

ZÁPIS O VÝPOVĚDI

VÚ 7357 BRNO  
sepsaný u. . . . . 17.července 1975 dne . . . . .  
13.00 hod.

Na (bez) předvolání se dostavil:

Hodnost, příjmení a jméno . . . . . kpt. NAVRÁTIL Vlastimil

Datum, místo a okres narození . . . . . 1944 [REDACTED]

Příslušník vojenského útvaru . . . . . VÚ 6354 MOŠNOV

Národnost . . . . .

Zaměstnán (obč. zaměstnání) . . . . . v . . . . .

Bytem (před. voj. sl.) . . . . . okres [REDACTED]

Rodinný stav . . . . .

Příjmení a jméno otce . . . . .

Jméno a příjmení matky za svobodna . . . . .

. . . . .

Po seznámení s předmětem výslechu a napomenutí k udání pravdy vypověděl:

Do služby ostré hotovosti jsem nastoupil 16.7.1975 v 08.00 hod. podle rozkazu velitele útvaru. Poučení o výkonu služby a prověření znalostí bylo provedeno zástupcem velitele útvaru dne 14.7.1975 ve smyslu Směrnic pro pohotovostní systém PVOS.

Během vykonávání funkce velitele ostré hotovosti jsem dne 16.7.1975 v 15.20 hod. dostal z NS SOKOLNICE rozkaz k zaujetí BP-1 s okamžitým provedením vzletu.

Po startu mi byl dán rozkaz k letu do prostoru severně BŘECLAV a odtud pokračovat kurzem 170° do prostoru letiště MALACKY.

V tomto prostoru jsem na rozkaz z NS prováděl vyčkávání na výšce 500 m při úsporném režimu motoru. Po provedení třech zatáček o  $360^{\circ}$  jsem dostal rozkaz k letu do prostoru města MYJAVA, kde se již v této době nacházel cíl. Na rozkaz z NS SOKOLNICE jsem upravil výšku 1000 m a vyhledával cíl. Nejprve jsem spatřil hotovostní letoun Mig-21 na výšce 1500 m a hned potom narušitele letoun AN-2 letící v přízemní výšce rychlostí asi 200 km/hod. Během klesání k cíli na můj dotaz zda po rozpoznání letounu vydat signál "Jste letoun narušitel" mi toto bylo povoleno a k tomu dán rozkaz přinutit narušitele k přistání na letišti PIEŠŤANY. Po přiblížení se k cíli na vzdálenost asi 200 m jsem provedl identifikaci státní příslušnosti a imatrikulacního označení letounu a vydal signál stanoveným znamením a zelenou světlicí "Jste letoun narušitel" v takové poloze vůči letounu aby pilot mohl tyto signály spatřit.

Na signály narušitel reagoval tak, že snížil výšku nad terénem na minimální možnou a stále pokračoval nezměněným kurzem asi  $240^{\circ}$ . Po provedení zatáčky o  $360^{\circ}$  jsem se k cíli opět přiblížil a stanoveným znamením vydal signál "Másledujte mne!" Cíl opět pokračoval stejným kurzem a rychlostí. Po opětném provedení zatáčky o  $360^{\circ}$  a přiblížení se k cíli jsem vydal signál "Plňte mé rozkazy, jinak vám nezaručuji bezpečnost!" stanoveným znamením a červenou světlicí. Letou stále pokračoval stejným kurzem v minimální výšce. Po provedení další zatáčky o  $360^{\circ}$  jsem vystřelil zbylé dvě světlíce tak aby tyto mohly být pilotem spatřeny. Během provádění další zatáčky o  $360^{\circ}$  jsem dostal z NS SOKOLNICE rozkaz k provedení výstražné palby, kterou jsem po dokončení manévrů provedl ze vzdálenosti asi 100 m mimo letoun narušitele tak, aby viditelně svítící střely mohl pilot letounu zpozorovat. Cíl stále pokračoval stejným kurzem na stejně výšce. Toto bylo předáno na NS SOKOLNICE.

Po provedení výstražné palby jsem setrvával u cíle a manevrováním ho nutil ke změně kurzu. Na dotaz z NS kolik mám paliva jsem ohlásil stav 450 l. Po tomto ohlášení jsem dostal rozkaz k odpoutání od cíle a k návratu na základnu. Ihned po nasazení zpátečního kurzu  $330^{\circ}$  jsem dostal rozkaz zůstat u cíle. Po opětném přiblížení se k cíli jsem dostal stanoveným heslem rozkaz k sestřelení cíle. V okamžiku obdržení tohoto rozkazu jsem

měl výhodnou polohu k provedení okamžité zteče, kterou jsem ihned zahájil a palbou ze vzdálenosti asi 300 m cíl sestřelil. Po jeho zničení jsem dostal rozkaz k přistání na letišti BRATISLAVA, které jsem provedl se zbytkem paliva asi 200 l.

vypověděl kpt. Vlastimil NAVRÁTIL

kpt. V. Navrátil

