril prítomným najmä o svojej ceste a o lietaní v Juhoafrickej republike, kde bol aj so svojim synom Jozefom, plachtárom a reprezentantom SR v tomto športe. Na zapožičanom vetrone Duo Discus tam urobili viacero preletov na pozoruhodné vzdialenosti (najdlhší 935 km) a vo výbornom čase. Svoj výklad doplnil letovými videoukážkami, mapou a odpoveďami na rôzne otázky poslucháčov. Podrobne o tejto ceste a úspechoch písal predseda nášho klubu SLZ p. Viliam Zbiňovský v našom spravodaji LETU ZDAR, číslo 2, z apríla 2017 v článku: Prešovskí plachtári pod „Juhoafrickými cumulami“. P. Sobeka vhodne doplnil aj ďalší člen AK Prešov a SLZ (najstarší lietajúci) p. Ing Gejza Markovič, ktorý za Sobekovcami pricestoval do JAR síce neskôr, ale tiež si tam s nimi zalietal.

Môj dojem je taký, že všetci prítomní odchádzali z tejto besedy spokojní a bohatší o ďalšie poznatky, ktoré nám besedujúci odovzdali. Ďakujeme a prajeme im veľa úspechov v ich ďalšej činnosti.

Z podkladov od p. V. Zbiňovského spracoval František Jusko





BESEDA S VRTUĽNÍKÁROM A PLACHTÁROM V AK PREŠOV

Dňa 27.5.2017 v priestoroch Aeroklubu Prešov prebehla zaujímavá udalosť, a to beseda s pplk. v.v. Ing. Gabrielom Antošom a členom AK Prešov p. Františkom Sobekom.

Beseda prebehla v družnej a príjemnej atmosfére a obaja hlavní hostia si pospomínali na svoje dávnejšie i nedávne letecké zážitky, a zaujali prítomných poslucháčov jednak spôsobom podania, vizuálnymi ukážkami, ako aj opisom zaujímavých momentov, ktoré sa počas leteckej činnosti stávajú.



Gabriel Antoš sa lietaniam začal venovať v roku 1977 ako 18-ročný na zväzarmovskom letisku Aeroklubu v Kamenici nad Cirochou a to výcvikom na motorovom lietadle C-105, na ktorom nalietal 40 hodín. V rokoch 1978-1982 bol študentom VVLŠ v Košiciach, kde absolvoval výcvik na vrtuľníku Mi-4 a na tomto type nalietal

200 hodín. Od novembra roku 1982 ako vojenský pilot lietal na vrtuľníku Mi-24 a do roku 1995 na tomto type a jeho verziách „D“ a „V“ nalietal 1.450 hodín. Okrem toho uskutočnil aj 15 zoskokov padákom.

Ako vojak z povolania lietal v 51. vrtuľníkovom pluku v Prostějove ako veliteľ letky a tiež vykonával funkciu inšpektora vzdušnej strelby. Pri rozdelení ČaSFR v r. 1993 bol menovaný do funkcie veliteľa pluku a medzi jeho úlohy patrilo aj zabezpečenie preletov pridelených vrtuľníkov na Slovensko, na letisko Sliač. Prelety boli uskutočnené aj za pomoci českých pilotov, pretože títo mali väčšie skúsenosti a vekový priemer slovenských pilotov, ktorí sa nakoniec dostali do prešovského pluku bol 26,5 roka, takže neboli natoľko rozlietani. Samotný p. Antoš mal v tom čase 33 rokov, a to bol šiesty najstarší. Podľa názoru leteckých zdravotníkov z ÚLZ Praha bolo potrebné na vrtuľníkoch Mi-17 a Mi-24 lietať až 7 rokov a mať odlietaných cca 560 hodín, aby pilot daný stroj dostal dokonale „do ruky“.

V roku 1951 bolo svahové letisko Lysá Stráž zrušené a lietalo sa už len v Prešove. Vlado začal lietať aj svahové lietanie v oblasti Kapušianskeho hradu, kde sa raz dostal do závetria a silné klesavé prúdy spôsobili pád do lesného porastu. Zostal visieť dolu hlavou v korunách stromov vo výške asi 8-10m. Neďaleký pastier kráv v snahe pomôcť sa vyšplhal až k nemu, ale vtedy konár povolil a Vlado sa aj s Bejbinou zošuchol na zem. Ostatné konáre pád trochu stlmili, no krídlo sa ulomilo a bola poškodená aj výškovka. Pri lietaní dochádzalo k rôznym poškodeniam a on ako modelár mal k opravám pozitívny vzťah, často ostával do noci pomáhať p. Janekovi s opravami.

Pre udelenie odznaku strieborné „C“ bolo potrebné dosiahnuť výšku 1500m, vydržať vo vzduchu 5 hod. a vykonať prelet 50km. Prvé dve podmienky Vlado splnil, no poslednú už splniť nestihol. V r. 1951 jedného dňa po príchode domov našiel list z „Dosletu“, kde mu bolo oznámené, že má zákaz lietaniam a vstup na letisko. Bola to pre neho veľká rana, lebo sa v lietaní dostal do fázy, keď už mohol športovo napredovať. Bolo to vraj z kádrových dôvodov (farár v rodine).

V nasledujúcich rokoch sa plne venoval svojej práci. No túžba lietať bola silná a v r. 1975 začal spolu s inštruktorom Belom Nižníkom lietať nanovo základný výcvik v Ražňanoch na L-13 Blaník. Po niekoľkých desiatkach štartov bol pozvaný na zasadnutie Rady AK Ražňany, kde bol z ďalšieho výcviku vyradený ako neperspektívny. Vtedy mal 43 rokov. Bola to druhá veľká rana v jeho živote. Letisko ho však lákalo, občas sa s niekým „zviezol“ či už na vetroni alebo motorovom lietadle.

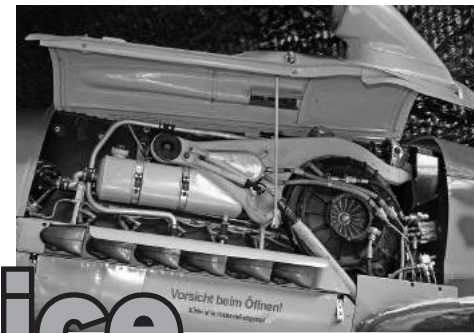
Od r. 2000 sa Vlado Kopčák ako člen prešovskej pobočky SLZ spolupodieľal na organizovaní 15 ročníkov modelárskeho lietaniam v Ražňanoch a 12 ročníkov lietaniam v hale. Patril medzi najaktívnejších členov. Každý rok chodil ako rozhodca modelárskej súťaže vo svahovom lietaní, zúčastňoval sa všetkých našich akcií do posledných chvíľ. Ešte 4 dni pred jeho úmrtím sme boli navštíviť nemocného P. Gricha. A 9.5.2017 som dostal správu, že Vlado Kopčák už nie je medzi nami. Bol to šok. Odišiel bez rozľúčky. Táto správa prekvapila všetkých. Stretával som sa s ním 3-4x mesačne, lietanie bola jeho veľká túžba, ktorá sa nenaplnila.

Text: Vilo Zbiňovský
Foto: Marek Šmehyl

Legendárnu nemeckú stíhačku Messerschmitt Bf-109 po jej komplexnej rekonštrukcii vo štvrtok 18.5.2017 sprístupnili v Múzeu letectva Košice. Lietadlo zrekonštruované do podoby v čase jeho zostrelenia je vystavené v expozícii Počiatky letectva do roku 1945.



109 sa stal prelomom v konštrukcii lietadiel a jeho konštrukcia sa preniesla z polovice 40. rokov minulého storočia až do dneška. Lietadlo tak vhodne dopĺňa a uzatvára expozíciu od počiatkov letectva do roku 1945.



Múzeum letectva Košice

Dňa 20.5.2017 sa 9 členov nášho klubu zúčastnilo plánovanej návštevy Múzea letectva v Košiciach. A práve tento exponát bol hlavným lákadlom našej návštevy. Pri vstupe sme sa stretli s pracovníkom múzea, ktorý nás sprevádzal a od neho sme sa dozvedeli veľa zaujímavostí. Slovenské technické múzeum (STM) získalo spomínaný stroj v roku 2012 z Nemecka od súkromného zberateľa zámenou za letecký motor DB-605. Stíhačku Messerschmitt Bf -109G-14/AS vyrobili v roku 1944. Podľa dokumentov ju spojenci zostrelili 1. januára 1945 pri jej nasadení v operácii Bodenplatte v blízkosti nemeckej obce Felsberg, neďaleko hraníc s Francúzskom. Pilot Herbert Maxis zahynul.

Od roku 2014 prebiehala v troch etapách komplexná rekonštrukcia, ktorá zahŕňala vonkajšie časti a krídla, vnútorné čas-

ti a systémy, detaily priestoru kabíny a motora, rádiostanice, realizovaná bola aj montáž zbraňových systémov a kamufláž. Pilotná kabína je úplne kompletná a z 90% autentická, čiže originál prístroje, spínače. Aj kamufláž zodpovedá dobe, v ktorej bolo lietadlo zostrelené. Hlavnú zásluhu na tom má p. Borovička z Giraltoviec.

Náklady na obnovu predstavovali zhruba 85.000 Eur, z toho dotácia z ministerstva kultúry na tento účel bola v celkovej sume 79.000 Eur. V rámci Slovenska i Česka ide o jediný takto dochovaný originál. Messerschmitt Bf-



Generálny riaditeľ STM Eugen Labanič si riadne našliapol k ďalšiemu rozšíreniu zbierky Múzea letectva. Najnovší exponát v podobe nemeckého Messerschmittu by onedlho mal dostať rovnocenného protivníka v podobe sovietskej stíhačky Lavočkin. Podrobnosti o tom kedy, odkiaľ a za čo by ho chceli do Košíc získať, však zatiaľ ostávajú zakryté rúskom tajomstva. A na ceste sú vraj aj ďalšie zaujímavé kúsky.

V ďalších častiach expozície boli veľmi zaujímavé exponáty v podobe štvrtinového rezu motorom RD-45, alebo MiG-21MF s odstránenými niektorými vonkajšími pa-

nelmi, kde je vidieť vnútornú konštrukciu draku. Veľmi zaujímavý bol výklad nášho sprievodcu ako funguje a čo sa deje v systémoch vystreľovacej seďačky lietadla Albatros. V oddelenej časti hangáru sme mohli zahliadnuť aj Polikarpov Po-2 Kukuruzník.

Je vidieť, že Múzeum letectva má veľmi dobré vedenie a odborne fundovaných pracovníkov, ktorým záleží na dobrom mene múzea. Do ďalšieho zveľadovania múzea im prajeme veľa dobrých nápadov, rozhodnutí a dobrých finančných krytie.

Text: Marek Šmehyl
Foto: Marek Šmehyl

