

# Dramatický úlet rodiny Ladislava Bezáka do západního Německa v roce 1971

28.2.2023 - Martin Pulec | Policie ČR

**Ladislav Bezák (1932) zasvětil celý život létání, byl jedním z nejúspěšnějších československých akrobatických sportovních letců.**

V této disciplíně získal řadu mezinárodních i tuzemských ocenění. Získal titul prvního oficiálního absolutního mistra světa v letecké akrobacii (1960), vicemistra světa (1964), mistra Československa (1963), umístil se druhý a dvakrát třetí na Lockheed Trophy (1963, 1964, 1965), zvítězil v prvním ročníku memoriálu Léona Biancotta. Létání se věnoval i profesně – vystudoval inženýrský obor mechanizace zemědělství – letecké aplikace. Na počátku 70. let pak pracoval jako druhý pilot u Československých aerolinií.

Díky svému renomé, známostem a své cílevědomosti měl nebyvalou výsadu v tehdejším Československu – vlastnil sportovní letadlo. Získal jej odkupem a následným zprovozněním vyřazeného letadla Z-226 T ze svazarmovského aeroklubu. Posléze se mu podařilo letoun certifikovat a legalizovat, dostal imatrikulační označení OK-MUA. Letadlo měl hangárováno na svazarmovském letišti u Velké Dobré nedaleko Kladna. Tam dojížděl z 10 km vzdáleného bydliště v Hostouni. Své sousedy občas bavil letecko-akrobatickými představeními nad fotbalovým hřištěm i přes nedaleké dopravní letiště na Ruzyni.

Ladislav Bezák měl k životu osobitý přístup a rád hledal vlastní cesty. Jako první pilot prý provedl speciální akrobatický manévř zvaný lomcovák. Po svém se rozhodl řešit i životní situaci, kterou přinesla normalizace. Na konci posledního předvánočního týdne roku 1971 se dozvěděl, že v pondělí má jít spolu s některými kolegy na pohovor k letovému řediteli. Po straně zjistil, že mu hrozí výpověď a doživotní zákaz létání. Proto prý přišlo rychlé a spontánní rozhodnutí, že uletí na západ, dokud má přístup ke svému letadlu. Podle jiných pramenů si s myšlenkou pohrával již delší dobu a zpráva o chystané výpovědi ze strany zaměstnavatele byla jen poslední kapkou. Faktem je, že o jeho propuštění bylo rozhodnuto dne 18. 12. 1971, to se ale dozvěděl až o mnoho let později.

Svůj záměr ilegálně přeletět hranice prý dříve konzultoval se svými německými akrobatickými kolegy. Zda mu jeho plán schvalovali nebo rozmlouvali, není známo. Údajně mu poskytli výsledky cvičení z fiktivních soubojů akrobatů s bojovými piloty, kdy se proudové stroje Luftwafe pokoušeli na fotokulomet „dostat“ před nimi prchající manévrující akrobaty. Je tedy možné, že akrobatický pilot, zvyklý zvažovat různé varianty, na svou cestu vyrážel po jisté dávce speciální teoretické přípravy.

Poslední předvánoční víkend, v neděli dne 19. 12. 1971, naložil rodinu do Wartburga a odvezl na pole za Hostouní. Sám odjel na letiště a připravil letoun. Pro povolený místní provoz nebyly ideální podmínky, bylo mlhavo. Přesto odstartoval. Zanedlouho přistál za Hostouní u čekající rodiny. Děti se těšily na výlet a všechny čtyři se ochotně soukaly do dvoumístného Trenéra. K nim přibyli ještě dva dospělí. Pokus vzlétnout z pole nevyšel, přetížený letoun se bořil do půdy a nakonec byl Bezák rád, že se odlepil od země sám a odletěl zpět na kladenské letiště. Manželka s dětmi mezitím odjela na smluvené místo, kde čekala v lesíku na kraji kladenského letiště. Bezák z letounu vyndal přední sedačku a uklidnil zvědavce z řad aeroklubu. Kolem poledne opět roloval po letištní ploše k čekající rodině. Ve 12.45 hod. se jim již podařilo odstartovat - z kopce směrem na rozdělovské věžáky. I tak se nejednalo o lehký start, letadlo bylo příliš „těžké na čumák“, ale Bezák využil své pilotní dovednosti a zkušenosti. Přetížený stroj letěl směrem Cheb jen pomalu, pilot se musel potýkat s nečekaným problémem. Vlivem inverze se motor začal přehřívat a klesal tlak oleje. Pokračoval proto

v letu směrem na západ se staženým plynem.

Ve 13.07 h byl Bezákův Trenér zachycen radiolokátory protivzdušné obrany státu. Ve 13.23 h na podezřelý letoun operátor navedl hotovostní Mig-15 bis 5. stíhacího leteckého pluku z Líní u Plzně, který pilotoval kapitán Fiedler. Ten zanedlouho cíl identifikoval a ohlásil. Díky jedinečné imatrikulaci letounu byla velícímu důstojníkovi zásahu jistě známá totožnost pilota. Z velitelského stanoviště přišel rozkaz vystřelit před sportovním letadlem červenou světlici jako rozkaz: „Následuj mě!“. Kvůli malé rychlosti Trenéra Mig opsal zatáčku o 360°, naletěl na něho a vystřelil světlici. Na hranice zbývalo 10 km. Sportovní letoun odpověděl kýváním křídel: „Rozumím!“; přesto pokračoval směrem na západ. Poté z velitelského stanoviště přišel rozkaz k výstražné palbě. Stíhač opět vykroužil 360° zatáčku a naletěl na cíl. Bezprostředně za ním vystřelil nad Trenéra dávku 6 projektilů. Když Bezák ve zpětném zrcátku uviděl šlehat oheň palubních kanónů, začal s letadlem divoce cvičit a v ostrých zatáčkách klesal do inverzní oblačnosti. Kapitán Fiedler hlásil, že cíl nereagoval ani na výstražnou dávku, ale současně oznámil cestující s dětmi na palubě pronásledovaného stroje. Přesto dostal rozkaz ke střelbě na stroj. Pilot vzápětí rozkaz splnil. Bezák zahlédl, jak se mu stíhač mihl nad hlavou, avšak salva 12 projektilů minula cíl a Trenér zmizel v mraku. Zda stíhač nechtěl být katem ženy, čtyř dětí a mistra světa, zůstane asi navždy hádankou. Rovněž je možné, že prostě nedokázal zaměřit prudce zatáčející stroj. Dlužno poznamenat, že manévrovatelnost Trenéra byla přetížením značně omezena. Na druhou stranu dostat do zaměřovače proudového letounu sportovní letadélko s pístovým motorem je prý těžší, než by se mohlo zdát.

Mezitím se o civilním letadle prchajícím před stíhačem dozvěděli na druhé straně hranic a do vzduchu naproti poslali vrtulníky. Podle Bezáka právě to znemožnilo použít proti němu pozemní zbraně. Šťastně doletěl do Norimberku a pod plynem, aby udržel ocasní plochy nedováženého letounu ve vodorovné poloze, přistál přímo na ranveji. Na západ si dovezli pouze to, co měli na sobě, jen jeho manželka po výstupu z letadla třímala v ruce kuchařku...

V Německu požádali o politický azyl, do začátku rodině pomohl Bezákův známý, rovněž akrobat. Bezák svůj letoun zde provozoval pod označením D-MUD, avšak administrativní problémy ho donutily stroj přesunout do Velké Británie, kde získal imatrikulaci G-BEZA. Tehdy vystupoval hlavně na různých leteckých show.

Rodinu nečekal klidný a šťastný život. Narodil se jim pátý syn, který byl bohužel postižený. Za nějaký čas se Ladislav Bezák od rodiny odloučil a odstěhoval se do Kanady. I když se manželé nerozvedli, žili odděleně a společné štěstí, pro které tolik riskovali, jim nevydrželo. Do Kanady jej následoval jeden ze synů, avšak ani jejich soužití nemělo delšího trvání.

Ladislav Bezák v Kanadě nějaký čas trénoval národní družstvo v letecké akrobacii, provozoval leteckou školu, prodával letadla, práškoval pole, létal jako aerotaxi zaměřené na turistiku. Výlety směřovaly zejména do divočiny, kam dopravoval lovce a dobrodruhy. Zkoušel se živit i neleteckými zaměstnáními – dělal nástrojaře a vlastnil hospodu.

Po roce 1989 se vrátil do Československa, byl rehabilitován a v Hostouni se mu podařilo restituovat rodinnou vilu, která byla mezitím konfiskována a obec v ní zřídila mateřskou školku. Jeho „ranařský“ naturel mu vydržel i do pozdnějšího věku. Tehdy po okolí řádila parta, která vykrádala rodinné domy. Zřejmě v domněnku, že vila je prázdná, se vloupali i do jeho nemovitosti. Bezák, který byl v dobu doma, se ukryl a posléze loupežníky sledoval. Odhalil jejich totožnost a na základě jeho informací pak policie celou partu pozatýkala. Údajně v ní byl i mladík, který později proslul jako střelec po stříhači z televize Nova na Karlově náměstí...

Do polistopadového Československa se vrátili další členové rodiny. Jeden ze synů provozoval v Pardubicích kadeřnický salón, druhý vyučoval jazyky. Naposled zmíněný se bohužel dostal do

konfliktu se zákonem a za různé podvody a maření úředního výkonu strávil nějaký čas ve vězení.

Podle neověřených informací Ladislav Bezák ukončil svůj životní let v roce 2018.

<https://www.policie.cz/clanek/dramaticky-ulet-rodiny-ladislava-bezaka-do-zapadniho-nemecka-v-roce-1971.aspx>